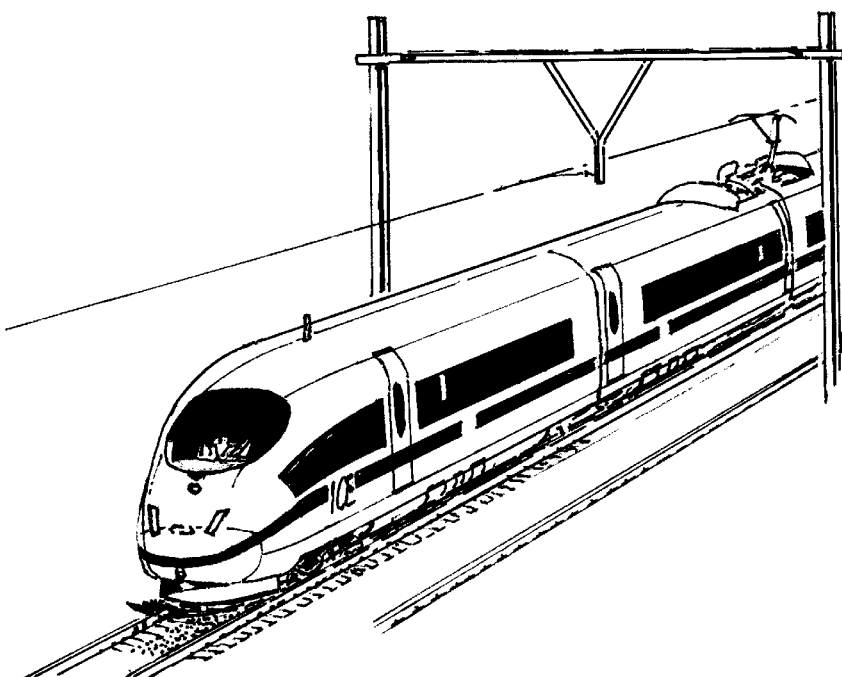
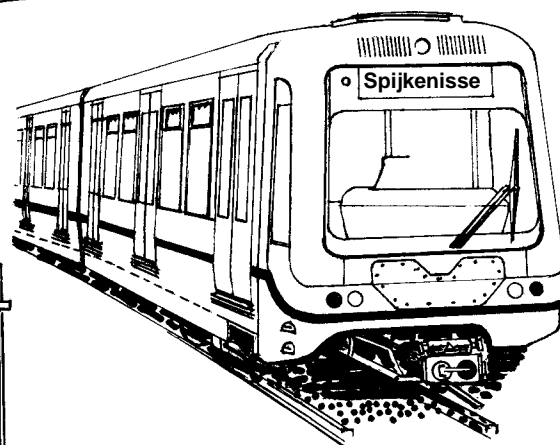
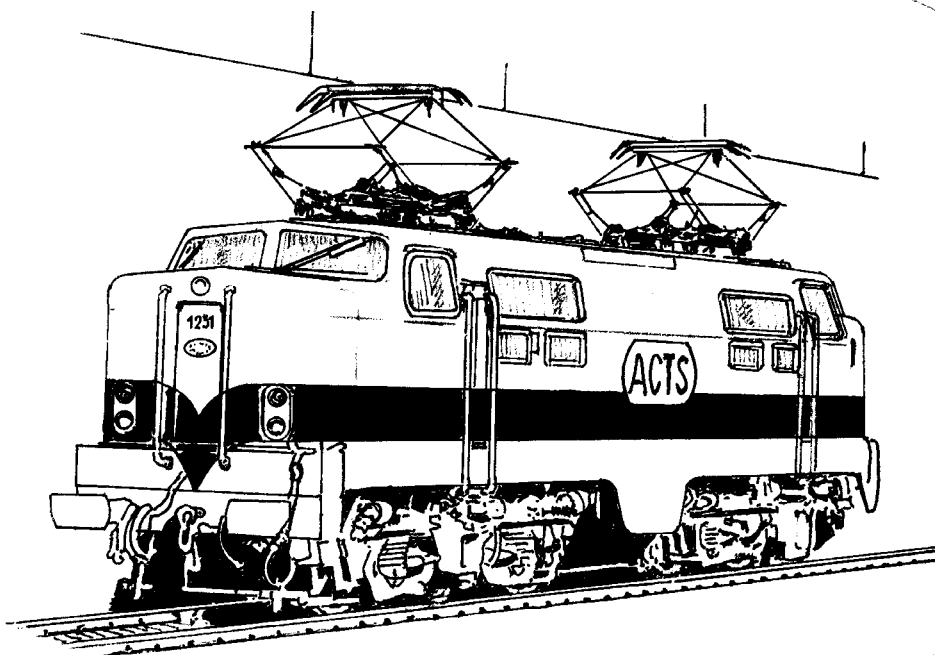
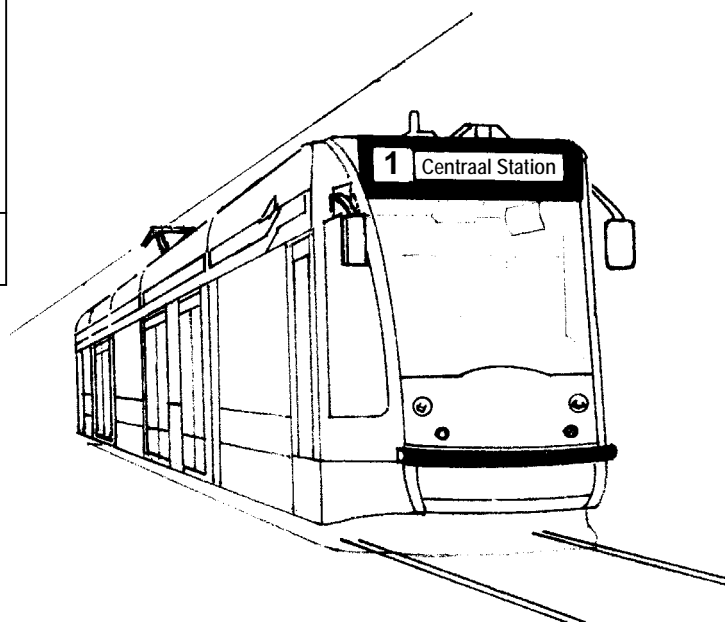


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 560 - augustus 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NUMMER 8 (560)
AUGUSTUS 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

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Sicco Dierdorp

Spoornieuws België, Frankrijk

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Frans van Loevezijn,
Theo Neutelings, Eric Salleveld,
Bas Schenk, 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

Honderd jaar elektrische tram in Rotterdam

Dit jubileum zal worden gevierd met een tramparade op zondag 18 september 2005 en een fototentoonstelling in het hoofdkantoor van de RET.

Vanaf 12.00 uur rukt het materieel van de **tramparade** om de drie minuten uit van remise Hillegersberg naar het Willemsplein via Straatweg – Bergweg – Benthuiserstraat – Zaagmolenstraat – Linker Rottekade – Jonker Fransstraat – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein – Coolsingel -v. Oldenbarneveltstraat – Mauritsweg – Eendrachtsweg – Scheepstimmermanslaan - v. Vollenhovenstraat – Westplein – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade - Willemsplein.

Hier wordt het materieel, met tussen elke tram een tussenruimte van ca. 2 meter, en uiterlijk om 13.00 uur opgesteld op het Willemsplein, Willemskade, Maasstraat, Westerstraat en v. Vollenhovenstraat.

Om 15.30 uur wordt met dit materieel een rondrit gemaakt via Westerstraat – Westplein - v. Vollenhovenstraat – Scheepstimmermanslaan – Eendrachtsweg – Eendrachtspaleis – Mauritsweg -v. Oldenbarneveltstraat – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel – Boezemweg – Boezemsingel – Boezemstraat – Pijperstraat – Crooswijksestraat – Zaagmolenstraat – Bergweg – Schiekade – Hofplein – Coolsingel - v. Oldenbarneveltstraat – Mauritsweg - Nieuwe Binnenweg – Mathenesserlaan – Heemraadsplein - Nieuwe Binnenweg – Mauritsweg - v. Oldenbarneveltstraat – Coolsingel – Churchillplein – Schiedamsedijk – Vasteland – Scheepstimmermanslaan - v. Vollenhovenstraat – Westplein – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade - Willemsplein.

De oudste rijtuigen zijn gereserveerd voor genodigden, zoals B & W, directie RET en andere notabelen; in de andere rijtuigen kunnen personen die dat wensen tegen betaling van een nader te bepalen vergoeding, meerijden.

Na aankomst op het Willemsplein rukt het materieel vanaf omstreeks 17.00 uur in naar remise Hillegersberg via Westerstraat – Westplein -v. Vollenhovenstraat – Scheepstimmermanslaan – Eendrachtsweg – Mauritsweg - v. Oldenbarneveltstraat – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel - Jonker Fransstraat - Linker Rottekade – Zaagmolenstraat – Benthuiserstraat – Bergweg – Straatweg - remise Hillegersberg (aankomst ca. 17.00 uur).

De volgende rijtuigen zullen in deze volgorde in de optocht meerijden: Mr. 1 – 11 – 86+327 – 119+284 – 192 – 220 – 504+1355 – 515+1001 – 523+1020 – 303 – 123+1042 – 368 – 608 – 1605 – 1624 – 1628 – 723 – 839 en 2005.

Mr. 2005 komt vanaf de remise Hilledijk; wordt opgesteld in het Scheepvaartkwartier, maar zal niet in de materieelparade meerijden.

Op het Willemsplein zullen bussen van de Stichting RoMeO worden opgesteld.

De **fototentoonstelling** wordt gehouden in het hoofdkantoor van de RET, Vasteland 80 te Rotterdam. In de maand september is deze te bezichtigen op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur. De mogelijkheid bestaat dat de tentoonstelling ook na september nog te bezichtigen is in het hoofdkantoor van de RET of elders.

(Alle informatie onder voorbehoud!)

Meer informatie volgt op www lijn10.nl - www.stichtingromeo.nl of www.ret.nl

Chipkaart in de vertraging

Op de deuren van de poortjes die inmiddels op bijna alle Amsterdamse metrostations zijn neergezet vermeldt het GVB dat deze op 1 januari 2006 in gebruik worden genomen. Zou het GVB de discussie over de chipkaart niet volgen of is men zo naïef te geloven dat de invoering ook daadwerkelijk op deze datum zal plaatsvinden. De invoering van de chipkaart loopt steeds meer vertraging op. Bij de proef die in Rotterdam moet worden genomen is deze vertraging inmiddels opgelopen tot een half jaar en zal nu pas na de zomervakantie van start gaan. Het gaat daarbij allereerst om een proef door NS, Connexion en RET afzonderlijk en in een later stadium in de proefperiode gezamenlijk. Een groot probleem vormt de apparatuur en de daaraan gekoppelde verwerking van de gegevens. Bij proefnemingen blijkt deze bij de drie afzonderlijke bedrijven al niet goed te werken laat staan bij een koppeling bij de drie systemen. Bij een eerste proef sloeg zelfs de centrale verwerkingscomputer in Amersfoort op tilt. Los van dit alles zijn er nog problemen over het gebruik van de kaart waarbij NS en de gezamenlijke stads- en streekvervoerders van menig verschillen over de gebruikersmogelijkheden. Door de vertraging in de proefnemingen zal vermoedelijk ook de beslissing over de invoering van de chipkaart door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden uitgesteld (alofs er nog een mogelijkheid zou bestaan tot afstel). Dit betekent automatisch dat ook de invoering van de chipkaart in drie delen (Rijnmond, Randstad en rest Nederland) zal worden uitgesteld. Ook de Amsterdamse wethouder van der Horst heeft dit al laten weten. Alleen bij het GVB plakken ze tegen beter weten in stickers op de poortjes.

AMSTERDAM

GVB krijgt concessie

Begin juli werd in het Stadhuis van Amsterdam door het ROA officieel de concessie Amsterdam voor de periode van zes jaar (2006-2012) aan het GVB gegund. Het contract tussen het ROA en het GVB werd in de koffiekamer aan de Amstel ondertekend. De concessie mag dan wel voor een periode van zes jaar zijn, na drie jaar volgt er een evaluatie waarin het GVB moet aantonen op de goede weg te zijn met de in de concessie gestelde voorwaarden en tevens de verzelfstandiging verder te hebben doorgevoerd. Dit laatste is een van de voorwaarden die door het Rijk zijn gesteld om het openbaar vervoer in Amsterdam ook nog voor een langere periode als een geheel te mogen beschouwen. De Tweede Kamer heeft in een motie, die in meerderheid werd aanvaard, besloten dat de concessie Amsterdam pas in 2012 behoeft te worden aanbesteed en tot die tijd aan het GVB mag worden gegund onder de restrictie dat het bedrijf in 2007 moet worden verzelfstandigd tot een NV of BV, waarvan overigens de gemeente Amsterdam wel de eigenaar mag zijn. Hiermee vervalt voor Amsterdam de verplichting om het busvervoer reeds in 2012 aan te besteden. Daarnaast zal in 2012 de gehele Amsterdamse concessie door het ROA worden aanbesteed. Voor het GVB betekent dit in ieder geval een zekerheid van zes jaar, mits men uiteraard voldoet aan de twee voorwaarden (verzelfstandiging en voortgaande bedrijfsverbetering).

Gelijktijdig worden met ingang van 1 januari 2006 in de nieuwe concessie de eisen waaraan het openbaar vervoer in Amsterdam moet voldoen aangescherpt. De subsidie van het ROA blijft gelijk en omdat het GVB voor hetzelfde geld meer kan doen is vastgelegd dat op een aantal tram- en buslijnen naar het CS de frequentie moet worden verhoogd. In eerste instantie gaf het ROA daarbij de mogelijkheid aan om een aantal lijnen op te heffen en te komen tot een grofmaziger lijnennet maar dit werd door de gemeente Amsterdam niet aanvaard en inmiddels heeft het ROA besloten tot behoud van een fijnmazig net van openbaar vervoer met alleen een mogelijke opheffing van enkele trajecten (o.a. lijn 6) maar dit behoeft niet te worden uitgevoerd. Voorts zijn er in de nieuwe concessie meer eisen gesteld aan de regelmaat (op tijd rijden) en de uitval (personeels- dan wel materieelproblemen). Ook zijn er fiks wat eisen gesteld op het gebied van informatie aan de reizigers (verbetering). In 2012 moet het bedrijf dan "marktconform" kunnen werken en bij de dan uit te geven nieuwe concessie kunnen meedingen.

Voor het GVB was het in ieder geval reden om een feestje te houden. Het bedrijf is voor de eerstkomende zes jaar verzekerd van de concessie. Men heeft dit vooral te danken aan de verbeterde bedrijfsvoering, waardoor de nodige bezuinigingen zijn doorgevoerd. Belangrijk in de komende jaren is nu dat ook op ordentelijke wijze de dienst kan worden uitgevoerd. Dit laatste is altijd nog een van de zwakke punten van het GVB. Door in de nieuwe concessie juist deze punten strenger te maken hoop het ROA dat het bedrijf ook daadwerkelijk dit probleem gaat aanpakken. Gebeurt dit niet dan kan over drie jaar de concessie alsnog worden ingetrokken.

Lijn 5 blijft doorrijden

In de laatste raadsvergadering voor het zomerreces besloot de Amsterdamse gemeenteraad op 14 juli jl. lijn 5 te handhaven op het traject CS-Amstelveen Binnenhof. Vrijwel unaniem werd besloten om lijn 5 in verband met de bouw de Noord-Zuidlijn aan Station Zuid te verleggen via de Strawinskyalaan en Parnussusweg. Ook is besloten daarbij de

Strawinskyalaan op de huidige hoogte te handhaven. Verkeerswethouder van der Horst was niet blij met het besluit van de gemeenteraad maar heeft zich er bij neergelegd.

GVB geeft instructies voor aanslag

Alle medewerkers van het GVB krijgen momenteel hernieuwde instructies over wat te doen bij een eventuele aanslag. Het vervoerbedrijf vraagt haar werknemers in stations, metro, tram en bus extra alert te zijn op verdachte situaties. Het GVB besloot hiertoe naar aanleiding van de aanslagen in Londen enkele weken geleden. De aanslagen roepen de vraag op hoe de beveiliging in Amsterdam geregeld is. Sinds een aantal maanden beschikt het GVB ook over een toezichtkamer waarop alle 200 camera's in de stations en metro's continu worden bekeken.

Ondernemers willen meer geld zien

Ondernemers langs de de Noord/Zuid-lijn zijn nog altijd ontevreden over de manier waarop de schade wordt vergoed. Veel winkeliers kampen door de werkzaamheden met teruglopende inkomsten en eisen schadevergoeding. De commissie die de schade-aanvragen behandelt, doet er in de ogen van de ondernemers echter alles aan om zo weinig mogelijk geld uit te hoeven keren.

Een ondernemer uit de Ferdinand Bolstraat stapt om zijn geld te krijgen nu maar naar de Raad van State. Hij hoopt dat het hoogste rechtsorgaan hem in het gelijkstelt. Wanneer de Raad van State een uitspraak doet, is niet bekend.

Infrastructuur

In verband met de vele irritaties tussen passagiers en personeel is besloten per 11 juli jl. lijn 16 richting PTA niet meer via de oostzijde van het Stationsplein te laten rijden doch vanaf de Kamperbrug direct rechtsaf te laten gaan naar het PTA. Hierbij wordt een nieuwe halte ingesteld direct na de Kamperbrug naast de busstrook naar het streekbusstation van Connexxion.

De eerste fase van de aanleg van het Noord/Zuidlijnstation Ceintuurbaan onder de Ferdinand Bolstraat is klaar. Dit station behoort tot de lastigste te bouwen haltes van de toekomstige metrolijn. De zogeheten "diepwanden" zijn voltooid en dat is tevens het karwei dat de omwonenden de meeste overlast gaf. Omdat de Ferdinand Bolstraat ter plaatse zo smal is komen de sporen hier boven elkaar te liggen in plaats van naast elkaar. Het duurt echter nog tot 2010 voordat de straat er weer 'normaal' uitziet.

Materieel tram

Lagevloertrams:

De 915 kwam op 17 juni weer in dienst na de grote revisie. De 910 deed dit op 10 aug. In revisie is thans 824. In de kleuren wit en blauw zijn inmiddels de 817-820, 823, 834, 840, 841, 901-920.

Combino's:

Er heerst een oorverdovende stilte rond de renovatie van de Combino's bij Siemens. Nieuw afgeleverd werd de 2149. Alle Combino's krijgen aan de buitenzijde op de uitstapdeuren grote nieuwe stickers (op beide deurdelften) met daarop een rond rood bord met witte balk (verboden toegang) en een persoon met een pijl die verwijst naar de instapdeuren.

Metro/sneltram

De oudste metrostellen zullen op termijn worden vervangen; de opvolger, waarover nu wordt nagedacht, wordt als type M5 aangeduid.

De 59 werd in de HWR in de kleuren wit-blauw beplakt / geschilderd en kreeg bankjes die achter elkaar werden geplaatst. De wagen kwam op 4 juli jl. weer in dienst. Volgens kwam de 60 eveneens in deze outfit op 26 juli weer in dienst.

Als volgende wagen werd de 62 in behandeling genomen. In het wit en blauw rijden inmiddels de 45-59,61,65,67 en 69.

Metrostel 31 dat lange tijd aan de lijnwerkplaats buiten dienst stond kwam weer in de passagiersdienst terug.

De graffiti op de metrostellen is een stuk minder. Wel rijdt er zo nu en dan nog een stel rond dat gedeeltelijk is voorzien van een 'piece'.

Terwijl de passagiers op de schaarse zomerse dagen de wagen uitsmelten, zijn de bestuurderscabines van de metrostellen 1 en 43 op proef uitgerust met airo-installaties.

Een volhouder

Wie vanaf einde Overtoom over de Amstelveenseweg naar het Stadionplein fietst passeert tussen het kruispunt Zeilstraat en het Haarlemmermeercircuit een zijstraat naar rechts, de Vaartstraat geheten. Hier kruist men een kort stukje gebogen spoor, circa 10 meter lang.

Eens maakte dit boogje deel uit van de lus Vaartstraat.

Komende uit de De Laressestraat reed lijn 16 rechtsaf de Amstelveenseweg op om dan linksaf de Vaartstraat in te gaan. Via de Baarsstraat werd het eindpunt Havenstraat bereikt, dat dus naast het Haarlemmermeerstation is gelegen. De standplaats lag dus op de sporen van en naar de Remise Havenstraat.

De lus omsloot in feite dus het complex van het Huis van Bewaring Havenstraat

De lus werd in 1971 buiten gebruik gesteld en verdween successievelijk in de volgende jaren waarbij ook de sporen in de Havenstraat werden herzien.

Medio 1970 werd een groot plan ter herziening van het tramnet gelanceerd, „Lijnen van Morgen” geheten. De strekking van het plan was dat het tramnet grofmaziger moest worden.

Minder lijnen maar met minstens hetzelfde aantal rijdende trams op moderne vrije banen die zo veel mogelijk rechte tracés zouden volgen.

Lijnen zouden zoveel mogelijk worden „rechtgetrokken”.

Passagiers zouden misschien wat verder moeten lopen maar de hoge frequentie en de snellere rijtijd zouden dat ongemak ruimschoots compenseren.

Voor het zuidwestelijke stadsdeel hield dit in dat lijn 1 vanaf einde Overtoom via het Surinameplein via de route van lijn 17 werd „rechtgetrokken” naar Osdorp.

Lijn 16 werd via de Amstelveenseweg verlengd naar het Stadionplein, het oude eindpunt van lijn 1, waarmee de lus Vaartstraat dus buiten dienst kwam.

Lijn 2 (toen nog niet doorgetrokken naar het Slotervaartziekenhuis) werd „tijdelijk” nog gehandhaafd, dat vervoer zou immers overgaan naar lijn 16 nadat het tracé hiervan op vrije baan was gebracht.

In die tijd reed lijn 2 ook nog „tijdelijk” via de Vondelbrug en de Overtoom omdat het tracé via de Paulus Potterstraat toen nog niet bestond en in dit kader ook niet meer gerealiseerd zou worden. Kortom, deze lijn met zijn kronkeltracé over de Koninginneweg en de omweg over de Vondelbrug was verouderd en kon weg.

De Amstelveenseweg tussen het Haarlemmermeercircuit en de Overtoomsesluis werd tramloos, de bussen van Centraal Nederland (of was het toen nog Maarse & Kroon) bediende de halte Oranje Nassaulaan. Omdat de Nationale Strippenkaart toen nog niet bestond, gaf dat gehannes met kaartjes, overstapjes enz.

Deze tramloze periode duurde tot de komst van lijn 6 in 1977 met de opening van de metro.

Op de Overtoom zou een vrije trambaan worden aangelegd, het eerste stuk kwam tussen de Constantijn Huygensstraat en de Stadhouderskade, dus voor de deur van het hoofdkantoor van het GVB.

Vanwege de technische uitvoering werd het geen succes. Men had simpelweg een rij betonnen trottoirbanden op het asfalt geplakt. Op een keer raakte een auto die zo ongelukkig dat hij over de kop sloeg.

Dat was het einde van de vrije baan, het geheel werd weer opgeruimd.

Grote heisa in de pers, allerlei belangengroepen (taxichauffeurs) roerden zich want „er werd ruimte aan het verkeer onttrokken”, in die tijd een soort doodzonde.

Denk ook nog maar eens aan de enorme opschudding die in dezelfde tijd de afsluiting van de Leidsestraat voor het autoverkeer teweeg had gebracht.

Verder verdwenen in die tijd ook de wissels naar de J.P. Heijestraat, wat het einde betekende van de verbinding tussen Overtoom en Kinkerstraat die tot dan alleen voor remiseritten en omleidingen werd gebruikt.

Nieuw aangelegd waren wel de verbindingbogen Overtoom - Overtoomsesluis, dus de brug naar het Surinameplein. Deze bogen werden voordien altijd als technisch onmogelijk gehouden vanwege de nodige wissels met de verbindingbogen Amstelveenseweg - Overtoomsesluis die te dicht bij het bewegende deel van de brug zouden komen te liggen.

Eigenlijk is het hele plan „Lijnen van Morgen” een zachte dood gestorven.

Andere wijzingen in het kader van dit plan zijn er nooit gekomen.

Lijn 2 heeft het overleefd is zelfs een betere toekomst toegestaan.

Maar recent verschenen er in de Amsterdamse pers weer allerlei tramplannen waarin ook weer kretten als bundeling van lijnen, hoogfrequente concentratie op zware assen e.d., opgeld doen.

Weer zal een aantal tram- en buslijnen het veld moeten ruimen.

Ditmaal zouden o.a. (delen van) de lijnen 6 en 16 de pineut zijn.

In Oud-Zuid moet het vervoer van lijn 16 naar lijn 2 overgaan, dus net andersom als 25 jaar geleden.

De Amstelveenseweg tussen het Haarlemmermeercircuit en de Overtoomsesluis zou nu voor de derde keer tramloos worden want lijn 6 moet daar verdwijnen. (De tweede keer dat deze straat tramloos was betreft de recente korte periode dat lijn 6 vanaf het Leidseplein via de Rozengracht naar het Centraal Station reed).

Waarom al deze discussies ooit zullen resulteren weten we nu nog niet.

Ik voorspel dat er een plan uit voortkomt waarvan hoogstens één of twee onderdelen gerealiseerd zullen worden en dat daarna ook weer een zachte dood zal sterven.

Zo krijgt het boogje bij de Vaartstraat uit de tijd van „Lijnen van Morgen” dan toch nog een band met het heden.

Dirk Vlaar

ROTTERDAM

Jaarverslag 2004

Het jaar 2004 is voor de RET een jaar van uitersten geweest. Doordat de Stadsregio dit jaar 12,5 miljoen euro minder subsidie kreeg, moest in het voorzieningenniveau worden gesneden. Tram- en buslijnen kregen nieuwe tijden en routes (Begin 2005 gebeurde dit ook bij de metro). Ondanks dat er minder middelen zijn, is het project Sociale Veiligheid verder versterkt. Verder werd in 2004 al het voorbereidende werk gedaan voor de invoering van de OV-chipkaart.

Een van de hoogtepunten van 2004 was de start van de bouw van RandstadRail. Daarnaast is de RET trots op de

ingebruikname van twee TramPluslijnen, de IJsselmondlijn, tramlijn 23 en de Carnisselandlijn, tramlijn 25.

Op het punt van bedrijfsvoering zijn in 2004 successen geboekt: de RET heeft haar bezuinigingsdoelstellingen uit het managementcontract gehaald en het ziekteverzuim is verder gedaald. (Dit laatste dreigt in 2005 weer fors te stijgen). Het jaar 2004 is met een klein negatief financieel resultaat afgesloten, 0,6 miljoen euro tegenover 10,6 miljoen euro in 2003. Het aantal vervoerde passagiers liep terug van 176,1 miljoen in 2003 naar 167,1 miljoen in 2004, een verlies van 5,1%. (De cijfers voor 2003 zijn hierbij gecorrigeerd ten opzichte van de cijfers in het jaarverslag 2003. Deze correctie komt doordat de RET is overgeschakeld op een andere wijze van verwerking van telgegevens van de bus en de tram). Het gebruik van het openbaar vervoer is in Rotterdam afgenomen als gevolg van de volgende maatregelen: Inkrimping van het aanbod (in opdracht van de Stadsregio kreeg de RET te maken met forse bezuinigingen welke onder de naam van het Herontwerp moesten worden doorgevoerd. Ondanks de uitbreiding van het lijnennet met twee TramPluslijnen, heeft het Herontwerp vorig jaar geleid tot een afname van het totale openbaarvervoersaanbod. In termen van dienstrijtijden bedroeg de afname 4,6%), wijzigingen in het lijnennet, de herzonering uit 2003 en de aanpak van het zwartrijden. Ook de economie van 2004 heeft de vervoercijfers niet positief beïnvloed. Sinds de ingebruikname van de Carnisselandlijn lijkt het tij echter weer te keren. Het aantal metroreizigers daalde met 2,6% en de Calandlijn met 2,3%. In totaal bij de metro/sneltram een verlies van 2,4%. Bij de tram bedroeg het verlies 8,2% en bij de bus (inclusief nachtnet) 6,6%. Het verlies bij de tram is vooral te verklaren door het verdwijnen van lijn 3 en de inkorting van lijn 4 tot het Heemraadsplein. Dit laatste is in 2005 weer ongedaan gemaakt, maar inmiddels is lijn 4 weer terug naar het Heemraadsplein en is het traject Heemraadsplein-Marconiplein overgenomen door lijn 1. De verschijning van lijn 25 in het najaar van 2004 zal pas in 2005 een positieve invloed hebben op de aantallen reizigers bij de tram.

Het aantal lijnen bij de metro/sneltram (8) en de tram (9) bleef gelijk en de bus ging terug van 38 naar 32 lijnen.

Exploitatiegegevens

	2003	2004
Lijnennet in kilometers	622,1	701,7
Tram	98,3	93,4
Bus	348,2	432,7
Metro/sneltram	175,6	175,6
Aantal wagenkilometers (x 1 miljoen)	33,8	34,1
Tram	6,0	6,1
Bus	10,2	11,8
Metro/sneltram	17,6	16,2
Aantal plaatskilometers (x 1 miljoen)	3802,8	3945,1
Tram	693,6	668,0
Bus	602,9	706,4
Metro/sneltram	2506,3	2570,7
Aantal personenritten (x 1 miljoen)	167,1	176,1 x
Tram	53,4	58,2 x
Bus	29,7	31,8 x
Metro/sneltram	84,0	86,1
Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)	705,0	755,0
Tram	147,0	158,0
Bus	95,0	121,0
Metro/sneltram	463,0	476,0

x = gecorrigeerde cijfers t.o.v. 2003.

Het aantal lijnen en de totale lijnlengte is berekend volgens definiëring Koninklijk Nederland Vervoer.

Het aantal plaatskilometers is exclusief in- en uitrukken.

	2003	2005
Bezettingsgraad	18,5%	18,5% x
Kostendekkingsgraad	37,2%	32,8%
Gem. bruto arbeidsverzuim	9,8%	11,8% xx
Aantal personeelsleden	3.160	3.337
Rapportcijfer kwaliteitsmonitor	6,9	7,0

x = m.i.v. 2004 zijn er nieuwe verwerkingsmethodes voor het aantal vervoerde personen en het aantal reizigerskilometers.

Het aantal vervoerde personen is reeds gecorrigeerd, het gecorrigeerde totaal aantal reizigerskilometers in 2003 bedraagt 728,0.

xx = Het cijfer over 2003 is aangepast aan de definitie voor totaal verzuim waarover sinds 2003 wordt gerapporteerd.

Nesselandlijn

Het metrostation Nesselande komt naar verwachting eind augustus gereed. Op maandag 29 augustus wordt de verlenging van de Calandlijn naar Nesselande in dienst gesteld. Buslijn 37 rijdt vanaf die datum niet meer naar Nesselande en wordt dan ingekort tot Zevenkamp (Zuidlaardermeer).

Verzelfstandiging

In een brief aan de gemeenteraad heeft wethouder Hulman gemeld dat de verzelfstandiging van de RET probleemloos kan worden voortgezet, terwijl ook het loskoppelen van het busvervoer mag doorgaan. Hulman vindt rechtvaardiging voor zijn plannen nadat ook de Tweede Kamer heeft bepaald dat met dit beleid verder gegaan kan worden. De gemeenteraad is bang dat bus, tram en metro niet goed meer op elkaar zullen aansluiten indien het busvervoer straks door een andere onderneming wordt gedaan. Na het zomerreces bespreekt de raad de brief van de wethouder.

Ziekteverzuim

De ondernemingsraad van de RET maakt zich zorgen over de gezondheid van de werknemers. Het verzuim is inmiddels, na een aantal jaren van daling, weer opgelopen naar bijna 12 procent. De ondernemingsraad heeft de directie gevraagd de oorzaken te onderzoeken. Een woordvoerder van de RET heeft de problemen bevestigd.

Opbrengstverhogende acties

De laatste maanden vertonen de verkoop- en omzetcijfers van de RET een dalende lijn. Om dit tot staan te brengen wil men nu opbrengstverhogende acties starten om de daling van de kaartverkoop te doen keren en het aantal reizigerskilometers te verhogen. Op korte termijn komen er drie projecten: Bus op Zuid, Nesselandlijn en de Schiedam-Vlaardingenvlijn. Voor deze trajecten komt een tijdelijk kaartje voor een (hernieuwde) kennismaking met de RET.

Voor de bus op Zuid denkt men aan een kaartje van Euro 1,00, voor de Nesselandlijn aan een gratis kennismakingskaartje en na de opening van de Schiedam-Vlaardingenvlijn aan een kaartje van Euro 3,50 dat geldig is op het gehele tramnet.

Onderhoud

Een goed idee bovenstaande acties om nieuwe klanten te werven en oude klanten terug te krijgen. Maar het is dan ook aan te bevelen om eens wat meer aan het onderhoud te doen. Met name de tramrijtuigen van de 700 en 800 serie zien er de laatste tijd vies en onverzorgd uit en dit nodigt zeker niet uit om de tram te nemen. Zoals een toilet in een ho-recagelegenheid het visitekaartje is van het bedrijf, zo geldt dit ook voor het materieel van een openbaar vervoerbedrijf.

