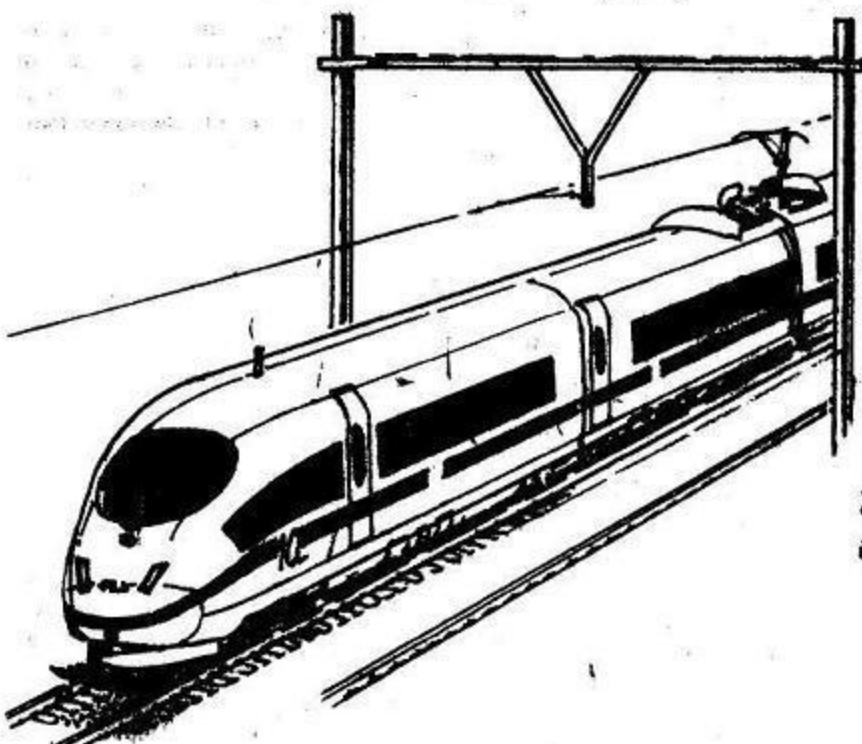
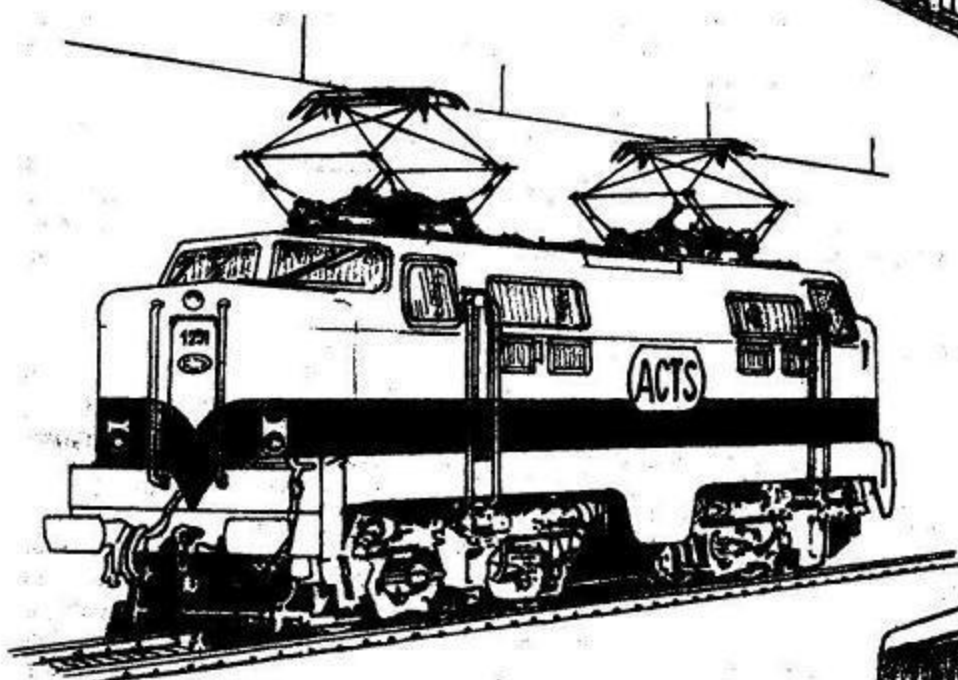
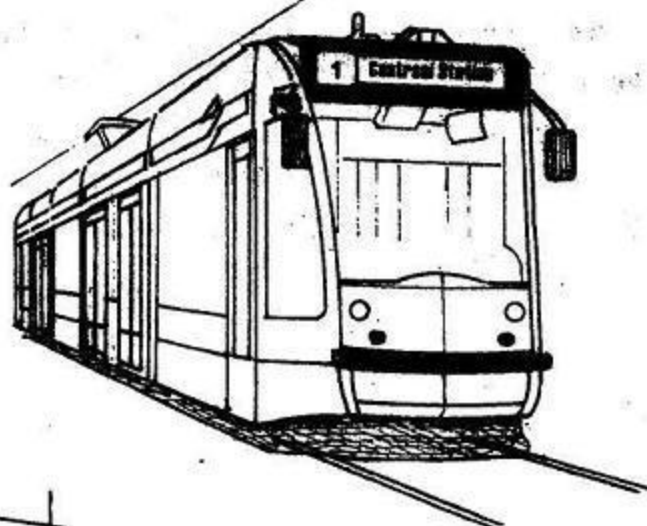


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 2 (554) Februari 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NR. 2 (554)
FEBRUARI 2005

Het Openbaar Vervoer / Railnieuws
is een uitgave van de Stichting Trammuseum &
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, Luxemburg:
Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:
Gerard de Gier
Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:
Karel Bocht
Chris Westerduin

Museumnieuws, agenda
Aad de Meij

Redactie secretaris:
Hans Verkerk

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN EINDREDAKTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2005 twaalf keer.

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

ISSN:1570-534X

Dromen en realiteit

Op 29 januari liet de Stichting *Stoomtrein Fryslân* de eerste stoomtrein in vele jaren in Friesland rijden, op het traject Sneek - Staveren. De trein trok vele duizenden belangstellenden en wellicht was het dit succes dat de Stichting wat naar het hoofd gestegen was toen zij aankondigde op grote schaal tussen beide plaatsen te willen gaan rijden, een werkplaats in Sneek te willen bouwen, het baanvak aan te passen met minimaal een omloopmogelijkheid in Staveren en voorrang te claimen op de normale treindienst. En o ja: er moeten nog ergens mooie stoomlocs en rijtuigen vandaan gehaald worden (op 29 januari was het een "gewone" stoomtrein van de VSM, rijdend op het attest van ACTS). Het kan zijn dat we allerlei ongekende mogelijkheden binnen de huidige Spoorwegwet over het hoofd gezien hebben en schier onuitputtelijke geldbronnen gemist, maar voorlopig moet er toch ietwat getwijfeld worden aan het gezond verstand van hen die dit serieus zeggen te willen. En dan bedoelen we nog niet eens iets technisch of hoe men aan materieel komt, dan wel eventjes een heuse stoomtreinmaatschappij op denkt te zetten, met eigen toelating en veiligheidsattesten en al. Maar wie komt er nu op het idee om het hele jaar stoomtreinen te gaan rijden op een gewoon en niet ervoor geschikt baanvak, met kennelijk geen andere motivering dan dat dat baanvak in Friesland ligt? Tienduizenden die een keer komen kijken omdat het een hype-je is (veel publiciteit) is leuk, maar de tweede keer komt de helft en de vijfde keer echt niemand meer, behalve de toevallig passerende dagjesmens in de zomer. In Nederland en over de grens functioneren zat en genoeg "stoombedrijven" op eigen spoor en een paar "stoomjongens" die ritten in de echte spoorwereld rijden. Nodig die laatste af en toe eens uit om de Friese lijnen te berijden, desnoods een paar maal per zomer - maar begeef je niet op de verdrietige weg die tot niet anders kan leiden dan permanent uit te keren subsidiebedragen na grote investeringen. Tenzij de provincie Friesland miljoenen in een toeristische attractie wil pompen, natuurlijk.

Op dat laatste, maar dan van de provincie Noord-Holland, rekent kennelijk ook de *Stichting Ontwikkeling Stoomtrambaan Bello Bergen* (zie blz. 21) die behalve een stoomtram ook nog een heel baanvak aangelegd zou willen zien voor stoomplezier dat tevens het fileverkeer naar het strand moet ontlasten. Toegegeven: het zou mooi zijn als iedereen een serieuze droom op spoorgebied onmiddellijk zou kunnen verwezenlijken, maar het is geen 1880 meer en ook toen was het al niet zo makkelijk. Zulke dromen koestert iedere liefhebber van spoorvervoer wel eens, maar de meeste worden wakker voordat hun dromen als plannen de krant halen.

GVB stapt naar de rechter

AT5 meldt dat het GVB juridische stappen gaat ondernemen tegen Siemens, de fabrikant van de Combino. Het GVB wacht al een jaar tevergeefs op een oplossing voor de structurele problemen met de tram. De 140 Combino's kampen met ernstige constructiefouten, waardoor haarscheurtjes ontstaan in de wanden en vloeren. Siemens zou hier snel een oplossing voor aandragen, maar deze blijft vooralsnog uit. Ook kleine reparaties duren veel langer dan contractueel vastgesteld was. Met deze eerste juridische stappen dekt het GVB zich in tegen het mogelijk uitblijven van een oplossing voor de vele problemen met de tram.

Rolling contact fatigue

Sedert enige tijd wordt ProRail geconfronteerd met *Rolling contact fatigue*, kortweg RCF genoemd. Dit zijn gebreken aan spoorstaven en ze komen in twee types voor:

- *head checks*: scheurtjes in de rijkant van de spoorstaafkop;
- *squats*: deuk en scheurtjes op de kop.

