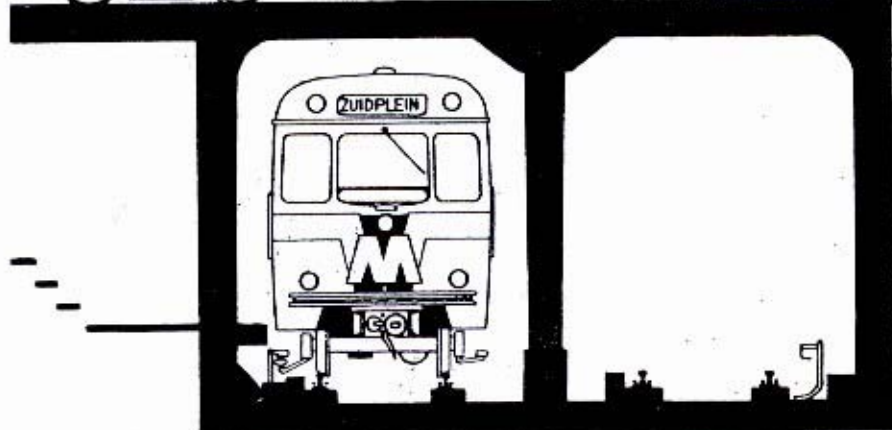
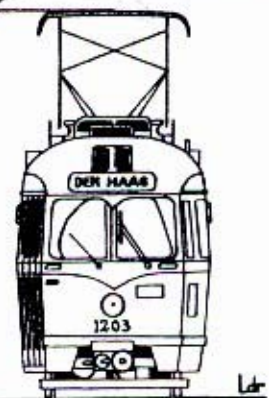
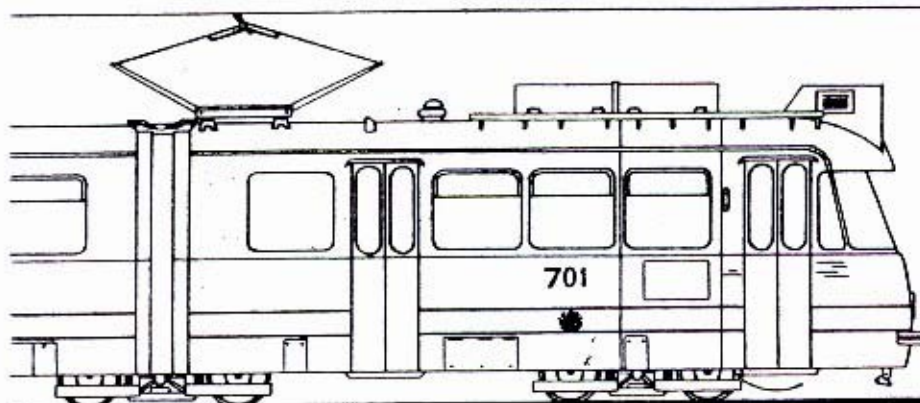
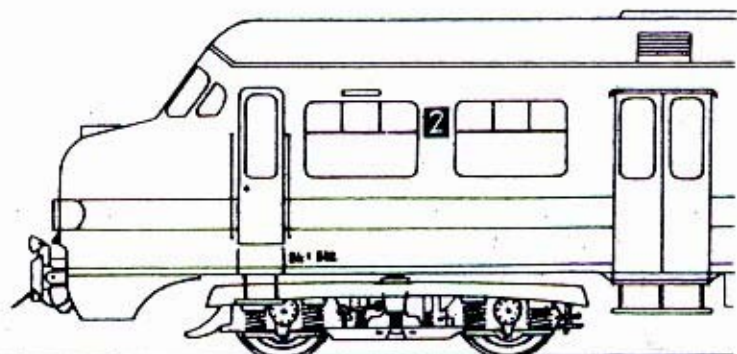


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e Jaargang, nr. 10 (551) Nov./Dec. 2004



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 10 (551)
NOV./DEC. 2004

Het Openbaar Vervoer / Railnieuws
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum & Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

internet: www.hov-rn.nl
email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Tramnieuws Amsterdam:
Chris Vonk

Tramnieuws Den Haag:
Kees Pronk,
Kees Verhulst

Tramnieuws Rotterdam:
Jan van Driel

Buitenlands stadsvervoer:
Bob Verwijk

Spoornieuws België, Frankrijk:
Sicco Dierdorp

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk :
Raymond Kiès

Spoornieuws Zwitserland:
Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:
Gerard de Gier
Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:
Karel Bocht
Chris Westerduin

Museumnieuws, agenda
Aad de Meij

Redactie secretaris:
Hans Verkerk

STAFMEDEWERKERS:

A.N. Baas, G. Bart,
F. Bergamin, P.B.A. Dijkman,
J.A. van der Jagt, J.P.G. Krom,
F.A. van Loevezijn, F.J. Rusch,
E.H.L. Salleveld, B.A. Schenk,
E. van Werkhoven.

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

verschijnt in 2004 tien keer.

Losse nummers € 1,25.

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

ISSN:1570-534X

Geachte lezer,

Dit is een kort afscheidswoord van mij, nu "Het openbaar Vervoer – Railnieuws" niet meer als gedrukt tijdschrift zal verschijnen. Jammer, want het ziet er goed uit en wordt veel gelezen.

Het uitgeven van het vroegere "Het Openbaar Vervoer" heb ik vanaf het begin op de voet gevolgd. Het was een plan van Cor van Mechelen en wijlen mijn echtgenoot Piet Kiers. Dit plan werd in juni 1958 voor het eerst uitgevoerd. De twee redacteurs wilden het nieuws betreffende het openbaar vervoer in Nederland en buitenland uitgebreid verzamelen en maandelijks publiceren. Ze begonnen met eenvoudige hulpmiddelen. Een gewone schrijfmachine, een met de hand te bedienen stencilmachine, stencils, tubes inkt, papier enz. Een paar correspondenten en helpers (waaronder familieleden) voor het bijeenvoegen en adresseren van het blad boden hun diensten aan. Zo ontstond een tijdschrift voor aanvankelijk enkele tientallen abonnees. De oplage, die we in de brievenbus stopte, paste in een boodschappenmandje.

Het aantal abonnees groeide spoedig. "Het Openbaar Vervoer" bleek een schot in de roos. Het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen had er echter bezwaar tegen. Het onderwerp was hún terrein. Bovendien vonden ze eventuele kritiek op het beleid van de diverse vervoerbedrijven niet gewenst. Het nieuwe tijdschrift bleef echter bestaan. De beide redacteurs zeiden niemand voor de voeten te lopen. Hun tijdschrift was een aanvulling op hetgeen reeds gepubliceerd werd. Na een paar jaar ontstond er toch vertrouwen en samenwerking.

Het produceren van het HOV was voor de makers altijd een tijdrovend werk. De manier om het te maken werd geleidelijk gemoderniseerd en het blad verscheen altijd op de afgesproken dag. Mocht het onverwacht een of twee dagen later zijn dan kwamen er vragen! Tientallen vrienden en belangstellenden hebben gedurende meer dan 40 jaar geholpen met nieuwsbrengen, vermenigvuldigen, vouwen, adresseren, bundelen, inpakken, naar het postkantoor brengen enz. Voor alle hulp wat dat betreft mede uit naam van Piet veel dank. Cor van Mechelen was na een jaar of tien wegens gezondheidsredenen gestopt met zijn werk voor HOV.

Na het 500^{ste} nummer stopte Piet Kiers met zijn blad. Het was mooi geweest. U weet hoe het verder ging. Na overleg met Aad de Meij, uitgever van Railnieuws, werd besloten HOV samen te voegen met Railnieuws. Aad de Meij had al jarenlang ervaring met zijn blad. Zo ontstond het tijdschrift dat u de laatste vijf jaar ontving. Gelukkig... Nu was toch nog niet alles voorbij! Er kwam weer een groep helpers. Ook aan hen veel dank. Een degelijk tijdschrift maken is goed maar het is veel werk. Ik sta achter de nieuwe aanpak en wens de makers veel succes.

Hetty Kiers - Cladder.

Van de redactie.....

De ontstaansgeschiedenis van het vroegere "Railnieuws" lijkt in veel opzichten op die van "Het Openbaar Vervoer". Tot aan de fusie, nu al weer 5 jaar geleden, leefden beide maandbladen vreedzaam naast elkaar.

Ondergetekende trad in 1972 toe tot de redactie en werd tevens penningmeester. Een fatsoenlijke administratie was er niet en de giro stond zwaar in de min. De giroafschriften zaten in een oude schoenendoos en aan de hand van de betalingen kon een lezerslijst worden samengesteld. Nadat iedereen was aangeschreven rolde langzaam weer wat geld binnen. Het aantal betalende lezers kwam uit op ca. 250, net voldoende om van de regeling "port betaald" gebruik te kunnen maken. De adresbandjes werden in het begin maandelijks met de hand geschreven, later kwam er een heuse adresseermachine, waarbij de adressen met behulp van aluminium adresplaatjes op de adresbandjes werden gestempeld.

Een forse toename van het aantal abonnees werd in de tweede helft van de 70'er jaren genoteerd na een kort artikeltje over Railnieuws in maandblad Railhobby. Dit was een tegenprestatie voor het feit dat Railnieuws als bijlage een reclamebrochure van het kort daarvoor opgerichte Railhobby had bijgevoegd. Tot de fusie met HOV bleef het aantal lezers van Railnieuws constant op 925 stuks. Na de fusie werden het er ruim 2000.

Thans ligt de laatste gedrukte versie van "Het Openbaar Vervoer – Railnieuws" voor u.

Enige tijd geleden kon u kennismaken met onze overwegingen, die ons de stap deden zetten naar een meer eigentijdse verschijningsvorm. Er kwamen veel reacties en suggesties. Sommige ervan konden wij goed gebruiken in de aanloop naar de definitieve digitale versie. Zo is er een oplossing in de maak voor diegenen, die vanaf nu op geen enkele wijze in het bezit kunnen komen van een geprint exemplaar van ons blad. Er kwamen ook vele verzoeken binnen, of een versie kon worden gemaakt met slechts één kolom per pagina. Ook aan dit verzoek is inmiddels voldaan. Niettemin blijven wij echter stellig van oordeel dat het blad beter uitgeprint kan worden en gelezen wordt vanuit de luie stoel. We zitten immers al genoeg achter het beeldscherm, maar die keuze is aan u...

Na het verschijnen van deze laatste gedrukte versie vervalt voor ons een groot aantal werkzaamheden. Alle medewerkers, die betrokken waren bij het totstandkomen van de gedrukte versie van ons blad, wil ik vanaf deze plaats - en in navolging van Hetty Kiers - enorm bedanken voor hun inzet in de afgelopen jaren.

Als eerbetoon aan de grondlegger(s) van "Het Openbaar Vervoer" is nog éénmaal een oude cover van het blad uit de jaren '70 van stal gehaald.

Een enthousiast redactieteam zal ook in de toekomst blijven zorgen voor een - naar wij hopen - leeswaardig nieuwsbulletin, dat nu dus niet meer door de post zal worden bezorgd, maar door de lezer van het internet zal moeten worden "geplukt".

Er is dus geen sprake van een afscheid; het is in feite een doorstart. Graag wijs ik u nogmaals op de mogelijkheid om maandelijks via de e-mail een geheugensteuntje te ontvangen als de nieuwe editie op het internet is verschenen. Kijk daarvoor op onze website www.hov-rn.nl en vul het vakje linksonder in.

Aad de Meij

Hallo Aad,

Terwijl ik bezig ben de laatste mutaties te verwerken realiseer ik me, dat ik hiermee tevens afscheid neem van 15 jaar betrokkenheid bij HOV-RN.

Zoals je misschien weet ben ik destijds, als (eenmalige) wanbetaler, medio augustus 1989, telefonisch door Piet benaderd met het verzoek om toch maar eens mijn abonnementsgeld te betalen. Omdat ik me best schuldig voelde omdat ik de man zo'n 7-8 maanden op (naar ik meen) f 12,00 had laten wachten en omdat hij al diverse malen in HOV een oproep had gedaan om iemand te vinden die hem per auto 1 x per maand met de postzakken naar het CS wilde brengen, begon mijn carrière als HOV medewerker. Spoedig daarna werd ik gerekruteerd als 'invaller' op een vergaaraavond en dat resulteerde al gauw in een vast 'vergaar' dienstverband 1 x per maand op de zaterdagavond. Uiteindelijkomdat ik een computer had, en Piet weer eens met de handen in het -dunner wordende- haar zat, ben ik gepromoveerd tot etikettenprinter. Een heel enkele keer, mocht ik zomaar, helemaal alleen, de postzaken naar het CS brengen! (Tja ja ik heb het ver geschopt!)

Ik heb mij, zeker in die beginjaren, verbaasd over de gedrevenheid van Piet, Hetty en hun medewerkers. Maar evenzo heb ik met lichte verwondering kennis genomen van het amateurisme (bijna antipathie) op het gebied van de nieuwe media, hulpmiddelen, tekstverwerking, dtp en dergelijke. Daarnaast heb ik met de nodige binnenpret op de vergaaraavonden de strijd aan de zijlijn meegemaakt tussen de verschillende belangstellingswerelden van tram, trein, bus, bedrijven, dienstregelingen en routes. Zeker voor iemand als ik, die eigenlijk geen specifieke voorkeur heeft, maar vooral belangstelling heeft voor wat nu in de Regio Amsterdam (ik blijf tenslotte Amsterdamer) maar ook in de rest van Nederland rijdt, vliegt, vaart, botst, ontspoord gereviseerd, afgeleverd, gesloopt wordt of neerstort was het een bijzondere ervaring te merken dat er zo'n diversiteit binnen de OV-hobby bestaat. Bij de strijd om het gelijk om een cijfertje, afleveringsdatum, routewijziging, het eerste nieuwtje enz. enz. ging het er soms heftig aan toe.

Ik dacht altijd dat er in mijn beroepsgroep, het onderwijs, heel veel eigenwijze mensen zaten, maar de OV-hobbyisten steken ze op alle fronten de loef af!

Enfin het verloop ken je Het Openbaar Vervoer en Railnieuws werden HOV-RN en langzamerhand nam de directe betrokkenheid ook wat af. En nu, november 2004, gaat dan de laatste HOV-RN 'oude stijl' de deur uit, waarbij mijn taakje vervalt en ook dat laatste stukje bijdrage aan een kleurrijke uitgave (hoewel hij op de kافت na in zwart-wit was).

Ik heb het al die jaren (soms met een klein dipje) met heel veel plezier gedaan in de wetenschap dat ik een klein schakeltje was, in dat hele grote raderwerk dat, voor heel veel mensen (die geen flauwe notie hebben van al het werk dat wordt verzet voor één uitgave HOV-RN) de maandelijkse vertrouwde actuele portie OV-nieuws op de deurmat deed ploffen.

Toch voelt het best een beetje 'leeg', niet dat ik nu in een zwart gat val, maar toch er zijn zo van die 'zekerheden' in het leven en mijn bijdrage voor het blad was daar één van. Enfin....., geen sentiment....., 'life goes on!'

Ik wil je bedanken voor de prettige samenwerking en het vertrouwen de afgelopen jaren. Ik wil je ook complimenteren voor de fantastische wijze waarop jij destijds HOV-RN tot één blad hebt gesmeed en ook de neuzen van alle medewerkers dezelfde kant op kreeg. Je doorzettingsvermogen, tact en zorgvuldigheid, hebben er zorg voor gedragen, dat HOV-RN een begrip is geworden/gebleven. Ik vind dat een topprestatie (vooral gezien in het licht van de eigengereidheid van de gemiddelde OV-fan). Daarnaast heb je het blad ook nog een eigen herkenbaar 'smoel' gegeven waarbij je niet over een nacht ijs bent gegaan maar vooral veel input/feedback wilde.

Ik heb alle begrip voor je argumenten om de streep te trekken onder de huidige uitvoering van HOV-RN. Ik wens je heel veel succes met de digitale versie.

Aad nogmaals bedankt! Het was het waard!

Gertjan Bart ("Etiketten-printer")

A M S T E R D A M

Panden langs N/Z-lijn verzakken

Door de aanleg van de Noord-Zuidlijn is een aantal huizen op de Vijzelgracht ernstig verzakt: zo'n 2,5 cm. De verschuivingen waren zo hevig dat werd besloten de bouw van station Vijzelgracht stil te leggen. Vermoedelijk was een lekke damwand, waardoor het grondwater onder de huizen wegloopt, de oorzaak van de verzakkingen. De bouwput is in allerijl onder water gezet om verdere verzakkingen te voorkomen.

Een verzakking van 2,5 centimeter bij een pand betekent groot alarm. Dit soort verzakkingen kunnen leiden tot vervormingen van de huizen. Doordat er water in de bouwput van het toekomstige Station Vijzelgracht is gepompt is het lek in de damwand voorlopig afgedicht. Daardoor is het verzakken van de woningen ook gestopt. Hoe het lek heeft kunnen ontstaan is niet helemaal duidelijk. Waarschijnlijk is bij het bouwen van de ingang van het station Vijzelgracht een voorwerp in de grond geraakt. Om het probleem definitief te verhelpen wordt in het lek beton gestort. En dat betekent een vertraging van ten minste enkele weken. Hoe groot de financiële schade is, is nog onduidelijk.



(Uit de Haagsche Courant, tekening Paul Kusters)

Het lek in de damwand van de NoordZuidlijn aan de Vijzelgracht is begin november definitief met waterglas, een soort gel, gedicht. Ook is er onder water een dwarsverbinding tussen de wanden van de bouwput aangebracht. Dit om verdere lekkage en verzakking van de huizen te voorkomen. Het water wordt uit de bouwput gepompt.

Weer tegenvaller Noord/Zuidlijn

De gemeente kan de grond, die vrijkomt bij het graven van de Noord/Zuidlijn, niet kwijt. Het plan om de grond te dumpen in de Noorder IJ-plas, is afgewezen. Alleen tegen extra kosten à raison van €9 miljoen, is de grond elders op te slaan.

Snelle catamaran naar Zaandam ?

Verkeerswethouder van der Horst heeft een plan gepresenteerd om met een snelle catamaran Amsterdam en Zaandam met elkaar te verbinden. De boot kan bovendien als goedkoper alternatief het Javapontje en het Distelwegveer vervangen. De snelle jongen zou in 24 minuten een rondje kunnen maken over de Zaan en het IJ en daarbij ondermeer het CS, Java-eiland, Amsterdam Noord, Zaandam en Amsterdam West kunnen aandoen. (Vracht)-auto's, die nu nog van het Distelwegveer gebruik maken, kunnen niet mee met de catamaran en moeten volgens van der Horst maar omrijden naar een brug of tunnel.

Ook lege taxi's op trambanen

Lege taxi's mogen voortaan ook gebruik gaan maken van tram- en busbanen in Amsterdam. Voorheen mochten alleen taxi's mét passagiers op de banen rijden. De regeling voor het rijden van taxi's op tram- en busbanen werd op 1 februari ingevoerd. Onderzoek heeft uitgewezen dat trams en bussen in Amsterdam weinig hinder ondervinden van de regeling. Daarom hoeven volgens de gemeente lege taxi's ook niet geweerd worden op de weg. Taxichauffeurs mogen alleen gebruik maken van banen die zijn gemarkeerd met 'lijnbus'.

Fietsen mee in de IJtram

Als volgend jaar de IJtram in dienst komt, mogen er van de gemeente twee fietsen per tram mee. Het betreft een proef van een jaar. Een eerder aangekondigd veiligheidsonderzoek door een gedragspsycholoog is op grond van de hoge kosten afgeblazen. Er bestaan vooral vragen over het gedrag van de passagiers als de tram in de tunnel ontruimd moet worden. Veel plek is er niet in de Combino: met twee fietsen aan boord is er geen plaats meer voor een kinderwagen of een rollator.

Combino piept minder

GVB en Siemens lijken een doorbraak te hebben gevonden in de aanpak van de geluidsproductie van de Combino. Naast het smeren van de rails zorgt een nieuw type geluiddemper voor een aanzienlijke vermindering van het piepen in bochten. Na eerdere proefnemingen met type dempers waarvan het effect tegenviel, is onlangs een proef met een nieuw type zeer succesvol verlopen. Een tram uitgerust met deze dempers piepte aanzienlijk minder. GVB en Siemens hebben besloten zo spoedig mogelijk alle trams uit te rusten met deze dempers. De verwachting is dat tegen de zomer van 2005 alle trams zijn voorzien van deze geluiddempers.

Ook naar het bonkend geluid van de wielen op de rails is onderzoek gedaan. De oorzaak van dit geluid zou te maken hebben met oneffenheden aan de wielen. De oneffenheden worden in de komende tijd in een versneld tempo ongedaan gemaakt.

Combino schokt te veel

Er zijn problemen met de vering van de Combino's. Een onderzoek van een ARBO-deskundige bracht aan het licht dat met name de conducteur te veel schokken moet verwerken tijdens de rit. Gevolgen zijn rug- en nekklachten. Volgens de vakbond regent het klachten over de nieuwe tram en is er een stijging in het ziekteverzuim. De klachten worden veroorzaakt door de slechte vering van de tram en het stugge onderstel, waardoor met name het achterstel hevig schokt. Bovendien zit de conducteur schuin en dat geeft een extra belasting. Het GVB laat weten geen verband te zien tussen het hoge ziekteverzuim van de conducteurs en het rijgedrag van de Combino. Volgens het GVB is er al veel verbeterd aan het schokken van de tram.

Nog geen overeenstemming tussen het GVB en Siemens

De constructie van de Combino moet worden verbeterd. De huidige constructie is onvoldoende sterk om dertig jaar probleemloos mee te kunnen. Fabrikant Siemens heeft vastgesteld dat op een aantal punten in de tram grotere krachten werken dan aanvankelijk was aangenomen.

Over voorstellen voor verbeteringen aan de tramconstructie die Siemens aan het GVB heeft voorgelegd is nog geen volledige overeenstemming tussen beide partijen. Het GVB wil meer technische onderbouwing van de voorgestelde maatregelen.

Siemens heeft ook aan het GVB laten weten dat de 'kritische grens' waarbij de Combinotrams geïnspecteerd moeten worden op haarscheurtjes opgetrokken kan worden van 120.000 naar 195.000 kilometer. Onafhankelijke deskundigen die het GVB raadpleegt hebben deze maatregel goedgekeurd. Door de maatregel is de kans dat op korte termijn trams na controle in de remise moeten blijven weer kleiner. Op mogelijke scheurvorming in de bodemplaten worden de Combino's vanaf 85.000 kilometer regelmatig gecontroleerd. Tot dusver hebben drie Combinotrams hiervoor een reparatie ondergaan.

In augustus constateerde Siemens bij een controle ook scheurvorming in de bodemplaten van enkele Combino's. Deze schade blijkt op te treden bij trams die meer dan 85.000 kilometer hebben gereden. In de meeste gevallen kunnen de trams zonder ingrijpen veilig door

blijven rijden. Enkele Combino's zijn gerepareerd. Dit gebeurt door versterking van de bodemplaten aan te brengen. De Combino's worden één keer in de vijf weken op schade of schadeverloop gecontroleerd, gelijktijdig met het regulier onderhoud. Siemens werkt aan twee soorten aanpassingen om de levensduur van de Combino veilig te stellen: het verlagen van de krachten op de tram en het versterken van de constructie. Het verlagen van de krachten gebeurt door meer flexibiliteit te brengen tussen de afzonderlijke tramdelen en tussen de wielstellen en de carrosserie. De aanpassingen om de krachten te verlagen - waardoor ook het rijcomfort voor zowel reizigers als GVB-personeel zal verbeteren - worden door Siemens voor een deel op dit moment bij alle 140 trams in de werkplaats in Diemen uitgevoerd. In een later stadium - tegelijkertijd met de constructieversterking - worden de aanpassingen van wielstellen en carrosserie uitgevoerd. Hiervoor gaan alle trams terug naar de fabriek in Duitsland.

Naast de beoordeling van de kwaliteit van de technische oplossingen zijn GVB en Siemens nog in overleg over de hoeveelheid trams die tegelijkertijd naar Duitsland kunnen. Beschikbaarheid van voldoende trams voor een probleemloze uitvoering van de dienstregeling is een absolute vereiste van het GVB. Toen de scheurvorming manifest werd heeft GVB besloten de laatste 15 nog niet afgeleverde trams niet af te nemen tot het probleem is opgelost. Om ruimte te maken voor de in Diemen uitgevoerde modificatieprogramma's hebben GVB en Siemens een overeenkomst gesloten waarin Siemens deze trams voorlopig gratis ter beschikking stelt als vervangende capaciteit.

Aanpassingen Combino gepresenteerd

Tijdens een werkbezoek van de gemeenteraad op 27/10 aan de werkplaats van het GVB in Diemen presenteerde Siemens de hiervoor omschreven aanpassingen voor de Combino. De fabrikant denkt door het aanbrengen van verstevigingen alsnog de beloofde levensduur van 30 jaar te garanderen.