Staking

Er bestaat een grote kans dat er in Rotterdam een 48-uurstaking plaats zal vinden op zaterdag 3 en zondag 4 september. Dit valt dan samen met de jaarlijkse Wereldhavendagen, een festival dat tienduizenden bezoekers trekt. Leden van de vakbonden hebben besloten de dagen te gebruiken als speerpunt in hun acties voor een nieuwe CAO. Behalve bij de RET zullen ook werknemers van Stadstoezicht, brandweer en de ambulancediensten het werk neer leggen, terwijl personeel van Gemeentewerken, bibliotheken en Sport & Recreatie de actie zal ondersteunen. Mogelijk is er nog een alternatief in de vorm van twee dagen gratis openbaar vervoer. Het college van b en w moet hierover binnenkort beslissen.

Illegale buslijn

Enige tijd geleden verscheen er aan de achterzijde van het Centraal Station een onbekende haltepaal. Deze bleek te zijn van het touringcarbedrijf Met en Co. Het bedrijf bood voor drie euro een snelle verbinding aan van het Centraal Station naar Rotterdam Airport. Zij beconcurreren hiermee buslijn 33 van de RET. Tevens blokkeert de bus de tramhalte op deze plek. De halte is momenteel niet in dienst als reguliere tramhalte maar bij omleidingen zoals op zaterdag 7 augustus en bij ritten van lijn 10, staat de bus dan lelijk in de weg. Alleen de RET en Connexxion hebben als concessiehouders het alleenrecht om in de Stadsregio Rotterdam het openbaar vervoer te verzorgen. Een andere vervoerder die deze markt wil betreden moet daarvoor eerst ontheffing bij de Stadsregio aanvragen maar dit is niet gebeurd. Zij zijn derhalve niet gerechtigd een openbaar vervoerverbinding te onderhouden tussen CS en Rotterdam Airport. Wel mogen zij deze verbinding aanbieden aan reizigers die bijvoorbeeld een vliegticket hebben want dan is het geen openbaar vervoer. De Stadsregio heeft Met en Co gesommeerd in al hun uitingen duidelijk te maken dat het hier geen openbaar vervoerverbinding betreft en tevens moet de dienstregeling van de website worden verwijderd.

Remise Kralingen

De remise was op 4 juli weer bereikbaar, maar helaas bleek dat alles toch nog niet helemaal in orde was. Het was de Stichting RoMeO die als eerste haar wagens weer vanuit Kralingen naar de remise Hillegersberg moest terugbrengen, maar bij het uitrijden van de remise derailleerden enkele wagens op een hartstuk in de remise. Dit gebeurde o.a. een aantal malen met de "Snertram" nr. 1628. Alleen de rijtuigen 504, 606, 1624 en 1628 gingen op deze dag naar remise Hillegersberg. Het hartstuk in de remise moest eerst worden hersteld en pas op vrijdag 8 juli konden de overige rijtuigen van de St. RoMeO worden overgebracht en konden de wagens van de lijnen 1, 4, 7 en 8 op deze dag weer inrukken naar remise Kralingen.

Infrastructuur en exploitatie

Medio juli kwam het traject Mathenesserlaan tussen de Claes de Vrieselaan en de Nieuwe Binnenweg weer in dienst. Begin augustus werd nog altijd gewerkt aan de trajecten Oostzeedijk (remise Kralingen) tot het Oostplein, Burg. v.Walsumweg – Blaak en Mathenesserdijk tussen P.C.Hoofplein en Marconiplein. Bij de Parksluizen werd de oude Coolhavenbrug (binnenbrug) vervangen door een nieuwe en momenteel worden daar aan de zijde van de G.J. de Jonghweg nieuwe wissels geplaatst. Hierdoor is het traject G.J. de Jonghweg – Claes de Vrieselaan tot de Mathenesserlaan momenteel buiten dienst. Dit traject is tegenwoordig alleen in gebruik bij omleidingen. De werkzaamheden aan de trajecten Woudhoek – Pr. Beatrixlaan in Schiedam en Honingerdijk – De Esch die volgens een eerdere

planning al gestart hadden moeten zijn, beginnen nu op 26 augustus. Op deze trajecten worden dan bussen ingezet, welke dan gereden zullen worden door chauffeurs van de Jong Tours.

Omleidingen Zomercarnaval op zaterdag 30 juli 2005: Lijn 1 op vrijdag de gehele dag en op zaterdag tot ca. 13.00 uur vanaf de Woudhoek richting CS de bestaande route en vervolgens Hofplein – Schiekade – Provenierssingel - CS Nz – Stationssingel – Statenweg – tunnel - Henegouwerlaan - Middellandstraat. Vanaf 13.30 uur vanaf de Middellandstraat – Henegouwerlaan – Statentunnel – weg – Stationssingel - CS Nz - Provenierssingel en via het museumspoor Provenierssingel via dezelfde route terug. Lijn 4 op zaterdag vanaf 13.00 uur tot ca. 20.00 uur vanaf de Bergweg via Schiekade - zelfde route als lijn 1 tot Middellandstraat - Cl. de Vrieselaan en Heemraadsplein v.v. Lijn 5 van 12.00 tot ca. 19.30 uur vanaf de Schiekade via Provenierssingel - CS NZ – Stationssingel – Bentincklaan - Diergaarde Blijdorp v.v. Lijn 7 vanaf 13.30 tot 19.30 uur vanaf de Middellandstraat via dezelfde route als lijn 1 tot de Provenierssingel en vervolgens Schiekade – Bergweg – Zaagmolenstraat - eigen route en vanaf 19.30 uur vanaf de Provenierssingel via de Schiekade – Hofplein - Pompenburg – eigen route. Lijn 8 werd van 13.00 tot 20.00 uur opgeheven. Tot 13.00 uur en na 20.00 uur werd vanaf de Westzeedijk gereden via Eendrachtsweg en Mauritsweg v.v. De lijnen 20, 23 en 25 reden tot het Wilhelminaplein (driehoeken). Verder omleidingen voor de buslijnen 32, 38, 44, 48 en een aantal nachtbussen.

Omleidingen Monaco aan de Maas op zondag 7 augustus 2005: De lijnen 1 en 4 reden een gecombineerde route onder lijnnummer 1. Woudhoek - route lijn 1 tot het Heemraadsplein en vervolgens Mathenesserlaan - Cl. de Vrieselaan – Middellandstraat – Henegouwerlaan – Statentunnel – weg – Stationssingel - CS Nz – Provenierssingel – Schiekade – Bergweg - route lijn 4 tot de Molenlaan v.v. Lijn 5 vanaf de Schiekade via Provenierssingel - CS Nz – Stationssingel – Statentunnel – weg – Henegouwerlaan – Middellandstraat - Cl. de Vrieselaan – Mathenesserlaan – Heemraadsplein - Nieuwe Binnenweg – Eendrachtspalein - weg en eigen route naar het Willemsplein. Lijn 5 werd gereden met 700-en omdat de Citadis-rijtuigen enkele centimeters te hoog blijken voor de Statentunnel. Lijn 7 via Zaagmolenstraat – Bergweg – Schiekade – Provenierssingel – zelfde route als lijn 1 tot de Middellandstraat v.v. Lijn 8 Oostplein – Boezemweg – Pijperstraat – Zaagmolenstraat - zelfde route als lijn 7 tot de Middellandstraat - Cl. de Vrieselaan - zelfde route als lijn 5 tot Eendrachtsweg - Westzeedijk – eigen route naar de Pelgrimstraat v.v. Lijn 20 de gehele dag opgeheven. Lijn 23 en 25 eigen tot het Wilhelminaplein en vervolgens Erasmusbrug – Vasteland - Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein v.v. Metrostation Stadhuis bleef de gehele dag gesloten.

Omleidingen Dance Parade op zaterdag 13 augustus 2005: Lijn 1 van ca. 12.15 tot ca. 16.00 uur vanaf de Middellandstraat via Cs NZ - kopspoor Provenierssingel (museumspoor) v.v. Lijn 2 van ca. 13.35 tot 17.45 uur opgeheven (zie lijn 23). Lijn 4 11.15 tot 16.00 uur Heemraadsplein via Mathenesserlaan - Cl. de Vrieselaan – Middellandstraat – Henegouwerlaan - CS Nz – Provenierssingel – Schiekade – Bergweg - eigen route. Lijn 5 12.00 tot 13.00 uur, Schiekade – Hofplein – Coolsingel – Schiedamsedijk – Vasteland – Scheepstimmermanslaan - eigen route v.v. Lijn 7 12.15 tot 16.00 uur, Middellandstraat - CS Nz – Schiekade – Bergweg – Zaagmolenstraat - eigen route naar De Esch. Richting Spangen Jonker Fransstraat – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein - Schiekade en via CS Nz - naar de Middellandstraat - eigen route. Lijn 8 12.00 tot 13.00 uur, via Schiekade – Hofplein – Coolsingel - Schiedamsedijk eigen route v.v. en van 13.00 tot 16.00 uur, Oostplein – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein – Schiekade - Heer Bokelweg – Noord-

singel – Bergweg – Zaagmolenbrug - Linker Rottekade - Jonker Fransstraat – Goudsesingel - Oostplein. (Omgeving Westzeedijk bij de Pelgrimstraat en Hudsonplein waren hierdoor verstoken van openbaar vervoer!), Lijnen 20,23 en 25 12.00 tot 13.00 uur, Erasmusbrug – Vasteland – Westzeedijk - Droogleever Fortuynplein v.v. Lijn 20 vanaf 13.00 uur opgeheven. Lijn 23 13.00 tot 17,45 uur Beverwaard – Randweg - Charlois v.v. lijn 25 13.00 tot 17.45 uur, Carniselande - Groene Hilledijk – Randweg – Hillevlief – Putselaan - metrostation Maashaven - Gaesbeekstraat v.v. Verder omleidingen voor de buslijnen 32,38,44,48 en 77.

Materieel

Tijdens zomerdienst 2 zijn de 800-en tot op heden nauwelijks op straat verschenen. Gesignaleerd zijn de 849 en 850. Op 18 juli werden de 1635 en de beide Schindlers 15 en 242 door de 2101 en 2602 overgebracht van de Centrale Werkplaats naar remise Hilleegersberg.

Van de motorrijtuigen van de 700 serie stonden medio juli alleen de 701, 702, 703 (buiten dienst), 711 en 714 nog in remise Hilledijk. De overige wagens waren in dienst op de Rechter Maasoever. Op 2 augustus gingen alle 800-en die op het buitenterrein van de CW stonden, terug naar de remise Hilleegersberg. Op 8 augustus keerden de 824 en 842 op hun beurt weer terug naar de CW. De reden hiervan was dat er enkele sporen in de remise H'berg moesten worden vrijgemaakt voor Citadis-rijtuigen in verband met het inbouwen van chipkaartautomaten hetgeen hier gaat plaatsvinden. De Citadis-rijtuigen kunnen alleen via de voorpoort de remise Hilleegersberg in en ze komen dus achteruit naar binnen.

C.W.: In dienst na herstel schade de 2044 (eind juli). Binnengenomen werd de 2002 en verder stonden binnen de mr. 728 en 731 met schade, 729 en metrorijtuig 5348.

Remise Hilledijk: mr. 2001 kwam in dienst en de 2008 wordt momenteel hersteld. Mr. 2053 buiten dienst met ingegooide ramen (geen voorraad).

Bus: De 928 kwam na herstel aanrijdingsschade weer in dienst.

Nieuws per datum

Begin juli werd mr. 728 van lijn 4 zwaar beschadigd bij een aanrijding met een truck met oplegger. De vrachtauto wilde op de Straatweg een bocht nemen waarbij de oplegger uitzwaaide en de tram, die uit de tegenovergestelde richting naderde, hiermee in botsing kwam. Diverse ruiten aan de linkerkant van de wagen sneuvelden, de beplating werd over de gehele lengte zwaar beschadigd, hetgeen ook gebeurde met de geleiding. ook de kast bij de geleiding in het rijtuig werd zwaar beschadigd.

14/07: In de ochtend een grote stroomstoring waarbij delen van Hoogvliet, Pernis, Poortugaal en Spijkenisse werden getroffen. Ook Akzo Nobel in de Botlek, Shell raffinaderij in Pernis en de metro lagen in het getroffen gebied. De Erasmuslijn reed niet verder dan Rhoon en de Calandlijn eindigde bij Tussenwater. Het duurde tot ongeveer 12.30 uur.

Later kwam het metroverkeer tussen station Slinge en Poortugaal urenlang stil te liggen door een verwarde man die op de rails liep. De man kwam uit de nabijgelegen psychiatrische inrichting en had op eigen houtje de benen genomen. De stroom werd van de metrobaan gehaald om te kijken of de man niets had achtergelaten. Er werd niets aangetroffen. Na de aanslagen in Londen is het personeel van de RET extra alert op dit soort zaken.

21/07: 6.55 – 7.30 uur, Een groot deel van de Calandlijn en een klein stukje van de Erasmuslijn werd getroffen door een wisselstoring. Er reden geen metro's tussen Hoogvliet en Marconiplein en Hoogvliet en Poortugaal. Tussen de stations Spijkenisse Akkers en Hoogvliet reed een pendelmetro

en twee pendelbussen tussen Hoogvliet en Poortugaal. Op de Calandlijn werd men verwezen naar tram en bus.

30/07: Rookontwikkeling vanuit het 'rolpad' in de voetgangerstunnel van het metrostation Wilhelminaplein. De brandweer ontruimde daarop het gehele metrostation, waardoor dertig tot veertig mensen naar buiten moesten. Het bleek om kortsluiting te gaan. De metro reed wel maar stopte niet op het station. De lijnen 20, 23 en 25 die vanwege de afsluiting van de Coolsingel (Zomercarnaval) bij het Wilhelminaplein eindigden, reden tijdelijk door met passagiers naar de Schiedamsedijk, zodat er bij station Leuvehaven overgestapt kon worden op de metro. Dit duurde van 15.00 tot 15.35 uur. De voetgangerstunnel bleef voor onderzoek enige tijd gesloten.

05/08: 12.45 – 13.30 uur: Sinds de Claes de Vrieselaan door de omleidingsroute van lijn 1 weer in gebruik is, zijn de beruchte foutparkeerproblemen van de 'oude lijn 9' weer dagelijks teruggekeerd. Mr. 735 van lijn 1 overkwam dit en in de richting CS werd vervolgens gereden via de Mathelesselaan, Nw. Binnenweg en Mauritsweg.

D E N H A A G

Zichtenburg

Met de komst van RandstadRail zal ook de remise-indeling veranderen. Omdat de voertuigen van lijn 3 dan niet meer in de Lijsterbesstraat kunnen worden gestald wordt Zichtenburg de nieuwe thuisbasis. Waarschijnlijk zal lijn 2 dan verhuizen naar de Lijsterbesstraat. Over een verbinding tussen de remisesporen van lijn 2 in Kraayenstein en het eindpunt van lijn 3 in Loosduinen, wat in dit geval handig zou zijn, is niets meer vernomen.

De werkzaamheden bij Zichtenburg zijn in een afrondende fase gekomen. De nieuwe hal heeft de afgelopen maand deuren gekregen van hetzelfde type als de deuren van de twee andere hallen. De Meppelweg is ter hoogte van het complex weer opengesteld voor het verkeer. Het terrein is groter gemaakt en het hekwerk loopt nu tot de trottoirzijde van de Meppelweg. Hierdoor ligt het spoorje naast het slotje nu op het terrein van de HTM.

Netkous viaduct

De afgelopen maand zijn er weer diverse delen van het Netkous viaduct gereed gekomen. Deze werden naar buiten gereden en tijdelijk naast het gebouw van KPN geplaatst. In het weekend van 16 en 17 juli werden een zestal betonnen liggers vanaf de haven in de Binckhorst over de weg dwars door Voorburg via de Laan van Nw. Oosteinde en de van Aremberglaan naar de Prinses Beatrixlaan getransporteerd. Dit transport trok veel belangstellenden omdat er gebruik werd gemaakt van speciale vrachtwagens. De liggers waren vervaardigd in betonfabriek Haitsma en vanuit het Friese Kootstertille per schip naar de Binckhorst gekomen. De komende maanden zal nog een aantal van dergelijke transporten plaatsvinden. De eerste liggers werden gelijk op hun plaats gelegd en vormen de basis van de nieuwe tramhalte op de Prinses Beatrixlaan.

Begin augustus werd het eerste deel van de Netkous naar het aan de overkant gelegen Monarch terrein overgebracht. Op dit terrein bevindt zich een tijdelijk uit zeecontainers gebouwde hal waar de delen van het viaduct van een speciale coating worden voorzien.

Ternoot

Op donderdag 7 juli 2005 werd tramhalte Ternoot officieel geopend. De opening werd gedaan door wethouder Bruins. Hij reed museumwagen 810 met daarin de genodigden. Na een aantal speeches onthulde de Haagse wethouder samen met twee kinderen de haltenaam. Hoewel de halte eigenlijk

niet bij het RandstadRail traject hoort werd deze wel als zodanig gepresenteerd. Vanaf 12 uur stopten de trams weer als vanouds op Ternoot. De tijdelijke halte even verderop werd een dag later gesloten. Er waren dus die dag twee haltes Ternoot in dienst.

Centraal Station

De "achtbaan" op het dak van de deels verwijderde parkeergarage heeft zijn langste tijd gehad. Nadat eerst de de pijlers waren geplaatst op het traject richting Ternoot is men nu gevorderd tot het plaatsen van de betonnen opbouw. Netvoor de bouwvakvakantie werden met een grote kraan diverse onderdelen op hun plaats gelegd

Inkorting buslijnen

Met ingang van 22 augustus rijden de buslijnen 25 (HTM) en 130 (Connexxion) niet meer naar het Centraal station. Deze buslijnen krijgen een nieuw keerpunt op de Prinsegracht, ter hoogte van de Jan Hendrikstraat. Haaglanden komt met deze inkorting tegemoet aan de wens van de gemeente om de Amsterdamse en Stille Veerkade ("de Veerkades") van zwaar verkeer te ontlasten. Buslijn 18 is dan de enige buslijn die de Veerkades nog zal aandoen. Het nieuwe keerpunt krijgt de naam "Grote Markt". Reizigers die door willen reizen naar het Centraal station worden geacht bij de Brouwersgracht over te stappen op een van de tramlijnen door de tramtunnel. Op deze plek wordt in beide richtingen een bushalte naast de tramhalte aangelegd.

De vier buslijnen uit het Westland (Connexxion 123, 126, 135 en 136) eindigen voortaan definitief bij Ziekenhuis Leyenburg. Deze maatregel zou eigenlijk rond deze tijd worden opgeheven maar is verlengd tot de komst van RandstadRail.

Korte berichten

Op 10 juli was de A327 van de Tramweg Stichting te gast bij het HOVM. De laatste rit naar Wateringse Veld werd gereden met de combinatie A327+B303

Op 17 juli reed de 810 met de open aanhangwagen 505 door de Haagse straten. De 505 komt zelden op straat maar liet zich dit jaar al voor de tweede keer zien.

De gemeente Den Haag laat serieus onderzoeken of het mogelijk is om de winkels in de Haagse binnenstad met een goederentram te bevoorraden. Het fenomeen is niet nieuw: In de Oost-Duitse stad Dresden rijdt al jaren een goederentram voor de aldaar gelegen VW-fabriek. De laatste goederentram in Den Haag reed in 1975 over de sporen van lijn 11. Op 8 en 23 juli ontspoorde resp. de 3106 (8/7) en de 3111 (23/7) van lijn 1 op nagenoeg dezelfde locatie. Dit gebeurde in de richting Scheveningen net na het tunneltje voor de Hoornbrug.

Vanaf 3 september rijdt lijn 3 op de Conradbrug tijdelijk enkelsporig. Dit heeft alles te maken met de werkzaamheden voor de nieuwe RandstadRail halte.

Materieel tram

In onze vorige uitgave berichtten wij over de beëindiging van de inzet van de TW6000'en op 3 juni jl. Nadat wij ons toen al af of het afvoeren van deze trams wel een verstandige zet zou zijn, lijken er nieuwe ontwikkelingen op komst te zijn..

De in het begin van dit jaar naar Hannover getransporteerde 6055 wordt op dit moment in de werkplaats Glocksee hersteld. Het meest opvallende is echter dat de 6055 voorsnog hersteld wordt in de Haagse kleurstelling. Naar verwachting is de 6055 in week 38 weer rijvaardig en zou dan in principe terug naar Den Haag kunnen komen. Of dat ook gaat gebeuren is niet helemaal duidelijk. Er zijn ook andere signalen die op er op wijzen dat de inzet van TW6000-en nog niet helemaal voorbij is. Zo zijn de bordjes met daarop de informatie waar een TW6000 wel of niet mag komen nog steeds aanwezig. Verder staan de 6037, 6053, 6057, 6058, 6064 en 6098 nog steeds in remise Scheveningen terwijl het

oorspronkelijk de bedoeling was dat deze trams de afgelopen maanden naar Hannover zouden worden getransporteerd. Tenslotte heeft het transport van de 6099 vanaf de Moerdijk naar Hannover nog steeds niet plaatsgevonden. De tram staat daar nog steeds op het terrein van vervoerder Van der Vlist.

Het lijkt niet uitgesloten dat er nog tot de zomerdienst 2006 zo nu en dan TW6000-en zullen worden ingezet. Er is dan nog wel een aantal problemen te overwinnen. Zo zullen de bogen vanaf lijn 11 richting Laan van Meerdervoort de komende maanden verdwijnen in verband met de ombouw van de tramhalte Conradkade van lijn 3. Hiermee vervalt ook de verbinding met de Lijsterbesstraat. Als alternatief zou de route van lijn 12 van de Beeklaan gebruikt kunnen worden, maar dat zal ongetwijfeld aanpassingen aan de infrastructuur tot gevolg hebben. Ook zijn de TW6000-en in remise Scheveningen, behalve de 6058, allemaal afgekeurd op de wielbanden. Voor dit laatste is ook een oplossing voorhanden: In Glocksee staan ook nieuwe wielen klaar om naar Den Haag te worden overgebracht.

Rest de vraag nog waarom de TW6000-en nog niet via Hannover naar Boedapest zijn vertrokken. Het antwoord daarop is niet zo simpel als het lijkt. Enerzijds heeft Den Haag met het buiten dienst stellen van de TW6000-en eigenlijk nog steeds een te krappe vloot. De komende jaardienst heeft weer een volledig met trams bediende lijn 6 en er zou een verzoek vanuit Haaglanden zijn gekomen om de frequentie van tramlijn 16 te verhogen.

Anderzijds zou het ook kunnen dat de BKV in Boedapest eigenlijk helemaal geen interesse meer heeft in de Haagse TW's. De onderhandelingen over een eventuele verkoop verlopen in ieder geval niet erg vlotjes.

Hoe dan ook, over een hernieuwde inzet van de TW6000-en is nog geen officiële mededeling naar buiten gekomen. Wij zullen het nieuws voor u blijven volgen.

Op dit moment is de enige rijdende TW6000 in Nederland te vinden in Houten.

Er zijn plannen dat deze tram (de 6016) ingaande 11 december te vervangen gaat worden door een Sprinter.

Korte berichten uit de werkplaats

Nadat eind juni 3105, 3130 en 3147 al waren voorzien van een airco-installatie werden begin juli ook de 3050, 3129 en 3131 van een dergelijke installatie voorzien. Elke remisevestiging heeft nu in principe de beschikking over twee trams met een airco-installatie. De trams zijn te herkennen aan een opvallend "wit hoedje" bovenop de bestuurderscabine.

Het einde van de blauwe/witte 3100-en is nu echt in zicht. Begin augustus werd de 3102 binnen genomen in de centrale werkplaats en geschuurd. De 3102 is de voorlaatste tram in de oorspronkelijke kleurstelling. De 3127 is nu nog de enige tram in de blauw/witte kleurenstelling maar dat is niet zichtbaar omdat dit verborgen zit onder een totaalreclame van de Rabobank.

De PCC's 1321, 1187 en 1193 staan al enige tijd op spoor 21 van remise Lijsterbesstraat. De 1180 is al enige malen op straat gesignaleerd en zal een rol gaan spelen bij de tweejaarlijkse PCC-dag van het HOVM op 28 augustus.

BUSNIEUWS NEDERLAND

ARNHEM Connexxion

Het busspark was op 1 augustus 2005 als volgt samengesteld:

Trolleys: 0172-0182, 0202-0232, waarvan 202-231 geleed
Diesel: 233, 1064-1069, 2266-2271, 2402-2408, 2882, 2883, 4717, 7705, 7741, 7808, 7812, 8249-8254, waarvan 233 en de reeks 7000 geleed.

De 1064-1069 vervingen dit jaar de laatste Schipholbussen (ook wel: bultruggen) 1373, 1382-1386, in 1998 nog door NZH in dienst gesteld als reeks 577-588.

In mei en juni werden 212-231 en 2402-2408 voorzien van airco boven de chauffeursruimte.

Bij Taxi Willems-De Koning, die spitsdiensten verzorgt, eindigde het DAF MB 200 tijdperk door de afvoer van 3859 en 3862 richting Womy. Van dit bedrijf kocht men voor scholierenvervoer de 4780-4787, 4788, 4791-4793 (Volvo B10M/Berkhof 1994, oorspronkelijk in dienst bij VAD), die in willekeurige volgorde 373-384 genummerd werden. Onder 372 rijdt de ex Connexxion 5302.

CONNEXXION

Ook dit jaar werd weer een grote opdracht – in totaal 253 bussen – aan de busindustrie verstrekt, die in drie delen uiteenvalt.

85 bussen met lage instap en airco zijn bestemd voor Haarlem/IJmond. Zij worden geleverd door MAN en rijden op CNG (aardgas).

63 bussen met lage instap en airco voor Gooi- en Vechtstreek komen eveneens van MAN en zijn voorzien van Euro 4 dieselmotoren.

105 stuks met lage instap voor Twente komen van VDL Berkhof en zijn uitgerust met Euro 3 diesels met CRT roetfilter. Zes wagens zijn servicebus en kunnen naar wens ingericht worden voor twee rolstoelen. De wagens krijgen – als voorheen bij de TET – de rode kleur met Twents ros.

Alle bussen hebben de Infoxx boordcomputer, die onder meer geavanceerde reisinformatie mogelijk maakt.

Aan de omvangrijke instroom van nieuw materieel sinds eind 2004 besteden wij aandacht in een van de volgende nummers.

EINDHOVEN Phileas

Sinds 6 juli rijdt de Phileas weer voor publiek, waartoe men dagelijks 6 bussen op de weg wil hebben. Hiervoor zijn beschikbaar 1201-1207; 1208 is waarschijnlijk ernstig beschadigd. De bussen rijden met handbesturing – hoewel bij enkele nog aan de automatische besturing gesleuteld is – en stoppen automatisch aan elke halte, waar zij een eerbiedige afstand van 30 cm in acht nemen. De dienstuitvoering is hierdoor niet bepaald vlot. De chauffeurs zouden de bussen graag zien verdwijnen, doch de SRE (Regio Eindhoven) zal zich dit niet kunnen permitteren. Volgens het Eindhovens dagblad zijn 12 Phileassen besteld door Douai (F), doch met een andere aandrijfgroep.

ROTTERDAM RET

Dit jaar werd 442 afgevoerd voor sloop, terwijl 481-483, 496 en 499 verkocht werden en naar Congo zijn geëxporteerd. 484 werd overgedragen aan de museumorganisatie ROMEO, afdeling bussen.

BUITENLANDS STADSERVOER

Agenda. Zie berichten Potsdam, Strausberg, Bochum, Bremen, Darmstadt, Freiburg, Keulen, München, Neurenberg, Oberhausen, Stuttgart, Stern&Hafferl-LLB en Basel.

BELGIË.

Antwerpen. Materieeloverzicht:

157 PCC's: 7001-7010, 7014-7019, 7021, 7022, 7024, 7026, 7027, 7029, 7030, 7032-7165

57 Hermelijnen: 7201-7257.

Op 22.7.2005 nam de Vlaamse regering een beslissing over de timing voor de realisatie van de verschillende projecten

van het Masterplan. Zoals eerder bericht werd in Hoboken en in Mortsel al begonnen met de aanleg van de tramverlengingen maar het zal nog geruime tijd duren voordat deze in dienst komen. Zoals het er nu naar uitziet komt de lijn naar Boechout in 2007, naar Kontich in 2012 en naar Hemiksem in 2015 in bedrijf.

Brussel. De in 2003 tot Debussy ingekorte lijn 56 wordt via een nieuw aan te leggen traject in 2006 verlengd naar Marius Renard.

Gent. In Wissenhage werd begonnen met de bouw van een nieuwe tramremise/busgarage. In 2007 vinden hier 80 lagevloer trams en 175 autobussen onderdak. Voor de aansluiting op het tramnet moet een dienstspoor worden aangelegd.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Correctie op het bericht in HOV/RN 558. De op 23.6.2005 ingestelde nieuwe tramlijn kreeg het lijncijfer 37 en rijdt op ma t/m vr van 6.00 tot ±19.30 uur op de route S-Bahnstation Schöneweide – remise Lichtenberg. De versterkingsdiensten Schöneweide – Gehrenseestrasse van lijn M17 kwamen daardoor te vervallen.

De aanbesteding loopt voor de levering van 210 trams, t.w.:

70 lange eenrichting trams,

50 korte eenrichting trams,

30 lange tweerichting trams,

60 korte tweerichting trams.

Wat lang en kort is werd niet nader gespecificeerd. Voorzien is een vóórserie van 4 trams (van elk type één) en deelleveringen tot 2018.

Bombardier Hennigsdorf begon met de productie van 20 metrotreininstellen type HK 06 (smalprofiel). De eerste stellen zijn al tijdens het WK voetbal 2006 beschikbaar. Na de aflevering van de gehele serie (na het WK) gaan de stellen type A3L67 naar de sloop.

Pendelmetrolijn U55 komt in mei 2006 in dienst om na zes maanden weer te worden stilgelegd in verband met de bouw van het metrostation Brandenburger Tor.

Dresden. Op 24.5.2005 werd NGTD12DD motorrijtuig 2832 afgeleverd als laatste van de tweede serie. Men heeft nu 32 van deze trams: 2801-2820, 2821-2832.

Erfurt. Op 20.6.2005 kwam, zoals eerder bericht, de verlenging Hauptfriedhof – Flughafen – Bindersleben (lijn 4) in dienst. Na de officiële opening om 17.00 uur reden de rest van de dag ook de trams van lijn 1 door naar Bindersleben. Op 1.6.2005 werd begonnen met de werkzaamheden voor het nieuwe traject naar Rieth.

Frankfurt Oder. Per 23.6.2005 werd lijn 6 (Neuberesinchen – Universität) opgeheven. Een teruglopend aantal inwoners, minder passagiers en bezuiniging leidden tot deze stap. Er zijn nu nog vijf tramlijnen. De beide verlaten eindpunten worden door andere tramlijnen aangedaan.

De grensoverschrijdende tramlijn naar de andere kant van de Oder gaat bijna twee keer zoveel kosten als eerder begroot. Een aantal bijkomende kosten en de BTW waren in de berekeningen over het hoofd gezien. Na het nodige politieke tumult komt er op 22.1.2006 een referendum waarvan de uitslag zo goed als zeker negatief lijkt uit te vallen. De burgemeester betreurt het niet doorgaan van het plan omdat het de Duits-Poolse verhoudingen niet ten goede komt, temeer daar men in Slubice enthousiast is over de komst van de tram.

Gera. Bij Alstom werden 6 (+6 optie) lagevloertrams besteld van het type Darmstadt ST13. De 27½ meter lange trams met de typeaanduiding NGT8G worden in 2006 geleverd voor de nieuwe lijn 1. Ze krijgen de nummers 201-206.

Halberstadt. Begin augustus 2005 werd begonnen met de werkzaamheden in de Fr.Ebert Strasse. Alvorens kan worden begonnen met het vernieuwen van de tramsporen moe-

ten de nutsleidingen worden vervangen. Gedurende een klein jaar zal hier geen tramverkeer mogelijk zijn.

Halle. Vanaf 20.6.2005 tot eind december 2005 is er door de bouw van een nieuwe brug over de spoorlijn Merseburg – Leipzig geen tramverkeer mogelijk naar Bad Dürrenberg. Lijn 5 rijdt tot Merseburg Leunaweg en vandaar verder tot Merseburg Süd, waarbij lijn 15 vervalt. Tussen Leunaweg en Bad Dürrenberg rijden bussen.

Leipzig. Op 7.6.2005 werd motorrijtuig 1201 afgeleverd. Typeaanduiding: NGT12L (Bombardier "Classic XXL"). Het 45 meter lange voertuig wordt in september 2005 officieel gepresenteerd maar is al regelmatig voor proefritten op straat.

Nordhausen. Ook de duo-Combino's 201-203 worden door Siemens in Erfurt aangepast. Daarbij krijgen ze ook een grotere brandstoftank.