RCF kan tot spoorstaafbreuken leiden met alle gevolgen voor de dienstuitvoering van de railvervoerders van dien. Om de problemen de baas te worden, neemt ProRail een aantal maatregelen. Er wordt extra geschouwd en dan bewust naar RCF-verschijnselen gekeken, de meetreinen van Eurailscout sporen gebreken op, er wordt ultrasoononderzoek gedaan en slechte stukken rails worden vervangen. Omdat de huidige aanpak niet voldoende effect resorteert en het aantal gebreken aan de sporen dit jaar zal toenemen, is in een grootschalige aanpak een fors aantal lange buitendienststellingen nodig. Enerzijds om sporen (preventief) te slijpen, anderzijds om slechte staven te vervangen. Alleen al tussen Leiden en Den Haag wordt 11.000 meter spoorstaaf vervangen.

Fransen willen Europese HSL-alliantie

Exploitanten van hogesnelheidslijnen in Europa moeten de handen ineen slaan in een zogenaamd 'Railteam.' Dat zei Guillaume Pépy, directeur van de Franse spoorwegmaatschappij SNCF, op 10 februari jl. in dagblad 'Le Figaro.' Volgens Pépy is de samenwerking noodzakelijk om effectief met de burgerluchtvaart te kunnen concurreren. Hsl-lijnen kunnen volgens de Franse directeur alleen concurreren met vliegtuigen als de reisduur voor een enkele reis niet langer is dan 4,5 uur. Bij elk uur langer daalt het marktaandeel aanzienlijk.

Materieeloverzichten: Als bijlage bij deze editie van HOV-RN zijn enkele materieeloverzichten van spoorwegbedrijven gevoegd. Volgende maand materieeloverzichten van trambedrijven.

AMSTERDAM

Houten palen vertragen aanleg Noord/Zuidlijn

Er is onenigheid tussen de aannemer en het projectbureau over de constructie van de Noord-Zuidlijn onder Centraal Station. De planning van de aanleg loopt hierdoor ernstig gevaar. Het meningsverschil gaat over de fundering op de plaats waar de metrolijn onder het station door gaat lopen. De houten palen worden vervangen door betonnen palen. Dit is een zeer ingewikkelde operatie, en het is tot op heden nog niet duidelijk hoe deze uitgevoerd zal gaan worden. Door dit verschil van mening loopt het project vertraging op, wat weer geld zal gaan kosten. Hoe groot de financiële schade is, is vooralsnog onbekend.

Lekke damwand bij station Vijzelgracht

De problemen bij de zuid-ingang van station Vijzelgracht (Noord/Zuidlijn) zijn nog steeds niet opgelost. Het lek in de damwand, in oktober ontdekt, blijkt onvoldoende gedicht. De put staat onder bouwvakkers al bekend als 'het zwembad'. De problemen zijn waarschijnlijk veroorzaakt door onvoorzien obstakels in de grond; de belangrijkste oorzaak van de kostenoverschrijding van vorig jaar. Nu lopen de extra kosten nog verder op. De damwand wordt verstevigd met beton.

Raad van State blokkeert bouw station Vijzelgracht

De Raad van State heeft de gemeente op 9 februari jl. geen toestemming gegeven de bouw van het metrostation Vijzelgracht voor de Noord/Zuidlijn te voltooien. De gemeente had geen bouwvergunning mogen verlenen omdat de welstandcommissie een negatief advies heeft uitgebracht, oordeelde het hoogste rechtscollege voor bestuursgeschillen in Nederland. De welstandscommissie stelt dat de lift van het metrostation op de kruising van de Nieuwe Vijzelgracht en de Weteringschans te dicht op de voorgevels van de huizen staat. Bovendien is de commissie het niet eens met de grootte van de entrees van het ondergrondse station. De gemeente blijft optimistisch. "De bouw gaat gewoon door. We zullen een nieuwe bouwvergunning aanvragen." Aldus een woordvoerder van Projectbureau Noord/Zuidlijn. Volgens de Raad van State moet de gemeente dan in een nieuw besluit "het advies van de welstandscommissie goed gemotiveerd weerleggen". De gemeente is wel blij met het oordeel van de Raad dat de bouwvergunning wat de brand- en gebruiksveiligheid betreft wel in orde is. Volgens de Raad voldoen de roltrappen aan alle eisen en zijn de vluchtmogelijkheden ook toereikend.

Plannen Stationseiland CS afgekeurd

De Raad van State heeft eveneens op 9 februari jl. het bestemmingsplan voor de herinrichting van het 'Stationseiland' afgekeurd. De Raad vindt dat te weinig is gekeken naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het gebied en de geluidhinder. De gemeente moet nu nader onderzoek doen naar deze bezwaarpunten, zo blijkt uit de uitspraak.

Amsterdam richt momenteel de omgeving rond het Centraal Station opnieuw in. De gemeente bouwt aan de kant van het IJ een nieuw busstation op gelijke hoogte met de treinsporen met daaronder een nieuwe stationshal. De Ruijterkade komt daarbij onder de grond te liggen. Ook komt er aan de achterzijde van CS een autotunnel komen en krijgt het stationsplein een opknapbeurt.

Zoals het bestemmingsplan er nu uitziet, wordt de norm voor maximale concentraties stikstofdioxide en zogeheten 'zwevende deeltjes' in de lucht overschreden. Ook heeft de gemeente geen rapporten voor handen waaruit blijkt dat door de herontwikkeling de luchtkwaliteit in het hele gebied aanzienlijk zou verbeteren, stelt de Raad van State. Amsterdam heeft bovendien nagelaten onderzoek uit te voeren naar de geluidsbe-

lasting van woningen die bij de nieuwe ontsluitingsweg tussen de De Ruijterkade en de Prins Hendrikkade ten oosten van het Centraal Station liggen.

De gemeente kon nog geen uitgebreide reactie geven op de uitspraak. Wel wist een woordvoerder van verantwoordelijk wethouder Van der Horst te vertellen dat het besluit van de Raad van State geen directe gevolgen heeft voor de bouw, die al in 2003 is begonnen.

Geluidshinder Rokin

Onlangs heeft het GVB in verband met de bouwactiviteiten van de Noord/Zuidlijn de sporen op het Rokin verplaatst; de tramrails gaan nu met een boog om het bouwterrein heen. Deze boog blijkt geluidsoverlast te veroorzaken. Om de geluidsoverlast te verminderen, neemt het GVB een proef met het inlassen van een laagje brons.

Spoorvernieuwingen

Naast de in ons vorige nummer op blz. 3 genoemde spoorvernieuwingen vinden gedurende de komende maanden tevens de volgende spoorvernieuwingen plaats:

* Leidsebosje: wissels in de Leidsebrug en bocht naar de Stadhouderskade

* De bogen op drie plekken in de Beethovenstraat

De komende vier jaar worden voorts alle sporen van de Oostlijn vervangen. Alle dwarsliggers, spoorstaven, wissels en wisselcomplexen worden vervangen. Het gaat daarbij om ruim 32 kilometer metrospoor, 44.000 dwarsliggers en 70 wissels en wisselcomplexen. Recentelijk is dit project gestart op het tracé tussen Gaasperplas en Venserpolder. Naast de Oostlijn wordt ook de Amstelveenlijn onder handen genomen. In de zomer van dit jaar worden de overwegen van het meest oude deel van deze lijn vervangen.

Start grote opknapbeurt Amsterdamse metro

Wethouder Van der Horst gaf dinsdag 1 februari jl. het startsein voor een grote opknapbeurt van de Amsterdamse metro, te beginnen met de Oostlijn en de Amstelveenlijn. Het gaat om zowel de stations als de sporen. Van der Horst: "Na 30 jaar is het opknappen van de metrolijn hard nodig. Het spoor en de stations moeten voldoen aan de eisen van deze tijd. Reizigers moeten immers veilig en comfortabel kunnen blijven reizen." Het credo van de opknapbeurt ("Schoon en Heel") geeft aan dat er met relatief eenvoudige aanpassingen een maximaal effect moet worden bereikt: Betonnen wanden krijgen lichtgekleurde tegels, donkere hoekjes worden weggewerkt, nieuwe verlichting en spiegels zorgen voor goed zicht, overbodige obstakels worden weggehaald, etc. De stations kunnen hierdoor veel makkelijker schoon en heel gehouden worden en dat geeft reizigers een prettiger en veiliger gevoel.

De eerste twee stations die op deze manier worden aangepakt zijn Waterloo-plein (Noordhal) en Reigersbos (Westhal). De komende jaren zullen alle stations op de Oostlijn worden aangepakt. Hierbij worden ook funderingen, perronvloeren en perronkappen aangepakt en wordt al het andere noodzakelijke groot onderhoud uitgevoerd. De werkzaamheden worden uitgevoerd door het GVB.

Poortjes en cameratoezicht

Ook wordt binnenkort begonnen met de plaatsing van poortjes (voorheen "tourniquets" of toegangspoortjes geheten) op alle stations. Vanaf januari 2006 hebben alle metrostations in Amsterdam poortjes. De poortjes gaan open door middel van de OV-chipkaart die dan in de metro te gebruiken is. Binnenkort wordt ook begonnen met de uitbreiding van het aantal camera's op de metrostations van 290 naar circa 650. In de Observatie- en Communicatie Centrale in het nieuwe kantoor van het GVB worden de beelden van de camera's uitgelezen en -zo nodig - vastgelegd.

Nieuw systeem voor reisinformatie

Het GVB werkt hard aan het verbeteren van reisinformatie. Op dit moment wordt een nieuw systeem in trams en bussen ingevoerd. Dit systeem heeft een aantal belangrijke voordelen. Zo kan het GVB alle voertuigen continu volgen. Hierdoor wordt bijsturen, om de dienstregeling goed te kunnen uitvoeren, makkelijker. Een ander groot voordeel is dat het mogelijk wordt om op haltes steeds exact aan te geven hoe laat een tram of bus arriveert.