Volgens Duitse experts, die al jaren ervaring hebben met de Combino-problemen, zijn dit slechts lapmiddelen. Er is geen oplossing, omdat er fouten zitten in het ontwerp van de tram. Bij de gemeenteraadsleden groeit de twijfel of de oplossingen die Siemens voorstelt wel adequaat zijn. In het Duitse Freiburg rijden op dit moment Combino's met de aanpassingen die nu aan Amsterdam worden voorgesteld en die hebben niet het gewenste resultaat. De raadsleden eisen nu garanties voor de levensduur van de trams en vrezen een miskoop te hebben gedaan.

Materieel tram

Blokkendozen: Na herstel van aanrijding/ontsporingsschade kwam de 803 op 14/10 weer in dienst.

Lagevloertrams: De 917 ging na de midlifebeurt op 11/10 in de nieuwe kleuren naar de Havenstraat, raakte echter onderweg defect en stond daarna nog buiten dienst tot 15/10

Op 04/10 ging de 901 in revisie, op 04/11 gevolgd door de 902.

In de nieuwe kleuren rijden inmiddels:

11G: 902,905,906,907,912,913,914,916,917,918,919,920

12G: 817,818,819,820,834,840

Combino's:

De remiseverdeling van de Combino's is thans als volgt:

Havenstraat : 2001 t/m 2090, 2092 t/m 2098, 2201 t/m 2204

Lekstraat : 2099 t/m 2147

De 2002 werd op 08/10 bij een aanrijding op de Overtoom door een langs de baan staande trekker met oplegger van voor tot achter (aan de instapzijde) opengereten. De wagen ging naar de HWR voor herstel.

ROTTERDAM

Carnisselandelijk geopend

Op maandag 25 oktober 2004 werd gestart met de passagiersdienst op lijn 25. Om 5.42 uur vertrok mr. 2023 als eerste tram vanuit Carnisselande naar Rotterdam C.S. De eerste lijn 25 ging met negen passagiers over de Erasmusbrug en om 6.08 uur bereikten de laatste drie reizigers het Centraal Station. Op woensdag 3 november 2004 volgde de officiële opening. Deze begon in de passagiers-tunnel op het Wilhelminaplein om 12.55 uur met een optreden van een zeventig koppig koor en toespraken van burgemeester Opstelten en directeur Strategische Projecten RET Dhr. C. de Graaff. Hierna maakten de genodigden met drie Citadis-rijtuigen, mr. 2041, 2003 en 2005, een rit over de nieuwe lijn. Bij aankomst op het eindpunt Middeldijkerplein in Barendrecht, was er in sporthal Waterpoort opnieuw een muzikaal programma en spraken de burgemeester van Barendrecht, Van de Wouw en de wethouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio S. Hulman. Hierna volgde de officiële handeling die bestond uit het knopen van vier linten door de heren Opstelten, Van de Wouw, Hulman en De Graaff. Hierna werd de opening afgesloten met een vuurwerk van linten.

Lijn 4

Door de routewijziging van lijn 4 zijn winkeliers van de Nieuwe Binnenweg een flink stuk omzet kwijtgeraakt. Dit is gebleken uit een onderzoek van de ondernemersvereniging, waaraan 55 winkeliers meededen. Op het gedeelte tussen de Lage Erfbrug en het Heemraadsplein, dat geheel verstoken is van openbaar vervoer, wordt er gemiddeld een omzetverlies van 36,5 procent geleden. Eén van de ondervraagde winkeliers meldde zelfs een achteruitgang van 80 procent. Op het gedeelte van de Nieuwe Binnenweg tussen de 's-Gravendijkwal en het Heemraadsplein lijden de winkels een verlies van 26,6 procent. Op dit gedeelte van de Nieuwe Binnenweg wordt slechts in één richting gereden, omdat lijn 4 in de richting Heemraadsplein nu via de Mathenesserlaan rijdt. Ook winkeliers tussen Mathenesserlaan en Oude Binnenweg melden kleinere omzetten. Aan de andere zijde van de Lage Erfbrug klagen met name de markt-kooplui op het Grote Visserijplein. Vorige maand hebben ondernemers van de Nieuwe Binnenweg en omwonenden tijdens een gesprek met wethouder Hulman, 2500 handtekeningen tegen de routewijziging van lijn 4 aangeboden. Men wil zo snel als mogelijk lijn 4 terug op de oude route. Heel snel zal dit overigens niet mogelijk zijn, omdat binnenkort de Lage Erfbrug wordt vervangen door een nieuwe brug. Wel is hierbij bekend dat de tramrails gehandhaafd zullen blijven. Sinds de inkorting van lijn 4 is het vervoer op het traject Eendrachtsplein – Schiedamseweg danig teruggelopen, waar er vroeger uitstekend bezette trams reden. Passagiers in de richting Marconiplein worden door de RET geadviseerd in tegenovergestelde richting naar het Eendrachtsplein te reizen en daar de metro te pakken, maar daar maken slechts weinigen gebruik van, terwijl men ook niet gaat lopen naar metrostation Coolhaven omdat men dit station eng en gevaarlijk vindt. Het gevolg is dat de bezuiniging nog meer verlies betekent.

Opvallend is dat winkeliers op de Groene Hilledijk enige tijd geleden geen tram wilden door de straat en die na veel protest ook niet kregen, terwijl winkeliers van de Nieuwe Binnenweg de wethouder bijna smeken om terugkeer van de tram. Het kan verkeren!

Exploitatie

Vanaf 25/10 rijdt lijn 20 tot 20.00 uur en op vrijdag tot 21.00 uur. Op zondagen ging lijn 20 na 21.00 uur rijden. Reizigers met bestemming Lombardijen kunnen gebruik maken van lijn 2. Er zijn overstapmogelijkheden op de Randweg en bij metrostation Maashaven. De

halte op de 2^e Rosestraat is komen te vervallen, richting C.S. kan men bij het Varkenoordse viaduct lijn 23 nemen en richting IJsselmonde/Carnisselande kan men op de Beijerlandse laan overstappen op lijn 25. Vanaf 1 november rijdt lijn 5 met Citadis-rijtuigen vanuit remise Hilledijk. Lijn 2 rijdt met 700-en, maar deze kan men ook tegenkomen op de lijnen 5, 20, 23 en 25. Lijn 4 wordt nu nog als enige lijn gereden vanuit remise Hilleegersberg. Deze lijn wordt nu voornamelijk gereden met 700-en. Op 13/11 was de intocht van St. Nicolaas en reed lijn 4 in de richting Molenlaan een omleiding via de Mathenesserlaan, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, West-Kruiskade, eigen route.

Bij de bus zijn diverse wijzigingen per 23 augustus 2004 niet goed uitgekapt. Per 10 januari 2005 gaan in verband hiermee de volgende wijzigingen in: Op Rotterdam Zuid (Charlois/Pendrecht) is het vervoersaanbod verkeerd ingeschat. Lijn 47 is matig bezet, terwijl lijn 68 is overbelast. Dit geldt in de avonduren ook voor lijn 66. Er komt nu een nieuwe lijn 67 Zuidplein-Pendrecht (Krabbendijkestraat). Deze lijn rijdt ook 's-avonds en op zondagochtend (in tegenstelling tot de huidige lijn 47 in Pendrecht). De frequentie van lijn 68 wordt verlaagd omdat de nieuwe lijn 67 een deel van het vervoer tussen Zuidplein en Pendrecht overneemt. Lijn 47 vervalt in Pendrecht/Zuidwijk en Lombardijen en wordt ingekort tot de route Keizerswaard-Kralingse Zoom en 's-avonds beperkt tot een uurdienst. Buslijn 76 (Keizerswaard-Charlois) wordt gesplitst in een lijn 76 (Keizerswaard-Zuidplein) en lijn 73 (Zuidplein-Charlois). In IJsselmonde wordt lijn 70 (Zuidplein-Clara Ziekenhuis) verlengd naar de Keizerswaard, in principe tot circa 20.00 uur. Dit is enerzijds een alternatief voor de inkorting van lijn 47 en anderzijds wordt de rechtstreekse verbinding tussen Keizerswaard en Clara hersteld. Bovendien wordt een groter deel van IJsselmonde door lijn 70 rechtstreeks met het Clara verbonden. In Feijenoord/Katendrecht wordt lijn 66 ingekort tot Zuidplein-Feijenoord (Entrepot) waarbij in Feijenoord een lusroute in één richting wordt gereden. Katendrecht wordt bediend door de gedeeltelijke terugkeer van lijn 77 op de route Zuidplein-Katendrecht. Lijn 66 wordt hiermee ontlast. Op de Rechter Maasoever wordt lijn 44 verlegd via de Bentincklaan en Diergaardetunnel. Tussen het C.S. en Blijdorp is lijn 49 in de ochtendspits te vol en deze wordt gesplitst in lijn 49 tussen het Sint Franciscus Gasthuis en C.S. en een lijn 48 tussen C.S. en Station Zuid/Clara, in principe via Coolsingel/Blaak in plaats van het Pompenburg/Goudsesingel. Hierdoor wordt de wijk Feijenoord verbonden met het stadscentrum na inkorting van lijn 66. Voor wat betreft de wijk Blijdorp kan men stellen dat de opheffing van lijn 3 toch niet zo handig is geweest.

Materieel

Aflevering Citadis: 12/10 2058, 28/10 2059. Begin november was de 2060 nog niet afgeleverd, terwijl de 2001 nog niet was teruggekeerd uit Frankrijk. Proefrijtuig 2050 reed, met zandzakken als ballast, begin november diverse ritten.

In de C.W. sinds oktober metrorijtuig 5336 met aanrijdingschade. Loc 6102 die al enige jaren op de C.W. buiten dienst stond, werd binnengenomen voor een grote revisie.

In dienst op 8/10 mr. 712 en na herstel schade op 15/10 de 720. Mr. 2008 werd overgebracht naar remise Hilledijk. In de CW werd op 25/9 binnengenomen met aanrijdingschade mr. 740. Begin november was deze in de schilderswerkplaats. De wagen wordt geel geschilderd en niet in wit/groen zoals tot nu toe gebruikelijk. In de CW nog de 727, 2011 en 2013.

Museumrijtuig 327 is zo goed als gereed, terwijl van aanhangrijtuig 1042 de beplating is verwijderd.

Op 4/11 werden de 806, 807, 809, 812, 813, 814, 817, 819, 823, 826 en het instructierijtuig 1629 buiten dienst gesteld in remise Hilleegersberg. Ook de 810 en 811 werden hier naar toe gebracht. Alleen de 821 bleef achter in remise Kralingen. Per 8/11 werden de 808, 815, 816, 818, 820, 822, 824 en 825 van de lage 800-en nog in de dienst gesignaleerd.

Nieuws per datum

10/10/04: 21.50 – 23.10 uur, 5-719 aanrijding met motorrijder op de Scheepstimmermanslaan. Op het eindpunt Willemsplein stond hierdoor een tweede rijtuig gestremd. Omdat er geen reserves waren kon lijn 5 nog met slechts één wagen worden gereden. Vanaf de Eendrachtsweg reed deze via Westzeedijk en Droogleeveer Fortuynplein v.v.

12/10/04: 6.00 – 13.00 uur, op het Sandelingplein verspeelde mr. 2024 tijdens het proefrijden van de dienstregeling van lijn 25 zijn beugel. Twee andere wagens werden ook gestremd. Bij het uit de weg loodsen van het materieel werd vervolgens opnieuw een beugel verspeeld. De oorzaak bleek een verzakte bovenleidingmast te zijn. Na een noodreparatie kon de dienstregeling weer worden gestart.

12/10/04: 16.00 – 17.10 uur, 7-817 meldde een draadbreek op de Oudedijk. Lijn 7 omgeleid via de Oostzeedijk.

12/10/04: 18.10 – 19.15 uur, 5-826 tijdens het inrukken in de Hillegondastraat gederailleerd met het achterste truckstel.

22/10/04: 10.20 – 11.10 uur, 5-721 reed op het Kastanjeplein achterop 5-715. Deze laatste had een noodremming moeten maken voor een plotseling afslaande fietser. Beide rijtuigen liepen hierbij schade op. Momenteel worden deze hersteld in remise Hilleegersberg.

08/11/04: 18.20 – 22.10 uur, op de metrokruising Pres. Rooseveltweg een zware aanrijding tussen een truck met oplegger uit Macedonië en metrorijtuig 5230. Chauffeur en metrobestuurder kwamen met de schrik vrij en ook bij de passagiers vielen er geen gewonden. De vrachtwagen moest worden weggetakeld en de metro moest worden weggeduwd. Tussen Station Alexander, Binnenhof en Hesseplaats was geen metroverkeer mogelijk. De metroporen op de Hilledijk richting de Erasmuslijn zijn inmiddels verwijderd.

D E N – H A A G

HTM koopt 19 trams

De HTM heeft in Marseille 19 oude PCC trams gekocht. Ze zijn niet aangeschaft om in Den Haag te rijden maar gekocht om de trucks. De trucks van deze PCC's zijn namelijk identiek aan de trucks, die nu onder een aantal GTL's zit. In sommige GTL-trucks zouden haarscheurtjes zitten. Mogelijk is er een deal gesloten met het trambedrijf van Marseille om de oude trams hier te slopen. De HTM heeft veel ervaring met het verwijderen van asbest. Na het verwijderen van het asbest volgt sloop en de trucks blijven dan bij de HTM. Een tweetal PCC's uit Marseille moet behouden blijven voor museumdoeleinden. Zodra er meer bekend is over deze aankoop komen we hierop terug.

De Haagse tramtunnel

Op 16 oktober was het dan eindelijk zover. Het door vele tegenslagen geplaagde project werd eindelijk in gebruik genomen. De dagen ervoor werd er koortsachtig gewerkt om alles zo mooi mogelijk te maken. Obstakels werden verwijderd en in rap tempo werd ontbrekend plaveisel gelegd. Een beveiligingsbedrijf werd ingeschakeld om de eerste dagen alles in goede banen te leiden. In de vroege uren van 16 oktober reden de laatste diensttrams van de lijnen 2, 3 en 6 door de Grote Marktstraat. Dit waren respectievelijk de 3100 op lijn 2, de 3037 op lijn 3 en de 3059 op lijn 6. Een paar uur later, vanaf aanvang dienst tot de opening van de tramtunnel, reden deze lijnen om via de Grote Kerk en de Gravenstraat. De tramtunnel zelf werd tussen 10:00 en 10:30 uur officieel geopend door burgemeester Deetman, minister Peijs en wethouder Bruins. De 3090, een paar dagen ervoor beplakt als thematram van het Souterrain, reed in de tunnel door een spandoek heen. Voor de nummerfreaks sommen wij nu even de nummers op van de trams die als laatste bovenlangs gingen en als eerste de tunnel in reden met passagiers. De laatste dienstwagens vanaf CS naar Kalvermarkt waren de 3092/3, 3060/6 en 3067/2. De laatste dienstwagens vanaf Kalvermarkt naar CS waren de 3053/2, 3073/6 en 3081/3. De eerste dienstwagen vanaf CS de tunnel in waren de 3076/2, 3097/3 en 3069/6. De eerste dienstwagens uit de tunnel richting CS waren de 3075/2, 3055/3 en 3084/6. (Met dank aan dhr. W. Leebeek uit Zwolle). De belangstelling voor de tramtunnel was enorm. Uit het hele land waren mensen naar

Den Haag gekomen en ook de nationale pers was uitvoerig aanwezig. De eerste dienstwagen, die vanaf de Prinsegracht de tunnel in reed (3075), was stampvol. Op de perrons in de tunnel kon je over de hoofden lopen. Alle bus- en tramlijnen van de HTM waren op de openingsdag gratis en daar maakte het publiek goed gebruik van.

100 jaar elektrische tram

Behalve de opening van de tramtunnel werd op 16 oktober ook stil gestaan bij het feit dat het 100 jaar geleden was dat de elektrische beugeltram in Den Haag zijn intrede deed. Hoogtepunt van deze viering was een tramoptocht van historische en huidige trams door Den Haag. Vanuit het HOVM rukten tussen 12:00u en 12:30u de volgende trams uit richting Lange Vijverberg: 164, 265+505+614, 57+118, H41, 810+769, 2+14, 826+H25, 215+780, 1022, 1101, 1165, 1210, 1304+2101, 1302, 1315 en 1139. Aangekomen op de Lange Vijverberg (spoor richting CS) sloten deze trams aan achter jubileumtram 3061 en de tweeramer 2 die door een Unimog op deze plek was gezet. Helaas waren niet alle museumtrams aanwezig, maar dat viel niet echt op omdat er genoeg variatie was. Ook PCC 1139, weer terug op Haagse bodem, reed mee in de optocht. Na het startschot van burgemeester Deetman zette de stoet zich in beweging. De route was als volgt: Koekamp, Centraal Station, Schedeldoekshaven, Kalvermarkt, Hofweg, Buitenhof, Grote Kerk, Vondelstraat, Zoutmanstraat, Laan van Meerdervoort en verder via de route van lijn 17 naar het Statenkwartier. Vervolgens naar het Congresgebouw waar de hele stoet een klein half uur pauzeerde. Na deze kort pauze ging de stoet via de Scheveningseweg, Javastraat, Plein 1813 en de Parkstraat weer terug naar de Lange Vijverberg waar de stoet werd ontbonden. Vanaf de Lange Vijverberg werd ingerukt naar het museum. Bij wijze van laatste groet reden alle trams nog een keer door de Grote Marktstraat. De laatste tram die op eigen kracht door de Grote Marktstraat reed was de 1139. De tweeramer volgde even later ook. Voor de vestiging van V&D werd deze tram losgekoppeld zodat deze "alleen" gefotografeerd kon worden. Fotoverslagen van deze optocht en eerdere Haagse optochten zijn te zien op <http://www.xs4all.nl/~rweterin/optocht/index.htm>

Centraal Station

In en om het Haagse Centraal station zijn de werkzaamheden om de komst van Randstadrail te realiseren nu echt van start gegaan. In de hal zullen de winkeltjes bij de perrons verdwijnen, evenals de muur erboven. De reiziger zal in 2006 vanuit de stationshal ook het tramplatform kunnen zien. De reiziger zal dan in één oogopslag kunnen zien waar hij heen moet en hoe hij er moet komen. De afgelopen maanden is aan de buitenkant de parkeergarage aan de Anna van Buerenstraat al gedeeltelijk gesloopt. De tramsporen vanaf het tramplatform gaan over tijdelijke sporen in een grote boog richting Ternoet. De huidige situatie heeft veel weg van een houten achtbaan. Bij CS laag is het halteperron richting Scheveningen verlengd met betonnen delen en er staan al hekken die laten zien dat er binnenkort verbouwd zal gaan worden.

Spoorwerkzaamheden Monsterestraat

De reconstructie van de sporen op de kruising Loosduinseweg / Monsterestraat zijn bijna afgerond. De bogen vanaf de sporen van lijn 2 op de Loosduinseweg naar de sporen van lijn 11 in de Monsterestraat hebben op de plek waar ze lijn 11 bereiken een stukje strengelspoor om vervolgens met een flauwe slinger het spoor van lijn 11 te bereiken.

In de eerste week van november werden ook de sporen in de richting van de Uytendagestraat gedeeltelijk vernieuwd en aangepast voor de komst van Randstadrail.

In het spoor richting Hollands Spoor werd een inrij-wissel gelegd en even verderop een kruisstuk. Het opstelspoor krijgt een kopeindpunt en heeft ruimte voor 2 gekoppelde Randstadrail voertuigen. Tussen de sporen van lijn 11 en het opstelspoor komt een verhoogd looppad voor de bestuurder. Via het kruisstuk bereikt de tram weer het spoor van lijn 11 richting Loosduinseweg. Het opstelspoor is nodig om spitsuurdiensten te kunnen rijden op Randstadrail lijn 6 richting Oosterheem in Zoetermeer.

Proefbaanvak maakt herrie

In ons vorige nummer schreven we over het proefbaanvak in de Edisonstraat. ERIA staat voor 'Embedded Rail In Asphalt' (zie HOVN/RN blz.240). Naar nu blijkt hebben enkele bewoners in de Edisonstraat sinds de komst van het proefbaanvak twee keer zoveel herrie te verwerken gekregen. Waarschijnlijk ligt het probleem bij het niet goed aan elkaar gelast zijn van de nieuwe aan de oude sporen. Volgens enkele bewoners heeft het ook te maken met de gaten die in het wegdek zijn gemaakt voor het leggen van de overloopwissels. Deze zouden niet goed zijn hersteld. Een en ander is nu in onderzoek bij de HTM en de gemeente.

Overigens schreven we in een vorig nummer dat de opleg- over overloopwissels, die tijdens de spoorwerkzaamheden in de Edisonstraat aanwezig waren, voor het eerst in Den Haag werden toegepast. Dat is echter niet het geval. Tot de jaren vijftig heeft de HTM ook al dergelijke wissels gebruikt bij diverse spoorwerkzaamheden.

Senioren dag

Op 20 oktober was er voor de gepensioneerde HTM werknemers weer de jaarlijkse senioren dag. Na een bijeenkomst in het Nederlands Congres Centrum werd een rondrit gemaakt met een aantal museumtrams. Behalve de PCC's 1022 en 1101 reed ook het buitenlijnstel 57+118 een rondrit. De dag werd afgesloten met een rit door de tramtunnel. Omdat museumtrams niet in de tunnel mogen rijden was er voor dit doel een aantal GTL's gereserveerd.

Einde HOVM seizoen

Op zondag 31 oktober werd het rijseizoen van het HOVM afgesloten. Mede door een actie van het Haagse huis-aan-huis blad 'De Posthoorn' werd deze dag druk bezocht. Er reden veel museumtrams die goed gevuld waren met passagiers. Op deze dag waren de 57, 215+789, 1101, 1165 en de 1210 actief. Het museum is weer open vanaf 3 april 2005.

Remise Zichtenburg

Op vrijdag 12 november werd de eerste paal geslagen door dhr B.J. Bruins voor de nieuwbouw op het terrein van remise Zichtenburg aan de Meppelweg. Deze nieuwbouw is noodzakelijk voor de komst van de nieuwe voertuigen voor RandstadRail. De nieuwbouw en uitbreiding zullen in totaal 8 nieuwe sporen betreffen, waarop 25 RandstadRail-voertuigen worden gestald. De overige 25 RandstadRail-voertuigen worden gestald in Leidschendam en mogelijk in Zoetermeer. Naar verwachting duurt de nieuwbouw tot juli 2005. Qua uiterlijk wordt de nieuwbouw vergelijkbaar met de bestaande bouw. Vanaf april 2005 is remise Zichtenburg voor een deel niet meer toegankelijk en wordt er in- en uitgerukt aan de achterzijde. Zoals al vermeld is ons vorige nummer zal ook lijn 6 rond dit tijdstip worden ingekort tot het Castricumplein.

Lijnnummers

Half december gaat de nieuwe jaardienst in. Zoals het er nu naar uitziet gaat bij wijze van proef het lijnnummer 4 verdwijnen als buslijn. Omdat de HTM in de toekomst lijnnummers tot en met 20 wil reserveren voor tramlijnen is het de bedoeling dat buslijn 4 vanaf de nieuwe jaardienst omgenummerd gaat worden in 24. Ooit had Kijkduin al een lijn 24 maar dat nummer verdween toen deze buslijn gekoppeld werd aan buslijn 23. Mocht de proef slagen dan zullen op termijn ook de buslijnen 5, 13, 14 en 18 omgenummerd worden.

Er gaan ook stemmen op om de Randstadrail lijnen 3 en 6 in een andere serie te plaatsen. Op het moment dat Randstadrail van start gaat zijn deze lijnen geen stadstramlijnen meer en zijn de nummers 3 en 6 eigenlijk niet logisch.

Gratis busdienst

Er komt een (gratis) buslijn 35 die zal gaan rijden vanaf winkelcentrum De Parade in Nootdorp (eindpunt tramlijn 15) naar Leidschenveen via het Forepark. Dit alles heeft te maken met de sluiting van de spoorwegovergang Veenweg per 11 december die Ypenburg en het Forepark met elkaar verbindt. Buslijn 33 zal vanuit Ypenburg niet meer naar Leidschenveen rijden, maar rijdt tot De Parade. Reizigers voor Leidschenveen moeten dan overstappen op lijn 35. Dit duurt tot 12 juni 2005, aldus een informatiebulletin van de gemeente Den Haag. Op 12 juni 2005 wordt de nieuwe onderdoorgang geopend onder de A12.

Omleidingen na politieactie

In de vroege morgen van 10 november werd er in de Haagse Antheunisstraat een politieactie uitgevoerd. Deze mislukte en vervolgens zette de politie de wijde omgeving af. Voor de tramlijnen 1, 16 en 17 had dit directe gevolgen. De tramlijnen 16 en 17 konden hun bestemmingen Moerwijk en Wateringse Veld niet bereiken. Vanaf het Leegwaterplein reden de lijnen 1, 16 en 17 via de Laakkade naar de Rijswijkseweg en terug. De lijnen 16 en 17 reden vanaf het begin van de dienst naar Voorburg Station. Vanaf ongeveer 15:00 uur reed lijn 17 niet meer naar Voorburg maar naar Nootdorp. Naar zowel Wateringse Veld als Moerwijk werden pendelbussen ingezet. Voor lijn 17 betekende dit dat er diverse halten niet werden aangedaan.

