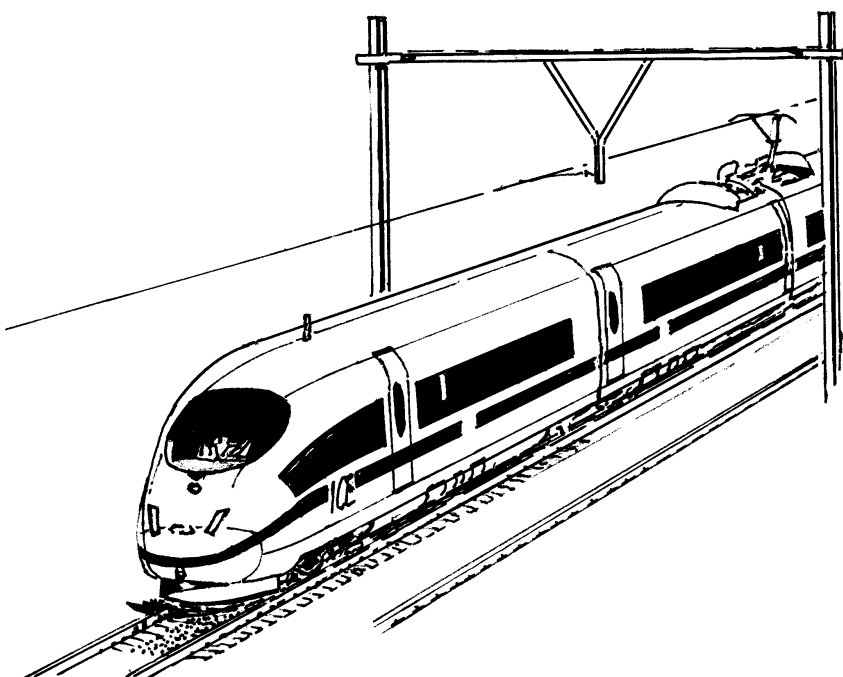
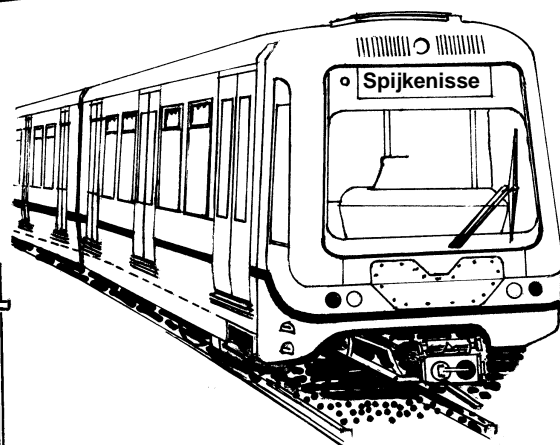
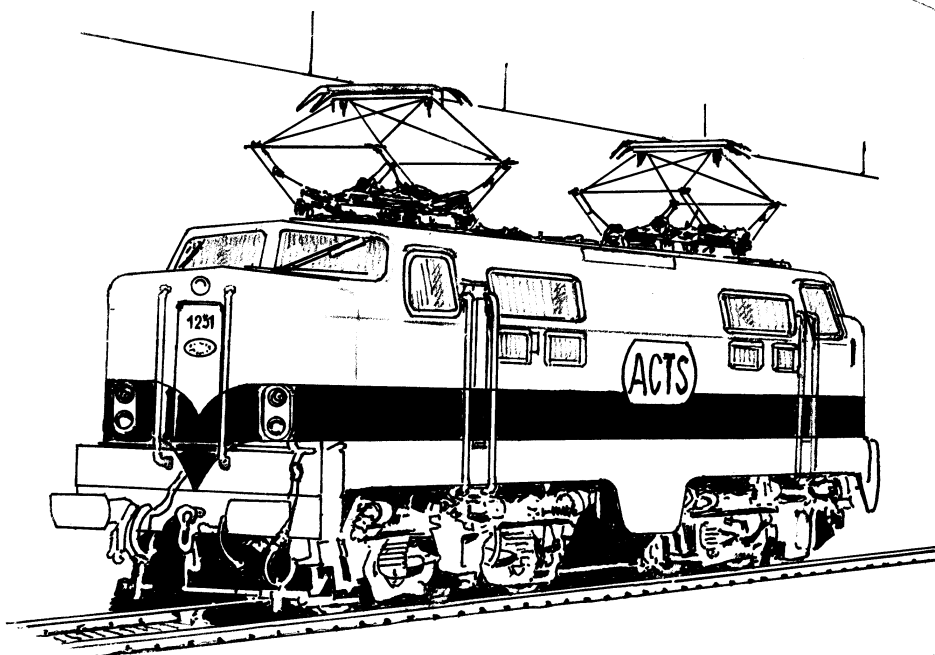
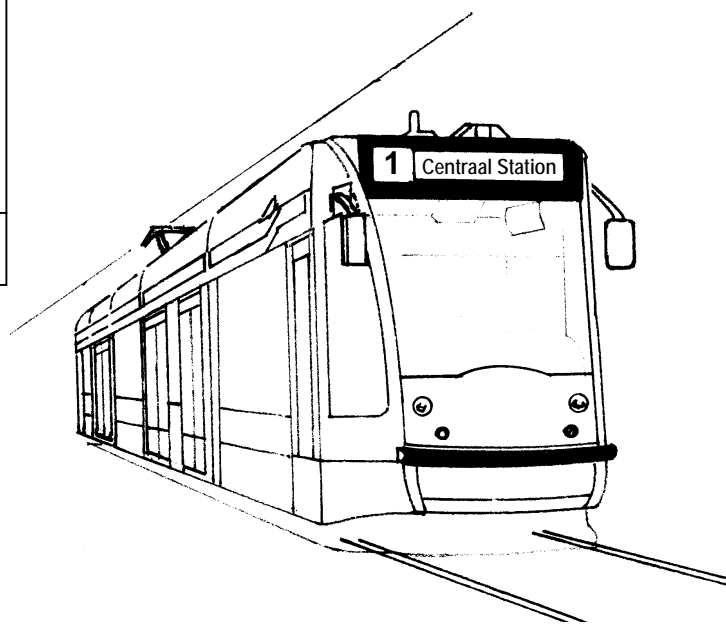


Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

49<sup>e</sup> Jaargang, nr. 566 - februari 2006



# Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49<sup>e</sup> JAARGANG, NUMMER 2 (566)  
FEBRUARI 2006

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](http://www.hov-rn.nl)  
Email: [hov-rn@hov-rn.nl](mailto: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

### 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 2006 twaalf keer en kan gratis  
worden gedownload vanaf onze website  
[www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte  
vorm verspreid

© 2006. Niets uit deze uitgave mag  
worden overgenomen zonder schrift-  
elijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

## De Wedergeboorte van een 'Rijdende Rembrandt'

Op 22 mei 2006 zullen zo'n tweehonderd leerlingen van Basisschool *Het Ooievaarsnest* te Zwaag stoomtramlocomotief 8 *Ooievaar* aan een touw naar buiten trekken. Daarmee wordt de grondige restauratie van de in ons land gebouwde stoomlocomotief afgerond. 102 Jaar nadat ze in dienst kwam bij de Haagsche Tramweg-Maatschappij begint ze een nieuw leven op de museumlijn tussen Hoorn en Medemblik.

### Stoomtrams

De locomotief is gebouwd voor de interlokale stoomtramwegen, die tot na de Tweede Wereldoorlog in grote delen van het land de verbindende schakel tussen stad en platteland vormden. De locomotief heeft een voor stoomtrams kenmerkende vierkante vorm. De Machinefabriek Breda was de grootste leverancier van deze stoomtramlocomotieven. In totaal verlieten 216 tramlocomotieven de Brabantse fabriek. Met zo'n 31% van het totaal aantal Nederlandse stoomtramlocomotieven is dat een recordaantal! Locomotief 8 *Ooievaar* is de enige 'Breda tramlocomotief' die weer kan rijden. Mobiel erfgoed met een rijke vaderlandse historie dus! Vanaf de zomer van 2006 kan achter deze 'Rembrandt' onder de stoomlocomotieven worden gereisd.

### Soms is vierkant beter

De geschiedenis gaat terug tot omstreeks 1875. Dan wordt geprobeerd om paardentrams in de steden door stoomlocs te vervangen. In eerste instantie combineert met de locomotief in een tramrijtuig. Dergelijke stoomrijtuigen worden met name in Amerika toegepast en de Londense firma Merryweather gaat ze bouwen. Duidelijk wordt dat het beter is om locomotief en passagiersaccommodatie te scheiden. Wel wordt de typische kastvorm van de locomotief gebaseerd op die van de aanhangrijtuigen. De aandrijving zit tussen de wielen, afgeschermd voor paarden en andere weggebruikers. Vanaf 1878 levert Merryweather deze locomotieven voor de interlokale tramwegen, die rond die periode in heel Nederland dankzij nieuwe wetgeving worden aangelegd op korte afstanden en in dun bevolkte gebieden. Het zijn kleinschalige trajecten waarvoor de aanleg van gewone spoorwegen te duur is. De stoomtramlocomotieven zijn veel kleiner dan de stoomlocomotieven die de spoorwegen gebruiken.

De firma Backer en Rueb in Breda bouwt stoomtramlocomotieven vanaf 1883. Ze zijn gebaseerd op het ontwerp van de eerste stoomtramlocomotieven van Merryweather. In 1886 ontwikkelt de fabriek hieruit een model met hoekige vormen, dat het bekendste type tramlocomotief in ons land zal gaan worden. In heel Nederland zijn ze tot in de jaren 1950 te vinden, maar ook voor het buitenland (Barcelona en zelfs Japan), de toenmalige koloniën en enkele industriële bedrijven, worden ze gebouwd. In Nederland verwerven deze locs al spoedig de bijnaam 'Backertje'. De fabriek krijgt in 1884 de naam Machinefabriek Breda en onder deze naam zet ze de bouw van het type voort tot omstreeks 1912.

### Geschiedenis

Tot de laatst gebouwde 'Backertjes' behoren zes stuks gebouwd voor de tramlijn Den Haag-Rijswijk-Delft. Deze lijn is als paardentram geopend en is sinds 1887 het enige traject van de Haagsche Tramweg-Maatschappij (HTM) waar stoomtrams rijden. Loc 7 *Eend* en 8 *Ooievaar* worden in 1904 gebouwd en voor 10.350,- gulden per stuk geleverd. Ze worden zo smal mogelijk gebouwd wegens de geringe afstand tussen bomerrij en tramlijn langs de grachtwal aan de Oude Delft in Delft.

Vanaf 1924 rijden tussen Den Haag en Delft elektrische trams. Stoomlocs zijn hier nu overbodig. De Noord-Zuid Hollandsche Tramweg-Maatschappij zet ze in op de tramlijn Leiden-Heemstede. Loc HTM 8 *Ooievaar* verliest haar naam en gaat verder door het leven onder nummer A 12, tot ook hier de elektrische tram verschijnt. De loc komt in 1933 terecht bij de Bruinkool-Maatschappij Carisborg te Hoensbroek, waar ze rangeerwerk gaat verrichten. Grondig verbouwd werkt de *Ooievaar* hier tot 1962. Daarna keert ze terug naar de Machinefabriek Breda, waar ze als monument wordt opgesteld.

Een werkgroep wijdt zich nadien aan de dienstvaardige restauratie van de locomotief. In 1988 en 1989 rijdt de *Ooievaar* ritten op een toeristische tramroute door Rotterdam. In het voorjaar van 1989 keert ze naar Den Haag terug. Helaas loopt de locomotief schade op en rijdt ze in 1990 niet meer. Enige jaren later wordt door de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik de wens geuit deze historisch zo belangrijke locomotief in de collectie op te nemen. In het voorjaar van 1996 wordt het aankoopbedrag bijeen gebracht dankzij de Tramweg-Stichting en een daartoe opgericht 'Genootschap Ooievaar'.

### Collectie Nederland

De productie van stoomlocomotieven vond in ons land slechts op kleine schaal plaats. Naast de Machinefabriek Breda waren Werkspoor in Amsterdam en de firma Du Croo & Brauns belangrijke fabrikanten. In totaal verlieten zo'n 1280 stoomlocomotieven de Nederlandse fabriekshallen. In Duitsland, Groot-Brittannië en ook België waren dat er vele tienduizenden. De meeste stoomlocomotieven in Nederland, kwamen uit die landen. Van de in Nederland gebouwde stoomlocomotieven zijn slechts enkele exemplaren behouden gebleven, onder andere in het Spoorwegmuseum te Utrecht. Samen met locomotief Staatsspoorwegen 657 van de Museum Buurtspoorweg in Haaksbergen (eveneens van de Machinefabriek Breda) is de *Ooievaar* thans de enige nog rijdende stoomlocomotief die in ons land is gebouwd.

Voor de Collectie Nederland heeft de *Ooievaar* een belangrijke betekenis. De loc is een zeldzame representant van een beeldbepalend, Nederlands type tramlocomotief. Een type dat een belangrijke ontwikkeling in het interlokale railvervoer markeert. In het Nationaal Register Railmonumenten heeft de locomotief daarom de hoogste A-status toegekend gekregen. De restauratie van de locomotief wordt mede mogelijk gemaakt dankzij een subsidie van de Mondriaan Stichting.

### Een restauratieproces

Op 12 september 1996 wordt de nieuw verworven *Ooievaar* naar de werkplaats van de Museumstoomtram te Hoorn overgebracht, waar een plan wordt opgesteld voor de restauratie die in eigen beheer zal worden uitgevoerd. De locomotief wordt dienstvaardig hersteld en teruggebracht in de staat waarin ze in de jaren 1904-1924 tussen Den Haag en Delft reed. Documentatie (technische tekeningen en foto's) wordt bijeen gebracht en de restauratie begint in 2001. Na demontage wordt het frame gericht en de wielstellen en de stoommachine gerestaureerd.

Een grote klus is de reconstructie van de kenmerkende vierkante kast om de locomotief. Spanten en plaatwerk moeten worden vervangen. Omvangrijk is het ambachtelijke klinkwerk waarmee de kast in elkaar wordt gezet. Honderden hete nagels verdwijnen met veel kabaal van klinkhamers in de kast. Een grondige schoonmaakbeurt van de ketel volgt, voordat de gereviseerde hulp toestellen en leidingen worden aangebracht. In 2004 worden onderstel, ketel en kast tot een compleet 'Backertje' herenigd. Wat volgt is de afwerking. Met een schilderbeurt en het plaatsen van de kenmerkende bronzen nummer- en naamplaten, wordt de restauratie afgerond. Het vuur wordt opgestookt. De tramlocomotief rijdt op 30 juli 2005 haar eerste meters op eigen kracht.

### Op reis met de *Ooievaar*

Met het in dienst stellen van de *Ooievaar* beschikt de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik over zeven rijvaardige stoomlocomotieven en met locomotief 18 van de Gooische Stoomtram bovendien over de tweede tramlocomotief van het vierkante stoomtramtype. Beide tramlocomotieven kunnen niet voor iedere rit met bezoekers tussen Hoorn en Medemblik worden gebruikt. De voorraad water en de lengte van veel trams staan de inzet van deze kleine locomotieven niet toe. Hiervoor worden door het museum grotere stoomlocomotieven ingezet, zoals de bekende *Bello*, die vroeger reed tussen Alkmaar en Bergen aan Zee. Om de inzet van de tramlocomotieven beter mogelijk te maken is op het station Wognum-Nibbixwoud, ongeveer halverwege het twintig kilometer lange traject Hoorn-Medemblik, een waterreservoir met kraan geplaatst, zodat de inhoud van 'slechts' 1000 liter onderweg kan worden aangevuld. Brandstof om het water in stoom om te zetten is geen probleem: de voorraad steenkolen is voldoende!

Loc HTM 8 *Ooievaar* zal in ieder geval op een aantal data in actie komen tussen Hoorn en Medemblik. Natuurlijk speelt ze de hoofdrol tijdens het evenement 'Stoomtram Vierdaagse' dat van 25 tot en met 28 mei 2006 rond haar indienststelling wordt georganiseerd. Maar er gebeurt meer. Op de zaterdagen 10 en 24 juni, 8 juli, 24 augustus, 9 en 23 september en op zondag 10 september 2006 rijdt de loc demonstratie-goederentrans van Hoorn naar Wognum. Hiermee zal voor de reizigers van de tram van 11.00 uur het goederenvervoer per stoomtram worden gedemonstreerd. De *Ooievaar* rijdt op deze dagen bovendien de (reizigers)tram naar Wognum, waarvan het programma begint om 14.45 uur te Hoorn. Het rijden van de locomotief is uiteraard onder technisch voorbehoud. Kijk voor meer info op [www.museumstoomtram.nl](http://www.museumstoomtram.nl).

## A M S T E R D A M

### Noord/Zuidlijn

De aannemerscombinatie die de Noord/ Zuidlijn onder het Centraal Station bouwt, denkt twee jaar langer nodig te hebben om de klus te klaren. Dat blijkt uit geheime gemeentestukken die in het bezit zijn van AT5. Volgens de huidige planning moet de lijn halverwege 2012 gaan rijden, maar dat zou dus 2014 kunnen worden. Dit betekent dat ook de uiteindelijke kosten van de lijn opnieuw hoger uit zouden kunnen vallen. Verantwoordelijk wethouder Van der Horst wilde niet reageren op de kwestie. (AT5)

De eerste boor die de grond in ging zit nog steeds vast. De aannemer is op 25 januari bij het boren onder het Centraal Station op zes meter diepte met de tweede boor gestuit op een "onvoorzien obstakel". De boorkop was wel los te krijgen, zodat men begin februari verder kon gaan met de werkzaamheden.

Bewoners van 295 adressen rond de bouwplaatsen Rokin, Ferd. Bolstraat en Vijzelgracht krijgen een éénmalige vergoeding van € 250,= omdat de bouw meer herrie maakt dan verwacht. Verder wordt niet langer tot 21.00 gewerkt maar tot 19.00 uur.

De gemeente Amsterdam heeft het verzoek om na de aanleg van de Noord-Zuidlijn de Vijzelgracht weer te voorzien van een gracht afgewezen. De kosten voor de aanleg van de waterpartij en de vertraging die dit kan opleveren bij de oplevering van de nieuwe metrolijn hebben geleid tot dit besluit van B&W. Ook de meerderheid van de gemeenteraad blijkt tegen de aanleg van de gracht te zijn.

Op 1 februari is bij het slaan van damwanden voor de Noord/Zuid-lijn in Amsterdam Noord een stuk weg weggezaakt. Het gaat daarbij om de wisselstrook die in de spitsuren werd gebruikt. Hierdoor moet het verkeer zich weer over twee enkele rijstroken afwikkelen waardoor vertraging, met name ook voor het busverkeer is ontstaan. In het weekeinde van 4 en 5 februari werden herstelwerkzaamheden uitgevoerd.

### Veiligheidseisen N/Z-lijn worden toch herzien

De gemeente neemt toch extra maatregelen om de veiligheid van de Noord/Zuidlijn te vergroten. Dit heeft de gemeente afgesproken met De Bovengrondse, de actiegroep die al jaren strijdt tegen de komst van de nieuwe metrolijn. De Bovengrondse heeft in ruil besloten alle juridische procedures te staken. De gemeente neemt dus toch extra veiligheidsmaatregelen, terwijl verantwoordelijk wethouder Van der Horst een half jaar geleden nog verklaarde dat dat absoluut niet nodig was. De extra maatregelen kosten de gemeente vier miljoen euro. De gemeente is met De Bovengrondse overeengekomen dat er meer vluchtroutes komen in de metrostations. Verder komen er extra rookschermen in

de stations om de verspreiding van rook en warmte tegen te gaan. Ook worden de afvoerininstallaties van rook en warmte sterk verbeterd. Bovendien worden de trappenhuizen die normaalgesproken niet toegankelijk zijn voor passagiers bij een calamiteit opengesteld. De gemeenteraad moet nog wel instemmen met het akkoord. (A75)

### **GVB onder druk toch verzelfstandigd**

Woensdag 1 februari stemde een ruime meerderheid van de gemeenteraad in met de externe verzelfstandiging van het GVB. Het besluit is opmerkelijk aangezien in 2002 69 procent van de Amsterdammers bij een referendum tegen de externe verzelfstandiging stemde. Door druk uit Den Haag moest de gemeenteraad woensdag tegen haar zin instemmen met de verzelfstandiging van het GVB. Zo niet, dan zou het GVB opgesplitst worden en zou in 2009 het busbedrijf op de markt worden gezet. Door het besluit hoeft dat niet en wordt de openbare aanbesteding van het GVB uitgesteld tot 2012. De GVB-medewerkers hun ambtelijke status verliezen en voor hen zal een aparte GVB-cao worden opgesteld.

### **Chipkaart**

Donderdag 19 januari 2006 was het dan zover. Later overigens dan uw redacteur vermoedde, want op deze dag namen de wethouder voor het Verkeer en Vervoer, Mark van der Horst en GVB-directeur Gertjan Kroon in het metrostation Waterlooplein het eerste chipkaartpoortje in gebruik. Zonder slag of stoot ging dit trouwens niet doordat er blijkbaar twee dezelfde kaarten met dezelfde gegevens voor beide hoogwaardigheidsbekleders waren afgegeven vertoonden de poortjes vreemde kuren en dit onder toezicht oog van heel wat pers.

Voorlopig gaat het bij de chipkaart alleen om de metrostations Weesperplein en Nieuwmarkt waar deze gebruikt kan worden. Een zeer selecte groep van reizigers schijnt over de kaart te beschikken om deze tussen beide stations te testen. Je vraagt je trouwens af waarom er nu getest moet worden, daar men in Rotterdam met exact dezelfde chipkaarten en poortjes ook al aan het testen is. Je moet het wiel nu eenmaal steeds opnieuw uitvinden. In eerste instantie zal een aantal GVB-ers als proefpersoon dienen en vervolgens zijn de abonneementhouders aan de beurt. Van het plan van de gemeente Amsterdam om per 1 januari 2006 het gehele metrosysteem af te sluiten en daarbij alleen nog toegankelijk te maken voor de chipkaart en een speciaal tarief is inmiddels niets meer vernomen. Werd eerst nog met een aantal data gegoocheld en deze steeds verder naar achter verschoven: inmiddels wordt wel duidelijk dat er van een apart systeem bij de metro vooruitlopend op de algehele invoering van de chipkaart geen sprake zal zijn.

Dit is overigens wel iets wat diezelfde wethouder Mark van der Horst had beloofd aan de gemeenteraad om de veiligheid in de metro te verhogen maar dit is door de tijd ingehaald en ook de wethouder ziet nu in dat dit niet haalbaar is. Het GVB heeft haar uiterste best gedaan om op vrijwel alle stations de poortjes te plaatsen, de kaartlezers te installeren en de chipkaartautomaten aan te brengen. Af is het geheel nog niet en momenteel wordt gewerkt aan het afsluiten van de resterende doorgangen door middel van vaste hekken. Langs de route van lijn 51 zijn op alle haltes kaartlezers en automaten geplaatst. Uitzondering zijn nog de stations die samen met NS worden gedeeld, t.w. het Amstelstation, Duivendrecht, Bijlmer en Sloterdijk. Op deze vier stations is nog geen enkele aanwijzing van de komst van de chipkaart aan te treffen.

De chipkaart zal er heus wel komen, ook al heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat nog steeds het ja-woord niet gegeven. In de randstad zal de kaart in één keer worden inge-

voerd en daar zal de metro in Amsterdam geen uitzondering op zijn.

### **Infrastructuur**

Sinds het gereedkomen van de Roetersstraat is deze route nu ook beschikbaar voor de Combino. Hierdoor worden er op lijn 6 ook Combino's ingezet en kan deze route ook bij omleiding volledig worden gebruikt.

Maandag 16 januari werd op de Kinkerbrug het nieuwe speciaal geconstrueerde bovenleidingsportaal geplaatst waarna op dinsdag 17 januari het tramverkeer over de brug kon worden hervat.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats op de NZVBW tussen N.Z. Kolk en Paleisstraat, in de Raadhuisstraat tussen NZVBW en Spuistraat, in de Van Baerlestraat tussen Vondelpark en Museumplein, op de Insulindeweg tussen Molukkenstraat en Muiderpoortstation, op het Weteringcircuit, op de Vijzelgracht, in de Heemstedestraat en op het Europaplein.

Vanaf het emplacement aan de Spaklerweg is naast de baan van lijn 51 een extra spoor gelegd dat via het derde tunneltje naast de sporen naar/van Overamstel loopt en uitkomt op een klein emplacement van drie sporen op het bouwterrein naast het voormalige CVL-gebouw. Op dit terrein worden de sporen en bouwmaterialen opgeladen voor de spoorwerkzaamheden tussen Amstelstation en Duivendrecht.

### **Nieuw metromaterieel** (zie ook blz. 3 van onze vorige editie)

Bij de aanschaf van nieuw materieel wordt gekeken naar een bestaand concept dat al enkele jaren elders rijdt om een misser als met de Combino te voorkomen. Voor de Noord-Zuidlijn bestaat behoefte aan 54 tot 56 bakken in 2012 tot 120 tot 128 bakken in de eindfase in 2025. Voor de Oostlijn is er behoefte aan 88 bakken. Het is de bedoeling het materieel van de Oostlijn in een periode van drie jaar te vervangen (2008 – 2011) en vervolgens het materieel voor de Noord-Zuidlijn te laten instromen.

### **Jongeren mogen nieuw metrostel slopen**

Wethouder Mark van der Horst wil dat er bij de keuze van het nieuwe metromaterieel eerst een proefstel wordt gebouwd. Vervolgens gaan jongeren dit stel volledig slopen.

De wethouder wil dat de metrostellen dertig jaar meegaan en ze moeten daarom "hufferproof" zijn. De jongeren moeten datgene doen, wat zij dagelijks in de praktijk ook al doen: testen wat er in de metrostellen allemaal kapot kan. Bij de productie van de voertuigen moet rekening worden gehouden met de "bevindingen" van de jongeren. De test moet in de loop van volgend jaar gaan plaatsvinden. Het heeft echter geen zin om zich voor de proef aan te melden daar de wethouder gebruik zal maken van bij Justitie bekende vandalen op het gebied van vernielingen en jongeren die zijn aangehouden omdat zij zowel de buiten- als binnenzijde van metrostellen beklad hebben.

### **Airco in bestuurderscabine metro**

Eind vorig jaar is een onderzoek gestart of het mogelijk is airco's te plaatsen in bestuurderscabines van de metrostellen M2/M3 en S3/M4. Daar airco's veel stroom verbruiken, moest eerst onderzocht worden of de omvormers, die de spanning leveren, over voldoende capaciteit beschikten. Tevens is gekeken of de airco's van de A-cabine en de B-cabine gelijktijdig konden draaien. In stel 43 werden twee typen airco getest. Later is nog een exemplaar op proef in rijtuig 96 (A) geplaatst. De proef leek geslaagd en met voortvarendheid werd gestart met de inbouw. Inmiddels is de hele serie M2/M3 uitgerust met airco's en er wordt naar gestreefd per 1 mei 2006 de serie S3/M4 klaar te hebben.

**GVB-logo**

Het in de nieuwe kleuren geschilderde CAF-stel 81 is voorzien van het nieuwe logo bestaande uit het logo met daarnaast de letters GVB. Reeds eerder zijn deze aangebracht op de trams 916 en 2099 (instapzijde) en op BN-stel 56. Inmiddels is besloten het logo met GVB eraan op korte termijn op alle trams, bussen en metro/sneltramstellen aan te brengen.

**Lijn 16 terug naar CS ?**

Het voornemen van het GVB om het eindpunt van lijn 16 weer te verplaatsen naar het Centraal Station is bij de ondernemers aan de Oostelijke Handelskade in het verkeerde keelgat geschoten. In een brief aan de gemeente doen ze hun beklag. Het GVB zwijgt en verwijst naar het ROA.

**Materieel tram****Combino**

Nadat sinds half december er geen wagens meer uit Krefeld terugkwamen, arriveerde op 6 februari de gerenoveerde 2147 bij de HWT. Bij Siemens staan momenteel: 2003, 2005, 2011, 2016, 2022, 2027, 2044, 2131, 2145 en 2146.

**Lagevloertrams**

De 828 kwam na zijn grote revisie op 20 januari weer in dienst. De wagen werd in het wit en blauw geschilderd en kreeg een aangepaste bestuurderscabine. Als volgende wagen werd de 825 in grote revisie genomen.

**Metro/sneltram**

Nu de BN-stellen 45/69 in de nieuwe huisstel (wit en blauw) van het GVB zijn gebracht is het de beurt aan de CAF-stellen 70/106. Als eerste rijdt de 90 al enige tijd in dit uiterlijk rond en recent kwam de 81 gereed in de nieuwe kleuren wit en blauw, waarbij net zoals bij de BN-stellen de kappen zijn geschilderd en de zijvlakken grotendeels zijn voorzien van folie. Voorts kreeg de wagen de nieuwe logo's. De 81 kwam in dienst op 2 februari.

Met defecten stonden aan de lijnwerkplaats afgelopen week buiten dienst de 21,31,42,47,56,72,95 en 106.

**Huisvesting museumtram**

Inmiddels is men achter het Haarlemmermeerstation begonnen met het overdekken van de z.g. glasloods. De trams die hier staan (AOM-wagens uit de Tollensstraat) hebben nu veel last van de weersomstandigheden en vandalisme (o.a. graffiti).

**Distelwegveer**

Door technische problemen was het Distelwegveer op 3 februari niet beschikbaar voor autoverkeer. In verband met herstel van dit probleem moest deze dag worden gevaren met een kleine boot waardoor alleen voetgangers en (brom)fietsers konden worden vervoerd.

## ROTTERDAM

**Nieuwe trams**

De RET wil versneld het oudere trammaterieel afschrijven en 50 nieuwe trams aanschaffen; het overlegt daarover met de stadsregio Rotterdam (de toezichthouder op het openbaar vervoer). Directeur Peters noemt de voorgenomen vervanging "een gigantische kwaliteitsimpuls" omdat over ruim twee jaar uitsluitend met moderne trams zal kunnen worden gereden. De vervroegde vervanging houdt o.a. verband met de vele klachten van het publiek over de dienstverlening van het trambedrijf, zoals het niet op tijd rijden, uitval van trams etc.. Met deze aanschaf zal een bedrag van c.a. 150 miljoen Euro gemoeid zijn. Het nieuwe materieel zal echter, blijkens een eerdere publicatie, geen ver-

volgbestelling op de huidige Citadis worden. Overigens vindt Peters dat het huidige oudere materieel zich nog in prima staat bevindt, maar is met name op de "trampluslijnen", waarop ook de oudere trams veelvuldig ingezet worden, de capaciteit onvoldoende. Kritiek ook van reizigersvereniging ROVER: woordvoerder Spithorst vraagt zich af of het wel verstandig was om een aantal trams aan Roemenië te schenken. Blijkbaar ziet hij over het hoofd dat er ook nog grote aantallen 800-en buiten dienst aanwezig zijn. Zouden deze weer rijvaardig worden gemaakt dan zou er van een materieeltekort geen sprake zijn! Op 12 februari jl. sprak ROVER met de RET over de kwaliteit van het openbaar vervoer.

**Dienstverlening**

RET-Directeur Peters wil meer klantgericht gaan denken: "We moeten ons niet afvragen wat de wethouder ervan zal vinden, maar wat vindt de klant". Volgens hem staat het bedrijf in dat opzicht op een achterstand van zes jaar. Groen Links in de gemeenteraad wil dat 95% van het openbaar vervoer op tijd gaat rijden en dit contractueel laten vastleggen. Verder wil zij de prioriteit van het O.V. bij verkeerslichten weer herstellen.

**Exploitatie en infrastructuur**

het komt de laatste tijd regelmatig voor dat diverse diensten niet gereden kunnen worden, hetzij door gebrek aan materieel, hetzij door personeelsgebrek. De herindienststelling van een vijftal 800-en is dus bittere noodzaak en blijkt nog niet voldoende.

Vanaf 30 januari werd, om de doorstroming op lijn 5 te bevorderen, de rijtijd verruimd: overdag ligt deze op 60 á 62 min! Een zo lange rijtijd kwam nog nimmer voor, zelfs niet in de begintijd toen er uitsluitend met de veel kleinere 600-en werd gereden en er van prioriteit bij de verkeerslichten ook geen sprake was, net als nu op deze lijn. De reistijd van Schiebroek naar het C.S. is op sommige dagdelen bijna verdubbeld sinds de prioriteit voor de tram bij verkeerslichten is afgeschaft! Er moesten ook meer trams worden ingezet: in de ochtendspits nu 13 x 5" Middagspits 11x 6/7" Dit alles n.a.v. de vele klachten over het dienstbetoon op deze lijn. Vaak kwamen enkele trams achter elkaar en dan een tijd niets. De afstelling van de verkeerslichten op het Hofplein voor trams richting Noord is iets verbeterd; volgens de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting waren deze verkeerd ingeregeld en is deze fout nu hersteld. Automobilisten lopen hierdoor echter geen extra vertraging op. Zoals eerder vermeld rijdt lijn 4 vanaf 7 januari t/m eind augustus naar het vroegere eindpunt Kleiweg van lijn 3 in verband met reconstructie van de Bergse Dorpsstraat. De rijtijd bleef hierbij gelijk, ondanks de kortere route, zodat het personeel een wat langere rust aan het eindpunt heeft. De vervangende buslijn 40 sluit echter slecht op lijn 4 aan en andersom, zodat dit al tot klachten leidde. Het lijkt toch niet zo moeilijk de vertrektijden op elkaar af te stemmen, doch dit is al jaren een zwak punt bij de RET.

De afsluiting van de Lage Erfbrug ten behoeve van reconstructie zal pas begin volgend jaar van start gaan. Dan zal lijn 4 voor ca. 3 maanden worden ingekort tot het Heemraadsplein.

De inwoners van Ridderkerk kunnen, waarschijnlijk al vanaf medio dit jaar, meepraten over het tracé van de toekomstige Tramplushlijn, nadat een aantal planologen diverse varianten hebben uitgewerkt. De kans is groot dat deze lijn er komt, maar zal er zeker niet voor 2012 liggen. De bedoeling is lijn 23 hiertoe te verlengen.

Binnenkort wordt begonnen met het opwaarderen van de haltes in de Beverwaard tot „tramplushaltes". Men is thans bezig nieuwe sporen te leggen op het deel van het Weena

wat geruime tijd buiten gebruik was door werkzaamheden aan de verkeerstunnel aldaar. Hierop is een betonplaat gelegd waarop de nieuwe sporen worden aangebracht. De bedoeling is begin maart dit traject weer in gebruik te kunnen nemen. Tegelijkertijd worden de definitieve tramhaltes aan de oostzijde van het Stationsplein in gebruik genomen en worden de huidige sporen opgebroken, dan is er ook weer een keermogelijkheid bij het C.S.

### **Metro**

Op 26 januari lag het metroverkeer s'middags op de Caland lijn tussen het Eendrachtsplein en Schiedam centrum door rookontwikkeling in een metrorijtuig in de buurt van station Coolhaven ca. een uur stil. Het zou zijn veroorzaakt door een probleem in een compressor. De brandweer rukte met groot materieel uit. Mr. 5348 bevindt zich, in tegenstelling tot eerdere berichten, nog steeds in de Centrale werkplaats. Wel kwam mr. 5317 weer gereed.

Onlangs is begonnen met het aanpassen van de motorrijtuigen 5261t/m 5271 voor Randstadrail waartoe ze naar Remise Waalhaven worden overgebracht. Of zij tussentijds nog weer dienst gaan doen is niet bekend; in september moeten zij de dienst van NS op de Hofpleinlijn overnemen. De toch al niet riante materieelpositie bij het metrobedrijf wordt er dus niet beter op: vaak wordt er nu al met te korte treinen gereden.

### **Reclame**

Voortaan mag ook op de Citadis motorrijtuigen reclame worden gevoerd, zij het dat aan de buitenzijde slechts één bedrijf mag adverteren om een al te rommelige indruk te vermijden. Verder worden in trams en bussen binnenkort reclamefilmpjes getoond, terwijl op de metrostations schermen komen waarop reclameboodschappen worden uitgezonden. Dit is een grote verandering t.o.v. het beleid van de vroegere directeur, Dhr. Clayden, die het liefst alle reclames zag verdwijnen.

Verder verdwenen de totaalreclames van de 737 en 743 maar kreeg de 711 totaal reclame voor "InHolland" in wit/roze.

### **Materieel tram**

Ook de motorrijtuigen 812 en 815 zijn weer in dienst teruggekeerd. Het is niet waarschijnlijk dat er nog meer 800'ers volgen, omdat er onvoldoende onderdelen voorradig zijn om ze rijvaardig te maken. Vanuit de Centrale Werkplaats kwamen de 716 en 2002 weer in dienst. De 703 is na lange tijd ook weer rijvaardig. In de CW is nog de 2048. De remiseverdeling is nogal rommelig, veelvuldig wordt met materieel geschoven, zodat een juist beeld moeilijk te geven is. Motorrijtuig 2011 liep schade op als gevolg van een aanrijding in Carnisselande, maar is al weer in dienst.

Gedurende de afgelopen weken is het voorgekomen dat minder dan de helft van de Citadis-trams inzetbaar was. Onlangs stonden 31 van de 60 wagens met technische problemen of aanrijdingsschade buiten dienst. Opnieuw is er een onderdelenprobleem waardoor de nieuwe rijtuigen bij defecten niet snel hersteld kunnen worden. Op alle trampluslijnen worden nu dagelijks, naast Citadis-trams, ook 700-ers ingezet.

Hoewel de serie 800 op veel lijnen te zien is, zijn ze vooral op lijn 5 in grote getale aanwezig. Op deze lijn vertoont zich ook echter incidenteel een Citadis. Ook op lijn 2 doen deze weer regelmatig dienst. Het is bovendien al voorgekomen dat trams een tram uit de 800-serie op lijn 25 ingezet is.

### **Nieuws per datum**

Op 19 januari kreeg om ca. 9.00 mr. 2011 van lijn 25 in Carnisselande een aanrijding met een personenauto,

waarbij de 2011 flinke schade opliep en de auto totalloss raakte. Tramverkeer enige tijd gestremd.

Op 20 januari ontspoorde uitrukker 843 van lijn 5 op het wissel onderaan de Erasmusbrug richting Vasteland om ca. 15.30 en zorgde voor nogal wat stagnatie voor het tramverkeer.

Tijdens het weekend van 21/22 januari was de Mathenesserbrug tot 22 januari ca 14.00 afgesloten i.v.m. werkzaamheden. De lijnen 21 en 23 reden vanuit Kralingen resp. Beverwaard tot C.S en via v. Oldenbarneveltstraat weer terug. Lijn 7 werd verlengd via Kruiskade – Middellandstraat - Claes de Vrieselaan – Mathenesserlaan – Heemraadsplein - Nieuwe Binnenweg – Schiedamseweg - Marconiplein naar Spangen. Ook nadat de brug weer kon worden bereden bleef lijn 7 de verdere dag naar Spangen rijden, maar dan wel via de Mathenesserbrug. Op het overige traject van de lijnen 21 en 23 vanaf Marconiplein werden bussen ingezet. (Citadis-trams mogen niet over de Nieuwe Binnenweg enz. rijden)

Op 24 januari werd de deur van remise Hilledijk vernield doordat om ca. 11.30 mr. 720 er achteruit tegenaan reed. Het mr. strandde door een stroomstoring vlak voor de deur, doch toen de stroom weer ingeschakeld was, bleek de hulpcontroller nog in een rijstand te staan waarop het mr. zichzelf in beweging zette; een toegesnelde monteur kon niet tijdig op het mr. springen.

Na afloop van de voetbalwedstrijd Sparta-Twente op zaterdagavond 28 januari liet de RET een of meerdere trams rijden op lijn 17 Spangen-Centraal Station

Op 30 januari moest wegens de viering van het Chinese Nieuwjaar van 11.30 tot c.a.14.30 de Kruiskade worden afgesloten. De lijnen 21 en 23 werden omgelegd via Mauritsweg - Nieuwe Binnenweg - Mathenesserlaan v.v., waarbij deze omleiding voor het eerst met Citadis-motorrijtuigen werd bereden! Dit ging niet zo eenvoudig: omdat de boog Mauritsweg - Nieuwe Binnenweg niet geschikt is voor deze trams, moest eerst naar het Willemsplein worden gereden, vandaar terug naar het Eendrachtsplein en dan linksaf de Nieuwe Binnenweg op. In de andere richting mag genoemde boog wel worden bereden. Omdat op dit deel van de Nieuwe Binnenweg Citadis'ers elkaar niet mogen/kunnen passeren moesten de bestuurders zich aan resp. het Eendrachtsplein c.q. Mathenesserlaan melden, waarbij door enkele chefs werd geassisteerd. Tijdens het weekend van 11 en 12 februari week lijn 5 weer eens naar de Kleiweg uit door werkzaamheden bij de Melanchthonweg. Vanaf de Kleiweg werd met bussen naar Schiebroek gereden.