Potsdam. Op 4.9.2005 is er open huis in de ViP remise. Hiermee worden dan de feestelijkheden afgesloten rond het 125-jarig jubileum. Hoogtepunt was de tramparade op 22.5.2005 met gast museumtrams uit Woltersdorf en Berlijn (paardentram). Ook Variobahn motorrijtuig 2000 uit Duisburg (voor testritten in Potsdam) reed mee en de Potsdamer Strassenbahnfreunden hadden zich veel moeite gegeven het uit 1996 daterende prototype Combino mee te laten rijden.

Het werd voorzien van het nummer 400. Gezien de afgelopen revisietermijn zal dit rijtuig voorlopig niet meer op straat te zien zijn. Alle (eerdere) berichten samengevat zijn er met het oog op de bestelling van 19 lagevloertrams drie testwagens in Potsdam geweest. De 2000 uit Duisburg (13.5.2005 t/m 6.6.2005), de 2201 uit München (15.6.2005 t/m 4.7.2005) en een NGT8D tram uit Magdeburg (5.7.2005 t/m 21.7.2005).

Strausberg. Van 30.9.2005 t/m 2.10.2005 wordt op het terrein van het Handelscentrum een Eisenbahnfeest gehouden. Er is een materieelshow en er wordt met museumtrams gereden. Info: www.Strausberger-Eisenbahn.de

DUITSLAND west.

Bielefeld. MoBiel (Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH) heeft een 25% aandeel in de nieuw gevestigde Westfalenbahn GmbH. Dit bedrijf exploiteert spoorlijnen rond Rheine, Münster, Osnabrück en Paderborn onder de naam "Teutoburger Wald-Netz". Een activiteit die verder buiten deze rubriek valt.

Bochum. Al eerder schreven we over de open dag in de nieuwe remise Engelsburg op 18.9.2005. Om 11.35 uur start een tramoptocht vanaf de remise Wiemelhausen naar de remise Engelsburg met trams uit Bochum, Mülheim, Oberhausen, Essen, Cottbus en van de Bergische Museumsbahnen. Op delen van de lijnen 302 en 310 rijden vanaf ± 9.00 tot ± 20.00 uur museumtrams.

Braunschweig. Aanvulling op het bericht in HOV/RN 558. Men bestelde bij Alstom 12 (+ 2 optie) lagevloertrams van het type Magdeburg NGT8. Wel krijgen deze een andere designkop en een 90 cm. brede voordeur in verband met kaartverkoop bij de bestuurder. De eerste zes trams krijgen koppelingen voor het meevoeren van een aanhangrijtuig.

Bremen. Agenda: stadsrondritten op 11 en 25.9.2005 met historisch materieel. Op 11.9.2005 als lijn 15: vertrek Hauptbahnhof om 11, 14 en 16 uur en op 25.9.2005 als lijn 16 om 11, 12, 14, 15 en 16 uur vanaf dezelfde plaats.

Darmstadt. In september 2005 rijdt de stoomtrein op zateren zondagen op de (gewijzigde) route Griesheim – Merck. Dagelijks worden vier retourritten gereden. Info: www.historisch-heag-fahrzeuge.de. Bij de combinatie Alstom LHB/Bombardier Transportation werden 18 lagevloertrams besteld, die vanaf 2007 worden geleverd. Ze vervangen dan het materieel van de typen ST10 en ST11.

Duisburg. Variobahn motorrijtuig 2000 verbleef van 12.5.2005 t/m 6.6.2005 voor kennismakingsritten in Pots-

dam en reed daar ook mee in de jubileum optocht.

Düsseldorf. Vlak voor de rechter zich over de kwestie zou buigen kwam de Rheinbahn met Siemens tot een accord over een schadevergoeding inzake de NF6 trams. Niets lijkt nu meer de levering van een serie trams van het type NF-U (lagevloer trams inzetbaar op tunneltrajecten) in de weg te staan. We schreven het al eens eerder: Siemens doet er alles aan om de problemen buiten de rechtszaal te houden.

Freiburg. Op 3.9.2005 rijden er 's-middags museumtrams op het traject Stadthalle – Paduaallee. Tussen de Bissierstrasse en Günterstal rijdt GT4 109 als Tramcafé.

Keulen. Op 4.9.2005 vertrekt om 9.30 uur vanaf de halte Aachener Strasse/Gürtel een hele dag durende fotorondrit met een Stadtbahn motorrijtuig serie 2201. Deze wagens worden normaal twee aan twee gekoppeld omdat ze maar aan één zijde een stuurstand hebben. Deze rit wordt uitgevoerd met een solo rijdend rijtuig, mogelijk één van de prototypen 2201 of 2202. Info: www.sufk-koeln.de.

De problemen met de 4500-en werden opgelost en de 4501-4504 werden toegelaten in de personendienst. Sinds 20.6.2005 rijden ze ook gekoppeld. Behalve op lijn 1 verschenen ze ook op andere lijnen.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. Op 1.6.2005 werden de 10 nieuwe Variobahn motorrijtuigen 123-132 met technische problemen aan de kant gezet. Een aantal doet inmiddels weer dienst. Motorrijtuig 89 werd op 20.6.2005 op een overgang door een vrachtauto geramd. Herstel lijkt onwaarschijnlijk.

München. Net als vorig jaar worden in de weekenden t/m 3.10.2005 (zater-, zon- en feestdagen) rondritten gereden met het M+m tramstel 2412+3407. Vertrek Sendlinger Tor: 11, 12, 13 en 14 uur.

Op 5.7.2005 keerde motorrijtuig 2201 terug van zijn uitstapje naar Potsdam.

Bij Stadler werden 3 Variobahn trams besteld, die in 2007 worden geleverd. Ze dienen ter vervanging van de laatste P+p tramstellen. In aflevering is een tweede serie van 8 metrotreinsetten type C, die aansluitend de nummers 6611-6618 krijgen. Er komt daarna nog een serie van 7 stuks (6619-6625). Al dit nieuwe spul moet in 2006 rijden (WK voetbal). In december 2005 wordt metrolijn U8 (spitslijn naar Feldmoching) ingekort tot Harthof. Dit bespaart één omloop.

Neurenberg. In het weekend van 3 en 4.9.2005 is het trammuseum geopend en rijdt er tussen het Hauptbahnhof en het museum een lijn 15 met historisch materieel. Ook wordt 's-middags een themarit georganiseerd. Info:

www.strassenbahnfreunde-nuernberg.de

Tijdens het Volksfest (26.9.2005 t/m 11.10.2005) rijden er museumtrams op 28 september, 1, 5 en 8 oktober 2005. Vertrek vanaf het Hauptbahnhof: 16.20, 17.20 en 18.20 uur. Bij Stadler (Stadlerrail) werden 6 vijfdelige Variobahn motorrijtuigen besteld. Deze worden in 2007 geleverd ter vervanging van de N8S motorrijtuigen 361-372 uit 1976/77. Van deze serie werd eind juli 2005 de 366 als eerste als plukwagen buiten dienst gesteld.

Oberhausen. Tot en met oktober 2005 worden op de eerste zaterdag van de maand ritten gereden met museummotorwagen 25. Vertrek Mülheim Kaiserplatz: 11 en 13 uur, vertrek Sterkrade: 12.18 en 14.48 uur.

Stuttgart. Op 18.9.2005 wordt de dag van het openbaar vervoer gehouden. Met medewerking van het trammuseum rijden er historische trams op het traject Zuffenhausen – Hauptbahnhof – Ruhbank. Het museum zelf is deze dag gesloten.

FRANKRIJK.

Lyon. De aanleg van een 23,3 kilometer lange tramlijn naar het vliegveld Saint Exupéry zit in de fase van aanbesteding.

Vanaf Part Dieu wordt gebruik gemaakt van de in aanleg zijnde tramlijn naar Meyzieu. Vanaf hier komt er nog eens 6 kilometer bij tot het vliegveld. Om een snelle verbinding te bieden wordt op dit laatste deel bij slechts twee haltes gestopt. Het idee is om tweesysteemtrams te bestellen die 100 km/u gaan rijden.

Mulhouse. Vertraging. De opening van de twee tramlijnen staat nu op 13.5.2006 in de agenda.

Saint Etienne. In verband met grootscheepse spoorvernieuwingen was er in de maanden juni, juli en augustus 2005 geen tramverkeer. De nieuwe tramlijn naar Châteaureux werd in deze periode aangesloten op de bestaande lijn en komt eind 2006 in dienst.

Straatsburg. Op 3.6.2005 leverde Alstom de eerste nieuwe Citadis tram af.

Tours. Nog even geduld: een 15 kilometer lange noord/zuid tramlijn komt er pas in 2011/2012.

Valenciennes. De eerste tramlijn komt op 16.6.2006 in dienst. Inmiddels is besloten tot de aanleg van een 800 meter lange enkelsporige zijlijn Saint Waast – Hôpital. Die komt in 2007 in bedrijf.

HONGARIJE.

Szeged. Het trambedrijf van Berlijn verkocht in 1999 drie ongemoderniseerde KT4D trams aan de Mittenwalder Gerätebau die daar als proefwagens werden gebruikt. De 219.098 en 219.100 kwamen begin 2005 naar Szeged, de derde (219.099) werd in Duitsland gesloopt.

ITALIË.

Florence. Ooit stonden ze bij de gunning van het project tegenover elkaar voor de rechter, maar nu werken Alstom en AnsaldoBreda samen in Tram di Firenze SpA, waarin ook de RATP (Parijs) en enkele Italiaanse bouwondernemingen deelnemen. Het is het eerste openbaar vervoerproject dat in Italië met publiek en privaat geld tot stand komt. Alstom levert een groot deel van de infrastructuur (rails, bovenleiding, stroomvoorziening) en AnsaldoBreda 17 Sirio lagevloertrams. In totaal komt er een net van 25 kilometer (3 lijnen) naar omliggende gemeenten. Zo worden het vliegveld, het station Santa Maria Novella, de universiteit en een ziekenhuiscomplex per tram bereikbaar. De eerste lijn moet in 2008 in dienst komen en de lijnen 2 en 3 in 2009.

NOORWEGEN.

Bergen. In tegenstelling tot eerdere berichten zijn er toch nog problemen met de financiering. Het Noorse parlement beslist pas in het najaar. In september 2005 zijn er echter verkiezingen en de peilingen voorspellen een regering die niet bereid lijkt het tramplan financieel te steunen. Ook het feit dat de burgemeester afwijzend tegenover een tram staat, het vervoerbedrijf de voorkeur geeft aan een spoorbus en de Noorse spoorwegen in plaats van een tramlijn een spoorlijn naar het vliegveld wil aanleggen maakt de sfeer er niet beter op.

Trondheim. De particuliere exploitant van het trambedrijf verkocht een groot pakket aandelen aan Connex die nu 90% van alle aandelen bezit. Connex investeert in de modernisering van de infrastructuur en tijdens het vernieuwen van de sporen reden er gedurende drie weken in juni/juli 2005 bussen in plaats van trams. Overigens maakt het kleine bedrijf, dat in 2004 734.000 passagiers vervoerde, een bescheiden winst.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-LLB. **Linzer Lokalbahn.** Op 18.11.2005 wordt het eindpunt Linzer Lokalbahnhof opgeheven en krijgt St&H een begin-/eindpunt in het Hauptbahnhof. Op 27.8.2005 wordt al een exclusief afscheidsfeestje georganiseerd.

Plannen zijn er voor een rit Eferding – Linz met de E 22.001 met diverse fotosessies. Van de Club Dora (Vöest) komen drie voormalige rytuigen. Het een en andere gaat alleen door bij aanmelding van voldoende betalende fotodeelnemers. Info per email: ernst-kabelka@aon.at. Opmerking: op 18.11.2005 wordt ook de inzet beëindigd van de ex-Keulse motorrituigen. Overigens rijden er nog twee van deze tram/treinstellen op de Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg.

Graz. Begin juni 2005 werden de motorrituigen 261, 264, 269, 281, 283 en 522 gesloopt. Buiten dienst staan nu nog: 272, 274, 275, 277, 280, 282 en 523. Het is mogelijk dat deze rytuigen nog worden gereactiveerd in verband met de uitbreiding van het tramnet.

Die uitbreiding betreft verlengingen van de lijnen 4, 5 en 6. Lijn 4 wordt vanaf Liebenau met 1,7 kilometer verlengd tot Liebenau Murpark, een groot winkelgebied. Met de aanleg is inmiddels begonnen, het nieuwe traject komt in het voorjaar van 2007 in dienst. De verlenging van lijn 5 is maar 376 meter lang. Vanaf het huidige eindpunt Puntigam komt er een tunnel onder de Triesterstrasse en de Südbahn waarna de nieuwe keerlus wordt bereikt. Hier ontstaat een nieuw openbaar vervoerknooppunt door de verplaatsing van het station Puntigam, een P&R terrein en een busstation. Op 30.5.2005 werd met de werkzaamheden begonnen, de opening is in december 2006. In verband met de werkzaamheden wordt lijn 5 vanaf februari 2006 ingekort tot de keerlus bij het Zentralfriedhof. Over de verlenging van lijn 6 naar Peterstal wordt al vele jaren gesproken en gestreden. Met de verlenging vanaf St.Peter Schulzentrum via de Petersgasse, Eisteichgasse en de Breitenweg tot de nieuwe keerlus Peterstal werd op 6.7.2005 begonnen. De verlenging (1,74 km.) komt in september 2008 in dienst. Ook wordt er sinds februari 2005 gewerkt aan het openbaar vervoerknooppunt Don Bosco bij de gelijknamige ÖBB halte. Hier gaan in 2007 drie GVB buslijnen en buslijnen van andere exploitanten samenkomen. In de toekomst komt hier ook het eindpunt van tramlijn 8 (Jakominiplatz – Griesplatz – Elisabethinergasse – Lazarettgasse – Kärntnerstrasse – Don Bosco). Opvallend is dat de plannen voor een S-Bahnnet en/of meersysteem (tram)lijnen met een overgang spoor-/tramnet weer uit de kast zijn gehaald. De lezer die al langer de plannen in Graz volgt zal inmiddels – na de laatste tramuitbreiding op 9.9.1990 (verlenging lijn 1 tot het Unfallkrankenhaus) – van zijn stoel zijn gevallen. Maar de toverwoorden zijn: verkeerschaos, geluidsoverlast en (actueel) de uitstoot van fijnstof. En dat blijkt de plannen tot werkelijkheid te brengen.

Linz. Het 125-jarig tramjubiläum op 1.7.2005 werd niet gevierd. Wel reed zonder vooraankondiging tijdens de meimars op 1.5.2005 paardentramrituig 32 mee, voorzien van een bord dat naar dit jubileum verwees. Eerder dan gepland (en binnen de begroting) komt op 2.9.2005 de 2,3 kilometer lange verlenging van lijn 2 naar Solar-City in dienst. Op het nieuwe traject worden sinds 28.6.2005 proef- en instructieritten gereden. In de nieuwe eindpuntlus ligt al het wissel voor een derde verlenging van lijn 2 naar Pichling See. De plannen om de Pöstlingbergbahn te moderniseren heeft een storm van protest doen opsteken. De Linzer bevolking wil het oude trammetje in al zijn charme behouden zoals het is. Inmiddels heeft Linz Linien twee offerten in voorbereiding. In de ene is sprake van een modernisering van de tramlijn en aanschaf van nieuw materieel, in de tweede is sprake van een modernisering van de tramlijn en de technische aanpassing/modernisering van het oude materieel waarbij dan twee motorwagens gekoppeld kunnen rijden.

Denkt u daarbij aan de modernisering zoals in Lissabon. In oktober 2005 volgt de aanbesteding, een beslissing wordt begin 2006 genomen.

Payerbach. Museumsbahn Payerbach-Hirschwang (Höhlentalbahn). In HOV/RN 548 schreven wij uitgebreid over de reconstructie/herbouw/nieuwbouw van motorrijtuig 1 van de vroegere Lokalbahn Payerbach – Hirschwang (LBP-H). Op 11.6.2005 werd het fraaie rijtuig officieel in dienst gesteld op de museumlijn.

Wenen. De B-ULF'en werden afgeleverd tot en met B 697. Nog steeds staat een groot aantal A en B ULF'en met technische problemen buiten dienst. In HOV/RN 558 schreven we over de "GüterBim". Het project goederenvervoer per tram. Voor dit vervoer werd de railtransportwagen 7434 aangepast. Als trekkracht wordt in principe werkmotorwagen LH 6454 gebruikt. Voortbordurend op projecten in Dresden (VW-vervoer) en Zürich (vuilafvoer) laten sommige politici (ook in andere steden) hun fantasie graag de vrije loop. Maar bevoorrading van bedrijven en winkels lijkt weinig realistisch. Infrastructuur en logistieke stromen sluiten veelal niet op elkaar aan. In Wenen beperkt het goederenvervoer zich tot het interne werkplaatsvervoer tussen de betreffende remises.

De historische motorwagen L 524 werd aan Timisoara geschonken.

Wenen-WLB. Begonnen in 2002 werd in april 2005 de ombouw afgesloten waarbij de motorrijtuigen 101 – 126 gekoppeld kunnen worden met de motorrijtuigen serie 400.

PORTUGAL.

Lissabon. Eind mei 2005 vertrok vanuit Wenen de eerste van de 24 GT8 Combino's voor de MTS (Metro Transportes do Sul), het nieuwe tramnet ten zuiden van de Taag. De vierdelige tram werd in twee delen over de weg vervoerd. Het is een aangepaste Combino, geheel uit staal vervaardigd met onder elke wagenbak een geleed motorwielstel. De tram heeft een zeer futuristische rijtuigkop met een autobusachtige uitstraling.

SPANJE.

Barcelona. Bij CAF werden 10 vijfswagen metrotreinstellen serie 6000 besteld voor lijn 1. Aflevering: 2007.

Granada. De aanleg van een 16 kilometer lange tramlijn Albolote – Maracena langs de medische faculteit en door het centrum bevindt zich nog in de planfase. Zo moet nog beslist worden of en zo ja over welke lengte in het centrum een tramtunnel komt.

Malaga. Het plan is nog steeds dat in 2009 twee tramlijnen in bedrijf komen waarvoor 15 lagevloertrams besteld gaan worden. Beide lijnen krijgen hun beginpunt in het centrum (La Malagueta) en gaan dan in westelijke, respectievelijk zuidwestelijke richting verder.

Lijn 1: La Malagueta – Guadalmedina – Teatinos.

Lijn 2: La Malagueta – Guadalmedina – Marten Capena.

Valencia. Vanaf de keerlus TVV werd een verlenging aangelegd naar La Coma met een aftakking naar Valterna. De rotonde bij TVV werd ondertunneld.

Alhoewel gereed werd deze uitbreiding nog niet in gebruik genomen. Het traject FVV – Feria de Valencia wordt alleen tijdens de opening van het expositiecomplex bediend. Er wordt dan in de regel met dubbeltractie gereden. In mei 2005 was de situatie echter zo dat de trams van lijn 4 hun eindpunt één halte voor TVV hadden en elke tweede tram doorreed naar de Feria.

Het wagenpark van tramlijn 4 bestaat uit 25 zesassige eenrichtingmotorrijtuigen: 3801-3821, 3822-3825. Hiervan rijden de 3803-3806 en 3808 tijdelijk in Alicante. Tot de levering van nieuw materieel door Bombardier huurt men 6 Cityrunners uit Lodz (Polen).

Vélez Malaga. Bij CAF werden 2 lagevloertrams besteld met een lengte van 31 meter. De tweerichting trams worden eind 2006 geleverd en dan kan het bedrijf van start gaan.

ZWEDEN.

Göteborg. De Sirio prototypen 401 en 402 blijken te voldoen. Alleen zouden ze nog wat prettiger door de bochten kunnen rijden en is men niet geheel tevreden met de bestuurdersplaats. Dit zal bij de serielevering worden aangepast. En die aflevering begint binnenkort. In 2007 zijn alle 40 trams in dienst. Uit de optie van 80 stuks, overweegt men er 25 definitief bij te bestellen.

ZWITSERLAND.

Basel. Op 27 en 28.8.2005 rijden tijdens een plaatselijk feest ter gelegenheid van 100 jaar tram naar Allschwil acht museumtrams op deze lijn. Info: www.tramclub-basel.ch.

De BVB en BLT vragen offerten voor de levering van 55 lagevloer trams (BVB: 40, BLT: 15). Door een gewenste 60% lagevloer zijn conventionele draaistellen mogelijk. In 2007 wil men vier trams testen, de serie aflevering loopt dan tot 2014.

Met Siemens werd, zoals eerder bericht, overeenstemming bereikt over de aanpassing van de 28 Combino's. Na de snering van een Combino uit Freiburg werd een Combino uit Basel als pilot gesaneerd. Na metingen, waarbij een levensduur van 35 jaar moet worden vastgesteld, gaan steeds maximaal vier trams voor aanpassing naar Krefeld, mogelijk ook naar de Siemens fabriek in Praag. Naar verwachting wordt hiermee binnenkort begonnen en duurt de hele operatie tot eind maart 2007. Het aanpassen van de wielstellen vindt plaats in Graz. Door het toepassen van stalen gelaste versterkingen in de wagenbakken en het verstevigen van de gelede portalen worden de trams een kleine duizend kilo zwaarder. Dit zal worden gecompenseerd door lichtere zitplaatsen aan te brengen. Even is ook nog gedacht aan het verkleinen van de ruitoppervlakte, maar dat zal niet gebeuren.

SPOORWEGEN BINNENLAND

nieuw e-mailadres!

Voor opmerkingen of interessante meldingen betreffende deze rubriek, mailt u naar:

spornieuws-hov@planet.nl

NS

VIRM

▪ De vier bijbestelde VIRM-kopbakken werden op 06-07 door de 6442 van Herzogenrath naar Amersfoort Bokkeduinen gesleept (trein 49698). Drie van de vier bakken zijn nog niet geschilderd en kwamen in de primer naar ons land. Ze reden niet op SIG- maar op Görlitz-draaistellen. Voor een deel ontbreken nog ramen, deuren, airco-units en front-/sluitseinen, alsmede de gehele binneninrichting (inclusief wandbekleding en trappen). Met papieren waren de nummers 921 093, 921 094, 921 095 en 921 096 aangebracht. De bakken werden op 08-07 in de oude Hoofdwerkplaats Amersfoort opgeslagen. Gezien de ontwikkelingen rond het tijdelijk terzijde stellen van ABv5- en mBv7-rijtuigen lijkt het niet waarschijnlijk dat twee direct benodigde bakken (om de botsschades in Amsterdam en Roosendaal te compenseren) op korte termijn gecompleteerd zullen worden.

▪ Het cabineklimaat in de VIRM-treinstellen laat nog steeds te wensen over, zowel in de winter als tijdens de zomermaanden. Doordat de 'condensators' bij reiniging niet volledig bereikbaar zijn, is de koelcapaciteit van de airco in de loop der jaren gedaald. Inmiddels worden verbeteringen op-

gestart, zoals een aanpassing in de software en van het onderhoud aan de installaties. Ook ondergaan de airco-units uit 1994-1996 thans een LT1-beurt. Tijdens de beurt wordt een luik aangebracht om de verdamer van de airco bereikbaar te maken. Bovendien vindt een wijziging aan de software van de apparatuur plaats, waardoor de 'pressostaat' minder snel aanspreekt bij warm weer. Deze laatste wijziging geschiedt gedurende de retrofit-beurt in de Watergraafsmeer. Op verzoek van de ondernemingsraad van NS wordt onderzocht of een uitbreiding van de koelcapaciteit haalbaar is. Ook de verwarming in de wintermaanden wordt als ondermaats ervaren. Het aanbrengen van een verwarmde voetenplaat zal voor de koudeperiode gereed zijn; over een extra convectorkachel wordt nagedacht. Er is echter wel gebleken dat het klimaat in de cabine in de huidige configuratie niet optimaal kan zijn. Het klimaat in de cabine is namelijk gekoppeld aan dat in de reizigersafdelingen. Indien in de laatste weinig koeling nodig is maar in de cabine wel (bijvoorbeeld door inschijning van de zon), zal de temperatuur bij de machinist stijgen. Thans wordt gestudeerd op een 'ontkoppeling' van de klimaatbeheersing in cabine en compartimenten. Op 04-08 werd een VIRM in Utrecht voorzien van een meter naast de thermostaat van de cabineverwarming.

- De 9525 kwam op 08-07 uit Onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Amersfoort (89287) en werd daar evenals de 4240 gepresenteerd aan de pers en NOC*NSF. Het stel kwam vervolgens in dienst in de treinserie (2)2000. Al op 14-07 vond een ontmoeting tussen de 9525 en 4240 in de normale dienst plaats, toen beide stellen in de Binckhorst tussen de spitsen overstonden. Een ontmoeting met de 4241 vond tot 24-07 niet plaats, omdat de eerste oranje ICM, die z'n speciale uitmonstering binnenkort zal verliezen, tot die datum in Onderhoudsbedrijf Onnen op een ander draaistel wachtte. De 9525 was op 22-07 tijdens de laatste dag van de Nijmeegse Vierdaagse actief rond Arnhem en Nijmegen.

- VIRM-treinstel 9508 blijkt het eerste te zijn geweest dat niet meer van Railtender-cateringliften is voorzien. Zoals bekend werd de catering in de Intercity's met de bekende Railtender-wagentjes van Albron in 2003 gestaakt.

- Sinds de start van het VIRM-project in 2001 zijn inmiddels zestien updates van de software uitgevoerd. Circa 5.500 zaken zijn door Bombardier onder garantie verholpen. Tijdens het project zijn 200 wijzigingen uitgevoerd aan het ontwerp. Inmiddels zijn alle bakken afgeleverd (zie boven) en is de levering van reservedelen ook nagenoeg afgerond. De afhandeling van garantiezaken en mankementen die bij de nieuwe bakken zijn geconstateerd, is nog gaande. Al naar gelang het onderdeel heeft NS één tot zes jaar garantie. Tot mei 2006, een jaar na de levering van het laatste treinstel, zal het VIRM-'serviceteam' dagelijks in OB Amsterdam bijeenkomen om de prestaties van het materieel te beoordelen en waar nodig te verbeteren. Momenteel loopt nog een aantal 'retrofit'-acties:

- nawerk aan stoelen, klaptafels en klapzittingen;
- vervangen ventilatoren hoogspanningsruimte;
- vervangen rollen kopwandschuifdeuren;
- conservering draaistellen fabrikaat ASF;
- vervanging van 60% van de verwarmingskoffers;
- verwijderen buffers;
- aanbrengen bufferelement in koppeling tussen bakken.

- Het lijkt ongelooflijk, maar NSR gaat als gevolg van het nietsontziende streven op korte termijn geld te besparen, een aantal ABv5- en mBv7-bakken tijdelijk terzijde stellen. De maatregel werkt bijzonder bevreemdend omdat naar het schijnt tegelijk wordt gekeken naar de mogelijkheden om een aantal treinstellen Plan V die aan het eind van hun revisietermijn zitten, te reviseren. Indien de vervanging van DD-

AR door VIRM in de treinserie 2200 consequent wordt doorgevoerd en het vrijkomende DD-AR doorschuift naar – bijvoorbeeld – de treinseries 5100 en/of 5700, wordt het nieuwe en ten opzichte van mat '64 goedkopere VIRM zinvol gebruikt en spaart men revisiekosten voor Plan V uit. Hoe het ook zij: de in Haarlem verblijvende 380 8227 en 260 8824, afkomstig uit de 8656, gaan in ieder geval aan de kant. De overige acht setjes zitten in 8653, 8654, 8655, 8657, 8662, 8663, 8665, 8667 en 8676. Eén van deze stellen blijft dus een zesje. Alleen de 8665 is momenteel in onderhoud in Amsterdam. De overige treinstellen zijn gestationeerd in Onnen en blijven dat ook. Onnen krijgt voor het eerst 9400-en in haar bestand. Omdat de ABv6-en van deze treinstellen niet aangepast worden qua zitplaatscapaciteit eerste klasse, zouden zij officieel moeten worden omgenummerd naar 8400. Omdat de 9456 destijds ook niet voorzien werd van het correcte nummer, lijkt het waarschijnlijk dat het bij de negen te verkorten stellen ook niet zal gebeuren. De achttien bakken zullen vanaf de week van 15-08 worden gestald bij de vier nieuwe mBvk-rijtuigen.

- In de nacht van 17- op 18-07 werden drie VIRM-zeswagengestellen in één trein van 's-Hertogenbosch naar Amsterdam overgebracht. De 8675, 8628 en 8746 reden als 89300 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam voor het aanvullen van manco's. Officieel is deze treincombinatie niet toegelaten; het diagnosesysteem van VIRM kan met zoveel bakken bovendien niet overweg.

- Een oplettende lezer wist ons te melden dat de 8621 nog steeds de onjuiste klassenaanduiding op de ABv5 heeft. De 8667 en 8629 blijken nog steeds rond te rijden met de blauwe stickers 'Let op: rookvrije trein' op de deuren.

- In het weekeinde van 30-07 was er een fors tekort aan rijvaardige VIRM-en. Vele stellen stonden met defecten in de werkplaats. Als vervanging reden de 4204, 7458, 514 en het koppeltje 4083+4041 in de diensten van VIRM-en. Nog op zondagmorgen 31-07 raakten de 8746 en 8654 defect. De eerste kon Rotterdam niet verlaten wegens een defecte remkraan, terwijl de 8654 als 3023 in Hilversum Noord strandde en weggesleept moest worden door de 8745. Trein 2616 (9418) kon Den Haag pas verlaten na assistentie van een storingsmonteur. Het euvel was, zoals bij talloze VIRM-en dagelijks, een deurstoring. De 8717 zorgde als 3026 bij Duivendrecht voor grote problemen door volledig de geest te geven. Het stel kwam na een half uur op eigen kracht naar Alkmaar. Met de 8746 was het sowieso slecht gesteld. Het treinstel kampte al snel met een veiligheidsstoring aan de remmen en tevens dienden zes assen afgedraaid te worden in OB Amsterdam. De uit zowel DD-IRM- als VIRM-2-bakken bestaande 9518 gaat met enige regelmaat afweten. Op 09-08 viel weer een tractie-installatie uit, iets wat in de weken daarvoor al veelvuldig was gebeurd.

- Op 03-08 vond naar Carré in Amsterdam de onthulling plaats van de mBvk 290 8698 (ex-9518). De pers was uitgenodigd voor een bijeenkomst in Carré, waarna NS-directeur Veenman het gevaarte presenteerde en gezamenlijk met Sail-directeur Bart Meyers *Railklipper* doopte. Op de oever was een perron nagebouwd met de naam *Amsterdam Carré*. Tot en met 15-08 werd de Railklipper door heel Nederland gestuurd, waarbij het met de punctualiteit met name in de parel van Noord-Holland nogal te wensen overliet. Met windkracht zes à zeven op het IJsselmeer was dat ook niet verwonderlijk. De extra aangebouwde kop is van extra zijruiten voorzien. Vanuit deze cabine vindt de besturing van het vaartuig plaats. Om het geheel echt te laten lijken, is de beschildering van de bak enigszins aangepast. De blauwe baan aan de achterzijde loopt naar beneden en sluit daar aan op het normaal los staande baantje richting de rijtuigovergang. Grappig is dat de Railklipper onder nummer 9456 in het Tracking & Tracing-systeem van NS opgevraagd

kan worden, hetgeen na het bekend worden ervan dan ook redelijk massaal gebeurde.

▪ De 9416 stond van 22-07 in Onderhoudsbedrijf Leidschendam met een verlopen onderhoudstermijn. Het stel wachtte op een plekje in OB Amsterdam. Na een behandeling aldaar kwam de VIRM op 10-08 in dienst.

SGM

naar	Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst		
2876	13-07	2976	2972	13-07	2972	15-07

▪ In tegenstelling tot eerdere plannen worden de Spits-Pendels op de Hoekse Lijn niet dit najaar vervangen door SGMm. Dat zal eerst eind 2006 geschieden. De nieuwe stellen stromen in de series 9800 en 9700 in. Wel zullen in oktober van dit jaar de resterende ongemoderniseerde drietjes vervangen zijn door verbouwde exemplaren. Omdat de treinen van de *Sprinterformule* in principe overal stoppen, wil NS Commercie niet dat er gemoderniseerde Sprinters in de treinseries 14000 en 15400 komen te rijden. De 14000 wordt namelijk niet in Vleuten en Utrecht Terweijde, de 15400 niet in Overveen en Haarlem Spaarnwoude. Vanaf het najaar tot februari 2006 zal SGMm tijdelijk in de serie 14000 rijden, maar vanaf februari 2006 verdwijnt het daar weer uit. De treinen waar het om gaat, zullen niet de naam Sprinter krijgen op de gele vertrekstaten en in het spoorboekje. Hetzelfde geldt voor de 15400, waar momenteel SGMm in rijdt. Ook de incidentele ritten met SGMm in de treinserie 4500 krijgen niet de benaming Sprinter, hoewel op de huidige vertrekstaten dat nu wel het geval is.