Materieel tram

TW6000: Op 10 november werd de 6099 weer in dienst gesteld op lijn 11. Deze tram had een aanrijding met een (overigens gestolen) auto en moest voor schadeherstel naar de werkplaats. Dat de 6099 weer dienst doet is prettig, want de GTL's zijn hard nodig voor de inzet op andere lijnen. De 6058 zal nog voor schadeherstel naar de Lijsterbesstraat gaan. De 6053 en de 6057 worden als volhouders gezien, want deze twee wagens doen regelmatig dienst op lijn 11.

Centrale werkplaats: Begin november is nog slechts één "deurenwagen" (3096) in behandeling, voorlopig de laatste van de eerste serie van 60 stuks. De inbouw van de laatste 39, zal naar het er zich nu laat aan zien in december 2004 van start gaan. Verder staan met botsschade de 3073 en 6099 binnen en half november werd slijpwagen 1139 van zijn trucks gelicht. De 3139 werd van zijn AD reclame ontdaan en is op het moment van schrijven nog niet beplakt met rood/beige folie. Ook de 3104 werd ontdaan van de AD-reclame en de 3133 zal spoedig volgen. Als we er vanuit gaan dat deze drie wagens spoedig rood/beige zullen worden, blijven als laatste twee de 3127 en de 3102 over. De 3127 rijdt nog rond met Rabobank. Naar alle waarschijnlijkheid blijft de 3102 als allerlaatste blauwe wagen rondrijden.

Overzicht midlife: De onderstaande 3000'en moeten nog een complete midlife-beurt ondergaan: 3016, 3052 en 3082. Deze trams hebben een 'aangepaste midlifebeurt' gekregen waarbij in ieder geval de schortplaatsteunen zijn aangepast. De 3082 staat in de planning om beplakt te worden met een reclame voor Vodafone (ex-Libertel)

Korte nieuwtjes

Vanuit 's Gravenmade werd lorry H31 naar de Lijsterbesstraat overgebracht.

Vanaf 16 oktober rijdt ook lijn 3 met een afgesloten B-bak in de avonduren. Deze maatregel geldt nu op alle lijnen, behalve de avonddienst ritten op lijn 11 met een TW6000. Deze trams hebben deze voorziening niet.

Er zijn geruchten dat de TW6055 voor herstel naar Hannover gaat.

Op 11 oktober trok de Unimog nog eenmaal de houten profielmeetswagen door de tramtunnel voor een laatste check.

Nog steeds is er geen beslissing over de verlenging van lijn 16. Sinds kort is de weg waar de tram gepland is richting Wateringse Veld volledig geopend voor het wegverkeer. In de middenberm is ruimte genoeg voor de tram.

Op 26 oktober bevond zich een auto op het spoor op het Kleine Loo, richting De Uithof, net voor de halte Vlamburg. De 3079/6 kwam gestremd te staan. Na de komst van de politie en verkeersdienst werd de 3079 gebruikt om de auto met een touw achteruit van de sporen te verwijderen.

EINDHOVEN

De **Phileas** Publieksdag van zaterdag 30 oktober heeft meer dan 10.000 bezoekers getrokken. Minister Peijs stelde de Phileas op die dag officieel in gebruik. Tussen 10.00 en 17.00 uur kon men gratis reizen met dit nieuwe vervoermiddel. Phileas is genoemd naar de hoofdpersoon uit Jules Vernes boek 'De reis om de wereld in tachtig dagen'. Daarbij ligt de nadruk niet op de tijdsduur van de reis, maar op de stiptheid waarmee Phileas Fogg reisde. Een reis met de Phileas moet net zo stipt afgelegd worden. Dit nieuwe openbaar vervoermiddel rijdt thans tussen Eindhoven Airport en het busstation Neckerspoel of op de andere tak naar het Citycentrum Veldhoven. De Phileas is een futuristisch ogende autobus, die gewoon op elke weg kan rijden, maar bovendien op een vrije baan met elektronische geleiding. Er is altijd een chauffeur aanwezig, ook als de bus elektronisch geleid rijdt. Als het normale traject gevolgd wordt, moeten chauffeurs zo veel mogelijk van het stuur afblijven. De Phileas rijdt dan vanzelf. Phileas heeft een hybride aandrijving. Een LPG-motor drijft een generator aan die de elektromotoren op elk wiel, behalve de voorste wielen, voedt. De meeste Phileassen hebben een lengte van 18 meter (enkelgeleed). Deze Phileassen kunnen 120 reizigers vervoeren. Er rijdt ook Phileas rond met een lengte van 24 meter (dubbelgeleed). Hier kunnen 180 passagiers mee vervoerd worden. In Eindhoven en Veldhoven gaan twaalf Phileassen rijden, één van 24 meter en elf van 18 meter.

Order voor 300 nieuwe lagevloerbussen geplaatst

Op 10 november heeft **Connexion** een unieke order geplaatst. Na het uitschrijven van een Europese aanbesteding heeft zij 300 lagevloerbussen besteld bij busfabrikant VDL Berkhof. De grootte van de order is uniek voor Connexion en zeldzaam in de Europese busindustrie. Met deze stap gaat Connexion verder met de kwaliteitsverbetering van haar diensten voor de reiziger. Het wagenpark zal sterk worden verjongd en de toegankelijkheid verbeterd. Alle 300 bussen zijn uitgerust als lagevloerbussen en toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

Na een voorselectie bleven drie partijen over Volvo, MAN en VDL Berkhof. De beoordelingscriteria waren: de kilometerkostprijs en de snelheid van levering van de voertuigen. De kilometerkostprijs wordt onder andere bepaald door aanschaf, restwaarde, brandstofverbruik en onderhoudskosten van het voertuig. Met een snelle levering kunnen de beloften worden waargemaakt die gegeven zijn bij de diverse aanbestedingen. Dit heeft geleid tot de keuze voor de Ambassador 200 van fabrikant VDL Berkhof.

De 300 nieuwe bussen zullen al in zes maanden instromen in de periode van februari 2005 t/m juli 2005. Met de order is een investering gemeoid van ruim 50 miljoen euro.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË.

Gent. Op 1.9.2004 werd lijn 1 vanaf het St.Pietersstation verlengd tot Maalte. Een verdere verlenging tot Flandres Expo komt op 16.4.2005 in dienst.

BOSNIË.

Sarajevo. In 1999 werd een K2 motorrijtuig (500) door Pars Sumperk gemoderniseerd maar het staat al weer enige tijd buiten dienst. Vaak is bericht dat meer trams van dit type zouden worden gemoderniseerd maar daar kwam het tot nu toe niet van. Nu staat een tweede K2 voor ombouw in de werkplaats. Ook ligt het in de bedoeling een aantal K2's te verlengen met een lagevloertussenbak.

CHINA.

Dalian. Lijn 203 naar Siergou en het aan deze lijn gelegen depot werden opgeheven. Er zijn nu nog twee tramlijnen in bedrijf (201, 202) waarvan de onlangs verlengde lijn 202 in twee delen wordt geëxploiteerd. Hierop rijden tenminste 11 gekopieerde Combino's. De vooroorlogse vierassers, serie 3000, van Japans fabrikaat werden aan de kant gezet.

Guangzhou. Naast de aanleg van metrolijn 3 is ook begonnen met de aanleg van lijn 4. De aanleg van lijn 5 is uitgesteld ten gunste van andere verkeer- en vervoerprojecten.

DUITSLAND oost.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Met de aflevering van treinstel 481/482.494 op 19.8.2004 zijn nu alle 500 bestelde Viertelzüge (1000 rijtuigen) aanwezig. De feestelijke overdracht door fabrikant Bombardier vond op 30.9.2004 plaats. Een Viertelzug bestaat uit een motorwagen 481 (met stuurstand) + een motorwagen 482 (zonder stuurstand). De aflevering begon in 1996 met 10 prototype stellen. Een overzicht.

nummer:	bouwjaar:	nummer:	bouwjaar:
001-010	1995/96	411-468	2003
011-100	1997	469-470	2004
101-166	1998	471-474	2003
167-220	1999	475-476	2004
221-222	2000	477-478	2003
223-224	1999	479-480	2004
225-286	2000	481-482	2003
287-288	2001	483-494	2004
289-290	2000	501	2002
291-300	2001	502-503	2003
301-350	2001	601	2002
351-410	2002	602-603	2003

Opmerking: de stellen 501 t/m 603 hebben (afwijkend van de 001-494) een doorgang tussen vier wagenbakken. Treinsamenstelling (Halbzug):

481.501+482.501+482.601+481.601

481.502+482.502+482.602+481.602

481.503+482.503+482.603+481.603

De verlenging van lijn S25 vanaf Lichterfeld Süd naar Teltow Stadt (3,3 km.) komt niet op 12.12.2004 in dienst, maar is uitgesteld tot 25.2.2005.

Brandenburg. De GT4's 116-118 (ex Freiburg) werden in juni 2004 gesloopt.

Chemnitz. De inzet van het Tatra-materieel wordt steeds minder. In de spits zijn nog maximaal 28 stellen op straat. Overdag en in de weekenden kan meestal met het Variobahn-materieel worden volstaan.

Dresden. Volgens een persbericht van Bombardier Transportation werden nog eens 20 trams van het type Flexity Classic besteld. Het worden met een lengte van 30 meter (8-assers) kortere trams dan eerder geleverd. Ze worden gebouwd in Bautzen en geleverd in de periode augustus 2006 tot december 2007.

Erfurt. Siemens leverde op 13.7.2004 een driedelige Combino af. Deze tram is uitgerust met nieuwe techniek en verblijft in Erfurt voor proefritten. Het ongenummerde rijtuig heeft geen interieur.

Frankfurt Oder. Volgens een bericht in de Berliner Zeitung van 13.10.2004 wordt er weer eens nagedacht over een tramlijn naar het Poolse Slubice aan de andere kant van de Oder. Zo'n tramverbinding bestond tot 1945. In december 2004 wordt hierover beslist, maar we geven het dure project weinig kans van slagen. Zo iets schreven we in 2002 ook al eens.

Halberstadt. Het kan verkeren. Heel 2003 stond in het teken van het wel of niet opheffen van het trambedrijf en dat sudderde tot in 2004 door. Nu heeft men bij de deelstaatregering van Sach-sen-Anhalt subsidie aangevraagd voor de aanschaf van nieuwe trams. Dit werd welwillend beoordeeld. De Leoliner uit Leipzig maakt een kans of een tram van het type dat in Dessau en Halle rijdt.

Halle. De niet gemoderniseerde Tatra's worden niet meer ingezet. Op 10.7.2004 werden afscheidsritten gereden.

Leipzig. Voor de productie van Leoliners werd een zelfstandige dochteronderneming gevestigd: de Leoliner Fahrzeugbaugesellschaft. De bedrijfsonderdelen Leipziger Infrastrukturbetriebe (LIB) en Leipziger Fahrzeugservice Betriebe (LFB) werden samengevoegd waardoor onderhoud aan sporen en aan het materieel onder één verantwoordelijkheid zijn gebracht.

DUITSLAND west.

Augsburg. De eerste serie Combino's 821-836 staat nog steeds aan de kant en de tweede serie 841-865 wordt zo beperkt mogelijk ingezet. Na 19.00 uur en in de weekenden rijden er geen Combino's.

Düsseldorf. De verhouding met Siemens lijkt verscherpt. Nog steeds kibbelt men over de mankementen aan de 48 NF6 trams 2101-2148. Het herstel wordt begroot op een slordige €7 miljoen en Siemens geeft niet thuis. Ook de reparatiekosten aan de NF10 rijtuigen weigert Siemens tot nu toe te vergoeden. Over de functiebenaming is men het nog niet eens, maar laten we het maar noemen zoals het al meer dan een eeuw genoemd wordt: de conducteur. In januari 2005 keert deze functionaris terug bij de Rheinbahn. Voorlopig komen er 100 in de strijd tegen vandalisme en onveiligheid.

Essen. Een lezer zond ons onderstaande materieelverdeling. Het Stadtbahn-M materieel rijdt op de lijnen 101, 106, 107 en 301; lagevloertrams op de lijnen 103, 105, 109 en 302.

Gelsenkirchen-VRR. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH. In juli 2004 hebben de VRR en het Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) met de DB een vervoersovereenkomst afgesloten met een looptijd van 15 jaar. Het gaat om een volume van 44 miljoen treinkilometer per jaar, waarvan tussentijds vóór 2018 ongeveer de helft wordt aanbesteed. Het S-Bahnnet (17 miljoen km. per jaar) wordt tot 2018 door de DB geëxploiteerd. DB verplicht zich tot een investering van €400 miljoen in nieuw en te moderniseren materieel.

Hamburg. Al eerder schreven we over een lopende aanbesteding van nieuw materieel, het type DT5. Daar valt meer over te berichten. Het worden drie- of vierdelige doorgaande treinstellen met een lengte van ± 40 meter (breed: 2.58 m.). Het gaat om 85 tot 90 stellen. Na een proefserie van 7 stellen wordt de rest geleverd in de jaren 2009-2015. Het nieuwe materieel is bestemd voor vervanging van ouder materieel en voor de nieuwe Hafen Citylijn (lijn U4).

Hanau. Na een ongelukkige rangeermanoeuvre raakte op 6.8.2004 één van de twee uit Karlsruhe gehuurde trams beschadigd. Karlsruhe kon geen vervangende tram beschikbaar stellen en de dienst Hanau – Rüsselsheim Opelwerk werd een aantal dagen niet uitge-

voerd. Vanaf 16.8.2004 werd de dienst hervat met een dieselmotorwagen van de Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn waarbij niet het vliegveld van Frankfurt wordt aangedaan. Dit materieel mag geen gebruik maken van de tunnel bij het vliegveld.

Heidelberg. In het vorige nummer schreven we over de eerste schep voor de nieuwe tramlijn naar Kirchheim (juni 2004). Dat moet een clandestiene graafwerkje zijn geweest want 21.7.2004 gaat de boeken in als de dag van de enige echte officiële eerste schep die door de burgemeester en de HSB directeur werd gehanteerd. Het nieuwe traject (deels enkelsporig) krijgt een lengte van 4,4 kilometer. Eind 2006 komt de nieuwe lijn (lijn 6) in dienst.

Heilbronn. Zie onder Karlsruhe.

Karlsruhe. Heilbronner net. De verlenging via DB-sporen naar Öhringen-Cappel loopt nog meer vertraging op. Eind 2004 werd juni 2005 en wordt nu medio 2006. De vertraging wordt veroorzaakt door een tegenwerkende DB waardoor op gedeelten van het traject nog steeds niets gebeurt. De DB weigert ook de treindienst tussen Heilbronn en Öhringen te hervatten. Tot grote woede van de aanliggende gemeenten blijft er een vervangende bus rijden. Wel komt binnen het stadsgebied van Heilbronn per 12.12.2004 de verlenging tot Pfühlpark in dienst. De trams van lijn S4 rijden dan tot het punt waar de aansluiting met de DB komt.

De lijn naar Öhringen is de oost/westlijn in het toekomstige Stadtbahnnet van Heilbronn. De toekomstige noord/zuidlijnen zijn vergeleken met eerdere plannen nog wat langer geworden en komen tot Neckarelz/Mosbach, Sinsheim en Zaberfeld. Dit zou zo rond 2010 gerealiseerd moeten zijn. Gezien de grote bedragen die hiermee gemoeid zijn en de korting op de subsidies lijkt het verstandig terughoudend te zijn met de berichtgeving. Om over nog meer plannen maar helemaal te zwijgen.

Kassel. Al eerder (HOV/RN 549) schreven we over de presentatie in Salzgitter van RegioTram motorrijtuig 701. Dat was op 6.7.2004. Op weg naar het testcentrum in Wegberg-Wildenrath werd een kort bezoek aan Kassel gebracht. Hier arriveerde de 701 in de nacht van 24.7.2004 en reed een klein stukje op eigen kracht op de Wilhelmshöher Allee. Op 26.7.2004 werd het opgeladen voor vertrek naar het testcentrum. Inmiddels werd begonnen met de aanleg van sporen in de Rudolf Schwander Strasse. Dit nieuwe traject verbindt de Scheidemannplatz en de Lutherplatz met de bestaande sporen op Am Stern, de toekomstige route voor de RegioTramlijnen vanaf het Hauptbahnhof. Op de Scheidemannplatz zou ook naar rechts kunnen worden afgebogen om de centrale as door de Königsstrasse met de halten Rathaus, Friedrichsplatz en Königsplatz (- Am Stern) te berijden. Deze route heeft een hogere vervoerswaarde en men zal deze mogelijkheid zeker in ogenschouw nemen.

Als de nieuwe sporen in de Rudolf Schwander Strasse zijn aangelegd wordt de bestaande tramtunnel bij het Hauptbahnhof gesloten en wordt begonnen met de aanleg van de sporen vanuit het Hauptbahnhof onder het hoofdgebouw door via een helling in de Kurfürstenstrasse naar de Scheidemannplatz. Was er eerder sprake van 3 RegioTramlijnen, nu spreekt men over 4 lijnen:

- Warburg – Obervellmar – Kassel Hbf – Kassel centrum (53 km.)
- Melsungen – Kassel Wilhelmshöhe – Kassel Hbf – Kassel centrum (30 km.)
- Wolfhagen – Obervellmar – Kassel Hbf – Kassel centrum (33 km., hierop gaan de hybride trams dienst doen)
- Lossetalbahn van/naar Hessisch Lichtenau (24 km.)

Zoals eerder bericht komen er in totaal 28 Regio Citadis trams:

701 - 718 voor 600(750)V/15kV16,7Hz,

751 - 760 voor 600(750V/+ MAN dieselmotor.

Keulen. De inspraakprocedures voor de verlenging van lijn 1 in Weiden zijn afgesloten. Men kan nu met de aanleg beginnen zodat deze verbinding in 2006 gereed is. Er komt een eindpunt Bonnstrasse aan de spoorlijn Keulen – Düren waar een gelijknamige S-Bahnhalte moet komen en een P&R terrein. De DB verzet zich vooralsnog tegen het aanleggen van deze halte.

Mannheim-RNV. Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. In aansluiting op het bericht in HOV/RN 547 kan worden bericht dat op 16.7.2004 binnen het Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) het nieuwe vervoerbedrijf Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werd gevestigd met de deelnemende bedrijven MVV, MVG-OEG, VBL, RHB en HSB.

Mülheim. Het gelede Duewag motorrijtuig 252 (bouwjaar 1958) werd via internet (Ebay) verkocht. Het bracht € 5728 op en het staat nu bij een bedrijf in Tittmoning.

München. In verband met de ontruiming van Betriebshof 3 zat men in zijn maag met het M+m tramstel 2401+3404. Het werd overgedaan aan het National Capital Trolley Museum in Washington waar het niet alleen onder dak staat maar er ook mee gereden kan worden.

München-DB. S-Bahn München. De invoering per 12.12.2004 van een tienminutendienst op een aantal lijnen moet worden uitgesteld. Dit in verband met geëist meerwerk in de voor lijn S8 in aanbouw zijnde tunnel waardoor de ingebruikneming later plaats vindt.

Stuttgart. De 1090 meter lange tunnel onder het Hauptfriedhof in Bad Cannstatt is in ruwbouw klaar en wordt thans afgebouwd. In juli 2005 komt de 1,7 kilometer lange verlenging van lijn U2 (Hauptfriedhof – Neugereut) in dienst.

Wiesbaden. Zonder er verder een woord aan te willen wijden, melden wij dat de politieke strijd voor een Stadtbahnnet (lijnen naar Mainz en Bad Schwalbach) na een zoveelste studie weer is opgelaaid.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Later dan gepland komt het traject Mériadeck – St. Augustin van lijn A begin 2005 in dienst. Hierna zou met de aanleg van de tweede fase worden begonnen (verlenging van alle lijnen). Dit wordt vertraagd. De Franse overheid wil geen subsidies meer verlenen maar het geld alleen als langlopende kredieten beschikbaar stellen. Tot nu toe werden 44 van de 70 bestelde trams afgeleverd.

materieloverzicht:

2201 – 2232	Citadis, zevendelig
2241 – 2246	Citadis, vijfdelig
2301 – 2306	Citadis, vijfdelig

Vanaf het begin zijn er problemen met de ondergrondse stroomtoevoer. Veelvuldig vallen voor langere tijd tramdiensten uit. De gemeente heeft daar inmiddels meer dan genoeg van en heeft een ultimatum gesteld. Wij denken dat het systeem zijn langste tijd heeft gehad en dat op deze trajecten ook bovenleiding komt te hangen.

Grenoble. Voor lijn A wordt een omleidingroute aangelegd door de Avenue General Champon. Deze is de komende jaren nodig in verband met de toekomstige aansluiting van lijn C op het bestaande net.

Lyon. Men is begonnen met de aanleg van lijn T3: Part Dieu – Meyzieu (14½ km.), deels via het tracé van de vroegere Chemin de fer de l'Est de Lyon. Opening: oktober 2006. Hiervoor werden bij Alstom 10 lagevloer trams van het type Citadis 302 besteld.

Saint Etienne. De tweede tramlijn, waarvoor een nieuw traject van 1½ km. wordt aangelegd, is pas sinds kort in aanbouw. Derhalve komt de lijn naar Châteaureux pas in 2006 in dienst.

Valenciennes. Met enkele jaren vertraging is de aanleg nu in volle gang. De lijn Dutemple – Université komt op 16.6.2006 in dienst, de verlenging Dutemple – Denin in 2007.

GRIEKENLAND.

Athene. Zoals eerder bericht exploiteert het op 19.7.2004 geopende trambedrijf twee lijnen:

T1 Zappeio – Neo Faliron

T2 Neo Faliron - Glifada

De metrolijnen 2 en 3 werden aan beide zijden verlengd en er kwam op 30.7.2004 een railverbinding met het vliegveld in dienst. Hierop doet tweesysteemmaterieel dienst (750V stroomrail/25.000V bovenleiding) omdat ook over het traject van metrolijn 3 wordt gereden. In augustus 2004 kwam de modernisering van metrolijn 1: Piräus – Kifissia gereed. Athene heeft een trolleybusnet met 21 lijnen.

GROOT BRITANNIË.

Leeds. De Engelse regering heeft de grootste moeite met de kostenoverschrijdingen bij de planning/aanleg van nieuwe trambedrijven. Daar waar eerder voorlopig groen licht werd gegeven dreigt het licht nu op rood gezet te worden. De kostenoverschrijdingen zijn o.a. het gevolg van het afdichten van projectrisico's door private kapitaalverschaffers. In Leeds is de begroting van £355 miljoen inmiddels gestegen tot £500 miljoen en een verdere stijging kan niet worden uitgesloten.

Liverpool. Voor de levering van trams staan vier bedrijven op de stoep: Alstom, Bombardier, Siemens en Thyssen Krupp (?). Ook hier wordt de overheidsbijdrage (75%) pas verleend als men binnen de begroting weet te blijven. De aanleg van de "Merseytram" staat hierdoor op de tocht.

Londen. Over de vele tramplannen in de Britse hoofdstad zou een nummer van HOV/RN te vullen zijn. Twee jaar geleden schreven we daar ook al over en vermoedelijk over twee jaar weer. Zinvoller lijkt het u te informeren als de realisering reëel wordt. Zoals bijvoorbeeld het vergevorderde stadium waarin de plannen voor de verlenging van de metro (Piccadilly Line) naar de luchthaven Heathrow (terminal 5) zich bevinden. In aanleg is inmiddels een verlenging van de DLR (Docklands Light Railway) richting Woolwich, echter nog zonder een kruising met de Thames.

Al eerder schreven we over de grote order die Metronet Rail (verantwoordelijk voor 2/3^e van het Londense metronet) plaatste bij Bombardier. Onderdeel van deze order is de levering van 47 achtdeelige metrotreininstellen type MOVIA voor de Victoria Line. Deze moeten vanaf 2009 rijden. Onlangs werd het design gepresenteerd.

Manchester. De kostenoverschrijding bij de aanleg van nieuwe lijnen is enorm. Begroot op £282 miljoen is nu sprake van £520 miljoen. De bijdrage in de lopende exploitatie steeg van £5 tot £17 miljoen per jaar. De overheid dreigt het voor gezien te houden.

Portsmouth. Ook hier wordt de begroting overschreden: £170 miljoen wordt £270 miljoen en vermoedelijk meer.

HONGARIJE.

Boedapest. Vorig jaar schreven we over een bestelling van 40 negendelige Combino's met een lengte van 53 meter. Na de problemen met de Combino's elders is er door Siemens flink aan het ontwerp gesleuteld en is er in feite sprake van een nieuw type tram. Het doet het meest denken aan de GTN-trams van München en Neurenberg met de kopvorm van de Combino. Boedapest krijgt nu een zesdelige tram, met onder elke wagenbak een truck, met een lengte van 54 meter (breed 2,40 m.) in een roestvrij stalen uitvoering met de typeaanduiding "Supra NF 12 B". Het krijgt 70 zit- en 270 staanplaatsen. De trams worden gebouwd in Wenen en worden geleverd vanaf 2006.