### **Openbaar Vervoer Museum**

Op vrijdag 17 februari jl. vond de officiële heropening plaats van het Openbaar Vervoer Museum. Deze heropening werd verricht door dhr. P. Peters, algemeen directeur van de RET en dhr. Ing. L.E. Linders MBA, algemeen directeur van Alstom Transport BV. In september 2002 werden de deuren gesloten voor een verbouwing. Door allerlei omstandigheden heeft de verbouwing veel langer geduurd dan aanvankelijk de bedoeling was. Afgelopen zomervakantie kreeg het publiek al een klein voorproefje en vanaf zaterdag 17 december jl. zijn de deuren weer definitief geopend voor het publiek. Iedere zaterdag en zondag geopend van 11.00 tot 17.00 uur, metrostation Oostplein 165.

Het Openbaar Vervoer Museum houdt zich bezig met het openbaar vervoer uit binnen- en buitenland van verleden tot heden. Echte voertuigen zijn er niet te zien, wel schaalmodellen en allerlei materialen die met het onderwerp openbaar vervoer te maken hebben. Verder is er ook een modelbaan in het museum te bewonderen.

## D E N H A A G

### Tramlijn 16

Op 16 januari 2006 begonnen de werkzaamheden voor het doortrekken van tramlijn 16 naar Wateringse Veld. Deze tramlijn wordt, zoals reeds gemeld in het vorige nummer, vanaf het huidige eindpunt in Moerwijk verlengd via de Loevesteinlaan, Melis Stokelaan, Dedemsvaartweg, Laan van Wateringse Veld en vervolgens via het Parijsplein naar het bedrijventerrein aan de Dorpskade in Wateringen (gemeente Westland). Voor de aanleg van de tram werd op woensdag 25 januari 2006 omstreeks 12.30 uur het startschot gegeven door de Haagse wethouder Bruno Bruins van Verkeer. In een korte toespraak memoreerde de wethouder dat het heel bijzonder was dat Haaglanden in korte tijd meerdere tramverbindingen weet te realiseren naar de drie vinexlocaties Leidschenveen, Ypenburg en Wateringse Veld. In Wateringse Veld reed tramlijn 17 al toen er nog gebouwd werd. Vanaf augustus 2007 komt er dus ook nog tramlijn 16 bij. Kort daarna zal ook tramlijn 19 gerealiseerd zijn. De verlenging van tramlijn 16 gaat ongeveer 36 miljoen Euro kosten. Na de toespraak, bijgewoond door ongeveer 50 genodigden, werd er langs een deel van het traject een rit gemaakt met het oudste tramtype. In maar liefst drie paardentrams (op luchtbanden...) werden de wethouder en de genodigden vanuit het wijkcentrum aan het Hogeveld naar het Parijsplein vervoerd, waarbij het huidige eindpunt van tramlijn 17 werd gepasseerd. Terwijl de leden van het gezelschap in het Chinese restaurant aan het Parijsplein een uitgebreide lunch genoten, reden de paardentrams voor de enthousiaste wijkbewoners en hun kinderen rondjes door Wateringse Veld.

Begin februari was er al enige vooruitgang te bespeuren op de Dedemsvaartweg. De grond was omgespit en er lagen hopen zand klaar om afgevoerd te worden. De komende maanden zullen wij u op de hoogte houden van de verdere ontwikkelingen.

### Tramtunnel

Op sommige plaatsen is de laklaag van de halteperrons van het station Spui versleten. Zoals u wellicht wel weet, zijn de perrons niet van steen zoals de andere haltes, maar van hout. Ze zien eruit als een mooie parketvloer. Door het aanbrengen van een nieuwe glimmende laklaag, krijgen de vloeren hun aflevertostand weer terug. Dit karwei is onlangs ter hand genomen en de geur van de lak is al van ver te ruiken. De roltrappen zijn gebarricadeerd met rode pylonen. Dit veroorzaakt filevorming voor de reizigers. De nieuwe lak moet 24 uur drogen en daarom wordt er steeds een klein stukje van het perron afgesloten. De werkzaamheden blijven beperkt tot perron Spui-Noord.

De liften werken ook niet optimaal. Vooral oudere passagiers en moeders met kinderwagens ondervinden hier veel last van. Met name de lift van station Grote Markt die uitkomt op de Lutherse Burgwal is lange tijd defect geweest maar is inmiddels weer in gebruik.

Begin februari waren er tot twee keer toe problemen met de stroomvoorziening tijdens de avondspits. De trams konden niet rijden en de reizigers moesten zelfs door de tunnel naar de dichtstbijzijnde halte lopen. De trams reden om via de Jan Hendrikstraat en het Buitenhof.

### Binckhorst

Midden volgend jaar begint Den Haag aan een rigoureuze opknappbeurt van het bedrijventerrein de Binckhorst. In dit gebied van 96 hectare, ingesloten tussen de Utrechtsebaan, Voorburg en Rijswijk komen 5000 woningen en maximaal 85000 m<sup>2</sup> extra kantoorruimte. Het vernieuwde

gebied moet een eigen NS-station krijgen en aangesloten worden op RandstadRail (RR), aldus enkele berichten in de pers. Hoe dit laatste gerealiseerd gaat worden is ons niet duidelijk, gekeken naar de thans geplande railinfrastructuur voor RR. Er komt ook een onderzoek of het mogelijk is het huidige station Voorburg te verplaatsen naar een locatie in de Binckhorst. Wat er mis is met het huidige station Voorburg is ons ook niet duidelijk: zeker is dat verplaatsing de doodsteek betekent voor tramlijn 10 in Voorburg. Ook zijn er voorzieningen gepland met tram- en buslijnen. Met dit plan komt ook weer de mogelijke verlenging van tramlijn 11 in beeld. In vroegere plannen werd al gesuggereerd dat deze tramlijn ooit naar de Binckhorst verlengd zou worden.

### Werkzaamheden

Half januari werd op het De Savornin Lohmanplein de keerlus opgebroken en verwijderd. Ook het al jaren buiten dienst zijnde kopspoortje aan de kant van de Thorbeckelaan is nu verdwenen. Inmiddels is er een nieuwe keerlus gelegd. In de nieuwe situatie werd ook het dubbele spoor bij de vroegere eindhalte van lijn 3 terug aangelegd. De nieuwe lus is ruimer opgezet en wordt afwijkend van de huidige situatie aangesloten op de dienstsporen van lijn 3. Na de zomerdienstregeling zal de keerlus een paar maanden intensief gebruikt gaan worden door de GTL's van lijn 3. Gedurende deze periode wordt het traject vanaf het De Savornin Lohmanplein tot aan het Arnold Spoelplein aangepast voor RandstadRail. Met ingang van de dienstregeling 2007 rijdt lijn 3 dan het gehele traject naar Zoetermeer en is het afgelopen met de GTL-trams op lijn 3. Het De Savornin Lohmanplein zal dan worden gebruikt voor kort-traject diensten. Door de keerlus kunnen GTL's hier dan nog wel komen.

Half januari werd ook begonnen met het aanpassen van de halte Valkenbosplein. Tijdens de werkzaamheden is de halte 50 meter verplaatst. De halte Valkenbosplein wordt aangepast conform de andere RandstadRail-haltes. Tevens wordt de verkeerslichteninstallatie aangepast zodat de tram in de toekomst vrijwel altijd direct de kruising kan oversteken. De haltes worden langer en dat heeft tot gevolg dat het wegverkeer vanaf de leplaan voortaan niet meer rechtdoor kan rijden.

Op de Prinsegracht is de laatste fase begin januari van start gegaan. De halte Brouwersgracht richting tramtunnel wordt breder en langer en zal voldoen aan de RandstadRail eisen. In deze laatste fase wordt ook de hele infrastructuur van de Prinsegracht aangepast. De riolering wordt vernieuwd en langs de trambaan komen nieuwe bomen. Omdat ook het deel tussen de Brouwersgracht en de Boekhorststraat is opgebroken keert buslijn 25 bij de Brouwersgracht. Dit is een vrij krappe bocht waardoor het op 3 februari een keertje mis ging en een gelede bus zich nog net niet in een gevel boorde. Op het Centraal Station zijn op 23 januari de buitenste sporen aan de stationshal-zijde deels aangelegd. Medio april zullen deze sporen aangesloten worden en gaan de binnenste sporen buiten dienst. Die sporen worden dan ook vervangen en de perrons aangepast. De GTL's zullen tijdelijk halteren op de buitenste sporen. Aan de kant van het busperron zal dat nauwelijks problemen opleveren. De andere kant mogelijk wel omdat daar weinig ruimte is voor een tijdelijke haltevoorziening. Voor dit doel werd een stalen constructie met houten planken gerealiseerd. Vlakbij gaapt wel een diepe afgrond naar de stationshal. In de toekomst zullen alleen Randstadrail-voertuigen de buitenste twee sporen berijden.

### Remise Zichtenburg

Na ruim 22 jaar is het inrukspoor op de Nikkelwerf buiten gebruik gesteld. De trams vanaf Kraayenstein rukten vanaf De Werf rechtsaf via de Nikkelwerf in. Nu remise Zichten-

burg uitgebreid is kan vanaf de Werf rechtstreeks het terrein worden opgereden. Ook het verbindingsspoortje tussen het in- en het uitrukspoor komt weer terug. Nog steeds is het depot van de gemeentereiniging niet verhuisd, waardoor er nog niet gewerkt kan worden aan de nieuwe werkplaats. Volgens planning zou de werkplaats eind dit jaar operationeel moeten zijn. De werkplaats aan de Lijsterbesstraat wordt dan gesloten.

Begin maart zal in Zichtenburg het eerste RandstadRail voertuig worden gepresenteerd. Uitgebreide proefritten kunnen voorlopig nog niet gemaakt worden omdat het traject over de Apeldoornselaan nog niet gereed is.

### **Goederentram**

Het CDA in Den Haag wil dat zestig-meter lange supertrams winkels, bedrijven en instellingen in Haaglanden gaan bevoorraden. Aan de rand van de stadsregio en bij havens in de steden moeten daarvoor grote overslagpunten komen. Daar moeten goederen vanaf schepen in de trams worden geladen. Het CDA wil hiermee het voorbeeld volgen van de Duitse stad Dresden. Daar rijdt sinds 2001 de succesvolle goederentram 'CarGoTram'. Ook in Wenen is een vergelijkbare 'Güterbim' in ontwikkeling en Amsterdam denkt er ook over na. Het goederenvervoer is in de eerste instantie bedoeld voor het vervoer tussen middelgrote- en grote bedrijven in Haaglanden. Rondom groepen van die bedrijven dienen laad- en losperrons te worden gebouwd. Het belangrijkste argument is dat er minder vrachtverkeer nodig is in de stad omdat één tram de vracht van drie vrachtwagens kan overnemen.

### **Gratis openbaar vervoer**

De Haagse politiek heeft een idee om gratis openbaar vervoer aan te bieden in Den Haag resoluut van de hand gewezen. De Hagenaar blijft dus gewoon betalen voor een ritje met de tram of bus. Het plan kost te veel geld en er zijn veel twijfels of het gratis aanbieden van het Openbaar Vervoer de Hagenaar uit de auto zou jagen. Het plan kost de gemeente ieder jaar vijftig miljoen euro, ongeveer 32 Eurocent per burger per dag. Er moet dan ook flink worden geïnvesteerd in nieuwe voertuigen omdat het publiek massaler gebruik zal gaan maken van tram en bus. Er is wel sympathie voor het plan om bepaalde doelgroepen gratis openbaar vervoer aan te bieden. Men denkt hierbij aan ouderen, jongeren en gehandicapten.

### **Vakantiedienstregeling**

Tijdens schoolvakanties rijden in Den Haag veel tram- en buslijnen aangepaste diensten. Het komt er dan eigenlijk op neer dat de frequentie een stuk lager ligt. Jammer genoeg geldt deze maatregel ook voor tramlijn 2. In de eerste week van januari leidde dit tot lange wachttijden en stampvolle trams door het centrum. Herhaaldelijk kwam het voor dat de deuren niet meer dicht gingen waardoor er vertraging op trad en de reizigers nog langer moesten wachten. Tramlijn 2 vangt voor een groot deel de extra passagiers op die door het opheffen van de Connexion buslijnen in het Haagse Centrum op deze tramlijn zijn aangewezen.

Eind deze maand is er wederom een week met beperkte diensten. Ook begin mei is dat het geval. Het is te hopen dat de HTM dan bereid zal zijn om wat meer wagens in met name de spitsdiensten in te zetten.

### **Grote brand**

Op maandag 16 januari werden na het uitbreken van een grote brand in basisschool "De Wereldwijzer" in de Tasmanstraat tramlijnen omgeleid. De brand was zo hevig dat de trams van lijn 17 niet meer door de Zoutmanstraat konden rijden. Hoewel de brand niet de tramlijnen 3 en 11 hin-

derde moesten deze lijnen toch uitwijken omdat de brandweer in een later stadium besloot het bluswater uit het verseringskanaal aan de Conradkade te halen. Deze situatie met de diverse omleidingen duurde tot ongeveer 19:00 uur.

### **TW6000**

Nog steeds is er niets bekend over de toekomst van dit tramtype bij de HTM. De situatie is nog steeds hetzelfde zoals beschreven in onze vorige editie. Het lijkt erop dat Boedapest geen interesse meer heeft in de overname van deze trams. Niet zo vreemd omdat in Boedapest een bestelling is geplaatst van 20 nieuwe lange trams, waarbij 1 tram 2 gekoppelde dubbelgelede trams type Ganz vervangt.

Zou het geen optie zijn om de TW6000-en van de HTM gedurende twee jaar in te zetten op de Hofpleinlijn? Deze lijn krijgt pas in 2008 een verbinding met het Rotterdamse metronet. De 10 metrostellen welke gedurende twee jaar als overbrugging geschikt worden gemaakt voor de Hofpleinlijn kunnen dan gewoon op het metronet actief blijven. Het zou een goede optie zijn want bij de Rotterdamse metro zit men ook niet erg ruim in het materieelbestand.

### **Buslijn 25**

Bewoners van Den Haag Zuidwest hebben aangegeven hun rechtstreekse verbinding met het Centraal Station terug te willen. Buslijn 25 liep tot voor kort vanaf Vrederust over de Hengelolaan via de Haagse Markt naar het busplatform van station Den Haag Centraal. Eind vorig jaar werd deze route ingekort tot de Grote Markt. Van de reizigers werd verwacht dat ze hier overstappen op tramlijn 2, 3 of 6 door de tramtunnel. Deze maatregel werd mede veroorzaakt door aanhoudende klachten van een slechte luchtkwaliteit op de Stille Veerkade. De bewoners van Den Haag Zuidwest hebben een werkgroep opgericht met de ondubbelzinnige naam 'Bus terug'. De kans dat het de werkgroep uiteindelijk zal lukken om buslijn 25 in oude glorie te herstellen lijkt vrij klein. Het busvervoer in de Haagse binnenstad is sinds vorig jaar een stuk minder omdat bijna alle Connexion buslijnen uit het Westland hun keerpunt hebben bij het toekomstige OV-knooppunt Leyenburg. Reizigers stappen bij de Walnootstraat over van en naar tramlijn 2. Tramlijn 2 is hierdoor een van de drukste tramlijnen van Den Haag geworden en kan dus ook de overstappers op de Grote Markt opvangen.

### **Nieuws uit de werkplaats**

In januari 2006 werd de 3067 als zevende tram voorzien van een airco installatie. Zoals wij toen ook hebben bericht is de 3058 gebruikt als prototype. Het gaat te ver om alle nummers te noemen van de trams in de juiste volgorde. In het kort komt het erop neer dat alle 3100-en een aircovoorziening krijgen. Van de 3000-serie worden het de 51 trams die ook al een ARI (Automatische Rem Ingreep) hebben. Leuk detail: Omdat er een steiger wordt gebruikt om de airco's in te bouwen worden de trams vooruit de werkplaats in gereden. Het voordeel hiervan is dat de steiger niet iedere keer afgebroken hoeft te worden. Normaliter worden de trams achteruit de werkplaats in gereden.

In de werkplaats zijn de museumtrams 810 en 769 bijna klaar. De trams hebben een onderhoudsbeurt gekregen en weer netjes geschilderd.

## **G R O N I N G E N**

Als het aan de gemeente Groningen ligt, komt de tram vanaf 2014 terug in het straatbeeld van de stad. Dat heeft een woordvoerder van de gemeente gezegd. Door de komst van de tram moet de Grote Markt geheel busvrij worden.

De tram zal onder andere gaan rijden tussen het Centraal



Station en het Zernikerterrein, waarop onder andere een aantal faculteiten van de universiteit gevestigd is. Ook op vijf andere routes in de stad zal de bus plaatsmaken voor het nieuwe vervoermiddel.

De komst van de tram kost minimaal 128 miljoen. Volgens de gemeente zal er eerst een paar jaar gespaard moeten worden voordat dit bedrag bijeen is. In de zomer wordt bekeken hoe en of het plan verder wordt uitgewerkt.

De tram verdween eind jaren veertig uit de binnenstad van Groningen.

## R A N D S T A D R A I L

### Netkous

De kenmerkende montagehal voor het Netkousviaduct in Den Haag is eind januari geheel afgebroken. Op de plek waar de hal stond zullen de laatste vier stalen segmenten van de Netkous in de loop van een aantal weken op hun plaats gehesen worden. Direct na het afbreken van deze montagehal werd ook een begin gemaakt met het afbreken van de coatinghal op het Monarch terrein. De coatinghal bestond uit opgestapelde zeecontainers welke per vrachtwagen werden afgevoerd.

### Werkwagen

In januari is een begin gemaakt met de ombouw van de Haagse PCC 1315 tot werkwagen voor RandstadRail. De tram krijgt diverse aanpassingen om de nieuwe trajecten naar Zoetermeer te kunnen berijden. Aan boord komen een toilet en een koelkastvoorziening.

### Planning

Voor de goede orde zetten wij de planning nog even op een rijtje. **Vrijdag 2 juni 2006 is de laatste dag** dat NS op de Zoetermeer- en de Hofpleinlijn rijdt. Vanaf 3 juni nemen Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam de verantwoordelijkheid over. Vanaf die datum zijn de lijnen voor een periode van drie maanden buitendienst en worden ze geschikt gemaakt voor RandstadRail.

Eind januari startte NS met het informeren van klanten over het aflopen van abonnementen en het terugbetalen van teveel betaalde maanden. Het informeren van de reizigers kon pas van start gaan nadat de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden een besluit hadden genomen over het tarief dat betaald moet worden tijdens de drie maanden durende ombouwperiode.

Het is nog niet bekend welk tarief RandstadRail na de ombouwperiode gaat hanteren. Invoering van de OV-chipkaart zou de meest ideale oplossing zijn, maar het is nog onzeker of distributie van de kaart en plaatsing van de juiste apparatuur tijdig haalbaar is.

Als alles volgens planning verloopt gaat RandstadRail op 3 september 2006 van start. HTM exploiteert dan de Zoetermeerlijn en RET de Hofpleinlijn.

Tijdens de verbouwingsperiode zijn de Zoetermeer- en de Hofpleinlijn geheel buitendienst.

Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam zorgen voor vervangend vervoer en hebben samen met diverse vervoersmaatschappijen alternatieve mogelijkheden opgesteld. Daar is het volgende vervoerplan uitgekomen:

### Zoetermeer:

- Connexxion zet twee buslijnen op (linksom en rechtsom) die de "Krakelingstations" van de Zoetermeerlijn aandoen. Deze buslijnen brengen de reizigers naar de stations Zoetermeer Oost en Zoetermeer. De nieuwe RandstadRailstations in Oosterheem worden niet in deze buslijn meegenomen.

- Vanaf Zoetermeer Oost en Zoetermeer reist men per trein verder naar Den Haag Centraal. NS zorgt voor versterking van dit traject en zet in de spits extra treinen in.
- Connexxion rijdt een bus van Zoetermeer Centrum West naar L'dam Voorburg, Voorburg 't Loo en de Laan van NOI.

### Hofplein:

Zoals het er nu naar uitziet gaan er op het traject Rotterdam Hofplein - Zoetermeer bussen rijden. Vanaf station Zoetermeer reist de klant per trein verder naar Den Haag.

## BUSNIEUWS NEDERLAND

### **Bus in België razend populair**

Het Vlaamse busbedrijf De Lijn heeft in 2005 opnieuw een record gebroken met het aantal passagiers. De bussen vervoerden bijna 450 miljoen mensen, bijna 9 procent meer dan het voorgaande jaar. De overheid heeft flink meer bussen ingezet en ook veel goedkope abonnementen verstrekt, om de files te bestrijden. Het aantal passagiers is daardoor sinds 1999 verdubbeld. Minister K. van Brempt (vervoer) zei gisteren te streven naar een half miljard passagiers over twee jaar. De trend in België is volledig tegengesteld aan die in Nederland. Hier maakten passagiers gemiddeld 0,8 procent minder gebruik van het openbaar vervoer (ANP, Belga).

Een bericht dat wij letterlijk ontleen aan NRC Handelsbad van 7 januari. Wat is dan in Nederland het probleem? Het gedoe met de aanbestedingen, veel minder speciale tarieven – tot gratis vervoer toe – voor bepaalde bevolkingsgroepen? Hoewel: Connexxion vervoerde in het eerste halfjaar dat zij Q-liner 315 (Lelystad-Groningen) exploiteerde 37% meer reizigers dan haar voorganger. De reden: luxe bussen, veel koffie en het omroepen van de plaatsnamen in het Fries. Zo kent elk land zijn eigen aanpak. De MAXX-dienst Zwolle noteerde trouwens in het laatste kwartaal een toename van 22%, geheel zonder koffie!

### **AMSTERDAM** GVBA

Sinds 16 januari zijn de waterstofbussen 001-003 weer op pad in het kader van het vervolgproject HyFLEET:CUTE, dat 1 jaar zal omvatten. Tijdens het waterstofsymposium op 12 januari klonk, afhankelijk van de inzichten van de sprekers, de verwachting dat waterstoftractie in 5 tot 15 jaar volledig operationeel zal zijn.

Medio januari zijn de resterende Volvo tweewassers per direct van de weg gehaald. Zo heet werd de soep ook weer niet gegeten, want eind januari waren 416, 430, 433 en 434 nog in dienst, doch inmiddels rijdt alleen 434 nog voor instructie. 416 werd wel nog in februari op Schiphol waargenomen. De plaats van de Volvo's werd ingenomen door aan het Schiphol Snetert onttrokken wagens. Volgens de eisen van het ROA zal deze zomer ook het doek vallen voor de oude gelede Volvo's. Wat dan?

### **ARNHEM** Connexxion

In het laatste kwartaal van 2005 gingen diesels 1069 en 7705 op reserve resp. naar Tours, zodat het park op 1.1.2006 bestond uit trolleys 101 (museum), 0172-0182, 0201-0231 en diesels 233, 1064-1068, 2266-2271, 2402-2408, 2882, 2883, 4717, 7741, 7807, 7808, 7812 en 8249-8254.

Aan de soap-achtige ontwikkeling rond de trolleybus werd weer een nieuw hoofdstuk toegevoegd, nadat de gemeente-

raad besloten had dit vervoermiddel in elk geval tot 2015 te handhaven en een traject naar de nieuwe wijk Schuytgraaf aan te leggen. Toen kwam de fractieleider van de VVD (de partij die met Groen Links tegen de nieuwe lijn was) met het verhaal dat de trolley verouderd is en op korte termijn vervangen zou moeten worden door waterstofbussen, die volgens hem al volop in exploitatie zijn. Daarop volgden pro-trolley reacties, onder meer van andere politieke zijde, waarin gesteld werd dat de waterstofbus nog lang geen alternatief is. Deze is nog zeer duur en kan niet een gehele dienst rijden omdat na rond 250 km waterstof moet worden bijgeladen. Bovendien wordt waterstof – dat in de natuur niet vrij voorkomt – met behulp van elektriciteit uit water en aardgas gewonnen, om in de bus dan weer in elektriciteit te worden omgezet; de trolley rijdt rechtstreeks op elektriciteit.

Mede door dit soort gepalaver is er al tien jaar een structureel tekort aan trolleys, zodat er op de lijnen 1 en 5 regelmatig diesels rijden, terwijl de gemeente besloten heeft de niet meer gebruikte bovenleidingen Hoogkamp-Station en Vredenburg/Holthuizen-Station te verwijderen. (en)

Hoewel de redactie zich zelden in dit soort discussies mengt willen wij onderstrepen dat de proefnemingen met waterstofbussen ongetwijfeld van groot belang zijn, maar dat deze bussen niet binnen tien jaar op grote schaal zullen kunnen worden ingezet. Tot dan ware de trolley te handhaven en het trolleybuspark te completeren. (ho)

**CAPELLE AAN DEN IJSSEL** Parkshuttle

Connexxion had de bedoeling eind maart het systeem weer in bedrijf te nemen, na gedurende zes weken de volledige dienst zonder passagiers uitgevoerd te hebben. Kennelijk was men nog lang niet zeker van zijn zaak, en dat niet zonder reden, zo bleek op 8 februari, toen omstreeks 2 uur in de nacht een korte felle brand in de garage – een ooit als fietsenstalling bedoelde ruimte in het station Kralingse Zoom – een voertuig vernielde en drie andere, en het gebouw, beschadigde, waarmee de hele zaak weer op losse schroeven kwam te staan. Voorlopig kan men vanaf Capelsebrug rondjes Rivium rijden met de uit Zwolle overgekomen 2886, of een authentieke 0405 (connexxion).

**CONNEXXION**

In de tweede week van januari werden de tot dan toe aan Haarlem geleverde 25 CNG bussen uit de dienst genomen, omdat bij het loslaten van het gaspedaal het toerental zodanig snel terugloopt, dat, indien nodig, snel weer optrekken niet mogelijk is. Dit zal verholpen worden door de software van de motorcomputer aan te passen; het voornemen alle wagens per 1 april in dienst te hebben komt hierdoor niet in gevaar.

Van de na 10 mei 1999 in dienst gestelde bussen waren op 1.1.2006 de volgende verdwenen:

2486 = 2002 uitgebrand; 2493 = 2005 uitgebrand; 2543 = 2000 uitgebrand; 2551 = 2005 uitgebrand; 2556 = 2003 uitgebrand; 2673 = 2005 uitgebrand; 2783-2787 = 2005 naar Tours, als gemeld; 2818 = 2001 uitgebrand en 8197 = 2005 naar E-Traction (electrische aandrijving). De Apeldoornse Citaro's 2843-2843 doen dienst in Nieuwegein, de Leidse 2844-2848 rijden in Delft. De op Schiphol rijdende 2225 en 2226 zijn niet de oudere Citaro's met die nummers, maar de in 2003 vernummerde Van Hool 557 en 558. In ons overzicht in no 564 dient voor de 9040 gelezen te worden: 9049. 1005 kreeg bij Tours nummer 883. Vrij onverwacht zijn de 1375-1386 – ooit begonnen als platformbussen T 70-81 – van stal gehaald voor het Schiphol Snetnet; 1375-1380 werden te dien einde rood geplakt, de overige behielden de Connexxion kleuren. Zie verder onder Amsterdam.

2911 en 2912 gingen in februari naar Van Oeveren, Zierikzee. 4321 is te Arnhem gereactiveerd; 4323 ging echter op 18 januari definitief richting afvoer. De 4967-4980, die nog overgeschilderd waren in Connexxion kleuren zijn nog reservebus op verspreide locaties; 4981-4990 werden niet meer herschilderd en staan aan de kant. Aan SB220 zijn ook nog aanwezig 4812-4832 – op een enkele na -, 4851-4857, 1300-1309 en uiteraard 2130-2151. Ook de Volvo B10M blazen de aftocht: 4633-4676 zijn al uit dienst en van 4858-4882 staan verschillende exemplaren aan de kant. Bij de gelede wagens vallen gaten in de series ouder dan mei 1999, maar ook 7818 ging al terzijde. In december 2005 vertrokken 7132-7139 en 7160-7163 via Lubeck naar een nieuwe eigenaar in Estland. (connexxion/en)

**DEN HAAG** HTM

De ruil 328-330/181-183 heeft niet meer in 2005 plaatsgevonden, zodat ook in februari 181-183 nog vrolijk op Schiphol rondtuften. (en)

**EINDHOVEN** Hermes

Het in 2004 ingevoerde DRIS halte-informatiesysteem is uitgebreid met telefoon en internet. Voor SMS invoeren "BUS" en de naam van de halte en verzenden naar 3699, bellen via 0900 366999 en internet [www.optijdvoordebus.nl](http://www.optijdvoordebus.nl).

**FRIESLAND** Noordned/ARRIVA

Blijkens van ARRIVA ontvangen bericht is NoordNed per 10 december geheel opgegaan in ARRIVA Openbaar Vervoer. Op de treinen is dit onmiddellijk tot uitdrukking gebracht maar de uitmonstering van de NoordNed bussen bleef tot nu toe onveranderd.

**MAASTRICHT** Stadsbus

De afgevoerde bussen 801, 804, 808, 811 kan men zien rijden bij Oostenrijk, Diemen, als 212, 214, 213 en 215.

**NOORD-BRABANT** Stadsvervoer

Voor de stadsdiensten in Bergen op Zoom, Breda, Den Bosch, Roosendaal en Tilburg beschikte de BBA per 1.1.2006 over het onderstaande park:

CSAII	32 56 1986	293, 295, 297
CSAII	32 56 1988	101-103,110,111
B10M/Hainje`	29 42 1989	130, 131
B10M/Berkhof	29 42 1991	134-139
Van Hool A330	26 64 2002	143-153
Van Hool A330	26 64 2003	154-167
Van Hool A330	26 64 2005	168-176
Volvo 7700	32 59 2004	250-256
SB220/Hainje	33 51 1990	303/4/6-11/13-15
SB220/Berkhof	33 51 1991/2	318, 320-331
B10B/Berkhof	34 51 1994	350-352, 354-357
SB220/DOB	33 56 1996	361, 363-371
SB220/Berkhof	32 56 1997	372-375, 377-382
SB250/Berkhof	26 74 1999	383-398

Hiervan rijden 383-398 nog op LPG. Overige zijn (te rug)verbouwd op diesel. In de afgelopen jaren werden afgevoerd:

In 2004: 113, 121-123, 126, 132, 133, 262, 263, 268, 271-273, 282, 286, 291 en bovendien 198, 200, 202, 202, 206, 207 als restanten van de serie 195-207, ex NZH 332-344.

In 2005: 106, 112, 114, 115, 124, 127, 129, 261, 270, 274, 280, 281, 285, 290, 301, 302 en 305. 279 is POD bus, die soms nog voor reizigersvervoer wordt ingezet.

**NIJMEGEN** NOVIO

Eind 2005 keerden 132 en 133 terug in Nijmegen en herkregen hun nummers 101 en 102. Ook kwamen 623 en 625 terug in dienst. De HTM heeft bekend gemaakt om bedrijfs-economische redenen van de overname van NOVIO af te zien. Heeft men eieren voor zijn geld gekozen? (novio/en)

**ROTTERDAM** Regiovervoer

Hoewel voor 2006 zou worden aanbesteed heeft de Stads-regio het vervoer in de randgebieden van Rotterdam tot 10 december 2006 ondershands opgedragen aan Connexion, de huidige vervoerder.

**ROTTERDAM** RET

Op 20 februari zal – bezwaren van derden voorbehouden – het contract worden getekend voor de levering van 90 (negentig) tweedeurs low-entry dieselbussen met emissiewaarde volgens de Euro5 norm; tot die datum blijft de naam van de leverancier nog even onder de pet. De eerste bus moet in september 2006 bij de RET binnen zijn.

**UTRECHT** GVU

Uit ons overzicht per 1.1.2005 (september 2005, 561) dienen de 401-403 en 405-407 verwijderd te worden. De 404 is nog beschikbaar voor excursies. De 410 moest eind 2005 worden afgevoerd en werd vervangen door 419 ex TTC (GVBA) 024 (B10M/Berkhof 1990).

Van het afgevoerde materieel zijn nog in opslag aanwezig: 415-417, 501, 502, 504, 506, 508, 510-517, 530, 535 en 546.

**WATERLAND** ARRIVA

Het Regionaal Orgaan Amsterdam heeft de concessiehouder een boete ad EUR 250.000 opgelegd, omdat deze naar het oordeel van het orgaan ARRIVA ook na de gestelde limiet van 9 januari 2006 de dienstregeling niet naar behoren uitvoerde. Inderdaad zijn nogal wat klachten van reizigers ontvangen.

**ZOETERMEER** RandstadRail : zie bericht blz. 47

**BUITENLANDS STADSVVERVOER**

Agenda: zie berichten Berlijn, Naumburg, Plauen

**AUSTRALIË.**

Adelaide. In januari 2006 werd motorrijtuig 104 afgeleverd en half januari waren de 101, 102 en 104 in dienst. Op 21.1.2006 werden ze tijdelijk buiten dienst gesteld omdat tijdens een hittegolf periode de airconditioning het niet aan kon. De lagevloertrams van Europees ontwerp hebben veel te grote ramen die niet open kunnen. Ze werden vervangen door de oude in 1939 gebouwde H-class trams, waarvan de kleinere ramen helemaal open gaan. Motorrijtuig 103, bij het zeetransport zwaar beschadigd, staat in de fabriek van Bombardier in Melbourne. Herstel is niet mogelijk. Na het uitnemen van bruikbare onderdelen wordt de tram gesloopt. Van het verzekerde bedrag wordt een nieuwe tram besteld.

Melbourne. Het tramverkeer door de Flinders Street was enige tijd onderbroken in verband met het afbreken van een viaduct over de King Street. Op het kruispunt Flinders Street/King Street ligt nu weer net als in vroeger tijden een gelijkvloerse spoor kruising. Het lijnennet werd gewijzigd. Lij-

nen verdwenen, er kwamen nieuwe lijnen bij, lijnen werden verlengd of ingekort of via een andere route geleid. In december 2005 werd het vierassige W-motorrijtuig 965 (bouwjaar 1950) op de boot gezet naar Denemarken. Een geschenk van de provincie Victoria aan de Deense kroonprins wiens vrouw uit Melbourne komt. Zo'n cadeautje zet je niet op de schoorsteenmantel, dus kwam de tram terecht in het trammuseum van Skoldeneasholm.

**BELGIË.**

De Lijn. In 2005 werden bijna 9% meer reizigers vervoerd dan in 2004. Een kleine 450 miljoen reisden met bus en/of tram. Ten opzichte van 1999 een verdubbeling. Veel Belgen reizen op goedkope door de overheid verstrekte abonnementen waardoor het gebruik van het openbaar vervoer sterk wordt bevorderd.

Op 18.1.2006 werd de aankoop goedgekeurd van 10 lagevloertrams van het type Hermelijn. Hiervan zijn er vier bestemd voor Gent en gaan er zes naar de Kustlijn. Ze worden geleverd vanaf begin 2007. Er zijn plannen om de komende vijf jaar nog 98 trams te bestellen.

Antwerpen. Vanaf 4.3.2006 komt de nieuwe tramlijn 5 in dienst tussen Deurne en de Linkeroever. Voor de inwoners van Deurne met bestemming centrum en verder betekent dit een tijdswinst van ongeveer een kwartier, vergeleken met de huidige reisweg. Het traject tussen het Sportpaleis en Linkeroever verloopt via de premetro en vormt een welkome ontlasting/versterking van de drukke lijn 3 op dit traject. Hiermee neemt men ook een tot nu toe ongebruikt stukje premetrotunnel in gebruik, te weten de helling bij de Ten Eekhoevelei. Hier komt een nieuwe halte "Sport". Op de 10 kilometer lange lijn 5 (het lijncijfer is gezien de route van een eerdere lijn 5, historisch correct) zullen Hermelijntrams gaan rijden.

Daarnaast worden de tramlijnen 12 en 24 gewijzigd. Lijn 12 gaat met losse PCC's rijden tussen het Sportpaleis en Bolivarplaats (tijdelijk: Zuidstation, het huidige eindpunt van lijn 24), een lengte van 6½ kilometer; zo'n 7 kilometer korter dan de huidige lijn. Lijn 24 (met 12,3 km., 4 km. langer dan nu) neemt het weggefallen traject van lijn 12 tussen Zuid en Schoonselhof over. Hier worden gekoppelde PCC-stellen ingezet. Op alle drie lijnen wordt van maandag t/m vrijdag een 10 minuten dienst gereden (spits: 7½ min.), zater- en zondag wordt om de 12 à 15 minuten gereden.

route lijn 5: Deurne, Wim Saerensplein – Ruggevelddlaan – Ter Heydelaan – Confortalei – De Berlaimontstraat – Lakborslei – De Gryspeerstraat – Ten Eekhoevelei – Premetro (Schijnpoort – Handel – Elisabeth – Astrid – Opera – Meir – Groenplaats – Frederik Van Eeden) – Blancefloerlaan.

route lijn 12: Deurne, Sportpaleis – Schijnpoort – Halenstraat – Stuyvenbergplein – Van Kerckhovenstraat – Dambruggestraat – Spoorstraat/Richardstraat – Rotterdamstraat – De Coninckplein – Van Wesenbekerstraat/Van Schoonhovenstraat – Gemeentestraat – Fr.Rooseveltplaats – Frankrijkplein – Britselei – Amerikalei – Bolivarplaats (eindpunt Justitiepaleis). In verband met de werken op de Bolivarplaats rijdt lijn 12 in maart tijdelijk: Amerikalei – Brederodestraat – Montignystraat – Zuidstation (huidige eindpunt lijn 24).

route lijn 24: Deurne, Silsburg – Herentalsebaan – Stenenbrug – Turnhoutsebaan – Carnotstraat – Koningin Astridplein – Gemeentestraat – Fr.Rooseveltplaats – Frankrijkplein – Britselei – Amerikalei – Brederodestraat – Montignystraat – Zuidstation – Kolonel Silvertopstraat – Sint Bernardsesteenweg – Hoboken, Schoonselhof.

Op een later tijdstip is de instelling van een lijn 18 voorzien op de route Metropolis – Sportpaleis – Premetro – Astridplaats – Pelikaanstraat – Eksterlaar, waarbij lijn 11 wordt ingekort tot de route Melkmarkt – Groenenhoek.

**Brussel.** Er worden werkzaamheden uitgevoerd in de tunnels van de Grote Ringlanen. Deze verbinden de premetrostations Diamant, Georges Henri, Montgomery en Boileau met elkaar. Deze werken vinden plaats in de avond en nacht en zorgen voor een onderbreking van het tramverkeer. Van 17.1.2006 tot 25.6.2006 zullen de tramlijnen 23 en 90 elke avond vanaf 21 uur vervangen worden door een bus tussen de haltes Meiser en Hansen-Soulié.

#### **DUITSLAND oost.**

**Berlijn.** Om alvast in uw agenda te noteren: 14.5.2006 zijn er activiteiten in verband met 125 jaar elektrische tram. Niet voor al het afgevoerde trammaterieel is er een koper: in december 2005 werden 15 al langere tijd buiten dienst staande B6A2 aanhangrijtuigen gesloopt. De aanleg van een tramlijn vanaf de Chausseestrasse via de Invalidenstrasse naar het Lehrter Bahnhof (Hauptbahnhof) loopt steeds meer vertraging op. In februari 2006 wordt er een besluit genomen over het profiel van de Invalidenstrasse en loopt eind 2006 de inspraakprocedure. Als dit in 2007 kan worden afgerond rijdt de tram hier in 2009.

Op 29.11.2005 liet men met behulp van een zware kraan bij de opening bij het toekomstige metrostation Hauptbahnhof de eerste voertuigen voor metrolijn U55 naar beneden zakken. Het betrof diesellocomotief 4072 en de twee ballastlorries 4140 en 4141.

**Berlijn-DB.** S-Bahn Berlin. Sinds 20.12.2005 stoppen ook de treinen rijdend in de richting noord-zuid weer in het Anhalter Bahnhof. Na de treinbrand op 10.8.2004 moest het station worden opgeknapt. Dit werk is nu nagenoeg gereed. In de richting zuid-noord konden de treinen al weer in december 2004 van het station gebruik maken. De naamswijziging van het station Gesundbrunnen in Berlin Nordkreuz gaat op verzoek van een aantal parlementariërs niet door. Gesundbrunnen blijft Gesundbrunnen. Op het S-Bahnstation Papestrasse gaan vanaf 28.5.2006 ook de treinen van het Fernverkehr stoppen. De naam wordt dan gewijzigd in Berlin Südkreuz. Al eind december 2005 stond deze naam aangegeven boven de toekomstige westelijke ingang aan de Naumannstrasse. En ook in het Lehrter Bahnhof werden de eerste naamborden verwisseld voor die met de nieuwe naam: Berlin Hauptbahnhof.