De invoering in zowel bussen als trams kan leiden tot tijdelijke storingen in de reisinformatie. Zo kan de halteomroep onjuist of helemaal niet te horen zijn. Daarnaast kan de bestemmingsfilm niet werken of een verkeerde bestemming aangeven. Tot slot kan het voorkomen dat informatiedisplays bij de haltes tijdelijk niet functioneren. Het GVB doet er alles aan om dit soort ongemakken te voorkomen of zo snel mogelijk te verhelpen.

De invoering van het nieuwe systeem is op 15 februari voor de trams gereed. Eind maart zijn ook alle bussen voorzien van het nieuwe systeem.

Java-pont blijft varen

Het Amsterdamse Java-pontje blijft in de vaart. De gemeente overwoog de veerverbinding tussen Centraal Station en het Java-eiland op te heffen vanwege de hoge kosten. Sinds april moeten passagiers daarom 1 euro betalen per enkele reis. Het aantal reizigers is sindsdien afgenomen van 185.000 naar 68.000. De gemeente vindt dat voldoende om de verbinding in stand te houden, ondanks het feit dat zij er nog 40.000 euro op toe heeft gelegd.

Een echte volhouder

Nu de Stadhouderskade tussen Vondelpark en Museumbrug vernieuwd wordt verdwijnen ook hier de tramsporen. De bovenleiding is al vele jaren weg. Merkwaardig was het wissel met het restantje boog dat vanuit de PC. Hoofdstraat aansluiting gaf op de Stadhouderskade. Dit wissel is circa 45 jaar niet meer gebruikt sinds de lijnen 2 en 3 eind jaren '50 over de Vondelbrug gingen rijden. De sporen in de PC Hoofdstraat zelf verdwenen toen al snel i.v.m. reconstructie van deze winkelstraat. Dit wissel is met zijn 45 jaar dus een echte volhouder. Voor lijn 2 was de verlegging via de Vondelbrug en de Overtoom slechts als tijdelijk bedoeld, n.l. in afwachting tot de verlegging via de Paulus Potterstraat. Hoewel, deze tijdelijkheid heeft op zich ook weer dik 25 jaar geduurd alvorens de tramroute door de Hobbemastraat en de Paulus Potterstraat gereed kwam.

(Met dank aan Dirk Vlaar voor bovenstaand bericht. Inzendingen van lezers over dergelijke detailzaken, die geen brede bekendheid genieten, zijn steeds van harte welkom op de redactie t.b.v. publicatie)

Materieel tram

Blokkendozen:

De 809, die betrokken was bij een zware aanrijding (zie blz. 4) werd overgebracht naar de HWR, waar de A-bak (voorbak) en de C-bak (middenbak) volledig werden gestript en leeggehaald. Naar verwachting wordt de wagen weer hersteld.

Lagevloertrams:

De 909 kwam na de grote revisie op 25/1/05 weer in dienst. Als volgende wagen ging de 915 in grote revisie. De schade aan de achterzijde van de 829 wordt hersteld in de Havenstraat.

Combino's:

Nog altijd hebben het GVB en Siemens geen overeenstemming bereikt over de aanpak van de grote herstellingen aan de wagens in Krefeld. Hierdoor schuift het begin van het herstel aan de wagens steeds verder op en dreigt nu pas in april of mei van strat te gaan. De 10 extra Combino's zijn nog steeds hard nodig om de dienst volledig te kunnen uitvoeren.

ROTTERDAM

Nieuwe directeur RET

Op 1 februari is door Burgemeester & Wethouders van Rotterdam benoemd tot nieuwe algemeen directeur van de RET, de heer P.G. (Pedro) Peters.

Hij volgt de heer Peter Laman op, de topambtenaar van de gemeente Rotterdam die vorig jaar als interim-directeur bij de RET werd benoemd nadat directeur Clayden wegens een meningsverschil met wethouder Hulman moest opstappen. De heer Peters is sinds 1999 directeur van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU). Hij gaf met succes leiding aan de operatie om het GVU om te bouwen tot een 'gemeentelijke' NV. In Rotterdam wacht hem een soortgelijke klus.

Schorsing buschauffeurs

Op 6 december heeft de directie van de RET met onmiddellijke ingang 19 buschauffeurs geschorst op verdenking van onrechtmatige handelingen met plaatsbewijzen op het nachtnet (de nachtbus). Op basis van reacties en waarnemingen van reizigers werd een onderzoek ingesteld en daarbij kwam aan het licht dat een groot aantal chauffeurs bijvoorbeeld plaatsbewijzen meerdere keren verkochten of niet afgaven aan de passagier. Na nader onderzoek wordt zonodig aangifte gedaan en zullen passende disciplinaire maatregelen worden genomen.

Bezuinigingen

De afgelopen maanden is door het college van Burgemeester & Wethouders, de RET en de commissie Fysieke Infrastructuur en Vervoer (FIV) druk overleg gepleegd naar aanleiding van het Mc Kinsey-rapport. Velen verbaasden zich over het feit dat er volgens het rapport wel 41 miljoen euro kon worden bezuinigd, terwijl wethouder Hulman altijd had betoogd dat er bij de RET geen ruimte voor bezuinigingen meer was.

Het PvdA-lid Moti liet weten dat als de commissie eerder had geweten dat er door meer efficiency meer te bezuinigen was, deze waarschijnlijk nooit had ingestemd met voor de reiziger ingrijpende maatregelen. Overigens waren de commissieleden wel verdeeld over het vertrouwen dat zij in het Mc Kinsey-rapport hadden.

Het college van B & W heeft de RET inmiddels opgedragen om zakelijker te gaan werken en 26,2 miljoen euro te besparen voor het eind van 2006. Alleen op die manier kan de RET als openbaar vervoerder in de markt blijven. Wethouder Hulman concludeerde dat de commissie het eens was met de snelle invoering van de efficiëntie maatregelen, maar betreunde het wel dat hij nog geen reactie vanuit de Ondernemingsraad (OR) had gekregen. In januari presenteerde de OR vervolgens een rapport van onderzoeksbureau NEA waarin werd gemeld dat de zones moesten worden verkleind. Dit lijkt niet bijster verstandig omdat nog maar kort geleden de zones in Rotterdam al werden verkleind en de reiziger dan opnieuw zal worden gepakt. Bovendien zal zoneverkleining onvoldoende extra geld opleveren. Verder hoopt men in 2007 het elektronisch betalen via de chipkaart in te voeren waarbij de zones verdwijnen en men per gereden afstand gaat betalen.

Het onderzoeksbureau geeft ook aan dat dringend overleg nodig is tussen het gemeentebestuur, de Stadsregio Rotterdam en minister Peijs van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie heeft namelijk aangekondigd de rijksbijdragen te willen bevriezen op het niveau van 2003. De rekenmethode voor deze bedragen zijn in de jaren negentig vastgesteld en waren zeer nadelig voor de RET, met als gevolg dat in vergelijking met andere vervoersbedrijven de RET tientallen miljoenen is misgelopen. Verder zijn er weinig mogelijkheden om de inkomsten te verhogen. Volgens het bureau is het enige alternatief vermindering van het vervoeraanbod, ofwel: schrappen in lijnen en frequenties. Dit laatste lijkt zeker niet de manier om de

problemen op te lossen en zal de neerwaartse spiraal waarin het openbaar vervoer in Rotterdam is terechtgekomen nog verder versterken.

Verbouwing Centraal Station

Nadat er reeds enige tijd voorbereidende werkzaamheden plaatsvonden, werd op 26 januari het startsein gegeven voor de grootscheepse verbouwing van het Centraal Station. De verbouwing is nodig omdat het huidige station veel te klein wordt in verband met de komst van de hogesnelheidslijn (HSL) en de aanleg van RandstadRail. Om RandstadRail te laten aansluiten op het bestaande metronet, moet bij metrostation CS het aantal sporen worden uitgebreid van twee naar drie. Deze drie sporen worden van elkaar gescheiden door twee eilandperrons. Tijdens de sloop van het oude station en de bouw van het nieuwe station zal het huidige metroverkeer gewoon doorgaan. Momenteel verwerkt het knooppunt van openbaar vervoer jaarlijks zo'n veertig miljoen reizigers (110.000 per dag). Ter vergelijking: Luchthaven Schiphol verwerkt zo'n 140.000 reizigers per dag. Met de komst van de HSL in 2007 en RandstadRail in 2008 zal het aantal reizigers sterk gaan stijgen. De verwachting is dat in het jaar 2025 het Centraal Station jaarlijks zo'n 75 miljoen reizigers moet verwerken (210.000 per dag). De werkzaamheden zullen zeker vijf jaar in beslag nemen.

Winterdienst 2004/2005.

Op 10 januari werd de winterdienst aangepast. De metro van en naar Ommoord rijdt dagelijks na 18.35 uur en op zondagochtend tot 11.00 uur nog maar tot de Kralingse Zoom. Passagiers richting Rotterdam en verder moeten hier overstappen op de metro naar Schiedam en Hoogvliet. In de tegenovergestelde richting Ommoord stapt men op Capelsebrug over in de 'pendelmetro'. Deze pendeldienst wordt gereden met een los metrorijtuig. Op het hoofdtraject tussen Capelsebrug en Schiedam van de Calandlijn werd de frequentie verminderd van 5 naar 10 minuten en van 15 naar 20 minuten op de takken naar Ommoord, Zevenkamp, Capelle a/d IJssel en tussen Hoogvliet en Schiedam. Op de Erasmuslijn rijdt de metro 's-avonds elke tien minuten in plaats van elke 7½ minuut.

Bij de tram rijdt [lijn 4](#) weer in beide richtingen via de Nieuwe Binnenweg van en naar het Heemraadsplein.