Uit Amsterdam keerde in juli 2004 het tweeassige motorrijtuig 2624 terug.

IERLAND.

Dublin. Op 4.10.2004 werd de "rode" tramlijn (vroeger aangeduid als lijn A; intern lijn 1) geopend. Op de route Tallaght – Connolly Station doen de korte driedelige Citadis trams dienst.

materieeloverzicht:

3001-3026	Citadis, driedelig	rode lijn
4001-4014	Citadis, vijfdelig	groene lijn.

INDONESIË.

Djakarta. Hier werd in juni 2004 door een Japans bedrijf begonnen met de aanleg van een monorail. Er komen twee lijnen met een lengte van 27 km. De eerste lijn wordt eind 2006 geopend.

ISRAËL

Jeruzalem. Er wordt druk gewerkt aan de aanleg van de eerste tramlijn. Een lezer attendeert ons op een uitgebreide website over het tramproject: www.rakevetkala-jerusalem.org.il. In het Hebreeuws, maar deels ook in het Engels.

Tel Aviv. De nieuwe spoorlijn tussen Tel Aviv en het vliegveld kwam gereed. Hierdoor is het ook mogelijk sneltreinen te laten rijden tussen Naharita, Haifa, Tel Aviv en de luchthaven. Omdat de nieuwe luchthaventerminal bij het eindpunt van de spoorlijn pas in november 2004 geopend wordt rijden er tot dan bussen tussen het nieuwe station en de oude luchthaventerminal.

JAPAN.

Algemeen. De Japanse regering gaat geld steken in trambedrijven, zowel in nieuwe als bestaande. Zo wordt onderzoek gedaan naar het aanleggen van tramlijnen in centra waardoor binnensteden aantrekkelijker worden. Ook komt er geld beschikbaar voor het afdekken van exploitatie tekorten en dat is opmerkelijk omdat tot nu toe de trambedrijven zelf hun broek moesten ophouden.

Gifu. Even leek het er op dat de gemeente in april 2005 het trambedrijf van Meitetsu zou overnemen en het particuliere trambedrijf van Okayama met de exploitatie zou belasten. Maar men sloeg nog eens aan het rekenen, besefte dat er veel geïnvesteerd zou moeten worden bij dalende passagiersaantallen en besloot het niet te doen. Tenzij de bovengenoemde overheidssteun nog uitkomst biedt lijkt het einde nabij.

Kagoshima. In maart 2004 werden nog eens 3 lagevloer trams (1014-1016) afgeleverd. Men beschikt nu over zes lagevoertrams. In 2005 volgen er nog een aantal waardoor de tien motorrijtuigen van de serie 500 (bouwjaar 1955/56) afgedankt kunnen worden.

Kumamoto. Er zijn plannen om de particuliere Kumamoto Electric Railway om te bouwen op een spoorbreedte van 1435 mm en door de aanleg van een ±1 kilometer nieuw traject te verbinden met het tramnet waardoor doorgaande diensten mogelijk zijn.

Sapporo. Steeds minder reizigers en een niet sluitende exploitatie. De gemeente wil van haar tram af en probeert deze aan derden over te doen in de verwachting dat een particulier bedrijf met wat gemeentesubsidie het wel weet te klaren.

Toyama. De gemeente is houder van een meerderheidsbelang in het nieuwe bedrijf Toyama Light Rail. Dit bedrijf gaat een meersysteem tramlijn exploiteren waarvoor in het centrum een nieuw traject met een lengte van ±1 kilometer wordt aangelegd en dan overgaat op de sporen van JR (systeemwissel 600V/1500V). Langs de spoorlijn worden nieuwe haltes geopend. Het eindpunt in Toyama komt niet in het JR-station maar op een plein ten noorden van het station. Later wordt het verbonden met het bestaande tramnet dat een eindpunt aan de zuidkant van het station heeft, maar dan moet er eerst een viaduct of tunnel worden aangelegd. De meersysteemlijn, waarvoor ook nieuw materieel moet worden aangeschaft, komt in 2006 in dienst.

KAZACHSTAN.

Almaty. In april 2004 kwamen nog eens 12 Tatra stellen (24 T3 motorwagens) uit Schwerin. Een eerste stel kwam in juni 2004 omgespoord maar in Schweriner kleuren als 1058+1059 in dienst. In juli 2004 werden 12 T3D motorrijtuigen uit Chemnitz overgenomen. Zie voor de nummers de berichten Chemnitz en Schwerin in HOV/RN 549. Er kan worden begonnen met de aanleg van een 8,4 km. lange metrolijn en een 47 km. lange monorail. Kan: De financiering is nog niet helemaal rond. En dat geldt ook voor de uitbreiding van het

tramnet (\pm 55 km., waarvan 8,4 km. ondergronds).

KOREA zuid.

Yong-In. Eerder schreven we over een tramlijn maar het wordt een grotendeels op viaducten aan te leggen volautomatische metrolijn Seoel – Yong-In – Everland met een lengte van 18½ kilometer (15 stations). Een consortium onder leiding van Bombardier gaat de lijn aanleggen. Bombardier levert ook de 30 treinen van het type Cityflo 650. Everland is een groot recreatiepark dat jaarlijks 13 miljoen toeristen trekt.

LETLAND.

Liepaja. Dit kleine trambedrijf (één lijn) beschikt over 17 motorrijtuigen waarvan er dagelijks maximaal 7 ingezet worden. Daarvoor zijn de acht uit Duitsland overgenomen KT4 trams toereikend. De in 1984-1986 geleverde KT4SU tram doen zelden dienst.

materieeloverzicht:

236-238	KT4, ex Cottbus 16, 3, 4
239	KT4, ex Gera 319
240-243	KT4, ex Erfurt 457, 482, 483
224,225,228,229,231-235	KT4SU

MADAGSKAR.

Antananarivo. Hier kwamen de 6 vierassige motorrijtuigen 11-16 en 4 vierassige stuurstandaanhangrijtuigen uit de serie 101-108 van de Forchbahn terecht. Zie ook bericht Zürich-FB in HOV/RN 550. Madagaskar heeft een niet geëlektrificeerd meterspoornet. Na inbouw van dieselgeneratoren wordt het FB-materieel ingezet als tram op een 25 kilometer lang traject binnen het stadsgebied van Antananarivo (1,2 miljoen inwoners). Dit traject dat al dertig jaar gesloten is, is nog volledig aanwezig en met weinig middelen te reactiveren. Eind van dit jaar wordt er weer gereden.

OEKRAÏNE.

Dnepropetrowsk. Uit Schwerin werden 10 Tatra T3 motorrijtuigen (5 stellen) overgenomen. Zie voor de nummers bericht Schwerin in HOV/RN 549. De eerder uit Schwerin overgenomen trams kregen de nummers 1397 – 1394.

Druzhkovka. Van dit kleine, in 1945 geopende, trambedrijf is alleen nog lijn 1 in exploitatie. Eén motorrijtuig volstaat voor de dagelijkse dienstuitvoering. Ophef lijkt een kwestie van tijd.

Kiev. Sinds 8.6.2004 is het tramnet in twee delen gescheiden. Het verbindende spoor via de brug over de Dnjepr werd opgebroken. De in 1979 geopende sneltramlijnen 1 en 3 worden geheel gemoderniseerd. Hiervoor worden een aantal T4 Tatra's verlengd met een door CKD Pragoimex te leveren lagevloer tussenbak. Met zo'n driedelig prototype worden inmiddels getritten gereden.

Konstantinovka. Het trambedrijf werd op 25.6.2004 tijdelijk (?) opgeheven.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl - LH. Lambach – Haag am Hausruck. Bij de ombouw voor hoge snelheden van de Westbahn tussen Wels en Attang-Puchheim werden de werkzaamheden aan het gedeelte Lambach – Breitenschützing (km 228.5 – km 232.6) als laatste gepland. Hier takt de lijn naar Haag am Hausruck af. Deze lokaallijn is eigendom van de ÖBB; de exploitatie is sinds 8.4.1933 in handen van Stern & Hafferl. Men ging er destijds van uit dat de Lokalbahn dan wel zou zijn opgeheven. Maar nee, de "Haager Lies" bleef en blijft. Vervolgens zou de halte Neukirchen bei Lambach alleen een halte krijgen voor de Lokalbahn, maar nu is besloten dat ook de ÖBB hier perrons krijgt langs spoor 1 (richting Linz) en een middenperron tussen spoor 2 (richting Salzburg) en het Lokalbahnspoor. Na deze halte loopt het Lokalbahnspoor nog 900 meter verder tot km. 229,3 waar een wisselverbinding komt met de ÖBB. Omdat er geen wisselverbinding komt tussen de ÖBB sporen 1 en 2 rijden de St&H-trams richting Lambach vanaf hier 1,3 kilometer over verkeerde spoor (spoor 2) tot Lambach Markt. Anno 2004 een wel heel opmerkelijke exploitatiewijze op een hogesnelheidslijn.

Stern & Hafferl – LLB. Linzer Lokalbahn. Volgens een bericht in Schienenverkehr Aktuell (11/2004) zijn de aanhangrijtuigen 22.208 en 22.210 terecht gekomen bij de Verein der Freunde der Südbahn en staan opgesteld in Müzzuschlag (Kulturbahnhof).

Stern & Hafferl – LVE. Lambach-Vorchdorf-Eggenberg. Op 18.9.2004 vond een ernstig ongeval plaats. Met hoge snelheid botsten even voorbij de halte Bad Wimsbach – Neydharting de motorrijtuigen ET20.110 en ET20.111 op elkaar. Beide bestuurders raakten zwaar gewond en moesten door de brandweer uit de wrakken worden gezaagd. Eén van hen had op de enkelsporige lijn de kruising met zijn tegenligger niet afgewacht. Door het vroege tijdstip op deze zaterdagmorgen bevonden er zich geen passagiers in de trams. Beide rijtuigen raakten ontzet. Mogelijk wordt de ET20.111 met delen van de ET20.110 opnieuw opgebouwd. Voor de normale dienstuitvoering beschikt men nu nog over motorrijtuig ET22.109 en het tramstel ET/ES 22.136/236. Van de Linzer Lokalbahn werd het reservetramstel ET/ES22.133/233 naar Vorchdorf-Eggenberg overgebracht.

Linz. Het was feest op 31.8.2004 vanwege de opening van de 1900 meter lange tramtunnel bij het Hauptbahnhof. Op 1.9.2004 kwam het nieuwe traject in exploitatie en doen nu alle drie tramlijnen direct het Hauptbahnhof aan. Lijn 3 heeft hier een ondergrondse keerlus. Met de aflevering van de Cityrunners 012-021 komen nog in 2004 de achtassers 61-67 buiten dienst te staan. Na het afstaan van onderdelen voor de tienassers worden ze gesloopt.

Salzburg. In augustus 2004 kwam diesellocomotief V84 (ex ÖBB 2048.002) in dienst. Locomotief 2048.003 ging terug naar de ÖBB. De Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See – Krimml) blijft bestaan als "Nationalparkbahn". De Salzburger Lokalbahn gaat hier het goederenvervoer verzorgen.

Sankt Pölten. Hier ligt een serieus plan op tafel om de tram te laten terugkeren. Eerst in de vorm van een tramlijn met historisch materieel wat later kan uitgroeien tot een groter tramnet met lagevloertrams. Bij de aanstaande verbouwing van het Hauptbahnhof zou het tramplan hier in kunnen passen. Een mogelijk tijdplan voorziet in een begin van de aanleg medio 2006. De tram zou dan in 2007/2008 kunnen rijden.

Wenen. Afgeleverd werden in de afgelopen berichtperiode de ULF motorrijtuigen B680 t/m B685. Sinds 2.10.2004 rijdt er een Weense ULF op de Berlijnse lijn 3.

POLEN.

Krakow. Ex Wenen motorrijtuig 4651 kreeg het nummer 102, en ex Wenen 4655 werd 103. De aanhangwagens kregen de nummers 562 (ex 1176) en 563 (ex 1255). Het vervoerbedrijf wil af van de ontsierende bovenleiding in het oude centrum. Men heeft bij Alstom geïnformeerd naar de kosten van een ondergrondse stroomtoevoer. Hierover is men ook in overleg met partnerstad Neurenberg waar men dat ook zou willen. Kennelijk hebben ze in Krakow geen kennis van de problemen in Bordeaux.

Poznan. Ook hier is men in gesprek met Siemens om de 14 aanwezige Combino's te laten herstellen. Hiervoor moeten de trams terug naar Duitsland. Als Siemens een probleemloze inzet niet kan garanderen wil men af van vervolgleveringen. De afname van een serie van 6 stuks is al geweigerd.

RUSLAND.

St.Petersburg. Na een vertraging van jaren begon op 23.6.2004 de reguliere exploitatie van metrolijn 1 tussen Lesnaya en Ploschad Musjestwa.

SLOWAKIJE.

Kosice. Motorrijtuig 517 wordt met een door CKD Pragoimex te leveren lagevloertussenbak verlengd en krijgt dan de typeaanduiding KT8D5-RN2, waarbij de 2 aangeeft dat het om een tweerichting wagen gaat.

SPANJE.

Barcelona. Op 14.7.2004 werd lijn T4 (Trambesos) vanaf Placa de les Glòries Catalenes met 1,7 kilometer verlengd tot Ciutadella/Vila Olímpica.

Granada. Een gerestaureerde motorwagen van de vroegere tramlijn naar de Sierra Nevada was in april 2004 te bewonderen bij een plaatselijk evenement. Er loopt een aanbesteding voor de aanleg van een tramlijn Macarena – Estadio de la Juventud.

Malaga. Een Spaans consortium gaat twee tramlijnen aanleggen en die gedurende 35 jaar exploiteren. Op een net van 13, 8 kilometer (eerder was sprake van 28 kilometer) gaan 15 trams rijden. Een opening is nu voorzien in 2009 (was eerder 2007).

TSJECHIË.

Brno. Door CKD Pragoimex werd het vierassige lagevloeraanhangrijtuig 1301 geleverd. De KT8 motorrijtuigen 1701 (prototype) en 1737, 1738 (ex Kosice) werden verlengd met een lagevloertussenbak van CKD Pragoimex en hebben nu de typeaanduiding KT8D5R-N2.

Liberec. In HOV/RN 549 gaven wij een overzicht van de 6 T2 motorwagens waarover men nog beschikt. Een lezer stuurt ons de onderstaande informatie. Men beschikt momenteel over 61 motorrijtuigen. Hiervan is ongeveer de helft voor normaalspoor, de andere helft voor smalspoor (1000 mm). De uit Gera overgenomen KT4 leswagen (105) zal worden omgebouwd tot partytram. Uit het museum in Brno verkreeg men motorwagen 117 (type MT6; ex Jablonec, ex Liberec). De sterk verwaarloosde wagen wordt opgeknapt tot tweede museumwagen.

Tussen Dolni Hanychov en Horni Hanychov is het leggen van het nieuwe normaalspoor bijna gereed. Als de bovenleiding hangt gaat er weer tram rijden op het gehele traject tussen Lidove Sady en Horni Hanychov (lijn 1 of 3) en wel om en om met lijn 2 die tot het huidige eindpunt Dolni Hanychov rijdt. Naar verwachting gebeurt dit in de loop van 2005. In de niet nabije toekomst zal het huidige traject van lijn 11 naar Jablonec worden verlaten en een nieuwe normaalsporige lijn worden aangelegd, deels gebruik makend van de huidige spoorlijn. Concrete details over de tijdsplanning en de route zijn er nog niet.

Ostrava. In eigen werkplaats werden de KT8 motorrijtuigen 1500 en 1510 omgebouwd. Hierbij werd de middenbak vervangen door een door CKD Pragoimex (Siemens, Praag) geleverde lagevloerbak. De typeaanduiding is nu KT8D5-RN1. Hierbij staat de 1 voor éénrichtingwagen. CKD Pragoimex leverde ook een vierassig lagevloer aanhangrijtuig 301. Dit 10,15 meter lange rijtuig doet dienst achter motorrijtuig 1301.

WIT RUSLAND.

Minsk. Het uit Karlsruhe overgenomen materieel doet hier dienst op lijn 1. Het trambedrijf verkeert in goede staat. Heel on-Russisch zijn de dienstregelingen bij de halten

ZWEDEN.

Göteborg. Op 9.8.2004 werd Sirio motorrijtuig 401 (type M32) afgeleverd. De eerste van de vertraagde serieaflevering. Er wordt druk mee proef gereden.

Norrköping. Nu het niet gelukt is om vijf lagevloertrams uit Berlijn over te nemen gaat men nieuw kopen. Het door Bombardier aan Frankfurt am Main geleverde type S lijkt de voorkeur te hebben. Sauna aanhangrijtuig 119 (ex Kassel 570) staat met een defect terzijde. Herstel lijkt onwaarschijnlijk. Ook het uit Kassel overgenomen aanhangrijtuig 568 staat terzijde, het deed hier nimmer dienst. Het is onduidelijk wat er met deze vierassers gaat gebeuren.

ZWITSERLAND.

Basel. Volgens een persbericht is de BVB met Siemens een overeenkomst aangegaan betreffende het aanpassen van de 28 Combino's. Hierbij verplicht Siemens zich om uiterlijk 31.3.2005 een saneringsconcept te overleggen waarbij de trams binnen tweeënehalf jaar hersteld moeten zijn. Geregeld is verder de maximale inzetbaarheid per 11.10.2004, begin 2005 en gedurende de herstelperiode teneinde de dienstuitvoering te garanderen, de verlenging van het zogenaamde life-cycle-cost verdrag en eventueel bij gebreke van het een en ander de teruggave van de trams. Uiteraard zijn alle kosten voor Siemens.

Bern-SBB/BLS/RM. S-Bahn Bern. Vanaf 12.12.2004 wordt het S-Bahnnet geëxploiteerd door de Bern-Simplon-Lötschberg-Bahn (BLS).

Genève. Op 27.8.2004 werd door Bombardier de "eerste" zevendelige Cityrunner (Flexity Outlook), 862, afgeleverd. Er was op deze dag een perspresentatie. In feite was het de tweede nieuwe tram omdat eerder, op 13.8.2004, de 861 als echte eerste was afgeleverd en onopvallend al technisch was getest. De tram heeft een lengte van 51 meter en kan 243 passagiers vervoeren. In de late avonduren kan de achterste wagenbak worden afgesloten. Er komen er 21 (+ 18 optie).

Trogen-TB. Trogenerbahn (Trogen-Speicher-St.Gallen). De officiële indienststelling van de twee nieuwe driedelige Be4/8 motorrijtuigen 31-32 (fabrikant Stadler) staat voor 5.12.2004 op de kalender.

Zürich-VBG. Verkehrsbetriebe Glattal. Met de voorbereidende werken was al eerder begonnen, maar op 14.9.2004 ging bij de SBB onderdoorgang bij het Hallenstadion de officiële eerste schep de grond in. Het eerste, 2,7 kilometer lange, traject van de Glattallijn tussen Messe/Hallenstadion en Auzeig komt eind 2006 in dienst.

INDUSTRIE

Alstom Transport. Men profiteert duidelijk van de Combino crisis bij concurrent Siemens. Recent verkreeg men vier opdrachten voor de levering van 147 Citadis trams (Le Mans, Montpellier, Tunis, Madrid). Opgeteld rijden straks in 20 steden iets meer dan 700 Citadis trams.

CKD Pragoimex. Tatra/CKD Praag was ooit de grootste producent van trams en leverde voornamelijk aan bedrijven in de Oostbloklanden. Na overname van de fabriek door Siemens werkt men aan een comeback als CKD Pragoimex. Men is in staat de in grote aantallen geleverde T3's te moderniseren, inclusief de levering van een nieuwe rijtuigbak. Verder levert men lagevloer tussenbakken voor te verlengen KT8 Tatra's (o.a. aan Brno, Kosice, Ostrava) en vierassige lagevloer aanhangrijtuigen (Brno, Kosice).

Alstom heeft een opdracht in de wacht gesleept voor de levering van 60 achtdelige treinstellen voor de Chinese nationale spoorwegmaatschappij. Het bedrijf levert ook de technologische kennis, zodat van de zestig stellen er 51 ter plaatse gebouwd kunnen worden en nog eens zes geassembleerd aan de hand van de als 'bouw pakket' aangeleverde onderdelen. Met de opdracht is een bedrag van 620 miljoen euro gemoeid. Voor een opdracht van 180 locomotieven voor dezelfde maatschappij gebeurt iets dergelijks. Voor 380 miljoen euro levert Alstom 12 locs kant en klaar en wordt de rest ter plaatse gebouwd. China

bouwt enorm aan het deels verouderde spoorwegnet, onder invloed van de verwestering in het communistische land en de komst van de Olympische Spelen in 2008.

Het gezamenlijke **project van de SNCF en DB** voor het ontwerpen van een nieuwe hogesnelheidstrein lijkt van de baan. Er blijven teveel technische probleempunten over en daarnaast kan het financiële plaatje niet rond gekregen worden. Beide maatschappijen sluiten niet uit, dat het project in de toekomst weer hervat zal worden.

'Pakjestrām 11 staat gereed'

Dit jaar rijdt de speciale Sinterklaas-pakjestrām de zogenoemde 'pepernotenrit' op zondag 28 november bij de Electrische Museumtramlijn Amsterdam.. De tram vertrekt om 11.00 en 15.00 uur vanaf het Haarlemmermeerstation aan de Amstelveenseweg 264 voor een korte tramrit naar het Amsterdamse Bos vol zoetheit.

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
		8736	18-10
		8633	25-10
		8737	04-11
		9426	05-11
			8736 22-10
			8615 22-10
			8633 27-10
			8737 09-11
			9426 09-11

- De op 18-10 in Nederland gearriveerde 8736 blijkt een iets ander type automatische koppeling te hebben. In plaats van een schuin aflopende zoeker, heeft die van de koppeling van de 8736 na het laatste schuine deel een verticaal lopend stuk van circa 15 centimeter lang.
- De op blz. 250 genoemde fout in de belijning van de VIRM-zeswagengstellen wordt thans door NedTrain gecorrigeerd. Het tot eerste-klasseafdeling omgebouwde compartiment tweede klasse in de ABv5 is dan ook als zodanig herkenbaar. De 8614, 8621, 8660 en 8667 werden inmiddels gesignaleerd met de juiste belijning.
- De bakwisseling in de 9401 als gevolg van de brand te Ede-Wageningen duurde lang: pas op 27-10 werd de stam afgeleverd door Revisiebedrijf Haarlem. De 9401 heeft zijn beschadigde mBvk290 8579 en ABv6 380 8301 ingewisseld voor de 290 8571 en 380 8316.
- Na indienststelling van de 8737 en 9426 op 09-11 sleepte de 8737 de 9426 op 10-11 als 89170 naar OB Amsterdam om een defecte compressor te kunnen herstellen. De 8737 kwam vervolgens als 89174 naar Haarlem en verscheen op 11-11 in trein 923.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2864	25-10	2964	2957
			26-10
			2957 27-10
			2958 10-11
			2958 10-11

- Het in Groningen opgestelde treinstel 2953 werd na opleiding aan het plaatselijke machinistencorps op 27-10 als 800060 naar Den Haag HS en van daaruit als 800061 naar Ob Leidschendam overgebracht.
- In een aantal Sprintertweewagengstellen wordt een ander type TL-balken gebruikt, waardoor in bepaalde afdelingen een geheel ander soort licht verspreid wordt. De 2012 en 2004 werden met deze verlichting gezien.
- Om in de herfstperiode optimaal gebruik te kunnen maken van de antiblokkeerinstallatie, is van de tweewagengstellen die op de Zoetermeer- en Hofplein rijden de elektrodynamische (ED-) rem buiten gebruik gesteld. De treinstellen remmen (tijdelijk) volledig pneumatisch.
- De vervanging van de zwenkzwaaiendeuren van de Sprinter-tweewagengstellen heeft een positief neveneffect: bij de ombouw worden ook alle deurbedieningskastjes vervangen. Bij SGM-0 leidt dat ertoe dat in de nieuwe situatie bij alle deuren de hoofdconductor de deuren centraal kan sluiten. In het verleden kon dit alleen bij de balkons naast de vlakke bakwanden en vanuit de cabine. Een uitzondering hierop vormde Bk1 2008 (ex-ABk), die na de treinramp bij Schiedam op 04-05-1976 ter vervanging van de oorspronkelijke bak was geleverd. Deze bak is nog steeds gemakkelijk te herkennen aan de opstaande rand bij de vloer (voor de gewijzigde verwarmingsinstallatie) en het doodlopende gangetje naar de niet-bestaande rijtuigovergang.
- De 2958 kwam op 10-11 als 82229/82230 van Hengelo naar Leidschendam via Den Haag HS en werd nog diezelfde dag in dienst gesteld. Met de betrouwbaarheid van de SGMm-stellen is het dermate goed gesteld dat er thans stellen over zijn, terwijl het aantal beschikbare "oude" Sprinterdrieën aan de krappe kant is. Regelmatig worden daarom 2900-en in de diensten van 2800-en gezien. De 2939 reed op 17-10 anderhalve slag in de serie 2200, te beginnen met 2255. Op 26-10 verschenen de 2950 en 2948 de gehele dag in de serie 3400. Diezelfde stellen waren op 27- en 28-10 te zien in de serie 7300, op 27-10 startend als 7319 in Alkmaar en op 28-10 als 7308 in Utrecht. De 2954 en 2955 sprongen op 08-11 in voor een DD-AR en reden de treinen 4516 en 4531 tussen Amsterdam en Enkhuizen. Door middel van een korte-termijnwijziging in de omloop werd vanaf 01-11 een compositie SGMm vast in de 7300 opgenomen.