**Frankfurt Oder.** In een niet bindend referendum op 22.1.2006 sprak de bevolking van Frankfurt zich uit tegen de aanleg van een tramlijn naar het Poolse Slubice aan de andere kant van de Oder. De twee gemeentebesturen zijn voorstander van deze grensoverschrijdende tramverbinding waarbij Frankfurt bereid is de aanlegkosten op zijn grondgebied te betalen en Slubice de aanleg van de 2,6 kilometer lange enkelsporige ringlijn (5 haltes, in één richting te berijden) aan de Poolse kant. Benieuwd hoe het verder gaat.

**Gera.** In januari en maart 2006 werden/worden 6 KT4D motorrijtuigen aan Gotha verkocht. Zie bericht Gotha.

**Gotha.** In januari 2006 werden uit Gera de KT4D motorrijtuigen 533, 541 en 545 overgenomen. In maart 2006 volgen nog de 542, 543 en 549. Het is aannemelijk dat na het in dienst stellen van deze trams de Duewags ex-Mannheim aan de kant worden gezet.

**Halberstadt.** Vanaf 18.12.2005 rijden er weer trams door de Friedrich Ebert Strasse. Hier werden de tramsporen vernieuwd, met het afwerken van de straat is men nog wel een half jaartje bezig.

**Halle.** Met de aflevering van MGT-K motorrijtuig 690 op 16.12.2005 arriveerde de laatste tram van deze serie (661-690). Met uitzondering van de 661 en 662 rijden deze tweerichting trams met één stuurstand kont-aan-kont gekoppeld in dubbeltractie. In de afgelopen periode werden proefritten gereden met drie gekoppelde T4D-C motorrijtuigen. Als tot deze inzet wordt besloten verdwijnt de inzet van aanhangrij-

tuigen. Op 18.12.2005 werd een nieuwe dienstregeling ingevoerd. Hierbij kwamen de lijnen 3 en spitslijn E te vervallen, rijdt lijn 4 nu op de route Reileck – Kurt Wüsteneck Strasse en werd lijn 12 ingekort vanaf Trotha tot het Hauptbahnhof. Ook de spitsritten van lijn 5<sup>E</sup> naar Bunawerke vielen. Door het uitlopen van de werkzaamheden (zie HOV/RN 560) blijft de tramlijn naar Bad Dürrenberg nog tot eind maart 2006 buiten dienst. Op 5 en 6.12.2005 werden de laatste niet gemoderniseerde Tatra motorrijtuigen 1125, 1126, 1127, 1129, 1170, 1179, 1180 en 1190 op spoorwagens geladen voor transport naar Arad. In totaal gingen de afgelopen jaren 40 T4D motorrijtuigen en 17 B4D aanhangrijtuigen naar dit Roemeense bedrijf. Nog eens 97 motor- en 2 aanhangrijtuigen gingen naar andere bedrijven. In Halle bleven vijf van deze motorrijtuigen achter, twee als werkvoertuigen en drie als museumtram (900, 901, 931). Van de aanhangrijtuigen bleef alleen de 101 als museumwagen bewaard.

**Jena.** De "Gotha" motorwagens 104, 110, 112 en 115 werden aan Istanboel verkocht.

**Leipzig.** De nieuwe NGT12L ("XXL") trams zijn door hun donkere front minder goed zichtbaar. Daarom rijden ze sinds november 2005 ook overdag met licht aan. Op 6.12.2005 werd de eerste Leoliner, de 1303, uit de serie 1303 – 1332 afgeleverd (typeaanduiding NGTW6-L, Leipzig type 37a). Uiterlijk wijken ze iets af van de prototypen 1301-1302. Zo is de rijtuigbak aan de onderkant iets smaller waardoor probleemloos alle haltes kunnen worden aangedaan. Op 31.12.2005 reed lijn 18 voor het laatst. Op deze dag werd de "gläserne", motorrijtuig 1700, ingezet. Om even na half negen 's-avonds rukte onder weinig belangstelling de laatste tram vanaf het eindpunt Taucha in naar de remise. Per 1.1.2006 bestaat het wagenpark uit 287 motor- en 114 aanhangrijtuigen. Hieronder een aantal oudere Tatra's die bestemd zijn voor afvoer. Een aantal hiervan dient nog als reserve voor het vervoer tijdens het WK Voetbal.

**Magdeburg.** Met de invoering van een nieuwe dienstregeling per 5.12.2005 vond een aantal wijzigingen plaats. Zo werd op de stille uren de frequentie verlaagd en rijdt lijn 8 niet meer op zaterdag- en zondag. Op schooldagen worden enkele diensten van lijn 8 doorgetrokken naar Westerhausen. Lijn 5 werd komende vanaf Olvenstedt verlengd via Europaring – Westring – Südring – Halberstädter Strasse – Hasselbachplatz – Breiter Weg naar Messegelände, waarbij op schooldagen enkele ritten doorgaan tot Herrenkrug.

**Naumburg.** Een feestje op 16.12.2005. Toen werd in het zicht van het Hauptbahnhof (nog vijftig meter te lopen) het nieuwe eindpunt met een wisselplaats in gebruik genomen. Hier kan dus met een aanhangwagen worden omgelopen. In 2006 wordt in de periode Pasen – oktober elk weekend gereden op het traject Vogelwiese – Theaterplatz – Marienort – Depot – Poststrasse – Jägerplatz – Nordstrasse – Wiesenstrasse – Hauptbahnhof. Vanaf 2007 is het de bedoeling dat dagelijks een halfuurdienst wordt gereden en zou je kunnen spreken van een terugkeer van de tram. Hopelijk is dan ook het geld gevonden om de lijn vanaf Vogelwiese door te trekken naar de wisselplaats Salztor. En wie weet wordt ooit de ringlijn via de Moritzplatz naar het Hauptbahnhof weer helemaal gesloten en rijdt de tram zoals in vroeger dagen.

**Plauen.** Op 15.4.2006 wordt met motorwagen 79 + aanhangwagen 28 een Paasronddrit gereden. Vertrek: Tunnel 10.30 uur. Op dezelfde dag, zelfde plaats, vertrekt om 14.00 en 15.30 uur de "Bier-Elektrische" (motorwagen 78). Een week later op 22.4.2006 kan men zelf een tram besturen. Inlichtingen: Plauener Strassenbahn, telefoon 0049 3741 29940. Het alternatief voor het tramvervoer door middel van oproep- en lijntaxi's werd uitgebreid. Op niet schooldagen rijden er oproeptaxi's op lijn 2. Lijntaxi's rijden in de vroege

ochtenduren op zon- en feestdagen tot 8.00 uur op alle tramlijnen. Deze moeten ook worden aangevraagd. Er geldt het normale tarief.

**Rostock.** Het nieuwe traject tussen de Platz der Freundschaft en de Schröderplatz kwam – op de nog aan te leggen sporendriehoek op de Schröderplatz na – gereed. Op 14.12.2005 vond de eerste proefrit plaats. Het nieuwe traject komt in oktober 2006 in dienst. Door deze nieuwe sporen ontstaat een ringlijn in beide richtingen en kan het lijnnet ingrijpend gewijzigd worden.

Lyrisch zouden wij kunnen schrijven over de plannen voor een geïntegreerd spoor-/tramnet in de regio Rostock. In 2003 gaf de THBA (Hansestadt Rostock Tief- und Hafenaufbauamt) aan DB Regio en de Rostocker Strassenbahn opdracht om onderzoek te doen naar een railnet vergelijkbaar met dat in en om Karlsruhe. Een haalbaarheidsstudie, die werd verricht in 2003/2004, leverde een positief resultaat op en na nog wat nader onderzoek werd het Stadtbahnconcept in 2005 aangemeld bij de landelijke overheid om in aanmerking te komen voor subsidie. En daarbij zouden we het voorlopig kunnen laten, want als die subsidie er niet komt hebben de plannen weinig kans van slagen. En één ding is duidelijk: de Duitse overheid bezuinigt drastisch en houdt vooralsnog de hand op de knip. Overigens heeft de burgemeester het project flink afgezwakt door te verklaren dat Rostock nu al één van de beste openbaar vervoer voorzieningen heeft van Duitsland (?) en dat een deskundige nog maar eens moet kijken naar de kosten en de baten. Toch kunnen we het niet laten om iets meer over de plannen te berichten. In vijf fasen moet er een net ontstaan met een lengte van 175 kilometer (145 km. spoorlijn en 30 km. tramlijn). Daarbij wordt praktisch het gehele tramnet bereden door de toekomstige Stadtbahn. Er is sprake van vier hoofdassen met tien lijnen. Hierop moeten tweesysteem trams (750V en 15kV/16 2/3 Hz) gaan rijden. Ongeveer 20 kilometer spoorlijn moet hiervoor worden geëlektrificeerd. De bestaande S-Bahn (3 lijnen) wordt door de Stadtbahn vervangen. Opmerkelijk is dat de in Bad Doberan eindigende lijn wordt doorgetrokken tot in het centrum waarbij deels door middel van een derde rail de route wordt gevolgd van "Molli", de stoomtreinlijn Bad Doberan – Kühlingsborn. Nu eerst het geld.

En over geld gesproken. In de toelichting op de concept begroting van de Hansestadt Rostock wordt het subsidiëren van het openbaar vervoer ter discussie gesteld. Vanaf 2009 wil men de bijdrage van € 2 miljoen in het Verkehrsverbund Warnow (VVW) stoppen. Hierdoor wordt het voortbestaan van het VVW en het Verbundtarief in gevaar gebracht. Ook vervalt de jaarlijkse subsidie voor de veerdienst vanuit het centrum naar Gehlsdorf. Het veer met dagelijks ± 400 passagiers wordt als er niets gebeurt in 2007 uit de vaart genomen.

#### **DUITSLAND west.**

**Augsburg.** Ter vervanging van de GT8 trams uit 1976 worden binnenkort 10 nieuwe trams besteld. Per 1.1.2006 is de exploitatie in handen van de Augsburger Verkehrsgesellschaft (AVG), een dochteronderneming van de Stadtwerke Augsburg-Verkehrs GmbH, een gemeentebedrijf. Het tram- en busmaterieel blijft eigendom van de Stadtwerke. Ook het trampersoneel en een gedeelte van de buschauffeurs is in dienst bij de Stadtwerke.

**Bochum.** Op 29.1.2006 kwam het ± 3 kilometer lange tunneltraject in het centrum in dienst. Tussen Westpark en Lohring zijn er voor de lijnen 302 en 310 vier tussenstations. Hiermee is de tram in het centrum bovengronds uit beeld verdwenen. Alleen lijn 306 komt de stad nog bovengronds binnen en verdwijnt dan in de Hans Böckler Strasse (Rathaus) in een tunnel en kruist daar direct met een brug de lijnen 302 en 310 (Rathaus Süd) om vervolgens met een on-

geveer 800 meter lange bocht tussen de stations Engelt Brunnen en Hauptbahnhof in te voegen op het tunneltraject van de lijnen 308/318 en te eindigen bij het Hauptbahnhof waar ook lijn 318 zijn eindpunt heeft. Tussen de tunnels van de lijnen 302/310 en 306 ligt een tunnelverbinding voor remise- en dienstritten.

**Braunschweig.** Al jaren schrijven wij over het realiseren van een normaalsporige RegioStadtBahn waarvoor op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen bij spoorwerken al een derde rail wordt gelegd. Het proces verloopt moeizaam. In december 2005 sloten 20 besturen van gemeenten en regionale overheden een financieringsovereenkomst. Maar het merendeel van het geld moet van de Bondsregering komen en deze schrappt dramatisch in de subsidie regelingen. Alle in het Zweckverband Grossraum Braunschweig vertegenwoordigde politieke partijen doen nu een oproep aan de landelijke overheid om meer geld beschikbaar te stellen. Tot nu toe werd aan de planning al een slordige € 4 miljoen uitgegeven.

Overigens ziet de toekomst er voor de tram een stuk zonniger uit dan een aantal jaren terug. Toen was er nog sprake van het "oprijden" van het trambedrijf. Nu is het voortbestaan zeker gesteld, o.a. door de aanschaf van nieuw materieel (levering vanaf 2007) en de aanleg van een tramlijn naar Stöckheim (opening eind van dit jaar). Ook wordt eind 2006 bij het Hauptgüterbahnhof begonnen met de bouw van een nieuwe remise/werkplaats, welke een aansluiting krijgt vanaf de Helmstedter Strasse. Als dit 70.000 m<sup>2</sup> grote complex eind 2008 in gebruik wordt genomen wordt de iets verder gelegen remise Altewiek gesloten.

**Düsseldorf.** Op het moment van schrijven bleek het bericht in het vorige nummer over de Skytrain al door de actualiteit achterhaald. Op 10.1.2006 kwam de zweefbaan door een storing tot stilstand. Ongeveer 45 passagiers hingen ruim twee uur in de lucht voordat ze bevrijd konden worden. Het systeem op de luchthaven van Düsseldorf werd daarom stilgelegd en er rijden nu bussen. Het saneringsplan wordt vroeger uitgevoerd. Hierbij wordt een deel van de draagconstructie vervangen. Deze wordt daardoor steviger waarna het mogelijk is de snelheid te verhogen tot 50 km/u. De zes zweefvoertuigen worden gereviseerd. Men gaat er vanuit dat de Skytrain in maart 2006 weer zweeft.

**Hamburg.** Al eerder schreven wij over de werkzaamheden in en rond het U-Bahnstation Berliner Tor. Tot 2009 worden hier o.a. de sporen gewijzigd. Vanaf 23.1.2006 werd de dienstuitvoering op de lijnen U2 en U3 aangepast. Lijn U2 rijdt nu vanaf Niendorf Nord tot Berliner Tor en rijdt dan verder als lijn U3 naar Mümmelmannsberg. Lijn U3 rijdt vanaf Barmbek via de ring tot Berliner Tor en rijdt vervolgens als lijn U2 naar Wandsbek-Gartenstadt.

**Hamburg-DB.** S-Bahn Hamburg. Met de nieuwe tweesysteem treinstellen worden proefritten (zonder passagiers) gereden op de lijn naar Poppenbüttel. Vanaf 9.12.2007 gaan ze naar Stade rijden. Vooralnog zijn ze dan gebonden aan het wisselstroomtraject Neugraben – Stade. Uitstapjes op andere spoorlijnen zijn uit den boze omdat vanwege de hoge kosten geen toelating is geregeld voor het rijden op andere DB spoorlijnen.

**Hannover.** In aansluiting op het bericht in het vorige nummer kan nog worden gemeld dat de 6083 als laatste van de Duewag serie 6001-6100 op 31.12.2005 na afloop dienst de remise Glocksee binnen reed. De buiten dienst gestelde dienstvaardige 6001, 6005, 6013, 6023 en 6083 wachten nu hoopvol op een koper. Begin mei 2006 komt de openluchtstalling bij de remise Buchholz in gebruik. De verlenging Laha – Altwarmbüchen (4,6 km., lijn 3) komt op 14.5.2006 in exploitatie.

**Kassel.** Op 28.1.2006 kwam met de feestelijke opening van de verlenging Helsa – Hessisch Lichtenau de gehele Losse-

talbahn in dienst. De normale dienstuitvoering begon een dag later. Onder de paraplu van het Nordhessischer Verkehrsverbund wordt het overgrote deel van de diensten uitgevoerd met de "blauwe" trams van de Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG). De sneldiensten via de kortere route tussen Niederkaufungen en Oberkaufungen worden met de hybride trams van de Regionalbahn Kassel (RBK) gereden. Op werkdagen rijden de trams tussen 5.30 en 23.30 in een halfuurdienst (in de spits 15', stille uren 60') met in de ochtend en middag spits twee sneldiensten. De reistijd tussen Hessisch Lichtenau en de Königsplatz in Kassel bedraagt 49 minuten (sneldienst 41 minuten).

Als laatste arriveerde op 1.12.2005 het hybride motorrijtuig 760 in Kassel. De Regionalbahn Kassel bezit nu 28 Regio-Tram motorrijtuigen:

701-718, type 8NRTW-E, tweesysteem stroom

751-760, type 8NRTW-D, hybride, 600/750V + MAN diesel-motor.

Door de komst van al dit materieel is een nijpend stalling-probleem ontstaan. De tweesysteem trams worden op DB sporen gestald, de hybride trams die nog geen toelating op het DB net hebben, werden tijdelijk in afwachting van de aanleg van extra opstelsporen in de remise Sanderhäuser Strasse op de buiten dienst gestelde tunnelsporen bij het Hauptbahnhof geparkeerd.

De invoering van de RegioTram dienst op lijn RT3 tussen Kassel Hauptbahnhof en Melsungen op 11.12.2005 moest worden uitgesteld. DB Netz, verantwoordelijk voor het aanpassen van de infrastructuur, kreeg de werkzaamheden niet tijdig gereed. Men denkt nu aan eind mei 2006. Met bussen en treindiensten wordt een vervangende nooddienst uitgevoerd.

Recent berichtten wij over de al langer bestaande wens van de winkeliers om de tram uit de voetgangerszone in de Königsstrasse te weren. Publiek en trambedrijf zijn fel tegen dit idee maar kennelijk was de lobby van de winkeliers zo stevig dat in opdracht van de gemeenteraad de tram op de vier koopzater- en zondagen vóór Kerstmis in de middaguren uit deze straat moest verdwijnen. Het tramverkeer werd omgeleid via de Scheidemannplatz. Een triest gebeuren. Er zijn steden waar de winkeliers moord en brand schreeuwen als de tram uit hun straat verdwijnt maar in Kassel ziet men dat kennelijk anders. Er gaan zelfs stemmen op om meer klanten te trekken door het verlagen van de parkeertarieven. Gekker moet het toch niet worden.

**Ludwigshafen.** Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 11.12.2005 werden, zoals eerder bericht, lijn 11 en de zijtak naar het Ebertpark (lijn 10) opgeheven. De sporen in de Ruthen- en Schoppenhauerstrasse worden nu alleen nog voor dienstritten gebruikt. Door de tramtunnel in het centrum rijden alleen op werkdagen gedurende enkele uren de trams van lijn 12 en de enkele spitsdiensten van de Rhein Haardt-bahn naar Oppenau. Op zon- en feestdagen wordt op alle tramlijnen een magere halfuurdienst uitgevoerd. De staking van de tramdienst na 21.00 uur (uitgezonderd lijn 4) betreft ook de uit Mannheim komende MVV-lijnen 3 en 6. Deze eindigen dan aan de Berliner Platz.

**Mannheim.** Het verminderde dienstbetoon in Ludwigshafen (zie hierboven) heeft als gevolg dat de lijnen 3 en 6 na 21.00 uur niet verder rijden dan de Berliner Platz. Exploitatief zijn de lijnen aan elkaar gekoppeld en gaan de trams van lijn 3 vanaf daar verder als lijn 6 naar Neuostheim en omgekeerd. Op zon- en feestdagen rijden deze lijnen in Ludwigshafen de daar gebruikelijke halfuurdienst. In Mannheim gaan de trams dan 's-middags elk kwartier rijden tot de Paradeplatz waar de lijnen ook weer op elkaar overgaan.

**München.** Eind december 2005 werd de vroegere remise Betriebshof 3 ontruimd. Het daar nog gehuisveste museummaterieel ging naar andere remises waar helaas nu een

deel buiten staat. Het complex aan de Westendstrasse staat nu leeg en krijgt een andere bestemming. Wel komt/blijft hier nog een keermogelijkheid.

**München-DB.** S-Bahn München. Door het beschikbaar komen van eigen sporen tussen Laim en Petershausen kon in de spitsuren op lijn S2 een 10-minutendienst tot Dachau worden ingevoerd. Ook werd aan deze lijn de nieuwe halte Untermenzing geopend. Door het gereedkomen van de tunnel in Unterföhring (HOV/RN 564) is het traject Ostbahnhof – Flughafen (lijn S8) nu geheel dubbelsporig in bedrijf.

**Neurenberg.** Na bijna anderhalf jaar rijdt lijn 8 sinds 11.12.2005 weer naar het Südfriedhof. In die periode werd de Rangierbahnhofbrug vernieuwd waarbij de enkelsporige trambaan een tweede spoor kreeg. In Fürth wordt gewerkt aan de 440 meter lange verlenging van metrolijn U1 vanaf Klinikum naar Hardhöhe. De opening is in december 2006.

**Saarbrücken.** In aanleg is het traject Riegelsberg Süd – Lebach dat naar verwachting half 2007 in dienst komt; drie jaar later dan eerder bericht. Deze vertraging is ontstaan door de besluitvorming over het verloop van de tramlijn door Riegelsberg. Op het eerste gedeelte tot de Wolskaulstrasse worden al testritten gereden. Na de halte Süd komen in Riegelsberg de haltes Wolskaulstrasse, Rathaus, Post, Riegelsberghalle, Güchenbach en Gisorsstrasse. De lijn vervolgt zijn route via Etzenhofen – Heusweiler – Eiweiler – Landsweiler naar Lebach. Een verdere verlenging tot Jabbach is in voorbereiding. Deels wordt vanaf Etzenhofen gebruik gemaakt van het tracé van de vroegere Köllertalbahn. In de eindfase heeft de tramlijn een lengte van 44 kilometer. Naar verwachting zal het vervoer dan verder toenemen waarvoor het huidige wagenpark (28 trams) voldoende is. Momenteel worden op de bestaande lijn Saarguemines (F) – Saarbrücken – Lebach Süd (25½ km.) jaarlijks ongeveer 13 miljoen reizigers vervoerd. De aanleg van de tramlijn naar Völklingen verschuift naar een verre toekomst.

**Stuttgart.** Op 10.12.2005 kwam de verlenging Freiberg – Mönchfeld (lijn U5) in dienst.

## **FINLAND.**

**Helsinki.** Uit Mannheim werd ook nog de zesasser 451 overgenomen. Deze zal als plukwagen worden gebruikt. Alle 40 door Bombardier geleverde lagevloertrams gaan tussen maart 2006 en augustus 2007 voor aanpassingen terug naar de fabriek in Duitsland.

## **FRANKRIJK.**

**Clermont-Ferrand.** Op 2.12.2005 werd door Translohr de eerste elektrische spoorbus afgeleverd. Direct begon men op een kort stukje spoor bij het depot met de testritten en was er op 12.12.2005 een presentatie. In totaal komen er 20 voertuigen. In tegenstelling tot de spoorbussystemen in Caen en Nancy gaat het hier om een "echt" railvoertuig. De tweerichtingvoertuigen worden overal door een middenrail geleid; ook in de garage/remise en werkplaats. Nergens wordt bus-achtig gereden. De voertuigen hebben geen (hulp)dieselmotor. Bij calamiteiten kan men terugvallen op accu's waarmee een kort stukje kan worden gereden. Een echte "tram sur pneu".

**Saint Etienne.** Op 15.12.2005 verdween de tram uit de Rue Gambetta naar een nieuw enkelsporig traject in de Cours Victor Hugo (800 meter). In de spits kan nu slechts om de 5 minuten worden gereden in plaats van elke 2½ minuut. Ter versterking worden spitsbussen ingezet. Vanaf mei 2006 is het leed geleden. De Rue Gambetta is dan omgebouwd tot voetgangergebied waarbij het dubbele tramspoor is vervangen door enkelspoor en de tram in één richting gaat rijden en terug via de parallel lopende Cours Victor Hugo.

**Straatsburg.** In hoger beroep werden de bezwaren tegen de uitbreiding van het tramnet met ± 13½ kilometer (verlen-

ging lijn C naar Neudorf en een nieuwe lijn E) verworpen. In november 2005 werd met de werkzaamheden begonnen. Het uitstel heeft niet alleen tijd gekost (er wordt nu gesproken over openingen in 2008-2010) maar ook ruim € 3 miljoen. Inmiddels is Alstom begonnen met de levering van 41 Citadis trams serie 2001-2041 (35 stuks + 6 stuks uit een optie van 12 stuks), waarvoor eigenlijk nog geen werk is. De eerste van deze trams rijden sinds eind november 2005 op de lijnen A en D.

### **HONGARIJE.**

**Boedapest.** Op 14.12.2005 werd bij Siemens in Wenen de eerste nagenoeg voltooide Combino Supra NF12B gepresenteerd. In maart 2006 worden twee prototypen afgeleverd. Tot mei 2007 volgen er dan nog 38.

### **LUXEMBURG.**

**Luxemburg.** Na de laatste gemeenteraadsverkiezingen is het Tram-Train plan weer van tafel. Een commissie deed nog allerlei onderzoek maar technisch lijkt het laten rijden van trams op spoorlijnen hier onmogelijk. Er wordt nog wel bekeken of een stadstram haalbaar is. Gaat u er maar vanuit dat Luxemburg voorlopig in deze rubriek niet meer voorkomt.

### **OOSTENRIJK.**

**Klagenfurt.** Nieuwste aanwinst in het Technikumuseum Historama: de vierassige motorwagen 437 ex-Bonn. Precies: uit Utrecht die daar te leen was van de Amsterdamse museumlijn.

**Linz.** De voorgenomen modernisering van de Pöstlingbergbahn blijft volop in de aandacht. Inmiddels is het complete bedrijf op de monumentenlijst geplaatst en mag er zonder toestemming geen schroefje vervangen worden. In maart 2006 verschijnt een rapport over hoe het verder gaat.

**Wenen.** In de tweede helft van 2006 begint de aflevering van een nieuwe serie ULF-trams (type A1 en B1). Het zou hierbij gaan om 80 korte en 70 lange trams. Oostenrijk bekleedt vanaf 1.1.2006 het EU voorzitterschap. Tot medio 2006 rijden op lijn D 13 tramstellen (E2+c5) met de afbeeldingen van vlaggen van de 25 lidstaten en de EU. Voorbeeld: het tramstel 4047+1447: motorwagen Cyprus + aanhangwagen Nederland. Ook enkele opschriften in en op de trams zijn in de betreffende landstaal aangebracht.

In aflevering is een serie van 60 lagevloer autobussen type NL 273. Als deze allemaal in 2007 rijden gaan de laatste bussen van het type LU 220 (hiervan werden er 345 in dienst gesteld) met pensioen en rijden er alleen lagevloer bussen.

### **SPANJE.**

**Barcelona.** In aflevering is een serie van 39 vijfdeelige metrotreinstellen serie 5000. De door CAF gebouwde normaalsporige stellen hebben een lengte van 84,76 meter en een capaciteit voor 929 passagiers. Ze gaan rijden op de lijnen 2, 3 en 5. Op deze laatste lijn vervangen ze de ongeveer veertig jaar oude treinstellen serie 1000. Om de twee tramnetten in het centrum met elkaar te verbinden moet op de Av. Diagonal een 3,7 kilometer lang traject worden aangelegd. Er lijkt een voorkeur voor een ondergrondse variant.

**Gasteiz (Vitoria).** Gasteiz is de officiële Baskische naam van Vitoria. Al in oktober 2003 schreven wij over het plan hier een tramlijn aan te leggen. Een lezer laat ons weten dat in maart 2006 met de aanleg van de 8½ kilometer lange lijn wordt begonnen en een opening is voorzien in 2008. De exploitatie zou in handen komen van de Baskische spoorwegmaatschappij Euskotran (Eusketren). Gezien een gepubliceerde montagefoto lijkt het waarschijnlijk dat gekozen wordt voor een tramtype zoals in Bilbao rijdt. Hiermee lijkt in

Spanje het kleine trambedrijf in opmars: Bilbao, Vélez Málaga (nog niet in dienst), Gasteiz en Lejona (zie hieronder).

**Granada.** Men hoopt eind 2006 te beginnen met de aanleg van een 16 kilometer lange tramlijn, waarvoor in het centrum een 3 kilometer lange tunnel komt. De lijn verbindt de voorsteden Albolote en Maracena, ten noordwesten van de stad, met Granada en het zuidelijk gelegen Armilla.

Granada had eerder een trambedrijf met een aantal interlokale lijnen. Zo was er de lange buitenlijn naar Durcal, bekend door zijn hoog boven de rivier gelegen trambrug even vóór het eindpunt. Deze trambrug ligt er nog steeds als voetbrug. Halverwege in Otura herinnert een stukje rail met bijbehorende tekst aan de verdwenen tram. Nu rijdt op deze route een voor Spaanse begrippen frequente busdienst. Gezien de uitbreiding van Granada en de plaatsen rondom zou ook hier weer een tram goed denkbaar zijn. Tramarcheologie valt ook te bedrijven in de Sierra Nevada. In de jaren zeventig stapte uw verslaggever in de Paseo de la Bomba in het gele trammetje dat via Cenes de la Vega en Pinos Genil naar het hoog in de bergen gelegen Güejar Sierra reed. Bij haltes in het niets stapte de lokale bevolking uit, met manden, pakken en tassen terugkerend van de vroege markt in Granada. Of namen de spullen in ontvangst die tegen betaling van enkele peseta's naast de bestuurder tegen de schakelkast waren gezet. Als een aanhangwagen werd meegevoerd werd deze bij één van de wisselplaatsen afgekoppeld en ergens onderweg werd wat langer gestopt zodat de passagiers en personeel zich konden laven bij een bron. Wie nu van het uitzicht geniet bij het na de ophef aangelegde stuwmeer Embalse de Canales ziet links en rechts de tunnels en het vroegere tracé van de lijn. Het laatste stuk is geasfalteerd en kan tot het vroegere eindpunt per auto worden afgelegd met de nodige problemen als bij een van de smalle viaducten of tunnels een tegenligger verschijnt. In het hier gevestigde café/restaurant Casa Chiquito hangen tal van foto's die aan de tramperiode herinneren. Bij een informatiekantoor langs de autoweg naar het skigebied staat een van de vroegere motorwagens te vergaan. Een gerestaureerd exemplaar bevindt zich in het museum Parque de las Ciencias in Granada.

**Lejona.** Een plaats in noord Spanje. Hier heeft de Baskische spoorwegmaatschappij plannen voor een klein metersporig trambedrijf (3,9 km.).

**Málaga.** Voor de ontwikkeling van nieuwe (snel)trambedrijven werd door de provincie Andalusië de dienst Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces ingesteld. Deze dienst heeft bemoeienis met de nieuwe trambedrijven in Vélez Málaga, Sevilla, Granada, Cádiz en Málaga. In de eerste twee genoemde plaatsen gaan in 2006 trams rijden; Granada en Cádiz kunnen binnenkort worden aanbesteed.

In Málaga komt een tramnet bestaande uit vier lijnen. De aanleg wordt uitgevoerd volgens het model "Public Private Partnership". Bij zo'n constructie wordt een (groot) deel van de financiering privaat geregeld waarbij combinaties van bedrijven een onderneming vormen die belast is met de aanleg van de infrastructuur, de aanschaf van materieel en voor langere tijd het onderhoud daarvan verzorgt en de exploitatie. Soms zijn infrastructuur en materieel in handen van een andere partij. Dat kan bijvoorbeeld een opdrachtgevend overheid zijn. Kortom: zulke projecten vragen, omdat er zoveel partijen bij betrokken zijn, een lange tijd van voorbereiding. In Málaga gaat een combinatie van vijf Spaanse bouwondernemingen (Gruppo FFC, COMSA, SANDO, AZVI en Construcciones Vera) en een bank (Caja Rural Intermediterranea) de eerste twee tramlijnen aanleggen en gedurende 35 jaar exploiteren. Verantwoordelijk uitvoerder is de Gruppo FFC die in deze samenwerkt met de Franse vervoerder Connex. Uit alle zaken die zijn geregeld noemen wij

slechts de datum februari 2009. Dan moeten de twee lijnen in dienst komen.

Tram of metro? Ondanks de naam "Metro Málaga" en het feit dat ± 75% ondergronds wordt aangelegd is er naar onze smaak sprake van een trambedrijf. Er worden voor de eerste fase (lijnen 1 en 2) 15 tweerichting lagevloertrams besteld. Bij een spitsuur-frequentie van 6 minuten zijn er maximaal 13 trams nodig. Naar verwachting zal uiteindelijk door de groei van het aantal reizigers het dubbele aantal trams nodig zijn. Overigens is nog niet bekend wie de trams gaat leveren. In HOV/RN 560 gaven wij een overzicht van de eerste twee lijnen. Daar valt het volgende aan toe te voegen.

Lijn 1 krijgt een lengte van 7,2 kilometer (rijtijd 17 minuten). Vanaf het eindpunt Teatinos komt nog een 2 kilometer lang dienstspoor naar de remise/werkplaats. Lijn 2 krijgt een lengte van 6,4 kilometer (rijtijd 14 minuten). Beide lijnen berijden in het centrum de centrale as Malagueta – Guadalmedina. Het station Guadalmedina wordt in de tweede fase (lijnen 3 en 4) het beginpunt van lijn 4. Zoals gezegd: 75% komt ondergronds, pas aan de uiteinden komt de tram bovengronds. Van de 19 halten liggen er 14 in tunnels op een diepte tussen de zeven en zestien meter. Binnenkort worden de lijnen 3 en 4 aanbested. Op z'n vroegst komen deze in 2011 in dienst. Hierbij loopt de route van lijn 3 in oostelijke richting naar El Palo. Een aansluiting op de tramlijn Torre del Mar – Vélez Málaga is dan niet ondenkbaar.

Toekomstig lijnennet:

lijn 1: Malagueta – Guadalmedina – La Barriguilla – Teatinos

lijn 2: Malagueta – Guadalmedina – RENFE – Puerta Blanca – Martin Carpena

lijn 3: Malagueta – El Palo

lijn 4: Guadalmedina/Av. de Andalucia – Ciudad Jardin **Santa Cruz de Tenerife.** In december 2005 werd de eerste Citadis tram voor dit nieuwe trambedrijf afgeleverd.

**Vélez Málaga.** Op 15.12.2005 leverde CAF de eerste vijfdelige tweerichting tram af voor het nieuwe trambedrijf. Er komen drie van deze lagevloertrams. Lengte: 31,26 meter, breedte 2,65 meter met 54 zit- en 148 staanplaatsen. Afhankelijk van de resultaten van de testritten is de opening in maart of april 2006. Binnenkort wordt begonnen de tramlijn vanaf Torre del Mar met 1,3 kilometer te verlengen. Het idee leeft de tramlijn langs de kust door te trekken naar Rincon de la Victoria. Een verdere verlenging met aansluiting op de Metro Málaga, het geplande trambedrijf van Málaga, lijkt dan een volgende stap. Langs de kust liep hier vroeger een spoorlijn. Oude stationsgebouwen (op een enkele plaats staat ook nog materieel als monument) zijn nog aan te treffen.

**ZWEDEN.**

**Stockholm.** Na het nemen van nogal wat politieke en juridische horden werd op 3.1.2006 een tolsysteem ingevoerd voor het in- en uitgaande autoverkeer. Op zestien plaatsen rond het centrum werden hiervoor volautomatische tolsystemen geplaatst. De moeizame voorbereiding heeft geleid tot het compromis van een proef die duurt tot 31.7.2006. Gelijktijdig met de parlementsverkiezing op 17.9.2006 is er een niet bindend referendum waarbij de inwoners van Stockholm zich kunnen uitspreken over het vervolg. De tolgelden worden aangewend voor investeringen in het wegennet rondom de stad en het openbaar vervoer volgens een plan dat al uit 1992 dateert. De kosten van de proef zijn enorm: ongeveer € 341 miljoen. Daar komen nog de kosten bij die gemaakt zijn voor de uitbreiding van het busvervoer (nieuw materieel, stallingruimte, aanpassen van straten en wegen/vrije busbanen). De opbrengst voor het openbaar vervoer is beperkt. Nu al is het aandeel van 73% in de

spitsuren vrij hoog. Men verwacht in de spits een toename van 7 tot 8%. In het gehele vervoergebied verwacht men een groei van 3 tot 4%, oftewel dagelijks ± 19.000 méér passagiers. Als veel meer reizigers gebruik zouden gaan maken van de Pendeltåg (voorstadlijnen), de Tunnelbanan (metro) en de tram zou dat een probleem worden. De rail-systemen zitten aan de grens van hun capaciteit. Zo is bij de spoorwegen en de Pendeltåg het tweesporige traject tussen Arsta en het Centraal Station, met dagelijks meer dan 500 treinen, een ware bottleneck. In Astra werd in 2005 een nieuwe dubbelsporige brug in gebruik genomen. Na het opknappen van de oude brug (gereed in 2006) is het traject tussen Astra en Södra (Zuidstation) viersporig en zijn meer treindiensten mogelijk. Voor de voorstadlijnen is er een plan voor de aanleg van de Mälärbanan-tunnel tussen Tomtebodå – Odenplan – Centrum – Södra maar een opening zal zeker tot 2011-2012 op zich laten wachten. De instroom van de nieuwe voorstadtreinstellen X60 (in dienst vanaf 22.8.2005) geeft wel enige lucht, maar daar staat tegenover dat de ex DB stellen 420 (ex S-Bahn München) buiten dienst zijn gesteld en ook het materieel van de typen X1 en X10 aan de kant wordt gezet.

Bij Arstaberg werd een nieuw voorstadstation geopend die een goede overstap mogelijk maakt tussen Pendeltåg, de Tvärbanan (tramlijn 22) en lokale buslijnen. Men rekent daarbij op een stijging van het aantal passagiers op lijn 22 (nu op werkdagen 34.000) waarvoor de 10 minuten frequentie is verhoogd naar 7½ minuut. Alle 22 tramwagens van het type A32 moeten nu op deze lijn worden ingezet waardoor op de Nockebylijn de oude tramstellen type A30+B30 nu niet bepaald een attractieve vorm van vervoer zijn. Ondanks de genomen optie zijn tot nu toe geen A32 trams nabesteld.

Om tijdens de tolproef toch meer openbaar vervoer te kunnen aanbieden werden 14 nieuwe buslijnen ingesteld. Door SL (Storstockholms Lokaltrafik) werden hiervoor 188 (gelede) bussen aangeschaft en ter beschikking gesteld aan drie busexploitanten: Swebus, Busslink en Connex (vroeger Linjebus). Deze lijnen kwamen al op 22.8.2005 in dienst en zijn herkenbaar aan de toegevoegd X voor het lijncijfer. Er kwamen in de spits ook snelbuslijnen met een beperkt aantal halten, waarbij alleen in de spitsrichting passagiers worden vervoerd. Met slechts enkele ritten per dag (en lege retourritten) een dure exploitatie. Deze kosten worden door de staat betaald. Op veel trajecten werden vrije busbanen aangelegd. SL zal dit versterkte busvervoer het gehele jaar 2006 aanbieden, ook als het tolsysteem verdwijnt. Voor 2007 bestaan nog geen uitgewerkte plannen. Publiek en politiek zijn eerst aan het woord.

**ZWITSERLAND.**

**Basel.** Voor de levering van 55 trams aan de BVB EN BLT hebben zich tot nu toe twee fabrikanten gemeld: Bombardier en Stadler Rail. De trambedrijven willen eerst vier prototypen testen, die in 2007 moeten rijden. Men wil na de Combino ervaring niet over één nacht ijs gaan. De nu aangeboden trams zijn wel een stuk duurder dan de Combino.

**Basel-SBB.** S-Bahn Basel. De beslissing over de aanleg van een ondergronds traject tussen het Bahnhof SBB en het Badischen Bahnhof is uitgesteld. Men wil eerst de financiële kant regelen, waaronder een bijdrage van Duitse kant. Op minder drukke diensten op lijn S6 worden enkel rijdende FLIRT treinstellen ingezet. Gekoppelde stellen zijn in Duitsland nog niet toegelaten.

**Genève.** Binnenkort wordt begonnen met de aanleg van het tramtraject Cornavin – Meyrin. Gereed: eind 2007. Na aflevering van de serie gelede trolleybussen 731-768 arriveerde op 12.12.2005 de eerste dubbelgelede trolleybus



781. Het gevaarte heeft een lengte van 24,69 meter en kan 188 passagiers vervoeren waarvan 66 op zitplaatsen. De dubbelgelede trolleybus 783 werd met folie in de kleuren van Zürich beplakt, kreeg het nummer 199, en gaat daar gedurende twee maanden proef rijden.