▪ Treinstel 2894 liep op 14-07 in Leidschendam binnen omdat het treinstel een zeer onrustige loop vertoonde. Opvallend is dat de 2893 op 11-07 eveneens in het Onderhoudsbedrijf binnenkwam met een onrustige loop. Al sinds 13-04 staat de 2014 op onderdelen te wachten. Zijn 'chopper-collega' 2015 kwam in juli weer in dienst, nadat het stel eveneens op onderdelen had gewacht. De 2015 en 2014 hebben net als de 2900-en een statische omzetter, ter vervanging van de motorgenerator. Wanneer de stellen gekoppeld lopen met een andere 2000 of 2800, kan het voorkomen dat in de cabine van het aangekoppelde stel de meldlamp 'verwarming defect' onterecht gaat branden. De 2936 staat sedert 11-05 ook op delen te wachten. De 2895 werd op 04-08 door een kwaliteitsmachinist van Den Haag naar Amsterdam gebracht en stond vervolgens dagenlang onaangeroerd op reserve op spoor 51.

▪ Begin juni werd verordonneerd dat treinstel 2877 niet meer gekoppeld mocht rijden met andere onverbouwde Sprinters, omdat het luchtsysteem gespoeld was en men nieuwe vervuiling wenste te voorkomen. Jammer genoeg was niet iedereen bij NedTrain zelf hiervan op de hoogte, zodat op 23-07 's morgens het treinstel OB Leidschendam verliet in trein 79819, in het gezelschap van twee andere 2800-en. Ook de 2879 werd vanaf 29-07 alleen nog solo ingezet. Wel mogen gespoelde stellen onderling gekoppeld worden. Daaraan werd niet erg streng de hand gehouden, want zowel op 04- als op 05-08 werd de 2879 gekoppeld gezien met de 2889.

▪ Van heel andere orde waren de problemen met de 2958. Na een draaistelwisseling in de week van 25-07 raakte van het betreffende draaistel een bout los die de (flexibele) lamellenkoppeling tussen de tandwielkast en de torsie-as op zijn plaats houdt. In eerste instantie meldde de installatie slijp, waarna de storingsdienst in Amsterdam één tractie-installatie uitschakelde. Omdat de losse bout onopgemerkt bleef, kon deze desondanks schade aanrichten. Bij terugkomst in Amsterdam na een slag in de serie 4800 bleken de lamellen al flink gehavend te zijn. NedTrain moest de lamellen lossnijden, want de kromme bout zat muurvast. Met 80 km/h kwam de Sprinter in de nacht van 29- op 30-07 naar

Onderhoudsbedrijf Leidschendam.

▪ Geen *hot news*, maar daarom niet minder vreemd is het feit dat de verbouwde SGM-drietjes nieuwe bakcodes blijken te hebben gekregen. De Bk1 heet voortaan 375, de Bk2 373 en de AB 376. Ook de in 1999 omgebouwde en van een nieuwe chopperinstallatie voorziene 2014 en 2015 blijken tegenwoordig met andere bakcodes door het leven te gaan: 370 voor de Bk1 en 371 voor de Bk2. De vraag rijst natuurlijk direct waarom NS dit soort nummers nog gebruikt, omdat het oorspronkelijke doel ervan totaal uit het oog lijkt te zijn verloren. Feitelijk doet men thans dubbel werk, want waar in vroeger dagen de bakcode gelijk bleef ongeacht welke wijziging in het treinstelnummer dan ook, wordt een kleine of grote verbouwing tegenwoordig aangegrepen om de bakcode te veranderen. Bij ICRm is iets dergelijks ook reeds gebeurd.

▪ Op 21-06 trad bij de gekoppelde treinstellen 2969 en 2965 een veiligheidsstoring aan de deuren op. Indien vanuit de 2969 gereden werd en de conducteur in de 2965 de deuren centraal sloot ('sleutelde'), brandde de groene meldlamp 'deuren dicht' in de cabine van de 2969 al voordat de deur waar de conducteur sleutelde, gesloten was. Na onderzoek in Onderhoudsbedrijf Leidschendam kwam de aap uit de mouw. Het bleek dat een losse draad op een 'klemstrook' de boosdoener was. Tijdens de ombouw van de 2969 bij Bombardier zijn er op de bewuste klemmenstrook meerdere nieuwe klemmen aangebracht, waarbij waarschijnlijk een losgenomen draad per abuis niet opnieuw vastgemaakt was. De losse draad zorgde ervoor dat het groene-lampstelsel van de 2969 het deursysteem van een aangekoppeld treinstel niet waarnam, met de boven beschreven verschijnselen tot gevolg. Omdat Bombardier een verbouwd treinstel alleen solo beproeft, kwam de storing bij de kwaliteitscontrole niet aan het licht. Inmiddels zijn passende maatregelen genomen om het euvel in de toekomst te voorkomen. Overigens zorgen problemen met de koppeldozen regelmatig voor problemen in het deursysteem, reden om alle koppelpoppen en stuurstroombanden met een revisietermijn van tien jaar of langer, uit te wisselen.

▪ De treinstellen SGM-2 2881 – 2895 worden in Revisiebedrijf Tilburg niet gespoeld. Hun luchtleidingen zijn al eerder gereinigd. In Tilburg worden ze wel gecontroleerd.

Mat '64

▪ In Plan V 909 werden de voor de eenmanbediening op Dordrecht – Geldermalsen ingebouwde deurbedieningskastjes gesignaleerd. De kastjes zijn afkomstig uit de ICK-rijtuigen die begin dat jaar in Leidschendam opgesteld stonden. Meerdere oplettende lezers merkten op dat de stellen 907, 910 en 914 vanaf circa 25-07 de opschriften "Ddr – Gdm" droegen, die in het geel in de grijze bies op de stelbalk zijn aangebracht.

▪ Vanaf 31-10 tot en met 10-12 zullen wegleerritten gereden worden op de nieuwe Utrechtboog, die met ingang van 11-12 in dienst zal komen. Omdat de groene 419 niet meer beschikbaar is, zal waarschijnlijk met een 'gewone' Plan V gereden gaan worden. De Utrechtboog zal in het weekend van 29-/30-10 in dienst worden gesteld en daar komt tegelijk de eerste nieuwe beveiliging van Bombardier in Nederland in gebruik. Waarschijnlijk zal de eerste NSR-trein over het baanvak een dieseltreinstel zijn dat opnames voor wegleer-video's gaat maken.

▪ De 860 maakte de gehele maand juli weer talrijke ritten voor het beproeven van GSM-R. Het stel strandde met z'n testinstallatie op 11-07 in Gilze-Rijen, omdat de apparatuur constant alarmoproepen uitzond. Na anderhalf uur maakte het treinstel rechtsomkeert en kwam via Nijmegen naar Arnhem.

▪ In een tractiemotor van treinstel 854 ontstond op 23-07

brand, toen het treinstel onderweg was als 5677 van Utrecht naar Zwolle. Tussen Nunspeet en Harderwijk kwam het treinstel tot stilstand. De brandweer moest ter plaatse komen. Het aantal gevallen waarin rookontwikkeling of zelfs brand in de tractiemotoren van met name mat '64 ontstaat, neemt de laatste maanden opvallend toe. Op 26-07 kwam de 915 als 14645 bij Kapelle-Biezelinge tot stilstand met een defect aan (en rookontwikkeling in) de tandwielkast. Vier dagen later strandde de 516 als 5233 met een kapotte tandwielkast in Boxtel.

ICM

- De van buiten fraai beplakte 4240 kwam op 04-07 naar Utrecht HTMU, waar de bestickering aan de binnenzijde werd aangebracht. Op 08-07 vond overbrenging plaats naar Amersfoort en aansluitend de presentatie aan NOC*NSF en de pers. Met genodigden werd teruggedreden naar Utrecht. Overigens was aanvankelijk de 4250 bestemd om bestickerd te worden, maar de 4240 beschikte over een betere verflaag. De 4240 zal zijn oranje uitmonstering binnenkort weer verliezen. Op 25-07 vond tussen Amersfoort en Zwolle een ontmoeting plaats tussen de 4240 en 4241, onderweg als respectievelijk derde stel van 564 en voorste van 565. Twee dagen later trof de 4240 de 9525 onder de kap van Den Haag C, terwijl die avond beide oranje ICM-en gezamenlijk in Enschede overnachtten.

- Een gezamenlijk optreden in één trein vond 'toevallig' plaats op 03-08, toen beide stellen plotseling gezamenlijk (en in het gezelschap van de 4235) in de treinen 520 en 525 opdoken. Op 11-08 startten beide stellen gezamenlijk als 722 in Groningen.

- De 4044, waarvan de middenbak aanvankelijk opvallend donkerder blauw was dan de uitgesproken valse mBdk en SBk, werd op 30-06 door Revisiebedrijf Haarlem afgeleverd en kwam naar Onderhoudsbedrijf Onnen. De AB-bak heeft bij de ombouw z'n voor ICM-0 karakteristieke grote koersrollen boven de ramen verloren. Een regulier, klein ICM-1-exemplaar aan het uiteinde van de bak is ervoor in de plaats gekomen. Ook de schuiframen, die de AB 4007 als enige ICM-bak had, hebben plaats gemaakt voor draairamen. In Onnen kreeg het stel een aantal constructiewijzigingen die het de afgelopen jaren gemist had. Het treinstel was bijvoorbeeld nog nooit voorzien van Tracking & Tracing. Eind juli kwam het treinstel, waarvan de kopbakken fraai gewaxt waren, naar Onderhoudsbedrijf Zwolle voor de inbouw van de verbeterde antiblokkeerinstallatie. De tocht langs diverse NedTrain-vestigingen ging voort met een bezoek aan RB Tilburg (overbrenging als 89005 op 02-08), waar men allereerst een haperende deursluiting onderhanden nam, maar waar de 4044 ook diende als prototype voor de nieuwe compressor. In de tweede week van augustus arriveerde in Tilburg een grote hoeveelheid nieuwe compressoren. De verwachting is dat de CW binnenkort groots aangepakt zal worden. Dat is geen overbodige luxe: het aantal gevallen waarin de compressor van ICM-materieel de geest geeft, neemt hand over hand toe. Zo moest op 09-08 trein 746 opgeheven en bij Keverdijk gecombineerd worden met de achteropkomende 1648, omdat van de 4071 de compressor defect was geraakt.

- Van een lezer ontvingen wij enige aanvullende informatie betreffende de verblijfplaats van ICM 4001. Het stel staat sinds 26-10-2004 op industrieterrein 'Kleefse Waard' in Arnhem. De bakken zijn ontkoppeld en worden zo nu en dan verplaatst. Het industrieterrein is verbonden met Arnhem Goederen middels een spooraansluiting die in mei volledig vernieuwd is. Er is echter niet tot nauwelijks treinverkeer over het spoor. De 4001 is vanaf de openbare weg zichtbaar en wel vanuit de Industriestraat, een zijstraat van de Westervoortsedijk.

- De sBk en mBdk van treinstel 4011 werden op 21-07 naast de cascohal van Revisiebedrijf Haarlem op bokken geplaatst. De 4011 is een proeftreinstel voor de revisie van ICM en op deze manier kunnen de technici het stel in alle rust bestuderen. De AB-bak wordt eveneens gebruikt voor proefnemingen, maar zal binnen komen te staan.

- De inbouw van de verbeterde antiblokkeerinstallatie in de driewagenstellen ICM is inmiddels ver voortgeschreden. De 4073, 4066, 4054, 4011, 4068, 4065, 4067, 4060, 4057, 4059, 4080, 4069, 4055, 4052, 4053, 4062, 4056, 4082, 4051, 4070, 4088, 4058, 4085, 4090, 4083, 4094, 4061, 4064, 4079, 4086, 4095, 4081, 4074, 4091, 4063, 4096, 4093, 4087, 4075, 4076, 4012, 4078, 4097, 4072, 4092, 4089, 4077, 4035, 4050, 4029, 4016, 4032, 4030, 4017, 4046, 4021, 4034, 4013, 4043, 4015, 4027, 4047, 4022 en 4028 waren half juli reeds behandeld.

SM '90

- Met ingang van de dienstregeling 2006 zal SM '90 worden teruggetrokken van de lijn Zwolle – Emmen. De treinserie 3800 en 8000 zullen dan integraal met mat '64 gereden worden. In de nieuw ontworpen dienstregeling wordt ook Dalen bediend. De nieuwe dienstregeling betekent welhaast het einde van SM '90 bij NS. Wat er met de treinstellen gaat gebeuren, is nog niet duidelijk. Omdat kleine series relatief duur zijn binnen een materieelpark, moet de kans klein gedacht worden dat de stellen elders ingezet gaan worden. Het lijkt raadzaam de treinstellen in Italië aan te bieden, waar nog altijd vele kleine privé-maatschappijen zijn die graag tweedehands gelijkstroommaterieel willen hebben. Zo lang oude NMBS-tweewagenstellen grondig worden gemoderniseerd en verbouwd voor inzet in Italië, zou men verwachten dat een relatief eenvoudige ombouw van 1.500 naar 3.000 volt gelijkspanning ook lonend moet zijn.

Reeks 11

- In de warme zomerperiode hebben de NMBS-locs reeks 11 het traditioneel moeilijk. Viel de 1185 op 25-06 al uit (blz. 192), de 1183 begaf het op 08-07. De compressor was overleden, tevens was er sluiting in de machinekamer. De loc, die dat weekend ook werd signaleerd voor enkele ICK-BAB-stammetjes in de Watergraafsmeer, werd op 10-07 meegegeven met 639 naar Brussel. Meerdere locs (1189, 1191) reden in de eerste helft van juli op halve kracht. Op 10-07 reden de 9431 en 8629 enkele ritten in de treinserie 600 tussen Amsterdam en Roosendaal. De 1191 stond in juli geruime tijd op de Watergraafsmeer. Op 11-07 waren slechts vijf van de acht benodigde locs beschikbaar, zodat de urdienst tussen Amsterdam en Brussel werd uitgedund tot een twee-urdienst. Op 12-07 was de dienstuitvoering opnieuw onregelmatig.

- De uitval van treinen leidde tot klachten van Rover, te meer omdat officieus te horen was dat NS Int geen geld over had voor het inzetten van binnenlands materieel, dat echter wel in ruime mate voorhanden was. Op 13-07 werd alsnog besloten met stroomlijnmaterieel te pendelen tussen Roosendaal en Amsterdam, waarbij ook mat '64 werd gebruikt. Op 15-07 werd het ICM-setje 4201 en 4084 als enige vervangende compositie gebruikt voor de ritten Amsterdam – Roosendaal.

- De 1183 en 28-70 112 strandden op 17-07 met problemen in Den Haag HS en moesten door de 1777 naar OB Amsterdam gesleept worden. Ditmaal was (ook) de spanningskeuzewals van de Bs defect. Een dag later moesten de 4222 en 4220 inspringen voor een Beneluxstam. Ze reden de 637 en (300-) 614 Amsterdam – Roosendaal v.v. en konden direct na terugkomt terug in hun dienst als 3567 naar Eindhoven. De volgende dag begaf nog voor vertrek de 628 het in Rotterdam. Als vervanging werd Sprinter 2886

voorgebracht. Omdat de Rotterdamse machinist van de 628 geen materieelbekendheid op een Sprinter meer had, verving NSR ook hem.

▪ Ondanks de verbeterende loccenpositie in de tweede helft van juli, moest op 27-07 worden teruggevallen op de 4090 en 4057 voor de treinen 640 en (300-) 620 voor het traject Amsterdam – Roosendaal v.v., aldus een oplettende Rotterdamse lezer. Opvallend was dat de treinstellen volgens de NSR-computer ook het traject Roosendaal – Brussel-Zuid v.v. voor hun rekening namen! Hoewel het niet voor het eerst zou zijn dat een ICM in België zou rijden, moet het ditmaal zeer onwaarschijnlijk geacht worden...

▪ Op 05-08 werd een losse TD-stam in Rotterdam aangetroffen, waarvan de trekkracht (1184) met een onbekend defect naar Brussel was overgebracht. De stam, met Bs 28-70 105, kwam op 06-08 weer in dienst met loc 1182, welke uit Brussel was overgebracht. De 1182 bracht loc 1188 mee uit Brussel, die de 1186 van stam 28-70 106 verving. Deze loc ging met ATB-problemen retour naar Brussel. Die dag reden de 9423 en 8636 in de serie 600.

Serie 1700 & 1800

▪ De verbetering van het cabineklimaat in de elektrische locomotieven zal niet, zoals eerder gemeld, door de inbouw van een klimaatbeheersing worden bewerkstelligd. De locs krijgen een mechanische koeling. In de praktijk zal het systeem, dat na een Europese aanbesteding door een bedrijf uit Almere geleverd gaat worden, echter nagenoeg dezelfde werking hebben als een 'echte' airco. Met een nagebootst cabinedak – naar verluidt bewijst een stuk van de 1735 hier nog diensten – is de installatie op het dak beproefd. De kast voor de airco komt achter het 'konijnenhok' waar de tyfoons in zitten.

Uitstroom 1800			
loc	overbrenging naar RB Tb	terzijde	
1823	20-07	89306	20-07
1824	12-07	89399	13-07
1826	20-07	89306	20-07
1827	11-07	89303	11-07
1828	11-07	89303	11-07
1829	19-07	50394	20-07
1830	19-07	50394	20-07
1831	12-07	99781	13-07
1832	11-07	89303	11-07
1838	-	-	11-07

1838 wordt bovendien definitief aan de kant gezet. De loc, op 11-07 formeel terzijde gesteld, mag voorlopig nog in Roosendaal blijven staan, nu de loods aldaar niet meer door NedTrain maar door Conrail wordt gehuurd. De in de loods opgeslagen *hoofddelen* (compressoren etc.) werden weggehaald of gesloopt. Onderzocht wordt of de 1838 gesloopt kan worden. Revisiebedrijf Tilburg neemt de locomotieven in beheer en houdt ze in conditie. Indien ICK in de toekomst weer in dienst zal komen om vervoergroei op te vangen, kunnen de negen 1800-en ook weer in dienst genomen worden. De 1832 stond op het moment van de beslissing in Maastricht met een defecte snelschakelaar, de 1827 en 1831 in respectievelijk Venlo en Maastricht zonder defecten. De 1827 kwam op 11-07 uit Venlo naar Eindhoven; de 1832 uit Maastricht. Samen met de 1828 kwamen ze die dag naar Revisiebedrijf Tilburg. De 1824 reed als vervanging van een BDs op 11-07 als laatste met 877 naar Maastricht en kwam de volgende dag naar Tilburg. Op 15-07 verzamelde Onderhoudsbedrijf Amsterdam een viertal locs van DDM-stammen. De 1823 (defecte stroomafnemer) werd samen met de eveneens defecte 1855 (50% tractie) door de 1830 vanuit de Watergraafsmeer naar OB Amsterdam gesleept. De 1823, 1829 (remproblemen), 1826 en 1830 zouden eigenlijk in de nacht van 15- op 16-07 met het werkplaatsster-net opgezonden worden naar Tilburg, maar alleen de 1829

en 1830 kwamen echter pas op 19-07 in het sternet naar Tilburg. De 1855 sleepte de 1823 en 1826 op 19-07 naar Eindhoven en reed zelf door naar Onderhoudsbedrijf Maastricht. De beide terzijde te stellen locs kwamen op 20-07 vanuit Eindhoven naar Tilburg. Opvallend was dat de 1826 nog diezelfde dag een retourrit naar Breda maakte (99785/99786).

▪ De draaistellen van de locomotieven serie 1600/1800 zijn begin jaren negentig, tien jaar na nieuwbouw, door RB Tilburg gereviseerd. Vorig jaar is bij enkele locs onderhoudsresearch uitgevoerd, waaruit bleek dat de draaistellen eigenlijk nog niet aan revisie toe zijn. Wel zullen enkele zaken preventief aangepakt moeten worden. Mogelijk dat er over enige tijd derhalve een draaistelrevisie aan de (overgebleven) 1800-en uitgevoerd zal worden.

▪ Na hun LT1-beurt hebben de 1701, 1718, 1747, 1749 en 1768 een (extra) inspectie ondergaan.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
30-70 072	30-06	20-70 550		20-70 546	29-06		
30-70 065	08-07	20-70 545		29-70 438	06-07		
82-70 591	26-07	29-70 497		10-77 325	15-07		
10-77 635	26-07	10-77 335		20-70 549	21-07		
10-70 676	27-07	20-70 266		20-70 544	28-07		
				10-77 332	29-07		
ICRm nawerk							
binnengenomen				afgeleverd			
10-77 301	30-06	20-70 227	21-07	82-77 021	27-06	10-77 301	25-07
20-70 251	30-06	20-77 108	27-07	20-70 206	29-06	20-70 221	27-07
20-77 114	06-07	82-70 435	04-08	20-70 218	08-07	10-70 371	05-08
20-70 221	06-07	10-77 307	05-08	20-70 211	08-07		
10-70 371	07-07	20-77 110	05-08	20-70 229	08-07		
20-70 405	20-07	20-70 210	05-08	20-70 251	20-07		
ICR-3 Bs upgrade				DDM-1 LTO			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
28-70 102	06-07	28-70 102	01-08			26-37 103	28-07
28-70 104	03-08						
Plan V revisie R6				ICR Zilverrail			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
937	30-06	933	07-07	82-70 914	08-07	82-70 914	27-07
939	13-07	934	27-07	82-70 917	15-07	82-70 917	27-07
940	27-07	935	05-08	82-70 923	20-07	82-70 923	02-08
				82-70 922	26-07	82-70 922	04-08
				82-70 915	03-08		
				82-70 924	03-08		
				82-70 918	05-08		
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
2883	27-06	botsschade		8659		30-06	
270 7061	30-06	schade		4071		30-06	
512	30-06	botsschade		4044		05-07	
514	12-07	onbekend defect		280 7214		08-07	
830	20-07	onbekend defect		270 7061		13-07	
9510	20-07	botsschade		2883		15-07	
4211	01-08	botsschade		514		20-07	
3413	01-08	botsschade		512		20-07	
9522	02-08	botsschade		10-70 673		25-07	
452	03-08	botsschade		830		29-07	
				390 7706		05-08	
				9522		05-08	

Serie 600

▪ Op 13-07 vertrok de 692, in het grijs met rode bufferballen, naar Engeland. De al geruime tijd in Eindhoven verblivende 671 vertrok diezelfde dag naar overzee. Op termijn zullen de 685 en 687 dezelfde weg gaan. De locjes zijn aangekocht door MiddlePeak Railways.

Serie 700

▪ Alle locomotieven serie 700 zullen de komende tijd naar Tilburg komen om enkele constructiewijzigingen aan de automatische koppelingen te ondergaan.

Revisiebedrijf Tilburg

6400 GSM-R				VIRM Cw Aircor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6405	28-06	6473	30-06	8663	08-08		
6406	29-06	6480	01-07	ICM Cw compressor			
6407	05-07	6405	05-07	binnengenomen		afgeleverd	
6408	05-07	6406	07-07	4044	02-08		
6410	07-07	6409 (1)	07-07	4021	12-08		
6415	11-07	6402 (2)	08-07	SGM spoelen luchtleidingen			
6416 (5)	13-07	6504 (3)	11-07	binnengenomen		afgeleverd	
6418	18-07	6407	11-07	2879	01-07	2877	01-07
6419	19-07	6408	13-07	2880	29-07	2879	29-07
6420	21-07	6410	15-07	1700 LT1			
6422	29-07	6418	22-07	binnengenomen		afgeleverd	
6423	04-08	6419	26-07	1778	06-07	1771	01-07
		6415 (4)	28-07	1709	19-07	1701	12-07
		6420	01-08	1772	27-07	1749	15-07
		6416	05-08			1721	26-07
						1706	04-08
						1781	05-08
				6400 GSM-R			
		binnengenomen		afgeleverd			
		6403	08-08				
Schades/defecten							
binnengenomen		euvcl		afgeleverd			
1779	25-06	botsschade		1846	29-06		
6520	27-06	stabilisator defect		1853	01-07		
1615	28-06	defecte snelschakelaar		6520	27-06		
1621	28-06	storing		1606	01-07		
1606	06-07	botsschade		1621	01-07		
1779	30-06	botsschade		1615	01-07		
1777	06-07	defecte snelschakelaar		1602	07-07		
6491	06-07	defecte brandstofleiding hulpdiesel		6474	08-07		
1840	07-07	snelschakelaar/motor defect		1606	11-07		
1854	07-07	snelschakelaar defect		1606	11-07		
26-37 515	07-07	defecte omzetter		1777	12-07		
266 452	07-07	storing (+onderhoud)		1779	15-07		
710	08-07	ontsporingsschade		1840	15-07		
1827	11-07	terzijde		6490	15-07		
1828	11-07	terzijde		1779	15-07		
1832	11-07	terzijde		1845	18-07		
1845	11-07	defecte snelschakelaar		1854	19-07		
1824	13-07	terzijde		266 452	20-07		
1831	13-07	terzijde		26-37 515	21-07		
6488	13-07	defecte brandstofpomp		6491	25-07		
1732	15-07	botsschade		1732	27-07		
1736	18-07	diverse werkzaamheden		6488	28-07		
1770	18-07	lekke tandwielkast		1770	29-07		
26-37 506	19-07	defecte omzetter		1736	02-08		
1823	20-07	terzijde		26-37 506	04-08		
1826	20-07	terzijde		710	08-08		
1829	20-07	terzijde					
1830	20-07	terzijde					
6462	29-07	botsschade					
6491	02-08	defecte hoofdgenerator					
(1) loc 6409 kreeg zowel GSM-R als nieuwe pezen voor de tandwielkasten							
(2) loc 6402 kreeg zowel GSM-R als nieuwe pezen voor de tandwielkasten							
(3) van loc 6504 werd tevens een defecte wisselrichter hersteld							
(4) van loc 6415 werd tevens de hulpdiesel vervangen							
(5) van loc 6416 werd tevens een luchtdroger gewisseld							

ICR

- Per 15-07 werd rytuig 20-70 585 overgeplaatst van Onderhoudsbedrijf Maastricht naar OB Amsterdam voor inzet in de Beneluxdienst.
- Inmiddels zijn de eerste vaste ICR-stammen gesignaaleerd. Onder andere de 5903, bestaande uit 82-77 022 en Bvf 26-37 503, en de 5155. Dit is een losse B, en wel de 20-77 155.
- Het is vrijwel zeker dat er tien extra BDs-stuurstand-rytuigen zullen komen. Revisiebedrijf Haarlem zal vanaf het derde kwartaal 2006 tien reeds gemoderniseerde B's ombouwen tot BDs. Of daarbij ook aan de vouwbalgzijde het balkon met twee brede deuren wordt uitgerust, is nog niet bekend. Het project vult tevens het gat tussen de laatste te reviseren ICR en de eerste te behandelen ICM. Met de tien

extra stuurrytuigen kan al het ICR in trekduwbedrijf worden gereden.

- De al eerder gemelde afvoer van de in Amsterdam beschadigde 20-70 224 voor sloop heeft op 14-07 daadwerkelijk plaatsgevonden. Saan transporteerde het wrak van Revisiebedrijf Haarlem naar Vlasman in Alphen aan den Rijn.
- Reserve-BKD voor de Beneluxdienst 82-70 591 is nog tijdens zijn revisie in RB Haarlem overgeplaatst van OB Amsterdam naar OB Maastricht. Het rytuig, de toekomstige BF 29-70 497, komt daarmee weer in de binnenlandse dienst te rijden.

Plan U

- De uitgebrande 118, die thans nog op de Amersfoortse Bokkeduinen staat, wordt waarschijnlijk begin september ter plaatse gesloopt.
- De beide bakken van ICM 4005 worden waarschijnlijk in september naar het Stator-terrein overgebracht, en daar gewisseld met de uitgebrande bakken van Plan U 129, die daar sinds 1996 staat. Deze bakken worden gesloopt. Wat er met de – voor het Spoorwegmuseum bestemde – middenbak van de 4005 gaat gebeuren, is nog niet duidelijk.
- Op 11-08 werd een begin gemaakt met de overbrenging van de Plan U's van de Vlasakkers naar Heerlen. De stellen moesten verdwijnen van het Defensie-emplacement. De eerste overbrenging betrof de 193, 194 en 195. Het transport werd verzorgd door de 6418. De bekende koppelwagens en een remrytuig (ex-Overnight Express) waren ook van de partij. Bij het tweede transport, op 12-08, brak bij het geduwd overbrengen van de volgende stellen van de Vlasakkers naar Amersfoort de koppeling van de 126, met een fikse stremming tussen Utrecht en Amersfoort tot gevolg. Het voorste deel van het transport kwam terug naar de Vlasakkers, de 126 inclusief koppelwagen achter de 6420 naar Amersfoort zelf. Voor 17- en 18-08 staan transporten gepland om een aantal stellen naar Blerick te brengen.
- Al op 02-08 is de 125 naar Onderhoudsbedrijf Zwolle gesleept, naar verluidt om voor een potentiële koper in Slowakije te worden opgeknapt. De ATB werd uit het stel verwijderd. Als tweede zou de 150 behandeld moeten worden.

DDM/DD-AR

- Stam 7819 kwam op 04-07 's morgens als 80211 uit Leidschendam en reed vervolgens als 72221 naar Dordrecht. Op weg naar Breda als 2221 bleken de tandwielkasten nauwelijks olie te bevatten. Het vermoeden bestond dat na het wisselen van enkele assen van de mDDM men de olie vergeten was. Trein 2218 liep op Rotterdam uit en werd vervangen door de 8721 en 8733, die als gevolg van een seinstoring bij Delft gestrand waren. De inzet van twaalf bakken dubbeldeksmaterieel was geen overbodige luxe, omdat door het opheffen van alle IC's tussen Rotterdam en Den Haag de druk op de overgebleven series 2200 en 5100 gigantisch werd. De drukte was van dien aard dat de Spoorwegpolitie meerdere malen in actie moest komen om de mensenmassa in goede banen te leiden. De 7819 maakte op 07-07 een tweetal proefritten van Leidschendam naar Rotterdam Kleiweg en terug.
- Op 18-07 kwam ex-IC-stuurstandrytuig 26-37 102 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam. Daar zal het worden benut om rytuigen die onderhoud krijgen of gehad hebben, van energie te kunnen voorzien bij het testen van de systemen.
- In veel DD-AR- en DDM-rytuigen ontbreken de zilverkleurige handgrepen van de pendeldeuren. Omdat zo nauwelijks te zien is aan welke zijde de deur scharniert (op de handgreep zat aan de 'bediende kant' een gele stip), is op meerdere deuren een gele sticker aangebracht. Het boevengilde heeft de handgrepen ontdekt, omdat ze van waardevol aluminium zijn.

- De op 25-05 in de Westhaven beschadigde mABk 390 7706 was op het moment van de aanrijding in het werkplaatssternet op weg naar RB Haarlem voor het herstel van de schade die het rijktuig op 13-06 bij Abcoude als onderdeel van stam 7822 had opgelopen (blz. 169).
- De DDM-1-rijtuigen worden tot 01-09 alle voorzien van een verkort 'treinstel'-nummer om de rijtuigen beter herkenbaar te maken in de computersystemen van NSR en Ned-Train. De rijtuigen worden volgens onderstaand schema vernummerd. De BvK's 26-37 101 en 102 blijven buiten schot; de in de IC-dienst ingezette Bv(f)-rijtuigen krijgen nummers in de reeks 5900.

Vernummering DDM-1					
rijtuig	nummer	rijtuig	nummer	rijtuig	nummer
26-37 103	6903	26-37 418	6818	26-37 612	6612
26-37 104	6904	26-37 421	6821	26-37 613	6613
26-37 105	6905	26-37 422	6822	26-37 614	6614
26-37 106	6906	26-37 423	6823	26-37 615	6615
26-37 107	6907	26-37 424	6824	26-37 616	6616
26-37 108	6908	26-37 425	6825	26-37 618	6618
26-37 111	6911	26-37 426	6826	26-37 617	6617
26-37 112	6912	26-37 427	6827	26-37 621	6621
26-37 113	6913	26-37 428	6828	26-37 622	6622
26-37 114	6914	26-37 431	6831	26-37 623	6623
26-37 115	6915	26-37 432	6832	26-37 624	6624
		26-37 433	6833	26-37 625	6625
26-37 501	5901	26-37 434	6834	26-37 626	6626
26-37 502	5902	26-37 435	6835	26-37 627	6627
26-37 503	5903	26-37 436	6836	26-37 628	6628
26-37 504	5904	26-37 437	6837	26-37 631	6631
26-37 505	5905	26-37 438	6838	26-37 632	6632
26-37 506	5906	26-37 441	6841	26-37 633	6633
26-37 507	5907	26-37 474	6874	26-37 634	6634
26-37 508	5908	26-37 475	6875	26-37 635	6635
26-37 511	5911	26-37 470	6870		
26-37 512	5912	26-37 471	6871		
26-37 413	6813	26-37 472	6872		
26-37 514	5914	26-37 473	6873		
26-37 515	5915	26-37 476	6876		
26-37 416	6816	26-37 477	6877		
26-37 417	6817	26-37 478	6878		

- In Onderhoudsbedrijf Leidschendam is inmiddels gestart met het opnieuw samenstellen van een aantal DD-AR-stammen. Door middel van enkele wisselrijtuigen worden stammen zodanig samengesteld dat de rijtuigen qua revisietermijn bij elkaar horen. Het gaat om circa twintig stammen. Een van de eerste behandelde eenheden was de 7402, waar thans de ex-ABv 280 7508 inzit, alsmede de van een fletsgele 1600-cabinedeur voorziene 1728. De 7418 liep in de nacht van 19- op 20-07 in Leidschendam binnen.