Mat '64

- Op 20-10 gingen de 411 en 429 achter een 6400 van Arnhem naar de sloper in Maastricht, op 27-10 gevolgd door de 417 en 434. Op 10-11 waren de 416 en 436 aan de beurt.
- De 419 was in oktober nog immer actief en maakte – ontsierd door grote witte vellen witte plakfolie – een laatste reeks wegleerritten. Het treinstel kwam op 17-10 naar Leeuwarden en op 31-10 naar Tiel. Als trein 89141 reed de 419 naar Venlo, alwaar hij via de tankplaat naar een kopspoor werd gerangeerd. Daar werd het stel gereed gemaakt voor overbrenging op 01-11 naar

z'n voorlopige thuisbasis in Blerick, waar de Stichting Mat '64 zich over de groene Plan V zal ontfermen. De 419 werd per 01-11 uit de boeken van NSR geschrapt. Vanaf deze plaats wensen wij deze vereniging veel succes!

- Treinstel 846, al in 2001 terzijde gesteld in Ob Maastricht, in 2002 naar Zutphen gesleept, begin 2003 naar Rb Haarlem en tenslotte – volledig geplukt – in Arnhem, zou op 24-11 naar de sloper in Maastricht gesleept moeten worden. Omdat het treinstel hoger op z'n wielen staat dan z'n soortgenoten (het staat op draaistellen van Plan U), dient het transport zonder medeneming van een tweede stel te geschieden.
- Treinstel 422 is enige tijd gebruikt om de nieuwe kuilwielenbank in Eindhoven in te regelen. Hij was daar in het gezelschap van de 426, die al sinds mei in Eindhoven was gestald om NedTrain-monteurs vertrouwd te maken met de inbouw van GSM-R in mat '64. De 422 kwam op 20-10 naar Arnhem om geplukt te worden.
- Als alle Plan V's uit Arnhem naar Maastricht zijn overgebracht, zal een begin worden gemaakt met het afvoeren van de tien stellen uit Hengelo. Ook vanuit Hengelo zullen wekelijks twee treinstellen naar Maastricht worden gesleept, te beginnen op 01-12. Uit een aantal van deze treinstellen zijn de oude, driedelige schuiframen uit de voormalige bagageruimte verwijderd ten behoeve van de opknapbeurt van Plan W 21-37 472 in Revisiebedrijf Tilburg (zie ook museumnieuws).
- Treinstel 845 is één van de treinstellen die met het automatisch gladheidwaarschuwingssysteem LAWS (*Low Adhesion Warning System*) zijn uitgerust. Omdat de installatie van de 845 erg krap stond afgesteld, genereerde het treinstel vele meldingen over gladde sporen, die vervolgens naar de GSM-telefoons van de machinisten op dat baanvak werden gezonden. Navraag bij hen leerde dat het doorgaans erg meeviel met de gladheid, zodat de LAWS-apparatuur in de Plan V opnieuw is afgesteld.
- De Plan V's die in de Maastrichtse Beatrixhaven arriveren, worden met een mobiele kraan over het hek van de sloper getild. Bij het in gereedheid brengen van de 500-tons kraan op 04-11 raakte deze defect, zodat de stellen 418, 427, 411, 429 en 421 pas op 05-11 op het terrein van Houben konden worden neergezet. ABk 418 was diezelfde middag nog tot schroot verwerkt, de overige bakken volgden de volgende week. In de Beatrixhaven wachtten die dag nog de 414, 417, 434, 428 en 406 op hun laatste reis. Ook de 404 met brandschade staat er nog, maar die wacht naar verluidt op verwijdering van losse asbestdeeltjes.

ICM

- Treinstel 4001 werd op 26-10 door de 6418 als trein 53558 van Onnen via Utrecht naar Arnhem gesleept, waar het zal worden gebruikt voor brandweer- en/of politieoefeningen.
- De 4004 – en niet zoals aanvankelijk gepland de 4002 – kwam op 05-11 gesleept naar het terrein van Philip Morris te Bergen op Zoom. Per diepladers werden de bakken naar het militaire oefenterrein Ossendrecht gebracht. De 4002 bleek door zwervers te zeer toegetakeld. Op het oefenterrein – waar voor opleidings- en trainingsdoeleinden een dorp is nagebouwd, zal het stel op een – geïsoleerd – stuk spoor geplaatst worden. Op het terrein zijn sedert enkele jaren al een stuk spoor, een overweg en een seinpaal aanwezig.
- Deze maand zal ook de sloop van de overige ICM-0-treinstellen een aanvang nemen. De 4003, 4004 en 4006 zullen in Maastricht worden gesloopt. Railion zal de overbrenging verzorgen. Het verslepen van de 4003 en 4004 zou op 29-11 moeten plaatsvinden; de 4006 zou op 06-12 moeten volgen. Zoals bekend zijn de sBk en mBk van de 4005 bestemd voor Stator in Utrecht; de AB komt naar het nieuwe Spoorwegmuseum.
- Kinderboekenweektreinstel 4028 liep op 10-11 binnen in Onderhoudsbedrijf Zwolle om ontdaan te worden van zijn bestickering.
- De 4082 is nog steeds voorzien van de gewijzigde antiblokkeerinstallatie. Hoewel er plannen waren gemaakt om in de van 08- tot en met 19-11 remproefritten te maken tussen Eindhoven en Horst-Sevenum, gingen deze niet door. Het treinstel werd op 05-11 wel in Amersfoort en Baarn gezien.

Plan U

- Op 08-11 werd de door de VSM volledig geplukte Plan U 112 van Apeldoorn naar Amersfoort gesleept door loc 6439. In trein 53558 liepen verder een platte wagen, twee koppelwagens en de inmiddels bekende ONE-bagagerijtuigen 92-99 067, 061, 066 en 068. Hoewel het de bedoeling was een op de Bokkeduinen geparkeerd treinstel mee te slepen naar Arnhem, bracht de 6400 alleen de remrijtuigen naar Arnhem. De 112 en de koppelwagens bleven in Amersfoort achter.
- In de week van 15-11 zou volgens plan de afvoer van de Plan U's naar Maastricht moeten starten. De stellen worden ook bij Houben/Dotremont in Maastricht gesloopt. Deze treinstellen moeten niet worden verwisseld met de op de Vlasakkers geparkeerde – gemoderniseerde – treinstellen. Daarvoor wordt nog steeds een koper gezocht.
- Afhankelijk van de uitslag van asmetingen in de uitgebrande 128 zal worden besloten over de wijze waarop dit treinstel wordt gesloopt. Het is niet waarschijnlijk dat deze Plan U per spoor de sloper kan bereiken.

ICE

- DB-treinstel 406 012 werd in Utrecht gezien met grote verkorte stelnummers (4612) op de beide koprijtuigen. DB en NS gebruiken in de dagelijkse exploitatie de verkorte nummers van de ICE-treinstellen 4601 – 4613 en 4651 – 4654. De nummers zijn van een fors formaat en in dezelfde kleur grijs gehouden als de letters ICE.

Serie 1300

- Op 17-10 sleepte ACTS de laatste twee 1300-en, de 1301 en 1307 van Roosendaal naar Rotterdam Noord Goederen. ACTS bracht de 1300-en, waarvan de 1307 aan één zijde gedeeltelijk rood was geschilderd, op 25-10 naar Amsterdam. (zie ook berichtje op blz. 281)

Serie 1800

- De instructiecombinatie die enige weken op Den Haag HS stond (blz. 252), werd halverwege oktober vervangen door de 1826, 1774 en BDs 82-77 021. De 1774 en de BDs kwamen op 04-11 als 89242 naar Alkmaar, eveneens ten behoeve van instructie aan rijdend personeel. De 1840 staat al lange tijd in Rotterdam voor instructie.
- In Venlo werden op 03-11 de 1835, BDs 82-77 005 en ICK 22-37 988 geplaatst, ook voor instructie.
- Al enige tijd geleden heeft NedTrain Consulting van NSR de opdracht gekregen de 1800-en zodanig om te bouwen dat zij ook door een BDs kunnen worden aangestuurd. Loc 1858 is hiervoor door Revisiebedrijf Tilburg als prototype verbouwd en op

01-11 werden de eerste proefnemingen gedaan. De in Eindhoven verblijvende instructiecombinatie 1753 en BDs 82-77 022 kwam daartoe op 29-10 vanuit Eindhoven naar Tilburg. Op 01-11 werden alleen statische testen uitgevoerd; op 02-11 ging de 1858 met de BDs op stap. Vanuit Breda duwde de 1858 het rijktuig naar Tilburg. In de middag werden beide locs en de BDs gekoppeld. De locomotieven reden in treinschakeling een retourrit. Daarbij was van elk van de locs motor 2 buiten dienst genomen. Op 09-11 werd de 1858, die thans niet meer geschikt is voor inzet met DDM-1, afgeleverd en naar Eindhoven overgebracht. Om verwarring te voorkomen, wordt overwogen de loc als 1799 te nummeren.

Serie 1700

▪ In aanvulling op hetgeen op blz. 252 werd geschreven over de LT3-beurt aan de locs serie 1700, kan gemeld worden dat de transfers voor nummers en logo's van een nieuw type zullen zijn, zodat de hinderlijke witte letters en cijfers tot het verleden zullen gaan behoren. Ook krijgen de zijwandroosters een nieuwe verflaag. Na de "pluklocs" 1768 en 1776 zijn de 1747 en 1745 binnengenomen in Tilburg. Het revisieproces loopt nu nog wat stroef, maar men hoopt te zijner tijd drie locs tegelijk in behandeling te kunnen hebben.

Serie 700

▪ De Haagse 701 is regelmatig defect, hetgeen ertoe leidt dat vele rangeerwerkzaamheden door elocs moeten worden uitgevoerd. Vaak zijn onderdelen lang onderweg en ook een monteur laat regelmatig lang op zich wachten. De loc werd op 13-11 door Railion als 53644 naar Tilburg overgebracht. De 712 en 713 kwamen ter vervanging naar Den Haag: de 712 uit Tilburg en de 713 uit Maastricht. De locjes zijn nodig om het rangeerwerk in Den Haag te kunnen uitvoeren dat vanaf 12-12 zal toenemen (zie ICK).
▪ Op 17-10 bracht een 6400 rangeerloc 710 van Revisiebedrijf Tilburg naar Maastricht. De 711 kwam mee retour en zal in Tilburg van een automatische koppeling worden voorzien.

Plan E/L

▪ Hoewel de sloop van de Df-fietsenrijtuigen op het programma stond, is deze tot nader order uitgesteld. De rijtuigen blijven voorlopig gereserveerd om eventueel als tentoonstellingstrein dienst te doen.

DD-AR

▪ Voor het beproeven van nieuwe besturingssoftware maakt een 7800 op 01- en 02-12 een elftal retourslagen tussen Onderhoudsbedrijf Leidschendam en Rotterdam Kleiweg.

ICK

▪ Vanaf 12-12 worden de ICK-rijtuigstammen van de series 1900 en 2500 niet meer als één vaste stam ingezet. Vanaf die datum zal er worden gewerkt met vaste stammetjes van drie (B+A+B) of twee (B+BD) rijtuigen. Deze stammetjes blijven in principe altijd bij elkaar en gaan als geheel in onderhoud. Drie driedelige sets en één tweedelige vormen de maximale samenstelling van een trein. Tussen de spitsen worden driedelige stammen afgerangeerd, eveneens als geheel. De situatie dat van één trein twee B moesten worden afgekoppeld en van de volgende – bijvoorbeeld – een A en een B, keert derhalve niet terug. In Den Haag is een extra rangeerloc gestationeerd, terwijl de defecte 701 werd uitgewisseld.

ICR

▪ De op 06-10 bij Roosendaal beschadigde Bs 28-70 111 werd vanuit Revisiebedrijf Haarlem doorgestuurd naar RB Tilburg en liep daar op 18-10 binnen.
▪ Per 28-10 werden de ICR 20-70 584, 20-70 585, 10-70 566 en 10-70 567 overgeplaatst van Onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Maastricht. Alle rijtuigen stonden toen echter nog in Revisiebedrijf Haarlem in revisie. Per 11-11 ging de 20-70 583 over van de Benelux- naar de binnenlandse dienst vanuit OB Maastricht. BDs 82-77 005 – thans voor instructie in Venlo – werd op diezelfde datum van OB Zwolle overgeplaatst naar Maastricht.
▪ Op 31-10 maakte het Koninklijk rijktuig een rit van Den Haag naar Breda, om Koningin Beatrix naar een herdenkingsplechtigheid voor Poolse oorlogsslachtoffers te brengen. De trein, opvallend in de gaten gehouden door een helikopter, werd getrokken door de 1839. De 1831 liep achterop. De bekende ICR-A-rijtuigen waren aan weerszijden van de blauwe ICR geplaatst. Deze rijtuigen en de beide locomotieven waren op 28-10 al in de Utrechtse HTMU te zien, waarbij echter het Eurailscout-meetrijtuig Plan P (het voormalige CTO-meetrijtuig) in plaats van de SR tussen de A's geplaatst was. De 1800-en en ICR waren als 800049 uit Maastricht naar Utrecht gekomen.
▪ De Eindhovense instructie-BDs 82-77 022 kwam met loc 1773 op 26-10 naar Revisiebedrijf Tilburg. Daar werd het setje gebruikt voor proefritten met loc 1858 (zie 1800).
▪ Heel kort na redactiesluiting van nummer 550 bereikte ons het bericht dat de melding over de afvoer naar de sloper van de te Amsterdam beschadigde ICR 20-70 224 niet juist was. Het betrof hier alleen één van de kopeinden van BKD-rijtuigen die tot BDs-rijtuigen zijn verbouwd. De 20-70 224 is medio oktober rechtop gezet; de verzekering onderzoekt de kosten van eventueel herstel, dat echter als zeer theoretisch moet worden beschouwd.

Internationale rijtuigen

▪ Het aan NedTrain Consulting verkocht barrijtuig 88-70 021 is voorzien van een lichte streep met daarin in meerdere talen het woord "meetrijtuig".
▪ De tien Avmz-rijtuigen van NS Internationaal zijn verkocht aan de Zwitserse firma iXotic. Ook heeft dit bedrijf Dm-fietsenrijtuig 92-90 051 (ex-Deutsche Post) overgenomen. In de Dm werden alle onderdelen voor de Avmz overgebracht. De rijtuigen waren op 12-11 nog niet naar Zwitserland gebracht. De Dm werd enige tijd gebruikt als koppelwagen tussen de 700 van de Watergraafsmeer en DD-AR-stammen. De eigenlijk hiervoor bestemde koppelwagen fabrikaat Allan had enige tijd last van luchtlekkage.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie		
binnengenomen	wordt	afgeleverd

82-70 906	12-10	82-70 437	10-70 374	22-10		
10-77 614	12-10	10-70 314	20-70 584	29-10		
10-77 615	20-10	10-70 315	10-70 379	08-11		
10-77 617	22-10	10-70 317				
ICRm nawerk						
			binnengenomen	afgeleverd		
			20-70 247	11-10	20-70 216	21-10
			10-70 373	03-11	20-70 205	26-10
			10-70 422	03-11	20-70 212	03-11
					20-70 226	03-11
					20-70 247	09-11
Plan V revisie R6			Plan T/V syndanio			
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen		afgeleverd	
Schades/defecten						
binnengenomen		euvel	afgeleverd			
10-70 482	12-10	botsschade Rsd			1777	15-10
20-70 219	12-10	botsschade Rsd			10-70 482	20-10
28-70 111	12-10	botsschade Rsd			10-70 631	22-10
3404	12-10	botsschade			28-70 111*	15-10
1749	15-10	proefritten BDs			4024	26-10
8729	29-10	botsschade			9401	29-10
270 7002	09-11	schade			465*	03-11
					3404*	09-11

* Bs 28-70 111, Plan V 465 en DM '90 3404 werden alle doorgestuurd naar RB Tilburg

Revisiebedrijf Tilburg

6400 ombouw Duitse Herder		1700/1800 CW deuren				
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen		afgeleverd	
		6493	07-10			
1700 LT1			1600 LT3			
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen		afgeleverd	
1745	07-10			1615	13-10	
				1616	20-10	
SGM spoelen luchtleidingen			SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen			
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen		afgeleverd	
Schades/defecten						
binnengenomen		euvel	afgeleverd			
6511	05-10	pezen tandwielkast vervangen	6492	05-10		
6405	06-10	zwetende cilinderkoppen	1842	08-10		
6508	06-10	uitgelopen lager hoofdgenerator	6495	12-10		
6505	07-10	ATB-storing	6505	12-10		
28-70 111	18-10	botsschade Rsd (uit Hlm)	6417	18-10		
6470	19-10	botsschade Asd	6405	18-10		
6472	20-10	pezen tandwielkast vervangen	6511	20-10		
6495	20-10	dieselmotor wisselen	6507	22-10		
1843	21-10	draaistel wisselen	1858	09-11		
1620	26-10	bots-/ontsporingsschade Asd				
1773	26-10	proefritten 1858				
82-77 022	26-10	proefritten 1858				

Nieuwe dienstregeling vanaf 12 december

Vanaf deze datum kunnen reizigers gebruik maken van het nieuwe station Almere Oostvaarders op de Flevolijn. Daarnaast verandert de treinenloop tussen Amsterdam en Alkmaar en tussen Gouda en Utrecht.

Onregelmatigheden

- Trein 4415 kwam in de vroege morgen van 22-10 bij Nijmegen Dukenburg in botsing met een in de bovenleiding bevestigde spandraad met daaraan een bankschroef. De machinist kon met de schrik vrijkomen uit de door de optredende kortsluiting geblakerde cabine van Plan V 853, maar raakte licht gewond. Als 89052 kwamen de 853 en 956 terug naar Nijmegen.
- Eveneens op 22-10 raakte mDDM 7868 als trein 3943 te Amsterdam op spoor 10 een perronwand. De stam werd in Lelystad onderzocht.
- Diezelfde avond kreeg VIRM 8734 als trein 3093 bij Den Helder Zuid een steen tegen de voorruit, waardoor forse vertraging ontstond.
- De 467 en 901 strandden op 28-10 als trein 15008 bij De Vink met een vastgelopen motor van stel 467. Het duurde tot 14.00 uur voordat de 467 – met één as op een asbreuklorrie – als 98398/98399 via Den Haag HS naar Leidschendam kon vertrekken. De 901 was al eerder als 89234 naar Den Haag HS gekomen. Gedurende de stremming reden de treinen serie 600 van Brussel naar Amsterdam via Gouda.
- Op 02-11 ontstond kortsluiting in VIRM 9431, samen met de 9510 zojuist vertrokken als 3029 uit Den Helder. De brandweer moest ter plaatse komen maar hoefde niet in te grijpen. Nadat ook een noodremtrekking verholpen was, kon het geheel als 703029 terugkeren naar Den Helder.
- In VIRM 8633 ontstond op 05-11 tussen Driebergen en Maarn brand in een draaistel. Het stel, gekoppeld met de 8250, was onderweg als 2020. Nadat het betreffende draaistel op een asbreuklorrie geplaatst was, konden de stellen in Maarn Goederen aan de kant gezet worden. Als 89295 kwamen ze naar Ob Amsterdam.

- Nadat eerder die avond al in treinstel 2865 van trein 4273 een kleine brand geweest was, werd in de 2882, op dat moment 4166, op 08-11 tussen Maassluis West en Hoek van Holland Haven een brandje gesticht in de AB. Het stel kwam als 89223 naar Rotterdam.

Wist u dat...

- op 09-10 een ICR-IJsellijnstam met een AB, BDs 82-77 005, geduwd door loc 1781 en met de 1749 in opzending ter hoogte van Oisterwijk werd gespot, op weg naar Eindhoven?
- deze stam op 10-10 weer werd gesignaleerd (op de terugweg naar Roosendaal), maar nu met de 1752 in opzending?
- in Eindhoven de rijtuigen apart van de locomotieven en de BDs werden gezien?
- de kuilwielenbank in Eindhoven inmiddels vol in bedrijf is?
- in de ABk van Plan V 447 er een bankje is dat in plaats van een gebroken witte armleuning een paars exemplaar heeft, die eigenlijk thuishoort in een "paars" interieur?
- mBDk 4230 een blauw NS-logo heeft?

Railion

- In ons vorige nummer werden enkele locs door elkaar gehaald. Van de dit najaar afgeleverde locs is de EC1 van Rail4Chem Benelux en deze rijdt rond als 66.020. De EC2 en EC3 zijn van Railion Nederland en hebben respectievelijk de nummers 266 452 en 453. In Tilburg stonden begin november nog vijf nieuwe locs (ER6 – ER10). Één hiervan zou op 07-11 worden afgeleverd aan HGK. Hierover is nog geen zekerheid.
- Op 13/10 hadden de 6470 en de 1620 een frontale botsing op het emplacement Westhaven in Amsterdam. De 1620 had buffer- en frontschade terwijl de 6470 met drie assen ontspoord was.
- Op 25/10 ging het mis met trein 47797. Deze ontspoorde met 16 beladen ertswagens in het Duitse Merzig.
- Niet gereviseerde 1600'en zullen binnenkort aan de kant gaan. In Tilburg staan al de 1607, 1608, 1610, 1614, 1617, 1619 en 1620 te wachten op hun lot.
- Op 28/10 maakte Mp 3030 een drietal rondjes Arnhem - Utrecht - Amersfoort - Zwolle - Deventer - Arnhem met drie DB rijtuigen. De middelste van dit trio betrof een meetrijtuig dat metingen verrichtte op stukken infra die op een ander manier dan gebruikelijk is waren geslepen door Speno.
- Versteijen Transport gaat het Rail Distributiecentrum op Tilburg Industrie sluiten. Hierdoor ziet Nedtrain haar kans schoon om een deel van de werkplaatsactiviteiten te verplaatsen naar het terrein van het RDC. Voor het werkplaats ster-net komt dit ook wel goed uit. Sinds deze zomer zijn de rangeeractiviteiten op Tilburg Goederen verplaatst naar het werkplaatsterrein maar dat bevalt niet zo goed. Het RDC terrein zal als magazijn gaan dienen.

ACTS

- Booming ACTS deze maand! Twee nieuwe vervoeren te melden, een nieuwe loc afgeleverd en twee in bestelling! Sinds 17 oktober is naast Railion ook ACTS welkom op de Roosendaalse houtbank. Momenteel is het vervoer nog maar één keer per week maar dit moeten twee ritten per week gaan worden. Ook in het noorden nieuw vervoer. Tussen Veendam en de Roodenschoolse Eemshaven vervoert ACTS twee wekelijks suiker. Op zo/ma nacht van Veendam naar Eemshaven en op ma/di terug naar Veendam met Class 66 en de planning voor een donderdag is overdag een retourslag met een 6700.
- Voor het eerst in de ACTS-geschiedenis werd op 5 november de eerste echt fabrieksnieuwe locomotief afgeleverd. Kennelijk heeft IVW voor deze G1206 geen typekeuring meer nodig (de vorige 5 G1206-en voor ERS, R4C en Strukton hebben allen een afzonderlijke toelating) en kon de loc, die fabrieksnummer 2004/5001506 heeft, meteen worden ingezet. Zo was de loc op 6/11 al actief in de Rotterdamse haven en bracht de 506 (dat nummer gaat de loc krijgen) op 7/11 de lege houtafvalwagens van IJsselmonde naar Roosendaal.
- Uit de voorraad van de aanwezige Class 66 locomotieven in de werkplaats van Tilburg zijn er door ACTS twee besteld. In onze volgende (digitale) editie hopen we hier meer over te kunnen melden.
- Helaas rijdt ACTS deze winter geen gastreintjes vanaf Emmerich naar de Sloe. Hun partner in Duitsland, TXL, zag het vervoer aan hun neus voorbij gaan.
- De al jaren buitendienst staande 6704 is op 22/10 naar de sloper verhuisd. De draaistellen zijn per vrachtwagen naar Zwolle overgebracht. Het casco van de loc vond haar weg naar een sloper in Dordrecht Zeehaven. Daar stond de loc al een lange tijd weg te kwijnen nabij Volker Stevin.

ERS

- Op 11/10 werd de ERS 1202 door Nedtrain Tilburg afgeleverd na de schade die de loc had opgelopen. Voor onderhoud ging de machine naar de werkplaats Feijenoord op de zelfde dag!
- Ook op 11/10 maakte de ERS 1201 een losse retourslag naar Emmerich voor weglereen. De ER6, die tijdelijk als ERS6611 van Tilburg zou worden uitgeleend, hebben we nooit gezien. Inmiddels zijn bij vier Class 66 de GSMR radio's ingebouwd en wordt de kans wel heel klein dat er nog een tijdelijke ERS 6611 komt.