Bij de bus werd de route van [lijn 37](#) gewijzigd i.v.m. afsluiting van de Wollefoffenweg bij het toekomstig metrostation Nesseland. [Lijn 44](#) rijdt voortaan via Statentunnel – Bentincklaan - Diergaardetunnel v.v. i.p.v. via Beukelsdijk. [Lijn 47](#) werd ingekort tot Keizerswaard –Kralingse Zoom en neemt in Rotterdam IJsselmonde de route over van lijn 76. Na ca. 20.00 uur nog slechts een uurdienst. [Lijn 48](#) is een nieuwe lijn van CS naar Station Zuid (-MCRZ Clara). Deze lijn neemt het zuidelijk deel van lijn 49 over. In de spitsuren en rond bezoektijden wordt doorgereden naar MCRZ Clara. Lijn 48 rijdt in het centrum via Coolsingel en Blaak, echter op zaterdag- en zondagmiddag via Goudsesingel en Mariniersweg. [Lijn 49](#) werd ingekort tot CS – St. Franciscus Gasthuis. [Lijn 66](#) werd ingekort tot Zuidplein- Feijenoord. De lus in de wijk Feijenoord wordt slechts in één richting gereden, terwijl het deel Katendrecht-Rijnhaven wordt bediend door de [nieuwe lijn 77](#). De verbinding vanuit de wijk Feijenoord naar het stadscentrum wordt verzorgd door de [nieuwe lijn 48](#). [Lijn 67](#) Zuidplein-Pendrecht is een nieuwe lijn. Voor Pendrecht is dit een nieuwe verbinding met de Carnissebuurt en Zuidplein en biedt een alternatief voor de daar vervallen lijn 47. [Lijn 68](#) kreeg een kortere ochtendspitsroute, waarbij de vervallen haltes nu worden bediend door lijn 69. Naar en van de Heijplaat is er nu 's-avonds na ca. 20.00 uur en op zondag de gehele dag een uurdienst. [Lijn 70](#) Zuidplein-MCRZ Clara werd verlengd naar Keizerswaard. [Lijn 73](#) is een nieuwe lijn Zuidplein-Dokhaven (-Sluisjesdijk). Deze lijn rijdt in Charlois via de oude route van lijn 76 en gaat in de spitsuren door naar de Sluisjesdijk. [Lijn 76](#) werd ingekort tot

Zuidplein-Keizerswaard. [Lijn 77](#) is een nieuwe lijn Zuidplein-Katendrecht. In Schiedam enkele wijzigingen i.v.m. de afsluiting van het stationsplein. [Lijn 38](#) rijdt nu via de Hogeбанweg en Horvathweg. [Lijn 53](#) is een nieuwe lijn Station Schiedam Centrum-Woudhoek en vervangt het noordelijk deel van de oude lijn 54. [Lijn 54](#) rijdt nu Station Schiedam Centrum-De Gorzen.

Lijn 4

Zoals gemeld rijdt tramlijn 4 sinds 10 januari weer in beide richtingen via de Nieuwe Binnenweg. Helaas voor de middenstand bleef het eindpunt Heemraadsplein gehandhaafd en hierdoor leverde dit de winkeliers nauwelijks iets op. Bijna iedereen probeert wethouder Hulman te overtuigen van de onjuistheid van deze beslissing maar helaas geeft deze niet thuis. Bovendien is er nu nog een probleem bijgekomen. De deelraad wilde graag de problemen aanpakken op het kruispunt Nieuwe Binnenweg, Rochussenstraat, Aelbrechtskade en Schiedamseweg. Tegelijkertijd wilde men de Lage Erfbrug, waar de tram de Schie oversteekt, verbreden met een vrijliggende trambaan. De Stadsregio Rotterdam (waar wethouder Hulman nota bene zelf zitting in heeft) had hiervoor al subsidie toegezegd. Door het schrappen van lijn 4 is de subsidie ingetrokken en de aanpassing van de brug (die al zeer oud en smal is) van de baan.

LAATSTE NIEUWS: Toch terugkeer lijn 4 naar het Marconiplein. Op 8 februari heeft wethouder Hulman van de gemeenteraad opdracht gekregen tramlijn 4 weer naar het Marconiplein door te laten rijden. Binnenkort rijden de trams om en om tot het Marconiplein en het Heemraadsplein. Het wordt een tijdelijke maatregel omdat per 19 september 2005 lijn 7 de verbinding zal gaan overnemen. Lijn 1 gaat dan met Citadisrijtuigen rijden waardoor de capaciteit aanzienlijk wordt vergroot en lijn 7 niet meer nodig is op het traject West-Kruiskade – Spangen. De aanpassing gaat 135.000 euro kosten.

De wethouder wilde er in eerste instantie nog niet aan omdat hij hiervoor geen financiën meer in zijn portefeuille heeft, maar dat moest hij dan maar met de Stadsregio Rotterdam in orde maken. Ook liet hij weten dat de aanpassing nog wel even kon gaan duren omdat er eerst nieuwe diensten en roosters moeten worden gemaakt maar in het huidige computertijdperk lijkt dit een onzinnig argument. Na het niet doorgaan van eerdere plannen zoals met de Carnisselandelijk in Barendrecht, de nachtbus, het later beginnen en vroeger eindigen van het openbaar vervoer in Rotterdam en de aanpassingen per 10 januari j.l. van het busnet, is dit de zoveelste nederlaag voor deze wethouder.

Lijn 5

B & W van Rotterdam steunen het plan van de RET om tramlijn 5 in de toekomst uit te bouwen tot TramPluslijn. Dit betekent dat de perrons op gelijke hoogte komen te liggen als de vloeren van de trams en dat de afstand tussen de haltes ongeveer 500 meter wordt. Hierdoor komen enkele haltes te vervallen.

Wijkbus Noord

In de deelgemeente Noord zal, als de deelraad akkoord gaat, binnenkort een wijkbus voor 55-plussers gaan rijden. Per jaar zullen de gebruikers vijf euro moeten betalen en per rit één euro. Door het wegvallen van de tramlijnen (eerst lijn 9, daarna lijn 3) en het veranderen van busroutes, o.a. door de werkzaamheden ten behoeve van RandstadRail, is de bereikbaarheid in de deelgemeente Noord, met name voor ouderen steeds slechter geworden. De wijkbus zal in principe alleen binnen de grenzen van de deelgemeente gaan rijden. Een uitzondering wordt gemaakt voor bezoeken aan ziekenhuizen (IJssellandziekenhuis-Havenziekenhuis en St. Franciscus Gasthuis). Wel moet dan dubbel tarief (twee euro) worden betaald.

Brievenrubriek

In het Rotterdams Dagblad verschijnt dagelijks een brievenrubriek waarin lezers hun mening kunnen geven over allerlei onderwerpen. Per jaar bedraagt het gemiddeld aantal ingezonden brieven dat wordt afgedrukt zo'n 1500 stuks. Dit jaar waren het er zelfs 1730. Men zou verwachten dat naar aanleiding van de moord op Theo van Gogh, hiervoor de meeste brieven zouden binnenkomen. Het werden er 38, maar de RET spande de kroon met 39 ingezonden brieven over de verslechterde dienstregeling, waarbij vooral ook lijn 4 veel aandacht kreeg.

Infrastructuur en exploitatie

In december werd een deel van de Huygensstraat in Spangen van nieuwe tramsporen voorzien.

De sporen voor de eindpunten op het Stationsplein voor de lijnen 20, 23 en 25 zijn buiten dienst gesteld en worden binnenkort verwijderd. De betreffende lijnen halteren nu bij de haltes van de overige lijnen en vertrekken weer onmiddellijk.

In verband met het Chinees Nieuwjaar op 9 februari op de West-Kruiskade reden de lijnen 1 en 7 tussen ca. 12.00 en 15.00 uur een andere route. In de richting Schiedam en Spangen de bestaande route tot Hofplein en vervolgens Schiekade – Provenierssingel - achterzijde Centraal Station - Stations-singel – Bentinckplein – Statentunnel – Henegouwerlaan - Middellandstraat – eigen route v.v.

In verband met de werkzaamheden op het Stationsplein werden de sporen voor de eindpunten van de lijnen 20, 23 en 25 buiten gebruik gesteld. Deze lijnen halteren nu bij de haltes van de overige lijnen en rijden daarna onmiddellijk door.

OV-Chipproef

Op 17 januari werd bij de RET (metro) en Connexion (bus) een proef gestart met de chipkaart. Passagiers in het bezit hiervan kunnen hiermee nu betalen, al blijft de strippenkaart nog gewoon geldig. In de loop van 2006 zullen ook de trams en bussen van de RET worden uitgerust met het systeem. Elektronisch betalen vervangt de strippenkaart helemaal in 2007.

Materieel

Op 17 december 2004 keerde motorrijtuig 2001 terug uit Frankrijk. Het rijtuig is als proef voorzien van een vlieg wiel. Hiermee kan men de remstroom recupereren, hetgeen een besparing oplevert in de stroomvoorziening. Indien men stroomloos komt te staan is het mogelijk om nog een stuk door te rijden. Tijdens een nachtelijke proef vanaf het Wilhelminaplein via de Laan op Zuid zag men kans om door te rijden tot de Beijerlandse laan.

Motorrijtuig 2040 heeft een storing in de hydrokast die men tot op heden nog niet heeft kunnen oplossen. De wagen heeft nog slechts incidenteel gereden. Per 10 januari 2005 gingen buiten dienst de motorrijtuigen 808, 816, 818, 820, 822, 838, 839 en 845. Van de reeds eerder buiten dienst gestelde rijtuigen zouden de 815 en 817 in december toch nog in de dienst zijn gesignaleerd. De 808 wordt in verband met een niet al te beste staat, niet als museumrijtuig toegevoegd aan de St. RoMeO. Men hoopt nu de 819 van de RET te krijgen.

Bus: Op 2 februari heeft in de omgeving Zuidplein een dubbelgelede bus van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht een aantal proefritten gereden. In de loop van 2004 zijn afgevoerd de bussen 119 – 123 en 401 naar RMC, 433 en 623. Kort geleden gingen de 426, 435 en 439 (Mercedes) naar de Mercedes-importeur EVO in Nijkerk om aldaar te worden opgeknapt en te worden doorverkocht naar Duitsland. In de laatste week van december ging ook de 653 naar EVO –Nijkerk.