ICK

- Op 03-08 werden vijftien geconserveerde rijtuigen ICK van de Watergraafsmeer naar de Dijkgracht overgebracht. Het betrof de rijtuigen 12-37 026, 019, 032, 22-37 986, 992, 918, 980, 961, 973, 983, 939, 928, 941, 971 en 968. Loc 1766 verzorgde dit transport, waarbij de 2215 assistentie verleende. Retour gingen 22 ICK's die de conservering nog moeten ondergaan. Om gemakkelijk te kunnen kopmaken, geschiedde de laatste overbrenging via Haarlem Goederen. De naar de Meer gebrachte rijtuigen waren de 22-37 929, 908, 959, 915, 942, 944, 982, 954, 919, 937, 924, 981, 945, 935, 984, 12-37 023, 034, 011, 016, 031, 024 en 021.
- Om problemen met illegaal het spoor overstekende Sail-bezoekers te voorkomen, worden van 17-08 tot 21-08 op spoor 15 te Amsterdam 22 ICK-rijtuigen geplaatst, als 'schuttrein'. Het gaat om de 22 nog te conserveren exemplaren van de Watergraafsmeer, die in één trein met twee locs (voor en achter) zullen worden aan- en afgevoerd.

A32

- Op 27-07 was het weer eens zover: van de zes trams waren er slechts twee inzetbaar. Omdat de HTM-

storningsmonteur eerst om 08.15 uur in Alphen was, werd tot 11.00 uur met Plan V 842 een compositie trams vervangen. Het is te hopen dat de HTM bij de exploitatie van Randstad-Rail wat vaker storingspersoneel beschikbaar heeft, want techniek houdt zich doorgaans niet aan kantoorrijden. Ook de volgende dag moest er met Plan V (943) gereden worden. Hoewel de HTM heel blijmoedig meldde dat er vanaf 08.00 uur een storingsmonteur aan de kapotte wagens ging werken en dat ook waarmaakte, kon een herstelde wagen direct gebruikt worden om een andere te vervangen die een 72-uurscontrole moest ondergaan. Waarom de HTM niet, zoals elk normaal spoorbedrijf, het materieel voor aanvang van de dienst aan controles onderwerpt, is niet bekend.

- Per 03-08 kwam de 6106 na maanden stilstand eindelijk weer op de baan. Die dag kon voor het eerst weer een trein met drie A32-trams worden samengesteld. Nu is het nog wachten op de beschadigde 6102.

- Op 12-08 moest opnieuw met Plan V gereden worden, hoewel ditmaal niet de tramwagens de boosdoener waren. Een fikse storing in het assentellersysteem, waarschijnlijk veroorzaakt door over de Randstad trekkende onweersbuien. De 928 en 444 werden gesignaleerd.

LighTTrain

- Op 07-07 deed het Gerechtshof Amsterdam uitspraak inzake het hoger beroep in het geschil tussen NS en Alstom over de levering van nieuw stoptreinmaterieel. Ditmaal werd NS in het gelijk gesteld. Het Hof is van mening dat NS de aanbestedingsregels correct heeft gehanteerd. Alstom hoeft niet opnieuw tot de biedingsprocedure te worden toegelaten. Het oorspronkelijke plan om nieuwe Sprinters te bestellen bij Bombardier, kan hiermee met enige vertraging alsnog doorgang vinden.

- De order werd eind juli definitief geplaatst en op 21-07 wereldkundig gemaakt. De treinstellen zijn afgeleid van de DB-treinstelfamilie Baureihe 423 – 426. Evenals bij de DB-treinstellen fungeert Siemens als onderaannemer. NS heeft een eerste bestelling geplaatst voor achttien vierdelig en zeventien zesdelig treinstellen. NS heeft vijf losse opties van 32 stellen elk, telkens zestien viertjes en evenzoveel zesjes, genomen. Het eerste treinstel wordt eind 2008 geleverd. De bakken van de treinstellen zijn beduidend korter dan bij NS gebruikelijk. Een viertje wordt circa 70 meter lang; een zesdelig stel 100 meter. De laatste is daarmee ongeveer even lang als een Plan T. De bakken rusten middels Jacobsoplegging op de draaistellen. De maximumsnelheid bedraagt 160 km/h. De instap wordt gelijkvloers, terwijl de doorgang tussen de bakken op dezelfde wijze is vormgegeven als (bijvoorbeeld) in modern metromaterieel. Kopvorm en kleurstelling wijken uiteraard af van de Duitse treinstellen. De Duitse treinstellen, die alle min of meer een gelijke voorzijde hebben, zijn voor verschillende inzetgebieden bestemd:

- BR 423 voor de S-Bahn-netten Rhein-Main, Stuttgart, München en Rhein-Ruhr/Rhein-Sieg;
- BR 424 voor S-Bahn Hannover (BR 424.2 voor S-Bahn Rhein-Neckar);
- BR 425 voor regionale treindiensten;
- BR 426 als tweedelige uitvoering van de BR 425 eveneens voor regionaal vervoer.

Kenmerkend verschil tussen de BR 423 en de overige stellen is het hogere aantal deuren per bak (drie in plaats van twee), de gelijkvloerse instap en de iets grotere breedte. Gelet op het aantal balkons voor het NS-materieel (één voor de kopbakken en twee voor de middenbakken) en de gelijkvloerse instap, wordt het NS-Lighttrain een mengeling van de verschillende DB-typen. De afdelingen eerste klasse zullen blijkens de door NS vrijgegeven artist impressions achter de cabines gesitueerd zijn.

DM '90

- Van twee DM '90-treinstellen worden op proef de daken van de cabines wit geschilderd. Daarmee wil men naar verluidt de temperatuur in de cabine verlagen. Tevens dienen klapramen aangebracht en de ventilatie achter het balkon bij de cabine aangepast te worden. De 3412 liep op 05-08 in Onderhoudsbedrijf Zwolle binnen, de 3416 op 09-08. Daar werden de aanpassingen verricht, tegelijk met een onderhoudsbeurt.
- Op 09-08 sleepte de 8663 de Buffels 3426 en 3426 van Nijmegen naar 's-Hertogenbosch, liep daar om de stelletjes heen en bracht ze vervolgens via Utrecht, Amersfoort, Deventer en Zutphen naar Arnhem. Kopmaken in Utrecht was namelijk niet goed mogelijk. Een hele omweg voor een overbrenging van Nijmegen naar Arnhem. In Arnhem werden de stellen door de storingsdienst onder handen genomen. De 8663, op 09-08 juist door RB Tilburg afgeleverd na een CW aan de airco, ging door richting OB Onnen voor het laten afdraaien van enkele assen.

Korte berichten

- Over de op blz. 188 genoemde 'Meesterschapsproef' is inmiddels meer bekend. Het betreft een dag waarop het vakmanschap van de machinist centraal staat. Tijdens het praktijkgedeelte van de bijeenkomst, dat in OB Leidschendam plaatsvindt, vinden proeven plaats aangaande het rijden en remmen met en de techniek van een trein. In Utrecht wordt een kennisquiz gehouden.
- Op 04-07 arriveerde per dieplader locomotor 274 vanuit Revisiebedrijf Tilburg in collega-RB Haarlem. Het locje wordt bij de poort van het zich thans in renovatie bevindende Revisiebedrijf geplaatst. Tilburg beschikt over de (weer groene) 234 als poortwachter. Overigens is het oudste stukje spoor in Haarlem, naar verluidt stammend van de eerste spoorlijn in Nederland, bij de verbouwing wel verdwenen.
- NSR en ProRail hebben in het kader van *InfoPlus* besloten om vijf van de zeven als teststation aangewezen stopplaatsen op korte termijn te voorzien van nieuwe digitale schermen. Het gaat om Amersfoort Schothorst, Hilversum Noord, Naarden-Bussum, Bussum Zuid en Baarn. Hilversum en Amersfoort zouden de nieuwe schermen aanvankelijk tegelijk met de andere stations krijgen, maar men heeft besloten te wachten totdat een verlengde testperiode ten einde is.
- Op 05-07 presenteerde uitgeverij Kluwer Management een managementboek dat gebaseerd is op ervaringen binnen het NS-concern. Het boek *Projecten op de rails* is bedoeld voor projectmanagers en koppelt theorie aan NS-praktijk. Op 05-07 nam NS-directeur Bert Meerstadt in Utrecht het eerste exemplaar in ontvangst.
- Achttien internationale studenten van de Design Academy onderzoeken sedert februari van dit jaar hoe Amsterdam Centraal tijdens de bouwwerkzaamheden voor de Noord-Zuidlijn en de ombouw tot HSL-station, een 'redelijk aangename, leuke en prettige plek' kan blijven. Meestal doen grootscheepse verbouwingen stations geen goed. Op 23-02 februari is het project van start gegaan. Om het station aantrekkelijk te houden, zijn de studenten uitgenodigd om concepten te bedenken waarmee de verbouwing van Amsterdam Centraal als internationaal knooppunt aan het Europese HSL-net in het algemeen, door gebruikers positief ervaren wordt. In de eerste week van juli presenteerden de studenten hun ideeën. De projecten werden beoordeeld door ProRail, NS en de gemeente Amsterdam. Zij beslissen welke concepten op het Amsterdamse stationseiland worden uitgevoerd en of ze worden overgenomen voor de *Nieuwe Sleutelprojecten* Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Breda, Amsterdam WTC en Arnhem.
- Begin juli ontstond enige beroering over een radiospotje van NS om de *Zomertoer* aan te prijzen. In het spotje, één

van negentien om de kortingskaart te promoten, vroeg NS zich op ludieke wijze af waarom ouders hun kinderen in de crèche 'dumpen' terwijl het hele gezin voor weinig geld per trein naar het strand kan. De branchevereniging voor de kinderopvang, MOgroep, zag er de humor niet van in. Omdat overlegd tussen NS en MOgroep niets opleverde, besloot NS het spotje niet meer uit te zenden.

- Op 14-07 werd het treinverkeer om 13.00 uur twee minuten stilgelegd om de slachtoffers van de terreuraanslagen op 07-07 in Londen te gedenken.
- NS is in samenwerking met provinciale overheden bezig om een opvolger te ontwikkelen voor de Treintaxi. Getracht wordt bestaande regionale taxiconcepten ook voor het goedkope taxivervoer van en naar de stations te gebruiken. De dienstverlening van de verliesgevende Treintaxi wordt al enkele jaren achtereen ingekrompen.
- Het Nederlandse kennis- en dienstencentrum voor slechtzienden en blinden *Sonneheerd* gaat dienstverlening op het station van Ermelo aanbieden. Vorig jaar werd het loket in Ermelo gesloten, wat tot veel protesten leidde onder de grote groep blinden en slechtzienden die immers niet tot nauwelijks met een kaartautomaat overweg kunnen. De stichting gaat deze mensen helpen een kaartje bij de automaat te kopen; zelf kaartjes verkopen is niet toegestaan. Het project, waarin in eerste instantie ook andere organisaties zouden participeren, start op 01-09.
- Op station Zandvoort zijn deze zomer speciale strandrolstoelen beschikbaar voor minder valide reizigers. Zij kunnen hun eigen rolstoel bij strandpaviljoen 5 *Take Five* omruilen voor de speciaal voor het zomerseizoen door NS aangeschafte *Jutter Wombat*.
- De voor NS verantwoordelijke Staatssecretaris Schultz van Haegen reisde op 06-07 als *mystery guest* kriskras per trein door de Randstad. Zo kon ze met eigen ogen bekijken hoe het gesteld is met de prestaties van NS. Over het algemeen was de bewindsvrouw tevreden, maar ze liet in *Metro* ook kritische geluiden horen over de reinheid van bepaalde stations en de hoeveelheid servicepersoneel op de perrons.
- In samenwerking met stichting Duwo bouwt NS Vastgoed nabij Den Haag HS een complex met 200 studentenwoningen en 100 starterswoningen. Indien de samenwerking succesvol is, wil NS Vastgoed deze uitbreiden naar andere steden waar veel studenten wonen.
- De Alkmaarse rechtbank heeft NS een schadevergoeding van ruim 29.000 euro toegekend. Het geld dient als vergoeding voor het loon dat NS moest doorbetalen aan een conductrice die in 2003 door een 'reiziger' levensgevaarlijk verwond werd toen hij met een halve stoeptegel op het hoofd sloeg.
- In de machinistencabines van het NSR-materieel wordt op korte termijn een houder gemonteerd waarin de machinisten hun digitale zakcomputer *Railpocket* kunnen plaatsen. Op het machientje kunnen in de toekomst ook tijdtafels, dienstkaartjes en berichten over versperringen zichtbaar gemaakt worden. Om de machinisten niet af te leiden, wordt thans gezocht naar een ergonomisch gunstige en tegelijk veilige locatie.

Tarieven

- NS is voornemens de tarieven voor 2006 gematigd te verhogen met gemiddeld 1,8%. Met deze verhoging tracht het bedrijf verdere groei van het aantal reizigers te bevorderen. Tegelijk ziet de vervoerder zich genoodzaakt de stijgende infraheffing door te berekenen, omdat de mogelijkheden om intern te besparen, niet meer toereikend zijn om de kostenstijging te compenseren. De voorstellen voor deze aanpassing heeft NS voorgelegd aan het LOCOV en het orgaan gevraagd om advies. Opmerkelijk is dat NS van plan is om op enkele drukke trajecten in de Randstad een extra ta-

riefeenschap in te voeren, onder het motto 'de gebruiker betaalt'. NS is van mening dat de reizigers daar het meeste keus hebben en dat hier de meeste kosten gemaakt worden. De zienswijze is discutabel: een commerciële onderneming vraagt doorgaans ook de hoogste prijzen op de momenten en de plaatsen waar de vraag het hoogst is, maar zal in een normale situatie altijd beïnvloed worden door concurrenten. Dat is bij NS niet het geval, tenzij andere modaliteiten als concurrenten worden beschouwd.

- Andere maatregelen om de prijsdruk gedifferentieerd te laten stijgen, zijn het afschaffen van de korting op de vijfretourkaart, een verhoging van het eerste-klasetarif en een gewijzigde opzet van de Voordeelurenkaart voor ouderen.

- Nog geen twee maanden na de opening van het vernieuwde Spoorwegmuseum werd op 01-08 de honderdduizendste bezoeker verwelkomd. Het NSM had erop gerekend dit aantal pas eind september te halen.

- Op Amsterdam Sloterdijk werd naast de cafetaria een tijdelijke lounge-ruimte gebouwd, compleet met haardvuur, comfortabele fauteuils en televisieschermen waarop actualiteiten getoond worden. Met welk doel de ruimte is gebouwd en hoe lang hij blijft staan, is nog niet bekend.

Ongeval Rotterdam

- Op 19-07 presenteerde IVW haar bevindingen inzake de treinbotsing in Rotterdam op 11-02. De botsing is veroorzaakt doordat de machinist van trein 9725 (de Sprinter) een stoptonend sein is gepasseerd. IVW noemt nog een aantal factoren hebben bijgedragen aan het ongeval. De 9725 en de 21723 vertrokken gelijktijdig uit Rotterdam, omdat door onachtzaamheid van de treindienstleider de automatische rijweginstelling voor trein 21723 niet kon plaatsvinden. Deze Intercity kreeg derhalve twee minuten vertraging. Ook werd een kleine onvolkomenheid in het ARI- (automatische rijweginstelling) systeem geconstateerd, waardoor een ongewenste *deelrijweg* tot stand kon komen.

- Evenals bij het ongeval in Roosendaal op 30-09-2004 en te Amsterdam op 21-05-2004 gaat IVW echter snel voorbij aan rol en kwaliteit van de machinist en diens management. Een veel gehoorde klacht van machinisten is dat rijwegen niet meer volledig worden ingesteld, waardoor treinen soms korte tijd na vertrek weer tot stilstand komen. Het fenomeen deelrijweg zou een verwachtingspatroon doorbreken, waardoor ongevallen als dit en bovengenoemde plaatsvinden. Het besef dat nu juist de machinist besteld is om een trein de baas te blijven in situaties die afwijken van het ritme, is bij de critici blijkbaar nog niet doorgedrongen. Seinen zijn regelmatig rood, ook als een machinist het niet verwacht. Het lijkt in dat licht minder zinvol uitgebreid te kijken naar het fenomeen deelrijweg, maar veel meer naar de oorzaken dat goed opgeleide en geschikt bevonden machinisten (steeds vaker) plotseling een rood sein passeren.

Gezelschapsvervoer & evenementen

- Naar goed gebruik reden ook dit jaar weer de treinen met Berlijnse kinderen naar Nederland. De eerste kwam op 11-07 naar Nederland, vanaf Bentheim getrokken door de 1757. In Tilburg raakte deze defect. Met 40 km/h werd Breda bereikt. Vanuit Roosendaal kwam de 1768 te hulp. De loc sleepte de trein met 80 minuten vertraging naar Rotterdam. Zoals gebruikelijk reden vanuit Deventer en Amersfoort treinen met stroomlijnmaterieel naar Alkmaar en Beilen. De 9516 vervoerde de jonge reizigers van Amersfoort naar Alkmaar; de 4023 bracht een groep naar Beilen. Op 29-07 aanvaardden de kinderen de terugreis. De 2893 haalde de Alkmaarse kindertjes op en bracht ze naar Amersfoort; de 4223 werd voor de Beilense groep gebruikt. Loc 1854 bracht de 28103 van Rotterdam naar Bentheim.

- Een minder goed gebruik is de onaangepaste planning van de treindienst rond het Rotterdamse Zomercarnaval. In de nacht van 28- op 29-07 moest er heel wat geïmproviseerd worden om de meeste treinen van en naar Rotterdam van extra materieel te voorzien. Naar verluidt wordt er elk jaar plechtig beloofd om de planning het volgende jaar nu toch echt op orde te brengen, en elk jaar blijkt dat het weer niet gebeurd is.

- De 527 maakte op 21-07 een extra rit van Amsterdam Centraal naar Utrecht Maliebaan en bereed de daarbij zelden door NS-materieel bereden verbinding Blauwkapel – Utrecht Maliebaan. Nadat de deelnemers aan de Vrijwilligersdag in het Spoorwegmuseum waren afgezet, werd het stel op Utrecht GE geparkeerd. 's Middags werd de rit in omgekeerde volgorde uitgevoerd.

- Op 26-07 sleepte de 1743 in het holst van de nacht een extra trein (*SBB Eurojam Express*) met vijf rytuigen van Venlo naar Hoek van Holland (28380), dat daarmee voor het eerst sinds lange tijd weer eens een internationale trein te zien kreeg. Voor het omlopen reed de loc naar Hoek van Holland Strand. Als 828380 werden de rytuigen ledig teruggebracht naar Venlo. De 1749 haalde op 10-08 het gezelschap jonge Scouts weer op. Ook nu werd omgelopen via Hoek van Holland Strand.

- Van een heel ander kaliber is het vervoer naar het Spoorwegmuseum. Planmatig reed hier één Plan V, maar vooral op dagen met wat minder weer was dat bij lange na niet voldoende en moest vanaf 11.00 een tweede treinstel ingezet worden. Hoewel NSR tussen de spitsen zwemt in het materieel, is de verkoking binnen het concern inmiddels zo ver voortgeschreden dat het management van NS Reizigers in feite verbiedt dat er extra materieel wordt ingezet zolang NS Commercie niet 'specificeert' dat er meer zitplaatsen geboden moeten worden. Commercie stelt zich op haar beurt op het standpunt dat extra treinen niet mogen rijden zolang de organisator van een evenement niet daarvoor betaalt. De vraag is of de met veel bombarie aangekondigde strandtreinen tussen Amsterdam en Zandvoort door Commercie op het KNMI verhaald worden. Ook is het nogal paradoxaal dat er complete draaiboeken klaarliggen om de treindienst op de Hoekse Lijn te versterken bij warm weer. De reiziger is uiteindelijk het kind van de rekening: die wil geen weet hebben van de allesbehalve commerciële motieven van de verschillende NS-onderdelen.

- Op 27-07 vond in de Rotterdamse Kuip een open dag plaats van een lokale voetbalvereniging. Uit Leidschendam werden extra Sprinters aangerukt om te pendelen tussen Rotterdam C en Stadion. De 2005 en 2015 werden gezien, evenals het setje 2887 en 2879.

- Rotterdam was opnieuw het toneel van langere treinen toen op 07-08 het autofestijn *Monaco aan de Maas* gehouden werd. Ook nu zette NS extra materieel in. Op station Rotterdam Blaak werd door alle binnenlandse treinen gestopt. Omdat 's morgens reizigers moesten worden achtergelaten op de Hofpleinlijn, werd de uurdienst aldaar 's middags versterkt tot een halfuurdienst. In Rotterdam stond loc 1750 om hulp te kunnen bieden bij calamiteiten.

- Op 05-08 kwam de Coca Cola-trein vanuit België naar Haarlem. De trein, bestaande uit negen omgebouwde en beplakte DB-rijtuigen, vervoerde 200 winnaars van een Coca Cola-actie. De gelukkigen mochten het muziekspektakel *Dance Valley* bijwonen. Twee dagen later werd de terugreis aanvaard achter loc 1839. Het materieel stond over op de Watergraafsmeer.

- Tijdens SAIL in Amsterdam zet NS extra treinen in; ook worden bestaande treinen verlengd. Op 17-, 18- en 19-08 rijden van 16.00 tot 20.00 uur extra stoptreinen tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal. In het weekend 20- en 21-08

rijden deze tussen 8.30 en 21.00 uur. Dat weekeinde rijden ook extra Intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven.

Voetbalrellen

De voetbalrellen die op 17-04 voor zo veel problemen zorgden rond Rotterdam (zie blz. 131), blijken mede te zijn ontstaan door een ongelukkig misverstand. Het *Auditteam Voetbalvandalisme* onder leiding van Margot Vliegthart heeft de gang van zaken op 17-04 onderzocht. Omdat de treindienstleider vermoedde dat de trein die het eerst bij het Stadion aankwam, te lang was vroeg hij de machinist van de trein te stoppen, hetgeen normaliter bij dit soort voetbaltreinen – 'combitreinen' voor supporters met een toegangskaartje en een verplicht treinkaartje – alleen voorkomt in geval van wangedrag van supporters, indien de veiligheid in het geding is of op verzoek van de politie. Door gebrekkige communicatie was de politie niet op de hoogte van het feit dat de trein alleen werd opgehouden vanwege het aanpassen van een rijweg, en ging er derhalve vanuit dat er wangedrag in het spel was. Dat was voor de politie reden om de trein direct terug te willen sturen. De supporters begonnen zich daarop direct écht te misdragen, waardoor de trein al snel niet meer voor- of achteruit kon. Omdat de tweede trein bij Rotterdam Alexander ook werd teruggestuurd en de 'reizigers' daarvan eveneens uitbraken, ontstond een langdurige chaos van het treinverkeer rond Rotterdam.

OV-chipkaart

Op 26-07 maakte S. Renzema van het stadsgewest Haaglanden bekend dat de openbaarvervoerbedrijven wensen dat de OV-chipkaart in 2007 wordt ingevoerd. In plaats van introductie in de Randstad per 01-01-2007 en een gefaseerde invoering in de rest van het land gedurende de rest van dat jaar, wenst men een landelijke 'big bang' op 01-07-2007 en een overgangperiode van drie maanden waarin de strippenkaart nog geldig is. De OV-sector wil zo voorkomen dat reizigers in een bepaalde regio nog met de strippenkaart kunnen reizen en in de aangrenzende al met de chipkaart. Tevens besparen de bedrijven fors op kosten. Wel is het noodzakelijk dat de praktijkproef in de Rotterdamse regio succesvol verloopt. (zie ook blz. 198)

Dienstregeling 2006

Voor de dienstregeling 2006, ingaande 11-12, wordt thans gestudeerd op een aantal wijzigingen. Enkele andere veranderingen zijn reeds definitief. Zo zal de treinserie 4900 (Almere Oostvaarders/Naarden-Bussum – Utrecht) exploitatief aan de serie 5900 Utrecht – Rhenen gekoppeld worden. De treinserie 7500 gaat wellicht ook stoppen in Maarn. Over het mogelijk versnellen van de treinseries 1900/2500 tussen Den Haag HS en Den Haag CS door ze voor HS te laten kruisen met de 2100/2400 en 5000 en te behandelen op spoor 1, is al eerder bericht. De treinserie 3300 wordt naar verluidt zodanig gewijzigd dat hij 'kort' keert in Hoofddorp Opstel en 'lang' in Hoorn Kersenboogerd. Eveneens in Noord-Holland worden de beginpunten van de 5823 (Den Helder) en 5827 (Schagen) omgewisseld.

Voor Amsterdam is gestudeerd op het laten kopmaken van de internationale treinen uit Berlijn op Centraal in plaats van bij de werkplaats. De ritten Amsterdam Centraal – Watergraafsmeer zouden dan met twee locomotieven gereden moeten worden. Net als de studie naar een transitnachttrainpaar (15 rjtuigen, 750 ton) van DB Nachtzug tussen Bentheim en Roosendaal – naar de mening van uw redacteur een prima klus voor de NMBS-locs reeks 11 -, krijgt het onderzoek geen concreet vervolg.

De dienstregeling van de stoptreinserie 9800 Den Haag – Gouda wordt in beide richtingen mogelijk één minuut verschoven om een zuivere kwartierdienst tussen Zoetermeer

en Den Haag met de serie 2000. Leeg-materieeltrein 79767 wordt omgenummerd in reizigerstrein 9760.

De CNL 318 wordt in Duitsland versneld, in Nederland leidt dat een nieuwe dienstregeling: Emmerich 07:14 – 07:25, Arnhem 07:47 – 07:50, Utrecht 08:23 – 08:26, Amsterdam 08:55. De AutoSlaap Express- en Skitreinen 13213, 13215, 13217, 13216, 13212, 13214 en 13210 krijgen nieuwe nummers: 1205, 13213, 13215, 1204, 13210, 13212 en 13214. Nog in studie is een autotreinpaar 's-Hertogenbosch – Villach (13203/13202) en 's-Hertogenbosch – Ventimiglia (13243/13243).

De trams Houten – Houten Castellum worden hoogstwaarschijnlijk vanaf 11-12 gereden met een SGM-tweewagenstel. Op de treinen komt alleen een machinist.

Railion

1600

De 1600-en van Railion die in Tilburg terzijde staan, wil NedTrain daar graag weg hebben. Hoewel opstel in Amsterdam werd overwogen, lijkt het waarschijnlijker dat de locomotieven elders ondergebracht worden. De locomotieven 1605, 1620, 1622, 1625 en wellicht de 1618 komen in aanmerking om Tilburg te verlaten. Hoewel de 1605 in de week van 26-06 gereed werd gemaakt om op een andere plek te worden gestald, diende zich naar verluidt toch weer een Italiaanse koper aan, die in 2004 had afgehaakt. Volgens de jongste berichten zullen de locomotieven toch uit Tilburg weggehaald worden. De overname van 80% van de aandelen van de Italiaanse vervoerder *Strade Ferrate del Mediterraneo* (SFM) door Railion (die daarmee de naam Railion Italy heeft gekregen), zou kunnen betekenen dat er een actieve toekomst voor de 1600-en in Italië is weggelegd.

6400

6400 met ernstige botsschade			
loc	locatie	sinds	schadegeval
6417	RB Tilburg	21-02-2005	Maasvlakte, 20-02-2005
6465	RB Tilburg	07-01-2005	Venlo, 07-01-2005
6453	Shunter	03-01-2005	Venlo, 02-01-2005
6471	RB Tilburg	19-03-2004/23-12-2004	onbekend/Tilburg, 23-12-2004
6475	RB Tilburg	17-02-2005	Pernis, 17-02-2005

Al enige tijd staat een aantal 6400-en met forse botschade in Revisiebedrijf Tilburg terzijde. Railion heeft onlangs besloten vooralsnog geen geld te steken in het herstel van deze schadevallen. Het betreft locomotieven waarvan ofwel de bodemplaat krom is, ofwel de botsschade aanzienlijk is. Mogelijk dat deze en andere 6400-en binnen afzienbare tijd terzijde gesteld worden. Naar verluidt wil Railion tussen de 15 en 30 exemplaren uit de vaart nemen. Leasemaatschappijen waaronder Mitsui hebben al belangstelling getoond. Opvallend is overigens wel dat ook de beschadigde locomotieven van GSM-R worden voorzien. Evenals de 1600-en die aan de kant staan, zullen de 6400-en waarschijnlijk niet in Tilburg blijven staan.

De 6401 is op 08-06 binnengenomen als prototype voor het Lange-Termijnonderhoud (LT1) aan de serie 6400. De beurt bestaat uit een revisie van diverse componenten.

Overig nieuws

In de zomervakantie vielen de autotreinen deels uit. In de weken 29 t/m 32 vielen de Fordtreinen naar de Sloe uit. De Volvo treinen vielen in de weken 29 & 30 deels en de weken 31 & 32 geheel uit wegens vakantie in de fabrieken.

Door gebrek aan Opeltreinen rijden de EC2 & EC3 Class 66-en nogal eens andere treinen tussen Roosendaal, Rotterdam en Venlo. Zo blijven de locs lekker in conditie.

Op 4/8 maakte de 1616 kennis met de Duitse spanning in Venlo. De locs moeten Venlo binnen rijden met gestreken

stroomafnemers maar dat was de machinist even vergeten...

- Railion neemt van de vervoerders het voortouw in boosheid op de netverklaring 2006 van Prorail. Hierin wordt o.a. de infraheffing voorgeschoteld en daar wordt men niet vrolijk van. Betaalde je eerst een vast bedrag per kilometer maar in de nieuwe plannen is bepaald dat je per ton betaald. Dus zware treinen zijn meer de dupe dan lichte. Verder zien de vervoerders ook geen verbetering in de dienstverlening van het zelfde prorail. Treinen die niet op tijd veilig krijgen van treindienstleiders en de vele infra storingen zijn redenen om niet meer te gaan betalen om te rijden over de Prorail sporen.

- Vanaf 5/8 rijdt Railion weer een nieuwe container trein. Deze shuttle rijdt tussen Rotterdam en Amsterdam en doet daar de 'nieuwe' Ceresterminal aan die nu eindelijk ook scheepvaartverkeer krijgt! De trein rijdt in opdracht van Optimodal.

- Sinds kort heeft Railion extra staal te verwerken van Corus. Per maand brengt Railion 9000 ton richting het Duitse Hagen.

- Corus heeft ook de trein ontdekt voor jaarlijks 5000 ton aan rollen staal per spoor te vervoeren naar Roemenië. Voorheen gingen deze over de weg.

- Voor Petro-Canada startte RN onlangs een vervoer van Dordrecht naar Mannheim. Omdat de Duitse klant verhuisde was scheepvaart geen optie en zocht de Petro-Canada Petroplus Terminal in Dordrecht een railvervoerder om 7000 ton aan spul te vervoeren.

- De laatste tijd wordt RN steeds vaker gebruikt voor transitvervoer door Nederland. Na de Opel en Voltotreinen krijgt men binnenkort kalkvervoer met doorgaande tractie vanuit het Belgische Yves de Gommezee naar het Duitse Millingen. De tocht door Nederland schijnt goedkoper te zijn omdat hellingen minder stijl zijn. Hierdoor hoeven voor de trein ook maar 2 ipv 3 locs. In Nederland rijdt de trein tussen Maastricht en Venlo.

- Op 3/8 ontspoorde in Amersfoort een 8-assige kuilwagen met een 115 ton zware transformator. De trafo, die vanuit het Poolse Lodz was vertrokken, was opweg naar het Afval Energie Bedrijf Amsterdam. De wagon was even opzij gezet maar bij het weghalen van de wagon ging het fout doordat één draaistel ontspoorde. Spoorslags werd een soortgenoot van de wagon uit Duitsland gehaald en werd met behulp van apparatuur van Nedtrain en kraanbedrijf Saan de zware last op de nieuwe wagon gezet. Aankomen in de Westhaven is de trafo op een 11-assige trailer ghesen en naar z'n eindbestemming gebracht.

NoordNed/Arriva

Materieel

- Voor het onderhoud aan de nieuwe GTW-treinstellen gaat Arriva definitief in zee met Voith. Deze Duitse onderneming zal in Leeuwarden een werkplaats openen, waar 25 mensen komen te werken.

- Arriva overweegt, naar eigen zeggen naar aanleiding van de historisch hoge brandstofprijzen, koolzaadolie te gaan gebruiken voor de voortbeweging van treinen en bussen. De Prignitzer Eisenbahn (PEG), een Duitse Arriva dochter, rijdt al enige jaren met koolzaadolie.

Overige vervoerders

ACTS

- ACTS is nog steeds veel voor Spitzke werkzaam. In het weekend van 9 & 10/7 waren de 5814, 6702 & 7102 actief met werktreinen in de tussen de plaatsen Meppel, Steenwijk en Hoogeveen.