HGK

- Op 15/10 heeft HGK voor de tweede keer een trein met olie uit Zwitserland gebracht bij de Odfjell in de Botlek. Op maandag 18/10 werd de lege trein weer teruggebracht door de DE65. Inmiddels is de overbekende DuKo nog slecht drie keer per week gaan rijden. Één en ander komt mede door de slechte punctualiteit van deze trein. Sinds eind oktober komt ook de rode DE61 weer af en toe naar Nederland. De loc was weer een tijd actief in de buurt van Berlijn.

Rail4Chem Benelux

- R4C is nog steeds druk met het verslepen van machines van Volker Stevin Rail & Trafic. Zo waren de R4C locs al actief te zien in Winterswijk en Bad Bentheim. Waarschijnlijk zal VSRT begin 2005 dit werk zelf overnemen omdat zij dan zelf beschikken over twee locs met ATB. Welke locs in bestelling zijn hopen we komende maand te kunnen melden.
- Proefvervoer of niet? Op zondag 7/11 had een containertrein van de ECT terminal in Blerick moeten vertrekken naar Dortmund. Helaas had de loc wat problemen en heeft de 66.020 op 8/11 dit vervoer op zich genomen. Het is het eerste nieuwe vervoer van R4CB.
- De PB05 heeft haar monopoliepositie voor vervoer naar de Sloe verloren. Al meerdere keren is het voorgekomen dat een andere Class 66 het vervoer naar Gladbeck heeft overgenomen. Eén en ander komt natuurlijk voor dat alle Nederlandse activiteiten zijn overgegaan naar Rail4Chem Benelux.

Strukton

- De twee nieuwe aanwinsten van Strukton, Janine en Monique, zijn sinds de tweede helft van oktober actief op de in aanleg zijnde Betuweroute. De ex HGK machines beschikken niet over ATB zodat zij uitermate geschikt zijn voor dit werk. De locs zijn veelal te zien vanaf Valburg met steenslagtreinen. Aanleg van de bovenbouw schiet erg op. Ook is nabij Slie-drecht door Strukton een gedeelte voorzien van bovenleiding. Dit zal een proefbaanvak worden dat volgend jaar in dienst komt. Hier wordt dan ondermeer de ERMTS beveiliging getest.

ProRail

RandstadRail & Zoetermeerlijn-/Hofpleinlijn

- Eind oktober wist ProRail te melden dat het perron van Rotterdam Bergweg met ingang van 22-11 weer volledig operationeel zou zijn. Tot begin november was er echter geen enkele activiteit te bespeuren bij het verdwenen perron, zodat het op de overige stations gebruikte omroepbericht dat "vanwege dringende herstelwerkzaamheden" geen treinen konden stoppen bij Rotterdam Bergweg, even komisch als ergerniswekkend aandeel. Pas in de week van 15-11 werd het hout voor het nieuwe perrongedeelte geleverd.
- Het tracé van de toegang tot de geboorde tunnel tussen Rotterdam Kleiweg en Rotterdam Centraal is, hoewel de tunnel in 2008 pas klaar zal zijn, al goed te volgen. Door het slaan van damwanden is een goede indruk te krijgen van de wijze waarop de sporen gaan lopen.
- Met ingang van 12-12 zal de dienstregeling op de Hofpleinlijn worden gewijzigd. Doordat in Pijnacker een enkelsporige hulpbaan wordt aangelegd (waarvoor al vele bomen en struiken zijn gekapt), wordt de capaciteit van het lijntje verkleind. De toegevoegde sneltreinen in de spits zullen in de toekomst niet verder rijden dan Pijnacker en daar keren.
- In Pijnacker werden in het weekend van 06-11 werkzaamheden verricht. De beide houten noodperrons werden in gebruik genomen, een overpad en een sein verplaatst. De perrons liggen tegenover elkaar; de thans niet meer gebruikte in bajonetligging.

Onderhoudsrooster

- ProRail en de diverse exploitanten vervoerders houden met ingang van de nieuwe dienstregeling van 12-12 tot 06-03-2005 een proef met een zogeheten *onderhoudsrooster*. Hierbij wordt niet op doordeweekse dagen overdag onderhoud aan het spoor gepleegd. Daartoe wordt (vooralsnog alleen) op de trajecten Amersfoort – Deventer – Enschede en Utrecht – Amersfoort tussen de spitsen één spoor buiten gebruik genomen. Het treinverkeer, dat dan niet meer volgens het spoorboekje kan plaatsvinden, wordt over het overgebleven spoor afgewikkeld. Minimaal één keer per uur zal een trein blijven rijden, maar er zal worden afgeweken van de patroontijden.
- Elke dinsdag wordt er tussen 09.30 en 15.30 uur gewerkt tussen Amersfoort en Enschede. De beperkingen hebben tevens hinder voor reizigers in de series 7900, 700, 1600 en 7400 tot gevolg. Ook tussen Utrecht en Hilversum kunnen minder treinen rijden.
- Iedere woensdag wordt er overdag gewerkt tussen Utrecht en Amersfoort. De Noordoost-IC's blijven rijden, maar de 7400 en 5600 zullen een aangepaste dienstregeling krijgen. De internationale treinen Amsterdam – Berlijn en goederentreinen krijgen weinig vertraging, zodat NSR wel erg de verdenking op zich laadt als enige te zijn gebogen voor de wind die ProRail maakt.

Werk aan het spoor

- In Woerden kwam op 25-10 veel nieuwe infrastructuur in dienst. Het is nu weer mogelijk dat treinen in Woerden worden ingehaald. Het verlengde en vernieuwde eerste perron werd, nog niet helemaal afgewerkt, opnieuw in gebruik genomen. Het oude middenperron ging definitief buiten dienst. Tussen Woerden en Harmelen kwamen nieuwe sporen in dienst. Voor de doorgewinterde reiziger is het even wennen dat hij richting Utrecht bij Harmelen rechts van de fly-over naar Breukelen langs gaat, en niet meer er onderdoor. De oude sporen tussen Harmelen en het toekomstige (tijdelijke) einde van de viersporigheid werden buiten dienst gesteld en in hoog tempo gesloopt. Een 302200 van Strukton werd daarbij met het nodige werkmaterieel gezien. Zoals bij talrijke grotere en kleinere buitendienststellingen lukte het ProRail niet om de sporen op 25-10 tijdig gereed te hebben. Met twee uur vertraging kon het treinverkeer op gang komen. In de weken daarna deed Woerden nog regelmatig van zich spreken. Was het niet door een spontane sein- of stroomstoring, was het wel door een complete uitval van de stroomvoorziening van de beveiliging.

Betuwelijn

Een consortium met onder meer bouwer Volker Wessels heeft belangstelling voor de exploitatie van de Betuweroute. De groep van bedrijven, die zich TowRail noemt, wil nog dit jaar een bod uitbrengen bij Minister Peijs. TowRail overweegt ook een beursgang om geld op te halen voor de benodigde investeringen. Tot de groep behoren verder de Nederlandse tak van Siemens, de Duitse fabrikant van locomotieven Vossloh en het Duitse HSM.

Zeshonderd banen op het spel bij Nedtrain

Bij het onderhoudsbedrijf van NS, Nedtrain, staan de komende vier jaar ongeveer zeshonderd banen op het spel. Dat blijkt uit een interne presentatie van de directie van Nedtrain over de toekomst van de onderneming. De concurrentie is moordend. Het aantal defecten aan de treinen neemt daarnaast af, omdat NS veel nieuw materieel gebruikt. De directie stelt dat het absoluut noodzakelijk is goedkoper te werken. Eerder besloot Nedtrain al de werkplaats in Zwolle te sluiten, waarbij 46 mensen hun baan verliezen. Veel monteurs, schilders en andere medewerkers moeten naar vooral Amsterdam en Hengelo verhuizen.

Museumnieuws

- De 1302 maakte op 28-10 een rit om het door NedTrain Consulting van NS overgenomen WR-rijtuig 88-70 021 te presenteren. Voor de rit werden ook twee Avmz-rijtuigen meegenomen. In 's-Hertogenbosch vond op spoor 1 een naamgeving plaats, waarna het gezelschap naar Revisiebedrijf Tilburg kwam. Het meetrijtuig kwam na een rit naar Utrecht (via Arnhem) terug naar de HTMU en de Avmz naar de Watergraafsmeer.
- De 1302 kwam op 08-11 opnieuw in actie en bracht, samen met de 1312 en 2215, het in Revisiebedrijf Tilburg in oorspronkelijke staat teruggebrachte Plan W rijtuig 21-37 472 van Tilburg naar Amersfoort (82122). Het driespan was daartoe als 82121 vanuit Arnhem naar Tilburg gekomen. In Amersfoort bleek de tot B 4118 teruggenummerde Plan W niet op de rolbrug te passen, zodat het rijtuig mee werd genomen. Het geheel kwam als 82123 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam, waar de 1312 werd achtergelaten. Hier zal het onderhoud aan deze loc worden afgemaakt, waarna hij, evenals de 1302, voor allerlei vervoeren zal worden gebruikt. Als 82124 sleepte de 1302 de 2215 en Plan W naar de Watergraafsmeer en keerde uiteindelijk terug als 82125 naar Arnhem, daarbij een koppelwagen en de 4118 meenemend. In Arnhem werden de Plan W, de koppelwagen en de 1302 op de sporen 13 en 14 geplaatst. Voor 13-11 stond de overbrenging van Plan U-treinstel 114 van het Spoorwegmuseum van Blerick naar Zwolle op het programma. Loc 1302 zou dit transport, met behulp van een koppelwagen, verzorgen. B 4118 werd bij dit vervoer eveneens meegenomen en in Blerick achtergelaten.
- Bij het opknappen van het Plan W-rijtuig heeft het ook de oude ramen met driedelig schuifdeel teruggekregen. Deze zijn uit de voormalige bagageruimte van in Hengelo terzijde staande Plan V's verwijderd.
- De op blz. 252 genoemde overbrenging van een Df-rijtuig betrof niet rijtuig 92-37 003, doch de 92-37 005.
- Op 03-11 werd Blokkendoosmotorrijtuig mC 9002 *Jaap* gebruikt voor een rondrit van Amsterdam via Den Haag HS en de Binckhorstboog naar Amersfoort en Baarn. Vanuit Baarn werd Amsterdam weer bereikt. Het rijtuig stond gedurende de tijd dat het gezelschap in Baarn verbleef, in Hilversum.

Blokkeendoos 30-11	
800300	Utm 14:39 - Ut 14:51
28301	Ut 15:00 - Ed 15:37
800301	Ed 15:45 - Ahb 16:01
800302	Ahb 17:16 - Ed 17:28
28302	Ed 17:31 - Ut 19:24
800303	Ut 19:30 - Utm 19:44

- Het blokkendoostreinstel maakt op 30-11 een retourrit van Utrecht naar Ede-Wageningen. Tussendoor staat het rijtuig te Arnhem Berg.
- Vanuit een Engelse museumorganisatie is interesse getoond voor één of twee 600'en als "succesvol exportproduct".

Stichting Historisch Dieselmaterieel (SHD)

De NS-diesellocs 2205 en 2275, die naar België verkocht werden en daar als NMBS 7618 en 7608 genummerd waren, gaan in Nederland een museale toekomst tegemoet bij de nieuwe Stichting Historisch Dieselmaterieel (SHD). De locs kwamen op 5 oktober in grensstation Essen aan; het transport in België werd geregeld door Stoom Centrum Maldegem met ex-NMBS loc 8040. In de nacht van 8 op 9 oktober werden de locs door DLC met trein 41610 doorgevoerd naar Roosendaal waar de locs tijdelijk in de grote loods werden gestald. Op 17 oktober werden de locs samen met de laatste twee voor sloop bestemde 1300-en van de loods te Roosendaal overgebracht naar Kijfhoek om op 27 oktober van Kijfhoek naar Groningen vervoerd te worden. De SHD heeft als doelstelling het beleven van de spoorweghistorie van de jaren '70/80, en wil dat o.a. realiseren door het samenstellen van een "Klompentrein" uit die tijd. De stichting beschikt behalve over de twee diesellocs tevens al over NS-rijtuig 80 84 978 2 506-3, het voormalige Utrechtse begeleidingsrijtuig bij de ongevallentrein (Plan E, oorspronkelijk CKD 6908, later RD 6958).

De stichting is gevestigd te Groningen en bestaat uit een samensmelting van medewerkers van de spoorwegbedrijven ACTS, NSR, NedTrain en NoordNed. De website komt binnenkort online, waarbij er tevens meer informatie gegeven zal worden en men donateur kan worden van deze stichting.

In totaal zijn er op dit moment 12 locs van de serie 2200 bewaard:

Spoorwegmuseum: 2215, 2264, 2268 (huidig nummer 2352)
 VSM: 2203, 2207, 2233 (bij NS later genummerd als 2208), 2299
 SHD: 2205 (oorspronkelijk genummerd 2226), 2275 (enige loc die nooit geel/grijs is geweest)
 St.DE-loc 2225: 2225, 2278, 2296 (huidig nummer 2368)

Loc 1307 in rood

Op 17 oktober werden de elektrische locs 1301 en 1307 als laatste twee 1300-en uit de Roosendaalse loods gehaald ten behoeve van sloop. Door medewerkers van een niet nader te noemen spoorwegbedrijf werd enkele dagen daarvoor loc 1307 aan één voorkant en één zijkant rood geschilderd om te kijken hoe een 1300 er in de kleuren van het toenmalige NS Cargo eruit zou kunnen hebben gezien.

Op internet ontstond veel speculatie over de rode 1300. Was het een slechte fotobewerking, of had iemand echt de moeite om een 1300 rood te schilderen? Sommige vroegen zich af waarom NSR de loc rood had laten schilderen en of het misschien een proef was voor de nooit uitgevoerde revisie. Maar om iedereen gerust te stellen: het blijkt een geslaagde grap te zijn van enkele hobbyisten. En het moet gezegd worden: een 1300 in rood met groot wit NS-logo ziet er helemaal niet verkeerd uit...

Op 17 oktober gingen de 1301 en 1307 van Roosendaal naar Rotterdam-Noord Goederen ten behoeve van het plukken van onderdelen. Op 25 oktober zijn de locs doorgevoerd naar sloperij HKS in de Amsterdamse Westhaven.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

Reeks 21/27

• Zoals al geruime tijd geleden aangekondigd in deze regels zullen negentien locs reeks 27 aangepast worden voor de trekduwdienst met M6, in combinatie met de nieuwe stuurstandrijtuigen. De locs zullen hierbij dus ook inderdaad automatische koppelingen krijgen. De aanpassingen worden gedaan door Bombardier, dat ook de tweede schijf van zeventig nieuwe M6-rijtuigen levert.

• De 144 locs van de derde generatie (reeksen 11.8, 12, 21 en 27) zullen voorzien worden van airco. Loc 2125 rijdt al enige tijd met een proefinstallatie rond.

Reeksen 23 en 26

• Een grootschalige revisie van de locs reeks 23 lijkt van de baan, hoewel de huidige revisies nog doorlopen tot 2006. Voor reeks 26 zijn nog revisies gepland tot 2008. Dit lijkt tijd genoeg om te zoeken naar een grotere serie locs voor het binnenlandse verkeer.

Reeks 41

• Hoofdzakelijk vanwege enkele schadegevallen is er momenteel een licht tekort aan 41'ers om alle geplande diensten te rijden. Hierdoor rijden vanaf 22 oktober de L-treinen Zottegem-Brugge weer met elektrische motorstellen.

De eerder beschadigd geraakte 4193 rijdt in elk geval weer sinds deze zomer.

• Inmiddels is voor het eerst een 41 van Charleroi Sud opgedoken met de nummers voorop! Dat zal tijd worden ook, want de in Vlaanderen gehuisveste stellen zijn al lang en breed van nummers voorzien.

Reeks 45

• Het is niet de 4510, maar de 4501 die bedoeld was voor ombouw tot werkvoertuig. De status van dit project is overigens nog onduidelijk. De 4510 die te Saint Ghislain staat had een heel ander doel. Het schijnt echt zo te zijn dat deze bedoeld was als stand-by voertuig met een waterwagen voor bluswerkzaamheden bij calamiteiten in Terte! Uiteindelijk is hiervan afgezien daar het te lang zou duren voordat de 45'er aan de praat gekregen is...

Reeks 77

• Sinds de vorige opgave zijn afgeleverd: 7848 (13/10) en 7849 (22/10).

• Er schijnt wat onenigheid te zijn tussen de NMBS en de fabriek van de locs rond de levering van wat onderdelen voor laatste (kleine) constructiewijzigingen. Geen halszaak, maar in oktober werd wel besloten de afname (dus niet de aflevering) van de locs voor de rijdende dienst tijdelijk te staken.

Treinstellen

• De treinstellen 501-524 (AM'96) zullen voorzien worden van het Luxemburgse beveiligingssysteem CFL-Memor. Het zijn deze stellen die, ingezet vanuit Stockem, de IC diensten Brussel-Luxemburg verzorgen.

Rijtuigen

• De tweede bestelling M6 rijtuigen (na de 210 reeds in aflevering zijnde exemplaren) omvat 70 stuks. Fabrikant is opnieuw Bombardier, in samenwerking met Alstom (voor de stuurstanden), en met de order is een bedrag van 179 miljoen euro gemoeid. De bestelling bestaat uit 19 rijtuigen eerste klasse, 19 AB-rijtuigen en 32 stuurstanden. Overigens is niet precies bekend welke locs de resterende trekduwstammen gaan rijden, daar slechts negentien 27's aangepast worden. Reeks 13 kan er technisch mee overweg, maar is niet voorzien hen uit te rusten met automatische koppeling.

• Vanaf 13 december zal het K4 zoveel mogelijk worden vervangen door M4. Hoeveel K4's er afgestoten worden, uit welke treinen ze verdwijnen en wat er precies mee gaat gebeuren is nog niet bekend.

Franse locs op Belgische bodem

• In de vorige editie is reeds aangekondigd dat binnenkort de elektrische SNCF-locs serie 36000 in één poule gaan rijden met de reeks 12 en hiermee een aantal "nieuwe" plaatsen zullen gaan aandoen. Na de machinisteninstructie van de stelplaats Kortrijk in oktober zullen in november bestuurders van Antwerpen Noord getraind worden op de Astrides. In oktober en november reed bovendien een losse 67400 voor (Franse) machinisteninstructie tussen Châtelet, Flémalle Haute en Montzen. Niet dat hier 67400'en gaan rijden, maar deze loc was makkelijk beschikbaar doordat zijn dienst met een Kortrijkse machinist naar Gent juist was overgenomen door een 36000 (voor instructie).

• Voorspelbaar is natuurlijk dat de komst van meer 36000'en een teruggang zal betekenen in het takenpakket van de diesels serie 67400. In de dienst via Kortrijk naar Gent zullen zij helemaal verdwijnen. Er zijn echter niet genoeg 36000'en beschikbaar om alle locs te vervangen: één of twee diensten naar Mons zullen nog even door 67400'en gereden worden.

Museummaterieel

• De 5204 van het TSP is verkocht aan de horeca-gelegenheid te Maredsous waar ook de 4614 staat.

• Het TSP denkt er overigens over de 5117, die toch enkel voor pluk dient, te verkopen aan de sloop vanwege de hoge oudijzerprijs.

Sloopmaterieel

• Gezien de hoge schrootprijs van nu heeft de NMBS besloten weer locs ter sloop aan te bieden. Op 19 en 20 oktober werden respectievelijk de 2239 en 8230 en de 6230, 6303 en 8225 in een goederentrein vervoerd naar Athus, om uiteindelijk in Aubange gesloopt te worden. Meer zouden binnenkort volgen (zo zouden de meeste of alle 76'ers uit Schaarbeek al weg zijn), waaronder eindelijk al het schroot uit Ronet. Dat laatste moeten we dan écht eerst maar eens afwachten... Probleem is dat er niet meer gesloopt mag worden op de NMBS-terreinen (vanwege milieuvergunningen) en dat de in Ronet staande locs zover onttakeld zijn dat ze niet zomaar over grote afstand vervoerd kunnen worden. In Nederland hebben ze daar overigens nog wel een goede oplossing voor, eens kijken of een 51 op een dieplader wel makkelijk de Ardense hellingen van de E25 op wil...

Dienstregeling 2005

Een kort overzicht van de wijzigingen per 13 december aanstaande:

• de EuroNight "Jan Kiepura" heeft vanaf 13 december een gewijzigde dienstregeling: de doordeweekse EN 347 uit Brussel vertrekt dan 25 minuten later; doordeweeks (EN 349) zijn de tijden ongewijzigd. De terugtrein (EN 348) rijdt 25 minuten eerder naar Brussel. De trein rijdt overigens vanaf 13 december via Liège Guillemins en niet meer via de goederenlijn langs Kinkempois.

- Al genoemd, maar de ICE tussen Brussel en Keulen mag via L2 rijden en hoeft dan dus niet meer via de klassieke lijn via Landen en Tienen.
- Ook al genoemd zijn de wijzigingen in het internationale verkeer via Arlon. Maar voor de volledigheid: EC Vauban wordt ingekort van Milaan tot Brig als eindbestemming, dan wel begin. Op deze verbinding wordt weer I11 ingezet. EC Iris Brussel-Chur wordt ingekort tot Zürich, de tegentrein vertrekt nog wel uit Chur. De EC Jean Monet Brussel - Straatsburg wordt verlengd naar Basel. De wijzigingen hebben te maken met verbeteringen op het Zwitserse net, waar ze in de nieuwe intercitydienstregeling zijn ingevoegd. Helaas heeft dit niet zulke positieve effecten voor de dienstregeling van en naar België. Ook niet echt klantgericht is het opheffen van de minibar in deze treinen buiten het Zwitserse gedeelte.
- IC-D Lille-Herstal gaat vanaf Namen enkele minuten later rijden, zodat er daar een aansluiting vanuit Luxemburg richting Luik ontstaat. Van Herstal tot Hasselt gaat het materieel van IC-D over in de IR dienst (IR-c) naar Hasselt. Zou lijn 43 (Jemelle-Luik) inmiddels al tot de onrendabele lijnen behoren?
- IC-I Charleroi-Antwerpen gaat met de nieuwe dubbeldekkers type M6 gereden worden. Door wat veranderde tijden is er in Antwerpen Centraal aansluiting op de L-trein naar Roosendaal.
- 4 Piekurtreinen met een te lage bezetting worden afgeschaft. Er komen aan de andere kant een paar treinen bij: een trein Gent-Ronse midden op de dag en treinen Mechelen-Berchem, Waver-Ottignies en Geraardsbergen-Zottegem v.v. in de middagspits. Overigens reden de eerstgenoemde twee in praktijk al enige tijd.
- De halte van Chenée aan lijn 37 wordt weer bediend. Al genoemd is de heropening van de halte van Schelle op lijn 52. In het weekend stoppen er, net als doordeweeks, verder weer treinen te Wijgmaal en Wespelaar-Tildonk op lijn 53a.
- Getrokken treinen in IR-k Doornik-Charleroi worden vervangen door treinstellen, hoewel dit wellicht pas na 13 december gebeurt.

DLC

- Er is wat onduidelijkheid over wat nu precies nieuwe diensten zijn voor DLC, aangezien aanvankelijk een dienst werd aangekondigd die effectief al lang gereden werd door DLC. In elk geval rijdt er vanaf eind oktober een nieuwe trein voor Stora Shuttle van Zeebrugge naar Duitsland. De trein naar Zeebrugge heeft het treinnummer Z41528 en rijdt van dinsdag tot zondag (Aachen west 05.24 – Zeebrugge 10.40). De tegentrein is de Z41529 en rijdt van maandag tot zaterdag (Zeebrugge 14.20 – Aachen West 19.36). Op de zondagen 1 en 11 november reed deze trein extra. Deze dienstregeling is overigens op proef en slechts geldig tot de ingang van het nieuwe dienstregelingsjaar op 13 december aanstaande. De trein bestaat uit grootvolumewagens.

Railion

Railion Nederland rijdt sinds half oktober doorgaand met hun nieuwe class 66-locs 'serie' 266 de Opeltreinen van Bochum naar Antwerpen Oorden. De dienstregeling van de twee slagen is gewijzigd door de nieuwe locomloop. Binnenkort zouden Railion en B Cargo samen (dus afwisselend met Railion-locs en 77'ers) de Volvo-treinen tussen Gent Sifferdok en Bad Bentheim moeten gaan rijden. Voorheen reden deze treinen via lijn 24. In november startten uitgebreide instructieritten met 77'ers op het traject van de Volvo-treinen.

GEN

Medio oktober besloot de Belgische regering, die net als de Nederlandse bezig is met diverse grote bezuinigingen, maar 51 miljoen euro te investeren in de uitbouw van het Gewestelijk Expressnet van Brussel (GEN). De NMBS had 123 miljoen euro voor dit project gevraagd. Het spoorbedrijf geeft zelf aan dat deze beslissing voorshands alleen vertraging oplevert en dat nog onderhandeld zal worden om meer geld los te krijgen. Eerste prioriteit is het uitvoeren van het project in de oorspronkelijk geplande vorm. Volgend jaar wil de NMBS nieuwe treinstellen voor het GEN gaan bestellen. Overigens zijn enkele belangrijke werkzaamheden aan het GEN-netwerk reeds gestart: om de verbinding van Brussel door de stad richting Ottignies viersporig te maken, wordt een tweede tunnel onder de Belliardstraat in de hoofdstad gegraven.