Stichting RoMeO

De Stichting RoMeO reed op 19 december 2004 voor de NVBS een uitgebreide oliebolrenit met de 523+1020 en 515. Er werd o.a. naar Barendrecht gereden.

D E N – H A A G

Verbouwing remise Zichtenburg

De verbouwing van remise Zichtenburg ligt keurig op schema. Het voormalige opstel terrein is nu van een overkapping voorzien. Tussen de Nikkelwerf en De Werf werd in de eerste week van februari de verbindingsboog gelegd die meteen in gebruik werd genomen. Omdat de inrukkende trams van de lijnen 2 en 10 (Een aantal diensten van lijn 10 is ingedeeld bij remise ZBG) niet meer via de achterzijde van het remiseterrein kunnen omlopen moet er nu gerangeerd worden. De inrukkers rijden nu de Nikkelwerf op en gaan daarna achteruit de "remise-uitgang" in op De Werf. Na de avondspits staat er ter plekke vaak iemand van de HTM die het wissel omzet. Ook is er dan contact met de vestiging om er voor te zorgen dat er niet toevallig een tram uitrukt. De sporen aan de achterzijde van de remise in de richting "De Uithof" en richting centrum werden volledig verwijderd. Inmiddels ligt er een nieuwe wisselstraat en zal er de komende weken gewerkt worden aan de aansluiting op de Meppelweg. In de loop van maart wordt het traject van lijn 6 tussen De Uithof en het Castricumplein buiten dienst gesteld. Dit baanvak zal dan volledig worden aangepast aan de RandstadRail norm.

Diverse werkzaamheden

De meeste werkzaamheden aan het tramnet in Den Haag vinden hun oorzaak in het feit dat RandstadRail eraan komt. Op de Laan van Meerdervoort zijn de haltes Azaleaplein en Appelstraat verplaatst om ruimte te maken voor de aangepaste haltes. Op moment van schrijven zijn de aanpassingen al een eind gevorderd. De volgende grote klus gaat zich binnenkort aandienen als de spoorverbinding door de Apeldoornse laan zal worden gerealiseerd. Op het Centraal Station is het voors- te deel van perron D geheel verdwenen, waardoor een doorkijk naar de stationshal beneden is ontstaan. In ons volgende nummer hopen wij wat meer te kunnen vertellen over de situatie ter plekke. De werkzaamheden aan de nieuwe tramhalte Ternoot vorderen gestaag. Inmiddels is de betonnen vloer van beide halterperrons gestort en is aan een uiteinde van ieder perron een liftkooi gebouwd.

Door de werkzaamheden bij de spoorwegovergang aan de Veenweg te Nootdorp, zijn extra lijn 15 trams ingezet in de ochtend- en avondspits. Dit zijn meestal trams van de serie 3000 en daardoor zijn zij in feite een vreemde eend in de bijt, omdat lijn 15 met 3100-en wordt geëxploiteerd. Na evaluatie bij HTM werd onlangs besloten dat de extra's uitsluitend nog in de ochtendspits zullen rijden.

Door deze werkzaamheden werd tussen Nootdorp en Leidschenveen een buslijn 35 ingesteld als aansluiting op lijn 15 en buslijn 33 die tijdelijk tot Nootdorp rijdt. Voor lijn 35 zijn twee tweedehandsbussen gekocht met de nummers 791 en 792. Echter zijn er vaak storingen met deze bussen, waardoor er Mercedesen Cito's uit Dordrecht worden overgebracht naar Den Haag. Zo reden de Dordtse 651, 652 en 653 al op lijn 35. Ook HTM Sprinter 403 is vaak op lijn 35 te vinden. Omdat deze Sprinter te weinig zitplaatsen heeft, rijdt er achter een tweede busje mee van een autoverhuurbedrijf.

De werkzaamheden bij de Veenweg duren nog tot juni 2005.

Bussluis Escamplaan

Al ruim 30 jaar ligt er op de Escamplaan een bussluis tussen de Houtwijklaan en de Leyweg. Dit stukje weg werd ooit afgesloten omdat men vreesde dat er veel vrachtverkeer zou gaan rijden langs de woonwijk. Met de komst van de veilingroute in het Westland is deze angst niet meer aanwezig. Op dit moment maken alleen hulpdiensten en een aantal buslijnen gebruik van deze weg.

Het voorstel van de CDA-fractie is nu om deze hindernis weg

te nemen. Voor het autoverkeer betekent dit dat er een kortere route ontstaat door dit deel van Den Haag. Ook is dit een ontlastend van de Meppelweg en de Loosduinseweg.

Situatie Monstersestraat en omgeving

Medio januari werd het opstelspoor voor RandstadRail opgeleverd. Het ziet er allemaal mooi afgewerkt uit. Aan de kant van de bebouwing is over de gehele lengte van het opstelspoor een keurig geplaveid perron gelegd. De halte Monsterstraat van tramlijn 2 werd ook opgeleverd en is geheel aangepast aan de RandstadRail norm.

Inkorting buslijnen

Vanaf 14 maart tot eind augustus worden 4 buslijnen vanuit het Westland naar het centrum van Den Haag ingekort tot het Leyenburg ziekenhuis. Het gaat hier om de Connexxion buslijnen 123, 126, 135 en 136. Deze maatregel is genomen omdat er de komende maanden veel werkzaamheden op de routes naar de stad zullen worden uitgevoerd wat voor veel vertraging zal zorgen. Passagiers worden aangeraden over te stappen op de tram. Dit overstappen kan gebeuren bij het Arnold Spoelplein (tram 3) of op de Loosduinseweg (tram 2). De HTM heeft toegezegd extra trams te zullen inzetten.

Einde inzet TW6000

Op 11 februari jl. meldde de Haagsche Courant dat de TW6000-en per 1 juli aan de kant gaan. Dit nieuws komt op een moment dat het steeds beter lijkt te gaan met deze trams. Op werkdagen rijden er op dit moment meestal vier TW6000-en op lijn 11. In 2002 werden er acht trams voor 2,1 miljoen Euro overgenomen uit Hannover. In oktober 2003 raakte de 6055 behoorlijk beschadigd door een aanrijding met een vrachtauto en kwam buiten dienst te staan. Deze tram gaat binnen enkele weken terug naar Hannover om hersteld te worden en komt niet meer terug naar Den Haag. Als mogelijke koper van de trams wordt de Hongaarse hoofdstad Boedapest genoemd. In deze stad rijden ook TW6000-en op een aantal lijnen (3, 50, 62 en 69) ver buiten het centrum. Overigens is het nog maar de vraag of Boedapest interesse zal hebben in deze trams omdat men ook in Boedapest nieuwe trams besteld heeft. Misschien is het dan een idee om deze trams vanaf 2006 in te zetten op de Hofpleinlijn omdat deze RandstadRail-tak pas in 2008 verbonden zal zijn met het Rotterdamse Metronet.

Eigenlijk is het besluit om deze trams buiten dienst te stellen niet zo onverwachts. Door de bezuinigingen op het openbaar vervoer net na de aanschaf waren ze niet meer zo broodnodig. Bovendien zal vanaf volgend jaar een groot aantal GTL's vrij komen als RandstadRail zijn intrede doet. De lijnen 3 en 6 (dan lijn 4) hebben op dat moment geen GTL's meer in dienst. Een deel zal in 2008 lijn 19 gaan bedienen. Een simpel rekensommetje leert dan dat er vervolgens een flinke reserve zal zijn.

Proefnemingen met A32 trams

Op 30 januari verscheen een gekoppeld tramstel 6103+6105 op de Hofpleinlijn. Het tramstel was 's morgens op eigen kracht vertrokken uit Alphen om via Leiden en Station laan van NOI naar het testtraject in de omgeving van Nootdorp te rijden. In een weiland tussen Nootdorp en station Pijnacker waren diverse microfoons opgesteld om geluidsmetingen uit te voeren. Het tramstel reed voor dit doel diverse malen heen en weer. De reguliere uurdienst op de Hofpleinlijn werd uitgevoerd op enkel spoor.

Spectaculairder waren de proeven met hetzelfde tramstel op het baanvak tussen Driebergen-Zeist en Maarn goederen op 6 februari jl. Ook hier was het tramstel op geheel eigen kracht naar toe gereden. Het tramstel reed via Gouda, Woerden, Utrecht en Bunnik naar Driebergen-Zeist. Vanuit dit station

werd ieder uur een slag gemaakt naar Maarn-goederen. De eerste ritten werden uitgevoerd met 1 tramrijtuig. Op het baanvak werden detectie-proeven uitgevoerd. Leuk detail is dat de 6105 als enige tram zijn pantograaf in tegenovergestelde richting heeft staan en als zodanig altijd te herkennen is. De 6105 heeft deze positie te danken aan het feit dat hij in 2002 een uitstapje maakte naar de Kolibri tentoonstelling in Groningen.

De komende tijd zullen er nog enkele dagen detectieproeven worden uitgevoerd op dit traject.

Profielmeetwagen voor RandstadRail

In de vroege uurtjes van woensdag 19 januari vond er in remise Zichtenburg een rit voor belangstellenden plaats met de profielmeetwagen. In ons vorige nummer meldden wij dat dit vanuit de vestiging Lijsterbesstraat zou gebeuren, maar omdat de profielmeetwagen de nacht ervoor een meetrit had gemaakt vanuit de Lijsterbesstraat naar Zichtenburg was de locatie veranderd. Ongeveer 40 belangstellenden maakten van de gelegenheid gebruik om een dergelijke rit mee te maken. Alle deelnemers kregen een veiligheidsvest aan en mochten plaats nemen in GTL 3099. Deze GTL is geschikt om als trekkracht te fungeren en heeft ook alle andere meetritten uitgevoerd. Vanuit de remise werd via de Meppelweg de Dedemsvaartweg bereikt waar alle deelnemers zelf konden waarnemen waar de knelpunten zich bevonden. Het bleek dat vooral de bocht naar de Zuidwoldestraat nogal wat problemen gaf. Het werd duidelijk dat de route nog lang niet geschikt is voor de RandstadRail voertuigen. Overigens zijn de meeste knelpunten allang bekend bij de HTM. Na deze demonstratie werden alle deelnemers weer met een bus terug naar Zichtenburg gebracht. De 3099 met daarachter de profielmeetwagen verdween daarna met een schrapend geluid in de richting van het Leyenburg ziekenhuis.