- Op 26/7 kwam er weer een lege Soja trein naar de Botlek met een G1206 die daags erna weer vol werd teruggebracht naar Emmerich. Ook de "draadstaal" heeft afgelopen maand nogmaals gereden naar de Waalhaven.

- Op 1/8 kwam ACTS in contact met Murphy. Nadat de Linz, die toch al werd geplaagd door vertragingen, was vertrokken vanaf de Waalhaven met een 1250 en een 6700 (die de 1200 opduwde) stopte de 6700 ermee thv het Vaanplein. Al rollend kwam het span stil te staan in de vork een paar honderd meter voor IJsselmonde, waar de 1200 weer zelf tractie had kunnen geven. De 6700 had er echt geen zin meer in. Helaas ging ook nog het spoor buitendienst wegens schouwwerkzaamheden en zo kwam de trein nog eens een paar uur extra stil te staan... De 506 hielp het spul weer opgang.

ERS

- Op 13/7 pakte de 6608 in Tilburg de 6611 & 6612 op met trein 40106. Hiermee zijn beide 'nieuwelingen' op tijd afgeleverd voor de nieuwe verbinding naar Melnik.

- Op 18 & 19/7 werden de 1202 en de 6612 bestickerd te Feijenoord.

- Op 1/8 startte de nieuwe verbinding naar Melnik in Tsjechië. ERS Class 66 locs rijden de trein vanaf de Waalhaven via Bad Bentheim tot de Tsjechische grens alwaar de Tsjechische Spoorwegen de trein overneemt. De Class 66 trekt de trein zo'n 800 km! De eerste trein werd getrokken door de 6604. Het gaat meteen goed met de trein die vijf keer per week rijdt. In de eerste week werd meteen al een extra slag gereden!

- Graag zou ERS nog een 13e Class 66 willen hebben maar die zijn voorlopig uitverkocht! Aangezien DLC er nog eentje over had is de PB12 tijdelijk verhuurd aan ERS. De loc kwam op 1/8 naar ERS toe.

Rail4Chem

- In de vroege ochtend van 14/7 ontspoorde de 2001 op een wissel in de Botlek. De wet van Murphy sloeg die nacht goed toe omdat een rangeertrein in Den Haag ook was ontspoord. De herstelploeg die normaal in de havens actief is was in Den Haag al druk aan het hersporen zodat een ploeg uit Tilburg moest komen om de onfortuinlijke 2001 weer op het juiste spoor te brengen.

- Het graanvervoer is erg succesvol. Zo gaat men vanuit Tsjechië nog eens 200.000 ton vervoeren. Hiervoor zijn nog eens 38 wagens gehuurd.

- De 2001 blijft nog even want door het vele vervoer kan deze niet gemist worden. Ook R4C heeft te kampen met het moeilijk verkrijgen van nieuwe tractie. Men heeft nog een aantal G2000-en besteld. Als de eerste van deze er is gaat eerst de 2002 terug voor een update van o.a. software. Na aanpassingen en wanneer nieuwe locs zijn afgeleverd gaat de 2001 terug naar MAK. R4C had ook liever nog Class 66's besteld maar die zijn voorlopig dus uitverkocht.

- In juli is R4C diverse keren geweest in Tilburg Industrie. De terminal in Tilburg is samen gegaan met die van Acht en zo worden beide terminals nu bediend door R4C. Railion bedient ook Tbi met een container trein vanaf de Maasvlakte. Of Railion of R4C het vervoer helemaal gaat overnemen is eind van dit jaar duidelijk.

Shunter

- Op 11/7 juli stopte Shunter de activiteiten bij de RET aan de Kleiweg. Alle werkzaamheden zijn nu samengevoegd aan de 2e Rosestraat in Rotterdam nabij de Nedtrain werkplaats Feijenoord. Half juli begon de bouw van een nieuwe vestiging aan de Albert Plesmanweg aan de Waalhaven. Hier komt een gebouw waar maar liefst 10 locomotieven gelijk naar binnen kunnen voor onderhoud. Nog dit

najaar hoopt Shunter het pand te kunnen betrekken. De vestiging aan de 2e Rosestraat blijft ook operationeel. Verder heeft Shunter in de Botlek nog een steunpunt waarvan een ploeg operationeel is voor het onderhoud aan wagons.

DLC

Op leuke foto's middags in Born hoef je ook niet meer te rekenen. De shuttle van DLC gaat vaak getrokken naar de terminal zodat een mooi plaatje van de trein vertrekkend aldaar er niet in zit omdat de trein geduwd terugkomt naar het emplacement.

RRF

Op 14/7 bracht RRF de tijdelijk op proef zijnde V100 naar Shunter waarmee de proef afgelopen is. Shunter heeft de locen van Spitzke in onderhoud.

Het werk voor de RRF-4 in Zwolle zat er ook op en werd op 23/7 per vrachtwagen overgebracht naar de Maasvlakte.

Spitzke

Sinds half juli mag Spitzke Spoorbouw met eigen locs het spoor op. Spitzke heeft een toelating voor het hele Nederlandse net. Naast twee eigen V100'en (V100-SP-004 & V100-SP-005) beschikt men ook over de proto 203.101 die eerder bij Volker Stevin Rail & Trafic en Rotterdam Rail Feeding heeft dienst gedaan. Op 19/7 kwam de eerste eigen V100, de 004 naar Nederland welke 'Mariele' werd genaamd en dat is de vrouw van de directeur. De 005 moet nog worden afgeleverd.

ProRail

Infrastructuur

De viersporigheid tussen Utrecht en Abcoude zal op 08-05-2006 volledig in gebruik komen. De nieuwe beveiliging van Bombardier zal dan ook in dienst zijn, hoewel het ERTMS-systeem nog niet in werking kan zijn. De Utrecht-boog deed op 03-08 alvast van zich spreken, toen het wissel dat bij Duivendrecht aansluiting geeft tot de boog, in de storing raakte. Diverse treinen moesten worden omgeleid of opgeheven.

De flink aangescherpte EU-normen voor schone lucht dreigen de realisatie van het vernieuwingsproject Utrecht Centraal op losse schroeven te zetten. Klaarblijkelijk vreest het Ministerie van VROM dat het complexe project de toetsing aan de 'fijnstof-normen' niet doorstaat, en heeft een reddingsoperatie in gang gezet.

Op 08-07 gaf minister Peijs opdracht aan ProRail om de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle aan te leggen. Eind 2006 zal de aanleg van de lijn starten. De kosten bedragen 885 miljoen euro. Over de lijn is – zoals bij vele grote infrastructuurprojecten – jarenlang gediscussieerd. Vorig jaar wees de Raad van State de laatste bezwaren tegen het tracé van tafel.

Per 01-10 zal ProRail het lijngedeelte van de IJzeren Rijn tussen Weert en Budel weer openstellen voor spoorvervoer. Dillen & LeJeune Cargo zal per die datum de lijn gebruiken voor haar treinen vanuit België naar Born en Duitsland. Thans rijden die nog via Tilburg; de IJzeren Rijn levert een tijdswinst op van een uur. ProRail steekt 1,5 miljoen euro in een opknappbeurt van de lijn.

De op blz. 168 aangekondigde indienststelling ATB NG op enkele noordelijke nevenlijnen is niet doorgestaan. Men ondervond nog wat technische problemen. Besloten is de ingebruikname uit te stellen tot het weekend van 03-09. Daardoor komt ATB NG op een aantal andere trajecten eveneens later in dienst:

- Groningen - Nieuweschans weekend van 22-10;
- Leeuwarden – Harlingen 16-/17-11;

- Leeuwarden – Stavoren 25-/26-11;
- Sauwerd – Delfzijl in de week van 07-11;
- Sauwerd – Roodeschool in de week van 05-12.
- Tussen 30-07 en 14-08 vonden omvangrijke werkzaamheden plaats tussen Gouda en Den Haag Centraal. Evenals tussen Nijmegen en Arnhem (blz. 191) was ook hier in het geheel geen treinverkeer mogelijk. Voor reizigers van Den Haag naar Utrecht reden pendel-IC's via de Westelijke Splitsing bij Rotterdam. Deze treinen waren alle gepland met VIRM-wagenstellen, maar dat bleek al spoedig te krap. Derhalve werden zes wagenstellen ingezet. Doorgaande reizigers tussen Den Haag en Nijmegen zullen in deze periode weinig plezier beleefd hebben aan het reizen per trein. Tijdens de werkzaamheden werden de overloopwissels bij Zoetermeer Oost vervangen en de aansluiting met de Nootdorpboog afgewerkt. Ook vond andere spoorvernieuwing plaats. Geen overbodige luxe, want met name bij een ICM met een voorlopende mBDk trad op het spoor Zoetermeer – Moordrecht de laatste maanden een sterke sinusgang ('veteren') op. Naar verluidt hadden de uitgewisselde sporen in hevige mate last van golfslijtage.
- Nadat het *Onderhoudsrooster*, waarbij overdag op bepaalde trajecten treinen planmatig uit de dienstregeling werden genomen om onderhoud aan het spoor mogelijk te maken, onwerkbaar bleek, heeft de spoorsector nu het plan opgevat het (achterstallige) onderhoud voornamelijk 's nachts te laten plaatsvinden. Om voldoende tijd te hebben, zou het dan dikwijls wel noodzakelijk zijn om de laatste treinen van de dag te schrappen. De consumentenorganisaties, verenigd in het Locov, zijn op zich voorstander van het 's nachts uitvoeren van werkzaamheden, maar tégen het opheffen van laatste verbindingen. Waarschijnlijk zijn zij – net als uw redacteur – van mening dat 'de spoorsector' voor haar zelf gecreëerde problemen nu eens met oplossingen moet komen die het treinvervoer niet nog verder afschrikken bij de al veel geplaagde reiziger.

Infraproblemen

In het zoals gebruikelijk gestaag groeiend aantal infrastoringen viel er eentje tijdens het warme weer regelmatig op. Bij Nieuw-Vennep blijkt de wapening van een aantal dwarsliggers bij warm weer uit het beton te trekken. Doordat een retourstroomkabel daardoor ook defect raakt, valt een P-sein (een automatisch, niet-bediend sein) op rood. Alle treinen richting Schiphol krijgen daardoor vertraging, die kan oplopen tot zeven minuten. Hoewel het probleem en de oorzaak bekend zijn bij ProRail, wordt doodleuk gemeld dat het euvel alleen ten tijde van warm weer optreedt en de betreffende dwarsliggers 'gewoon' volgens planning in september vervangen worden.

Op 25-07 liepen werkzaamheden tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe fors uit. Zouden ze aanvankelijk gereed zijn bij aanvang reizigersdienst, al om 02.00 uur 's nachts werd voorzien dat het minstens tot 12.00 uur zou gaan duren. De werkzaamheden waren wel gereed, maar het wilde met het testen van de nieuwe systemen niet zo lukken. Naar inmiddels goed ProRail-gebruik werd de prognose voor indienststelling heel kort voor het verstrijken (om 11.38 uur) verschoven, ditmaal naar 14.00 uur. De vervoerders zagen hun opstartplannen daardoor natuurlijk in duigen vallen. Om 13.40 waren de sporen vrij. De oorzaak van het uitlopen was, zoals zo vaak, niet bekend.

Op 31-07 deed ProRail het bij Weert nog eens over: werkzaamheden die om 06.00 uur gereed hadden moeten zijn, konden pas om 12.00 uur afgerond worden. Heel veel last van deze toestanden hadden de reizigers van auto-slaaptrein 11402, die met vier uur vertraging in 's-Hertogenbosch aankwam. Met een Railion-diesel was de trein vanaf Roermond via Venlo naar Eindhoven gesleept,

waarna hij zijn weg kon vervolgen. Diezelfde dag liep het goederen- en ICE-verkeer bij Zevenaar forse vertraging op, toen werkzaamheden door technische problemen een klein uur langer duurden dan gepland.

- Met name medio juli was er dagelijks sprake van een wisselstoring bij Woerden. Waren er soms kleine vertragingen, in bepaalde gevallen leverden de problemen aardig wat hoofdbrekens op. Zo strandden op 27-07 de 537 en 20537 even voorbij Woerden, moesten daar gecombineerd worden en terugzetten naar het station om via een ander spoor richting Utrecht te vertrekken. Gevolg: +17. Een dag eerder was er eveneens een wisselstoring, waardoor alle treinen voor Woerden moesten overlopen en ook de IC's langs het perron kwamen. De bouw en indienststelling van nieuwe infra schijnt altijd gepaard te moeten gaan met jarenlange overlast. Het baanvak Amsterdam – Utrecht is in dit verband inmiddels berucht. Gevreesd wordt dat ook Woerden – Utrecht – Geldermalsen tijdens de komende spoorverdubbeling voor grote problemen zal zorgen.
- Ook een topper in de top tien van stremmingen is een sein- en wisselstoring tussen Alphen aan de Rijn en Bodegraven. In juli en augustus moest talloze malen het treinverkeer gestaakt worden op dit baanvak.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- De vanwege een seinstoring bij Delft én een defecte werktrein bij Rotterdam 'dubbel' omgeleide 630 – loc 1186 en Bs 28-70 111 – strandde op 04-07 tussen Maarssen en Utrecht. Nadat de stam Utrecht met moeite binnengelopen was, sleepte de 7458, net binnengekomen als 5920, hem naar Utrecht Lunetten. Hoewel het aanvankelijk de bedoeling was de DD-AR ook als trekpaard voor de overbrenging naar de Watergraafsmeer te laten dienen, kon daarvoor het juist passerende trio 1831, 1851 en 1834 gebruikt worden, onderweg als 89303 van Maastricht naar de Watergraafsmeer.
- In de compressorkast van Plan V 830, als trein 7589 onderweg naar Arnhem, ontstond in de nacht van 02- op 03-07 brand. De machinist spoot in Wolfheze twee brandblussers leeg; de brandweer bluste na. Het treinstel kwam naar Arnhem.
- De machinist van trein 20782 ging op 04-07 door het oog van de naald toen tussen Hilversum en Naarden-Bussum een steen door de voorruit van zijn trein gegooid werd. De 4217 en 4097 combineerden in Naarden-Bussum met de 4209 van trein 782 en kwamen naar Schiphol. De beschadigde 4217 werd in de Watergraafsmeer hersteld.
- Tussen Mariënberg en Hardenberg botsten de 2105 en 2102 op 05-07 als trein 8043 met een ladderwagen van de firma Wavin, wiens terrein gelegen is naast het spoor. Er ontstond lichte schade aan de 2105. De trein kwam naar Gramsbergen, een feit waar de politie enigszins ontstemd over was. Opvallend was dat (ook) van de machinist een alcoholtest moest worden afgenomen, omdat hij, zoals iedere betrokkene bij het ongeval, als verdachte werd beschouwd. Dit is een uitvloeisel van de op 01-01 van dit jaar in werking getreden Spoorwegwet.
- Loc 1606, afkomstig van trein 45719, kraakte op 05-07 een juk op de Kijfhoek en ontspoorde met een as. Het hersporen duurde anderhalf uur.
- Een goederentrein kon in de nacht van 05- op 06-07 de Maasbrug bij Hedel niet overkomen. Een hulploc bracht uitkomst.
- De eerste vier treinen tussen Nieuweschan en Leer moesten op 06-07 worden opgeheven, omdat in Leer defect materieel stond. Op 12-07 waren het personele problemen die tot het opheffen van meerdere treinen.
- Van Plan V 861 werd op 08-07 een frontruit van de cabine weggeblazen door een passerende trein. Het stel

kwam samen met de 514 vanuit Utrecht Overvecht terug naar Utrecht.

- Op 10-07 trok de 8740 als 693048 tussen Maarssen en Breukelen de bovenleiding naar beneden. Van de 8654 bleek naderhand de stroomafnemer ook beschadigd te zijn geraakt, vermoedelijk op dezelfde locatie. Nadat NedTrain de stroomafnemer had verwijderd, kwam de inmiddels leeggemaakte 8740 richting Amsterdam. Bij Abcoude trok hij nogmaals de bovenleiding naar beneden, waardoor het gehele baanvak Amsterdam – Utrecht gestremd was. Herstel duurde tot diep in de nacht. Railion sleepte met een 6400 de defecte VIRM en de gestrande Sprinters van trein 7360 naar respectievelijk de Watergraafsmeer en Amsterdam.
- De 4015 ontspoorde op 12-07 tijdens een rangeerbeweging in Zwolle met één draaistel van de mBDk. Het treinstel kwam na hersporing naar Onderhoudsbedrijf Zwolle en nog diezelfde dag naar Onnen.
- Een stoomtrein van de VSM botste op 12-07 tussen Dieren en Apeldoorn met een tractor. De schade aan de loc bleef beperkt tot een gesneuveld frontsein.
- Bij Plan V 826, als tweede stel van 6059 onderweg naar Geldermalsen, werd op 12-07 rookontwikkeling en een forse knal opgemerkt. De gehele trein werd in Geldermalsen uit de dienst genomen, waar geconstateerd werd dat een tractiemotor was vastgelopen. Het stel werd 's nachts met de voorlopende 833 afgevoerd naar Utrecht. De eveneens in de trein lopende 931 en 867 keerden al eerder terug naar Utrecht.
- Loc 6430, op dat moment één wagen vervoerend, schampte op 13-07 op de Luxemburgweg in het Sloegebied een tractor. De loc bleef onbeschadigd.
- In de nacht van 14- op 15-07 ontspoorde tijdens een rangeerbeweging van de Grote Binckhorst naar Den Haag Centraal een rijktuig van ICK-stam 5429. De ontsporing vond plaats op een spoor dat enigszins hobbelig ligt. Gecombineerd met het relatief grote verschil in bufferhoogte tussen een 1700/1800 en ander buffermaterieel, leidde dit waarschijnlijk tot de overbuffering die het ICK-rijtuig eruit deed lopen. Door de overbuffering raakte ook loc 1732 beschadigd. De ICK-BAB en de loc kwamen op 15-07 samen naar OB Leidschendam. De rijktuigen kwamen na het wisselen van een draaistel naar OB Maastricht (op 02-08), de loc nog op 15-07 solo naar Tilburg.
- Loc 2001 van Rail4Chem liep op 14-07 rond 01.50 uur in de Botlek met twee assen uit de rails. Twee terminals waren die nacht niet meer bereikbaar. Om 06.30 uur stond de loc weer in de rails.
- De ICM-en 4035 en 4046 strandden op 15-07 met de 4223 als trein 580 bij Den Dolder. Beide drietjes kampten met tractieproblemen. De brandweer moest ter plaatse komen om rookontwikkeling in de 4046 te bestrijden. De gehele trein kwam terug naar Amersfoort.
- Op 17-07 moest Plan V 929 in Dordrecht uit de dienst genomen worden nadat een aantal ruiten – waarschijnlijk – onderweg was ingegooid. Het stel werd in Rotterdam hersteld.
- De 4043 schepte in de nacht van 16- op 17-07 tussen Apeldoorn en Amersfoort een wild zwijn. Het stel werd naar Arnhem Berg – Arnhem en Den Haag Binckhorst zijn de enige twee plaatsen waar materieel na een aanrijding kan worden gereinigd – overgebracht om te worden schoongemaakt en kwam op 18-07 weer in dienst.
- De VIRM-en 9510 en 9477 botsten als 3639 op 19-07 in Gorssel op een auto, waarvan de bestuurder opzettelijk op de overweg stil bleef staan. Beide stellen kwamen na berging van het wrak naar Arnhem.
- Op 19-07 viel rond het middaguur het 'antidivengas' boven spoor 2a van Amsterdam Centraal naar beneden. Het gaas kwam terecht op een trein, die met een kwartier vertraging alsnog kon vertrekken.

- Wagen 33 80 79-66 653 liep op 20-07 op de Kijfhoek met één draaistel uit de rails. De wagen was binnen een uur herspoord.
- De 3409 botste als 6290 in de nacht van 21- op 22-07 tussen Tegelen en Venlo met een in het spoor gelegd betonnen paaltje.
- Op 22-07 werd uur een tikkend geluid in een container waargenomen op het emplacement Moerdijk. Het betrof een container met afval, afkomstig uit de Sloehaven. Politie en brandweer kwamen ter plaatse en het rangeerproces werd stilgelegd. Hoewel de EOD aangaf dat de kans zeer klein was dat er daadwerkelijk een bom in de wagen zou zitten, gelastte de burgemeester van Moerdijk dat de wagen geheel leeggehaald moest worden. Uiteindelijk bleken van een speelgoedkoningin de batterijen nog niet leeg te zijn.
- Weinig verheffend was het gebeuren op 28-07 tussen Breda en Lage Zwaluwe. Trein 2212 bleef met chopperproblemen aan de loc van stam 7460 steken. Een reddingspoging met het materieel van trein 2219 wilde niet lukken. De machinist lukte het niet om zijn trein weer rijdend te krijgen, ook telefonische ondersteuning van NedTrain mocht niet baten. NSR had al herhaalde malen aangegeven dat een DD-AR heel wel door trein 42614 zou kunnen worden opgeduwd, maar ProRail ging naarstig op zoek naar een hulploc. Toen die uiteindelijk niet gevonden werd, was een 'zetje' van de 48614 toch het ei van Columbus. Uiteindelijk werd na het overwinnen van enkele technische problemen ruim na 09.00 uur Lage Zwaluwe bereikt. Voor het inrijsein werd de 6400 van 48614 afgekoppeld en plaatste de 7460 op het emplacement. Hoewel het materieel op eigen kracht afgevoerd had kunnen worden, werd uit voorzorg besloten loc 1779 te gebruiken om de DD-AR naar Rotterdam te slepen. Het stel kwam naderhand naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam.
- Diezelfde dag kraakte een van de Plan U's op de Amersfoortse Vlasakkers een juk tijdens een conditieritje. Het stel ontspoorde met één as.
- Treinstel 9522 botste in de vroege morgen tussen 's-Hertogenbosch en Oss met een kraan die per abuis in het spoor van de VIRM zwiepte. Gewonden waren er gelukkig niet te betreuren. IVW stelde een onderzoek in, waardoor de stremming van het baanvak tot 06.45 uur duurde. De 9522 kwam diezelfde dag nog naar Revisiebedrijf Haarlem en werd reeds 05-08 weer gerepareerd aangetroffen bij station Haarlem (en met de bestemmingsaanduidingen op "Heerenveen IJssstadion").
- De 836 verpletterde op 02-08 in Leiden een juk, toen het stel omgereden werd van spoor 8a naar 4a voor trein 5789. Het stel stond met een halve bak in de ballast. Hersporing duurde tot 13.00 uur op 03-08. Loc 6410 plaatste de 836 op spoor 11 in Leiden, waarna op 05-08 een draaistel werd gewisseld. Het treinstel kwam uiteindelijk op 07-08 naar Haarlem.
- In Amersfoort derailde op 03-08 een achtassige diepladerwagen. Hoewel men aanvankelijk er vanuit ging dat de wagen een transformator van 1.500 kilo vervoerde en hersporing derhalve weinig voeten in de aarde zou hebben, bleek al spoedig dat het gele gevaarte 120 ton woog. Het was noodzakelijk om een andere dieplader uit Duitsland te halen. Deze was op 04-08 om 03.00 uur ter plaatse. Nadat de transformator was overgeladen, kon de hersporing plaatsvinden. Voor het ophijzen van de transformator was het noodzakelijk de bovenleiding gedeeltelijk te verwijderen. Op 05-08 om 01.30 uur was de infra volledig hersteld (Zie ook blz 218).
- Trein 4433 botste op 04-08 tussen Oss en 's-Hertogenbosch licht met een auto. Een onbekend gebleven Plan V raakte niet beschadigd.
- Tussen Roermond en Maasbracht reed loc 1760 op 05-

08 als trein 837 een brommer aan. De loc kon in dienst blijven.

- Tussen Hilversum en Baarn schepten de 4085 en 4086 een quad. De 4085 liep slechts een beschadigde baanruimer op, de bestuurder van de quad bleef ongedeerd.
- Nadat loc 1602 in juni al in Venlo al onder DB-bovenleidingsspanning terechtgekomen was, was het op 04-08 de beurt aan de 1616. De loc kwam bij binnenkomst in Venlo onder 15.000 Volt wisselspanning terecht. De snelshakelaar deed wat hij behoorde te doen, zodat de schade relatief meeviel. De loc was op 10-08 weer in dienst.
- Plan V 831 verloor op 10-08 tussen Arnhem en Wolfheze een schuitje van een stroomafnemer. De 919 en 907 werden met een storingsmonteur op pad gestuurd om de onfortuinlijke reizigers naar Arnhem te repatriëren.
- Wadloper 3214 botste op 12-08 tussen Roodeschool en Uithuizermeeden met een auto, die ernstig beschadigd raakte. De vier reizigers in de trein werden met een taxi verder vervoerd.
- De 4062 rangeerde op 12-08 in Amsterdam door het juk van spoor 60 en liep een beschadigde koppeling op.

Kippenlijn

- Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland heeft een aangepast bestek vastgesteld voor de aanbesteding van de treindienst op de *Valleilijn* Ede-Wageningen – Amersfoort. Bij de aanbesteding van eerder dit jaar heeft geen enkele vervoerder een offerte ingediend (blz. 101). Uiterlijk 05-10 moeten offertes voor de aangepaste aanbesteding bij de provincie binnen zijn. De vervoerder aan wie deze concessie eind van dit jaar wordt gegund, mag vanaf december 2006 maximaal vijftien jaar de dienst verzorgen. De afgelopen maanden heeft de provincie onder vervoerders en fabrikanten (!) geïnventariseerd op welke gronden zij het oude bestek afkeurden. De belangrijkste aanpassingen naar aanleiding daarvan zijn het toestaan van gemoderniseerd materieel, het verlengen van de concessieduur bij invoering van nieuw materieel gecombineerd met een overnameverplichting, meer duidelijkheid over tarieven en mildere boetes waar mogelijk.
- De Valleilijn lijkt hiermee alsnog een mogelijk inzetgebied voor de SGM-tweewagenstellen te worden. Mogelijk kan NSR hiervoor de stellen uit de reeks SGM-1 2021 – 2035 gebruiken – in feite dezelfde serie die thans bij Bombardier gerenoveerd wordt – maar dit is slechts een suggestie van HOV-RN. Indien deze treinstellen op gelijke wijze worden gemoderniseerd, kan snel en voor een aantrekkelijke prijs praktisch nieuw materieel op de Kippenlijn ingezet worden.

RandstadRail

- De nieuwe halte Leidschenveen tussen Leidschendam-Voorburg en de splitsing van de Hofplein- en Zoetermeerlijn begint gestalte aan te nemen. Inmiddels is de bouw van een perronkap ver gevorderd. De kap – qua model vergelijkbaar met de overkapping van station Voorburg – wordt naast het spoor gemonteerd en naderhand over de sporen geplaatst.
- De proefritten met de RET-sneltram 5264 (blz. 176) werden afgeblazen vanwege problemen met de downchopper.
- Op 08-08 kwam de tunnelboormachine die de tunnel tussen de Kleiweg en metrostation Rotterdam Centraal moet boren, per schip aan in de haven van Schiedam. De dag erop werden de verschillende onderdelen gelost. Zowel in de nacht van 09- op 10-08 als van 10- op 11-08 werden onderdelen per vrachtauto vervoerd naar het startpunt bij het Sint-Franciscus Gasthuis. Voor de transporten waren wegafsluitingen noodzakelijk. Nadat de machine in elkaar gezet is, zal begin november begonnen worden met boren.

HSL-Zuid/HSA

▪ Inmiddels is gebleken dat een tijdige ingebruikname van de HSL-Zuid in 2007 moeilijk haalbaar wordt. HSA en SNCF – de laatste als eigenaar van een deel van de Thalys-treinstellen – blijken reeds diverse malen het Ministerie van Verkeer & Waterstaat te hebben gevraagd om de exacte specificaties van het ERTMS-beveiligingssysteem dat op de lijn gebruikt gaat worden. Er is immers geruime tijd voor nodig om de engineering voor inbouw van het systeem in het bestaande en nieuwe materieel te kunnen laten plaatsvinden. HSA en SNCF zetten hun vraagtekens bij de keuze van de Nederlandse overheid om vol in te zetten op het nieuwe beveiligingssysteem en geen back-up te installeren. Overigens meent minister Peijs dat ze de vervoerders de specificaties wel heeft verstrekt.

Betuweroute

▪ Evenals de problemen met ERTMS op de HSL-Zuid, voorziet ook Railion problemen met de tijdige uitrusting van haar locomotieven om ze geschikt te maken voor de Betuweroute. Railion zegt ook nog geen specificaties voor ERTMS ontvangen te hebben. Ze vreest dat een tijdige ingebruikname van de lijn daardoor niet haalbaar is.

Wist u dat...

- de 1736 met BDs 82-77 013 op 04-07 uit de dienst genomen moest worden omdat vanwege ernstige waterlekkege een centimeter water in de cabine van de loc stond?
- ICM 4016 als vervangende 300845 naar Maastricht gestuurd werd?
- de vanwege de zomerdienstregeling in Rotterdam voor strandvervoer op reserve staande 2013 en 2008 op 05-07 in trein 14020 verschenen, nadat de 886 en 839 uit trein 14019 met snelschakelaarproblemen uit de dienst gingen?
- er in deze omloop eigenlijk een Plan T hoort te lopen?
- de twee Sprinters die avond de Plan V van 5181 vervingen, die bij Rijswijk was blijven hangen als gevolg van een kortstondige stroomstoring?
- ze vervolgens de 5180 en 5195 ook nog reden?
- de 7426 op 07-07 een trekstam-ICR met de locs 1852 en 1856 verving omdat de 1800-en bij aankomst in Utrecht als 73557 een stoptonend sein passeerden en derhalve de automatische ritregistratie (ARR) uitgelezen moest worden?
- op 11-07 de 7406 en de 2954 en 2964 op 11-07 in Amsterdam om duistere redenen gewisseld werden, waardoor de DD-AR als 15448 naar Zandvoort kwam en de beide Vlaflips als 2263/2260 naar Breda en terug?
- op 10-07 een trein van de serie 2600 in Den Haag niet kon vertrekken, omdat de twee conducteurs ondanks een vermaning van de Spoorwegpolitie, onder de stationskap bleven roken en dientengevolge beboet werden?
- Plan U 113 op 11-07 na controle van de ATB-installatie in Haarlem een proefrit naar Leiden maakte?
- deze DE-III op 12-08 voor instructieritten op het PON-lijntje vanuit Amersfoort te zien was?
- SGMm 2963 in de morgen van 30-07 in Amsterdam uit de dienst genomen moest worden vanwege ernstige waterlekkege en OB Leidschendam moest opzoeken?
- de 830 (!), op dat moment als 'museumtrein' in dienst tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum, die dag eveneens last had van wateroverlast?
- ook de 7845 Leidschendam moest bezoeken, toen op 31-07 bleek dat via de Telerail-antenne water op de stuurtafel lekte?
- de toch al bijzondere 4023 op zijn mBDk blauwe NS-vignetten draagt?
- de 7823, zelf kampend met enige vlakke plaatsen, op

04-08 twee SGMm-en verving in de treinserie 7300?

- aan de Utrechtse zijde van spoor 202 te Woerden een forse knik zit, waardoor vooral doorrijdende treinen flink 'dansen'?
- op 04-08 in 's-Hertogenbosch een zelflosser aangetroffen werd waarvan een laadbak niet meer terug wilde kante-len?
- op 07-08 niet minder dan vijf Class 66 (6601, 6606, 6603, 6605, 6604) voor trein 42375 liepen?
- deze locs tezamen langer waren dan een VIRM-IV?
- ICM 4061 op 04-08 onder andere trein 2262 in plaats van een DD-AR reed?
- op 1 november a.s. Totaltrain haar volgende vestiging opent in het monumentale stationsgebouw van Valkenburg!