**Lausanne.** Op 21.1.2006 reed, zoals eerder bericht, de tandradmetro voor het laatst en wordt de lijn omgebouwd. De dag daarna werd dit met een klein feestje herdacht. De gemeente Villars de Lans in de Franse Alpen heeft belangstelling getoond om het materieel over te nemen voor een aan te leggen lijn tussen het dorp en een skigebied. Ter vervanging van de tandradlijnen LG en LO werd op 22.1.2006 een buslijn MB (Métrobus) ingesteld. Deze rijdt tussen Flon en Ouchy een achtvormige route, die 's avonds en in de weekenden doorgaand wordt bereden. Op de overige tijden wordt de lijn geknipt in:

Flon (Montbenon) – Gare

Gare – Ouchy.

Voor deze lijn werden 7 Solaris Urbino 18 gelede autobussen met de nummers 531-537 gehuurd. Er wordt gereden met frequenties van 3 (spits), 7½ (basis) en 15 (daluren) minuten.

**Locarno.** SSIF/FART bestelde voor haar internationale metersporige tramlijn Locarno – Domodossola bij Officine Ferroviarie Veronesi 9 hogevloermotorrijtuigen en 3 tussenrijtuigen waaruit drie vierwagen tramstellen kunnen worden samengesteld. Skoda levert hiervoor de draaistellen en de elektrische installatie. De nieuwe 63,6 meter lange tramtreinen gaan de uit 1959 daterende gelede motorrijtuigen ABe8/8 21-24 vervangen.

**Zürich.** De eerste Be4/6 motorrijtuigen van het type "Mirage", de 1654 en 1690, werden gesloopt. Op 22.12.2005 werd bij Bombardier in Villeneuve de eerste Cobra tram van de serie 3007-3074 gepresenteerd. Deze tram, de 3007, komt in maart 2006 naar Zürich. Tot medio 2009 volgen dan elke maand twee tot drie trams. De serie aflevering is vertraagd omdat de constructie moest worden aangepast. Delen van de aluminium wagenbak worden nu gelast in plaats van geschroefd en met staal verzaagd. Als laatste van de 23 om te bouwen trams kwam eind november 2005 motorrijtuig 2120 met een lagevloertussenbak in dienst. Omgebouwd werden de 2099-2121. Na het succes van de Cargo-tram, waarmee afval wordt afgevoerd, is er sinds begin van dit jaar nu ook een "E-Tram" onderweg. In een tour van vier weken worden op negen punten elektrische en elektronische apparaten ingezameld. Op de drukke autobuslijn 80 (Bahnhof – Oerlikon Nord – Triemlispital) werd de capaciteit verhoogd door het per 11.12.2005 inzetten van de gelede autobussen 526-540 (Neoplan N4522). In juni 2006 komen er nog eens 22 (541-562). Gedurende twee maanden wordt een proef gehouden met een dubbelgelede trolleybus uit Genève. Zie bericht Genève.

**Zürich-SBB.** S-Bahn Zürich. Op 2.12.2005 werd het eerste vierdelige dubbeldektreinstel serie RABe 514 gepresenteerd. Het 100 meter lange treinstel werd gebouwd door Siemens en deels door Stadler in Zwitserland. Tot begin 2008 worden 35 van deze stellen afgeleverd. Vanaf mei 2006 komen ze in dienst op lijn S14, later ook op de lijnen S5 en S7. De serie RABe 514 vervangt ouder materieel. Binnenkort beslist de SBB over een vervolgbestelling van 25 treinstellen. In de periode van 11.12.2005 t/m 16.4.2006 rijden in de weekenden enkele diensten van lijn S2 vanaf Ziegelbrücke nonstop door tot Unterterzen. Hier bevindt zich het dalstation van de kabelbaan naar het skigebied Flumserberg.

## SPOORWEGEN BUITENLAND

### BELGIË

#### Nieuw materieel

De NMBS zal in de komende maanden 60 elektrische locomotieven bestellen, welke geschikt zijn voor de beide in België aanwezige spanningsoorten (3 kV gelijkstroom en 25 kV wisselstroom). De locs zullen dus niet voorzien worden van een 1500 volt-component, maar moeten wel zonder probleem op halve kracht onder 1500 volt kunnen rijden (dat kan elke Belgische eloc). De locomotieven moeten zowel in het reizigers- en goederenverkeer ingezet worden en dat is een wat vreemde ontwikkeling in een Europa waar de locomotieven juist steeds meer gespecialiseerd worden. De maximum snelheid moet 200 km/uur worden. Het type moet toegelaten zijn of worden in Frankrijk en Luxemburg. Al met al een inkoppertje voor de Prima 6000 van Alstom, valt te vrezen. Naast de elocs (en de 90 nieuwe dubbeldekkers waar in de vorige uitgave al wat uitgebreider op ingegaan werd) komen er 35 diesellocomotieven voor de lijndienst, met een optie op nog eens 35. Zij moeten toegelaten zijn in België, Nederland, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk en een maximumsnelheid hebben van minimaal 120 km/uur. Men zou vooral kijken naar de nieuwere generatie lijndiesels die nog niet echt op brede schaal in Europa ingezet worden en de Euro 4000 van Vossloh maakt wellicht de meeste kans.

#### Revisies

Vanwege de uitgestelde bestellingen van nieuw materieel zijn er beslissingen genomen over een levensduurverlenging van de rijtuigen type M5 en de treinstellen serie 300/400 (Break) en 800 ('varkensneus'). De M5-dubbeldekkertuigen worden voorzien van nieuw interieur, zodat ze op wat bredere schaal ingezet kunnen worden dan alleen in de spits. Al het materieel, ook de reeds (donker)grijze Breaks, zullen in de nieuwe lichtgrijze NMBS-huisstijl worden gespoten. De renovaties gaan 520 miljoen euro kosten en gaan duren van dit jaar tot 2012. Het werk wordt verdeeld over Vlaanderen en Wallonië, en opvallend is dat is gekozen voor Mechelen en.... Cuesmes, de goederenwerkplaats bij Mons.

#### Reeks 20

Op 8 februari werden op lijn 50a (Brussel – Gent) testritten tot 160 kilometer per uur gehouden met een loc reeks 20. De maximum snelheid van deze locs was vorige zomer teruggebracht tot 120 kilometer per uur vanwege ernstige trillingen die optraden tijdens het rijden van een trein Brussel – Oostende in dit seizoen. Gewoonlijk rijden 20's zelden of nooit met die snelheid.

#### Reeks 23

Ook de 2304 staat met behoorlijke schade aan de kant in de centrale werkplaats van Salzannes. Wat de oorzaak hiervan is, is helaas (nog) niet bekend.

#### Reeks 21/27

De 2719 raakte op 15 december gehavend na een aanrijding met een vrachtwagen tussen Halle en Edingen. Op 27 januari raakte door een defect aan de remmen te Brussel-Luxembourg loc 2140 met tien lege I10-rijtuigen (van de Treski-trein) zonder machinist aan de rol. Te Brussel-Schuman werd de trein op een zijspoor gedirigeerd, waarbij de loc en een deel van het eerste rijtuig vol door het stootblok heen schoten. De bovenleiding, inclusief een aantal portalen, raakte over een behoorlijke afstand zwaar beschadigd. Pas in de nacht van 3 op 4 februari werd de 2140 weer op het spoor getild.

Begin februari werden tussen Châtelet en Ronet testen gedaan met M6-rijtuigen en de 2750 en 2742. Eerstgenoemde is in Frankrijk voorzien van de nieuwe multiplex-kabels voor het bedrijf met de nieuwe M6-stuurstanden. De 2742 is als tweede loc in Salzannes aangepast. Het is de bedoeling dat voorlopig beide locs top-tail de nieuwe stuurstroomverbinding gaan testen. De multiplex-stuurstroomverbinding is met behulp van een 18-draadse kabel en is dezelfde als die met de locs reeks 13, de 111-rijtuigen en dus de M6-dubbeldekkers. Bij dit systeem worden de diverse signalen in verschillende frequenties over eenzelfde lijn gestuurd, waardoor veel minder draden benodigd zijn voor de effectieve communicatie tussen loc en stuurstand dan met het oude systeem. Enkele van de 27's worden dus aangepast met dit systeem om met M6 trekduw te kunnen rijden, in afwachting van nieuwe locomotieven. Het aantal 13's is niet toereikend om alle M6-treinen te rijden. M6-stuurstanden zijn er overigens ook nog niet, zodat men zich kan afvragen of men daarop gaat wachten of een andere oplossing gaat vinden – zoals top-tail rijden met aangepaste locomotieven of een aantal M4-stuurstanden aanpassen. De 2742 en 2750 zijn vooralsnog alleen herkenbaar aan de aanduiding 'MUX' (net als de 13's) en het ontbreken van de standaard stuurstroomkabels. Ze kunnen dan ook niet meer met M4 en M5 in trekduwshakeling rijden.

### **Reeks 55**

Nog steeds wordt af en toe één 55-er afgevoerd die aan het eind van zijn latijn is en zo nog kan dienen als plukloc. Ditmaal was het de 5536, die op 18 december werd geschrapt.

### **Reeks 62**

Deze winter is het al diverse malen voorgekomen dat B Cargo 62-ers van Infrabel leent (least) vanwege een tekort aan 77-ers. Zo is dat al diverse malen voorgekomen bij extra werk rond Mons (zoals de facultatief rijdende cementtreinen van Havinnes), maar er heeft inmiddels ook al een goederentrein gereden met de enige 'normale' 62-er (6306) en een Infra-loc naar Montzen.

### **Reeks 77**

De 7845 reed op 20 december bij het rangeren te Châtelet door een stootblok dat het vroegtijdige einde vormt van de oude lijn 119 naar Luttre. De loc werd gered door de hersporingstrein van Charleroi met de 7377 en lijkt niet al te erg beschadigd. Op 17 januari gleeed de 7826 tijdens rangeren te Andenne eveneens door een stootjuk. Ditmaal kwam de 5529 te hulp met de hersporingstrein van Kinkempois.

Op 12 februari (opvallend genoeg een week na de tussentijdse omloopwijziging) werden de 7715-7718 van Antwerpen Noord geruild met de 7815-7818 van Merelbeke. Dit is een wat opmerkelijke actie, omdat men net een redelijk nette verdeling op nummer van de 77-ers over het land had bewerkstelligd. De enige te bedenken mogelijkheid is dat de 78-ers géén radiografische besturing hebben terwijl de 7715-7718 dat wel hebben en Merelbeke een tekort aan radiolocs heeft. Vorig jaar werd nog gemeld dat alle 77-ers van de tweede reeks radiobesturing zouden krijgen. Tot dusver lijkt hiervan, na een snelle start bij de lagere nummers uit de reeks, niet veel terecht gekomen. Het hoogste nummer dat met radiobesturing (herkenbaar aan de flitslichtjes op de cabine) gesignaleerd is, is nog altijd – en wellicht niet toevallig – de 7814.

### **Reeks 82**

De 8247, waarvan wij al gemeld hadden dat deze verkocht werd aan IFB, werd op 22 november 2005 officieel uit het materieeloverzicht afgevoerd.

### **Reeks 91**

De 9111 in Hasselt kreeg versterking in de vorm van de 9116, één der laatste gereviseerde 91-ers en de laatste jaren actief in Ronet. De overbrenging vond op eigen kracht plaats op 13 januari. De loc was in 2005 afgevoerd door Infrabel, maar werd nu dus ingelijfd bij het departement Materieel.

### **Museummaterieel**

Rond Kerst verwierf het TSP de 1603. Dit is de voormalige 'bolle neus' van de Vennbahn, die al eerder verkocht was, maar toen niet afgenomen werd. De loc dient als voorlopige vervanging van de behoorlijk defecte 202.020 (ex CFL 1602).

### **Sloopmaterieel**

Gesloopt werd er te Schaarbeek: de 5114 (januari), 8047 en 9121 (beide december) verdwenen. De 5114 is lange tijd plukloc geweest voor het TSP ter plaatse.

### **Materieel in den vreemde**

De eerder aan Gleisfrei verkochte 8006 vertrok op 16 december uit België. Ook in december vertrok de door Rails & Traction opgelapte 5132 eindelijk van Armentières naar de uiteindelijke nieuwe eigenaar Esposito. De 6302 van Francesco Ventura (Italië) wordt door dat bedrijf tegenwoordig ingezet in Venezuela en is daar reeds in juni vorig jaar naar toe vertrokken.

### **Reizigersvervoer**

Op 30 december reed de eerste Bergland Express van TheTrainCompany (TTC) van Rotterdam naar Oostenrijk via Aken. De trein werd volgens omloop gereden met een geleaste 25.5 tussen Rotterdam en Brussel en met een 27 tot Aken. Vanwege de beperkte belangstelling uit Nederland werd de trein echter meestal opgeheven op het Nederlandse deel, in het laatste weekeinde (3 februari vertrek) werd vanaf Roosendaal vertrokken. Ook de Treski-skitrein die de NMBS inlegt vanaf Brussel is niet bepaald volbezet; de Belgen kozen doorgaans voor de trein van TTC. In plaats van tussen de 3000 en 4000 reizigers maken slechts 1800 mensen van de trein gebruik. Hiermee is de dienst niet rendabel. Toch zou volgend jaar weer een Treski moeten gaan rijden, maar dan alleen in de schoolvakantie en naast Oostenrijk wordt ook Zwitserland een bestemming.

In de nieuwe dienst van december dit jaar zal de halte te Evergem aan de lijn Gent – Eeklo heropend worden. De halte bestond al tot 1958, maar werd toen gesloten. Men verwacht nu een kleine 500 dagelijkse reizigers te trekken. Dankzij de modernisering van het baanvak kan een extra haltering in de dienstregeling ingepast worden.

In de zomer gaat de NMBS testen of een rechtstreekse treinverbinding Lille – Oostende rendabel is. Veel buitenlandse reizigers van en naar de kust moeten nu een lange weg omreizen via Brussel als zij via Lille en de TGV België binnenkomen.

Nog altijd wil de NMBS reizigerstreinen terug laten keren op de verbinding tussen Virton en Arlon via Athus. Dit zou dan moeten gebeuren in samenwerking met de CFL, die (elektrisch!) materieel zal inzetten. De bal ligt bij de Waalse overheid en het is de bedoeling dat de heropening van de verbinding (inclusief heropening van Halanzy, Aubange en Messancy) per december 2006 plaats zal vinden. Enige scepsis is weeral eens op zijn plaats: de geplande heropening is al vaker verschoven...

### **Goederenvervoer**

De wijzigingen in de goederendienst per 11 december leken plotseling aanleiding om overal herdenkingsborden op te

plaatsen. Zo was de laatste zandtrein Lommel – Petange via de oude route, de laatste intervormingstrein via de Amblève-lijn (na die datum eveneens van route veranderd) en zelfs de laatste inzet van drie gekoppelde 77-ers voor de kalktrein uit Yves-Gomezée aanleiding om hier grote 'afscheidsborden' op te zetten.

Vanaf 12 december is na DLC en ERS (echter gereden in samenwerking met de NMBS) de derde 'open acces operator' met een vaste trein actief in België. Het is wel de meest opvallende: SNCF FRET. De goederenpoot van de Franse spoorwegen kreeg eind 2005 een toelating om zelfstandig op het infrabel-net te rijden en begon met een lange trein met chemische stoffen voor de plastic-industrie uit Tessenderlo. Ter verduidelijking: in tegenstelling tot de andere met SNCF-locomotieven gereden treinen rijdt deze trein dus niet onder regio van B Cargo, maar door de SNCF als private onderneming! Doorgaands staan één of twee 67400-en voor de trein en de trein rijdt van maandag tot en met vrijdag, maar valt meestal op woensdag en vaak op vrijdag uit. Gemiddeld gaan (volgens contract) 80 wagens per week uit Tessenderlo weg.

Er zijn zeker drie andere gegadigden voor komst op het Infrabel-net. Eerste zal Rail4Chem zijn, die de BASF-treinen zal gaan rijden van Antwerpen naar Duitsland via Roosendaal. Ook EWS-railways uit Groot-Brittannië (via hun 'continentale' filiaal Euro Cargo Rail) aast op een concessie om zelf goederentreinen van en naar Engeland te gaan rijden. De derde is het bedrijf Trainsport uit Raeren, die een aantal jaar geleden al aankondigde eigen treinen te willen gaan rijden. Ditmaal niet met de vervallen 59-ers uit de Vennbahn-boedel, maar wél met anno 2006 serieus te nemen tractiematerieel. Wát men wil gaan rijden is nog niet bekend. Nog minder is bekend over de plannen van twee andere bedrijven die azen op een deel van de Belgische markt: Connex cargo Frankrijk en energie- en transportbedrijf Reibel.

In februari verkreeg de NMBS het veiligheidscertificaat voor het volledige Franse net. Vooralsnog wordt dit alleen gebruikt bij de diensten naar Creutzwald (doorgaande kolkentreinen met reeks 13) en Frethun (locpool waarin reeks 12 is opgenomen). B Cargo is nu een volledig 'eigen' vervoerder op het RFF-net (zoals SNCF FRET is bij de trein naar Tessenderlo)

Goed nieuws voor de fotografen: vanaf 13 februari rijden (voorlopig facultatief) op maandag en donderdag een tweetal kolkentreinen op goed fotografeerbare tijden van Antwerpen Zandvliet naar Mannheim (Duitsland) via Montzen.

De suikerfabriek van Veurne is na het einde van het afgelopen bietenseizoen gesloten. De suikerbieten uit de regio Poperinge moeten dus waarschijnlijk komend seizoen, na een jaar wegtransport naar Veurne, weer naar Moerbeke. Inmiddels zijn er onderhandelingen gestart met de NMBS om dit weer per trein te doen.

Het blad Op de Baan meldt dat er een nieuwe klant is in het Gentse, dat voor de aanvoer van bloktreinen graan zorgt. Welke fabriek het betreft en waar in het Gentse is helaas niet bekend. Nadere informatie is dus welkom op het redactieadres.

### **Infrastructuur**

In het najaar zijn de eerste bovenleidingpalen verschenen te Winterslag (Genk Goederen).

Op 27 januari werd de elektrificatie van lijn 39 tussen Montzen en Welkenraedt officieel in gebruik genomen met een extra rit met stel 443. Sinds de opening worden de regelmatige roestrijtten met elektrisch materieel uitgevoerd, waarbij er zelfs al een klassiek elektrisch treinstel in Montzen is geweest.

Vanaf eind december is het eerste deel van het nieuwe oostelijke deel van emplacement Namen in gebruik genomen.

De komende maanden wordt het werk, inclusief de nieuwe aansluiting tussen de lijnen naar Luik, Luxemburg en Dinant, afgemaakt en kan eindelijk de stationscapaciteit van Namen volledig benut worden. Sinds de voltooiing van het nieuwe station ligt de helft van de sporen er ongebruikt bij.

Op 26 januari kwam de al van testen op de HSL2 bekende meettrein van de SNCF met de diesellocs 67250 en 67251 België binnen. De combinatie werd naar Antwerpen Noord gesleept door de 5303, om vanaf 6 tot 9 februari testritten te rijden op het Belgische deel van HSL4 naar de Nederlandse grens. Op het laatste moment werden de geplande ritten (vooralsnog) opgeheven. Het is overigens opvallend dat de 67200-en blijkbaar niet op eigen kracht op het 'normale' spoorwegnet mogen rijden, terwijl de vrijwel identieke 67400-en dat wel mogen, en vooral dagelijks volop doen. In februari zouden de eerste proefritten met een Thalys-stel moeten plaatsvinden. De HSL4 tot de Nederlandse grens werd op 19 januari onder stroom gezet.

De gemeente Beveren heeft alle bezwaren laten varen tegen de bouw van de 'Gentboog', een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen Linkeroever (Kallo) en de lijn naar Gent. Goederentreinen hoeven dan niet meer twee keer door de Kennedytunnel én kop te maken om rechtstreeks naar Gent te rijden. Daarbovenop: als de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel gereed is, kunnen goederentreinen vanuit de havens naar Gent via Kallo rijden en hoeven ze helemaal niet meer door Antwerpen heen te rijden. In 2007 moet de boog klaar zijn (de tunnel veel later: 2011 of 2012 op zijn vroegst).

Aan de Krijgsbaan te Mortsel wordt een vrije kruising gebouwd door Infrabel om het goederenvervoer kruisingsvrij richting Antwerpen Noord en de havens te laten rijden. Hiermee zou het aantal dagelijkse goederentreinen zonder problemen kunnen stijgen van 360 naar 470. Ook de sporencapaciteit tussen Antwerpen Noord en de vertakking Schijn (de samenkomst met lijn 12 Antwerpen - Essen) zou uitgebreid moeten worden. Er liggen overigens al gedeeltelijk extra sporen, welke gebruikt zijn voor werktreinen naar de werfbases van de HSL naar Nederland. Deze aansluiting is in januari opgebroken, maar de sporen langs het bestaande goederentracé liggen nu ongebruikt te wachten op een nieuw gebruik.

Naast de opening van stopplaats Evergem zal eind 2006 begonnen worden met de vernieuwing van de Muidebrug te Gent in lijn 58 naar Eeklo. De belangrijkste werkzaamheden vinden pas plaats in april en mei 2008, waarbij het treinverkeer naar Eeklo en Zelzate een maand lang stil zal liggen!

Lijn 141 naar Genappe (bekend van de suikerfabriek en één van de voorbeelden van de laatste jaren waarin een zijlijn vakkundig de nek omgedraaid werd) zal binnenkort reeds worden opgebroken. Dit is redelijk opvallend naar Belgische maatstaven, men zou er bijna achterdochtig van kunnen worden.

### **Overig Nieuws**

In februari ontstond weer eens wrijving tussen NMBS-top en de christelijke spoorvakbond. Het gaat over de angst van de vakbond over de uitloop van kennis nu zo velen binnen nu en een paar jaar met pensioen gaan (de vakbond heeft het over 40 procent, wat enigszins overdreven overkomt) en dat de vakbond de door directeur Heak toegezegde aanwas van werknemers niet voldoende vindt. Wat niet helder is in deze kwestie, is wat een discussie over het aantal nieuwe mensen te maken heeft met de angst voor het verdwijnen van vakkennis, omdat het één niet de oplossing lijkt voor het ander.

In het najaar van 2005 werd de oude en vervallen werkplaats van Mons met de grond gelijk gemaakt. Het grootste deel van de werkplaats was al lang buiten dienst. Infra ge-

bruikte een deel tot de opening van een nieuwe loods in het station van Mons zelf twee jaar geleden. Eerder in 2005 werd reeds een deel van de gebouwen door brand beschadigd.

Eind december werd station Sint-Niklaas als eerste getooid met de nieuwe huisstijl van de NMBS voor de stationsgebouwen. Met veel wit is deze nieuwe huisstijl heel wat frisser dan het schijnbaar eeuwige blauw.

Vanwege problemen met het tanken te Schaarbeek werd op 5 februari, ingeklemd tussen de 5511 en 5514, een sleep van negen 82-ers voor tanken heen en weer naar Merelbeke gesleept.

Op 16 februari werd een proefrit gereden met een ATB 77 en een ATB 55-er naar Venlo voor het testen van GSM-R. Binnenkort wordt GSM-R verplicht op Aken – Welkenraedt én op Aken – Montzen. Hierdoor worden, naast de 16-ers en enkele 27-ers, ook een groep 55-ers voorzien. Natuurlijk moeten ook de 77-ers die in Duitsland mogen rijden voorzien zijn. Sinds vorig jaar wordt GSM-R overigens al in alle 77-ers ingebouwd.

Het in dronken toestand onder de trein duwen van een personeelslid van de NMBS en daar vervolgens geen enkel berouw of schuldbesef voor blijken te tonen in de rechtbank, komt iemand blijkbaar op niet meer dan 3 jaar en 4 maanden gevangenisstraf te staan.

## **DUITSLAND**

### **Politiek en bedrijf**

#### **Hoofdkantoor blijft in Berlijn**

De fel omstreden verhuizing van het DB-hoofdkantoor naar Hamburg is van de baan. Volgens DB is sprake van een misverstand. Het ging volgens DB slechts om de verplaatsing van "centrale functies". "De Duitse Staat heeft als eigenaar van DB vanzelfsprekend het laatste woord", volgens DB, waarmee de kou grotendeels uit de lucht was. De politiek reageerde tevreden, DB rijdt weer op het goede spoor. Waarom die onduidelijkheid dan enkele maanden kon voortbestaan blijft voor velen een raadsel.

De omzichtige poging om kool en geit te sparen werd in Hamburg niet gewaardeerd. Men hield vast aan de koppeling van de overname van het Hamburgse openbaar vervoerbedrijf en het Hamburgse havenbedrijf met de verhuizing van het hoofdkantoor. Toen duidelijk werd dat deze als "totaalpakket" gepresenteerde deal niet haalbaar was, brak de Hamburgse senaat de gesprekken af.

#### **Beursgang en splitsing exploitatie en infrastructuur**

De strijd over de splitsing van DB in een infrastructuur- en een exploitatiebedrijf woedt in volle hevigheid voort. De Duitse rekenkamer adviseerde de regering om een splitsing verder te onderzoeken. Tevens werd de regering gemaand enige spoed te maken in de besluitvorming. Het bedrijfsonderdeel Transport en Logistiek, zal sterk moeten investeren in vernieuwing en uitbreiding, en dat kan alleen worden bereikt met een beursgang. Zonder de op die manier te verkrijgen middelen zou DB de internationale concurrentieslag wel eens kunnen verliezen, zodat ook een aparte beursgang moet worden overwogen.

Zoals te verwachten reageerde DB direct negatief op dit voorstel. De rekenkamer is sinds de herstructurering van 1994 niet meer bevoegd om DB te onderzoeken, aldus DB. Een aparte beursgang van de logistieke activiteiten zou feitelijk neerkomen op een splitsing van DB, en daar is men mordicus tegen. Met een omzet van € 12 miljard is logistiek één van de best draaiende DB-onderdelen, en die wil men niet kwijt.

Het Duitse parlement liet ook een onderzoek doen naar de privatisering van DB, en presenteerde dat op 17 januari. De-

len daarvan lekten al voortijdig naar de pers. De belangrijkste conclusie is dat het naar de beurs brengen van het gehele DB-concern de staat € 4 – 5 miljard meer oplevert; vergeleken met de € 200 miljard die de afgelopen 10 jaar in het spoor is geïnvesteerd is dat echter een bescheiden bedrag. Een splitsing van DB geeft de overheid meer invloed op het spoorwegnet, en zou met name kunnen bijdragen aan een toename van het goederenvervoer per spoor. In geen van de onderzochte varianten wordt overigens een verbetering van de verhouding treingebruik / autogebruik in het reizigersvervoer verwacht. Met dit rapport kan het debat in het parlement beginnen; in september van dit jaar moet de knoop zijn doorgemaakt.

Inmiddels wordt van alle kanten de druk opgevoerd om de beslissing een bepaalde richting op te duwen. De vakbonden hebben al aangekondigd het treinverkeer tijdens het WK voetbal deze zomer stil te leggen wanneer het parlement voor een splitsing van DB kiest. De bonden geven de voorkeur aan een integrale privatisering van infrastructuur en exploitatie, wat ten opzichte van de standpunten van hun Nederlandse tegenhangers op z'n minst opmerkelijk te noemen is.

#### **Overname Bax Global Inc.**

Het uitblijven van een beslissing over een beursgang heeft DB er niet aan gehinderd verder te gaan op het overnamepad. De in HOV-RN aangekondigde overname van het Amerikaanse Bax Global Inc. (zie pag 339, dec. 2005) werd afgerond. Bax heeft 12.000 medewerkers en een omzet van € 2 miljard. De overname kostte DB US\$ 1,1 miljard, ofwel € 910 miljoen.

#### **RheinAlp-alliantie**

DB en SBB hebben afgesproken samen te werken in de marketing van het internationale reizigersvervoer tussen Duitsland en Zwitserland. Er komt een gezamenlijk kantoor in Freiburg (D), van waaruit de marketing-activiteiten worden ontwikkeld. Eén van de maatregelen is het verlenen van 25% korting op het Duitse traject van een internationale reis voor houders van een Zwitsers *Generalabonnement* of een *Halbtaxabo*. Houders van een Duitse Bahncard krijgen dezelfde korting voor (grensoverschrijdende) reizen in Zwitserland. De samenwerking werd met de doop van een treinstel ICE-1 op de naam "Zürich" bezegeld.

#### **Vervoerprestaties 2005**

Het aantal reizigers in het openbaar vervoer is het afgelopen jaar opnieuw gestegen. Ten opzichte van 2004 groeide het aantal OV-reizigers met 1%, het aantal reizigerskilometers zelfs met 1,7%. De groei komt uitsluitend van het railvervoer, het aantal busreizigers liep heel licht terug. De groei was het sterkts in het lokale en regionale vervoer. Het aantal treinreizigers groeide met 2,5% naar 2,0 miljard, het aantal reizigerskilometers nam toe tot 40,8 miljard, een groei van 1,7%. Tram en metro deden het met 3,7% meer reizigers bijzonder goed: de nu 3,5 miljard reizigers legden 15,5 miljard reizigerskilometers af, een groei van 3,4%. Het langeafstandsvervoer per trein trok 0,5% meer reizigers (116 miljoen) en realiseerde 3,9% meer reizigerskilometers (33,7 miljard). Het Duitse openbaar vervoer doet het daarmee aanzienlijk beter dan het Nederlandse.

Het succes van het regionale spoorvervoer is –naast de aanbesteding van regionale treindiensten– ook te danken aan de invoering van de *Ländertickets*. Met deze kaart kunnen tot 5 personen een hele dag in het regionale vervoer binnen één deelstaat reizen. De tussen € 17 en € 29 kostende kaartjes gingen in 2005 negen miljoen maal over de toonbank, wat twee maal zoveel is als in 2002.

Ook het goederenvervoer deed het goed in 2005. Gemeten in tonkilometers nam het gehele goederenvervoer in Duitsland met 2,9% toe. Het goederenvervoer per trein groeide relatief sterk, namelijk met 3,4% tot 89,3 miljard tonkilometer. Dit is met name te danken aan de grotere afstanden die werden afgelegd. Ook het marktaandeel van het spoor groeide licht.

### Spooransluitingen

De Duitse staat heeft ook in 2006 geld over voor het aanleggen van nieuwe spooransluitingen, € 32 miljoen om precies te zijn. Het geld mag ook gebruikt worden voor de reactivering van stilgelegde spooransluitingen. De aanvragers moeten zelf minimaal de helft van de aanlegkosten dragen.

### Onderuitputting

Deze voor ambtenaren beruchte term staat voor het niet uitgeven van beschikbare gelden, wat bij de overheid vaak een doodzonde is. In de laatste maanden van het jaar proberen overheden die gelden dan ook in hoog tempo uit te geven, wat niet altijd tot de meest efficiënte besteding leidt. De liberale partij FDP beschuldigt DB van deze vrijgevigheid ge-c.q. misbruik te hebben gemaakt, door eind december € 800 miljoen uit het Duitse infrafonds op te nemen ten behoeve van investeringen. De FDP wil dat onderzocht wordt wat er met dat geld gebeurd is, en of deze "truc" ook in eerdere jaren is toegepast. Al langer is bekend dat DB grote moeite heeft de beschikbare middelen voor aanpassing en uitbreiding van het spoorwegnet volledig te vertimmeren (zie ook HOV-RN dec. 2005, pag 340).

### Verdwenen locomotieven?

De Duitse bond van belastingbetalers heeft kritiek uitgeoefend op het terzijde stellen van grote aantallen loks van de serie 218, die door de voortgaande elektrificatie overbodig zijn. Deze locs zijn onder meer in Bremen op rangeersporen geplaatst en roesten daar langzaam weg. Een deel van de loks heeft een recente revisiedatum, en zou daarom goed aan andere binnen- en buitenlandse vervoerders verkocht kunnen worden. DB is niet happig op de verkoop aan bedrijven uit de EU, omdat op die manier de concurrentie wordt versterkt.

### Laatste Interregio opgeheven?

Het stervensproces van de Interregio is bijna voltooid. De laatste lijn, IR14 van Chemnitz – Mittweida – Waldheim – Döbeln – Riesa – Berlin zou volgens krantenberichten eind mei worden opgeheven. Daarmee verdwijnt deze treincategorie nog geen 20 jaar na de introductie. De burgemeesters van de tussenliggende steden laten het er niet bij zitten, en hebben aangegeven te proberen private vervoerders zoals Connex of Arriva voor de verbinding te interesseren.

### Auschwitz-herdenkingen

Jaarlijks worden op 27 januari de slachtoffers van het Nazi-régime uit de Tweede Wereldoorlog herdacht. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar de circa 6 miljoen mensen die in concentratie-kampen werden vermoord, reden waarom deze dag Auschwitz-herdenkingsdag genoemd wordt. De Deutsche Reichsbahn werd tijdens de oorlog direct bestuurd door de Nazi's, waardoor het mogelijk was vele miljoenen mensen naar de concentratiekampen te vervoeren. Om die reden wilde de organisatie een deel van de herdenkingen op stations laten plaatsvinden onder het motto "11.000 kinderen", het aantal kinderen dat de Nazi's vanuit Frankrijk deporteerden.

De Deutsche Bahn AG toonde een pijnlijk gebrek aan historisch besef, en verbood de herdenkingen vanwege de mo-

gejke negatieve publiciteit. Dit leidde tot diverse demonstraties in onder meer Keulen en Stuttgart, waardoor DB pas echt met negatieve publiciteit te maken kreeg. Daarbij kwam ook steeds meer nadruk te liggen op het gegeven dat mensen die vanuit een verantwoordelijke positie hadden meegewerkt aan de deportaties naderhand zonder noemenswaardig onderzoek bij de na-oorlogse DB aan de slag konden. De herdenkingsbijeenkomsten vonden zonder toestemming van de DB natuurlijk toch plaats, waarbij de spoorwepolitie zo verstandig was om niet tussen beiden te komen. Hopelijk komt DB snel tot het inzicht dat deze donkere bladzijde uit de bedrijfsgeschiedenis beter waardig herdacht dan heimelijk verstopt kan worden.

### Bad Reichenhall

Een positief gebaar maakte DB Regio Oberbayern op 10 januari. Ten behoeve van bezoekers van de rouwdienst voor de slachtoffers van de ingestorte schaatshal in Bad Reichenhall reden alle treinen op de lijn Berchtesgaden – Freilassing gratis.

### Lettertype

Om de eenheid in het DB-concern te benadrukken heeft DB een eigen lettertype laten ontwikkelen, het lettertype Page. Dit vervangt binnenkort alle bij de verschillende DB-bedrijven gebruikte lettertypen. Op stations zult u het lettertype overigens vergeefs zoeken, want voor displays is het niet geschikt. Uw geldige vervoerbewijs, dat u als rechtgeaard railliefhebber te allen tijde bij zich heeft, toont het nieuwe lettertype binnenkort wel. Zo heeft u extra plezier van uw kaartje....

### Regionale vervoerbedrijven

#### Aanbestedingen

In januari zijn twee aanbestedingen van regionale treindiensten aangekondigd. De deelstaten Brandenburg en Sachsen hebben de aanbesteding van het netwerk Lausitz/Oberlausitz gepubliceerd. Deze aanbesteding bestaat uit vier regionale treindiensten, te weten RB46 Cottbus – Forst (Lausitz), RB60 Bischofswerda – Görlitz, RB64 Hoyerswerda – Görlitz en RB65 Cottbus – Görlitz – Zittau. Het volume van deze aanbesteding bedraagt circa 2,7 miljoen treinkilometer per jaar. Het contract gaat per december 2008 in en heeft een looptijd van 10 jaar.

De deelstaat Hessen besteedt via het Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) de treindienst Frankfurt Hbf – Niedernhausen – Limburg (Taunusbahn) openbaar aan. Het contract gaat eveneens medio 2008 in en heeft een looptijd van 12 jaar. De nieuwe vervoerder moet zelf voor materieel zorgen om de 1 miljoen treinkilometers per jaar te kunnen rijden, daar RMV-dochter *Fahma* –in tegenstelling tot de Odenwaldbahn– bij deze aanbesteding niet voor het materieel zorgt.

#### Nord-Ostsee Bahn (NOB)

Een oplossing voor de in de vorige editie gemelde problemen bij de treindienst op de *Marschbahn* Hamburg – Westerland (Sylt) lijkt in zicht te zijn. Vossloh zal nawerk en aanpassingen verrichten aan de loks DE2700, teneinde deze bedrijfszekerder te maken. Daarnaast zal de NOB drie extra dieselloks type ER20 huren van Siemens Dispolok, waarmee het totaal aantal op 8 komt. Daarnaast zijn diverse maatregelen in de organisatie en in het materieel-onderhoud getroffen. In de tweede week reed 93 procent van de treinen op tijd en viel 0,6% van de ritten uit. Ongeveer de helft van de vertragingen was te wijten aan enkele wisselstoringen en een gebroken spoorstaaf. Hoewel daarmee een duidelijke verbetering is bereikt, voldoet de NOB nog niet geheel aan de contract-eisen.

De aanlooppromblemen hebben daarnaast geleid tot een wis-seling van de wacht in de leiding van de NOB. De huidige directeur Fischer krijgt nieuwe taken binnen Connex Duits-land, en wordt opgevolgd door de 33-jarige Steffen Höpp-ner.

Inmiddels zijn de laatste door Bombardier geleverde rijtu-igen voor de Marschbahn afgeleverd. De treinen worden nu typisch Duits "artrein" gereden, hetzij met stammen nieuw materieel hetzij met gemoderniseerde IR-rijtuigen afkomstig van de Flensburg Express (Flex). Inmiddels is een nabestel-ling van rijtuigen bij Bombardier geplaatst, zodat de drukste treinen verlengd kunnen worden. Deze rijtuigen worden vanaf april geleverd. Verder heeft de NOB via Angel Trains bovendien drie extra Talent-treinstellen geleased. De driede-lijke treinstellen worden sinds 13 januari ingezet in stoptrein-diensten op de Marschbahn. Opvallend is de korte levertijd van slechts 3 dagen!

### **Spoorverdubbeling AKN**

De AKN Eisenbahn Gesellschaft (vroeger Altona-Kaltenkirchen-Neumünster ) kreeg toestemming om het tra-ject Bönningstedt – Hasloh over een lengte van 3,5 kilome-ter van een tweede spoor te voorzien. De verdubbeling is nodig om het steeds toenemende aantal treinen op de nog grotendeels enkelsporige lijn A1 (Hamburg Eidelstedt – Ulz-burg Süd – Neumünster) te kunnen verwerken. Met name de in de ochtendspits bestaande 10-minutendienst tussen Eidelstedt en Quickborn is kwetsbaar voor vertragingen. De start van de bouwactiviteiten is afhankelijk van de uitspraak op de laatste bezwaren van aanwonenden, die de lijn liever in een ingraving zien verdwijnen. Volgens de AKN is het plaatsen van geluidsschermen net zo effectief en aanzienlijk goedkoper. Niettemin heeft de gemeente Hasloh besloten bezwaar aan te tekenen teneinde de ingraving toch voor el-kaar te krijgen. Belangrijkste argumenten van de gemeente zijn de vrees voor goederentreinen en de kans dat de lijn gebruikt gaat worden voor een sneltreindienst tussen Kiel en het Hamburgse vliegveld. Dit laatste plan is enkele jaren ge-leden eens gelanceerd bij wijze van proefballon, maar na-dien is er nooit meer iets van vernomen. Wie bovendien het AKN-net een beetje kent kan inzien dat de kans op goede-rentreinen op juist deze lijn vrijwel nihil is, gelet op de grote omvang van het reizigersvervoer.

### **S-Bahn Hannover**

Om het veiligheidsgevoel onder de reizigers te vergroten worden sinds 1 februari na 21 uur wagenbegeleiders ingezet op alle lijnen van de S-Bahn Hannover. Hiervoor zijn 50 be-geleiders aangetrokken, die tevens informatie verstrekken, kaartjes controleren en verkopen. Het merendeel van deze begeleiders was voorheen werkzaam als conducteur of ma-chinist in de RegioExpress-treinen Uelzen – Hannover – Göttingen, die nu door metronom wordt gereden.

### **Stakingsdreiging bij Prignitzer Eisenbahn**

Tussen de vakbonden en de Prignitzer Eisenbahn is een CAO-conflict ontstaan. De PEG sloot eerder een accord met vakbond Transnet, dat volgens vakbond GDL tot de slechtere CAO's behoort. Als de directie niet wil praten over verbeteringen zal na 21 februari worden gestaakt. Die sta-king zal ook in Nederland merkbaar zijn, want de PEG rijdt ook tussen Dortmund en Enschede.

### **Reactiveringskansen in Nordrhein-Westfalen**

In Nordrhein-Westfalen wordt over de reactivering van een tweetal spoorlijnen nagedacht. De Johannlandbahn voert van Werthenbach via Deutz naar Siegen-Weidenau, en is eigendom van de Siegener Kreisbahn. Het personenvervoer verdween hier in 1968. Uit onderzoek blijkt een treindienst

Van Deuz naar Siegen Hbf tot een baten-kosten-verhouding van 5,59 te leiden. Bij een halfuurdienst kunnen 5900 reizi-gers per dag worden verwacht. Nog niet bekend is of, en zo ja, wanneer reactivering plaats zal vinden.