Ontsporing 3139

Op 29 januari ontspoorde in de tunnelbak langs de parallelweg GTL 3139. De tram liep uit de rails toen de bocht naar rechts werd genomen richting station HS. Het achterste deel kwam op het tegenovergestelde spoor terecht. De tram nam tijdens zijn ontsporing ook de seinpaal mee. Deze ontsporing had nogal wat gevolgen voor de diverse tramlijnen. De tramlijnen 11 en 12 driehoekten bij het trammuseum aan de Frans Halsstraat. Later kwam daar ook nog tramlijn 9 bij vanuit Vrederust. Tramlijn 9 moest om te keren diverse rangeerbewegingen uitvoeren om het museum te bereiken. Niet onvermeld mag blijven dat de drukke rangeerbewegingen prima werden begeleid door de medewerkers van het museum die op het moment van de ontsporing aan het vergaderen waren. Het viel niet mee om de trams door het drukke autoverkeer te loodsen. Er werd zelfs koffie geregeld voor de trambestuurders. Al met al een prima samenwerking tussen de HTM en de medewerkers van het HOVM. Deze situatie heeft enkele uren geduurd. Op het ontbrekende stuk van tramlijn 9 reed een bus met het nummer 99. De andere tak van lijn 9 is gedurende de stremming naar Voorburg Station gereden.

Materieel tram

In de centrale werkplaats is men druk bezig de resterende 3000-en van nieuwe deuren te voorzien. Zo zijn 3003, 3004, 3007 t/m 3012, 3015, 3016 en 3032 al aangepast. Door de komst van tramlijn 19 is besloten de mogelijke afvoer van de oudste 3000-en geen doorgang te laten vinden.

Steeds meer trams uit de GTL-I serie worden beplakt met rood/beige folie in plaats van dat ze geschilderd worden. De folie is makkelijk te vervangen bij eventuele schade en de trams glimmen langer. Maar of de schilders er zo blij mee zijn, valt te bezien. De 3003, 2022, 3039, 3050 en 3085 zijn voorzien van de folie. Het is dezelfde folie die wordt gebruikt voor

het omkleuren van de 3100-serie. Alleen 3102 en 3127 zijn nog blauw/grijs. Na het vervallen van de reclames zijn ook deze twee trams aan de beurt om te worden omgekleurd. Het is de bedoeling dat binnen een paar jaar de werkplaats aan de Lijsterbesstraat verplaatst zal worden naar Zichtenburg. Wat er met de werkplaats zal gebeuren is nog niet bekend. De remise zal in ieder geval blijven bestaan.

Korte nieuwtjes

* Zodra lijn 6 is doorgetrokken naar Zoetermeer wordt deze lijn vernummerd in lijn 4. De tramlijn met het 'werknummer' 6K wordt in de toekomst tramlijn 6.

* Er zijn geruchten dat ook andere tramlijnen vernummerd zullen worden. Zo is voor de huidige tramlijn 17 het nummer 7 voorzien. De toekomstige tramlijn 19 zou wel eens het licht kunnen zien onder nummer 8. Tramlijn 15 is dan kanshebber om het nummer 5 te krijgen.

* Een ander gerucht meldt dat vanaf de start van RandstadRail de trams vanuit Zoetermeer een paar maanden niet verder zullen rijden dan het Centraal Station.

* Bij het Leyenburg ziekenhuis zal definitief een OV-knooppunt worden gerealiseerd. De werkzaamheden zullen eind 2005 starten. Op dit knooppunt komt een keerlus voor de tramlijn met het werknummer 6K.

* Verder zullen de bussen hier stoppen evenals de tramtreinen van RandstadRail.

In januari werd in de Grote Marktstraat de bovenleiding verwijderd. De komende weken zullen ook de masten en het spoor verdwijnen. Of dit een juiste beslissing is geweest betwijfelen wij.

Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein

Op 10 januari 2005 startte Connexxion met de renovatie van een 7-tal haltes van de sneltram Utrecht-Nieuwegein. De renovatie zal per halte zo'n 6 weken in beslag nemen. Elke 2 weken wordt begonnen we met een nieuwe halte. De werkzaamheden zullen naar verwachting eind mei zijn afgerond. Volgorde renovatie 7 tramhaltes & consequenties per halte.

Ziekenhuis Oudenrijn: gesloten; opstappen via een noodperron bij de bestaande halte.

5 Mei Plein: gesloten; opstappen via een noodperron bij de bestaande halte.

Vasco da Gamalaan: gesloten; opstappen via een noodperron bij de bestaande halte.

Kanaleneiland-Zuid: gesloten; opstappen via een noodperron bij de bestaande halte.

Graadt van Roggenweg: gesloten; hier komt geen noodhalte. Verwezen wordt naar de halte Westplein.

Nieuwegein-Zuid: Hier wordt telkens maar 1 kant gesloten. De tram vertrekt dan vanaf de andere kant.

Merwestein: wordt niet gesloten, wel gerenoveerd. Aangezien deze halte maar een kleine opknopbeurt krijgt, zal deze gewoon geopend blijven tijdens de renovatiewerkzaamheden.

Overigens worden nu niet alle tramhaltes gerenoveerd, omdat sommige haltes zullen worden meegenomen in de bouw van de grote OV terminal in 2006.

Phileas

De Eindhovense Phileas rijdt nog steeds niet voor het publiek. Wel worden de laatste paar weken weer testritten uitgevoerd, voor zover valt na te gaan steeds door bus 1206. Daarbij wordt ook met automatische besturing gereden. Het gaat al wat soepeler dan de eerste keren, maar in de stad is de tegeleide bus nog steeds op de fiets bij te houden. Dat komt omdat hij (automatisch) bij alle haltes stopt en bovendien werkt de voorrangsschakeling op de busbaan alles behalve goed. De lol raakt er kennelijk af. De lokale media zwijgen in alle talen en de site weet alleen te melden dat Phileas waarschijnlijk pas eind deze maand weer rijdt.

Superbus alternatief Zuiderzeelijn

Oud-astronaut Wubbo Ockels ziet in een nieuw te ontwikkelen superbus een alternatief voor de Zuiderzeelijn, de toekomstige snelle spoorverbinding tussen Amsterdam en Groningen. Hij heeft de afgelopen dagen zijn ideeën onder de aandacht gebracht van Tweede-kamerleden, nadat hij bij minister Peijs, verkeer, had aangedrongen op een subsidie van 3 miljoen euro om een "experimenteel model" te ontwikkelen.

Voordeel van de bus is dat er geen dure infrastructuur, zoals rails en bovenleidingen, hoeft worden aangelegd. De bus moet een snelheid gaan halen van 250 kilometer per uur.

Connexxion bestelt 50 Lagevloerbussen bij Volvo

Op 25 januari 2005 heeft Connexxion na het uitschrijven van een Europese aanbesteding een order bij Volvo Truck en Bus Nederland B.V. geplaatst. De order bestaat uit 50 Volvo 8700 Lagevloerbussen met een lengte van 12,8 meter. Met de order is een bedrag gemoeid van ongeveer 12 miljoen euro.

Na een voorselectie bleven drie partijen over; Van Hool, VDL Berkhof en Volvo. De beoordelingscriteria waren kilometerkostprijs en de leveringstermijn. Dit heeft geleid tot de keuze voor Volvo.

Deze hoogwaardige Volvo bussen beschikken onder alle omstandigheden over uitstekende rijeigenschappen. De comfortabele en veilige bussen zijn uitgevoerd met luxe, ruim geplaatste stoelen, en zijn voorzien van airconditioning, beeldschermen en toegankelijk voor rolstoelgebruikers. De 50 nieuwe bussen worden in Volvo's moderne fabriek in Wrocław, Polen geproduceerd en zullen medio 2005 aan Connexxion worden geleverd.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË

Antwerpen. De nieuwe "Hermelijnen" worden afgeleverd in een tempo van één rytuig per twee weken. Half maart 2005 wordt de 7260 als laatste verwacht. In de loop van 2006 volgt dan nog een serie van 10 stuks. Tegen die tijd moet ook de nieuwe remise in Deurne (grens Wijnegem) gereed zijn. Het is de bedoeling om dan ook lijn 10 tot daar te verlengen. Lijn 12 wordt verlengd via de Rugeveldlaan tot aan de IJspiste. Hier toe wordt op de kruising Turnhoutsebaan/Rugeveldlaan een zogenaemde "grand union" aangelegd: kruisingen en wisselverbindingen van/naar alle richtingen. Enkele PCC's die al langere tijd buiten dienst staan krijgen een beperkte revisiebeurt: 7009, 7014, 7015, 7016, 7024, 7027. Volgens onze informatie zijn dit de laatste nog te reviseren PCC's. Medio november 2004 waren al nieuwe sporen gelegd ter hoogte van de Nationale bank. De oude lus op de Leopoldplaats werd eind oktober 2004 tijdelijk aangepast en aangesloten op het nieuwe spoor achter de Nationale bank langs. Komende vanaf de Rooseveltplaats kunnen de lijnen 12 en 24 via de lus en de halte van de lijnen 7 en 8 terug rijden naar de Leien.