Vinck stapt op

- Eind oktober besloot vrij onverwacht NMBS-baas Karel Vinck te zullen opstappen met ingang van 31 januari aanstaande. Hoewel geen reden voor zijn beslissing werd gegeven anders dan de opmerking dat hij 'geen tussenpauze wilde zijn', steekt er ongetwijfeld meer achter dit verhaal. Belangrijkste reden is feitelijk het feit dat Vinck nogal getergd is door de moeizame onderhandelingen binnen de NMBS en met name met de verschillende overheidsorganen. De NMBS is momenteel immers verwickeld in een grote bestuurlijke vernieuwing die zowel binnen de NMBS zelf als in de politiek niet zonder slag of stoot verloopt. Binnen de drie naamloze vennootschappen die de NMBS holding vanaf volgend jaar telt zou Vinck de baas worden van de dienst 'vervoersactiviteiten', het bedrijf dat in zal staan voor de dagelijkse exploitatie. Zijn taak zal worden overgenomen door Marc Descheemaeker. Voor Vinck's taak als baas van de nieuwe NMBS-holding wordt nog een opvolger gezocht.

Bestuurlijke vernieuwing NMBS

- Zeer dus tegen de wens van Vinck in – die veel sneller tot een oplossing had willen komen - duurde het tot eind oktober voordat de landelijke overheid zich positief uitsprak over de bestuurlijke herindeling van de NMBS. Onderhandelingen hierover zijn maandenlang vrijwel onbewogen geweest. De 'nieuwe NMBS' moet als gezegd gaan bestaan uit drie nieuwe ondernemingen met een eigen bestuur: een exploitatiemaatschappij (vervoersactiviteiten), Infrabel (voor de infrastructuur) en een nieuwe holding die beide zal omvatten en sturen. Of de nieuwe structuur in kan gaan op 1 januari aanstaande is maar zeer de vraag, gezien de enorme vertraging die is opgelopen in het voortraject. Grootste struikelblok in de politieke onderhandelingen was overigens, en hoe kan het ook anders, het benoemen van de poppetjes op de plaatsen van belang. In België speelt dan ook altijd mee dat zij eerlijk verdeeld moeten worden tussen de gewesten.

Korte berichten

- Op 8 oktober brak tijdens de rit te Boeghout een koppeling tussen de twee rijkstrijtuigen van treinstel 908. Het incident werd breed uitgemeten in de media, terwijl de Duikbrillen toch al niet bepaald geliefd zijn bij de reizigers.
- Op 16 oktober raakte in Italië ex NMBS-loc 7502 aan de rol en reed zonder machinist bijna 200 kilometer voordat men hem op een zijspoor wist te krijgen en veilig kon laten ontsporen.
- Voor proefnemingen (verdere reden onbekend) was van 18 tot 29 oktober het SNCF-meettreinstel X 1501/1502 aanwezig te Gembloux. Dit tweedelige dieselstel is samengesteld uit twee voormalige (diesel)koprijtuigen van de turbo/dieseltreinstellen serie T1000/1500. Het stel reed ritten op lijn 144 naar Jemeppe sùr Sambre van 19 tot 22 oktober.
- Op 20 oktober kwamen de graafwerkzaamheden aan de nieuwe tunnel in de in aanleg zijnde HSL Liège-Aken gereed.

- Het korte bezoek van Dispoloc 189 989 aan Schaarbeek half oktober was (zo probeert men te doen geloven) niet voor voorstelling aan B-Cargo, maar puur voor een besloten happening van de UIC. Op 21 oktober was de loc alweer weg, in opzending in een goederentrein richting Duitsland.
- Op 28 oktober liep de 8243 te Schaarbeek uit de rails. Vanwege (blijkbaar) hoge snelheid kwam de loc geheel naast het spoor te staan en zakte deze een eind weg. De schade aan de loc is aanzienlijk.
- Begin november startte de aanleg van een verbindingsboog te Leuven tussen de lijn uit Aarschot en die naar Brussel. Vanaf eind 2006 is het mogelijk om rechtstreeks vanuit Hasselt en Aarschot naar Brussel te rijden zonder kop te maken in Leuven. Het nieuwe spoor is 1700 meter lang en kent een nieuw viaduct van 520 meter.
- Op 7 november vonden filmopnamen plaats te Verviers Central in vijf aangepaste Oostenrijkse rijtuigen. Loc 5502 trok de trein via Montzen naar Verviers.
- Het bedrijf TTC (The Train Company) wil in de zomer van 2005 weer een autotrein inleggen tussen Denderleeuw en Zuid-Frankrijk en/of Italië. De NMBS staakte zijn autotrein in 2003.

D U I T S L A N D

Nieuwe dienst per 12 december 2004.

Op 12 december wordt de spoorlijn Hamburg - Berlijn voor 230 km/h in gebruik genomen. De IC-dienst vanuit Frankfurt/Main naar Trier wordt geschrapt uit het spoorboekje. Per dag gaan nu ook zes InterCity's rijden vanuit Dresden naar Praag; de dienst vanuit Neurenberg naar Praag vervalt. Het Poolse Szczecin kreeg ook aansluiting op het Duitse IC-net, waardoor de stad nu dagelijks rechtstreeks uit Amsterdam bereikbaar is.

Per genoemde datum wordt het reizigersvervoer gestaakt op de volgende trajecten: Spremberg - Hoyerswerda en Riesa – Falkenberg.

Privatbahnen

Ter vervanging van de tien jaar oude NE81-motorrijtuigen heeft de Bodensee Oberschwaben Bahn een drietal dieselmotorrijtuigen van het type RegioShuttle besteld bij Stadler. Bij de BOB rijden al 4 RegioShuttles.

Nieuwe werkplaatsen

Voor onderhoud aan rollend materieel worden momenteel twee nieuwe werkplaatsen gebouwd: in Magdeburg-Buckau en in Frankfurt.

Materieel

De dieseltreinstellen van de series 611 en 612 mogen zeker tot begin 2006 niet meer met ingeschakelde kantelbakinrichtingen rijden wegens geconstateerde schade aan de assen. Alle assen zullen moeten worden vervangen.

De Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte heeft het plan opgevat om de stoomlocomotief 66 002 (Henschel 1955, fabrieksnummer 28924) weer bedrijfsvaardig te maken.

F R A N K R I J K

Elektrische locomotieven

- Afgevoerd werden sinds de laatste opgave: 1103, 8153, 20208 en 20212. Van de elektrische rangeerlocomotieven serie BB 1100 resteren nu nog slechts twee exemplaren: de 1107 en 1110. Zij doen dienst vanuit depot Toulouse. Van de meersysteemlocomotieven serie 20200 rijden nog acht exemplaren, die de komende maanden allemaal ook aan de kant zullen gaan. Eenzelfde aantal locs is overigens nog over van de BB 8100'en.
- Zoals voorspeld werd de levering van de 26000'en weer hervat nu alle 37000'en afgeleverd zijn door Alstom. Afgeleverd werden de 27125-27130. Overigens zijn zowel de 37001 en 47001 nog niet overgedragen aan de SNCF en eigendom van Alstom.
- De plannen om toelating aan te vragen voor de 36000 op het Nederlandse net zijn gevoed door plannen aanvankelijk naar Kijfhoek te rijden, en later onder de 25 kV ook op de Rotterdamse havenlijn.

Diesellocomotieven

- Een hele vloot aan diesels werd afgevoerd na onze vorige opgave. Het gaat om de 63085, 63140, 63142, 63145, 63168, 63170, 63179, 63233, 63237, 63244, 63412, 63514, 63559, 63612, 63635, 63705, 63712, 66007, 66069, 66071, 67025, 67053, 67063, 67064, 68007, 68029, 68036, 68045, 68046, 68048, 68060, 68065, 68067, 68085 en 68532. Van de 68000'en waren de meeste locs al gemeld als zijnde buiten dienst gesteld. De serie 67000'en begint een echte zeldzaamheid te worden, want is inmiddels gereduceerd tot negen exemplaren – terwijl dat er een jaar geleden nog 25 waren. Het hoge aantal afgevoerde 63000'en en 63500'en is opvallend: vermoedelijk gaat het hier om een administratieve afvoer van alle locs die in de loop van het afgelopen jaar aan de kant gezet zijn. Van het front van deze series waren immers al enige tijd geen ontwikkelingen meer vernomen.
- De locs 66483 en 66506 werden gereviseerd en afgeleverd met een nieuwe motor als 69483 respectievelijk 69506.
- De SNCF heeft de modernisering van dertig locomotieven serie 64700/64800 aanbesteed. De 64700'en zijn voormalige 63500'en die zijn voorzien van nieuwe cabines en radiografische besturing. Ze doen dienst als zware rangeerloc met de 'trucks' serie 64800, die gebouwd zijn op ingekorte onderstellen van 63000'en en waarvan de cabine is verwijderd. Vermoedelijk gaat het om in totaal dertig eenheden (vijftien combinaties), aangezien er geen dertig combinaties van dit type zijn: er zijn 23 64700'en en 19 64800'en.
- Alstom lijkt de grootste kans te maken op het leveren van 160 dieselelektrische locs met een vermogen van ongeveer 1000 kW, welke bedoeld zijn de 63000'en en 63500'en te vervangen. Het zou gaan om een vernieuwde versie van de Am 841 van de Zwitserse SBB CFF. Wat wel meespeelt is dat de Alstom vestiging in Spanje waar laatstgenoemde loc gebouwd is, vermoedelijk gesloten wordt als gevolg van de sanering bij Alstom.
- Het is nog steeds de bedoeling de TGV Vendée in te gaan zetten op de lijn naar Royan. Nieuwe locs zijn hiervoor niet nodig, aangezien in december de huidige inzet naar Les Sables d'Olonne dan toch gestaakt wordt. De kans dat er een dienst naar Royan gereden wordt is echter steeds onzekerder en het lijkt er dan ook op dat de die 72000'en gestandaardiseerd zullen worden. Een buiten dienststelling is ook niet uit te sluiten: de drie locs zijn aan revisie toe en onlangs werden de 72044 en 72053 al overcompleet buiten dienst gesteld.

Dieseltreinstellen

- Sinds de voorgaande opgave verdwenen de Caravelles X 4320 en X 4548 uit het materieeloverzicht.
- De 57 TER-stellen serie Z 21500 zijn allemaal afgeleverd: sinds de vorige opgave kwamen de stellen tot en met de laatste (Z 21613/21614) in gebruik. Ook de aflevering van de driedelige TER-2N-NG dubbeldeksstellen serie Z 24500 gaat nu vlot... inmiddels zijn 18 stellen bij de SNCF aangekomen (tot en met de Z 24535/24536). Frappant is overigens dat de identieke CFL-

stellen serie 2200 nog altijd niet zijn toegelaten in... Frankrijk! De langere variant van de 24500'en, de 26500, telt nu zes stellen (tot en met Z 26511/26512).

- De bimodale AGC-stellen serie B 81500 werd uitgebreid tot negen stellen dankzij de aflevering van B 81513/514, 81515/516 en 81519/520. Van de dieselveariant serie X 76500 kwamen de stellen tot en met de X 76529/530 in dienst.

Mohon

- Mohon was ooit een groot depot met onder meer de bekende 'strijkijzers' serie 12100, 13000 en 14000 in depot, maar door de teruggang van het goederenvervoer in Noord-Frankrijk in de laatste decennia is dit depot al jaren geleden van de kaart gevergd. Fysiek bestaat het echter nog en het is de bedoeling er een spoorwegmuseum in te vestigen. Tijdens de 'dagen van het patrimonium' op 18 en 19 september 2004, werden de museumlocs BB 13052 en CC 14018 alvast in Mohon gestald.

Infrastructuur

- De SNCF is van plan een nieuwe spoorlijn door het Rhônedal aan te leggen. De ruim een kilometer lange lijn moet gaan dienen om met Rollende Landstrasse-treinen snel passagiers en vrachtwagens door het gebergte te krijgen.

- In september besloot de Franse verkeersminister de eerder uitgestelde aanleg van het tweede deel van de HSL Est, toch eerder te beginnen. De aanleg van het stuk tussen Baudrecourt en Strasbourg begint nu in 2008, in plaats van 2010. Tevens werd het eerder afgestelde project voor de verlenging van de lijn tussen Strasbourg en het Duitse HSL-net weer hoog op de agenda gezet, samen met de ook al geplande HSL-lijn tussen Lyon en Turijn.

- Omdat de SNCF geen geld heeft (lees: wil besparen) voor het groot onderhoud van ongeveer 1500 kilometer spoor, wil men op deze trajecten tijdelijk een lagere maximum snelheid instellen. Het gaat hoofdzakelijk om regionale spoorlijnen.

Korte berichten

- De SNCF sloot het eerste halfjaar van 2004 af met een winst van 51 miljoen euro. Ook goederenpoot FRET maakte geen verlies.

- Voor 64 miljoen euro levert Alcatel een nieuw communicatiesysteem voor het openbaar vervoer in Parijs: de bus, metro en RER-treinen zullen hiermee worden uitgerust. In 2007 moet het geleverd zijn.

- De SNCF wil de kaartjes voor de TGV nog goedkoper maken. Volgend jaar kunt u van Parijs naar Marseille voor € 19,=. Op deze wijze wil met de lowbudget-luchtvaartklanten terugwinnen

GROOT-BRITANNIË

De 30 tot 40 jaar oude "Slam-door" treinen van het type Mark I blijven nog tot 30 november 2005 toegelaten op het Zuidbritse spoorwegnet. De verwachting is echter dat ze in de zomermaanden van 2005 buiten dienst zullen worden gesteld en vervangen worden door nieuwe Desiro-treinstellen.

Een high-speedtrain van de First Great Western reed op 6 oktober ten westen van Reading in volle vaart tegen een personenauto, die stil stond op een beveiligde overweg. De ravage was enorm; alle 8 wagons ontspoorde. Er vielen zes doden, waaronder de machinist.

De treinreis van Brussel naar London duurt vanaf 2007 minder dan twee uur. Dan is het laatste stuk van de HSL in Engeland gereed. Nu duurt de reis nog 2 uur 20 minuten.

HONGARIJE

De GySEV gaat nog eens vijf nieuwe locomotieven van de Baureihe 1047.5 bestellen, die als 1047.506.-510 in het bestand zullen worden opgenomen. De recent verongelukte 1047.502 zal waarschijnlijk door een nieuw exemplaar worden vervangen. De loc bevindt zich thans in Linz in afwachting van de afwikkeling van de schade.

LUXEMBURG

De nieuwe locomotieven van de serie 4000 worden in een rap tempo afgeleverd. De eerste vrijdag in oktober kwamen wederom drie locomotieven aan in Luxemburg. De eerste vijf tweede klas dubbeldeksrijtuigen, fabrikant Bombardier in Görlitz, arriveerden eveneens half oktober, zodat men een uitgebreid proefprogramma kan gaan afwerken, waarbij de serie 3000 en de leaselocs 185 eveneens proefritten met de dubbeldeksrijtuigen reden. De 85 bestelde dubbeldeksrijtuigen kosten 121 miljoen Euro. Zolang de 18 stuurstandrijtuigen, die als laatste worden afgeleverd, er nog niet zijn, rijdt men met lok vóór en lok achter. In de planning voor de aflevering van de dubbeldeksreinstellen serie 2200 wordt dit jaar nog één treinstel afgeleverd, in 2005 zes stuks en in 2006 de laatste drie.

Op 5 november werden drie nieuwe locs van de serie CFL-185 naar Luxemburg overgebracht. Het betrof de 4007, 4008 en 4009.

ZWITSERLAND

De Jungfraumarathon in september bezorgde de **Berner Oberland Bahn** weer handenvol werk. De normale 20-minutendienst werd verdicht tot een 10-minutendienst om alle deelnemers en toeschouwers te kunnen vervoeren. Al het beschikbare materieel was in dienst, evenals dienstmotorwagen ABDeh 4/4 305 uit 1949. De nog aanwezige, maar naar Frankrijk verkochte 7 rijtuigen ABi en Bi werden eveneens ingezet. De geplande aansluiting naar het Mistery Parc staat mogelijk op losse schroeven, daar een regeringslid uit de Berner bondsraad een heronderzoek wil, daar onderzoek heeft uitgewezen dat het busvervoer toereikend is. Het eerste dubbelgelede stuurstandrijtuig, ABt 8/8 421, met lagevloerinstap, werd in augustus afgeleverd, zodat als alles volgens plan verloopt begin oktober alleen nog pendeltreinen zullen rijden i.p.v. getrokken treinen.

Daar de concessie voor de **Harissenbucht Fürigen Bahn** in 2007 afloopt wordt voor de verlenging hiervan gekeken welke optie het best hiervan in aanmerking kan komen. Oorspronkelijk gebruikt door de gasten van hotel Fürigen en tegenwoordig door de toeristen is de kabelbaan uniek in zijn soort. Gekeken wordt naar een kantonale concessie, daar het hotel geen interesse toont in een eventuele voortzetting, en het Bundesamt für Verkehr meerdere veiligheidsmaatregelen oplegt, waarbij geen open wagons meer mogen worden ingezet. Ook wordt naar een stichtingsvariant gekeken.

De **Lötschbergbahn** rijdt proefritten met de locomotieven Re 465 en de voormalige SBB-rijtuigen EWIII om deze in trekduw IR vanaf december in te zetten tussen Bern en Luzern. Vertegenwoordigers van de SEV, de Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband en de BLS hebben zich over de kwestie gebogen of Duits Railionpersoneel nu wel of niet mocht worden ingezet met BLS-cargotreinen. Om een lang verhaal kort te maken, het personeel gaat voorlopig nog niet de grens over, alleen het materieel. Men wil de mogelijkheid openlaten over de mogelijke Railioninzet naar Erstfeld als BLS personeel wordt opge-

leid voor Duitse baanvakken. De werkplaatsen in Bönigen en Spiez draaien overuren om alle nieuw-, om- en verbouwingen tijdig voor de nieuwe dienstregeling in december gereed te krijgen, zoals de jumborijtuigen en het EWIII-project. Onder druk van wat bij ons de NMA is verlaagt men de prijs van een rit van de autotrein door de Lötschbergtunnel van maandag tot en met donderdag naar 20 Zw.Fr. De overige dagen blijft de prijs onveranderd. De prijs geldt ook voor kleine busjes, welke 36 Zw.Fr. bedroeg. Vanaf december zal dagelijks van 06.00 tot 24.00 elk half uur een verbinding worden aangeboden, welke in de late avonduren licht wordt aangepast. Door de publicatie van een network statement heeft men de regelgeving bekendgemaakt voor de netwerktoegang op internet, volgens EU richtlijn 2001/14/EG, hoewel Zwitserland dit verdrag (nog) niet heeft geratificeerd. Wegens gebrek aan stuurstandrijtuigen grijpt men toch weer terug naar reeds terzijde gestelde oudgedienden zoals lok Ae 4/4 258.

Vanwege noodzakelijke bouwwerkzaamheden tijdens de maanden september en oktober tussen Oberzollkofen en Worblaufen werd door het **Regionalverkehr Bern Solothurn** enkelsporig gereden tussen deze plaatsen met een drie minuten vroegere vertrektijd uit Urtenen.

De **Matterhorn Gotthardbahn** rijdt vanaf eind oktober tot half december een vervangende busdienst tussen Brig en Visp. Dit door infrastructurele werken in Visp en in Brig. Samen met de nieuwe terminal in Täsch is dit één van de sleutelprojecten door de aanleg van de nieuwe NEAT Lötschbergbasistunnel. In verband met het 75-jarig jubileum van de Glacier Express in 2005 werd MGB locomotief HGe 4/4 II 4 van een speciaal opschrift voorzien.

Bij het **Regionalverkehr Mittelland** verscheen een nieuw gezelschapsrijtuig op de baan. SR 89-34 803 ontstond uit de AB 88-34 459. Aan één zijde werd het nieuwe kleurenschema aangebracht, aan de andere zijde het huidige Colanikleed met witte band langs de dakrand. Midden augustus werd het eerste driedelige treinstel,

RABe 5260286, type GTW geleverd. Vanaf december 2003 tot en met maart 2004 werden 5 rangeerlocs, Tm 236 380 – 384, bestemd voor werktreinen, gebouwd bij Winpro, afgeleverd.

De **Rhätische Bahn** heeft de kaartverkoop in het station Bonaduz uitbesteed aan de Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn op privé-basis van een zogeheten raamovereenkomst, daar de RhB gedwongen werd door economische motieven deze per 1 september te moeten staken. De Verein kreeg hierdoor de beschikking over een centraal adres voor boekingen en klantcontact. Tijdens de kantooruren van 8.30 tot 12.30 uur kan men er terecht voor kaartverkoop. Voor de uitbreiding van de capaciteit voor afvoer van steenslag, werden 3 drie nieuwe zijlossers, de Xa-u 9461 – 9463, in dienst genomen, welke werden gebouwd door Josef Meyer Waggon AG in Rheinfelden..

SBB Historic kon motorwagons BDe 4/4 1646 verwelkomen in het historische bestand. Het was met drie voormalige RICrijtuigen als tentoonstellingstrein ingericht. Men heeft reeds de BDe 4/4 1643 in haar bezit.

De **Schweizerische Bundesbahn** zet in Basel nog één locomotief van de serie Re 4/4 I in voor de rangeerdienst, de 10034. Alle andere leveren onderdelen of staan defect. Ze doet dit samen met de motorrijtuigen RABe 1405 en 1406. Nadat door aanrijdingen diverse stuurstandrijtuigen van de Zürcher S-Bahn buiten dienst kwamen te staan, rijdt er tijdelijk een compositie rond met twee locs en vijf dubbeldeksrijtuigen. Door de inbouw van ERTSbeveiliging in de dubbeldeks IC stuurstandrijtuigen worden deze tijdelijk vervangen door stuurstandrijtuigen EW IV, daar de levering van 30 nieuwe stuurstandrijtuigen is vertraagd. De stations Islikon en Visp worden in de komende maanden grondig gemoderniseerd. Dit houdt o.a. verhoging en verlenging van de perrons in. Kosten Islikon 1,4 miljoen Zw.Fr. Bouwtijd 6 maanden. Kosten Visp 90,5 miljoen Zw.Fr. Vernieuwing infrastructuur door de aansluiting van de nieuwe NEAT basistunnel door de Lötschberg. De kosten worden gedragen door de SBB (60 milj.), de MGB (26 milj.), Postauto Oberwallis en de gemeente Visp. In Visp zal de perroncapaciteit worden uitgebreid, daar dit station in de nabije toekomst een belangrijke overstapfunctie zal krijgen. Het bedrijfsresultaat over de eerste helft van 2004 was negatief. Het vertoont een min van 18,2 miljoen Zw.Fr. Het verlies komt grotendeels voor rekening van SBB Cargo. Na een bouwtijd van zes jaar is op 6 november het nieuwe dubbelsporige gedeelte Leuk – Salgesch in dienst gesteld.

Op de **Schynige Platte Bahn** reed sinds lange tijd weer een stoomtrein. Op 13 augustus werden twee stoomtreinritten gereden met stoomloc H 2/3 5 en rijtuig B 6.

Voor de in het vorige nummer genoemde **SEFT** afkorting dient Società Esercizio Ferroviario Turistico gelezen te worden. Waarvan akte!

Midden jaren negentig ontwikkelde de firma **Stadler** uit Bussnang, onder druk van Zwitserse Privatbahnen een lightrail voertuig, de zogenaamde Gelenk Triebwagen, kortweg GTW genoemd.. De voormalige Biel Täuffelen Ins Bahn, tegenwoordig Aare Seeland Mobil plaatste als eerste een bestelling. Inmiddels rijden 18 maatschappijen in binnen- en buitenland met de GTW's, welke zowel in een diesel danwel elektrische variant wordt geleverd. Het aangeboden concept laat zich eenvoudig aanpassen aan de behoeftes en wensen van de klant. Een GTW bestaat uit, afhankelijk van de gekozen variant uit twee of meerdere rijtuigen met een module waar de dieselmotor of het elektrische gedeelte in onder is gebracht. De dit jaar in dienst gekomen treinstellen type FLIRT (FLinker InnovativeR Triebfahrzeug) en SPATZ (zie Zentralbahn) zijn een verdere ontwikkeling van het bestaande concept.

In augustus werd door **Thurbo** in samenwerking met de SBB proeven genomen met het gecombineerd rijden met treinstellen van de typen GTW en FLIRT. Gereden werd tussen Bussnang en Bettwiesen v.v. waarbij de besturing bij het gecombineerd rijden werd uitgetest voor gecombineerde inzet.