Over de tweede te reactiveren verbinding wordt al langer nagedacht, namelijk de doortrekking van de Regiobahn van Mettmann naar Wuppertal Hbf. De treindienst Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann wordt is enkele jaren terug gereactiveerd als lijn S28. De aantallen reizigers zijn meer dan twee maal zo groot als vooraf verwacht. Dit heeft de gemeenten in de regio ertoe gebracht een plan voor de re-activering van het restand van de spoorlijn. De formele planningsdocumenten werden onlangs bij de regionale overheid ter vaststelling ingediend. De financiering is even-wel nog niet volledig rond, zodat het afsluiten van wedden-schappen over de openingsdatum voorlopig ontraden moet worden.

### **Odenwaldbahn**

De in vorige uitgave van HOV-RN gemelde capaciteitspro-blemen op de Odenwaldbahn (zie pag. 18) worden opgelost door het inzetten van langere treinen. De overvolle treinen zijn toe te schrijven aan een toename van het aantal reizi-gers met 20 tot 30 procent. De punctualiteit is inmiddels toegenomen tot 95% procent. Door deze actie is de reser-vepositie krapper geworden, wat bij een verdere vervoer-groei kan betekenen dat nieuw materieel nodig is. Voor-alsnog denkt RMV daar nog niet aan, hopelijk haalt de wer-kelijkheid dit snel in.

### **Saarbahn GmbH**

De aanleg van de verlening van de Saarbahn-lijn naar Rie-gelsberg-Süd naar Etzenhofen vordert gestaag. Volgens planning rijden nog dit jaar de Saarbahn-trams door het dorp. De werkzaamheden voor het laatste gedeelte van lijn 1 van Etzenhofen over het tracé van een voormalige DB-spoorlijn naar Lebach zijn inmiddels gestart. In 2007 moet Lebach bereikt zijn, zodat inmiddels wordt nagedacht over een verdere uitbouw van het netwerk. De planning van lijn 2 van Saarbrücken naar Völklingen (Saar) is reeds ver gevord-erd. Voor de lijn die deels gebruik maakt van de DB-spoorlijn Saarbrücken – Merzig – Trier is al een –in Duits-land verplichte– kosten-baten-analyse in de maak. Doch "Berlijn" lijkt een spaak in de wielen te steken, want door be-zuinigingen is er geen geld voor aanpassing van de infra-structuur. Langs politieke weg worden thans oplossingen gezocht.

### **Kassel**

Op 28 januari is het laatste gedeelte van de Lossetalbahn in dienst gesteld tussen Helsa en Hessisch Lichtenau. Deze laatste stad is na 21 jaar weer op het railnet aangesloten, hoewel ditmaal per tram in plaats van per trein. De 24 kilo-meter lange verbinding heeft € 74 miljoen gekost, waartoe de gehele lijn opnieuw gelegd is. Tevens is in Hessisch Lichtenau een korte verbinding naar het centrum aangelegd. In de spitsuren rijden de trams elk kwartier, daarbuiten om de 30 of 60 minuten. Bijzonderheid zijn de tijdens de spits toegevoegde sneldiensten, die in Kaufungen niet over het nieuw aangelegde stadstraject rijden maar de rechtstreekse spoorlijn gebruiken. Op deze diensten worden de diesel-elektrische RegioCitadissen ingezet, aangezien het spoor-traject in Kaufungen niet geëlektrificeerd is. Dit deeltraject wordt ook gebruikt door goederentreinen.

### **Cantus**

Door de Hamburger Hochbahn AG en de Hessische Lan-desbahn is Cantus opgericht. Dit nieuwe bedrijf gaat de in april 2005 na een aanbesteding gewonnen treindiensten in

noord-oost Hessen exploiteren. De treindiensten Göttingen – Eichenberg – Kassel, Kassel – Bebra – Fulda, Bebra – Eisenach en Göttingen – Eschwege – Bebra worden vanaf december 2006 overgenomen van DB. Ingezet worden Flirt-treinstellen van Stadler.

#### **Vandalismusbahn**

De S-Bahn Berlin GmbH heeft in toenemende mate last van vandalisme. Bekraste ruiten, stukgesneden stoelbekleding, graffiti aan binnen- en buitenzijde en vernielde ruiten behoren tot de diensten van de vanden. Om vanden en mensen te laten zien wat vandalisme teweeg brengt en hierover een discussie aan te wakkeren is op 8 februari op het S-Bahn station Potsdamer Platz een kleine materieelshow gehouden. Naast een volledig vernield S-Bahn-treinstel stond als contrast een net uit de werkplaats gekomen exemplaar tentoongesteld. Doel van de actie was om potentiële vanden de gevolgen van hun daden te laten zien. Het zou naar mening van uw redacteur ook aan te raden zijn vanden met het door hen naar eigen smaak verbouwde materieel te laten reizen, bij voorkeur bij niet al te beste weersomstandigheden!

#### **Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS)**

DB-dochter OBS presenteerde op 26 januari de gerestaurerde motorwagens 772 140 en 141. Deze Ferkeltaxen zullen in het zomerseizoen worden ingezet voor historische ritten op de Schwarzatalbahn.

#### **Harzer Schmalspurbahn (HSB)**

Het jaar 2005 is voor de HSB succesvol verlopen. Men vervoerde meer dan 1,1 miljoen reizigers, waarvan 690.000 naar en van de Brocken. De vervoeropbrengsten waren met € 9,2 miljoen hoger dan ooit; de exploitatiekosten zijn uiteraard wel aanzienlijk hoger. Op 4 maart aanstaande zal de voormalige DB-lijn Quedlinburg – Gernrode als HSB-smalspoorlijn in dienst worden gesteld. De opening zal met veel stoomtractie gepaard gaan.

#### **Freiberger Eisenbahn / CityBahn Chemnitz**

In opdracht van het Verkehrsverbund Mittelsachsen rijden FEG en CBC vanaf 11 februari speciale ski-express-treinen van Chemnitz Hbf naar Holzau. Gedurende de weekenden tot eind februari wordt één slag per dag gemaakt. Als extra attractie wordt op de rit van 70 minuten een gratis drankje aangeboden. De gewone kaartjes zijn geldig, zodat ook eerder of later kan worden gereisd.

#### **Internationaal**

DB regio Sachsen heeft vanaf 4 februari jongstleden de verbindingen naar Polen uitgebreid. Sinds die dag rijden gedurende de weekenden treinen tussen Görlitz en Zgorzelec. In de zomervakantie rijden de treinen zelfs dagelijks.

#### **S-Bahn München**

De invoering van een 10-minutendienst op de S-Bahn München is een succes. De hogere frequenties hebben ertoe geleid dat het aantal reizigers in een jaar tijd met 14% toenam. Marketing heeft daar sterk aan bijgedragen, want 90% van de klanten is op de hoogte van de frequentieverbetereing.

#### **Materieelbestelling CB Rail**

Leasebedrijf CB Rail, een gezamenlijke dochteronderneming van Babcock & Brown en the bank of Scotland, heeft bij Bombardier 25 elektrische en 10 dieselelektrische TRAXX-locomotieven besteld. De E-locs worden meersysteemmachines, vermoedelijk gelijk aan de DB-serie 185.2. De DE-locs zijn een verdere ontwikkeling van dit standaard-

type. De locs moeten tussen 2007 en 2008 geleverd worden.

#### **Infrastructuur Weißeritzalbahn**

De in vorige editie (pag. 18) gemelde financiële problemen bij de herbouw van de Weißeritzalbahn zijn deels opgelost. De regering in Berlijn stelde € 10 miljoen beschikbaar, onder voorwaarde dat dit voor de gehele lijn wordt gebruikt. De deelstaat Sachsen is nu bereid eenzelfde bedrag op tafel te leggen, zodat de gehele lijn tussen Freital-Hainsberg en Kurort Kipsdorf kan worden opgeknapt. De lijn werd bij het hoogwater van 2002 ernstig beschadigd.

#### **Erzgebirgsbahn**

In Annaberg-Buchholz Süd is een nieuwe beveiliging in dienst gesteld. Voorlopig is hier alleen de beveiliging van de stations in Annaberg-Buchholz geconcentreerd. In de periode tot 2008 moet de gehele beveiliging van het traject Annaberg-Buchholz – Flöha hier worden ondergebracht. Gelijktijdig worden de perrons verhoogd naar 55 centimeter en wordt de baanvaksnelheid verhoogd worden van nu 60 resp. 45 km/h uur naar 80 resp. 60 km/h. De reistijd naar Chemnitz wordt daardoor korter.

#### **Rübelandbahn**

De sinds december 2005 voor het reizigersvervoer stilgelegde Rübelandbahn Blankenburg – Rübeland – Elbingerode wordt mogelijk verkocht aan de Fels-Werke AG. Dit bedrijf exploiteert onder meer een kalksteengroeve aan deze 18 kilometer lange en met 25kV geëlektrificeerde lijn. Jaarlijks vervoert men 1 miljoen ton kalk, en men wil dit per trein blijven doen. De deelstaat Sachsen-Anhalt ziet graag toeristisch vervoer op de lijn, bijvoorbeeld met stoom en met historische E-loks. Een definitieve beslissing moet voor 1 april aanstaande genomen zijn.

#### **Stadstunnel Berlijn**

De ingebruikname van de nieuwe noord-zuid-tunnel in Berlijn wordt langzamerhand merkbaar. Op 2 februari werd de spanning op de bovenleiding gezet. Lok 114 501 en drie meetrijtuigen viel de eer te beurt om als eerste elektrische trein door de tunnel te rijden.

#### **Köln – Düren**

De werkzaamheden aan het realiseren van tweesporigheid voor de S-Bahn op het deeltraject Kerpen-Sindorf – Kerpen-Buir (1,6 kilometer) zijn van start gegaan. De spooruitbreiding is noodzakelijk door de ingebruikname van de nieuwe S-Bahn-halte Köln-Weiden-West, waar een groot overstap-punt met de Keulse tramlijn 1 en een P+R-terrein is verzezen. Deze halte zal ook gebruikt worden bij het voetbalvervoer komende zomer. Het dubbelspoor is niet voor die tijd gereed, maar pas in 2007. De kosten bedragen slechts € 6 miljoen.

#### **Dortmund Hbf**

De directie van DB heeft groen licht gegeven voor de vernieuwing van het Dortmundse Hauptbahnhof. Het project "3do" omvat naast de vernieuwing van stationsgebouw en perrons ook de opzet van een multimediacentrum, waarin onder meer een bioscoop, een hotel en een parkeergarage gevestigd zal worden. Het € 75 miljoen kostende project zal na het WK-voetbal van start gaan en moet in het voorjaar van 2009 gereed zijn. Opmerkelijk onderdeel van de overeenkomsten is dat de vervoerbedrijven die het Dortmund Hauptbahnhof bedienen niet zullen worden beboet voor vertragingen die te wijten zijn aan de bouwactiviteiten.

## **Materieel**

### **Materieeloverzicht DB**

Op één van de volgende pagina's treft u een overzicht aan van het tractiematerieel van DB en Railion Deutschland. De stand van dit overzicht is medio december 2005.

### **Ontsporing Ibbenbüren**

Op 16 januari reed een lok van de serie 101 met 16 kolenwagens door een stootblok in Ibbenbüren, vermoedelijk door te snel rijden op een helling. De machinist kon op tijd van de trein springen, en raakte niet gewond. De lok reed na het stootblok te hebben platgewalst van de spoordijk af, en kwam in een achtertuin op enkele meters van een woning tot stilstand. De enige slachtoffers waren drie kippen, wier hok door de trein werd overreden. Eén kip maakte van de consternatie gebruik om de vrijheid te nemen....

### **DB bestelt LINT-treinstellen**

DB heeft bij Alstom in Salzgitter 30 LINT-treinstellen serie 648.3 besteld. De € 70 miljoen kostende serie is bedoeld voor het Dieselnetz Nürnberg, dat DB na een aanbesteding mag exploiteren. De stellen worden vanaf december 2007 afgeleverd. Bijzonderheid is de extra milieu-vriendelijke motor, die voldoet aan de nieuwste normen voor spoorvoertuigen, Euro-IIIa. Met deze bestelling is het aantal verkochte LINT-treinstellen gestegen naar 337.

### **Serie 101**

Lok 101-136 kreeg medio januari een blauwe totaalreclame voor de Klaus Tschira-Preis. Deze prijs wordt gegeven aan wetenschappers die erin slagen om hun resultaten voor het gewone publiek begrijpelijk te maken. De gebruikte folie was echter niet goed aangebracht, want al tijdens de eerste rit op 25 januari liet de folie gedeeltelijk los. Eind januari werd dit hersteld.

### **Serie 182**

Taurus-loc 182-004 werd op 26 januari als tweede voorzien van een totaalreclame voor Porsche. De lok is gesierd met het silhouet van een Porsche 911 en de tekst "*Wir setzen auf die Schiene, weil uns die Straße am Herzen liegt*". Waarvan akte.

### **Aanbesteding diesellocs**

De meermalen afgeblazen en uitgestelde aanbesteding van nieuwe diesellocs voor het goederenvervoer zal in 2006 evenmin plaatsvinden. In 2003 had DB al een aanbesteding gestart van een serie van 500 locs. Dit aantal werd later verminderd naar 300, waarna de aanbesteding werd teruggetrokken. In plaats daarvan zal DB tot 2010 zo'n 10.000 goederenwagens van verschillende typen bestellen.

### **Modernisering rijtuigen**

DB laat bij Stadler Weiden, het voormalige PFA, 69 rijtuigen voor regionaal vervoer moderniseren. De modernisering wordt deels gefinancierd door de deelstaat Beieren, en kost zo'n € 10 miljoen. De modernisering betreft vooral het interieur, en bestaat uit nieuw meubilair, vernieuwing plafonds en vloeren en het plaatsen van glazen scheidingswanden. Tien rijtuigen krijgen een accommodatie voor fietsen. Vanaf februari wordt het gemoderniseerde materieel ingezet tussen München en Garmisch-Partenkirchen (als vervanging voor de daar ongewenste treinstellen serie 425) en op de Donautalbahnhof Ulm – Regensburg. De nu nog op deze lijnen ingezette bagagewagens gaan daarna buiten dienst.

### **Voith Maxima 40CC**

Voith Turbo uit Kiel stelde op 18 januari het ontwerp van haar nieuwe diesellocc voor, de Maxima 40CC. De Maxima

krijgt een vermogen van 3600 kW en een maximum snelheid van 120 tot 160 kilometer per uur, waarmee zij tot de sterkste Europese diesellocc behoort. Het design is, om het parlementair te zeggen, niet het sterkste punt. Opvallend zijn daarnaast de boven de cabine aangebrachte bestemmingsdisplays. U kunt de lok bekijken via de volgende link [http://www.voithturbo.com/file\\_download.php?file=applications/documents/document\\_files/977\\_d\\_s\\_g1913\\_maxima\\_d.pdf](http://www.voithturbo.com/file_download.php?file=applications/documents/document_files/977_d_s_g1913_maxima_d.pdf) of door in september een bezoek te brengen aan de Berlijnse Innotrans-beurs.

## **Museum**

### **E75 09**

Siemens Transportation Systems is teruggekomen op het eerdere voornemen om de in oktober 2005 bij de museumbrand te Nürnberg-Gostenhof uitgebrande e-loc E75 09 opnieuw op te bouwen. De E75 09 was de enige e-loc, die bij de brand getroffen werd, naast de vele stoom- en diesellocomotieven. De loc werd in 1928 met het fabrieksnummer 5739 door locbouwer J. A. Maffei in München-Hirschau gebouwd, die 1931 met de firma Krauss fuseerde. Enkele jaren geleden is Krauss-Maffei in Siemens Transportation Systems opgegaan, zodat het voor de hand lag om een Maffei-locomotief in München te laten repareren. Onduidelijk is of, en zo ja, hoe het herstel van deze loc nu zal worden georganiseerd.

### **18 201**

De snelste dienstvaardige stoomloc ter wereld, de 18 201, maakt kans om weer op de rails terug te keren. De 180 km/h snelle loc is eigendom van Dampf-Plus GmbH in München, dat de loc van de monumentenzorg echter niet uit Halle mocht verwijderen. Bij stoomritten diende de loc altijd terug te keren naar de standplaats in Halle, wat bijzondere ritten natuurlijk bemoeilijkt. DB had deze voorwaarde bij de verkoop in 2004 verzwegen. DB weigerde bovendien de loc terug te nemen en was evenmin het benodigde voor de loc opgeleide personeel tegen voor Dampf-Plus aanvaardbare tarieven beschikbaar te stellen.

Met monumentenzorg is nu een oplossing gevonden, waardoor de loc weer kan worden ingezet voor chartervervoer. Een eerste rit met de groene stoomgigant is voorzien voor 18 maart aanstaande, verdere ritten worden gepland. Omdat eind 2006 de ketel opnieuw gekeurd moet worden zijn dit voorlopig de enige kansen om de loc in actie te beleven. Meer informatie onder [www.dampf-plus.de](http://www.dampf-plus.de).

## **GROOT-BRITANNIË**

In Kent heeft per 1.4.2006 Govia het voor het zeggen. Dit bedrijf heeft een 8 jaar lopende concessie. Met 3800 man personeel en 380 treinstellen is dit een van de groteren in Engeland.

Een weinig bekend hoofdstuk uit de Engelse spoorweggeschiedenis is ten einde gekomen. 5½ jaar lang huurde Great Eastern Railways enkele Eurostars als aanvulling op de dienst tussen London/York en Leeds onder de naam White Rose. Het bestaande materieelpark schoot te kort door de sterke groei (ca. 40%!) van het aantal reizigers. Oorspronkelijk zouden rechtstreekse Eurostars Parijs met Edinburgh en Glasgow verbinden. Dit is allang van de baan. Het blijft bij London-Parijs.

Voor de GER routes komt er nieuw materieel bij dat al enige tijd geleden besteld is.

Zoals wij enkele jaren geleden meldten zijn de ongeveer 200 luxe slaapwagens voor het op de Eurostar aansluitende Engelse nachtnet na jaren wegroesten voor een appel en een ei aan Canada verkocht.



## **EUROTUNNEL**

Eurotunnel, de exploitant van de Kanaaltunnel, heeft zijn omzet in 2005 met 1 procent zien stijgen. Voor het eerst in drie jaar kwamen er meer inkomsten uit de shuttlediensten, het vervoer per spoor van bussen, auto's en vrachtwagens. De totale omzet bedroeg 793 miljoen euro.

Bij de shuttlediensten was sprake van een omzetgroei van 3,6 procent naar 433 miljoen euro. De rest van de verkopen haalt het bedrijf binnen via het vervoer van passagiers en vracht. In totaal reisden vorig jaar zestien miljoen mensen door de tunnel, die Frankrijk en Groot-Brittannië met elkaar verbindt. Bij de shuttlediensten gingen er vooral meer bussen de trein op: de toename bedroeg hier vorig jaar 22 procent. Bij de vrachtwagens was dat percentage 2, maar bij de auto's was sprake van een daling van 3 procent.

Het Frans-Britse Eurotunnel werd in 1987 opgericht als beheerder van de Kanaaltunnel, die in 1994 werd geopend. Tijdens de bouw ontstond een enorme schuld, die nu 9 miljard euro bedraagt.

De Eurostar, de hogesnelheidstrein die door de Kanaaltunnel reist tot aan Brussel, meldde maandag een recordaantal passagiers te hebben vervoerd in 2005. Totaal stapten 7,45 miljoen mensen in: 2,4 procent meer dan het voorgaande jaar.

Eind 2005 zag het bedrijf de groei even inzakken. "Deze daling in de groei is gelinkt aan de bomaanslagen van Londen en de rellen in Parijs. Het is dus een tijdelijk fenomeen", stelde Richard Brown, directeur-generaal van Eurostar. Hij verwacht in 2006 ruim acht miljoen passagiers te vervoeren. De groei van bijna 7 procent moet vooral komen van toeristen. Eurostar lanceert daarvoor campagnes rond de film 'The Da Vinci Code' en het wereldkampioenschap voetbal in Duitsland.

Het bedrijf Eurostar, waarin enkele spoorbedrijven samenwerken, verwacht over 2005 opnieuw een verlies. Het bedrijf is al jaren verliesgevend. Eurostar werkt met Thalys en ICE aan betere samenwerking. Ook met de Nederlandse Spoorwegen zijn concrete afspraken gepland over verbindingen, vooral naar Amsterdam en Rotterdam. (*bron nu.nl*)

Eurostar laat sedert medio februari jl. elke werkdag een extra hogesnelheidstrein rijden onder het Kanaal tussen Brussel en Londen. Met die extra trein wil Eurostar beter inspelen op de wensen van de zakelijke reiziger. Het totaal aantal ritten op werkdagen komt daarmee op tien per dag. De tiende trein zal vanuit Londen rechtstreeks naar Brussel rijden, zonder tussenstop in Lille of het Engelse Ashford. Op de heenweg stopt de trein wel in beide plaatsen. De uitbreiding van de dienstregeling betekent dat Eurostar in de middag vrijwel om het uur een trein vanuit Londen naar Brussel heeft.

## **FRANKRIJK**

### **Elektrische locomotieven**

Afgevoerd werden de 9637, 16511, 16523, 16525, 16537, 16543, 16569, 16621, 25107, 25177 en 25676. De afvoer van de 25177 is het gevolg van brand en voor zover bekend is het de eerste afgevoerde loc in En Voyage-kleurstelling.

De afvoer van de 9607, 9615 en 9619 in januari werd op het laatste moment herroepen en is waarschijnlijk uitgesteld tot februari of maart. Deze locs zijn dus nog in dienst. Iets dergelijks is het geval met de 16512, 16599 en 16765. Kennelijk is er op het laatste moment vaak nog wat veranderd in de plannen, of is net gekozen voor een andere loc.

De locs 15034 en 16036, eerder in 2005 afgevoerd met brandschade, worden beide toch hersteld en zijn in januari weer opgenomen in het materieeloverzicht.

Vanwege loctekort rijdt de helft van de treinen Lyon – Grenoble met diesels serie 67300 in plaats van elocs serie 25500. Deze elocs zijn namelijk ook nodig om vroegtijdig afgevoerde 9600-en te vervangen.

In januari reed de 27180 zijn eerste meters op eigen kracht uit de fabriek te Belfort. Hiermee is de serie compleet. Wat volgt zijn nog dertig 37000-en. De 27179 en 27180 moeten overigens nog wel officieel in dienst komen. De tweede serie 37000 wordt zoals verwacht genummerd 37030-37059. De 37030 is al gereed voor proefritten. Van de zestig bestelde 27300-en zijn er nog steeds slechts twee geleverd.

Twee 36000-en, de 36339 en 36348, zijn verkocht aan de Italiaanse FS in het kader van een financiële nivellering in de AFA-locpool (de modelohr-treinen). Acht 36000-en zijn verder geleast aan Monferrail, wat de naam is van SNCF FRET Italia. Feitelijk is dit een concurrent van de FS op Italiaanse sporen, waardoor de RFI (infrabeheerder van Italië) de toelating van de locs op het Italiaanse net aanvankelijk heeft ingetrokken... Op 19 januari werden de locs in Modane gepresenteerd, maar deden ze ook tests voor nieuwe homologatie voor RFI in de daaropvolgende week. De tien 'Italiaanse' locs zijn voor de duidelijkheid in E436 331-338 en E436 339 en 348, waarbij de Monferrail-locs de letters MF achter het nummer. Lekker makkelijk, want in Frankrijk hebben de locs dankzij de prefix 4 van FRET feitelijk dezelfde nummers...

### **Diesellocomotieven**

Afgevoerd werden de 63006, 63010, 63549, 63852, 67009, 72023, 72025, 72050, 72052, 72054 en 72055. De 67009 is verbouwd in 67276.

Ook bij de rangeerlocomotieven werd weer een schifting gehouden, ditmaal ook bij de Y 7100 – waarvan vorig jaar nog gezegd werd dat ze allemaal gereviseerd zouden gaan worden. Afgevoerd werden de Y 7111, 7131, 7140, 7179, 7260, 7402, 7423, 7426, 7474, 7493, 7506, 7515, 7518, 7559, 7593, 7607, 7628, 7649, 7650 en 7789.

Ook bij de diesellocomotieven is een aantal schrappingen op het laatste moment uitgesteld of zijn enkele locs (vooral betreffende de 66000-en) tijdelijk opnieuw in dienst gesteld. Het betreft de 63580, 63602, 63613, 63614, 63625, 63643, 63646, 63702, 63704, 63748, 64065, 66021, 66032, 66034, 66050, 66088, 66104 en 66127.

Ook de 68081 is alsnog in dienst gehouden en vormt hiermee de laatste representant in dienst van de serie A1A A1A 68000. De loc is in dienst gekomen bij de werkzaamheden voor de LGV Est, net als de 67014, 67017 en 67068. Wat de bedoeling is met de laatste nog in dienst zijnde 67000, de 67060, is niet helder.

Tien 68000-en (68006, 68014, 68015, 68050, 68052, 68053, 68056, 68062, 68071 en 68085) zijn door de 72180, net hersteld van schade, getransporteerd van Sotteville naar de sloperij te Baroncourt.

De 66423 en 66486 werden geremotoriseerd en vernummerd in 69423 en 69486.

De 72024 blijkt inderdaad, zoals wij al meldde, reeds in 2005 te zijn afgevoerd. Deze loc werd echter na enige tijd weer in dienst genomen, vermoedelijk als vervanging voor één van het grote aantal andere locs die – in tegenstelling tot de 72024 – aan het einde van de revisietermijn zaten. De resterende 42 72000-en (zie de vorige twee edities van het SNCF-nieuws) worden allemaal afgevoerd vóór 2009. De 72174 van DTPRL (AR/TER) is de laatste geweest die een grote revisie heeft gehad. De in de decembereditie wel genoemde, maar uiteindelijk niet voor 1 januari afgevoerde, locs stonden inderdaad Réparation Différée (RD) terzijde en reden al geen meter meer in afwachting van hun definitieve afvoer, die inmiddels dus heeft plaatsgevonden.

Zeer binnenkort zou de eerste van 500 nieuwe diesellocomotieven serie 75000 afgeleverd moeten worden voor de eerste van vele proefritten. De eerste van 150 nieuwe lichte locomotieven serie BB 60000 komt eind dit jaar.

### Treinstellen

Afgevoerd werden de RGP X 2722, motorwagen X 2905 en maar liefst veertien EAD's (Caravelle): X 4350, 4373, 4408, 4504, 4506, 4512, 4527, 4566, 4571, 4573, 4597, 4607, 4621 en 4726. Voorts verdwenen ook de elektrische motorwagens Z 7103 en 7104. Wilt u overigens nog een Caravelle hebben? De CFV3V uit het Belgische Mariembourg heeft hun exemplaar (X 4367) te koop staan voor 25.000 euro...

Nieuw afgeleverd werd TGV Duplex stel 283, TER dubbeldekker Z 24577/24578, ZGC tot en met Z 27541/27542 en de XGC's tot en met X 76533/76534. De bestelling van de X 26500 (4- of 5-delige TER 2N NG) en X 27500 (elektrische AGC = ZGC) is met respectievelijk vijf en zes stellen uitgebreid voor rekening van de TER-regio Centre. Eerstgenoemde stellen vervangen de laatste Z 5300-en van Parijs - Chartres - Nogent-le-Rotrou, de X 27500-en zullen Caravelles serie X 4300 vervangen op de te elektrificeren lijn Vierzon - Tours. In totaal zijn nu 36 dubbeldekkers serie 26500 en 170 ZGC's besteld.

Opvallend was het opnieuw in het materieeloverzicht opnemen van de in de zomer van 2003 afgevoerde motorwagen X 2201.

De eerste gereviseerde TGV-A treinstellen rijden vooralsnog in de non-stop diensten Parijs - Bordeaux.

### Connex Cargo

In januari bestelde Connex Cargo Frankrijk de eerste drie locs van de driesysteem-Prima (SNCF serie 37000). Er bestaat nog een optie op maximaal elf extra locs. Ondertussen is de ingetrokken toelating van dit loctype van de SNCF zelf nog niet 'herroepen', zodat af te vragen valt wat Connex er in eerste instantie mee van plan is.

### Overig nieuws

Op 8 februari werd ook Rail4Chem toegelaten als volledige vervoerder op het RFF-net, hoofdzakelijk met het rijden van treinen met chemische producten van en naar Duitsland. Zoals in het Belgische nieuws te lezen was, volgde ook B Cargo (NMBS) en binnenkort zal ook het Britse EWS toelating krijgen.

Een opvallend bericht in de Franse media (Le Monde) rept van plannen om het hele Franse spoorwegnet binnen nu en 20 jaar te elektrificeren. De Franse regering zou dit plan hebben opgeval omdat elektrische exploitatie goedkoper is dan dieselexploitatie. De SNCF zou positief hebben gereageerd.

Een paar kanttekeningen: van de 30000 kilometer Frans spoor is 15300 kilometer niet geëlektrificeerd. Elektrificatie kost (voor dubbelspoor) 1 miljoen euro per kilometer. Momenteel kosten de diesels aan brandstof 150 miljoen euro per jaar. En dan reppen we nog niet over de huidige frequenties op de ongeëlektrificeerde lijnen of het feit dat maar tien procent van het goederenvervoer met diesellocs gereden wordt. Een dergelijk plan kan dus absoluut niet 'verkocht' worden zonder vele lijnsluitingen.

Vanwege omvangrijke werkzaamheden tussen Metz en Dijon zullen gedurende meerdere perioden van enkele weken dit jaar doorgaande treinen worden omgeleid via lijn 15 Nancy - Mirecourt - Merrey. Deze lijn is niet geëlektrificeerd, waardoor 72000-en en/of 72100-en ingezet zullen worden. Dit is een mooie lijn met ook veel goederenverkeer (bronwatreinen tussen Merrey en Contrexéville / Vittel).

## Z W E D E N

SJ heeft met winst gedraaid (30 miljoen euro, dit dankzij de hoofdroutes Stockholm-Göteborg (+ 9%), Stockholm-Sundvall (+ 15%) en Stockholm-Malmö (+ 7%). Hier rijden de X2000 treinstellen, pendolino's met hoog comfort.

## Z W I T S E R L A N D

De vervoersondernemingen in het Appenzellerland zullen nu definitief eind dit jaar een fusie aangaan. Sinds eind 2004 hebben de **Appenzeller Bahnen**, de Bergbahn Rheineck - Walzenhausen, de Rorschach Heiden Bahn en de Trogener Bahn een fusie, welke eind 2005 een feit had dienen te zijn, aangekondigd. Twistpunten waren de naamgeving, de grootte en de zakelijke leiding. Alleen over de definitieve vestiging van een centraal directiekantoor heerst nog onenigheid, gezien de te maken extra kosten. Eind april 2006 denkt men dit te kunnen afronden.

Ruim op tijd voor het winterseizoen kon de **Berner Oberland Bahn** met ingang van 1 december 2005 weer treinen laten rijden naar Grindelwald na het slechte weer van eind augustus. Hierdoor is het hele net weer berijdbaar. De totale kosten worden op plm. 22 miljoen Zw.Fr. geraamd. Op 35 locaties werd de schade hersteld. 22 bedrijfsgebouwen waren met modder bedekt en een brug werd weggespoeld.

Doordat **Cisalpine** AG de verantwoording draagt voor meer getrokken tussen Zwitserland en Italië werden van SBB Cargo nog eens drie locomotieven Re 484 gehuurd, waardoor het aantal op vijf komt. Het gaat om de locs Re 484 014 t/m Re 484 018. Ze rijden uitsluitend via de Gotthard. Via de Simplon heeft weinig zin, daar er in Domodossola rijtuigen voor het binnenlands verkeer worden afgehaakt en bijgeplaatst.

Met ingang 20 januari 2006 werd het verkeer op de tandradmetro **Trafic Lausannois** gestaakt. Het net omvat de lijnen Ouchy - Lausanne en Gare - Lausanne. Daarna zal worden begonnen met de ombouw naar een tweesporige metro op luchtbanden, waar dit op een lijn met stijgingspercentages, zoals in Lausanne, nog niet is gerealiseerd. Het oude materieel zal niet worden gesloopt, maar aan geïnteresseerden worden geschonken! De Franse gemeente Villard-de-Lans, regio Vercors, heeft interesse getoond in de 10 metrovoertuigen.

De proefritten met de Luxemburgse dubbeldekkertreinstammen bij de **Lötschbergbahn** waren een doorslaand succes. Ondanks de korte proefperiode zal op korte termijn geen dubbeldekkermaterieel worden besteld, daar de definitieve bevindingen nog dienen te worden verwerkt. De bruine Re 425 161 t/m 190 zijn ingedeeld bij BLS-cargo, terwijl de Re 425 191 t/m 195 pendeltreinen rijden, daar zij geschikt zijn voor eenmansbediening. Om NINA treinstellen RABe 525 vrij te maken worden er treinstellen RBDe 565 ingezet, die op hun beurt worden vervangen door getrokken met de laatst verworven Re 4/4 II 420.5 van de SBB.

De vorige maand genoemde bestelling door de **Rhätische Bahn** van haar vloot panoramarijtuigen maakt deel uit van een groter plan ter vervanging van het huidige, deels verouderde wagenpark. De directie presenteerde het plan, genaamd Strategie 2012, in een poging zich beter te profileren, zich sterker op de markt te oriënteren en een actievere rol in het marktsegment toerisme in te nemen. De 24 panoramarijtuigen voor de Glacier Express, die gezamenlijk werden besteld met de MGB worden thans afgeleverd, evenals de 10 nieuwe panoramarijtuigen voor de Bernina Express. De komende jaren volgen 20 multifunctionele rijtuigen, die in dienst komen op de Regio Express Lijnen naar Davos, Disentis, Scuol en St. Moritz. Vanaf 2009 komen 15 GTW tweespanning-treinstellen in dienst, die zijn bestemd voor de Arosalijn en de Berninalijn. Slachtoffers hiervan zijn de Ge 4/4 I locomotieven en de rijtuigen met middeninstap. De Ge

4/4 II locomotieven zullen goeddeels verdwijnen van de Arosalijn, vanwege de huidige onderhavige slijtage aan de draaistellen. Op deze lijn kwam een aantal bouwwerken gereed, zoals het nieuwe Farbtobelviadukt bij Peist en een steenslaggalerij ter hoogte van de voormalige halte Sassal. Half november 2005 werd het nieuwe kruisingspoor Atlösler, gelegen tussen Igis en Zizers, in dienst gesteld.

De **Schweizerische Bundesbahn** is voornemens de huidige Gotthardlijn, na ingebruikname van de nieuwe basistunnel, te sluiten, om jaarlijks 70 miljoen Zw.Fr. aan onderhoudskosten te besparen, daar er geen inkomsten meer tegenover staan. Bij calamiteiten een omleidingsroute achter de hand te hebben vindt men niet noodzakelijk, daar de nieuwe basistunnel twee enkelsporige buizen zal krijgen. De bereikbaarheid van Andermatt via de Schölenenbahn speelt hierbij geen rol. De bondsraad is het hiermee niet eens en wil de lijn op de Unescolijst voor cultuurogoed geplaatst krijgen, waardoor een opbreken van de lijn wordt verhinderd. Het eerste dubbeldeks treinstel RABe 514 ging na de officiële presentatie in Zürich naar de klimaatkamer in Wenen. De af te leveren treinstellen rijden een proefbedrijf op de Thurtallijn, waarna ze vanaf mei 2006 zullen gaan rijden op S-Bahn van Zürich lijn 14. In december verhuizen ze naar de lijnen 5 en 7. Er zullen 35 treinstellen worden afgeleverd door Siemens AG. Een treinstel biedt plaats aan 304 reizigers 2<sup>e</sup> klas en 74 reizigers 1<sup>e</sup> klas. Het vierdelige treinstel heeft 8 deuren aan iedere zijde. Het weegt 218 ton en de lengte bedraagt 100 meter. De maximumsnelheid bedraagt 140 km/u. SBB-cargo heeft bij Bombardier drie locomotieven Re 484 nabesteld. De optie van zes locomotieven, reeds gebouwde, Re 474 van Siemens werd geannuleerd.

Vanwege toenemende storingen worden de oude GTW's Bm 596 van de eerste generatie, die door **Thurbo** op de lijn van Radolfzell naar Stockach werden ingezet, vervangen door tijdelijk gehuurd materieel. Van de Bodensee Oberschwaben Bahn werden VT 60 en 62 gehuurd, terwijl van de Hohenzollern Bahn een MAN motorwagen de gelederen kwam versterken om de dienstregeling te kunnen rijden. Reparatie van de GTW's is uitzichtloos, waardoor de beide stuurstandrijtjigen, ex SZU, niet meer (kunnen) worden ingezet.

Het eindstation Engelberg van de **Zentralbahn** is per 15 december weer per trein te bereiken. De lijn was door het onweer van eind augustus onbruikbaar geworden, nadat het talud was weggespoeld door de Engelberger Aa en drie pijlers van het ernaast gelegen autoviaduct over een lengte van 70 meter had verwoest. De inbouw van een tijdelijke noodbrug kostte 7 miljoen Zw.Fr. en deze heeft een levensduur van 3 tot 5 jaar. In deze periode zal worden gestudeerd op een definitieve oplossing. Alternatieven zijn een tunnel of een verlegging naar de andere dalszijde. Bij Wolfenschiessen werd de lijn over een lengte van 8 kilometer opnieuw aangelegd. Totale kosten door sanering 23 miljoen Zw.Fr. De schade op de Brüniglijn bedroeg 12 miljoen Zw.Fr. Door het onweer heeft de aanleg van de tunnel tussen Grafenort en Engelberg door hernieuwde lekkage nieuwe vertraging opgelopen. De opening staat nu gepland voor 2008. Beoogde meerkosten 126 miljoen Zw.Fr.

Het Zwitserse **Hupac** heeft in 2005 bijna 16% meer lading vervoerd. De groei zit vooral in het ongebeleide gecombineerde vervoer, dat met meer dan 17% toenam. De Rollende Autobahn over de Alpen nam met 6,6% af. Het vervoer over de Alpen kan weer toenemen wanneer de extra lage transportwagens, die het vervoer van vrachtauto's met een hoekhoogte tot 4 meter mogelijk maken, op het Zwitserse spoorwagennet worden toegelaten. Ook het Hupac-vervoer vanaf Rotterdam ontwikkelde zich goed, waardoor het aantal ritten Rotterdam – Novara werd verhoogd en een nieuwe shuttle Rotterdam – Singen werd gestart. In Nederland worden de treinen door Rail4Chem gereden.

## SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

[hov-spoornieuws@planet.nl](mailto:hov-spoornieuws@planet.nl)

### Nederlandse Spoorwegen

#### VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 14-02 (na samenstelling 8610)					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	total loss
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	total loss
mBvk1/2	290 8577	8639	-	14-09-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over

■ Na herstel van de brandschade aan ABv3/4 380 8010, kan (eindelijk) een nieuwe VIRM-stam samengesteld worden. Deze bak vormde samen met ABv5 380 8227 (ex-8656), ABv6 380 8310 (ex-9410) mBv7 260 8865 (ex-8731) en de mBvk's 290 8540 en 290 8705 (ex-9522). Omdat de ABv6 uit een vierwagenstam afkomstig is, is hij voorzien van minder zitplaatsen eerste klasse. Daarmee wordt de 8610 de eerste zes die in de reizigersdienst met te weinig zitplaatsen eerste klas rondrijdt. Het eerste zesje – stam 8643 – dat ooit geleverd werd, raakte tijdens de eerste proefritten in augustus 2002 beschadigd door een botsing met mDDM 7838 en kreeg een vervangende ABv6 uit het juist geleverde viertje 9424. Voordat het stel in de reizigersdienst kwam, verscheen het met de voor een zesje juist ingerichte ABv6-bak. Het is de bedoeling de 8610 – die volgens een ooit ontworpen maar nooit gebruikt nummerschema 9610 zou moeten heten – in juni weer in te korten tot 9410 en de ABv6 te vervangen door de 380 8301 uit de 9401, die dan inmiddels hersteld zal zijn. De 380 8310 komt vervolgens in de 9420 te rijden. Deze schuifactie zal waarschijnlijk plaatsvinden als de 8610 en 9420 toe zijn aan hun LT1-beurt.