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Materieel

- Nieuwe locomotieven: nog steeds gonst het van de geruchten over het uit- of afstellen van de beslissing tot de koop van elektrische locomotieven en het spoedig bestellen van 25 tot 30 lijndiesels. Wij wachten af en laten vooralsnog alleen maar weten dat er nog niets beslist is...
 - Reeks 11: op 25 juni brandde te Roosendaal loc 1185 (trek- of duwloc van trein 636) grotendeels uit. Ondanks de zware schade en het nakende einde van de Benelux (of zou dat allemaal toch een publiciteitsstunt zijn...) wordt de 1185 hersteld.
 - Reeks 16: de 1603 werd uiteindelijk op 22 maart geschrapt. De 2305 is overigens nog niet officieel uit het overzicht verdwenen.
 - Reeks 21: de 2109 is voorzien van cabine-airco. Al het moderne materieel dat hiervan nog niet voorzien is (reeksen 11, 12, 21, 27 en de Breaks) zal dit krijgen. De 2125 en 304 waren al eerder proefkonijnen, naast de 2109 is ook Break 415 voorzien. Deze twee zullen de komende tijd met deze nieuwe versie getest worden.
 - Reeks 23: op 7 augustus werd de 2302 met zijn trein bij binnenkomst op één van de bundels te Antwerpen Noord aangereden door een sleep aan de rol geraakte goederenwagens. De loc raakte aanzienlijk gehavend. Ter herinnering: de 2302 is de meest afwijkende klassieke eloc sinds hij uitgerust werd met een groot ventilatierooster over de hele zijkant.
 - Reeks 27: de locs die zullen worden aangepast voor de trekduwdienst met M6-stammen, zijn de 2701-2719. Overigens is nog niet definitief beslist dat de locs ook in de nieuwe grijze huisstijlkleur geschilderd gaan worden. De aanpassingen zullen overigens gebeuren door Alstom. Opvallend is dat op 11 augustus de 2750 overgebracht werd naar Alstom in Crespin. De 2750 hoort dus niet tot het bedoelde rijtje en is bovendien onlangs gereviseerd en geschilderd. De precieze bedoeling is (dus) nog onbekend, maar veel anders dan een aanpassing voor de M6-treinen zou het toch niet kunnen zijn... wordt vervolgd.
 - Reeks 62: de 6264 is in Salzannes binnengenomen om uitgerust te worden met het ECTS-beveiligingssysteem. Dit systeem zal worden uitgerust op de nieuwe HSL-lijnen Luik - Duitsland en Antwerpen – Nederland, waartoe ook weer een aantal hulplocomotieven nodig is. De 6264 zal weer worden opgenomen in het materieeloverzicht.
- De 6306 is aangedragen om de officiële museumlocomotief van de NMBS te worden, in rijvaardige toestand. De onlangs gereviseerde loc beschikt als enige lijndiesel nog over een in dienst zijnde stoomketel, die bovendien aan alle milieunormen voldoet. Misschien is de loc binnenkort wel in het

groen te zien als 212.206 en hopelijk rijdt hij dan net als nu nog eens af en toe in de normale dienst.

- Reeks 77: steeds meer locs van de tweede bouwserie verschijnen met de B-logo's boven het nummer op de cabine. De reden is ons nog steeds niet bekend en echt logisch is het ook niet gezien het feit dat de locs uit de eerste serie vooralsnog niet voorzien worden en het bovendien niet synchroon lijkt te lopen met het aanpassen van 77-ers met radiobesturing, GPS en treinradio.

Na de 7870 werd de 7869 geleverd en als laatste de 7868 op 15 juli. In de loop van juli kwamen zij allen in dienst. De serie is nu als volgt verdeeld:

Antwerpen Noord: 7701-7718, 7771-7790, 7818-7820*, 7833-7870

Charleroi: 7736-7750, 7812-7814, 7821-7832

Kinkempois: 7751-7765, 7815-7817

Merelbeke: 7719-7722, 7730-7735, 7766-7770, 7791-7811

Stockem: 7723-7729

* de 7818-7820 zijn mogelijk inmiddels naar Kinkempois gemuteerd.

- Reeks 82: de in december 2004 al terzijde gestelde 8213 en 8222 komen vanwege hun zwaardere motorschades niet meer in aanmerking voor overdracht aan bijvoorbeeld Infra, en zullen geschrapt worden.

- Reeks 80 en 91: opnieuw werden enkele rangeerloos verkocht aan Gleisfrei in Italië: de 8006, 8045 en 9160. De schrooffirma Swiss Rail France SME (te Culoz) heeft nu al vier 91-ers: de 9118 en 9131 rijvaardig en de 9130 (ex 9117) en 9137 als pluk. De ex 9155 rijdt inmiddels bij ALZ in Genk en is oranje geschilderd. De 9109 is overigens na een maandenlange buitendienststelling terug in dienst genomen in Merelbeke en wordt, met automatische koppeling, ingezet voor het verslepen van treinstellen bij de wasstraat.

- Klassieke motorstellen: de al vele jaren in Saint Ghislain staande stellen 100 en 124 werden gesloopt. Ze zijn jarenlang gebruikt als plukstel voor de TSP 082 en voor de aan Italië verkochte klassiekers.

De 264 werd met verlopen revisietermijn aan de kant gezet en is hiermee de eerste van deze oudste serie NMBS-treinstellen. Er zullen geen revisies meer uitgevoerd worden aan de stellen, dus de komende tijd dus (aanvankelijk mondjesmaat) aan de kant zullen gaan. Overigens is er nu alweer interesse voor de overname van de stellen uit... Italië.

- M2-rijtuigen: nog steeds rijdt de personeelstrein Mons - Cuesmes v.v. met een dieselloc en M2-rijtuigen!

- Museummaterieel: de 5404 (204.004) is voor een revisie binnengenomen in Antwerpen Noord. De loc zal hierbij opnieuw geschilderd worden en hierbij vermoedelijk de originele lichten weer terugkrijgen.

Misschien een beetje discutabel onder dit kopje, maar de voormalige Vennbahn-loc 1603 schijnt dan toch een nieuwe eigenaar te hebben. Nadat eerdere verkoop aan Zwitserland niet doorging, zou de bolle neus nu naar Sicilië gaan om daar bouwtreinen te rijden.

- GSM-R. Op aanvraag van de EBA wordt al het materieel dat regelmatig in Duitsland komt voorzien van GSM-R. Deze vervangt de oude lijnradio (indien van toepassing) en is voorlopig een tijdelijke installatie, omdat het project GSM-R voor al het Belgische materieel (voor het eigen net) nog in de testfase zit. Het gaat om de locs 2701-2720, 7771-7790, reeks 16 (!) en vermoedelijk de treinstellen die vanaf de komende dienst op Aken moeten gaan rijden (de bestaande Klassiekers of de gewenste Breaks). De 55-ers worden vermoedelijk niet voorzien, aangezien zij niet in Duitsland toegelaten worden.

- Goederenvervoer: ook de bediening van Frasnes-lez-Anvaing is bedreigd. De trein, die nu nog maar sporadisch

rijdt, zal mogelijk binnenkort geheel verdwijnen aangezien de klant van het spoorvervoer af wil.

Ook bedreigd is het bietenvervoer. Naar aanleiding van een EU-maatregel mogen een kwart miljoen bieten uit (Nederlands) Zeeland in België verwerkt worden. Dit zal gebeuren te Moerbeke. Hierdoor heeft Moerbeke geen capaciteit voor de bieten uit Poperinge, die in ruil daarvoor naar Veurne en Fonetnoy gaan. Beide hebben geen spoor aansluiting. Voorlopig is dit systeem proef voor een jaar, er zijn wel onderhandelingen gaand om het spoorvervoer op korte termijn weer terug te krijgen. Uit milieuoverwegingen zou dat wenselijk zijn, want deze situatie betekent 7500 extra vrachtwagens, die bovendien zowel in Poperinge als in Veurne dwars door de stad moeten.

Vanaf 16 juli heeft ICF de containershuttle treinen tussen België en Frankrijk, Italië en Spanje opgeheven. De reden is dat het bedrijf zich meer wil richten op de Oost-Europese verbindingen, plus dat het vervoer via Frankrijk verlieslatend is. De vele vertragingen en stijgende kosten spelen hierin in belangrijke mate mee.

In september zal Rail4Chem lijnstudie gaan doen op het traject naar Antwerpen, uiteraard met als doel de BASF-treinen die ze nu op het Duitse traject inzet zelf te gaan rijden naar en van Antwerpen. Logischerwijs zal gereden worden via Nederland (Venlo - Roosendaal), omdat hier zowel de toelating als de lijnkennis reeds geregeld is (voor de Belgen een negatief gevolg van het veel later op gang komen van concurrentie op het spoor). In principe zal met Class 66 gereden worden, maar als de lopende homologatie van de G2000 lukt, ook met deze locs.

De NMBS, CFL, SNCF en SBB willen een nauwe samenwerking starten om de goederenverbinding tussen Antwerpen en Milaan via Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland te promoten. Dit om tegenwicht te bieden tegen de laatste tijd sterk groeiende positie van het goederenvervoer via Duitsland. De zetel van het nieuwe 'Sibelit' (Société d'Itinéraire Benelux Lorraine Italie) komt in Luxemburg en het zou eigen materieel en personeel moeten hebben.

In aansluiting op de in onze vorige uitgave geschetste problemen met betrekking tot het onderhoud is DLC nu van plan een eigen werkplaats te bouwen. De certificering hiervoor is reeds aangevraagd, evenals een verzoek tot plaats op de terreinen van Infrabel. De diesellocs zouden er klein onderhoud moeten kregen, evenals 150 goederenwagens.

Datzelfde DLC rijdt al sinds enige tijd een paar keer per week een nachtelijke trein via Neerpelt-Weert. Dit deel van de IJzeren Rijn, dat vrijwel langs geen enkel huis loopt en pas een paar weken verstoken was van de laatste Railion-trein, gaat wellicht meer treinen zien omdat DLC een aantal extra paden heeft gevraagd en gekregen. Waarschijnlijk was de naam 'IJzeren Rijn' die ermee in verband gebracht werd in de media weer genoeg om enkele bestuurders in het uiteraard Nederlandse Weert te paniekeren. Ineens werd gedaan alsof er ontzettend veel overlast en gevaar was (nimby-syndroom), alsof 'stiekem' de héle IJzeren Rijn weer open ging en was vergeten dat het gedeelte waar het om gaat nooit echt in slaap geweest is. Goederenvervoer per spoor is en blijft kennelijk een doodzonde in Nederland.

- Infrastructuur: Het met veel bombarie geopende nieuwe Deurganckdok in de Antwerpse haven krijgt (een beetje laat, maar toch) ook een spoor aansluiting. Inclusief de overige uitbreidingen te Antwerpen Linkeroever (waaronder een directe aanvoerlijn over of onder de Schelde) zal er maar liefst 153 kilometer spoor aangelegd worden. U kunt alvast wenen aan de nieuwe bundelnamen op de linkeroever: Kalishoek- en Liefkenshoekbundel zijn deels gereed en bij het nieuwe dok komen de bundels Krommenhoek, Polderdijk en Arenberg. Dat klinkt heel anders dan Alaska, Siberië en Far West...

Begin mei werden ineens en vrij plotseling de eerste bovenleidingportalen geplaatst op het volledig vernieuwde viaduct van Moresnet. De palen zijn in design-uitvoering en, net als de brug, blauw van kleur. De elektrificatie van de rest van lijn 24 tussen Montzen en Aken begint dit najaar. Het is alleen nog even afwachten welke locs hier moeten gaan rijden, als B Cargo voorlopig niet zou willen investeren in nieuwe elektrische meerspanninglocomotieven.

Volgend jaar wordt raccordementslijn 207 van Herentals langs het Albertkanaal nog maar eens verlengd, nu met drie kilometer naar Meerhout, waar een containerterminal is en vooral het bedrijf Nike voor extra vervoer wil gaan zorgen. Overigens kun je bijna afwachten wanneer de lijn verlengd wordt tot het nabijgelegen Tessenderlo, waardoor de oude lijn van Tessenderlo naar Diest dicht zal kunnen en een lange omweg bespaard kan worden...

Eind juni startte opnieuw een groot bouwproject: de bouw van een nieuwe Buschtunnel tussen Aken en België. De nieuwe tunnel zal 711 meter lang worden en moet eind 2006 gereed zijn. Voor 50 miljoen euro wordt, buiten de tunnel, ook drie kilometer spoor herlegd. De oude tunnel stamde nog uit 1843 en beperkte de maximum snelheid tot 40 km/u. Straks kan er 160 gereden worden. Dat komt goed uit, want tegelijkertijd moet ook de HSL tussen Luik en de aansluiting op het bestaande spoor vlak vóór de tunnel gereed zijn.

- Stations: na het station van Langerbrugge wordt vermoedelijk ook het station van Ertvelde, aan dezelfde lijn, geclassificeerd als monument. Hiertoe zal dit reeds enige tijd leegstaande gebouw misschien met enige subsidie weer opgeknapt kunnen worden, wat wel nodig is. De stations aan de voormalige spoorlijn van de GT (Gent – Terneuzen), later NMBS-lijn 55, zijn van een behoorlijk afwijkende bouwstijl. Overigens wordt overwogen naast het stationsgebouw van Ertvelde ook de oude goederenkoer, inclusief zijsporen, kasseien en rolbareel (rollende afsluiting), te behouden. Een uitstekende en doordachte keuze met inzicht in de historie van de lokaalspoorwegen in België. Een dergelijke historische scène is immers nog maar moeilijk te vinden.

- Nevenactiviteiten NMBS: ook de NMBS is eindelijk zijn stukgoeddivisie kwijt. Eind juni werd ABX verkocht aan de Britse investeringsmaatschappij 3i. Voorwaarde is nog wel dat de EU het bestaande herstructureringsprogramma voor het verlieslijdende ABX goedkeurt. Als alles doorgaat, zal het bedrijf nog minstens vier jaar zijn hoofdzetel in België houden.

Verder stapte de NMBS ook uit het Noordzeeterminalconglomeraat, waarin het een aandeel van 33 procent had. In tegenstelling tot ABX logistics gaat het goed met het bedrijf Noordzeeterminal, maar het is blijkbaar op korte termijn voordeliger om er nu uit te stappen. De opbrengst is 50 miljoen euro en dat kan in deze tijd van hoge investeringen natuurlijk goed gebruikt worden.

- Op 30 juli was opnieuw een G 2000 in België voor het regelen van de toelating. De loc, opnieuw een fabrieksnieuwe die nog eigendom was van Vossloh, reed tussen Gent en Brugge.

- Opnieuw heeft de NMBS aangegeven het spoorboekje niet meer te willen uitgeven, ditmaal na de komende uitgave. Ondanks dat het spoorboekje nog steeds het best verkopende boek in België is, kost het uitgeven ervan meer dan het opbrengt.

DUITSLAND

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Op 13.6.2005 werd in het station Papestrasse de Ringbahnhal officieel geopend. Binnenkort stoppen op dit station (met wel heel brede perrons) ook de Fern- en Regional treinen. Volgens een mededeling van de aanwezige DB directeur krijgt dit station in 2006 een andere naam: Berlin Südkreuz.

Het zogenaamde Nordkreuz, het sporencomplex nabij de stations Gesundbrunnen en Bornholmer Straße nadert zijn voltooiing. Overigens is het niet een echt kruis zoals Ostkreuz, Westkreuz en het nieuwe Hauptbahnhof, maar de treinen maken wel t.o.v. elkaar kruisende bewegingen. Ten oosten van station Gesundbrunnen is een sporendriehoek aangelegd met ongelijkvloerse kruisingen tussen de toekomstige hoofdsporen en de S-bahnsporen. Station Gesundbrunnen krijgt er drie eilandperrons bij voor de treinen naar het nieuwe Hauptbahnhof. Vanaf de oude vakwerkbrug over het emplacement heb je een goed zicht op de sporendriehoek. Aan de kant van de Bornholmer Straße en aan de oostkant van de driehoek zijn ook viaducten over de sporen aangelegd zodat straks treinen in deze driehoek vanaf alle kanten goed te fotograferen zijn.

Ook over de naam van het Lehrter Bahnhof valt weer eens te berichten. Bij de opening van het Fernbahn gedeelte wordt de nieuwe naam: Berlin Hauptbahnhof. Men is nu bezig met de vier hoektorens van het centrale gebouw. Vier van de zes sporen op het viaduct zijn nu in dienst. De S-bahn stopt er al aan het noordelijke perron. De naamborden die reeds staan op de nog niet in dienst zijnde perrons van de hoofdsporen geven alleen de naam "Berlin Hauptbahnhof" aan, dus geen dubbele naam met "Lehrter Bahnhof" erbij. Het is de bedoeling dat alles met de WK Voetbal volgens jaar in dienst is. Nog even flink aanpoten dus.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Eind juli 2005 werd het eerste nieuwe tweesysteem treinstel 474.104 afgeleverd voor de lijn naar Stade (zie ook HOV/RN 559).

De spoorlijn Rathenow – Brandenburg is op 27 juni 2005 weer in dienst gesteld. De max. snelheid is verhoogd tot 80 km/u. Diverse overwegen zijn opgeheven en andere overwegen hebben een betere beveiliging gekregen. Dit was altijd het probleem bij dit soort lijnen: De treinen reden langzaam en moesten zelf inhouden bij onbeveiligde overwegen. Dan helpen ook de moderne GTW 2/6-stellen niet. De auto's en bussen op de parallel liggende wegen reden altijd een stuk sneller. De buiten dienst gestelde lijnen Neustadt (Dosse) – Rathenow en Brandenburg – Belzig leden hier ook aan. Hopelijk gaat het met de heropende spoorlijn nu wat beter.

Twee Belgische parlementsleden (één Vlaming en één Waal) zijn samen met de voorlaatste NMBS-directeur Vink benoemd om belangrijke Europese spoorverbindingen leven in te blazen. De eerste is een wat vreemde (hoe kan het ook anders!): namelijk Berlijn – Sicilië!

Korte reisimpressie van de Regentalbahn

Onder de commerciële naam Oberpfalzbahn wordt (o.a.) de dienst van Cham naar Fürth im Wald en Lam uitgevoerd. In Fürth kan overgestapt worden naar het 14 km verderop gelegen Domazlice. De Tsjechische spoorwegen zetten hiervoor een motorrijtuig serie 810 in. De Oberpfalzbahn is een toonbeeld van een moderne lokaaltrain. De dienst wordt gereden met comfortabele Regio-Shuttles, met eenmansbediening en kaartjesautomaten. Zowel van binnen als buiten is dit materieel zeer geruisloos. Buiten hoor je op enkele honderden meters afstand niet eens dat er een trein voorbijkomt. De trajecten ademen nog een prachtige Kleinbahnsfeer uit, maar de stationnetjes zijn helemaal gemoderniseerd. Het zijn identieke light-rail haltes met een verhoogd perron, een naambord en een wachhuisje. Stationsgebouwen zijn buiten gebruik of verkocht. Normaal wordt om de twee uur gereden.

Korte reisimpressie van de Regiobahn Kassel

De Regiobahn Kassel is het voorbeeld voor de RandstadRail-voertuigen. Vanuit Kassel Hbf wordt een uurdienst met enkele stellen gereden tot Hofgeismar Hümme. Tussendoor

wordt elke twee uur met koppelstellen gereden tot Warburg. In de stad komen ze nog niet. De diensten worden gereden met de tweesysteem-stellen serie 700. De trams rijden lekker en soepel, ook bij 100 km/u, zowel in de kopbakken als de middenbak. Alleen als ze snel door een krappe boog gaan, voelt het een beetje schokkerig aan. Enige minpunt zijn de relatief lange stationnementen. Eerst schuiven er treeplanken uit, daarna gaan de deuren open (en omgekeerd). Die treeplanken schuiven zo'n 30 cm uit om de ruimte tot de perrons te overbruggen. Alleen Kassel Hbf heeft hoge perrons en stap je dus bij het instappen naar beneden. Als er een rolstoeler mee wil, klapt de bestuurder een scharnierend platform uit de vloer bij de deuren. De ruimte tussen de deurpartijen van de kopbakken is geschikt voor het opstellen van rolstoelen, kinderwagens, fietsen, e.d. De trams zijn op knikhogte 2,65 m breed. Op lagevloerhoogte zijn ze 2,41 breed, verschil 24 cm. Merkwaardigerwijs worden in Den Haag de nieuwe perronbanden op 1,40 m uit hart spoor geplaatst. Dit levert een spleetbreedte van bijna 20 cm op. Dit moet toch overbrugd worden met uitschuiftreden of iets dergelijks. Bij de HTM zegt men dat dit wordt gedaan met het oog op mogelijke toekomstige trams die op vloerhoogte wel 2,65 m breed zijn. Dan hoeft men later de haltes niet nog eens aan te passen.

Korte reisimpressie: Deutsches Technik Museum Berlin

Hier werd de luchtvaart- en scheepvaartafdeling geopend. Op de scheepvaartafdeling bleek dat rails in deze sector een grotere rol hebben gespeeld - en nog spelen - dan je zou denken. Langs het oude Finowkanaal bij Eberswalde ten noorden van Berlijn lag aan beide zijden een spoorbaan waarop zogenaamde "Tredellokomotiven" (zeg maar trekshuitlocomotiefjes) dienst deden. Deze elektrische locjes trokken de schepen door de sluizentrap in het kanaal (12 sluizen vlak achter elkaar). Iets dergelijks gebeurt dagelijks langs het Panamakanaal. Een model van een deel van de sluizentrap in het Finowkanaal met spoortjes erlangs is in het museum te bewonderen. Een bijzondere vorm van "Tredellok" is er een met aan de ene kant dubbelflenswielen op een rail en aan de andere kant brede, vlakke wielen met een rubber vlak die over een balk rijden, kennelijk met de bedoeling meer adhesie te verkrijgen. Een voorbeeld van zo'n merkwaardig uitzienend lokje staat ook in het museum. Een ander voorbeeld is het hellend vlak in de Elbing-Oberländisches Kanal in het huidige Polen bij Buczyniec (Buchwalde) waarbij de boot op een soort spoorwagen komt te liggen, die over rails over de helling naar het hoger resp. lager gelegen deel van het kanaal rijdt. Daar komt de boot weer in het water te liggen. Ook hiervan is een model in het museum opgesteld. In Groot Brittannië zijn ook van dit soort constructies (geweest) en daar worden ze "marine railways" genoemd. Overigens, bij het Hellend Vlak van Ronquières in België varen de schepen in een waterbak die over rails de helling op en neer gaat.

FRANKRIJK

SNCF

Materieel

• Elektrische locomotieven: afgeleverd werden de 27000-en tot en met de 27147.

Afgevoerd sinds onze laatste opgave werden de 1110, 8760, 8783, 9274, 16513, 16516, 16518, 16521, 16534, 16584, 16590, 16648, 16653, 16737, 16743, 25101, 25119 en 25235. Onder hen twee bijzondere gevallen. Ten eerste natuurlijk de 1110, de laatste representant van deze met voorsprong oudste locserie van de SNCF. Deze elektrische rangeerlocomotieven werden in de laatste jaren teruggetrokken vanwege hun hoge defectenstand en ouderdom. De 1110 was dus de laatste, waarmee de serie uit de boeken

verdwenen is. De 9274 is de tweede bijzonderheid: deze loc haalde ooit het nieuws omdat hij als eerste SNCF eloc de 'magische' grens van 10 miljoen treinkilometers behaalde. Met het afvoeren van bovengenoemde 16500-en komt er een einde aan de inzet van deze locs voor Île de France en tevens voor de inzet voor FRET vanuit Lens. Er resteren nog slechts vier 16500-en voor FRET: de 16655, 16713, 16726 en 16750. Deze vier rijden, vanuit de stelplaats van Thionville, staaltreinen tussen Hagondange en Esch. De 20201 werd (ongetwijfeld zeer tijdelijk) weer opgenomen in het bestand.

Aangepast en vernummerd in de serie 36300 werden de laatste twee 36200-en: 36247 en 36249 (36347 en 36349). Begin juli werd de 27301, nog steeds niet 'af' bestickerd maar wel met nummers, overgebracht naar het Siemens-testcentrum te Wildenrath-Wegberg. Hier reed de loc, dikwijls met de daar ook weer aanwezige 47001, proefritten. Op 2 augustus werden beide SNCF-locomotieven door de 753 001 (ex 217 001) naar Apach gesleept. Ondertussen is de serie 37000 eindelijk toegelaten op het net van de DB! Vanaf juli rijden ze voor instructie vrij willekeurig in de grensoverschrijdende goederdienst. Hiermee kunnen ze eindelijk wat kilometers gaan compenseren voor de DB-serie 185, die al twee jaar in Frankrijk ingezet wordt. De Prima's komen overigens tot in Aken West en dus vlakbij de Nederlandse grens.

Opnieuw brandde een 15000 goeddeels uit: ditmaal de 15006 te Chalons en Champagne, waar de loc net los was aangekomen uit St. Dizier. De schade is vergelijkbaar met de 15033, die na zijn brand moest worden gesloopt. Ook de 25247 raakte zwaar beschadigd na een brand, en wel voor een trein nabij Chambéry op 22 juli. Om wat voor reden dan ook (bovenleidingspanning lijkt het meest waarschijnlijk) werd nauwelijks ingegrepen door de brandweer en brandde de loc grotendeels uit. Ook deze zal vermoedelijk afgeschreven worden.

De 36061-36060 zullen vermoedelijk niet, zoals de 36300-en, worden aangepast voor multiple rijden en tevens niet voorzien worden van het systeem SAFI wat voor de Modelohr-treinen gebruikt wordt. Mogelijk zullen ze dan ook niet genummerd worden in de serie 36300, maar in 36100 of (opnieuw) 36200...

Inmiddels is men begonnen met het slopen van de rijen afgevoerde CC 6500-en.

• Diesellocomotieven: afgevoerd sinds onze laatste opgave werden de 63189, 63578, 63601, 63648, 63725, 63734, 63776, 63941, 65506 (!) en 66162. De afvoer van de 65506 is natuurlijk bijzonder, omdat de Dakota's serie 65500 al jaren niks doen. De reden is dat de 65506 verkocht is, aan het spoorwegmuseum van Mohon.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66216 en 69216, 66222 in 69222, 66236 in 69236, 66271 in 69271, 66432 in 66932, 66436 in 69436, 66481 in 69481 en 66485 en 69485. Eerder werd het bestaan gemeld van de 69160, 69162 en 69177, dit berustte op een misverstand: zij zijn nog niet geremotoriseerd en rijden dus nog onder hun oude nummer. Voor wat betreft de 66000-en is het de bedoeling in eerste instantie dertig locs om te bouwen.

De op 2 juni in Chaumont door brand beschadigde 72147 is naar de centrale werkplaats van Quarte Mares gesleept in afwachting van beslissing tot afvoer of herstel. En of alle branden in elektrische locomotieven en dubbeldekkers als niet genoeg waren, de 72080 voegde zich op 9 augustus is het rijtje na een brand te Longueville.

• Treinstellen: afgeleverd werden de nieuwe TER 2N-NG Z 24500 tot en met de Z 24567/24568 en Z 26500 tot en met de Z 26531/26532 (waarmee deze laatste opnieuw het eerste vijfwagenstel is na het uitbranden van de 26503/26504) en Z AGC tot en met de Z 265515/26516. De hybride B

81500 telt inmiddels 30 telgen (tot en met de B 81559/81560). De X AGC werd afgeleverd tot en met de X 76579/76580. Tenslotte zijn met de aflevering van de 276 inmiddels 76 TGV Duplexen in gebruik.

Afgevoerd werden de Caravelles X4313, X4363, X4386, X4393, X4426, X4561, X4563, X4580, X4594 en X4715.

Opnieuw een bestelling TER 2N-NG: er werden 22 driedelige treinstellen (serie X 24500 dus) en zes vierdelige (serie X 26500 dus) bijbesteld. Voor een bedrag van 130 miljoen euro zullen de drietjes worden geleverd aan de regio's Rhône-Alpes (6), Lotharingen (6) en Nord-Pas-de-Calais (10). In 2006 komt het eerste stel in gebruik, aansluitend op de bestaande serie. De zes viertjes gaan allen rijden in de TER-regio Picardie. De huidige bestelling telt nu reeds 417 rijtuigen, verdeeld over drie- (Z 24500), vier- en vijfdelige (Z 26500) treinstellen. SNCF heeft nog de mogelijkheid tot het verzilveren van opties tot een totaal van 629 rijtuigen.

Ook een nieuwe TGV order: voor 550 miljoen Euro bouwt Alstom 28 eenheden TGV Duplex en acht motorwagens. De 28 Duplexen zullen gaan bestaan uit 24 volledige treinstellen en vier stellen zonder motorwagens. Al eerder werden zeven complete treinstellen bijbesteld bovenop de 82 (201-282) nu in aflevering zijnde stellen en deze bestelling is de invulling van de laatste optie van de lopende productielijn. De acht motorwagens zijn bestemd voor de TGV Est en is deel van een in 2003 gedane bestelling van 30 motorwagens en 31 bijkomende als optie (waarvan nu dus de eerste acht besteld zijn). Ze zullen ongetwijfeld worden gecombineerd met TGV-R tussenrijtuigen, waarbij de daar dan weer vrijkomende motorrijtuigen gebruikt gaan worden voor de genoemde vier dubbeldeksstammen zonder motorrijtuigen. Vijftien andere TGV-R stammen zouden al op die manier doorgeschoven worden. Om het samen te vatten: de huidige bestellingen zullen uiteindelijk leiden tot 117 volledig nieuw gebouwde TGV Duplexen, negentien Duplexen met voormalige Réseau-motorwagens en evenzoveel voormalige TGV-R stammen met nieuwe motorwagens voor de LGV Est. Het gaat dus ook ten koste van 19 originele Réseau stellen.

In juni vertrok de eerste onlangs afgevoerde RTG Turbotrein naar zijn nieuwe eigenaar, de Iranese spoorwegmaatschappij EVU Raja. Zij rijden al lange tijd met identieke turbostellen en hebben onlangs enkele SNCF-stellen gekocht.

- Rijtuigen: de enige tijd geleden aangekondigde vernieuwing van een aantal corail-stammen is begonnen. Uiteindelijk zullen 48 trekduwstammen worden geformeerd, waartoe evenzoveel rijtuigen (B6Du) tot stuurstand (B7dux) worden omgebouwd. De nieuwe trekduwtreinen gaan rijden voor DTPRT in de TER-regio's Alsace (10), Bourgogne (11), Franche Comté (4), PACA (9) en Rhône-Alpes (14). Voor deze treinen zullen 17 7200-en, 25 22200-en en 10 26000-en worden aangepast voor trekduwverkeer. De eerste stam moet in april in dienst en een jaar later moet alles klaar zijn.

- Concurrentie. Zoals reeds in onze juni-aflevering gemeld, is de open Franse spoormarkt een feit. Op 13 juni reed Connex Cargo Logistics (CCL) als eerste commerciële en volledig onafhankelijke 'derde' zijn eerste trein: een kalktrein tussen Dugny-sûr-Meuse en het Duitse Völklingen, overigens in opdracht van de Belgische firma Lhoist. Het contract is afgesloten met een looptijd van vijf jaar en geschiedt in samenwerking met CFTA Cargo. Dit is opmerkelijker dan in eerste instantie zou blijken uit de publicaties, want CFTA Cargo is wel degelijk een commercieel (Frans) bedrijf. Tot dusver heeft het zich afzijdig gehouden van concurrentie met de SNCF door alleen reizigers- en goederentreinen te rijden op door de SNCF afgestoten lijnen, maar het is de vraag wat deze nieuwe situatie voor een invloed zal hebben op de relatie tussen beide partijen. CFTA levert materieel en personeel voor de dienst.

De allereerste trein van Connex werd, net als indertijd in België, opgehouden door (tweehonderd) medewerkers van de SNCF. Tweehonderd politieagenten hadden veel moeite de blokkade op te heffen. De argumenten van de betogers waren ook al dezelfde als in België: de nieuwe vervoerder zou aan loondumping doen en de machinisten zouden niet goed genoeg opgeleid zijn, waardoor de veiligheid in het gedrang zou komen.

Eind juli won Connex een tweede contract voor grensoverschrijdend goederenvervoer met Frankrijk. In samenwerking met de Bayerische CargoBahn (BCB) en opnieuw onder de vlag van CFTA Cargo zullen voor de Noorse papierverwerker Norske Skog en Spedition Eurorail papiertreinen gaan rijden tussen Golbey en Offenburg (D). De eerste trein moet dit najaar gaan rijden en begin 2006 moeten vijf treinen per week gaan rijden. Ook hier zal het in beide landen toegelaten type G 1206 ingezet worden.

- Goederenvervoer: het tot nu toe vrij succesvolle Modelohr systeem tussen Frankrijk (Aiton) en het Italiaanse Orbassano (met BB 36300-en) zal verder worden uitgebreid. Als eerste komt er een verbinding tussen Perpignan en Luxemburg. Verder wil het Franse bedrijf Lohr Industrie dat achter het systeem zit enkele binnenlandse verbindingen in Duitsland en tussen Duitsland en Oostenrijk opzetten.

- Reizigersvervoer: opnieuw schrapt de SNCF enkele klassieke langeafstandsverbindingen met getrokken materieel. Het gaat om de vier rechtstreekse treinen Caen - Tours, twee Bordeaux - La Rochelle, twee Nantes - Quimper en twee Tours - Lyon.

ISRAËL

Na 7 jaar onderbreking rijden er weer treinen tussen Tel Aviv en Jerusalem. Deze laatste stad is voor het eerst weer per spoor bereikbaar.

LITOUEN

De Litouwse spoorwegen (LG) hebben 34 dieselelectrische locomotieven ter waarde van 120 miljoen Euro besteld bij Siemens met een optie op nog eens tien locomotieven. De locs zijn afgeleid van de Eurorunner, hebben een top van 120 km/h en zullen worden afgeleverd tussen 2007 en 2009.

PAKISTAN

Hier werden de laatste smalspoortrajecten omgespoord. Waarschijnlijk het einde van de stoom.

SAOUDI-ARABIË

Duizenden kilometers spoor staan op het programma, onder andere tussen Riyadh, Jeddah, Medina en Mekka. Jaren geleden gingen hier V-200-en van DB heen die speciaal voor de woestijn werden uitgerust.