De **Transports Publics Fribourgeois** (nu wel goed geschreven!) heeft nog steeds een tekort aan materieel door de modernisering van verouderd materieel uit de jaren 1983 en 1991 bij Winpro in Winterthur. Men huurt van drie maatschappijen. De Súdostbahn, de Transports Régionaux Neuchâtelais en Transports de Martigny et Région SA schoten te hulp met rollend materieel om de ergste nood te lenigen.

De **Trogenerbahn** heeft met de komst van nieuw materieel de rijtuigen B 11 – 13 ex voormalige TL verkocht aan het museum Rheinshauen in Lustenau (Oostenrijk). Ze dienen te worden omgespoord naar de spoorwijdte van 75 cm.

De Jungfraumarathon in september bezorgde de **Wengernalp Bahn** weer handenvol werk. Van Lauterbrunnen naar Wengern moesten ook de locomotieven He 31 en 32 als ook de oldtimers He 52 en 64 met reizigerstreinen worden ingezet.

Officieel nog geen **Zentralbahn** werd begin oktober onder auspiciën van de SBB het eerste SPATZ treinstel door Stadler in Altenrhein overgedragen. De afkorting SPATZ staat voor Schmalspur PANorama TriebZug. Het bestaat uit een tussenmotorrijtuig met panoramavensters en twee stuurstandrijtuigen. De maximum snelheid bedraagt 100 km/u, ze zijn gehandicapten vriendelijk door hun lage vloer. Ze zijn volledig niet roken ingericht en beschikken over 19 zitplaatsen 1^e klas en 115 zitplaatsen 2^e klas. Vanaf december gaan ze rijden tussen Interlaken Ost en Meiringen. Later gaan ze ook rijden van Luzern naar Giswil, Hergiswil en Stans.

Kalender Stichting Klassieke Locomotieven

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

BOEKEN

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen in juni jl. het boek **Roosendaal**, een spoorwegknooppunt als 's lands voorportaal in het zuiden, 1854-1996. Auteur is Marius Broos. Nummer 39 in de NVBS-boekenreeks. Formaat 24 X 33 cm, 240 blz., 188 zw/w-foto's, 50 kleurenfoto's, 41 tekeningen. ISBN 90-71513-51-3. € 37,-. In dit boek wordt op gedegen wijze uit de doeken gedaan, hoe het kwam dat het dorp Roosendaal uitgroeide tot een spoorwegknooppunt van formaat, waarbij is gestreefd naar een zo breed mogelijke kijk op het spoorwegbedrijf en waarbij de ontwikkelingen in het vervoer en de infrastructuur voorop staan. Ook de trajecten naar Antwerpen, Breda, Lage Zwaluwe en Vlissingen komen regelmatig aan bod alsmede de andere gebruikers van het station, zoals de Douane, Posterijen en Van Gend & Loos. Verder komen we andere vervoermiddelen tegen, zoals vrachtkarren, omnibussen, beurt-schepen en stoomtrams. De gevolgen van twee wereldoorlogen en het herstel daarna krijgen ruimschoots de aandacht. Verder de teloegang, die in de zeventiger jaren zijn beslag kreeg. In 1996 was er niets meer over van het ooit zo roemrijke spoorverleden van Roosendaal. Het boek is rijk geïllustreerd met prachtige foto's; tekeningen, tabellen e.d.

Eveneens bij Uitgeverij Uquilair verscheen het boek **Elektrische locomotieven SNCF-serie BB-300** van auteur drs. W.H. van den Dool sr. Dit boek behandelt de "stamboom" en de historische ontwikkeling van de NS elocserie 1100. De serie BB-300 van fabrikant Alstom heeft met zes exemplaren in ons land gereden van 1949 tot 1951, naast de al aanwezige LNER 6000 "Tommy". Na de BB-300 en het prototype BB-8001 leverde Alstom voor de lijn Parijs – Lyon in 1949 de serie BB-8100 in een oplage van 171 stuks als vervolmaakt einde in de ontwikkeling van de typisch Franse BB-familie en de directe voorloper en voorbeeld van de NS serie 1100. We lezen uitvoerig over de ontwikkeling van de BB-300'en en de inzet bij NS, geïllustreerd met ca. 80 zw/w-foto's en 40 tekeningen en documenten. Een 30-tal kleurenfoto's tonen de dienst bij de SNCF. 96 blz. € 22,-. De hiervoor besproken uitgaven zijn te bestellen door overmaking van het genoemde bedrag op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch o.v.v. de titel.

Wilt u meer weten over de SNCF serie BB-8100, dan kunnen wij u de in 2003 verschenen "special" aanbevelen van **Le Train: Les BB 8100**. Uitg. Editions Publitrains Eurl te Betschdorf (F). Prachtig kleurenfotowerk uit het verleden als heden van de Franse evenknie van onze elocserie 1100. Verder uitgebreid aandacht voor de prototypen en de exportlocs in Marokko en Nederland. Deze uitgave scoorden wij onlangs voor € 16,65 in de Leidse Boekenwinkel van de NVBS. ISSN 1267 – 5008.

Zojuist verschenen: **De Haagse Tram, 100 jaar elektrisch**, samengesteld en uitgegeven door Ad van Kamp. Het boek, format 23 X 25 cm, telt 70 pagina's en bevat ongeveer 80 zwart/witfoto's meestal op groot format, die de geschiedenis laten zien van het Haagse elektrische trammaterieel in de periode 1904 – 2004. Foto's van oude twee-assige motorwagens, modernere vierassers, diverse series PCC-cars en de onlangs aangeschafte trams uit Hannover vindt u in dit boek. Oude trams en historische stadsgezichten; een boek niet alleen voor de tramhobbyïst, maar ook voor diegenen die houden van Haagse plaatjes uit een ver en nabij verleden. ISBN 90-72721-11-X. Prijs: € 12,95.

EISENBAHN KURIER. Brian Ramp stelde het oblong album **Die E 18 im Wandel der Zeit** samen. Van inzet in Silezië vóór 1940 via DR-I en DR-II naar DB en ook ÖBB in zeer markante zwart/wit- en kleurenfoto's. De glorieperiode bij DB is het meest vertegenwoordigd. Het beste E 18 boek dat wij tot nu toe zagen. Dit is overigens deel 7 van de serie Eisenbahn Bildarchiv. 96 blz., 150 afbeeldingen, 23,5 Xj 16,5 cm, ISBN 3-88255-346-4, bestelnummer 346.

EK: een groot formaat kleurealbum van de fotograaf Baur, met haarscherpe beelden (en gelijkmatige kwaliteit): **Schönste Eisenbahnbilder**. Het onderwerp is voor 95% stoom en een beetje diesel en elektrisch. Na een aantal statische beelden volgt een hele serie actiefoto's met veelal een goede achtergrond. Prachtig zijn de platen van AW Offenburg en enkele depôts. Alles stamt vooral uit de 50- en 60-er jaren. Hij beperkt dit album tot een ruim gebied rond Mannheim, Heidelberg en Heilbronn met uitlopers naar Limburg a/d Lahn, Freiburg en zelfs Lindau. Veel "oude" stoom zoals 94, P8, 75, 39 etc. Een fraaie herinnering al met al. 144 blz., € 35,00, 180 foto's, ISBN 3-88255-286-7, bestelnr. 286.

EK: **Eisenbahn im ersten Weltkrieg** (A. Knipping). Al jarenlang zijn er allerlei boeken verschenen en nu ligt dit voor ons. Zo'n 19 hoofdstukken over inzet van het spoor, de speciale genietroepen, maar ook wat over het gewone oorlogsverkeer, bezoeken van Wilhelm II, etc. etc. Alle oorlogsgebieden passeren de revue: België, Frankrijk, Oostenrijk-Hongarije, heel veel over Rusland, de Balkan, etc. Goede frontkaarten verduidelijken het geheel. Bijzonder is bijvoorbeeld een foto van een Belgische loc in Rusland. U ziet sabotages, vernielingen, Feldbahnen, etc. Ook is er een hoofdstuk over de geallieerden in België en Frankrijk. De oorlog tussen Italië en Oostenrijk is ook verbeeld. Alles teveel om op te noemen. Het moet een gigantisch karwei geweest zijn om vooral het illustratiemateriaal, dat van zeer hoge kwaliteit is, te verzamelen. Zoals wij van EK gewend zijn: een totaal superboek. 400 blz., 600 afb., € 30,90, 21 X 29,7 cm, ISBN 3-88255-691-9, bestelnr. 691.

EK: **Fern Express**, nr. 3-2004. Ierland, Isle of Man, Zuid Afrika en Tanzania zijn dit keer de onderwerpen die zoals in dit blad gebruikelijk tot in de details besproken worden. Er zijn ook kaarten opgenomen. Zo is er één van Ierland compleet met spoor dat nog in gebruik is maar ook het opgebroken smal- en breedspoor. Verder de rubriek "internationale berichten" met nieuwtjes die je nergens anders leest. Dan is er nog een Balkan-reisverhaal opgenomen, München – Athene v.v. Illustraties in zwart/wit en kleur. 50 blz. A4, € 10,80.

IAN ALLAN The Power of the A2 (Morrison) Deze locs waren de laatste LNER Pacifics van de opvolgers van de beroemde Gresley (Peppercorn en Thompson). Eén loc is er bewaard gebleven: Blue Peter. Het boek begint curieus genoeg met de P2 1-D-1 sneltreinlocs van Gresley in originele en stroomlijnform, de enige locs met 4 drijfassen voor de sneldienst die Engeland ooit had. Later werden het gewone Pacifics. Vele zwart/wit foto's illustreren het boek dat eigenlijk alleen een fotoalbum is. Diverse plaatjes zijn oude bekenden. Het boek is een deel uit de Power-series van de Oxford Publishing Company (nu Ian Allan) waarvan wij eerder diverse delen recenseerden. A4, ISBN 0-86093-588-4, prijs £ 19,99 (€ 30)

VIDEO'S

Joka foto/video: Straßenbahnen im Trabbi-Land (deel 3). De Engelsman Phil Tatt bezocht in 1968 en in 1977 met zijn smallfilmcamera de toenmalige DDR. In alle steden reden nog Altbaufahrzeuge en vele trajecten of zelfs hele trambedrijven, zoals die van het getoonde Mülhausen en Eisenach, zijn inmiddels opgeheven. Zijn kleurenopnamen werden van geluid voorzien en uitgebracht op DVD. Het resultaat mag gezien worden: we zien de hobbelende trammetjes met soms 2 bijwagens verder nog in Gotha, Erfurt, Jena, Naumburg, Magdeburg, Halberstadt en Nordhausen. Het modernste materieel zien we in de vorm van de Grossraumwagens, voor het ellendige Interhotel in Magdeburg. 55 minuten onvervalste DDR-sfeer met nog betrekkelijk weinig overig wegverkeer, voorzien van uitgebreid Duitstalig commentaar, zij het door een wat bedroefd klinkende mannenstem. De geluidsnasynchronisatie is goed: zelfs het verschil in motorgeraas tussen een Skoda en een Trabant is goed hoorbaar. Het station van Nordhausen is behangen met rode vlaggen en leuzen als uw recensent nog even in beeld verschijnt tijdens een NVBS-excursie in 1977. Hoezo toeval? Bestelnummer RP-019, prijs € 25,- o.a. te bestellen bij **Railpress Papendrecht**, Postbus 207 te 3350 AE Papen-drecht. www.railpress.nl (AdM)

De volgende aankondigingen zijn afkomstig van Eisenbahn Kurier, Postfach 500111, D-79027 Freiburg.

Doppelt hoch-Doppelt gut is de geschiedenis van de Duitse dubbeldekker, die vanaf 1936 voor het eerst werd ingezet bij de Lübeck – Büchener Eisenbahn (opname met stroomlijn stoom). Pas na 1951 begint in Görlitz de grote tijd met de DDR-groenen, die ook in Polen, Tsjechoslowakije, Roemenië en Bulgarije reden. Na 1989 komt de dubbeldekker ook naar het Westen, waar hij nu overal te zien is. U ziet ook nog enkele "groene" liefhebbersritten met stoom in het Oosten. Veel is rond Berlijn gefilmd. Video € 19,80, bestelnr. 5398; DVD € 24,80, bestelnr. 8018

Deutsche Dampfloks in den Niederlanden. U betaalt zegge en schrijve 5 euro voor een video van een half uur over Duitse stomers in Nederlandse museumdienst. Hoofdzakelijk VSM maar ook wat SSN. Vooral bij de VSM heeft men mooie opnamen langs de lijn weten te maken. U ziet 52-ers, 23-ers, de 65 en de 64 alsmede een Poolse loc in actie op diverse locaties. Ook beelden van de depôts. De rest van de band staat vol met kleine stukjes van nieuwe EK-films: ook interessant. Bestelnummer 5561.

Transport auf Schienen is een interessante film die eigenlijk de hele geschiedenis van het Duitse spoorweggoederenverkeer laat zien met alle drie tractievormen tot op heden met alle nieuwe elocs. Het begint met de Reichsbahn van vóór 1940, dan die daarna en ook de DB. U ziet actie op grote rangeerterreinen, wat museaal vervoer maar vooral veel goederentreinen onderweg. Uniek zijn de episodes rond en in de staalfabrieken en het Ruhrgebied. € 20,40 euro voor 1 uur video, bestelnr. 5390. Op DVD € 24,80, bestelnr. 8011.

Eisenbahn-Video Kurier 60. Het begint met Metronoom, de nieuwe verbinding Ulzen – Hamburg – Bremen als concurrent voor DB. Dan is er Connex met de Lausitzbahn Cottbus – Zittau. Afscheid van de diesellocs serie 219, 12^e Dresdner Dampfloksfest in 2003 (zeer veel volk). Verder nog het wisselende geluk en ongeluk met de DB pendolino's in de laatste 10 jaar. Er is een lang item over Plandampf in 2003 en 2004 op de Rennsteig bij Oberhof met 44, 41, 52, en 2 01⁵-en. Een vast onderdeel is de rubriek Bahn Neues. Tot slot het afscheid van de stoom bij DB in de 70-er jaren. Het Rennsteig-deel laat mooie winteropnamen zien. 1 uur: VHS € 15,50, bestelnr. 5260; DVD € 19,80, bestelnr. 8027.

Eisenbahn-Video Kurier 61. Proefbaan Siemens in Wildenrath, stoomfestijn in Crailsheim met 7 locs, onder andere 50, 52, 44, 75, 64 en 01, de nieuwe Dispo-loc 189, rangeerstation Dresden-Friedrichstadt, de nieuwe DE loc voor Hongkong met proefritten en verschepping, het feest rond het 150-jarige Altenbekener viaduct, het einde voor de oude Berliner S-Bahnstellen en tenslotte een terugblik op de 52-ers van Berlin-Schöneweide en natuurlijk de rubriek Bahn Neues. 1 uur: VHS € 15,50, bestelnr. 5261; DVD € 19,80, bestelnr. 8061.

Abenteuer Schneeraumung. Sneeuw ruimen met veel sneeuw op de Jungfraubahn, met weinig op de Schynige Platte maar wel met assistentie van een stomer, op de zeer steile Pilatusbahn bij Luzern en in een werkelijk overweldigend decor op de Bernina Bahn (RhB) waar we ook historische zwart/witopnamen uit de 30-er jaren zien. Ook komt speciaal de enorme stoomruimer in actie. Bovendien zien we het wegzagen van harde blokken met de hand en het verwijderen met een rutschbaan op de Pilatus. Top winters kijkgenot in 50 minuten. VHS € 19,80, bestelnr. 5708, DVD € 19,80, bestelnr. 8040.

DB Dampf 1970-1977. Udo Paulitz, bekend van artistieke stoomfotoboeken, laat alle Duitse stoomeldorado's aan u voorbij trekken in die periode met per jaar vermelding van aantallen locs en buiten dienst gekomen series. Alles van super-8. Wat is er zoal? Series 01, 03, 23, 38, 41, 42, 43, 44 en 50, bijvoorbeeld van Hamburg via het Ruhrgebied naar Crailsheim, Rottweil, Friedrichshafen en Hof naar Altenbeken en de Harz. Zeer interessant om dit allemaal weer eens te zien. Tot slot het afscheid in Rheine in 1977 en wat trieste sloopopnamen. 1 uur kijkgenot voor € 15,50, bestelnr. 5399. Voor DVD betaalt u € 19,80, bestelnr. 8019.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-11. ISSN:0030-3321 * Fotoverslag Tramparade in Den Haag * Het Amsterdamse Centraalstation uitgebreid * Perikelen rond de bouw van de Haagse tramtunnel * Le Météor, lijn 14 van de Parijse Metro * De NVBS-kalender 2005 is gratis bijgevoegd en toont 13 kleurenfoto's van spoor- en tram uit eigen land, zowel recente als historische onderwerpen.

Rail Magazine, nov. 2004, nr. 219. ISSN:0926-3489 * Railion in Vlaardingen * Van Wilgenplas tot Hofplein * Adieu Kees Huurman * Naar de loods (stoomlocomotieven in Nederland) * InnoTrans 2004 * Revisie van de Blauwe Engel * Modelspoorartikelen *

Spoorweg Journaal, nr. 6/2004 (142) * Innotrans 2004 * 25 jaar STIBANS * Langs de Lijn * In Memoriam * Fototip * Spoorzoeken in Indonesië * Restauratie DE1 41 * 70 jaar Sik/Roco-model Sik *

Rail Hobby, nov. 2004. ISSN 0165-4551 * Peru, hoogstgelegen spoorlijn ter wereld * Tramtunnel Den Haag geopend * 50 jaar Bolle Neuzen (4) Hongarije * E94, Duitse Krokodil * Diverse modelspoorartikelen waaronder RTM, emplacement Oostvoorne *

Trolleyberichten, sept. 2004, nr. 147. * Trolleybus van Reading * Obus von Gießen * InnoTrans 2004 * Arnhem Actueel * Onder (g)oude(n) draden * Buitenland Actueel *

S.T.A.R.

Nadat de gemeente Stadskanaal op 8 november jl. al besloten had om de gevraagde subsidie aan de STAR te verlenen, heeft de gemeente Veendam datzelfde op 10 november jl. gedaan. Bij de gemeente Stadskanaal was het besluit unaniem, bij Veendam lag dat anders. Met 11 tegen 9 stemmen is het besluit dan ook met een krappe meerderheid aangenomen.

Dit betekent dat het definitieve sein voor het investeringstraject van € 6,5 miljoen op groen is gezet. De gemeente Veendam financiert een en ander door geld vrij te maken uit het Masterplan wat er ligt om de stationsregio te 'upgraden', daarin wordt dit meegenomen, ook een behoud van de infra speelt daarbij een rol (met een kleine blik naar Kolibri). Eveneens is onlangs bekend geworden dat er een extra subsidiebedrag van € 150.000 is verleend aan de STAR in het kader van 'Agenda voor de Veenkoloniën'. Dit bedrag wordt besteed aan de revisie van stoomlocomotief "Britta".

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Voortgang revisie 23 076: de eerste twee ringen van de ketelbeplating zijn definitief gemonteerd, het machinistenhuis is op het frame geplaatst en gericht en de loopborden rond het machinistenhuis zijn gemonteerd. Verder is het frame geheel kaal gerammeld en opnieuw van een rode coating voorzien. Diverse bussen zijn vernieuwd. Het dak binnenin het machinistenhuis (hout) is weer gemonteerd. Ook zijn de ganghendel en remkranen geplaatst.

DE-1 van het Nederlands Spoorwegmuseum weer op de baan

Van 7 juni 2002 tot 24 juli 2004 is het als 41 genummerde museumstel DE-1 uit het zicht geweest. Lekkage bij de raamljsten die bij de revisie van 1989 in het stel geplaatst werden maakte herstel noodzakelijk (de raamljsten zijn de witte randen rondom het glas). Bij de bouw in de jaren '50 waren de raamljsten geklonken, maar in 1989 zijn deze raamljsten vervangen door nieuw geconstrueerde gelijkde lijsten. In 2001 bleek een aantal raamljsten vooral aan de bovenkant lekkage te vertonen. Het druppelende water richtte zowel aan de raamljsten en de bak als aan de wandbekleding in het interieur aanzienlijke schade aan.

De fotorit met DE-2 186 van 20 mei 2002 was het laatste optreden van de 41. Op 7 juni 2002 ging het stel op eigen kracht naar de Utrechtse HTMU-loods waar het binnen enkele weken grotendeels gestript werd. Vrijwel alles tussen vloer en dak ging eruit: houten sierlatjes, banken, tafeltjes, wandbekleding (alleen zijwanden), bagagerekken, en de raamljsten (m.u.v. de cabinaramen).

De raamljsten werden gereinigd en geconserveerd. Telkens werden twee tegenoverliggende lijsten gelijmd. Met touwen en lijmklemmen werden ze tegen de bak gedrukt. Nadat in het voorjaar van 2003 alle raamljsten gelijmd waren, bleek dat ze niet goed vast zaten vanwege lijmen bij te lage temperatuur en een te lange tijd tussen ontroesten en conserveren. Uiteinde-

lijk leidde dit ertoe dat het loshalen, schoonmaken, conserveren en lijmen herhaald moest worden. Met het lijmen van maximaal twee per week, duurde het tot de herfst van 2003 voordat dit werk voltooid was.

Naast werk aan de raamlijsten is er meer gebeurd. De houten binnendeuren zijn tot op het hout kaal gemaakt, met ontweringswater behandeld en opnieuw gelakt waardoor ze er weer als nieuw uitzien. Vanwege roestvorming tussen de bak en de rode daklijst werd deze eveneens verwijderd, waarna later in Tilburg (zie verderop) van hout een nieuwe daklijst gemaakt is.

Op 8 februari 2004 ging de Blauwe Engel naar Tilburg waar het Revisiebedrijf deelnam aan project "tROM" (Tilburgse en Regionale bedrijven Ondernemen Maatschappelijk), een project om werkzoekenden sneller naar een baan te begeleiden door hen praktijkervaring te laten opdoen. Deze groep heeft o.a. gezorgd voor het schilderen van dak, treeplanken, draaistellen en schortplaten, plamuurwerk (met name rondom de raamlijsten), monteren van de nieuwe daklijst, schilderen van de bagageruimte en de sierlatten aan het plafond, en het aanbrengen van de rode biezen. Verder heeft men o.a. de banken en ramen in het stel gemonteerd.

De blauwe kleur is gereproduceerd met een kleurenstaal uit de jaren'50. Het is geen RAL-benadering, hoewel het blauw van de Duitse oceaانبlaauw/beige kleurstelling het dichtst in de buurt kwam. Het blauw is door het Revisiebedrijf gespoten.

Op 24 juli reed de 41 van Tilburg naar Utrecht (HTMU). Het stel was echter nog niet klaar: emailen borden en opschriften moesten nog aangebracht worden, alsmede in het interieur de tafeltjes en houten sierlatten rondom de ramen.

Na de revisie is de 41 op de volgende evenementen te gast geweest: 25 jaar STIBANS (28 augustus, Watergraafsmeer), werkplaats Zwolle (4 september), perspresentatie 41 te Tilburg (9 september).

Wie meer informatie wil kan zowel terecht in Railmagazine 219 als Spoorweg Journaal 142, waarbij naar onze mening SJ een beter overzicht van de aan het museumstel verrichte werkzaamheden geeft.

Oproep aan PC-bezitters.

Hieronder treft u een overzicht aan van de postcodes van lezers van deze uitgave, die niet in staat zijn zelf een uitdraai te vervaardigen.

PC-bezitters, die zelf hun blad kunnen uitprinten en – gekeken naar de postcode – in de buurt wonen van één van de genoemde postcodes, worden verzocht zich per email met de redactie in verbinding te stellen, indien zij bereid zijn maandelijks een extra print van het blad te vervaardigen.

Vervolgens zullen wij het volledige adres van de niet-pc-bezitter terugmailen, zodat onderling verder de afspraken kunnen worden gemaakt. De gemaakte afspraken vallen buiten de verantwoordelijkheid van de redactie.

1025 KS

1057 BW

2262 HH

2272 XX

2273 GR

2273 KN

2547 ES

2591 GW

2935 SM

3362 CG

3772 RV

4537 AN

7875 CA

**Dit is de laatste gedrukte editie van
Het Openbaar Vervoer - Railnieuws**

**In het vervolg kunt u ons maandelijks
vinden op internet:**

w w w . h o v - r n . n l

**Ook in de toekomst wensen wij u veel
leesplezier.**

RAIL - AGENDA

Bij vrijwel alle museumlijnen worden in december weer de bekende sinterklaas- en kerstritten gereden. Zie hiervoor de eerder dit jaar bijgevoegde brochure Railmusea in Nederland 2004 www.railmusea.nl

4 dec.: (10-15u) Auto en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman te Poortugaal.

18 dec.: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

18 dec.: SSN Kerstexpres 2004. Met 65 018 Rotterdam (9.15) - Tilburg, dan met 23 023 verder naar Maastricht (12.30) – Valkenburg (13.00). Terugreis Maastricht (17.30) – Valkenburg (17.45) – Tilburg (20.00), verder met 65 018 Rotterdam (21.30). Info over deelname kijk op www.stoomstichting.nl

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

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

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

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ? Kijk op de binnenzijde van de cover van onze vorige editie bovenste alinea of op www.hov-rn.nl