Samenstelling 8610				
	nummer	ex-	schadegeval	
mBvk1/2	290 8705	9522	Oss	03-08-2005
mBvk1/2	290 8540	9420	Wijhe	03-11-2005
ABv3/4	380 8010	9410	Dordrecht	24-09-2003
ABv5	380 8227	8639	Amsterdam	21-05-2004
ABv6	380 8310	9420	Wijhe	03-11-2005
mBv7	260 8865	8731	Nijmegen	04-10-2005

■ Tot eind januari hield het tekort aan VIRM-treinstellen aan. In de serie 2000 reed dagelijks ICM, terwijl in de 3600 regelmatig sets van vier Plan V's gezien werden. In de onderhoudsbedrijven werd met man en macht gewerkt om de door het winterse weer eind december 2005 beschadigde condensatoren te herstellen. Hierbij werd ook gebruik gemaakt van onderdelen van de terzijde gestelde SM '90-treinstellen. Om ervoor te zorgen dat vocht minder kans krijgt de condensatoren binnen te dringen, is als voorlopige maatregel besloten het VIRM-materieel bij overstand altijd in de bedrijfstoestand 'gereed-continue' in plaats van de parkeer- of schoonmaakstand weg te zetten. In deze toestand zullen de laagspannings- en tractie-installaties onder spanning blijven. Hun temperatuur blijft dan op een zodanig niveau dat condensatie minder snel zal optreden. Het opstellen in de bedrijfstoestand 'gereed-continue' bestond al als wintermaatregel, maar wordt voorlopig altijd toegepast.

■ Als aanvulling van de berichtgeving op blz. 23 kan wor-

den gemeld dat het VIRM-materieel wel degelijk over een kooiconstructie beschikt, en dat die in alle gevallen ook heeft gefunctioneerd op de manier zoals die ervan verwacht mocht worden. Dat van de 9420 bij de botsing met de vrachtwagen te Wijhe toch de cabine grotendeels vernield werd, is te wijten aan de uitzonderlijke omstandigheden bij de botsing: de hoge snelheid en het feit dat het een betrekkelijk zware auto betrof.

- Op 23-01 ontstond brand in VIRM 8713, als 2150 bij Arnhem onderweg van Vlissingen naar Amsterdam. Er waren problemen met een condensator. Nadat de brandweer ter plaatse was geweest, kwam het stel leeg naar Roosendaal. Opvallend was dat in de dagen voor en na 23-01 vaker problemen ontstonden met condensatoren in VIRM dat reed tussen kilometer 54.0 en 57.6. Op 20-01 was de 8674 uitgeschakeld, ook op 23-01 de 8701 en op 25-01 ontstonden tenslotte problemen in stel 8629 van trein 2142. De conducteur stuurde de reizigers naar een ander rijktuig, waarna de trein doorreed naar Goes. Daar kwam alsnog de brandweer een kijkje nemen. Alvorens een grondig onderzoek te plegen, werd de Zeeuwse Lijn op 26-01 tijdelijk tot verboden gebied verklaard voor VIRM-en. Op 27-01 werd de dienst in Vlissingen volledig gestart met mat '64 en DD-AR. Stel 8739 sleepte de 8629 in de nacht op 27-01 van Goes naar Nijmegen, waarna de met laagspanningsproblemen kampende 8726 hem overdag via Zwolle naar Onnen meenam. Op 27-01 werden overdag in Zeeland proefritten gemaakt met een zeswagenstel. Nadat de problemen in kaart gebracht en verholpen waren, was trein 2159 de laatste die in Roosendaal gebroken werd. Na onderzoek bleek dat door problemen in een onderstation de bovenleidings-spanning rond kilometer 54.0 een grote component 100 Hz bevatte. Daardoor kon het condensatorcircuit in VIRM in resonantie komen, waardoor er extreme stromen kwamen te lopen. In een hoogspanningsbeveiligingscircuit van de IGBT-installaties die de 75 HZ stroomstroom moet onderdrukken, gingen vervolgens een grote spoel en grote condensator defect.

- Op 07-02 werd treinstel 9473 benut voor filmopnamen. Het stel werd na 3022 A gebruikt voor een rondrit Alkmaar – Hoorn – Zaandam – Alkmaar.

- De vier ABv5-rijtuigen die in het revisiebedrijf Haarlem hun draaistellen hebben gewisseld, werden op 14-02 door loc 6447 teruggebracht naar Amersfoort.

**SGM**

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2888	14-02	2988	2982 27-01
			2981 14-02

- In januari werd SGMm-treinstel 2970 aangetroffen met in de cabine een papier waarop machinisten werd gevraagd contact op te nemen met het onderhoudsbedrijf in Leidschendam in geval van een ATB-storing. De 2970 had namelijk veelvuldig last van ATB-problemen maar de precieze oorzaak kon niet achterhaald worden.

- Twee andere regelmatig bij SGMm optredende problemen waarvan de oorzaak nog niet opgespoord kon worden, zijn een weigerende instelbare voetenplaat en de spontaan sluitende deur waar de conducteur de centrale deursluiting bedient.

- Wanneer de bedrijfskeuzeschakelaar van een SGMm vanuit de schoonmaak- in de parkeer- of rangeerstand wordt gezet, sluiten alle openstaande deuren zonder aankondiging. Het is derhalve niet toegestaan een SGMm langs het perron in de schoonmaakstand te zetten, omdat reizigers dan tussen de deuren kunnen raken.

- Op 27-01 kwam als eerste gemoderniseerde SGM van

de serie SGM-2 (2881-2895) de 2982 naar Nederland. Het stel werd door Railion helemaal naar Leidschendam gesleept en ging op 30-01 op proefrit naar Zeeland.

- De plannen dat ook de Sprinter-tweewagenstellen een levensduurverlengende revisie zullen ondergaan, worden steeds concreter. Het hoe en wat is nog niet geheel duidelijk, evenmin is bekend of het alle stellen betreft of alleen de 2021-2035. De 2001-2015 zijn immers redelijk afwijkend van de daarna gebouwde Sprinters en hebben ook geen doorloop tussen de rijktuigbakken. Bovendien zijn ze inmiddels 31 jaar oud; de 2021-2035 zijn nu 28 jaar oud. Inmiddels is wel zeker dat na 03-06, als NS stopt met de exploitatie van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn, negen à twaalf SGM-tweewagenstellen aan de HTM verhuurd zullen worden. Met de treinstellen worden extra stoptreinen Den Haag – Zoetermeer (– Gouda) gereden om de busdienst Den Haag – Zoetermeer te ontlasten tijdens de ombouwperiode, die tot 03-09 zou moeten duren. NSR zelf laat de twee SpitsPendels op de Hoekse Lijn in ieder geval tot december rijden.

- In januari en februari reden (weer) vele 2800-en in de diensten van SGMm, hoewel – in mindere mate 2900-en oude Sprinters vervingen. Volgens omloop komen de onverbouwde Sprinters niet meer in Noord-Holland en op de Hoekse Lijn, maar ze zijn er bijna dagelijks nog regelmatig te zien. Zo werd op 10- en 11-02 de 2891 in de serie 4100 Rotterdam – Hoek van Holland gesignaleerd. Andersom verscheen de 2939 op 09-02 in de 9700 Rotterdam – Goverwelle. Ander materieel komt ook weer regelmatig in de diensten van Sprinters te rijden. Die dag reed Plan T 524 eveneens in die 9700 en de 902 en 527 in de 7300/4800.

**Mat '64**

- De GSM-R-apparatuur in Mat '64 werd in de eerste helft van januari door IVW vrijgegeven voor gebruik in de reizigersdienst. Half januari waren de stellen 860, 895, 898, 864 en 858 al met de nieuwe communicatieapparatuur uitgerust. Zij konden na de toelating in de reizigersdienst worden ingezet. De overige stellen zullen (ook) in Eindhoven worden omgebouwd. Daarbij werd eerst nog een proefserie van tien Plan V's gecreëerd. Pas als de installatie daarin voldoet, gaat de definitieve serie-inbouw van start. Op 11-02 hadden meerdere machinisten moeite met de GSM-R-apparatuur van treinstel 854, dat die dag in de treinserie 5700 reed. Een te hulp geschoten storingsmonteur kon het euvel ook niet verhelpen, waarna onderzoek uitwees dat de betreffende unit defect was.

- De proefritten met de kunststofremblokken op stel 897 (blz. 307) kregen van 25- tot en met 27-01 een vervolg. De Plan V maakte gedurende deze drie dagen ritten tussen Zwolle, Assen en Meppel.

- Hoewel de berichtgeving over het sneller maken van Plan V's voor Zwolle – Emmen enigszins tegenstrijdig was, blijkt de wijziging nu toch definitief te zijn doorgevoerd. De 936 – 965 worden sneller door het in dienst zetten van de stand PZ3 op de rijcontroller, het opnieuw afstellen van het tractiepaneel en het wijzigen van de automatische terugschakeling 'beperkt vermogen' die normaliter inkomt bij snelheden boven de 130 km/h. Voor Zwolle – Emmen zijn twaalf stellen nodig, zodat ook snelle Plan V's elders in het land zullen opduiken. Machinisten worden met een sticker op de stuurtafel opmerzaam gemaakt op de snellere acceleratie. De gewijzigde componenten worden eveneens met stickers gekenmerkt. Wanneer een 'Plan V Turbo' voorop loopt in een combinatie met andere stellen, zullen deze ook doorschakelen naar de stand PZ3 (en dus ook sneller worden). Wel zal ook een snelle Plan V bij 130 km/h te maken krijgen met de schakeling 'beperkt vermogen' als hij gekoppeld rijdt met een ongewijzigd treinstel. De hogere belasting van de tractiemotoren door de andere afstelling, wordt door

NSR en NedTrain ingecalculleerd.

- De reclame op de 962 – 965 om de vernieuwde dienstregeling op Zwolle – Emmen te promoten, werd in de tweede helft van januari van de stellen verwijderd (maar is nog steeds zichtbaar).
- Met het wijzigingsblad van oktober is er rekening mee gehouden dat minder treinstellen Plan V beschikbaar zijn. Dit jaar komt een aantal treinstellen aan het eind van de tot het uiterste opgerekte revisietermijn. Onder andere middels remcontrolebeurten zijn deze stellen langer op de baan gehouden. Wordt niet besloten een levensduurverlenging te geven aan deze treinstellen, moeten ze in de loop van het jaar buiten dienst. In augustus vervangt een SGMm twee Plan V's in de treinserie 3300, die in mindering gebracht worden op de omloop. Tevens wordt de extra inzet van 22 rytuigen ICK die sinds begin januari gaande is, definitief. Met ICK wordt VIRM vrijgemaakt, dat vervolgens DD-AR/mDDM vervangt. Dat maakt tenslotte de terzijdestelling van nog eens vijf Plan V's mogelijk. In de zomer is mat '64 nog nodig voor de extra strandtreinen tussen Amsterdam en Zandvoort.

### ICM

- De inbouw van de nieuwe compressorinstallatie in ICM met de bijbehorende omzetter heeft tot gevolg dat de aaringsprocedure voor dit materieel enigszins gewijzigd is. Indien herstelwerkzaamheden aan de hoogspanningsinstallatie van een ICM nodig zijn, moet ook altijd de omvormer van de compressor geaard worden. De inbouw van de nieuwe compressor van AtlasCopco is overigens nog steeds niet hervat, wat erop duidt dat de problemen met de nieuwe apparatuur nog niet zijn opgelost.

### Thalys

- Thalys PBA-treinstel 4532 is voorzien van een opvallende totaalreclame van de Fortis-bank. Hoofdkleuren van de uitmontering zijn rood en wit. Opvallend is dat de luchtroosters van de motorwagens hun oorspronkelijke kleurstelling behouden hebben. Het treinstel zal gedurende vijf maanden met de reclame rijden.
- Treinstel 4540 zal worden gebruikt om de Nederlandse Olympische sporters op 27-02 na afloop van de Spelen terug te brengen van Turijn naar Nederland. Het stel zal speciaal daarvoor in een passende speciale uitmontering gestoken worden. Dat gaat gebeuren tussen 21- en 24-02 in de TGV-werkplaats in Vorst bij Brussel. Twee rytuigen worden glad geplamuurd omdat die naar verwachting het vaakst in beeld zullen zijn. Nadat het treinstel op 25- en 26-02 op reserve staat, komt het op 27-02 naar Chambéry en brengt aansluitend de sporters naar Zwolle. Direct daarna rijdt de 4540 terug naar Vorst, waar de bestickering wordt verwijderd.

### ICR

- De bekende 'remblokkenproeftrein' bestaande uit BDs 5209, de onverbouwde A-rytuigen 10-671 – 675 en B 20-77 150 (5150) ging op 20-01 met loc 1740 weer op tournee door het land. In de weken van 23-01, 30-01 en 13-02 reed de stam zijn proefritten.
- Van de stam 5614 die op 27-01 in het revisiebedrijf Haarlem binnenkwam voor nawerk, werd rytuig 10-77 314 gebruikt voor proeven met de klimaatbeheersing.
- Op 02-02 ging het koninklijk rytuig achter loc 1757 op pad. Het rytuig kwam leeg naar Onnen, vervoerde vanaf daar een gezelschap naar Zwolle en terug, en kwam vervolgens weer leeg naar Utrecht. Het onderhoud van het rytuig is overgegaan van Zwolle naar Onnen. Al op 31-01 was het rytuig buiten de loods van de HTMU gezien, waar bij het met de 1757, en het voormalige CTO-meetrituig dat nu bij Eu-

railscout rijdt alsmede de UFM120, een interessante combinatie vormde.

- Bs 28-70 111 blijkt te zijn voorzien van pictogrammen die wijzen op de aanwezigheid van bewakingscamera's. Ook enkele andere rytuigen in dezelfde stam zijn gezien met de bewuste stickers.

### Serie 1700 & 1800

- Ledig-materieeltreinen met ICR-materieel moeten in principe altijd met een conducteur rijden. Die kan dan namelijk de centrale deursluiting bedienen om te voorkomen dat bij stilstand langs een perron de deuren geopend kunnen worden. Van getrokken materieel zijn de deuren immers te openen bij snelheden onder de 5 km/h. De BDs-stuurstandrijtuigen hebben al een schakelaar waarmee de machinist de deuren vergrendeld kan houden. Daarmee kunnen en mogen lege getrokken treinen (weer) zonder conducteur rijden. De 1700- en 1800-en hebben nu ook een dergelijke schakeling gekregen.

Cw deursluiting	1700/1800
per 23-11-2005	1857, 1843, 1780, 1733, 1773, 1734, 1745, 1775
per 01-12-2005	1836, 1839, 1845, 1855, 1739, 1764, 1858, 1736, 1766, 1740, 1750
per 09-12-2005	1834, 1835, 1847, 1852, 1853, 1856, 1747, 1771, 1778
per 16-12-2005	1840, 1851, 1737, 1753, 1767, 1776
per 29-12-2005	1737, 1741, 1746, 1749, 1756, 1759, 1760, 1763, 1765, 1768, 1770, 1772, 1779, 1781
per 05-01-2006	1738, 1742, 1833, 1842, 1848
per 27-01-2006	alle resterende locs

De acht terzijde staande 1800-en worden voorlopig niet behandeld. Opvallend is overigens dat deze Cw nodig wordt geacht: al het gereviseerde ICR is immers voorzien van een groene-lampcircuit, een deursluitingssysteem dat vergelijkbaar is met dat van stroomlijnmaterieel. Daarbij zijn de deuren eerst ontgrendeld wanneer de machinist dat vanuit de cabine een knop bedient. Het nieuwe systeem is echter nog niet in gebruik, naar verluidt wil men dat nog niet omdat nog niet al het ICR is gereviseerd. Het getrokken materieel van NSR wordt tot nader order in de zogeheten UIC-mode ingezet, zodat de schakelaar nodig is. Dat al het ICR dat nu in de binnenlandse reizigersdienst wordt ingezet al wel is aangepast, doet kennelijk niet terzake.

- De inbouw van klimaatbeheersing in de cabines van de locomotieven serie 1700 en 1800 gaat eind deze maand van start. De afgelopen periode is loc 1769 gebruikt als prototype. Volgens de planning moeten in juli 55 omgebouwde locs beschikbaar zijn. Inmiddels is de inbouwde installatie weer uit de loc verwijderd en in een 1800 ingebouwd. De klimaatbeheersingsinstallaties zijn in elke cabine boven de linker voorruit gemonteerd. Alleen de 1701-1730 krijgen alleen in cabine 2 een koelinstallatie, omdat cabine 1 altijd gekoppeld is aan een DD-AR-stam. De kasten hebben zes uitstroomopeningen voor koele lucht en een regelknop met vijf standen. De installatie is zodanig geconfigureerd dat bij warm weer het verschil tussen de temperatuur in de cabine en de buitentemperatuur maximaal 7 °C bedraagt. De laagst bereikbare temperatuur is 21°C. Bij een buitentemperatuur die beneden 18 °C komt, is de koelinstallatie uitgeschakeld. In eerste instantie was het de bedoeling dat de airco alleen in werking was wanneer de locomotief voorop loopt. Opmerkingen van machinisten hebben ertoe geleid dat de installatie ook draait als de locomotief achterop loopt in een trekduwtrein. Zo wordt bereikt dat een machinist na kopmaken direct in een gekoelde cabine kan plaatsnemen. Na het omrijden bij een klassieke getrokken trein is het onvermijdelijk dat de machinist een niet-gekoelde cabine betreedt. De koelinstallatie is echter in staat binnen tien minuten de temperatuur van de ingeblazen lucht met 6,4 °C te laten dalen.

- Loc 1855 kwam op 07-02 in het revisiebedrijf Tilburg binnen om enkele componenten van het nieuwe ETCS-beveiligingssysteem ingebouwd te krijgen. Met de loc zullen proeven worden uitgevoerd.
- Al eerder werd hier geschreven over de vervanging van de remblokken op de locomotieven serie 1700 en 1800. Het oude remblok type *Hersot* 693 van de firma Flertex wordt vanaf 05-2005 vervangen door het type *Jurid* 838 van Honeywell Bremsbeslag. Om de levensduur van dit nieuwe type remblok te bepalen, worden exemplaren die vervangen zijn, in het onderhoudsbedrijf Maastricht aan een onderzoek onderworpen. Voor het onderzoek is een aantal Jurid-blokken geel geleverd. Indien deze remblokken in den lande vervangen worden, moeten ze worden opgezonden naar OB Maastricht. De slijtage van de remblokken schijnt naar verluidt fors te zijn. Medio februari werden nogal wat treinen opgeheven, omdat van een 1800 de remblokken te dun bleken te zijn bij controle. De 1858 verloor bovendien op 14-02 als trein 3258 naar het altijd gezellige Enkhuizen onderweg een remblok.

**ICK**

- Om de inzet van de gereactiveerde ICK-rijtuigen enigszins structuur te geven, werd een nood'omloopje' gemaakt. Één stam rijdt op werkdagen 2520, 1933, 1942, 2555, 2560 en 1973. 's Avonds wordt de compositie extra overgebracht naar Eindhoven om de volgende dag weer 2520 te kunnen worden. In de tegenrichting werd de VIRM-VI van 3565 V extra naar Venlo gereden voor 1922. De andere compositie verzekert 2523, 2528, 1941, 1950, 2563 en 2568, eveneens alleen op werkdagen.
- In het weekeinde van 19-02 vertrok loc 1831 met ICK 22-37 937 van Eindhoven naar Nijmegen. Ook daar zal met de combinatie instructie worden gegeven aan machinisten omtrent het koppelen van getrokken materieel.
- In het lijstje op blz. 25 waren enkele foutjes geslopen.

Gereactiveerde ICK-rijtuigen (correctie)			
<i>Asd</i>			
5417	22-37 948	5426	22-37 958
	12-37 017		12-37 026
	22-37 932		22-37 986
5419	22-37 918		
	12-37 019		
	22-37 992		

▪ De rijtuigen 22-37 902, 22-37 910 en 82-37 051 werden vanuit Maastricht teruggezonden naar de Dijkgracht, met een tussenstop op de Watergraafsmeer. Op 15-02 kwam het trio weer in de 'kooi' te staan. In totaal zijn 22 ICK-rijtuigen uit het terzijde staande park opnieuw in dienst gesteld.

**Plan U**

- De sloop van de Plan U's 118 op de Bokkeduinen en 129 bij Stator in Utrecht bleek niet helemaal verlopen te zijn zoals beschreven op blz. 24. Een lezer deed ons gedetailleerde informatie toekomen. Op 11-12 's morgens om ongeveer 08.45 uur werd de 118 door 'Sik' 243 van spoor 213 naar spoor 225 gesleept onder begeleiding van de productgroep veiligheid (ongevallenploeg). Nadat de bovenleiding geaard was, kon een in ontasbesten gespecialiseerde firma starten met het fotograferen van het wrak en vervolgens het afdichten van de grootste gaten en openingen erin. De twee volgende dagen werden besteed aan het ontasbesten en het apart zetten van de loopdraaistellen. Op 14-12 vond de sloop van de B-bak plaats en een 'hoekje' van de ABk. De volgende dag was het gehele stel tot schroot verwerkt. De motordraaistellen werden met de snijbranders versneden. De berg schroot werd op 16-12 in containers afgevoerd; de loopdraaistellen gingen – voor hergebruik – op een vrachtwagen naar een onbekende bestemming.
- De 129 werd van 05- tot 09-12 ontasbest, waarna op 19-12 met rijplaten een sloopplaats werd gecreëerd. Op 20-

12 was het 's morgens de beurt aan de ABk en 's middags aan de B om gesloopt te worden. Een dag later kwam de mBDk onder de snijbranders, evenals alle draaistellen. Op 23-12 waren de overblijfselen en de sloopplaats opgeruimd.

- De sloop van negen in Heerlen en Blerick gestalde Plan U's wordt thans voorbereid. Zes stuks zijn verkocht aan de Slowaakse maatschappij Bratislavská Regionálna Kolajová Spolocnost, de overige worden gesloopt. Voor het transport van de treinstellen naar de Beatrixhaven in Maastricht wordt mogelijk treinstel 125 gebruikt, dat thans in Zwolle verblijft en als demonstratietreinstel voor de Slowaakse spoorwegmaatschappij BKKRS diende. Mogelijk komt nog een tweede stel in actie. Hopelijk kunnen de in 2000 nieuw aangeschafte motoren van de gereviseerde treinstellen gebruikt worden voor diverse museumtreinstellen.

**DDM/DD-AR**

- Met het oog op de ontwikkelingen in het materieelpark – inzet ICR op HSL-Zuid, vervoersgroei, eerste instroom van nieuw stoptreinstel materieel pas in 2008 – lijkt de kans groot dat de dubbeldekkers DDM-1 alle weer in treinstammen worden ingezet. Niet alleen zijn dan de thans in de IC-dienst ingezette rijtuigen nodig, ook de nu terzijde staande 26-37 101 en 102 zullen waarschijnlijk weer in dienst komen.
- Omdat door de ombouw ten behoeve van RandstadRail het emplacement van het onderhoudsbedrijf Leidschendam danig gekortwiekt is, kampt NedTrain daar met ruimtegebrek. Mede daarom werd besloten van de reserverijtuigen DD-AR een extra mDDM-stam te formeren. De stam krijgt het nummer 7814. Voordat hij in dienst kon komen, moest wel de 'kaalgeplukte' Bvk 270 7014 gecompleteerd worden.
- DDM-1-rijtuig 26-37 413 blijkt nog niet te zijn voorzien van 'stam'nummer 6813.

**A32**

- De A32-trams lieten het ook in de eerste maanden van 2006 weer vaak afweten. Diverse malen werd de dienst tussen Gouda en Alphen aan den Rijn uitgevoerd met Plan V's. Op 06-02 werden de 807 en 469 ingezet.

**DM '90**

- De MTO-beurt aan DM '90 (blz. 25) wordt niet alleen aan de door NSR ingezette Buffels uitgevoerd. Ook de aan Syntus en NoordNed verhuurde stellen krijgen het MTO.

**Locomotoren**

- Op 08-02 verhuisde 'Bakkie' RRF2 voor een jaar naar Nedtrain in Hengelo. De loc werd opgeladen op de Botlek en gelost op het AKZO terrein in Hengelo. De loc vervangt de locomotor die sinds 1/2 niet meer mag rijden.

**Internationale rijtuigen (NS & EETC)**

- De door Euro Express Train Charter (EETC) overgenomen en ingezette rijtuigen zijn/worden in januari en februari vernummerd. Het vijfde en zesde cijfer in de rijtuignummers, die samen het type rijtuig aangeven, zijn vervangen door de combinatie 05, 06, 07, 08 of 09. Het cijfer nul op de vijfde positie in het rijtuignummer staat voor een particulier rijtuig. Df-rijtuig 92-70 054 is bovendien aangepast en mag voortaan 200 km/h in plaats van 160 km/h rijden. Het nummer is derhalve gewijzigd van 92-70 054 in 09-90 054.

Omnummering EETC-rijtuigen			
<i>Bcm</i>		<i>AB30</i>	
51 84 50-70 001-9	51 84 05-70 001-5	61 84 70-70 416-3	61 84 06-70 416-4
51 84 50-70 002-7	51 84 05-70 002-3	61 84 70-70 417-1	61 84 06-70 417-0
51 84 50-70 004-3	51 84 05-70 004-9	61 84 70-70 418-9	61 84 06-70 418-8
51 84 50-70 005-0	51 84 05-70 005-6	61 84 70-70 419-7	61 84 06-70 419-6
51 84 50-70 007-6	51 84 05-70 007-2	61 84 70-70 420-5	61 84 06-70 420-4
51 84 50-70 008-4	51 84 05-70 008-0	<i>MU</i>	

51 84 50-70 010-0	51 84 05-70 010-6	61 88 06-70 615-5	61 84 06-70 615-9
51 84 50-70 011-8	51 84 05-70 011-4	61 88 06-70 616-3	61 84 06-70 616-7
51 84 50-70 012-6	51 84 05-70 012-2	61 88 06-70 617-1	61 84 06-70 617-5
51 84 50-70 014-2	51 84 05-70 014-8	61 88 06-70 618-9	61 84 06-70 618-3
51 84 50-70 016-7	51 84 05-70 016-3	61 88 06-70 619-7	61 84 06-70 619-1
51 84 50-70 017-5	51 84 05-70 017-1	61 84 72-70 622-4	61 84 06-70 622-5
51 84 50-70 018-3	51 84 05-70 018-9	<i>Df</i>	
51 84 50-70 021-7	51 84 05-70 021-3	51 84 92-70 054-8	51 84 09-90 054-0
<i>Bcvmh</i>		51 84 92-90 056-9	51 84 09-90 056-5
61 84 50-90 101-1	61 84 05-90 101-7	51 84 92-90 057-7	51 84 09-90 057-3
61 84 50-90 102-9	61 84 05-90 102-5	<i>WR</i>	
61 84 50-90 103-7	61 84 05-90 103-3	61 84 88-70 016-1	61 84 08-70 016-7
61 84 50-90 104-5	61 84 05-90 104-1	61 84 88-70 017-9	61 84 08-70 017-6
61 84 50-90 105-2	61 84 05-90 105-8	61 84 88-70 018-7	61 84 08-70 018-4
61 84 50-90 106-0	61 84 05-90 106-6	<i>WR (bar/buffet)</i>	
61 84 50-90 107-8	61 84 05-90 107-4	61 84 88-70 020-3	61 84 09-70 020-9
61 84 50-90 108-6	61 84 05-90 108-2	61 84 88-70 023-3	61 84 09-70 023-3
61 84 50-90 109-4	61 84 05-90 109-0	61 84 88-70 025-2	61 84 09-70 025-8
61 84 50-90 110-2	61 84 05-90 110-8	<i>DD</i>	
61 84 50-70 111-4	61 84 05-70 111-0	51 88 98-70 004-3	65 84 09-70 004-9
61 84 50-70 112-2	61 84 05-70 112-8	51 88 98-70 005-0	65 84 09-70 005-6
61 84 50-70 113-0	61 84 05-70 113-6	51 88 98-70 006-8	65 84 09-70 006-4
61 84 50-70 114-8	61 84 05-70 114-4	51 88 98-70 008-4	65 84 09-70 008-0
61 84 50-70 115-5	61 84 05-70 115-1	51 88 98-70 012-6	65 84 09-70 012-2
61 84 50-70 116-3	61 84 05-70 116-9	51 88 98-70 013-4	65 84 09-70 013-0
61 84 50-70 117-1	61 84 05-70 117-7	51 88 98-70 014-2	65 84 09-70 014-8
61 84 50-70 118-9	61 84 05-70 118-5	51 88 98-70 017-5	65 84 09-70 017-1
61 84 50-70 119-7	61 84 05-70 119-3	51 88 98-70 018-3	65 84 09-70 018-9
61 84 50-70 120-5	61 84 05-70 120-1	51 88 98-70 020-9	65 84 09-70 020-5
61 84 50-70 121-3	61 84 05-70 121-9	51 88 98-70 022-5	65 84 09-70 022-1
61 84 50-70 122-1	61 84 05-70 122-7	51 88 98-70 025-8	65 84 09-70 025-4
61 84 50-70 123-9	61 84 05-70 123-5	51 88 98-70 030-8	65 84 09-70 030-4
61 84 50-70 124-7	61 84 05-70 124-3	51 88 98-70 039-9	65 84 09-70 039-5
61 84 50-70 125-4	61 84 05-70 125-0	51 88 98-70 043-1	65 84 09-70 043-7
61 84 50-70 126-2	61 84 05-70 126-8	51 88 98-70 044-9	65 84 09-70 044-5
61 84 50-70 127-0	61 84 05-70 127-6	51 88 98-70 046-4	65 84 09-70 046-0
61 84 50-70 128-8	61 84 05-70 128-4	51 88 98-70 047-2	65 84 09-70 047-8
61 84 50-70 129-6	61 84 05-70 129-2		

- Dit jaar huurt EETC de volgende rijkundigen van Euro Express uit Münster:

Door EETC van Euro Express gehuurd materieel			
51 80 03-80 011-8	Am	51 80 05-80 031-4	Bcm
51 80 03-80 012-6	Am	51 80 05-80 034-8	Bcm
51 80 03-80 013-4	Am	51 80 04-40 052-0	Bcm
51 80 05-80 010-8	Bm	51 80 05-80 054-6	Bcom
51 80 05-80 035-5	Bm	51 80 05-80 055-3	Bcom
51 80 05-80 036-3	Bm	51 80 05-70 061-3	Bcomh
51 80 05-80 027-2	Bcm	51 80 09-40 107-7	WGkmh
51 80 05-80 028-0	Bcm	50 80 09-80 008-9	WGmh
51 80 05-80 029-8	Bcm	61 80 09-90 010-0	WGmz
51 80 05-80 030-6	Bcm		

- Mogelijk worden de tien in de Bokkeduinen gestalde Avmz-rijtuiggen gebruikt voor chartertreinen tijdens het WK voetbal in Duitsland. Overigens lijken de rijtuiggen, voorzien van klimaatbeheersing en gerieflijke stoelen en berekend op snelheden tot 200 km/h, prima geschikt om in de HSA-treinen dienst te doen.

**Revisiebedrijf Haarlem**

ICRm revisie			
<i>binnengenomen</i>	<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>	
82-70 914	12-01	29-70 440	20-70 269 06-02
82-70 918	12-01	29-70 443	29-70 494 15-02
82-70 915	25-01	29-70 441	29-70 495 15-02
82-70 921	25-01	29-70 444	
10-70 687	07-02	20-70 273	
DDM-1 LTO			
<i>binnengenomen</i>	<i>Afgeleverd</i>		
26-37 416 (6816)	18-01	26-37 412 (6612)	25-01
26-37 105 (6905)	07-02		
26-37 417 (6817)	10-02		
VIRM LT1		Plan V revisie R6	

<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	
9417	12-01	8614 26-01	947 13-01 942 12-01	
8636	27-01	8652 30-01	948 26-01 943 23-01	
8641	01-02	9417 09-02	949 10-02 944 02-02	
9404	09-02			946 10-02
ICRm nawerk				
<i>binnengenomen</i>	<i>Afgeleverd</i>			
20-70 401	27-01	20-70 106	23-01	
20-70 201 (5614)	27-01	20-70 404	24-01	
20-77 109 (5614)	27-01	20-70 203 (5602)	07-02	
10-77 314 (5614)	27-01	20-77 104 (5602)	07-02	
10-77 156 (5631)	09-02	10-77 302 (5602)	07-02	
10-70 260 (5631)	09-02	20-70 201 (5614)	15-02	
10-77 331 (5631) (3)	09-02	20-77 109 (5614)	15-02	
		10-77 314 (5614)	15-02	
Schades/defecten				
<i>binnengenomen</i>	<i>Euvel</i>	<i>afgeleverd</i>		
3226	16-01	botsschade	28-70 112 25-01	
26-37 472 (6872)	23-01	brandschade Ekz	516 (1) 02-02	
918	27-01	botsschade	810 02-02	
6403	30-01	schade	3226 (2) 06-02	
2026	01-02	botsschade	2004 13-02	
2004	01-02	brandschade	918 15-02	
3447	09-02	botsschade	380 8225 15-02	
8652	10-02	keuring	380 8226 15-02	
			380 8230 15-02	
			380 8235 15-02	
(1) de 516 ging naar OB Zwolle voor herstel				
(2) de 3226 werd door de 852 van RB Haarlem naar RB Tilburg gesleept				
(3) aan rijkundig 10-77 331 was geen nawerk nodig				

**Revisiebedrijf Tilburg**

1700 LT1				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>
1763	20-01	1764	16-01				
1770	07-02	1728	31-01				
1740	10-02	1758	01-02				
1775	14-02	1704	08-02				
1702	15-02	1766	13-02				
6400 LT1				Inbouw GSM-R			
<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>	<i>afgeleverd</i>
6412	23-01	6411	19-01	6460	13-01	6458	13-01
6407	26-01	6405	24-01	1619 (1)	13-01	6459	18-01
		6406	13-02	3030	18-01	1619	19-01
				6435	19-01	6460	20-01
				6453	20-01	6435	24-01
				6482	20-01	1613	01-02
				1615	20-01	6453	01-02
				1613	27-01	6482	01-02
				1606	07-02	1619	01-02
						3030	08-02
						1606	09-02
						3034	16-02
Schades/defecten							
<i>Binnengenomen</i>	<i>euvel</i>			<i>Afgeleverd</i>			
1601	06-01	diverse herstellingen			1752	12-01	
1841	12-01	botsschade			934	18-01	
6419	13-01	defect draaistel			1777	19-01	
1621	20-01	defecte chopper			1841	20-01	
1748	23-01	botsschade Gp			474	23-01	
6411	25-01	defecte wisselrichter			1854	25-01	
1855	27-01	olie smoorspoelenbak bijvullen			927	26-01	
3226	06-02	brandschade			6483	27-01	
1855	03-02	modificaties ETCS			1855	31-01	
1742	03-02	cabine reinigen			1621	01-02	
3427	10-02	onbekende reden van binnenkomst			6507	07-02	
					1742	08-02	
					1601	09-02	
					852	09-02	
					1748	15-02	
(1) loc 1619 had eveneens een defecte cabineverwarming							

**Korte berichten**

- Tijdens de grote storm op 25-11-2005 raakte de overkapping van station Schiedam Centrum een groot aantal dakplaten kwijt. De platen bevonden zich uitgerekend in dat

deel van de overkapping dat boven de trap naar de perron-tunnel gelegen is. Dat de juist vernieuwde dakplaten (van een op het oog goedkope soort kunststof) wegwoeien is al niet fraai, dat het NS Stations tot half februari nog steeds niet gelukt was het gat in de overkapping te dichten, is nog betreurenswaardiger. Bij regen wordt het op het drukste deel van het middenperron, op de trappen naar de tunnel en in de tunnel al snel een vieze modderpoel. Het verschil tussen het opgelapte NS-station Schiedam en het fraaie (wind- en waterbestendiger!) RET-metrostation wordt er in ieder geval alleen maar groter door.

- In de nieuwe dienstregeling kunnen ICE-tickets gekocht worden naar Frankfurt en Hannover voor bezoekers van de Messe aldaar. De heenreis kan alleen per ICE 121, 123 of 105 dan wel IC 141 geschieden, de terugreis uitsluitend met de treinen 122 en 104 c.q. 141. Een reservering is niet verplicht maar wordt wel aangeraden. De tickets zijn alleen verkrijgbaar voor klanten van de reisbureaus Accent Reizen en Galatours die in het bezit zijn van een toegangsbewijs voor de Messe. Van 09-01 tot en met 16-02 was op de ICE-treinen 121, 123 en 105 (heenreis) en 104, 122 en 124 (terugreis) de actie *Duopack Uitverkoop* van kracht. Een dergelijk ticket was geldig vanaf elk station in Nederland naar 't opstapstation van de ICE en vervolgens naar Oberhausen, Düsseldorf en Köln. Het kaartje kon zowel voor één als voor twee personen geboekt worden; ook een keuze tussen eerste en tweede klasse was mogelijk. Van 18-01 tot en met 16-02 was er tevens een 'twee voor de prijs één'-actie van kracht voor retours naar Antwerpen en Brussel.

- De openingstijden van het loket in Assen zijn gewijzigd in 7.00 - 17.00 uur op werkdagen, 08.00 - 17.00 uur op zaterdag en 9.00 - 17.00 uur op zondagen.

- Door het frequente misbruik van de noodrem worden sinds enige tijd de loden verzegelingen aan de noodremtrekkers niet meer aangebracht. De verzegelingen blijken geenszins een belemmering te zijn voor mensen om aan de noodrem te trekken. Thans wordt gezocht naar een oplossing om toch snel te kunnen zien welke noodrem is aangesproken.

- Enkele verstokte rokers onder de machinisten blijken het rookverbod in de treinen, dat ook in de machinistencabines geldt, te negeren. Zij blijken de sleuf waar in diverse materiele soorten de remhandel in beweegt, te gebruiken als asbak. Daardoor treedt vervuiling van de remcontacten op, hetgeen tot storingen leidt. NSR heeft er bij het personeel op aangedrongen vooral niet te roken in de cabines.

- De punctualiteit van de sinds 11-12-2005 aan elkaar gekoppelde treinseries 4900 Almere Oostvaarders/Naarden-Bussum - Utrecht en 5900 Utrecht - Rhenen blijkt ernstig te lijden te hebben onder de exploitatieve koppeling. Een beproefd middel voor het wegnemen van grote vertragingen is het voortijdig keren van een 5900 te Veenendaal Centrum, zodat de verslechterende punctualiteit vooral in Rhenen tot veel klanthinder leidt. De koppeling was juist bedoeld om iets te doen aan de (te) korte kering van de 5700 op de 4900, maar heeft nu in een andere hoek een minstens zo negatief effect.

- In het immer nog aanwezige streven om de klant van zich te vervreemden, toert NS een nieuw middel uit de hoge hoed: vanaf 01-03 worden voor internationale kaartjes die een reiziger ook in de kaartautomaat zou kunnen kopen, *boekingskosten* à € 3,50 per kaartje in rekening gebracht, met een maximum van € 10,50. De boekingskosten moeten ervoor zorgen dat meer mensen gebruik maken van de kaartautomaten.

- In de berichtgeving over de nieuwe kaartautomaat met aanraakscherm op blz. 27 bleek een onjuistheid geslopen te zijn. De nieuwe automaat (de E(T)2006) heeft juist wél de mogelijkheid om met muntgeld te betalen, maar kan nog

steeds geen papiergeld aannemen. Momenteel staan tien van dergelijke apparaten op proef in Amsterdam, Utrecht, Den Haag HS en Rotterdam. Wanneer de praktijkproef succesvol is en de kinderziektes uit de software blijken, zal in hoog tempo dit voorjaar een landelijke uitrol plaatsvinden. Hierbij zullen alle oude automaten, type B8060 op het kernnet vervangen worden door een E(T)2006. De regionale vervoerders willen (nog) niet investeren in nieuwe automaten. Daarom zullen er ongeveer 150 B8060's in bedrijf blijven langs de lijnen van Arriva, Syntus en Connexxion. De E(T)2006 is overigens voorbereid op inbouw van een OV-chipkaartlezer, vandaar de T in de naam. In de automaten met aanraakscherm van de eerste generatie, de E2000, worden inderdaad alle pinpaslezers vervangen. Het euvel waarmee de apparaten te kampen hebben, is niet zozeer de snelheid van invoer van de bankpas, maar de vereiste dat dit in één beweging gebeurt. De magneetstrip kan namelijk niet in twee delen worden ingelezen. De nieuwe pinpasgleuf moet aan deze problemen een einde maken, maar bevat in tegenstelling tot de oude wel bewegende delen. De machine wordt daardoor onderhoudsgevoeliger.