ZWITSERLAND

Sinds 1974 staat bij het Technikum in Winterthur de elektrische lokomotief Ge 2/4 205 van de Rhätische Bahn. Inmiddels zijn de maatschappelijke verhoudingen danig gewijzigd. De Schweizerische Lokomotiv en Maschinenfabrik (SLM) en Brown Boveri & Cie (BBC) hebben hun activiteiten in Winterthur beëindigd, zodat de loc haar symboliek heeft verloren. Sinds januari 2005 heeft de **Club 1889** de conservering voor haar rekening genomen. Dat is het verwijderen van op sommige plaatsen aanwezige roest, wat dringend onder handen genomen diende te worden. Daar de loc museale waarde bezit, zal ze op termijn naar het Bahnmuseum in Bergün verhuizen. Door de lopende ontwikkelingen rondom dit project, drong de tijd zich op of de locomotief verrijdbaar of volledig bedrijfsvaardig gemaakt kon worden. Door het volledig dichtlassen van de lokkast,

daar de lok altijd buiten heeft gestaan, dient men een oplossing te vinden voor het openen van de huidige kast, wat op volledige nieuwbouw neer zal komen. De variant, die het meest in aanmerking komt, is dat de lok zijn eigen gewicht kan verplaatsen, wat voorspanritten op het net van de Rhätische Bahn mogelijk zal maken en een te realiseren werkende rollenbank in het museum met een open zijwand, om de werking aan het publiek te tonen, waarbij eveneens één van de frontdeuren geopend zal zijn.

De **GornergratBahn AG** wordt een dochteronderneming van de BVZ Holding AG, die reeds 75% van de aandelen van de MGB in haat bezit heeft.

Tussen Reichenbach en Frütigen bij Wengi heeft de **Lötschbergbahn** het nieuwe tracé langs LBT over een 700 meter lang traject in een betonnen plaat verlegd. In plaats van het gebruikelijke ballastbed, werden verschillende geluiddempende materialen gebruikt, om te testen welke als geluidarmst naar buiten zal gaan komen. Het dienstmaterieel krijgt eveneens de nieuwe kleuren zilvergrijs, blauw en groen. Als eerste verschenen de rangeerloos Tm 235 079 en 235 080. De rode en roze driehoek op de rijtuigen B NPZ 771 en 791, duidt erop dat ze geschikt zijn om in SBB pendeltreinen met stuurstandrijtuig te kunnen rijden. Tevens zijn ze uitgerust met kunststof remblokken. De proefritten met dubbeldeksrijtuigen van verschillende fabrikanten op de S-Bahn lijn 1 Fribourg – Thun zijn verplaatst naar de herfst. Dit materieel is nodig geworden, nadat de halte Bern Wankdorf een stijging te zien gaf van 18% meer reizigers.

Vanwege de uitbouw van de lokale weg tussen Caslano en Ponte Tresa is de spoorlijn gedoemd te verdwijnen. Tot 2007 bouwt de **Ferrovio Lugano Ponte Tresa** aan een 1205 meter lange tunnel. Ter hoogte van de provinciale weg in Caslano komt de nieuwe tunneluitgang, waarbij de overweg zal verdwijnen. In Ponte Tresa komt het nieuwe ondergrondse eindpunt in het dorpscentrum te liggen. In het station komt een opstelspoor en een doodlopend spoor richting richting Italië, dat de ter discussie staande verlenging richting Luino zonder problemen kan worden gerealiseerd. Tussen Magliasco en Caslano komt dubbelspoor om een kwartierdienst mogelijk te kunnen maken. Er bestaan plannen voor een nieuwe zijlijn richting Lugano Noord vanuit Bioggio-Molinazzo via Vedeggio en Manno/Gravesano naar de SBB halte Lamone-Cadempino. Gepland is eveneens een directe verbinding naar het stadscentrum van Lugano, het nieuwe busknooppunt Centro, waardoor vanwege het grote hoogteverschil de bediening van het SBB station niet meer mogelijk zal zijn.

Met de buitendienststelling van de BDeh 2/6 2032 van de **Matterhorn Gotthard Bahn** is dit het eerste moderne treinstel van de voormalige BVZ voortkomende uit de vernieuwing van de vijftiger en zestiger jaren. Door de aflevering van nieuwe shuttlestellen en Glacierexpress rijtuigen, dient met meerdere buitendienststellingen rekening te worden gehouden.

De BDe 4/4 motorrijtuigen serie 3000 van de **Montreux Berner Oberland Bahn** kennen een grote verscheidenheid aan kleuren. De BDe 4/4 3001 en 3002 hebben een helblauw witte kleur en staan reserve voor de dienst Lenk-Zweisimmen. De BDe 4/4 3004 en 3005 dragen donkerblauw crème kleur. De BDe 3006 kreeg onlangs een geheel donkerblauwe kleur en wordt uitsluitend als dienstmotorwagen ingezet, terwijl de BDe 4/4 3003 buiten dienst staat.

De gewelven van het Farbtobelviadukt in de lijn Chur-Arosa van de **Rhätische Bahn** ten oosten van Peist is door druklagen van het gebergte zodanig beschadigd, dat ze wordt vervangen door nieuwbouw. De nieuwe brug zal aan de dalszijde van de oude brug worden gebouwd, die zal blijven liggen. Vanwege werking in de bergwand zal het Val Tasnaviadukt, tussen Ardez en Ftan, door een nieuw via-

dukt worden vervangen.

Over de blauwe krokodil (dus niet de parse..), met recla-meteksten, is in diverse media al veel geschreven, maar het blijft een ongeloofwaardige zaak, dat de RhB op deze manier met de historische waarde van haar materieel omgaat.

De noodrem in de rijtuigen zal door meldpunten worden vervangen, waarmee men contact met de machinist kan opnemen. Bij de vacuümrem is een noodremoverbrugging niet mogelijk. Herkenbaar aan een oranje driehoek. In de rijtuigen, waar het treinpersoneel wel de mogelijkheid heeft, zijn deze herkenbaar aan een blauwe driehoek. De beide ketelwagens Z 8185 en 8186 zijn omgebouwd als waterketelwagen beschikkend over een persluchtinstallatie om tunnelafwateringen te kunnen spoelen. Ze dragen de nummers Xak 9379 en 9380.

Het **Regionalverkehr Mittelland** heeft na een proefrit Interlaken-Zweisimmen-Spiez het eerste van vijf jumborijtuigen begin juni in dienst gesteld. De kleurstelling is rood met een witte streep langs de dakrand, die iets lager is dan bij de NPZ treinstellen. Het aantal zitplaatsen stijgt van 80 naar 130.

De **Schweizerische Bundesbahn** bouwt in Biel het voormalige postperron om voor gebruik als reizigersperron. Het eerste spoor komt in december in dienst.

Op de Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist zal de ETCS L2 beveiliging in drie fasen in dienst worden gesteld. Streefdatum 9 december 2007.

Op het grondgebied van de vroegere goederenloods bij het Elsasser station in Basel is een nieuw kantoor verrezen, dat voor tweederde als het nieuwe hoofdkantoor van SBB Cargo wordt gebruikt.

Station Sargans zal de komende jaren worden gemoderniseerd en verkleind voor een bedrag van 60 miljoen Zw.Fr. Dit houdt in, dat een derde van de wissels en de meeste zijsporen zullen verdwijnen. Er worden slankere wissels in de hoofdsporen gebouwd en de beveiliging zal worden bediend vanuit Chur. De perrons krijgen een instaphoogte van 55 cm. De IC Zürich – Chur zal in Sargans gaan halteren.

De S-Bahnlok Re 4/4 450 060 heeft blauwe bagagedeuren gekregen, net als bij een drietal dubbeldeksrijtuigen. De kleurstelling oogt rustiger na het verdwijnen van de gele kleur op de deurpartijen. Het materieel ondergaat een zogenaamde midlife revisie.

De nog niet afgeleverde Re 4/4 484 005 reed in juni samen met DB 189 013 proefritten op de Betuwelijn. Deze vonden wegens stoorstromen geen doorgang.

De nieuwe dienstregeling, die nu een half jaar geldt, werd door het publiek doorgaans als positief beoordeeld. De nieuwe IC-trein Zürich – Chur v.v. in aansluiting op en van de Bernina-express en Engadin Star worden door een motorrijtuig RBe 540 in plaats van een Re 4/4 II gereden. Verdere samenstelling 1A EW IV, 3Bpm umbau en 1 D EW II.

De Deutsche Bahn klaagt over het lage economisch rendement van haar ICE-T verbindingen van Stuttgart naar Zürich. Overwogen wordt om de ICN treinstellen in te zetten, die overigens door het EBA toegelaten dienen te worden tot het Duitse spoorwegnet..

De door de **SüdOstBahn** bestelde FLIRT treinstellen zullen één instapdeur per rijtuig krijgen, in tegenstelling tot de treinstellen bij de SBB. De eerste klas zal met een glaswand worden gescheiden en krijgt een 1+2 opstelling. Het eerste treinstel zal in 2007 worden afgeleverd.

Het historische treinstel van de **Schynige Platte Bahn**, lokomotief He 2/2 12, bouwjaar 1913, en de twee open rijtuigen B 3 (ex WAB) en B 7, uit de jaren 1893 en 1924, werden met behulp van de provinciale monumentencommissie in het depôt Wilderswill in de oude toestand gerestaureerd. Inzet in de zomer bij mooi weer!

Eind mei nam de **Zentralbahn** het gemoderniseerde station Sarnen in gebruik. De modernisering omvat tevens een vernieuwd busstation, zijperrons met onderdoorgang en een gesaneerd emplacement. De SPATZ treinstellen zijn door de fabrikant afgeleverd. Ondanks de toestemming van het BAV kunnen ze nog niet in dubbeltractie rijden.

Stichting "Haags Bus Museum"

De Savornin Lohmanlaan 479, 2566 AL Den Haag, tel. 070-3236623

De afgelopen jaren is het fotoaanbod in het "Haags Openbaar Vervoer Museum" sterk toegenomen. Met name op het gebied van zwart/wit-foto's van de Blauwe Tram, die op het formaat 10/15 cm en 13/18 cm verkrijgbaar zijn, blijkt in een grote behoefte te worden voorzien. Om de vele verschillende afdrucken die in huis zijn ook daadwerkelijk tegelijkertijd aan te kunnen bieden, zodat de koper een optimale keus kan maken, is besloten een aantal thema-verkoopmiddagen te organiseren, dit op basis van onderstaand schema:

28 augustus: HTM-PCC: Foto's uit de periode 1957 tot 1993. Zwart/wit en kleur in de formaten 10/15 en 13/18 cm. Op deze dag wordt in het museum de jaarlijkse PCC-dag gehouden.

10 en 11 september: Blauwe Tram (inclusief NZH bus). Foto's uit de periode 1957 tot 1961. Ook werkmaterieel. Zwart/wit in de formaten 10/15 en 13/18 cm. 10 september is Open Monumentendag.

2 oktober: Bus: Foto's uit de periode 1956 tot heden van vrijwel alle bestaande en niet meer bestaande Nederlandse ov-bedrijven. Zwart/wit en kleur in de formaten 10/15 en 13/18 cm.

30 oktober: HTM-tram: Klassiek trammaterieel stads- en buitenlijnen alsmede werkmaterieel, periode 1956/1965. Zwart/wit in de formaten 10/15 en 13/18 cm.

Prijzen: Kleur 10/15 cm: 0,65; kleur 13/18: 1,00; z/w 10/15: 0,90; z/w 13/18: 1,00. Bij aankoop van meer dan 10 foto's gelden kortingsprijzen. Per negatief is een beperkt aantal afdrucken gemaakt. Op is op!! Verkoop vindt plaats op spoor 4 in de remise Frans Halsstraat, Parallelweg 224 te Den Haag, op zondagmiddagen van 13:00 tot 17:00 uur. Naast bovenvermelde data is het HOVM elke zondag geopend tot en met 30 oktober 2005. Er is dan een gemengd foto-aanbod verkrijgbaar. Op 30 oktober 2005 wordt extra korting gegeven op de aangeboden foto's.

Op bovenstaande data zijn tevens busmodellen schaal 1:43 te zien en te koop van o.a. HTM, RET, NZH, BBA, NS, Cito-sa, WSM etc.

Voorts worden ter verkoop aangeboden vele zaken op tram- en busgebied zoals (zeer oude) dienstregelingen, halteborden, boeken, tijdschriften, historische vervoerbewijzen, busmodellen, pet- en uniformemblem, stempels, couponrommels, kniptangen, oude ansichtkaarten, Beckson-kaartapparaten, routekartons, wagensleutels etc. etc. Heeft u nog vragen dan kunt u bellen met Peter Nijbakker, 079-3419853. U kunt hem ook bellen als u iets te verkopen heeft.

Zojuist is verschenen een **bouwplaat** van de laatste stoomlok van de NS, de 3737. Door de ruime schaal (1:50) is hij geschikt voor iedereen vanaf ong. 12 jaar; de vele getekende details maken hem erg aantrekkelijk. Met wat (acryl) vernis krijg je de fraaie glans van het origineel. Prijs € 9,50.

De al bestaande kinder-bouwplaat van een stoomlok van de RTM (waarvan de restauratie in het rijdend museum in Ouddorp nu vrijwel voltooid is) is nu ook een set van RTM rollend materieel toegevoegd - een personenrijtuig en een goederenwagon. Prijs € 6,50. Bestellen via website www.zeistbouwplaten.nl, of met een briefje aan Zeist Bouwplaten, Godfr. van Seijstln 46, 3703 BT Zeist.

Stoomtrein Goes-Borsele

De Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) heeft een nieuw rijtuig aan haar collectie toegevoegd. Het gaat om een Saksisch 3e klasse couperijtuig uit ca. 1910, waarvan de afmetingen nagenoeg gelijk zijn aan de Nederlandse coupérijtuigen van het type C10c rijtuigen met remmershuisje. Bij de restauratie zal het rijtuig dan ook opgebouwd worden als reconstructie van een C10c.

Het transport van het rijtuig uit Chemnitz (D) naar Goes zal naar verwachting in het najaar plaatsvinden. De SGB wil het rijtuig op termijn gaan gebruiken in de samen te stellen binnenlandse trein met houten (coupé)rijtuigen. Een foto van het rijtuig is te vinden op: <http://www.MartijnHaman.nl>

Om in de toekomst een complete stam houten coupe materieel op de baan te kunnen brengen zoekt de SGB nog naar aanvullende vierassige (Pruisische) couperijtuigen die tot NS rijtuigen verbouwd kunnen worden. Mogelijk dat er in het (voormalige) Oostblok nog iets te vinden is. Duidelijke tips zijn welkom op sgb@home.nl

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Tot en met de jaren '50 waren stoomlocomotieven actief in Nederland. Echter vanaf de jaren '20 zijn de Nederlandse Spoorwegen reeds begonnen met de ontwikkeling van diesel locomotieven voor rangeerwerkzaamheden. Toen in de jaren '50-'60 de stoomtractie verdween werden ook diesel treinstellen ontwikkeld om delen van de reizigersdienst over te nemen, onder andere op de Miljoenenlijn. Om ook ons nostalgische dieselmaterieel eens in het zonnetje te zetten zal de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij op zondag 25 september a.s. een 'Dieseldag' organiseren.

Tijdens 'Dieseldag' worden de ZLSM-sporen overgenomen door dieseltractie. Een ruime variëteit aan dieselmaterieel verzorgt een intensieve dienstregeling op de trajecten Simpelveld - Schin op Geul, Simpelveld - Kerkrade en Simpelveld - Vetschau en staat ter bezichtiging te station Simpelveld. Naast de eigen Schienenbus - het historische Duitse dieseltreinstel dat in de jaren '50 de verbinding Aken-Maastricht onderhield - worden voor deze dag een aantal gastlocomotieven en dieseltreinstellen welkom ghrheten op de Miljoenenlijn.

Vanuit Haarlem komt het Plan-U treinstel (DE-3) van de HIJSM (Haarlem IJmuidense Spoorweg Maatschappij), een oude bekende op de Miljoenenlijn van de bedevaartsritten naar Eys-Wittem. Ook zal de "Blauwe Engel" (DE-2) van de HSA (Historisch Streekvervoer Achterhoek) helemaal naar Simpelveld komen, om als vanouds reizigers over de Miljoenenlijn te vervoeren. Verder zal de moderne Talent van DB Regio aanwezig zijn, die tegenwoordig de diensten van Heerlen naar Aken verzorgt. Tenslotte zullen ook nog twee grote diesel locomotieven van het type 6400 en 2200 afreizen naar het zuiden.

ZLSM zelf zal tijdens 'dieseldag' alle eigen diesel locomotieven presenteren. De uitgebreide collectie bestaat uit de "Lommaert" (type Köf II), de "Conrad" en "Spaniol" (beiden type Köf III), de machtige 700 pk sterke Esslingen EH 244, de van Laura Metaal afkomstige Deutz "Laura" (type KS 55 B), de Locomotor 248 "Sik" en de rangeerloc 639 "Hippel".

Bezoekers van 'Dieseldag' kunnen met de speciale dagkaart gebruik maken van al het treinverkeer op de trajecten van ZLSM. Deze dagkaart geeft tevens toegang tot het station en emplacement te Simpelveld. Een dagkaart kost slechts € 8,00 p.p. vanaf 13 jaar en kinderen van 5 t/m 12 jaar € 4,00 p.p. Het station van Simpelveld is dit weekend niet toegankelijk zonder toegangskaart.

Op het moment dat het diverse dieselmaterieel niet in de dienstregeling ingezet wordt, zal het te bewonderen zijn op station Simpelveld. Indien de 'meester' toestemming geeft, mag u een kijkje nemen vanaf de werkplek van de machi-

nist. Verder kunt u op het station genieten van de vele rangeerbewegingen, met en zonder goederenwagens, die te station Simpelveld door het historisch dieselmaterieel uitgevoerd worden. Tevens worden er diverse foto-opstellingen gemaakt.

Maar er is meer te doen op station Simpelveld! De liefhebbers van dieseltechniek kunnen hun hart ophalen. Museum Industriën uit Kerkrade zal een kleine collectie van haar dieselmachines te station Simpelveld tentoonstellen. Verder zijn er diverse historische trekkers van de vereniging Historische Landbouw Middelen en staat een 'oude' vrachtwagen opgesteld ter bezichtiging.

Aangezien er een uitgebreide dienstregeling wordt gereden met diverse dieseltreinen zullen de wachttijden op de verschillende stations zeer beperkt blijven.

Het station Simpelveld is geopend vanaf 10.00 uur tot 18.00 uur. De dienstregeling die tijdens de dieseldag wordt verzorgd zal vanaf begin september op de internetsite www.miljoenenlijn.nl te vinden zijn.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Wie dacht dat de onlangs weer bruin geschilderde dieselloco 2530 uniek was, komt bedrogen uit.

In het World Railways Today jaarboek 2005 staan twee kleine foto's van een ons wel heel bekende locomotief. Na wat verder onderzoek op internet blijkt Alsthom in 1963 maar liefst 25 Bo-Bo locomotieven class 800 geleverd te hebben aan de Administracion de Ferrocarriles del Estado (Uruguay State Railways). Hiervan zouden er nu nog 19 in dienst zijn, deels inmiddels met een andere dieselmotor. Voor foto's kijk op:

<http://img213.imageshack.us/img213/2096/8168kj.jpg>

<http://img213.imageshack.us/img213/8411/8123fb.jpg>

Nog meer info:

<http://uruglocos.50megs.com/>>

http://www.alaf.int.ar/sitio/notas_revista/2003/nota11.htm

(Bron: OVL, met dank aan Richard Krol)

BOEKEN

Naast het spoor is de titel van een nieuw boek van uitgeverij Aprilis; auteur is Rob Dragt. Dit boek bevat foto's (vanaf de jaren '80 tot heden) en informatie over het hijsen, berging, hersporen en over de weg transporteren van Nederlandse nieuwe of afgedankte treinstellen en locomotieven en voornamelijk Amsterdamse trams. De recente verhuizing van het materieel van het spoorwegmuseum vormt een apart hoofdstuk. Verder hoofdstukken over de NedTrain hersporingsdienst, spoorwegkranen en weg-railvoertuigen (Unimogs e.d.). Dat de berging van de ICM, die op 30 november 1992 bij Hoofddorp ontspoorde, kon beginnen toen de tientallen gewonden waren afgevoerd, mag dan zo zijn; dat er bij dit ongeval ook vijf doden te betreuren waren, lezen wij helemaal niet. Van de twee ongevallenkranen van NS is alleen beeldmateriaal van het enige bewaarde exemplaar, dat er wat ontredder bij staat te Apeldoorn. In de beschrijving missen we relevante informatie als bouwjaar, hefvermogen, jaar van buitendienststelling e.d. Even "ongevallenkraan" intypen op Google en je hebt het antwoord. Van de genoemde opvolger, de niet zo succesvolle gele rail/wegkraan, is helemaal geen foto te zien. Van de Haagse PCC-car in de takels (blz. 19) zou ook best gezegd mogen worden dat het om de 1227 gaat. Het boek toont slechts een greep; aardig om eens te bekijken en door te lezen maar kan niet gezien worden als een gedegen standaardwerk over genoemde onderwerpen. 116 pagina's, 400 foto's in kleur, formaat 24 X 28 cm, € 34,50. ISBN 90 5994 086-5.

Die Baureihe V 100 (Uitgave Eisenbah Kurier) Grosze en Högemann maakten een gigantische pil over deze zeer succesvolle DB-dieselloco-serie voor neven- en goederendiensten. Er werden er tussen 1958 en 1966 745 stuks gebouwd. Nog maar weinig zijn er bij de DB: veel gingen naar het buitenland en particuliere spoorwegen. Er is een bijna complete lijst van de "Beheimatung" opgenomen. De bouw en ontwikkeling krijgen aandacht alsmede de inzet in het buitenland (al of niet verhuurd of verkocht). Zelfs Afrika, Azië en het nabije Oosten komen aan de orde. Het boek telt zo'n 100 kleuren- en 500 zwart/wit-foto's, heeft 440 bladzijden in A4 formaat. Het kost € 45,50 en is te bestellen onder nummer 104. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

Lokomotivbau in Karlsruhe (Uitgave Eisenbah Kurier) Iedereen kent Krupp, Borsig of Henschel maar Emil Kessler als locomotievenfabriek is iets uit een ver verleden. Van 1837 tot 1938 was de fabriek, die nogal wat naamswisselingen heeft gekend, actief. Er kwamen beroemdheden vandaan, zoals de Badenia en de Zwitserse Limmat, maar ook de G12 (58), P8 (38) en P10 (39). De auteur van dit boek is Walter Willhaus. Het boek behandelt ook een aantal andere loefabrieken uit Karlsruhe en omgeving plus de "toeleveranciers". We volgen echter zeer "gründlich" de levensloop van de oorspronkelijke fabriek. Beroemde producten waren natuurlijk ook de Badische Pacific (de latere serie 18). In de latere tijd heette deze fabriek MK Maschinenfabrik Karlsruhe. Met dit boek is de geschiedschrijving over de Duitse locomotiefindustrie bijna compleet. Ook andere uitgeverij brachten in het verleden standaardwerken over Henschel, Borsig, Krupp, Hohenzollern, Jung, Maffei, Hartmann Esslingen en Hanomag. Eigenlijk ontbreekt alleen nog Schichau uit Elbing (het huidige Poolse Elbląg). De opinie over dit boek: heel veel vooral zeer oud fotomateriaal, perfect afgedrukt. Een prachtboek voor de kenner! A4, 250 blz., 250 zw/w foto's, € 39,90 euro, bestelnr. 837. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

DVD'S

Eisenbahn Video Kurier No. 61, de 2- à 3-maandelijkse nieuwsuitgave van EK met ditmaal een lange reportage over 75 jaar Dessau AW, het laatste eloc-AW van DB A.G. Inhoud: wat men in het verleden deed en nu doet met onder andere het opknappen van een DB E18, verder 125 jaar Rennsteigbahn in de voormalige DDR (Schleusingen) met spectaculaire ritten met een 94'er, vervolgens de CargoMover van Siemens ofwel de zichzelf bedienende goederenwagen. De laatste dagen van de 627.1 en 628 (dieselstellen), duo-Combino Nordhausen, 20 jaar museumlijn in Neustadt (Weinstrasse) en tenslotte Bahnnews met onder andere 75 jaar 01 118 en terugblik als afsluiting: Sonderfahrt 50 en 55 in 1970. Speelduur 60 minuten. € 19,80, bestelnr. 8064, ook op video. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

Neubauloks aus Babelsberg (ex Orenstein & Koppel in de DDR). We hebben het over de geboorteplaats van 6 stoom- en 4 dieselloco-series, die met het stempel Karl Marx het levenslicht zagen. Deze loefabriek, die Orenstein & Koppel opvolgde, produceerde 7000 locomotieven: heel veel rangeerdiesels maar ook de bekende V180 en stomers zoals de series 23/35, 50, 40, 65, 83 en 25, waarvan er enkele niet best waren (25, 83, 50, 40) of juist heel goed (65, 23/35). U ziet ze alle in bedrijf of bij museumritten. Op smalspoorgebied is er veel geleverd, onder andere aan de Oekraïne maar vooral aan de DDR zelf (de meeste smalspoorlijnen, vooral de grote jongens van de Brockenbahn). De film bevat ook enkele stukjes DDR-bedrijfsfilm. Een zeer onderhoudend geheel, speelduur 60 minuten. DVD € 19,80, bestelnr. 8102, ook op video. <http://shop.eisenbahn-kurier.de/>

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-8. ISSN:0030-3321 * Veertig jaar Tramweg Stichting * Een Noors-Zweeds-Roemeense locomotief voor het ertsvervoer * Op rails door Bangkok en Thailand (2) * Uit de schatkamer van de NVBS *

Rail Magazine, juli/aug. 2005, nr. 6. ISSN:0926-3489 * Testritten met 25kV-locomotieven * Stoom aan de grens * Winterswijk - Gelsenkirchen van kilometer tot kilometer (2) * Het Spoorwegmuseum is open * Treinstel 386 groen * Op naar de nieuwe Sloelijn * Modelspoor *

Spoorwegjournaal, nummer 4/2005, 146 * GTW voor Arriva * IJ-tram geopend * Langs de lijn * 20 jaar ICE * Het vernieuwde Spoorwegmuseum (2): inrichting Maliebaanstation en nieuwbouw **Trolleyberichten**, nummer 150, juni 2005 * Jubileumnummer, met hierin o.a. special Nijmegen * special Groningen en uitgebreide reportages over trolleybedrijven in binnen en buitenland, geïllustreerd met vele foto's.

De Koppelstang, 2005 nr. 2 * Vanuit de loods * Langs de lijn * Nieuwe overwegbeveiliging in Apeldoorn * Hoofdlijnritten * In memoriam Fred Jansen * De Rheine-rit die nooit naar Rheine ging... * Materieeloverzicht *

De Tramkoerier, zomer 2005, nummer 2 * In memoriam Piet Papenburg * Giften en ondersteuning * Toen en Nu * Herinneringen van een oud-medewerker * Stage bij de tram * Wist u dat...? * Het definitieve einde: RTM 40 jaar geleden * Rhooon met één * Gebeurtenissen en evenementen * Hoog bezoek * weg en werken * werkplaatsnieuws *

Autobuskroniek, nummer 06-2005. ISSN 1384-0436 * Tourbussen * De NV Hollandsche Auto Bus Onderneming (HABO), deel 2 * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn *

Fern Express, 11/2005 * Geheel gewijd aan Canada * Er komt zelfs nog een 2^o deel * De hoofdstukken zijn: Atlanta-Pacific trans Canada van Halifax aan de Oostkust naar Jasper, Prince George en Prince Rupert in de bergen * Er is ook nog een verhaal over het traject Winnipeg-Churchill (waar ijsberen iets bij McDonalds halen) * Verder een hoofdstuk over Canadian National en tenslotte BC Rail (British Columbia aan de Westkust) * A4, 50 blz., zwart/wit en wat kleur, o.a. ndere enkele magnifieke platen van Toronto, €10,50 * Het is nr. 88 in de serie *

Schweizer Eisenbahn Revue 2005 nr. 7 * Diverse interessante artikelen, onder andere evaluatie van 6 maanden Bahn 2000, de nieuwe dienst sinds december 2004 bij SBB en andere mijaat-schappijen, sanering van de Combino's in Basel, IC 1 evaluatie, Cisalpino met meerstroomlocomotieven, nieuw materieel Trogener Bahn, fusie Zentralbahn en Brünigbahn, goederennieuws, 75 jaar Glacier Express en veel nieuws van elders in Zwitserland *

Schweizer Eisenbahn Revue 2005 nr. 8/9. * Blackout bij SBB, totale stroomuitval op 22-06-2005, oorzaak en gevolg, presentatie van de luxe Italiaanse Cisalpino 2, nieuw materieel, rol Bahnhof Luzern, geschiedenis van het Basler Badische Bahnhof uit 1913 op Duits gebied * Verder veel Zwitserse en buitenlandse berichten * beide edities A4, 50 blz., geheel in kleur, €9,40 *

Railtheater Rotterdam gesloten

Het zal de vaste klanten niet zijn ontgaan. De bezoekersaantallen van het Railtheater in Rotterdam (RTR) waren de laatste tijd dramatisch afgenomen. Een prachtige, gezellige en riante zaal met soms maar 10 tot 15 belangstellenden. De kosten van zaalhuur en eventuele reiskosten van de presentatoren konden niet meer worden opgebracht; kortom er moest gewoon dik geld bij. Aanschaf van nieuwe eigentijdse apparatuur zou ook niet meer lonend zijn geweest. Helaas heeft het bestuur van de Stichting Railtheaters Zuidwest-Nederland moeten besluiten met onmiddellijke ingang de voorstellingen van het RTR te staken. De voorstellingen op de vrijdagavonden in het Railtheater te Voorburg (RTV) en de donderdagavonden in het Railtheater Amsterdam (RTA) vinden wel gewoon doorgang. Het volledige programma-overzicht van het RTV kunt u vanaf 1 september vinden op de internetpagina www.railtheater.nl. Info over het RTA: Postbus 1215, 1000 BE Amsterdam. Informatie over de bijeenkomsten van de NVBS vindt u op <http://www.nvbs.com/Afdelingen/>

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 30 oktober 2005: Tentoonstelling "Treinen op het Spoor", Museum van de Twintigste Eeuw, Bierkade 4 in Hoorn. Di t/m vr 10 - 17 uur, za en zo 12 - 17 uur.

20 augustus 2005: tweede modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp

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

27 augustus 2005: stoomtrein tussen Ede-Wageningen en Barneveld. Waarschijnlijk een trein van de VSM. Zie www.heideweek.nl

28 augustus 2005: Haags Openbaar Vervoer Museum: PCC dag 2005. De hele dag staat in het teken van de PCC. Ritten en opstelling op het remiserrein.

3 en 4 september 2005: Terug naar Toen bij de VSM

3 en 4 september 2005: Wereldhavendagen Rotterdam.

Pendelritten SSN tussen Rotterdam Centraal en Maasvlakte. Zie www.stoomstichting.nl.

10 september 2005: Open Monumentendag

10 september 2005: dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg

10 september 2005: Open dag bij NedTrain in Onnen.

17 september 2005: Stadskanaal: 8e editie van Race The Train bij de [Museumspoorlijn STAR](http://www.museumspoorlijn.nl) Stadskanaal.

17 september 2005: derde modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp

17 september 2005, 10-15 uur: Spijkspoor Auto- en treinenbeurs in Delta Bouman, Albrandswaardsedijk 74 te Poortugaal.

17 september 2005: Najaarsexcursie met Hondekop 766 naar de VSM. Zie www.mat54.nl

18 september 2005: Tramparade t.g.v. 100 jaar Elektrische Tram in Rotterdam, info op blz. 198.

18 september 2005: Treinenbeurs 10-16 uur: Ontmoetingscentrum de Rekere, Muiderwaard 396 in Alkmaar; in / verkoop van treinen, clubbaan, fotocollectie.

24 en 25 september 2005: (Let op NIET meer op vrijdag) Modelspoor Expositie RAIL in de Groenordhallen te Leiden. www.rail.nl

24 september 2005: Avondrit met bus en/of tram door Den Haag. Vertrek 19.30 vanaf het Haags Openbaar Vervoer Museum. Ritprijs €6,=.

25 september 2005: Dieseldag bij de ZSLM

8 en 9 oktober 2005: Stoomtreindagen bij de Stoom Stichting Nederland.

15 oktober 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

16 oktober 2005: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

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

29 en 30 oktober 2005: Met twee stoomlocs van de VSM pendelritten tussen Sneek en Stavoren.

Zie www.stoominfriesland.nl.

5 november 2005: Museumnacht in het spoorwegmuseum

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

3 december 2005: Modelspoorbeurs (10-16) Rijnhal te Arnhem

17 december 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

Zie ook aankondigingen op blz. 205 onder het kopje "buitenlands stadsvervoer"

20 t/m 26 augustus 2005: Morop-Congres in Hønefoss (Noorwegen). Info: www.morop.org

21 t/m 26 oktober 2005: Busworld 2005, Kortrijk (B).

www.busworld.org

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?

Kijk op www.hov-rn.nl