Gent. Na aflevering van motorrijtuig 7260 aan Antwerpen (maart 2005) begint de aflevering van de tweerichting "Hermelijnen" 6315 – 6331 in de periode april 2005 – februari 2006. Nu de plannen voor een nieuwe remise in Wondelgem niet doorgaan komen er extra sporen waar nu nog bussen worden gestald. De bussen verhuizen naar een terrein onder het viaduct van de E17. De bij een ongeval zwaar beschadigde 6313 keerde terug na herstel in Duitsland. Motorrijtuig 6302 werd voorzien van een ander type stroomafnemer. Door het uitstellen van wegwerkzaamheden aan de Dendermondse Steenweg in Sint Amandsberg keert trolleybuslijn 3 eerder terug dan verwacht.

Thuin. Openingsdagen trammuseum/-lijn Thuin – Lobbes in 2005: zon- en feestdagen: 27.3.2005 t/m 25.9.2005 (11-18 uur), zaterdag 2.7.2005 t/m 27.8.2005 (11-18 uur), speciale

dagen: 15/16.5.2005, 11/12.6.2005, 13/14/15.8.2005 en 10/11.9.2005. Inlichtingen: www.asvi.org.

CHINA.

Beijing. In HOV/RN 546 schreven we over metrolijn 4. Juister is: een verlenging van lijn 1. Het nieuwe bovengrondse traject wordt als een afzonderlijke lijn geëxploiteerd ("1A") waarbij een deel van lijn 1 wordt afgelegd:

lijn 1: Pingguoyuan – Sihui – Sihuidong

lijn 1A: Sihui – Sihuidong – Tongzhou.

In totaal zijn er nu vier metrolijnen (1, 1A, 2, 13) met een lengte van 114 kilometer. Sinds 2002 wordt gewerkt aan metrolijn 5 (27,6 km., waar van 16,9 km. ondergronds). Tot 2008 (Olympische Spelen) groeit het net tot 176 kilometer. Uit kostenoverwegingen worden nieuwe trajecten zoveel mogelijk bovengronds aangelegd. Beijing heeft ook trolleybussen. Het net wordt door toekomstige metrolijnen kleiner. Momenteel zijn er 15 lijnen met zeer hoge frequenties in bedrijf.

Guangzhou. Voor de metrolijnen 1 en 2 werden 8 zeszdelige metrotreinstellen van het type Moravia besteld bij Changchun Bombardier Railway Vehicles.

Shanghai. Bij een consortium onder leiding van Alstom werden 16 achtgedelige metrotreinstellen besteld. Deze zijn bestemd voor de te verlengen lijn 1. Het materieel wordt gebouwd bij CSR in Nanjing.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Lijnennet tram per 12.12.2004.

- | | |
|-----|--|
| M1 | Am Kupfergraben/Hackescher Markt – Rosenthal Nord of Niederschönhausen, Schillerstrasse. |
| M2 | Hackescher Markt – Am Steinberg/Heinersdorf. |
| M4 | Hackescher Markt – Falkenberg of Hohenschönhausen, Zingster Strasse. |
| M5 | Hackescher Markt/Langenbeckstrasse – Hohenschönhausen, Zingster Strasse. |
| M6 | U-Bhf Schwartzkopffstrasse/Hackescher Markt – Remise Marzahn/Hellersdorf, Riesaer Strasse. |
| M8 | U-Bhf Schwartzkopffstrasse – Ahrensfelde. |
| M10 | Eberswalder Strasse – S+U-Bhf Warschauer Strasse. |
| M13 | Virchow Klinikum – S-Bhf Warschauer Strasse. |
| M17 | S-Bhf Schöneweide – Falkenberg, |
| 12 | Am Kupfergraben – Pasedagplatz. |
| 16 | S+U-Bhf Frankfurter Allee, Mûgelstrasse – Ahrensfelde. |
| 18 | Hellersdorf, Riesaer Strasse – S+U-Bhf Lichtenberg. |
| 21 | S+U-Bhf Lichtenberg, Gudrunstrasse – S-Bhf Schöneweide. |
| 27 | Pasedagplatz – Krankenhaus Köpenick. |
| 50 | Virchow Klinikum/Björnstrasse – Französisch Buchholz, Guyotstrasse. |
| 60 | S-Bhf Adlershof – Friedrichshagen, Altes Wasserwerk. |
| 61 | S-Bhf Adlershof – Rahnsdorf/Waldschänke. |
| 62 | Wendenschloss – Mahlsdorf Süd/S-Bhf Mahlsdorf. |
| 63 | Johannisthal, Haeckel Strasse – S-Bhf Köpenick. |
| 67 | S-Bhf Schöneweide – Krankenhaus Köpenick. |
| 68 | S-Bhf Köpenick – S-Bhf Grünau/ALT Schmöckwitz. |

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. De brand in het station Anhalter Bahnhof op 10.8.2004 werd veroorzaakt door kortsluiting in een apparatenkast van een treinstel serie 480. Het schoonmaken en opknappen vergt een bedrag van € 4 miljoen. In december 2004 kon het perron in noordelijke richting weer in gebruik worden genomen. Passagiers in tegenovergestelde richting (de treinen rijden door) moeten in het volgende station overstappen in de tegenrichting. Naar verwachting is de volledige heropening in juli 2005. In 2002/2003 werd voor een bedrag van zo'n € 75 miljoen de Wannseebahn opgeknapt en kan hier met 100 km/u worden gereden. Het effect van deze

snelheid wordt echter teniet gedaan door een aantal snelheidsbeperkingen tot 30 en 10 km/u bij een drietal viaducten (Teltower Dam, Drakestrasse en Yorckstrasse) die in slechte staat verkeren. Bij de Drakestrasse moet binnenkort een noodviaduct worden aangelegd. Deze viaducten moeten nog worden verhoogd/verbreed maar de gemeente kwam nog niet tot een besluitvorming.

Dresden. Op 27.11.2004 werd lijn 9 met 580 meter verlengd vanaf het tijdelijke eindpunt Elbe Park naar Kaditz, Riegelplatz. Hier werd een keerlus aangelegd met in de winter door aardwarmte te verwarmen wissels en halteperrons. In 2005 komt er nog een tussenhalte bij de Autobahn met een bijbehorend P+R-terrein.

Potsdam. Op 11.5.1880 reed hier de eerste paardentram. Naar aanleiding van dit 125-jarig tramjubileum is in 2005 een aantal activiteiten gepland. Het jubileumfeest is op 22.5.2005 en ook op 18 en 19.6.2005 (Stadtwerke Fest) en 3.9.2005 (open dag in de ViP remise) wordt hieraan aandacht gegeven.

DUITSLAND west.

Bochum. In het centrum wordt al langere tijd gewerkt aan een tunneltraject. Het meest zichtbaar is de tunnelingang bij het Rathaus waar in de oprit de gelijknamige halte in ruwbouw gereed is. Direct daarachter komt de ondergrondse kruising met de de lijnen 302 en 310. De opening is begin 2006.

Düsseldorf. Het schrijven over plannen heeft vaak iets speculatiefs. Ook in Düsseldorf. De plannen voor een lijn U81 (Havenlijn) en U80 (Messelijn) zitten muurvast. Het heeft dan ook weinig zin om in dit verband te berichten over alternatieven, want die blijft men volop ontwikkelen. De meeste kans maakt nog een verlenging (± 1 kilometer) van lijn 701 vanaf Rath naar de Theodorstrasse waar in 2006 een nieuw sportcentrum komt. Een verdere verlenging richting Flughafenbahnhof (ook al een oud plan) is vooralsnog niet aan de orde. In het derde kwartaal van 2004 werd de onteigeningsprocedure gestart ten behoeve van de Wehrhahnlijn. Er is een zuid gedeelte vanaf Bilk S-Bahnhof tot het al aanwezige tunnelstukje bij het tunnelstation Heinrich Heine Allee en een oost gedeelte vanaf dit tunneldeel tot Wehrhahn S-Bahnhof. Het tunneltraject wordt aangelegd voor lagevloertrams (perronhoogte 25 cm) met een rijtuigbreedte van 2,40 meter, eventueel later zonder al te veel moeite/kosten aan te passen voor 2,65 meter breed materieel. Als dit traject klaar is (2010/2011) gaan er drie lijnen gebruik van maken:

lijn U71 Gerresheim Krankenhaus – Holthausen (nu lijn 713),
lijn U72 Ratingen Mitte – Volmerswerth (nu lijn 712),
lijn U73 Gerresheim S-Bhf – Holthausen (nu lijn 703; verlengd).

Het bovengrondse traject Wehrhahn S-Bahnhof – Altstadt – Bilk S-Bahnhof en het dienstspoor door de Oststrasse komen te vervallen waardoor de lijnen 706 en 715 dan niet meer via de Altstadt kunnen rijden.

Essen. Het idee om de zuidelijke tak naar Bredeneij om te bouwen voor de exploitatie met lagevloertrams (lijnen 101 en 107) zal niet worden gerealiseerd. Voor de aanpassing en aanschaf van lagevloertrams wordt geen subsidie verstrekt. Het M-materieel (1151-1166, 1171-1180) dat voor deze lijn is uitgerust met uitklapbare treden zal worden gemoderniseerd en blijft zeker nog zo'n tien jaar in dienst.

Hannover. Al eerder schreven wij over de problemen met de wielagers van de 144 motorrijtuigen serie 2000 ("Silberpfeile"). Men neemt het zekere voor het onzekere. Elke dag worden de rijtuigen meer malen gecontroleerd op warmlopers. Bij de remises Döhren en Leinhausen moeten de passagiers van de lijnen 1, 2, 4 en 8 dan overstappen op een gereedstaande andere tram. De oplossing: alle lagers moeten worden vervangen. Mochten zich voor die tijd nogmaals problemen voordien dan wordt dit materieel uit dienst genomen en moeten lijnen tijdelijk worden opgeheven.