- Nadat onderhandelingen tussen NS en voetbalclub Ajax over het vervoer van circa 1.600 supporters van Amsterdam naar Rotterdam op 05-02 aanvankelijk dreigden te mislukken, kon uiteindelijk toch een akkoord bereikt worden. De voetbalfans woonden in de Rotterdamse Kuip een wedstrijd tegen Feyenoord bij. Vorig jaar ontstonden tijdens de rit van Amsterdam naar Rotterdam ernstige rellen die tot een grote verstoring van de treindienst in de zuidelijke Randstad leidden. Met die gedachten in het achterhoofd vroeg NS van Ajax de garantie dat materiële en immateriële schade tijdens eventuele rellen volledig door de voetbalclub zou worden vergoed. Indien het op 05-02 weer misging met de voetbalcriminel, zou de eerstkomende vijf jaar geen supportersvervoer per trein meer plaatsvinden naar Ajax-wedstrijden tegen Feyenoord.

- De *landelijke gedichtendag* op 26-01 stond in het teken van sport. Nederlandse dichters hadden een gedicht gemaakt over hun sporthelden. Deze gedichten werden die dag aan de pers gepresenteerd. Yvonne van Gennip, Ard Schenk en Eddy the Eagle en Erica Terpstra waren op Utrecht Centraal aanwezig om de overhandiging luister bij te zetten. Die dag kregen alle NS-ers een op duur, full-colour papier gedrukt 'heldenboek' thuisbezorgd over de aan de Olympische Winterspelen deelnemende Nederlandse sporters.

- Tijdens de Olympische Spelen in Turijn verzorgt NS het vervoer tussen het Holland Heineken House en het schaatsstadion *Oval Lingotto*. Het Holland Heineken House was voor de gelegenheid voorzien van een stationsnaambord *Holland Heineken House CS*; de ingezette touringcars waren voorzien van de ludieke tekst "Turijn! NS zet bussen in". Tijdens de Spelen is in de hal van Utrecht Centraal een Italiaans NS-terras ingericht, het *Piazza Torino*. Op tien grote beeldschermen zijn rechtstreekse beelden van de Spelen te zien, terwijl er uiteraard ook Italiaanse hapjes en drankjes kunnen worden genuttigd. Tijdens de Spelen verkoopt NS de *Olympic Toer*. De Olympic Toer is geldig van 11 tot en met 26-02. De kaart bestaat in twee varianten: voor twee personen à € 35,00 (intikcode automaat 0440) en voor twee personen en maximaal drie kinderen van 4 t/m 11 jaar à € 38,00 (intikcode automaat 0441). Het kaartje is één dag geldig op zaterdag of zondag in de eerste klas en mag ook worden gebruikt op de lijnen van Syntus en Arriva.

- Begin februari ontvouwde NS plannen om de planning en de bijsturing van de treindiensten ingrijpend te reorganiseren. De huidige opzet van de logistiek binnen NS staat verdere spectaculaire verbeteringen van de prestaties in de weg en is bovendien te duur. Sleutelbegrippen in de plan-



nen zijn centralisatie en integratie. Na vijf jaar modderen met van elkaar gescheiden treindienstleiding en bijsturing van materieel en personeel, wordt nu (eindelijk) weer de samenwerking met ProRail gezocht. Ook zal minder 'plannen om het plannen' plaatsvinden, hetgeen de exploitatie zeker eenvoudiger en slagvaardiger zal maken.

- Al spoedig nadat het nieuwe model strippenkaart in de handel verschenen was, bleek dat de stempeltijd oncontroleerbaar is wanneer de strippen ondersteboven worden gestempeld. De tijd valt dan namelijk precies in de zwarte balk met de stripcijfers. Om misbruik te voorkomen, is besloten de kleurstelling van de kaart aan te passen. De zwarte balk wordt lichtgrijs, de rode of blauwe blokjes die op het grijs aansluiten worden lichter, het stripcijfer krijgt voor de leesbaarheid een contourlijn en de witte 'microtekst' krijgt een lichte kleur. De aangepaste kaarten komen medio maart 2006 in omloop.

- Op Valentijnsdag 14-02 reed een Beneluxstam een speciale *speeddating*-ruimte. Alleenstaanden konden in deze *Valentijn* de man of vrouw van hun dromen ontmoeten.

- Alle 2.500 bagagekluizen op de stations worden dit jaar vervangen door nieuwe exemplaren. In de nieuwe kluizen kan niet meer met muntgeld betaald worden, wel met pinpas en chipknip. Het uiterlijk van de kluizen is nagenoeg ongewijzigd. Op de grote stations kan ook met een creditcard betaald worden, als service aan buitenlandse reizigers (die kennelijk alleen op grote stations komen!).

#### Materieelpark

- NS heeft een proefproject uitgevoerd waarbij klanten met behulp van een mobiele telefoon melding kunnen doen van vernielingen, graffiti en andere ongewenste situaties. Dat gebeurt niet mondeling, maar door middel van foto's die met het mobieltje gemaakt zijn. Vorig jaar werden 35 Nederlanders door NS voorzien van een mobiele telefoon met fototoestel. De bestrijding van graffiti is geen overbodige luxe: in advertenties in gratis dagbladen rept NS regelmatig over het beleid ten aanzien van graffitiwrijving. In de praktijk rijdt echter almaar meer materieel ernstig besmeurd rond, zodat vraagtekens gezet moeten worden bij de effectiviteit van de aanpak van dit probleem.

- Overigens ligt hier een directe relatie met de ronduit beoordeelde materieelstand van de afgelopen maanden. Het inmiddels weer structurele materieeltekort heeft direct zijn weerslag op de staat van dat deel van het park dat nog wel rijvaardig is. Tientallen treinstellen rijden wekenlang met defecten in de dienst. Enerzijds omdat de onderhoudsbedrijven geen capaciteit hebben om ze te herstellen, anderzijds omdat het materieel niet gemist kan worden. Daarmee ontstaat een vicieuze cirkel: de aangeslagen locomotieven en treinstellen zijn weer gevoeliger voor nieuwe defecten, gaan meestal ook defect en voeren zo de druk op de nog wel rijdende eenheden verder op. In januari werd de nog steeds beschikbare capaciteit van het onderhoudsbedrijf Zwolle gebruikt om de hoge defectenstand weg te werken, hetgeen binnen de hogere echelons van NedTrain om letterlijk duistere redenen weinig gewaardeerd werd.

- Begin januari ontstond enige commotie toen de NSR-directie, gesouffleerd door NedTrain, verordonneerde dat VIRM-IV-treinstellen waarvan één tractie-installatie defect was, niet meer solo in de reizigersdienst mochten rijden. Gelet op het aantal VIRM-en dat defect in de onderhoudsbedrijven stond én 'kreupel' op de baan rondreed, dreigde de maatregel tot grote problemen in de reizigersdienst te leiden. Zover kwam het gelukkig slechts één weekend: als de afstand waarover een defecte VIRM solo gaat rijden niet groter is dan 50 kilometer, is het toegestaan het stel te laten rijden. Met name de treinserie 2000 Arnhem – Den Haag/Rotterdam werd hiermee gered.

#### Resultaten

- NS presenteerde op 16-02 de resultaten over 2005. De vervoerder behaalde, ondanks alle problemen, een nettowinst 219 miljoen euro. In 2004 was de winst met 32 miljoen euro duidelijk bescheidener, maar was toen gedrukt door een eenmalige last van 89 miljoen euro. De omzet nam met 18% toe 3.487 miljoen euro. De omzet van de dochteronderneming

NedRailways droeg in belangrijke mate bij aan de groei van de omzet. NedRailways is partner van de Britse firma Serco in de grote Northern Rail-concessie. Het reizigersvervoer in Nederland steeg qua omzet met 17% tot 2.192 miljoen euro. Zonder NedRailways bedroeg de omzetgroei 4,2%.

- De winst op het reizigersvervoer nam toe van 49 miljoen naar 134 miljoen euro. Het resultaat op het Nederlandse hoofdrailnet bedroeg 91 miljoen euro. NS is van mening dat in de toekomst hier een hoger rendement noodzakelijk is om de continuïteit te waarborgen en de noodzakelijke investeringen te kunnen blijven doen. Het rendement op het geïnvesteerd vermogen nam toe van 0,6% tot 4,2%. Dat zou moeten stijgen naar ten minste 7.

- De groei in het reizigersvervoer nam opnieuw toe, en wel met 4,5%. Het aantal reizigerskilometers nam toe van 14,1 miljard naar 14,7 miljard.

- Als het gaat om knooppuntontwikkeling en -exploitatie nam de omzet toe van 511 miljoen tot 585 miljoen euro. Het bedrijfsresultaat steeg daarbij van 80 miljoen naar 114 miljoen euro.

- Spoorbouwer Strukton zag de omzet toenemen van 720 miljoen tot 827 miljoen euro. Het bedrijfsresultaat steeg van 22 miljoen tot euro 50 miljoen euro.

- Op 15-02 maakte de Raad van Commissarissen (RvC) van NS 'verheugd' bekend dat zij de arbeidsovereenkomst met president-directeur Veenman verlengd heeft tot en met 31-12-2008. Zijn huidige contract zou aflopen op 31-10 van dit jaar. De RvC wil Veenman als topman van NS aanhouden tot het moment dat de spoorwet en de vervoersconcessie voor het eerste geëvalueerd worden. Deze concessie werd op 01-01-2005 aan NS gegund. De staat als enige aandeelhouder van NS heeft zijn fiat gegeven over de verlenging van het contract.

#### Dienstregeling 2007

- Op 18-01 maakte NS de (langverwachte) details van de dienstregeling 2007 bekend. Het nieuwe dienstregelingmodel is van de grond af nieuw opgebouwd in samenwerking met ProRail en Railion. Kenmerkend is de vervanging van het sinds *Spoorslag '70* gebruikte drietreinensysteem (IC, sneltrein, stoptrein) door een tweetreinenmodel bestaande uit *Sprinters* en ten opzichte van de huidige IC's – door extra stops verlangzaamde Intercity's, waarmee vooral het laatste begrip volledig uitgehold is en het langeafstandsverkeer per spoor duidelijk aan aantrekkelijkheid zal inboeten. Kern van het nieuwe spoorboekje is een integrale kwartierdienst voor zowel Intercity's als Sprinters op de drukste lijnen in en om de Randstad.

- De nieuwe dienstregeling wordt in 2007 weliswaar ingevoerd, maar neemt dan nog niet geheel zijn definitieve vorm aan. In 2009 zal naar verwachting de eindsituatie bereikt zijn, wanneer op de HSL-Zuid de volledige dienstuitvoering geboden zal worden. In ieder geval wordt het gehele patroon al in 2007 circa vijftien minuten opgeschoven, waarmee betere aansluitingen op de buurlanden mogelijk worden.

- Nieuwe stations worden geopend te Helmond Brandevoort, Tiel Passewaay en Utrecht Zuilen. In 2008/2009 komen daar Groningen Europapark en Sassenheim bij.

- Opvallende veranderingen in de dienstuitvoering zijn verder:

- de frequentie van de Intercity's tussen de Randstad, Maastricht, Heerlen en Venlo wordt verdubbeld naar een halfuurdienst vanuit alle plaatsen. Dat heeft wel tot gevolg dat tussen Deurne en Venlo en tussen Weert en Roermond geen Sprinters/stop treinen meer (kunnen) rijden;
- de IC's uit Heerlen en Maastricht rijden bovendien boven Amsterdam niet meer naar Haarlem maar naar Alkmaar. Hun plekje wordt ingenomen door een nieuwe Intercityverbinding Zandvoort – Haarlem – Amsterdam;
- de dienstuitvoering op het middennet wordt geheel nieuw vormgegeven. Alle IC's – vier per uur – stoppen voortaan in Gouda, terwijl Woerden en Zoetermeer door hen worden overgeslagen. Zij worden stopplaats voor om het kwartier rijdende Sprinters. Vanuit Den Haag naar Utrecht rijdt vier maal per uur een Sprinter, vanuit Rotterdam naar Amsterdam en Uitgeest tweemaal (in de spits aangevuld met spitstreinen naar Gouda. De IC's uit Rotterdam rijden voor de helft tot Amersfoort Schothorst;
- vanaf 2007 zal niet meer worden gecombineerd in Amersfoort met de IC's uit Amsterdam en Schiphol naar het noorden en oosten, maar rijden aparte treinen Amsterdam – Amersfoort en rijden de IC's allemaal naar Schiphol. Hilversum wordt – als het derde perron aldaar gereed is – weer stopplaats voor Intercity's. Opvallend is dat ook de internationale treinen uit Berlijn (weer) worden geïntegreerd in het binnenlandse verkeer. Uiterlijk in 2009 gaat de Amsterdamse NoordOost, inclusief de Berlijnse dienst, doorrijden van Schiphol naar Leiden en Den Haag;
- de uurdienst voor de kleinere stations tussen Zwolle en Leeuwarden wordt vervangen door een integrale halfuurdienst. Dat wordt bereikt door een nieuwe uurdienst met Sprinters toe te voegen aan de reeds bestaande dienst om en om een doorrijdende en een stoppende IC.
- op diverse lijnen worden de huidige *stoptreinen* vervangen door Intercitytreinen, die simpelweg vaker gaan stoppen. Tussen Leiden en Utrecht via Woerden (huidige serie 8800) is dat bijvoorbeeld het geval. Stations als Leiden Lammenschans en Bodegraven krijgen daarmee de status van IC-stop;
- omdat de keervoorziening in Veenendaal Centrum gereedkomt, gaan tussen Utrecht en Veenendaal extra spitstreinen (Sprinters) rijden. Tevens rijden in de nieuwe dienstregeling extra Sprinters in de spitsuren tussen Apeldoorn en Almelo, Ede-Wageningen en Arnhem, Dordrecht en Roosendaal, Dordrecht en Breda, Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen.
  - In 2009 komt de HSL-Zuid volledig in dienst, nadat vanaf 2007 stapsgewijs een proefbedrijf wordt ingevoerd. In dat jaar wordt ook een aantal andere wijzigingen van kracht:
    - de huidige serie 2100 wordt verdicht tot een halfuurdienst op het gehele traject Amsterdam – Vlissingen. Opvallend is wel dat over de sluiting van de stations Arnhem, Krabbendijke en Kapelle-Biezeling nagedacht wordt;
    - de huidige serie 3500 Utrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol wordt verdubbeld tot een kwartierdienst;
    - meerdere Sprinterdiensten in het Gooi rond Weesp worden uitgebreid van een halfuurdienst naar een kwartierdienst;
    - tussen Enkhuizen en Amsterdam ontstaat een halfuurdienst met IC's, aangevuld met Sprinters tot Hoorn. Tussen Hoorn en Enkhuizen rijden dan geen Sprinters meer;
    - Al op 25-01 werd door lokale politici in Zoetermeer actie gevoerd tegen de plannen van NS. Een wethouder en diver-

se raadsleden deelden 'gele kaarten' uit aan reizigers om te protesteren tegen de verslechtering van de dienstregeling voor Zoetermeerders. Zij moeten immers overstappen in – het beduidend kleinere – Gouda indien ze snel verder willen naar Utrecht en Arnhem. Veel lokale en regionale overheden liepen te hoop tegen de plannen van NS. Ook staatssecretaris Schultz van Haegen wilde van NS weten of de ambities niet wat al te bescheiden uitgevallen zijn.

- Ook in Gilze en Rijen was men niet blij met de plannen van NS. De Intercity's van de huidige serie 3600 zullen in de nieuwe dienstregeling niet stoppen in Gilze. De Tilburgse gemeenteraad stelde vragen aan de verkeerswethouder om een betere bediening van Tilburg Reeshof, in principe een halfuurs-Sprinterdienst, te bewerkstelligen.

- In Zeeland was de verontwaardiging onder de bevolking groot over de voorgenomen sluiting van drie stations. Op 15-02 overhandigden actievoerders 1.700 protesthandtekeningen aan burgemeester Schouwenaar van Arnemuiden.

### Vervoerplan 2006

- Medio januari stemde staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen in met het Vervoerplan 2006 van NS. Het bedrijf gaat zich voornamelijk richten op een reizigersgroei van twee à drie procent in plaats van de tot voor kort gehanteerde anderhalve procent. De staatssecretaris is van mening dat klantoordelen een belangrijke indicator gaan vormen en daarom wil ze dat NS ook werk maakt van de verbetering daarvan. Kennelijk heeft de overheid ingezien dat punctualiteit alleen niet zaligmakend is. NS, inmiddels een bedrijf geworden dat zich geheel door de overheid laat sturen en wiens bestuurders nauwelijks nog eigen ideeën hebben over hoe de toekomst van 'het spoor' eruit moet zien, is na de punctualiteitheksenjacht die in het laatste kwartaal van 2005 werd ontketend, moeiteloos overgeschakeld op de nieuwe denkbeelden. Al spoedig ontstond in de Tweede Kamer en de publieke opinie onvrede over de gebrekkige ambities van NS. De staatssecretaris kwam namelijk met de vervoerder overeen dat de aankomstpunctualiteit zich dit jaar tussen de 85 en 87% moet bevinden. Kamer en media beschouwen dit als een zwakke bod, omdat de doelstelling voor 2005 aanvankelijk hoger lag. Op het eerste gezicht mag dit inderdaad zo lijken, maar anderzijds is het nieuwe streefgetal wel beter haalbaar. Met ProRail als onbetrouwbaarste schakel in de keten, die reeds aangaf dat dit jaar weer meer buitendienststellingen nodig zijn ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur én dat het spoorwegnet zich pas in 2012 (!) in een kwalitatief betere staat zal bevinden, zal het ook in 2006 niet meevallen om de punctualiteit op het gewenste niveau te krijgen. 'Natuurlijk' is het de reiziger om het even wie schuld heeft aan het drama. Die wordt opnieuw geconfronteerd met een spoorsector die als geheel blijft kwakkelan.

- Begin februari werd bekend dat het blijven steken van de punctualiteit over 2005, die op 84,9% was blijven hangen, voor een fors deel is veroorzaakt door de nieuwe vertrekprocedure die in december 2004 was ingevoerd. Sindsdien moeten alle deuren van een (niet uit getrokken materieel bestaande trein) gesloten zijn voordat de trein in beweging komt. Daarvoor sloot de conducteur zijn deur bij het optrekken van de trein. Binnen NSR was destijds gewaarschuwd dat invoering van het voorschrift zonder tegelijk een wijziging aan de dienstregeling uit te voeren, een verhoging van de dispunctualiteit met zich mee zou brengen, maar naar de kritische stemmen werd toen niet geluisterd. Per haltering is gemiddeld tien seconden meer tijd nodig, hetgeen vooral bij stoptreinen in de Randstad tot rijtuigoverschrijdingen leidt. In de nieuwe dienstregeling voor 2007 worden veel 'korte stops' – aankomen en vertrekken binnen een minuut – in de planningscomputer met 0,1 minuut verlengd. Ook zijn er enkele drukke stations waar daarbij nog

eens 0,1 minuut extra aan het stationnement wordt toegevoegd.

## **Railion**

### **Resultaten**

- Half januari maakte Railion Nederland de jaarcijfers bekend. In 2005 heeft de onderneming 29,2 miljoen ton goederen vervoerd, ruim 6,5 procent meer als in 2004. Ondanks de groei kon het bedrijf het boekjaar niet met winst afsluiten. Het verlies wijt RN vooral aan de hoge brandstofprijzen, een sociaal plan en de concurrentie door vrachtauto's uit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie.
- Voor 2006 heeft Railion een aantal plannen. Zo wil men een 'kortingskaart' aan wegvervoerders verstrekken. Dit plan wordt ontwikkeld in samenwerking met Rijkswaterstaat om een alternatief te bieden voor de weg, gelet op de vele wegwerkzaamheden die dit jaar gepland staan.

### **1600**

- Opnieuw doen geruchten de ronde dat de met botschade in het revisiebedrijf Tilburg verblijvende 1600-en worden opgeknapt.

### **6400**

- Op 16-01 haalde de 6482 de al lang met schade stilstaande 6453 op bij Shunter in Rotterdam Kleiweg en bracht deze naar het revisiebedrijf in Tilburg. Na de inbouw van GSM-R is de loc naar NedTrain Feijenoord gebracht om daar te worden gecompleteerd.

### **232**

- Het gaat niet goed met de inzet van de locomotieven BR 232. Op 20-01 waren slechts de 232 201 en 232 906 inzetbaar. De rest stond in de werkplaats in Oberhausen. Van de twaalf locs staan de 232 283, 232 903 en 232 908 inmiddels terzijde met zware defecten of schade. Om het tekort aan trekkrachten te compenseren zouden de terzijde staande 1600-en in Maastricht weer in dienst gesteld worden, maar dit plan lijkt – evenals het herstellen van de met schade in Tilburg verblijvende 1600-en (zie boven) nog weinig concreet. Door de hoge defectenstand bij de 232-ers bleek het ook niet mogelijk een gezelschapstrein van Herik Rail te rijden met één van de twee Duitse locs die voorzien is van een hoogspanningskabel voor het voeden van de rijtuigen. De trein, die op 07-02 van de Europort naar Rotterdam reed, werd gereden door de 1614 en de 6515.

### **Exploitatie**

- Sinds 11-02 rijdt de gipstrein via Nieuweschans en Leer en niet meer via Bad Bentheim naar Duitsland.
- In december 2004 reed RN voor het laatst naar Kesteren. Nu in januari ook het locomotiefje van Den Hartog is weggehaald en ook de rails zijn gedemonteerd op deze aansluiting, is er definitief een einde gekomen aan het goederenvervoer in Kesteren. Andere proeven van RN in de regio naar de glasfabriek Glaverbel in Tiel kregen tot nu toe geen vervolg.
- Naast ACTS komt ook RN nog bij De Rietlanden om kolen te laden in Fcs-wagens. Op 04-02 arriveerde een lege trein in de Westhaven.
- Vanaf de Waalhaven bracht loc 6462 op 14-02 vier verse Class 66-locomotieven naar NedTrain Tilburg. De locs zijn van leasemaatschappij Mitsui en die heeft de locs in het zwart laten spuiten. De locs zijn genummerd J2 tot en met J5. Er bestaat ook een J1, maar die gaat demonstratieritten in Zweden houden.
- Op 23-01 reed mP 3027 een conditierit door het land vanuit Amersfoort met enkele rijtuigen van Herik Rail. Het il-

lustere treintje reed via Apeldoorn, Deventer, Zwolle weer terug naar Amersfoort.

- Die dag reed de 6452 zijn verre neef 0003 van de Kanaaltunnel naar de Kijfhoek, waar de loc via in een Unit Cargo-trein het land verliet.
- Op 30-01 werd mP 3027 opnieuw op reis gestuurd. De infrasternettreinen 53031 en 53301 van Amsterdam Westhaven naar Almelo en terug stonden die dag op het programma in het kader van (her)instructie. Begin februari startte vanaf Pernis Combi Terminal een nieuwe shuttledienst naar het Hongaarse Győr. De trein moet vier keer per week gaan rijden. De wagens worden vanaf de Kijfhoek gecombineerd met Unit Cargo naar Sopron samen in nieuwe treinen doorgevoerd.
- Op 19-01 kwam er een accord over het vervoer van ammoniak van Microchemie in de Europort. Het bedrijf mag jaarlijks 60.000 ton ammoniak per spoor vervoeren van de ministeries van VROM en V&W. Wel moet onderzocht worden of de vestiging in België per binnenvaart te bevoorraden is.
- Sinds ERS sinds januari haar treinen naar Tsjechië en België zelf rijdt, is er voor RN een dieptepunt bereikt.
- Sedert eind 2005 rijdt een nieuwe shuttle voor RN van Rotterdam naar Poznan en sinds 9/1 is men gestart met 'The Flying Dutchman' naar het Oostenrijkse Wels welke 6 keer per week rijdt.

### **Overige vervoerders**

### **ACTS**

- ACTS blijft actief in Barneveld. Op 16- en 17-01 en 06- en 07-02 kwamen twee beladen treinen met maïs naar Barneveld. Ook bij Koole in Pernis en Vopak in de Botlek blijft ACTS af en toe komen voor soja en bio-ethanol. Op 18-01 bracht een G1206 de trein naar Pernis en drie dagen later bracht de 1254 29 ketelwagens de grens over bij Emmerich.
- Een interessant proefvervoer verzorgde ACTS op 26-01 naar Gevelco in de Botlek. Een trein geheel bestaande uit Zwitserse Shimms-wagens werd gebracht door de 1202. Class 66 513-9 bracht de beladen trein twee dagen later terug naar Emmerich.
- Het tunneldelen vervoer voor de RandstadRail-boortunnel in Rotterdam ging op 29-01 regulier van start.
- Eind 2005 begon met de 1254 de inbouw van GSM-R in de locomotieven serie 1200. Als laatste kreeg de 1251 dit communicatiemiddel op 07-02. De GSM-R is ingebouwd bij Strukton in Zutphen.
- Op 08-02 werden de 506 en de (ex-ERS-) 1203 aan de grens in Emmerich afgeleverd. De locs krijgen bij ACTS de nummers 7104 en 7105 en worden bij het eerste grote onderhoud ook van de ACTS-huisstijl voorzien. De tijdelijke vervanger van de 506, R4C-loc 1202, werd op dezelfde dag bij Nedtrain Feijenoord ingeleverd. In het transport van de twee locomotieven uit Emmerich zaten ook zestien gereviseerde Eaos-en voor Cronifer en 7 Sgmmns-containerdraagwagens. Deze wagens zullen in de Veendam- en Leeuwarden-shuttles gaan rijden. Dit zijn kortere wagens dan de vierassige Sgns-en maar kunnen hogere tonnages aan. Twee wagens van dit type worden al enige tijd in de buurtgoederentreinen van RN gebruikt. Railion laat de zware tankcontainers van de Veendam-shuttle in Veendam overgaan in de trein naar Delfzijl.
- Eveneens op 08-02 reed de Bremen-trein weer vanaf Groningen met loc 513-9. De bedoeling is dat de trein twee keer per week gaat rijden. Tegelijk stopt dan de Vagron-trein naar de VAM in Wijster met rijden.

### **ERS**

- Op 14-01 kwam ERS-loc 2002 met trein 42330 de grens

over vanaf Bad Bentheim. Op 17-01 werden beide G2000-en bestickerd. Wegens tijdgebrek kreeg de 2002 slechts een bescheiden sticker op de neuzen. De 2001 is herkenbaarder door een mooi groot logo op de beide zijanten. De locs werden de eerste weken met wisselend succes ingezet, maar stonden veelal met defecten aan de kant.

#### **Rail4Chem**

- Begin januari verkreeg R4C de toelating voor het Belgische spoorwegnet. R4C is de derde nieuwe vervoerder, na DLC en SNCF, bij onze zuiderburen. R4C heeft al een aantal met Belgische regelgeving opgeleide machinisten en momenteel loopt de toelating voor de G2000 nog.
- R4C's tijdelijke G2000, R4C2000 genummerd, mocht op 18-01 eindelijk ingezet worden. Lang heeft de inzet niet geduurd want de machine kampte met veel defecten. Op 06-02 werd de loc naar de Nedtrain-vestiging Feijenoord gebracht.
- R4C blijft vindingrijk met het graanvervoer. Het bedrijf heeft wagens gehuurd van de types Tds en Tggsps. Verrassend was het laden van graan vanuit een schip aan kade Pier 1 op de Waalhaven Oost. Na een proef rond 25-01 heeft dit vervoer regelmatig plaatsgevonden.
- Op 27-01 vertrok de laatste Nafta-trein naar Mannheim, getrokken door locs R4C2002.
- Op 15/2 werden G2000-en 2005 (fabrieksnummer 5001604) en 2006 (5001605) afgeleverd. Later komt ook nog de 2007 (5001606).

#### **HGK**

- Na de kerstdagen is het in Amsterdam stil geworden wat betreft het olievervoer vanaf Europoint in de Westhaven. Naast het gewone containerwerk met de 'Duko' komt HGK geregeld nog in de Sloe bij Verbrugge voor papierpulp en in Pernis met ketels bij Koole.
- Op 25-01 bracht HGK Class 66-loc DE61 Eaos-en naar Waalhaven Oost waar de met bruinkoolbriketten beladen wagons op de kade van Rhenus werden gelost.

#### **BEG**

- Omdat het BEG-locje wel heel erg eenzaam is in het vervoer van Emmerich naar Zevenaar en Arnhem Goederen, heeft IVW meer locomotieven toegelaten. Sinds half januari rijdt V664, ex-DB-loc 360 608, van de Mittelweserbahn (MWB) de slagen naar Nederland. Naast deze loc heeft IVW ook nog de MWB-locs V661 (360 749), V662 (360 555) en V663 (360 572) toegelaten op de grensbaanvakken. De MWB locs hebben alle de bekende blauwe kleur met de gele letters.

#### **Connex Cargo Nederland**

- Na ruim een jaar van voorbereiding rijdt Connex Cargo Nederland (CCN) over Nederlandse sporen. Op 02-02 werd de toelatingsovereenkomst getekend en op 15-02 reed de eerste trein met eigen tractie. CCN beschikt over Class 66-loc 561-5 die normaal bij de Regionalbahn Bitterfeld Berlin (RBB) in Duitsland rijdt. RBB is ook een vervoerder die onder de Connex-vlag opereert. De eerste trein kwam via Bad Bentheim het land binnen en reed richting Koole in Pernis om daar de lading biobrandstof uit de ketelwagens te lossen.
- CCN is de negende goederenvervoerder die in Nederland actief is. Later dit jaar schijnt CCN kolen te gaan vervoeren vanaf de EMO op de Maasvlakte naar Dillingen. Vanaf welke datum dit gaat plaatsvinden, is nog niet bekend.

#### **DLC**

- Sinds 16-01 rijdt DLC haar shuttle naar Merseburg niet

meer over Nederlands grondgebied maar via Montzen. Naar verluidt heeft de hogere infraheffing in Nederland DLC verjaagd.

#### **RRF**

- Sedert 16-01 beschikt RRF over een V100. De loc, Alstom prototype 203.101, is bedoeld om goederentreinen te rijden op de havenspoorlijn voor andere vervoerders die zelf even geen capaciteit hebben. De bedoeling is dat dit voorjaar RRF een eigen locomotief ter beschikking heeft. Naast wat werk op de havenspoorlijn mocht de loc op 26-01 naar Vlaardingen Oost om een trein van R4C naar Vopak te brengen. Dit was de eerste trein buiten de havenspoorlijn voor RRF. De trein werd twee dagen later door loc PB02 van R4C zelf opgehaald.
- Door een lastig te verhelpen defect aan de loc, werd de 203.101 op 01-02 tijdelijk omgeruild met de 004 van Spitzke.

#### **Eurailsout**

- Door nieuwe ARBO eisen mogen locomotoren niet meer gebruikt worden. Met name Nedtrain gebruikte de Sikjes nog op diverse plaatsen. Door dit verbod heeft het bedrijf op diverse locaties problemen om lokaal klein rangeerwerk uit te voeren. Op 1/2 bracht RN6468 de 704 over van Zwolle naar Arnhem Berg. In Tilburg gebruikt men nu twee locjes van Shunter en in Hengelo brengt de RRF2 uitkomst.

#### **ProRail**

##### **Infrastructuur**

- In 2006 zullen 483 keer geplande werkzaamheden aan het spoor leiden tot buitendienststellingen. Vorig jaar bedroeg het aantal treinvrije periodes 344; in 2003 199.
- Begin januari werd gestart met de bouw van de nieuwe Sloelijn. De nieuwe lijn, die voorzien wordt van bovenleiding en geen gelijkvloerse kruisingen meer kent, komt zeven kilometer westelijker van de bestaande lijn te liggen. Op 10-02 werd het officiële startsein voor de werkzaamheden gegeven door ProRail-directeur Klerk, staatssecretaris Schultz van Haegen en directeur Maria Le Roy van Zeeland Seaports. Op de bestaande Zeeuwse lijn wordt een aantal geluidsbeperkende maatregelen genomen om de lawaaiproductie door goederentreinen in Goes, Kapelle, Reimerswaal, Woensdrecht, Bergen op Zoom en Roosendaal te beperken. De maatregelen zijn vastgelegd in de *Planbeschrijving Zeeuwse lijn* en omvatten onder andere de vervanging van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers, het toepassen van raildempers, het plaatsen van geluidsschermen en gevelisolatie. Om de omwonenden de garantie te kunnen bieden dat de toegestane geluidswaarden niet worden overschreden, wordt voor de Zeeuwse lijn een zogeheten *geluidsproductieplafond* vastgesteld. Hierbij wordt over een jaar een gemiddelde maximale hoeveelheid geluid bepaald die geproduceerd mag worden. Vanaf 01-01-2009 zal het plafond van kracht zijn. Overigens doemt direct een probleem voor de nieuwe spoorlijn op, nu is gebleken dat ook het nieuwe tracé niet aan de geluidsnormen voldoet. Staatssecretaris Van Geel van Milieu is niet van plan de extra decibellen te gedogen tot in 2009 de nieuwe geluidsnormen van kracht worden, zodat het goederenverkeer meer overdag zal moeten plaatsvinden en de snelheid op de lijn omhoog moet. De goederenvervoerders vrezen dat de rentabiliteit van de lijn in het gevaar komt.
- Op 08-02 gaven minister Peijs en de Almelose wethouder van Verkeer Sjoers het startsein voor de bouw van een verdiepte ligging van de spoorlijn door Almelo. Drie overwegen worden hiermee overbodig.
- Sedert 03-12-2005 zet aannemer BAM NBM een stop-machine in voor het schouwen van sporen en wissels op

emplacement Rotterdam. Nadat in Rotterdam een nieuwe versie van het beveiligingssysteem EBS (Elektronische Bedienpost) in gebruik genomen was, ontstonden problemen met de conventionele manier van schouwen, waarbij een zogeheten kortsluitlans in de sporen wordt geplaatst om een spoorbezetting te genereren. Daardoor kan het bij dat spoor behorende sein niet meer uit de stand stop gebracht worden, zodat rijweginstelling naar dat spoor onmogelijk is en er veilig geschouwd kan worden. In Rotterdam leidde het plaatsen van de lans in enkele gevallen tot het onbruikbaar worden van meerdere sporen, hetgeen de capaciteit van het emplacement onverwachts nog verder inperkte. BAM NBM zet daarom nu Unimat 203 08-275 3S in. Voor de bediener van de stopijzers heeft de Unimat een cabine die vlakbij het spoor gesitueerd is, zodat deze ook gebruik kan worden als uitkijkpost voor de schouwer. De Unimat, waaruit enkele onderdelen zijn verwijderd, rijdt als trein-/rangeerbeweging over het emplacement, waarmee de werkwijze met de kortsluitlans tot het verleden behoort.

### Infraproblemen

- Op 23-01 leidde een aanvankelijk onopgemerkt gebleven spoorstaafbreek op de Flevolijn tussen Muiderberg Aansluiting en de helling naar de fly-over over de A1/A6 bij Keverdijk tot veel problemen. In de ochtend strandden al twee treinen, waaronder de 4627. 's Middags viel de 4657 (loc 1847+DDM 6707) geheel stil. Toen pas werd duidelijk dat een probleem aan de baan tot de problemen had geleid: door de spoorstaafbreek sprak de beruchte 75 Hz-beveiliging van de 1800 aan. De 7812 sleepte de gestrande DDM-stam naar Almere. De verstoring ging gepaard met de nodige communicatiestoornissen: niet alleen kon de Transportbesturing van NS Reizigers door een storing bij Telfort nauwelijks contact krijgen met rijdend personeel op en rond de Flevolijn, in de gestrande DDM-stam was de omroep uitgevallen. De conducteurs liepen heel wat keren de trappen op en af om in elke afdeling 'live' om te roepen, hetgeen een in de trein aanwezige lezer en zijn medereizigers zeker wisten te waarderen. Jammer genoeg werden de geplaagde reizigers in Almere Muziekwijk de trein uitgezet. Het was, vooral door de winterse temperaturen, wat prettiger geweest als zij op het iets minder winderige Almere Centrum hadden mogen uitstappen.
- In de avond van 27-01 raakte de omschakelmogelijkheid van de bovenleiding in Venlo defect, waardoor op een gedeelte van de bovenleiding boven het emplacement permanent Duitse spanning bleef staan. Daardoor was het niet meer mogelijk om treinen langer dan een VIRM-VI te behandelen. Getrokken treinen van de serie 1900 waren tot 30-01 niet welkom in Venlo. ProRail moest een diesellocc en een machinist van Railion huren om de wintersporttreinen op 27-01 en 29-01 op de 'ouderwetse' manier van loc te wisselen. Omdat vervanging van de defecte printplaat 'buiten het servicecontract' viel, moest aanvankelijk tot na het weekeinde gewacht worden eer herstel ervan plaatsvond. Siemens was echter bereid toch buiten het contract om de printplaten te vervangen. Zondagavond was de storing over.
- In de morgen van 12-02 liepen op twee plaatsen in het land werkzaamheden uit. Tussen Wierden en Rijssen kon het spoor niet in dienst komen, omdat de aannemer niet voldoende ballast meegenomen had. Tussen Harmelen Aansluiting en Vleuten was Volker Stevin niet tijdig gereed, omdat een wissel gestoord bleef. Met enig kunst- en vliegwerk konden de treinen aan het rijden blijven; 2020 en 2022 werden omgeleid via Breukelen, en stonden dus bij aankomst in Woerden opeens 'andersom'! Daadkrachtige conducteurs dirigeerden de reizigers voor Den Haag en Rotterdam snel naar het juiste treinstel, zodat de hinder beperkt bleef.

### Onregelmatigheden bij vervoerders

- Trein 13716 kwam op 16-01 bij binnenkomst in Den Haag Centraal in aanraking met een stootjuk. Het juk raakte beschadigd, een onbekende Sprinter liep een defecte koppeling op.
- Een botsing tussen twee auto's op een overweg tussen Ede-Wageningen en Lunteren leidde op 17-01 tot een stremming van de Kippenlijn, die ruim anderhalf uur duurde.
- Op 18-01 slipte een busje op een overweg te Zwaagwesteinde en kwam met de wielen in het spoor terecht. Een botsing met de eerste trein Leeuwarden – Groningen kon worden voorkomen.
- Trein 5518 kwam op 18-01 tussen Den Dolder en Soest in botsing met een fietser, maar het treinpersoneel merkte de aanrijding niet op. Stel 910 werd in Utrecht uit de dienst genomen ter controle.
- Emplacement Waalhaven Zuid was in de avond van 18-01 het toneel van een ontsparing van een wagen. Binnen drie kwartier stond de wagen weer in het spoor.
- Een BDs zorgde op 19-01 voor problemen toen hij achterop trein 931 met vaste remmen kampte tussen Halfweg en Amsterdam Sloterdijk. De brandweer kwam ter plaatse. In Amsterdam C werd het rijtuig afgekoppeld.
- Tussen Eindhoven en Helmond botste trein 6563 op 20-01 met een auto. De auto was met panne op een overweg gestrand. De inzittenden hadden het voertuig tijdig verlaten. Een Plan V raakte beschadigd.
- Vandalisme speelde NS in het weekend van 21-01 parten. Trein 881 botste op 21-01 bij Geldrop op een invalidenbrug, die van het perron in het spoor was geduwd. Loc 1748 raakte dusdanig beschadigd dat een bezoek aan het revisiebedrijf Tilburg noodzakelijk was. Het geheel werd in eerste instantie door de 1841 teruggesleept naar Eindhoven.
- In Enkhuizen brandde door brandstichting DDM-rijtuig 26-37 472 (6872) gedeeltelijk uit. Enkele aangrenzende rijtuigen liepen rookschade op. De DDM-stam met aan kop de Bvk 6705 en voortbewogen door loc 1858 kwam op 22-01 naar Haarlem en liet daar bij het revisiebedrijf de gehavende ABv achter. Hoewel in het onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat drie Bv-rijtuigen op reserve stonden, zag Ned-Train zich om uiteenlopende redenen tot 26-01 niet in staat om een van deze rijtuigen in de vijfdelige DDM-stam te rangeren. Begin februari arresteerde de politie een 18-jarige inwoner uit Enkhuizen die wordt verdacht van de brandstichting. Naar verluidt is de 6872 dusdanig beschadigd dat sloop wordt overwogen.
- Tussen Arnhem Velperpoort en Velperbroek Aansluiting vloog op 23-01 door olie lekkage een motor van een LINT in brand. Het stel was met twee andere stellen als 30922 op weg van Winterswijk naar Arnhem.
- Een stroomafnemer van loc 1738 raakte kort voor middernacht op 23-01 tijdens rangeren in Venlo verstrikt in de bovenleiding. Er kwam een diesellocc van Railion aan te pas om de loc weer in het gareel te krijgen. De eloc kwam op 24-01 voor herstel achter de 1778, waarvan één motor defect was, naar het onderhoudsbedrijf Maastricht.
- In de nacht van 24- op 25-01 ontstond ter hoogte van Dedemsvaart brand in loc 6444, onderweg met vuiltrain 58324. Om 2.43 uur was de brand meester, ruim een uur later had een hulploc de trein weggesleept.
- Op de Kuipersdijk bij het stadion in Hengelo kwam een Railion-loc op 25-01 in aanraking met een te dicht bij het spoor geparkeerde auto. De auto werd zijdelings geraakt.
- Trein 4585 werd op 28-01 tussen Purmerend en Zaandam Kogerveld bekogeld met stenen. Van mDDM 7817 raakte een voorruit beschadigd.
- Plan V 931 ging op 28-01 tijdens rangeren in Utrecht door een juk. Het stel kreeg op 29-01 in Eindhoven een nieuwe koppeling.

- A32-tram 6105 verpletterde op 01-02 tijdens rangeren in Alphen aan den Rijn een stopontspoorblok. De overige trams werden daardoor opgesloten op het remiseterrein, zodat de rest van de dag met te korte treinen werd gereden. Bovendien konden de beide wagens die op dat moment op de baan waren, in de nacht van 01- op 02-02 niet 'binnen' overnachten. Zij stonden langs het perron en werden bewaakt door NS-conducteurs.
- Ook in Leeuwarden ging een trein door een juk: een onbekend gebleven ICM kwam als 10731 niet tijdig tot stilstand.
- Plan V 444 kraakte een dag later op spoor 16 in Haarlem eveneens een juk en ontspoorde met één as.
- Op 03-02 ontstond op spoor 10 en 11 te Utrecht een aanrijding tussen de oudste nog in dienst zijnde Plan V en Plan W rijktuig B 4118 van het Spoorwegmuseum. Loc 1312 was met het rijktuig naar Utrecht gekomen aan het omlopen toen het rijktuig aan het rollen ging en de 441, die met de 808 als 28309 naar het Spoorwegmuseum (!) gereedstond, in de flank. De 441 en de Plan W liepen lichte schade op. De Plan V werd de volgende dag weer op de baan gezien.
- Sprinter 2030 botste op 04-02 bij binnenkomst in Den Haag Centraal als trein 13736 met een stootjuk. Het stel werd in de Binckhorst gerepareerd.
- De al eerder genoemde 8713 had op 06-02 in Oss een aanrijding met een fiets. Het stel raakte licht beschadigd.
- Bij Koekange gooiden vandalen op 06-02 een steen door de voorruit van ICM 4222, onderweg als 9149 van Zwolle naar Groningen. De machinist bleef ongedeerd. Het treinstel kwam achter de 4216 naar het onderhoudsbedrijf in Onnen.
- Een dag later botsten de 3448 en 3447 als 30328 tussen Buitenpost en Grijpskerk met een tractor, die een met panne gestrande auto probeerde weg te slepen van een overweg. De 3447 raakte tamelijk beschadigd.
- Op de containerterminal aan de Rotterdamse Waalhaven werd op 08-02 omstreeks 20.30 uur het los- en laadproces stilgelegd nadat een container vanuit een kraan op een auto was gevallen. Na twee uur waren de problemen voorbij.
- Twee wagens van trein 54805 raakten op 09-02 in Roosendaal overbufferd. NedTrain ongevalbestrijding kwam ter plaatse om de wagens van elkaar af te halen.
- mDDM 7866 raakte op 10-02 gehavend toen hij bij binnenkomst als 5130 in Den Haag Centraal een metalen trapje raakte. Diverse kabels tussen het voorste draaistel en de rijktuigbak werden daarbij vernield.
- ACTS-loc 1255 strandde op 11-02 tussen Arnhem Velperpoort en Arnhem door een onterechte ATB-ingreep. Op de steile helling kwam de zware trein – die ook nog eens zonder 6700 onderweg was – nauwelijks in beweging. Van de 1200 brandden de weerstanden door, waarna de vlammen enkele meters uit het dak sloegen. De brandweer kwam met twee wagens ter plaatse. De hevig rokende 1255 was een attractie voor de buurtbewoners. De brandweer moest koste wat kost de 'brandhaard' in de loc vinden, hoewel de machinist terecht had opgemerkt dat de rook veroorzaakt was door smeltend gietijzer. Het wegslepen van de trein richting Arnhem Berg door een Railion-6400 ging door het eigengereide optreden van de brandweercommandant veel later van start dan de machinist en de treindienstleider hadden gepland en gewenst.
- ICM 4244 raakte op 13-02 betrokken bij een aanrijding bij Enschede Drienerlo. Om te worden gereinigd kwam het treinstel op 14-02 naar Arnhem, maar botste daar met een deur van de wasmachine-installatie.
- Eveneens op 14-02 botste een rangeerloc in de Watergraafsmeer met een auto.
- Tussen 's-Hertogenbosch en Oss vloog op op 16-02

een auto door een afrastering tussen het spoor en een weg. Om de auto weg te kunnen takelen, werd het treinverkeer tijdelijk stilgelegd.

- Plan T 529 botste op 16-02 nabij de Maasbrug bij Ravenstein met een 40 km/h snelle 'scootmobiel'. De bestuurder daarvan kwam om het leven, terwijl de 529 aanzienlijk beschadigd raakte. Het duurde verscheidene uren voordat het stel weer rijvaardig was.

#### **Kort nieuws**

- Mook krijgt mogelijk (weer) een eigen station. Tussen Nijmegen Heijendaal en Cuijk moet de halte Molenhoek voor een betere ontsluiting van Mook gaan zorgen. De halte is voorzien voor 2010, maar de Stadsregio Arnhem-Nijmegen hoopt in 2007 al een tijdelijk station te kunnen openen.
- Al eerder werd hier melding gemaakt van de bezwaren die de goederenvervoerders hebben tegen de stijgende gebruiksvergoeding voor het spoorwegnet (blz. 194). De Tweede Kamer – die in kwesties als deze echt alleen nog maar oog heeft voor de korte termijn – wenste dat de Betuweroute zo snel mogelijk kostendekkend werd door een zo hoog mogelijke gebruiksvergoeding te vragen. Omdat ook de tarieven voor het bestaande net flink zouden stijgen, voorkwam men bovendien dat vervoerders met de huidige verbindingen over een uitwijkmogelijkheid beschikten. Verladers en vervoerders waarschuwden voor het scenario dat zich bij een dergelijk beleid zo ontrollen: verladers laten het spoor als geheel links liggen – Betuweroute of niet – en kiezen voor vrachtauto of binnenvaart. De Tweede Kamer lijkt nu niet geheel doof te zijn geweest voor deze bewaren en is wellicht bereid de tarieven minder snel te laten stijgen.

#### **Proef Dynamisch Verkeersmanagement**

- De proef met dynamisch verkeersmanagement op Schiphol, waarbij treinen volgens het 'first-come, first serve'-principe werden behandeld en pas op het laatste moment werd bepaald op welk spoor een trein werd binnengenomen, blijkt redelijk geslaagd. De aankomst- en vertrekpunctualiteit van Schiphol is slechter dan in de dienstregeling 2004. De extra rijtijdspeeling na het stationnement maakt dit verlies (meer dan) goed: op de volgende knooppunten zijn de treinen vrijwel alle weer op tijd. De aansluitingen van de 5700 te Weesp en Leiden zijn ten opzichte van 2004 zelfs verbeterd. De serie 3900 naar Amsterdam is hierop een uitzondering. Deze serie blijkt op de Westtak slechts in beperkte mate vertraging in te kunnen lopen, omdat opvolging van 3300 -> 5700 -> 3900 erg krap blijkt. De spooraanwijzers op de perrons werkten allemaal naar behoren. De verversingsnelheid van de schermen was bij aanvang van de proef nog een probleem, maar voldeed na modificatie ook aan de verwachtingen. De verhuizing van de serie 3300 naar het buitenste eilandperron blijkt een groter probleem dan het wisselend spoorgebruik en de vervroegde vertrektijden. Veel mensen vergisten zich in de trein.

#### **Betuweroute**

- Eind januari ontstond enige commotie over de brandveiligheid van de Betuweroute. Enerzijds had *Railplan*, een samenwerkingsverband van hulpverleningsdiensten, gemeenten, waterschappen en ProRail dat verantwoordelijk is voor de veiligheid op de Betuweroute en de HSL, bij oefeningen in de zomer van 2005 geconstateerd dat de straal van de voor het nathouden van een LPG-wagon die dreigt te exploderen benodigde waterkanonnen, niet over meer dan drie meter hoge geluidsschermen langs de Betuweroute kan komen. Anderzijds meende het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (Nibra) dat de sloten langs het Betuweroutetracé niet voldoende bluswater zou-

den bevatten. Voor het oplossen van het laatste probleem sloten minister Peijs en de burgemeesters van de betrokken gemeenten op 26-01 een overeenkomst; op het eerste wordt nog driffig gestudeerd.

- Begin februari vond een hoorzitting plaats in de Tweede Kamer over de toekomst van de Betuweroute. ProRail en Towrail waren onder andere uitgenodigd hun visie te geven over de exploitatie van de verbinding. Towrail is één van de partners in het consortium *Green Tulip Railway Company* (GTRC) en voorzagt weinig problemen. Een andere partner, ProRail, zag die juist wel omdat er drie beheersconcessies nodig zijn. Naast die voor het bestaande net moeten ProRail en Towrail ook ieder een concessie krijgen. De vervoerders krijgen dan dus met drie infrabeheerders te maken, hetgeen naar verwachting veel administratieve rompslomp met zich meebrengt. De Tweede Kamer was weinig onder de indruk van het optreden van GTRC en gelastte een onderzoek naar de financiële risico's die de Staat loopt als GTRC inderdaad de exploitatie in handen krijgt.

### HSL-Zuid/HSA

- Op 13-01 arriveerde ÖBB-loc 1216 050 in Nederland. Achter een ACTS-loc kwam de Taurus naar de HSL. In de week werd gestart met proefritten op de HSL-Zuid, waarbij achter de hogesnelheidsloc de rijtuigen 36 80 99-91 001-7 en 36 80 99-92 007-3 gekoppeld waren. De 1216 is de nieuwste telg van de *Taurus*-locomotiefamilie. Siemens/Krauss-Maffei ontwikkelde voor de Oostenrijkse spoorwegen eind jaren negentig een nieuw type eloc op basis van de Baureihe 152 van de DB. Na een versie die alleen met 15 kV wisselspanning overweg kan (Baureihe 1016), werd een reeks geleverd die ook op 25 kV wisselspanning kan rijden (BR 1116). De 1116 is ook in gebruik bij onder andere MÁV, GySEV en in grote getale bij Siemens Dispolok. Van de 350 locs omvattende ÖBB-order werden 75 exemplaren geannuleerd en ingewisseld voor 50 locs van de (duurdere) serie 1216. De 1216 kan naast bovengenoemde spanningen ook op 1.500 en 3.000 volt gelijkspanning rijden en is gebaseerd op de Baureihe 189 van de DB. In tegenstelling tot laatstgenoemde heeft de 1216 de motoren niet in tramophanging maar volledig afgeveerd, zodat zijn maximumsnelheid 250 km/h bedraagt. Ook de goedkoop ogende geribbelde zijwanden van de 189 heeft de 1216 niet. Met de 1216 050, die door Siemens nog niet aan de ÖBB is overgedragen, werd de 250 km/h op de HSL-Zuid daadwerkelijk bereikt, hetgeen een nieuw snelheidsrecord op Nederlandse rails betekende. Siemens krijgt de eer voor het snelheidsrecord; de 'opgevoerde leaselocomotieven' van Bombardier en de ICR-rijtuigen van NSR die HSA's hoop in bange dagen zijn geworden, zullen deze snelheid nooit en te nimmer (kunnen) bereiken. De fraaie Taurus-loc werd op 11-02 door R4C-loc 1204 naar Emmerich gesleept. Op 22-01 bracht R4C met de 66020 de meetrijtuigen terug naar Bad Bentheim. De rijtuigen werden achterop gehangen op een lege graantrein.

- Waar NS/HSA allerlei beren op de weg ziet als het gaat om het gebruik van ERTMS Level 2 op de HSL-Zuid, ging eind december de hogesnelheidslijn Rome – Napels in dienst waarop dit beveiligingssysteem zonder terugvalstelsel wordt gebruikt.

- Op de Watergraafsmeer zijn de voorbereidingen voor de bouw van de HSA-werkplaats inmiddels in volle gang. Met de afbraak van de sporen waar tot voor kort onder andere veel EETC-materieel en de 766 stond opgesteld, werd in de week van 11-02 gestart.

- Tussen de tunnel Noordrand en de aansluiting van de HSL-Zuid op emplacement Rotterdam Centraal verschenen de eerste bovenleidingmasten. Opvallend is dat gedeeltelijk gebruik gemaakt wordt van 'oude' NS-standaardmodellen.

- Vanaf 14-02 werden met de speciaal aangepaste Thalys PBKA 4305 dagelijks meetritten gemaakt op de HSL-Zuid. Het treinstel werd daarvoor elke dag vanuit België naar Nederland overgebracht. Een aangekondigde snelheidsrecordrit op 15-02 ging vanwege de slechte weersomstandigheden niet door.

### **Wist u dat...**

- trein 5823 van Den Helder naar Amersfoort Schothorst op 19-01 elf minuten vertraging opliep nadat de chauffeur van de taxi die een machinist voor deze trein kwam brengen, de weg kwijtraakte?
  - de overwegbotsing op 17-12 (blz. 32) bij Boxtel veroorzaakt bleek doordat de (Belgische) bestuurder de aanwijzingen van het navigatiesysteem in zijn auto iets te letterlijk opvolgde en de spoorbaan aanzag voor een weg?
  - het herstel van het defecte wissel 1173 tussen Woerden en Oudewater in de week van 23-01 meerdere dagen op zich liet wachten, omdat de benodigde onderdelen eerst nog besteld moesten worden?
- bij ICM 4222 op een zijde van sBFk-bak de blauwe band te ver doorgetrokken is?
  - van DM '90 3413 een stuk van de Bk-bak duidelijk donkerder geel is dan de rest van het treinstel?
  - het treinstelnummer op de mBDk-bak van de 4065 verkeerd zit, namelijk naast het luchtrooster?
  - een oplettende lezer van HOV/RN ons bovenstaande drie meldingen voor deze rubriek deed toekomen?
  - wij het erg fijn vinden als lezers input leveren voor 'Wist u dat?'
- ICRm-stam 5614 op 26-01 op weg naar het revisiebedrijf Haarlem door een oplettende lezer in het werkplaatssternet werd gezien?
  - die lezer ook zag dat de stam gedeeltelijk met graffiti besmeurd was?
  - op 01-02 de 2972 en 2894 eendrachtig gekoppeld in de treinserie 9800 reden?
  - de 2889 op 06-02 in de dienst van twee Plan V's reed en zo na 5123 Den Haag – Roosendaal de hele dag op de Zeeuwse lijn pendelde?
  - er in februari nogal wat ICM in stoptreinen onderweg was, zoals de 4020 die op 06-02 twee Sprinters verving in de serie 7300, de 4224 die op 06-02 de hele dag voor drie (!) Plan V's in de treinserie 8800 Utrecht – Leiden reed, de 4240 die de slag 3340/3353 over de Hemboog overnam van de 949 waarvan een cabineruit defect was, de 4071 die op 07-02 inviel voor de defecte 2945 en als 4118/4133 op de Hoekse Lijn verscheen en de 4093 die op 14-02 het uitvallen van twee Sprinter-tweetjes op de Hofpleinlijn compenseerde met de treinen 15548/15651/15652/15657/15658?
  - op 07-02 drie NMBS-dieseltreinstellen reeks 41 de 's morgens in Rotterdam als 628 defect geraakte Beneluxstam vervingen tot Roosendaal voor de tegentrein 608?
  - NS Internationaal het niet voor elkaar kreeg om in Roosendaal vervangend binnenlands materieel gereed te zetten?
    - ze daar toch de nodige uren de tijd voor had?
  - op 11- en 12-03 de pendeltreinen tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum zullen worden gereden door de 766 en 273, om de verwachte grote bezoekersstroom van de Nationale Modelspoordagen te kunnen verwerken?
  - de oranje 4241 op 10-02 DM '90-treinstel 3427 van Venlo naar het revisiebedrijf Tilburg sleepte?
  - de omloop van de tot viertjes ingekorte VIRM-zesjes (9453, 9454, 9455, 9457, 9462, 9463, 9467 en 9476) de lettercombinatie OAD draagt, hetgeen binnen NS al tot de opmerking heeft geleid dat NS nu ook de vervangend bussen in de omloop heeft opgenomen?

- op 10-02 het bevoorradingspersoneel van de Thalys-catering in Brussel staakte?
- daardoor de treinen van Amsterdam naar Brussel een uiterst beperkt culinair aanbod hadden?
- de omroep op Rotterdam Centraal dit keurig in drie talen aankondigde?
- per 01-03 een NS-agentschap wordt geopend in het postkantoor Purmerend Gedempte Where?
- sedert 01-02 het internationale loket van station Leiden gesloten is?
- de 1704 op 14-02 een rondje Leidschendam – Ypenburg – Den Haag HS (kopmaken) – Den Haag Laan van NOI maakte om te worden gedriehoekt?
- deze manoeuvre na 02-06 niet meer mogelijk zal zijn?
- ICM 4067 – met een storing aan de deuren bestemd voor het onderhoudsbedrijf in Onnen – op zijn weg van Den Haag naar het noorden Plan V 805 meenam, die met defect stoot- en trekwerk voor NedTrain in Zwolle bestemd was?

## Levenslopen

Op 17 mei 1960 kwam **ELD4 769** bij NS in dienst. Bij zijn bouwder Werkspoor was het stel in 1961 terug van 23-2 tot 4-3 voor enkele onderzoeken. Van 6 tot 18-3-1963 kreeg het zijn eerste kilometerrevisie in Haarlem (aan de verblijftijd is te zien dat dergelijke "revisies" een soort uitgebreide onderhoudsbeurten waren). Op 1-5-1964 liep de 769 in Haarlem binnen met schade aan de BDK + B door een overwegbotsing tussen Oudenbosch en Roosendaal. Op 12-5 kwam het stel weer in dienst, maar nu met de BDK + B van de 768, die ook voor schadeherstel in Haarlem stond. Op 14-7 kwam deze tijdelijke combinatie terug naar Haarlem, waarna de 769 op 19-8 weer met eigen bakken in dienst kwam. Van 4 tot 19-3-1965 was het stel bij Werkspoor voor de inbouw van ATB en van 27 tot 29-9 nog even terug voor enkele wijzigingen. Van 21 tot 25-1-1966 onderging hij zijn tweede kilometerrevisie in Haarlem. Tussen 16 en 19-5-1967 werd er weer gewerkt aan de ATB, nu in de wph Tilburg. In januari 1968 kreeg de 769, net als zijn soortgenoten een pionier op het gebied van de ATB, een nieuwe ATB-relaiskast van ASI/NESM.

Van 12-11-1969 tot 24-2-1970 was de 769 langdurig in de wph voor grote revisie (H3) en tevens het aanbrengen van de modernisering voor *Spoorslag 70*. Gezien die tijd kon het niet anders dan dat de 769 daarbij in de nieuwe huisstijl gestoken werd. Door de revisiecyclus die te beginnen met de 769 ingezet werd en die eind 1970 weer gewijzigd werd, liep het stel uiteindelijk een verbouwing tot coachstel mis, net als de 770, 771, 772 en 774. De stellen 761-768 hadden namelijk in 1967 hun eerste grote revisie gehad en kwamen in 1977 bij de volgende in aanmerking voor een tweede grote revisie met verbouwing; de stellen 773, 775 en hoger kregen pas vanaf 1972 grote revisie en werden toen meteen coachstellen.

De 769 kreeg een kleine revisie van 26-11-1974 tot 31-1-1975, van 23-11-1979 tot 7-2-1980 en van 27-6 tot 16-10-1987, waarna nog een uitgebreide opknappbeurt volgde van 5-5 tot 10-8-1993 (!) in de hulpwerkplaats Roosendaal. Zo had de 769 er bij zijn afvoer in 1995 dus 25 jaar zonder grote revisie op zitten! In die tijd was het stel nog in Haarlem voor herstel van schade aan beide koppen na een gecompliceerde botsing bij de werkplaats Zaanstraat op 7-2-1978; herstel duurde van 9 tot 16-2-1978. Verder zag Haarlem de 769 nog even met een elektrische storing (14/16-1-1981) en voor herstel van een trekboom (11/31-8-1983). Op 28-5-1995 moesten vijf hondekoptweetjes en vijf vieren de strijd gedwongen staken. De 769 reed niettemin nog even door en kwam als laatste van de tien op 7-6-1995 aan op Zwolle

Rangeerstation. Op 6-8-1996 haalden de 381+765 hun ontakelde collega op en brachten hem naar de Watergraafsmeer, waarna op 8-8 rangeerloc 682 de 769 naar sloper Hollandia in de Westhavens bracht.

**ELD2 379** voerde een tijd lang 12-6-1962 als rev/ges-datum bij Werkspoor, maar het was op 17-7-1962 pas bij NS in dienst gesteld. Het stel leidde een rustig bestaan. Van 7 tot 29-11-1966 vond de eerste en enige kilometerrevisie plaats en van 7 tot 22-6-1967 kreeg de 379 ATB bij Werkspoor. Begin 1969 kreeg het stel de blauwe reclamebanen en nieuwe witte emblemen; het zelfde jaar vonden de bekende modernisering plaats, in dit geval ook bij Werkspoor. Van 23-3 tot 6-5-1970 kreeg de 379 een uitgebreide kleine revisie (H2 +), met interieurverbetering, waarbij hij geel geschilderd werd; pas in maart 1971 volgde het aanbrengen van derde frontseinen. Tussen 10-12-1975 en 23-1-1976 volgde een H2-revisie en tussen 18-1 en 4-4-1979 een grote H3-revisie. Na nog een H2 van 28-11-1985 tot 29-1-1986 ging het bij de volgende revisie niet zo vlot meer. Het asbestspook was gaan rondwaren in vooral de hoofdwerkplaats Haarlem, reden waarom het verwijderen van asbest werd uitbesteed aan de firma Cord en uitgevoerd in de wph Roosendaal. De 379 kwam daar op 19-2-1992 aan, waarna de behandelde Bk-bak op 25-10 en de ABDk op 30-10 werden overgebracht naar Haarlem voor de H2-revisie, waarna het complete stel werd afgeleverd op 3-2-1993. Na een verrassend korte tijd werd de 379 toch afgevoerd, namelijk per 19-6-1995. Na 14 maanden in Zwolle R was verplaatsing moeilijk geworden, maar de *Sleepdienst Watergraafsmeer* lukte het om de 379 + 384 op 20-8-1996 over te brengen naar Amsterdam Westhavens, bestemming Hollandia.

**ELD4 384** werd op 31-8-1962 afgeleverd door Werkspoor en op 1-9 in dienst gesteld. Tussen 6 en 24-5-1965 werd door Werkspoor ATB ingebouwd en van 17-3 tot 18-4-1969 en van 8 tot 10-4-1970 moderniseerde dat bedrijf het stel. Van 18-1 tot 7-2-1967 verrichte de wph Haarlem een kilometerrevisie, in januari 1969 gaf de lijnwerkplaats het stel de nieuwe NS-emblemen en in november 1970 derde frontseinen. Tijdens de H2+-revisie met interieurvernieuwing die uitgevoerd werd van 2-5 tot 26-6-1972 bleef de 384 verrassend groen, terwijl het stel ook gespaard bleef van blauwe reclamebanen. Pas bij grote revisie (H3) van 6-3 tot 18-5-1979 werd de 384, als voorlaatste van serie 371-393, geel. Van 24-7 tot 19-9-1986 volgde een gewone H2 en van 18-12-1992 tot 24-3-1993 een ongewone H2, omdat deze vooraf gegaan werd door een asbestbehandeling in de hulpwerkplaats Roosendaal. De 384 kwam daar op 13-11-1992 aan en de behandelde Bk werd op 11-12 (samen met DE2 169) overgebracht naar Haarlem, de ABDk op 18-12. De 384 behoorde tot de laatste groep mat '54 die buiten dienst werd gesteld. Samen met de 774 reed hij op 12-1-1996 trein 17724 Zevenaar – Arnhem, leeg Groningen en met de 770 als derde stel trein 37772 Groningen – Utrecht, de laatste geplande mat '54-inzet. Na een kort verblijf op de Watergraafsmeer reed de 384 voor het laatst zelfstandig toen hij op 22-1 samen met de 761 naar Zwolle Rangeer ging. Op 20-8-1996 sleepten de 381 + 765 de 384 en 379 naar de sloper.

## Museumnieuws

### **MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK**

De tien Oostenrijkse tweeassige lokaalstoomrijtuigen krijgen in de komende jaren een revisie, die hun levensduur zal verlengen. Deze operatie is nodig om, zolang nog niet volgende historische Nederlandse stoomtramrijtuigen op de



baan gebracht kunnen worden, alle diensten uit te kunnen voeren. Naast herstel van nogal wat plaatwerk valt vooral het gewijzigde uiterlijk van de gereviseerde rijkstuiten op. De bedoeling is ze meer te laten lijken op de lokaalspoorrijtuigen die vroeger in ons land in tramdiensten en op de lokaalspoorweg Hoorn-Medemblik werden gebruikt. Om te beginnen heeft rijkstuit 52 een behandeling in die richting ondergaan. Het rijkstuit heeft de jarenlang bij de SHM zo kenmerkende crème-bruine beschildering verruild voor donkergroen en de balkons zijn voorzien van schotten en staanders tot tegen het dak. Witte opschriften en zwarte banden dienen nog te worden aangebracht. Uiteindelijk zal de uitvoering van de rijkstuiten gelijk worden aan die van het rijkstuit NS C290, dat deze behandeling een aantal jaren geleden onderging. Inmiddels is het tweede Oostenrijkse rijkstuit voor de 'metamorfose' in de werkplaats te Hoorn binnen genomen. In de geheel vernieuwde dienstregeling die de SHM vanaf 2006 gaat uitvoeren is een meer museale aanpak van de presentatie van de collectie gepland. Er zal meer met het historische stoomtrammaterieel worden gereden. De Oostenrijkse rijkstuiten rijden per rijdag nog een keer naar Medemblik. Deze tram zal vaker worden getrokken door de historische Nederlandse stoomlocomotieven LTM 26 en NS 7742 *Bello*. Beide eveneens donkergroene locs zullen gecombineerd met de rijkstuiten een fraaier en beter passend beeld kunnen geven van het plattelandsrailvervoer, zoals dat in vroeger dagen in ons land plaats vond.

Als Japans u beter ligt dan Nederlands, kunnen wij u deze website van harte aanbevelen:  
[http://homepage3.nifty.com/homipage/map/map\\_rail\\_nether.html](http://homepage3.nifty.com/homipage/map/map_rail_nether.html)

## DVD

**Jaaroverzicht 2005.** Al enkele jaren maakt Geert Wessels een excellente DVD. Dit jaar zelfs 2 in één cassette van elk ca. een uur) over het spoor-, tram- en busgebeuren, vooral in Nederland, maar ter aanvulling ook in sommige andere landen. Meestal overheerst de stoomtractie, zo ook op dit jaaroverzicht. Happenings als Terug naar Toen (VSM) met werkelijk alles, stoomdagen Goes (SGB), stoomdagen STAR, ZLSM, SSN en de Aachenexpress, maar ook het parkspoor in Ridderkerk, Den Haag en Turnhout. Op tramgebied de PCC-dag, lijn 6 HTM (tijdelijk verbust), laatste Hannoveranen bij de HTM. Werkplaatsbezoeken: Onnen en St. Ghislain. Verder nog stoom in de Harz en bij de MBS. Trams in Duitsland (Nordhausen). Zeer interessant zijn DB-bezoeken in Nordhausen, Schwerte en Aken, NS met Apeldoorn - Zutphen - Arnhem Velperpoort en goederenvervoer rond Moordrecht. Kort en goed: zeer de moeite waard voor de spotprijs van 12,50 euro. Te koop bij Geert Wessels, Zwarteluisstraat 6, 2541 CW Den Haag, tel. 070-3672219.

## BOEKEN

Ter gelegenheid van de sluiting van de busstalling (de werkplaats is nog open!) is door CONNEXION in samenwerking met het NZH Museum, een boekje op A5 formaat uitgegeven. Het boekje is samengesteld door Ad van Kamp en Luud Albers, en laat in 40 foto's de geschiedenis van deze historische plek zien. Van de eerste tram in 1899 tot de eerste aardgasbus in nov. 2005! Het boekje is te bestellen door Euro 7,95 over te maken op giro 460480 t.n.v. A. van Kamp te Heiloo. Graag vermelden BOEKJE CONNEXION en uw adres!! Het wordt u dan zonder verdere kosten toegezonden.

**EDITIONS DU CABRI:** Via deze uitgeverij ontvingen wij **Das grosse Buch der Lötschbergbahn**, de bekende grote

concurrent van de SBB. Dit enkele kilo's wegende standaardwerk behandelt alles over de BLS en drie onder haar beheer werkende provinciale lijnen, namelijk de SEZ, GBS en BN. Met alles bedoelen wij aanleg, materieel, ongelukken, stations, personeel etc. Ook de scheepvaart op de Thunersee is meegenomen. In 400 bladzijden passeert de hele geschiedenis de revue. Patrick Bellonde wordt door een aantal auteurs bijgestaan. Er is een enorme massa aan zwart/wit foto's. In kleur zijn er 62. Vaak is gebruik gemaakt van klein (soms te klein) formaat. Vooral de aanleg is ruim geïllustreerd. Een flink aantal opnames zou – mits wat groter van formaat – beter tot hun recht zijn gekomen. Dit is vaker het bezwaar van totaalboeken over één onderwerp. De eigenlijke BLS is maar klein: van Bern naar Spiez, vandaar naar Interlaken Ost en Zweisimmen en verder naar Brig. Recent werd, ter ontlasting van de oude lijn, een zogenoemde Neat-tunnel in gebruik genomen, waardoor directe treinen Bern-Visp mogelijk werden zonder Brig aan te doen. Ook dat komt natuurlijk in het boek aan de orde. Een boek voor de doorgewinterde kenner van het Zwitserse spoor, en dan vooral als leesboek. Formaat 24 X 31 cm., prijs € 71,=. ISBN 3-9522494-1-6.

**EDITIONS DU CABRI:** In de serie van regionale boeken over het franse spoor een nieuw deel getiteld **Les Trains du Medoc**, een streek bekend om haar wijnen. Het gaat hier om Bordeaux – Pouillac – Soulac met haar directe omgeving. Bordeaux speelt een hoofdrol met haar dokken, het huidige station St. Jean en het oude kopstation St. Louis, dat jarenlang vele elektrische slooplocs huisvestte. Het is vooral een historisch boek met veel repro's van ansichten en oude stoomplaatjes. Maar ook de huidige dag is present met bijvoorbeeld een aantal kleurenfoto's. Net als de andere boeken in deze serie die wij tot nu toe recenseerden is het iets voor de gedegen kenner. Veel stationsafbeeldingen, wat materieel- en emplacementtekeningen, maar ook enkele foto's van de havenactiviteiten completeren het geheel. Er zijn honderden zwart/wit afbeeldingen. Een deel had wat ons betreft wat groter afgedrukt kunnen worden, dan maar wat minder in aantal. A4, 224 blz., € 49,=. ISBN 2-91460328-2.

Via Cabri ontvingen wij 2 boeken van La Vie du Rail. Daar heeft men nu deel 12 van **Images de Trains** gebracht: geheel gewijd aan het Europese (ook een beetje Russische) spoor in de jaren '50 en '60 in kleur: enkele pagina's per land. Bekende fotografen zoals Yves Broncard werkten eraan mee maar het resultaat is teleurstellend qua kwaliteit en onderwerpen. Eigenlijk niets bijzonders. Jammer. Frankrijk heeft zelfs iets meer berichten gekregen, maar bijvoorbeeld de tractievormen: in die tijd was er in Engeland en Duitsland nog volop stoom: in dit boek maar een schijntje! Om maar een voorbeeld te noemen. Wij hebben tot nu toe 10 delen voor u gerecenseerd waarvan 9 toppers. Er was zelfs een fraai smalspoor- en tramboek bij met foto's van dia's uit de 50-er jaren, excellent zelfs (van soms heel slechte originele). Groot formaat: 24,5 X 33,5 cm. Prijs € 62,=. 243 blz. ISBN 2-915034-50-8-55.

Wel mooi is een album van **La Vie du Rail** over de mooiste stations in Frankrijk, **Les plus belles gares de France**, met kleurenfoto's van Gould en teksten van Carnaud. Er figuren enkele onbekende etablissementen. Maar de groten zoals Limoges, Gare de Lyon, Gare du Nord, Roubaix, Marseille en dergelijke zijn er. Vaak ook schitterende detailopnamen. Maar ook wat publiek op met perrons of personeel bij het vertrek. Het meest indrukwekkend zijn wel de beelden van Limoges en het Gare de Lyon met gietijzeren trap en het restaurant Train bleu. Een apart hoofdstuk is gewijd aan de supermoderne stations van de TGV met hun gedurfde

architectuur. De fotograaf is een echte artiest en weet de juiste soms overdonderende nadruk te leggen. Triest zijn de beelden van het gigantische paleisachtige station van Canfranc aan de Spaanse grens met haar overwoekerde emplacement. Bijna alle getoonde stations hebben een opknappend gehad. Normandië en Bretagne zorgen voor hoogstandjes bij kleinere plaatsen. Soms ziet u ook een mooie plaat van een stationscafé. Al met al een schitterend uitgevoerd boek, dus zijn de kosten van 47 euro volledig terugverdiend. 192 blz. op kunstdrukpapier, 32 X 24 cm., ISBN 2-915034559.

### Wat schreven de anderen .....

**D'Amsterdamse Tram**, editie 2000, december 2005. Elke week verschijnt dit gedrukte blad, waarin zeer gedetailleerd nieuws is opgenomen over het openbaar vervoer in Amsterdam, soms in de ruimste zin des woords en zo af en toe verrijkt met enkele vaak terecht kritische noten. Dit blad vormt ook een belangrijke bron voor wat betreft het nieuws over Amsterdam in ons eigen digitale tijdschrift HOV-RN. Wekelijks wordt de belangrijkste informatie welwillend door Chris Vonk, de stuwende kracht achter D'At, aan ons beschikbaar gesteld. Dat wij hem hiervoor dank verschuldigd zijn behoeft hier verder geen betoog. Elke maand HOV-RN uitbrengen is een hele kluit, zo weten wij uit eigen ervaring. U kunt zich daarom vast wel voorstellen wat het voor werk met zich meebrengt elke week een tijdschrift "er uit te gooien", en dat al 38 jaar lang ! Het jubileumnummer 2000 is een extra editie en bevat enkele gerichte artikelen. Wij lezen o.a. over de Ponsebaan, een overpeinzing getiteld "Voorspellen en verbazen", Sentimentaliteitsbetoon en flikfloerij tegenover het rijdend personeel der Amsterdamse Gemeentetram; Het Tramvraagstuk; Materieelinzet 23 maart 1968; op 29 december 1969; op 12 mei 1972 en op 28 november 1994. De samensteller schreef onlangs nog, dat hij het blad nog altijd met veel plezier samenstelt en er nog jaren mee hoopt door te kunnen gaan. Wij wensen hem hierbij veel succes en zeggen: op naar nummer 3000 !

**Op de Rails**, [www.NVBS.com/Opderails](http://www.NVBS.com/Opderails) \* nr. 2006-2. ISSN: 0030-3321 \* De omloop van het NS-materieel, dienstregeling 2006 \* Materieeloverzichten Nederland per 1-1-2006 \* Oude en nieuwe trams in Barcelona \* \*

**Rail Magazine**, mrt. 2006, nr. 2 (232) \* ISSN:0926-3489 \* De gebruikelijke actuele rubrieken \* Grenzeloos goederenvervoer onder hoogspanning (deel 2 Alstom) \* Nieuw materieel voor de Valleilijn \* De nieuwe jaardienstregeling 2007 \* Goederenvervoer in Dordrecht Zeehaven \* De Regio Citadis voor RandstadRail \* Rotterdam Rail Feeding \* Modelspoorartikelen/-rubrieken

**Rail Hobby**, <http://www.railhobby.nl/> feb. 2006, nr. 2. \* ISSN:0165-4551 \* Onderhoudsbedrijf Zwolle gesloten \* Pe-keldiensten bij de HTM \* 35 jaar Nederlands Smalspoor Museum Valkenburg (ZH) \* Modelspoor met o.a. 1211 van Märklin/Trix \*

**Spoorwegjournaal**, nummer 1/2006 (149) \* Dienstregeling NS-R 2006 \* Nieuwe Sloelijn \* HSA kiest voor Traxx, getrokken treinen op de HSL \* ICM in revisie, afscheid van de doorloopkop \* Langs de lijn \* Andere treinen (3) \* Oorlogsveteranen van Whitcomb: in Italië nog actief (NS-serie 2000) \* Belevissen op de buitenlijnen van de HTM in de strenge winter 1962-1963 \* Modelspoor met o.a. 1211 van Märklin/Trix \*

**Autobuskroniek**, editie 01-2006, ISSN 1364-0436 \* KLM autobussen tussen 1945 en 1961 \* Aardgasbussen voor Haarlem en omstreken \* Redactioneel \* Boekbespreking \* Recordpoging met 93 rijdende bussen in Twente \* Bedrijfsberichten \* Busflitsen \* Lijnbuslijn \* Verenigingsnieuws \*

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

**Heden t/m 2 april 2006** Tentoonstelling "De Blauwe Tram terug in Voorschoten". Kijk ook op:

<http://www.blauwetram.nl/>

**11 en 12 maart 2006**: Modelbouwweekend in het Spoorwegmuseum te Utrecht. Zie [www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl).

**26 maart 2006**: De 750e excursie sinds de oprichting van de NVBS in 1931. Een stoomtrein met onder andere twee originele Rheingoldrijtuigen rijdt van Apeldoorn (ca. 10.45) via Dieren, Arnhem, Geldermalsen, Utrecht naar Apeldoorn (ca 18.00). Er zullen enkele fotostops plaatsvinden, maar de nadruk ligt op het gezellige samenzijn. Alleen NVBS-leden kunnen meerijsen. Zie [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

**6 en 7 mei 2006**: stoom in Friesland. Pendelritten met twee stoomlocs van de VSM in Sneek en omgeving. Heenreis vrijdag 5 mei. Verdere gegevens onbekend. Zie [www.stoominfriesland.nl](http://www.stoominfriesland.nl)

**13 mei 2006**: Concours d'Elégance op de Boulevard te Noordwijk.

**19 t/m 21 mei 2006**: Dordt in stoom. Kijk op:

<http://www.dordtinstoom.nl/>

**25 t/m 28 mei 2006**: Stoomtram-Vierdaagse bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Groot historisch thema-evenement rond de indienststelling van de in 1904 gebouwde stoomtramlocomotief HTM 8 *Ooievaar* bij het Museum. De gehele collectie stoomtrammaterieel en zes stoomlocomotieven, waaronder een speciale gast, komen in actie tussen Hoorn en Medemblik.

**27 mei 2006**: Stoomrit van Dülmen (D) naar Amsterdam. Tot Oberhausen met loc 01 1066, daarna achter loc 41 360 via Emmerich en Arnhem naar Amsterdam, en terug. Kijk op:

<http://www.westfalendampf.de/>

**11 juni 2006**: 75 jaar NVBS; tramritten in Amsterdam. Kijk op [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

**14 en 15 oktober 2006**: 75 jaar NVBS; Spoorritten in de driehoek Apeldoorn – Zutphen - Dieren (- Arnhem). Kijk op:

[www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

**27 t/m 29 oktober 2006**: Eurospoor 2006, Jaarbeurs Utrecht.

## R A I L - A G E N D A (BUITENLAND)

**7, 8 en 9 april 2006**: Nieuw "Rode Ster" evenement in Tsjechië. (zie ook bericht in onze vorige editie)

**20 mei 2006**: Jubileumviering 100 jaar Simplontunnel in Brig (CH)

**26 augustus 2006 t/m 10 september 2006**: Unieke reis naar Moldavië en Oekraïne per eigen trein. Meer info:

[www.oekraïneanders.nl](http://www.oekraïneanders.nl)

**3 september 2006**: Derde Stoomlocomotieven-feest op het goederenstation van Osnabrück (D).

*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 ?**

Door middel van deze service wordt u maandelijks via de email geïnformeerd over de verschijning van een nieuwe editie van HOV-RN op internet.

Kijk op [www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)