Heidelberg. Op 23.11.2004 werden de twee nieuwe rytuigen van de kabelspoorlijn (sectie Kornmarkt – Molkenkur) ingehezen. De rytuigen hebben een lengte van 17,7 meter en een capaciteit voor 130 personen. De twee historische rytuigen van de bovenste sectie (Molkenkur – Königstuhl) worden technisch gemoderniseerd bij Gangloff in Zwitserland. In de week voor Pasen komt de geheel vernieuwde kabelspoorlijn weer in dienst.

Krefeld. Een trambedrijf, dat zonder veel in het nieuws te komen, rustig voort bestaat. In 2004 was het veertig jaar geleden dat hier de eerste gelede Duewag in dienst werd gesteld. Tussen 1964 en 1976 werden 30 van deze trams (GT6 en GT8) in dienst genomen waarbij al snel de 6-assers tot 8-assers werden verlengd. Ze reden op alle lijnen en tot vandaag zijn er nog 19 in dienst op werkdagen op de lijnen 041 en 044 (809 - 812, 814 – 819, 821 – 826, 828 – 830). Delen van de 602 en 606 vormen instructiemotorrijtuig 626. Om dit materieel te vervangen volgt binnenkort de aanbesteding voor de levering van een serie lagevloertrams.

Stuttgart. De DT8 motorrijtuigen 3205/3206 en 3207/3208 dienen als proefwagens voor modernisering. Zij kregen een aantal nieuwe onderdelen en componenten. Uiteindelijk moeten de deelseries DT8.7, DT8.8 en DT8.9 worden gemoderniseerd.

Wuppertal. De reconstructie van de Schwebbahn is financieel compleet uit de hand gelopen. Wij berichtten hierover eerder. De toegezegde subsidie voor het vervolg is ruim de helft minder dan verwacht en wordt ook nog eens over een langere periode uitgesmeerd. Gemeente en vervoerbedrijf moeten voorfinancieren met een nog niet opgelost financieel gat van € 120 miljoen. Mede gezien het bovenstaande is ook het project voor een volautomatisch zweefbedrijf van tafel. Er is geen geld om het systeem hiervoor aan te passen. Bij een onbemande exploitatie zou het mogelijk zijn om de frequentie te verhogen tot 1½ minuut. Nu blijft dit maximaal elke twee minuten.

FRANKRIJK.

Mulhouse. Het nieuwe trambedrijf wordt in 2005 geopend. Procedures en financiering voor de “tram-train” verbinding naar Kruth zijn inmiddels geregeld. Met de aanleg kan worden begonnen, de opening is in 2008. In Mulhouse volgt deze lijn de bestaande stadstramsporen tot Daguerre. Vanaf hier worden tot Lutterbach eigen sporen aangelegd naast de spoorlijn en het traject Lutterbach – Thann – Kruth maakt gebruik van een bestaande lokaallijn. Aan de spoorlijn komen 6 (7) nieuwe halten.

Parijs. Wij geven u een overzicht van de tram- en metroplannen die de komende jaren in uitvoering worden genomen. Bij de metro gaat het om verlengingen van bestaande lijnen. Na gereed komen wordt het lijnennet gewijzigd/aangepast en raken enkele lijnen hun aftakkende tweede eindpunt kwijt. Het genoemde jaar is het jaar van opening.

metrolijnen.

M4	Porte d'Orléans – Bagneux 2,7 km., 3 stations, 2007.
M8	Créteil Préfecture – Créteil Parc des Sports 1,3 km., 1 station, 2007.
M12	Porte de la Chapelle – Mairie d' Aubervilliers 3 km., 3 stations, 2007.
M13	Gabriel Péri – Port de Gennevilliers 3 km., 3 stations, 2007.
M14	Bibliothèque – Olympiades 1 km., 1 station, 2007.

tramlijnen.

T1	Gare St.Denis – Asnières – Hennevilliers III 4,8 km., 10 halten, 2008.
T1	Noisy le Sec – Montreuil 5,5 km., 12 halten, ?

T2	Issy – Val de Seine – Porte de Versailles 2,3 km., 3 halten, 2007.
T2	La Défense – Pont de Bezons 4,2 km., 8 halten, 2009.
TMS	Pont du Carigliano – Porte d'Ivry 7,9 km., 17 halten, 2006.

TMS staat voor Tramway des Maréchaux Sud.

In aanleg is ook de SNCF tramlijn Aulnay – Bondy die in 2005 in dienst komt (zie HOV/RN 532).

Dan zijn er onder de afkorting TME nog zes “tram”-lijnen gepland die tot 2010 in dienst komen. Zo goed als zeker worden dit spoorbuslijnen, in Frankrijk, verwarrend, ook als tram aangeduid. Het is jammer dat men bij dit al niet tot een standaard komt. Alleen het materieel van de lijnen T1 en T2 is uitwisselbaar, dat van de TMS wordt breder en enkele geplande spoorbuslijnen zouden als echte tramlijnen aan kunnen sluiten op de lijnen T1 en T2. Een gemiste kans.

Straatsburg. In HOV/RN 543 schreven wij uitvoerig over de uitbreiding van het tramnet. In een procedurekwestie besliste de rechter in oktober 2004 dat de plannen overgemaakt moeten worden en dat betekend een vertraging van 1½ jaar. De gemeente heeft hoger beroep ingesteld.

GEORGIË.

Tblisi. Op 10.7.2004 verdween het zuidelijke tramnet door het opheffen van lijn 7. Er resteert nog slechts één tramlijn op de route Didube – Awtschala (lijn 12). Hoe lang nog?

GRIEKENLAND.

Athene. De trams hebben de nummers 10001 – 10035. Het tramnet kent 5 lijnen, bestaande uit een kustlijn (lijn 3) en twee lijnen (4 en 5) die vanuit het centrum naar de beide eindpunten van lijn 3 lopen. De lijnen 1 en 2 zijn aanvullende lijnen van de lijnen 4 en 5 en niet altijd in dienst. Bij de aflos-halte Kassomouli staat het 4-assige motorrijtuig 92 van de vroegere tramlijn naar Piräus opgesteld als personeelsverblijf.

Kalamata. De tramplannen bestaan nog steeds maar als in 2005 niet met de aanleg wordt begonnen vervalt de Europese financiering. Een aanbesteding voor trammaterieel mislukte. Niet zo gek als men weet dat men een accutram wilde hebben waarvoor geen leverancier is te vinden.

GROOT BRITTANNIË.

Blackpool. In verband met het vernieuwen van de remisporen was deze winter enige tijd geen tramverkeer mogelijk en werden bussen ingezet. Het wagenpark is veel te groot. Ongeveer 20 motorrijtuigen, vooral niet gemoderniseerde enkeldekken, worden terzijde gesteld. Er is geen sprake van sloop of verkoop.

Croydon. Men heeft behoefte aan een extra motorrijtuig. Mogelijk koopt men een prototype met het oog op de tramplannen in Londen.

INDIA.

Delhi. Er is ook een metrolijn 3 in aanleg. Deze lijn met een lengte van 23½ kilometer verbindt het centrum met het stadsdeel Dwarka. Een klein gedeelte ligt bovengronds. De opening is begin 2006.

ISRAËL.

Tel Aviv. In aansluiting op het bericht in HOV/RN 551: de nieuwe spoorlijn tussen Tel Aviv en het vliegveld Ben Goerion kwam op 10.10.2004 in dienst. Voorlopig is de lijn enkelsporig (tweede spoor voorbereid). Dagelijks, behalve zaterdag, rijden er 32 treinen per richting. In tegenstelling tot een eerder bericht is nog niet begonnen met de aanleg van een tramnet. Er zijn nog drie combinaties van bedrijven in de race bij de aanbesteding.

ITALIË.

Florence. Wie allemaal met de aanleg van doen hebben, willen wij u besparen. Daar moest in 2003 zelfs de rechter aan te pas komen. Maar zie: op 1.12.2004 was de officiële dag dat met de aanleg van de eerste tramlijn werd begonnen. Op 15.12.2004 werd de eerste steen gelegd voor een trambrug over de Arno. In 2008 moet lijn 1, waarvoor al geruime tijd terug 17 Sirio trams zijn besteld, rijden op de route Santa Maria Novella – Scandicci. In 2010/2011 rijden ook de lijnen 2 (Pereola – Dom – Liberta) en 3 (Careggi – Forteza).

Milaan. In verband met de aanleg van de Metrotranvia Cinesello werd het traject naar Bignami voor langere tijd stilgelegd. De lijnen 7 en 11 hebben nu Ospedale Maggiore als eindpunt.

Napels. Er zit weinig tot geen schot in de aflevering van lagevloertrams. Ook schijnt de tram (weer/nog steeds) niet te rijden.

Palermo. In mei 2001 schreven wij over de tramplannen met een opening begin 2005. Daarna werd het stil en deze stilte zal dit jaar zeker niet door trams verstoord worden. Eind 2004 kwam er pas een aanbesteding voor de eerste lijn. Ook wordt de aanleg van de laatste fase van de spoorweging aanbevestigd. En dan loopt er nog een projectaanbesteding voor een automatische metrolijn. Nog even geduld.

Pistóia. De gemeente en Ansaldo Breda zijn overeengekomen dat een deel van de RFI spoorlijn Porrettana wordt ingericht als tramlijn. Ansaldo Breda wil op deze lijn zijn materieel promoten. Een soort rijdende etalage.

Sassari. Dit nieuwe trambedrijf zou medio 2002 geopend worden. Al hoewel geheel gereed rijdt er nog steeds geen tram.

Turijn. Voor de 14,1 kilometer lange VAL metrolijn Collegno – Lingotto is bij Siemens in Praag het materieel in aanbouw. Een eerste deeltraject komt in 2005 in dienst.

JAPAN.

Gifu. Nadat al enkele tramrijtuigen in historische kleuren waren geschilderd voor een eventueel afscheidsfeestje, meldde zich te elfder ure het bedrijf Connex. Men is met de gemeente in gesprek over een overname.

Nagoya. Op 6.10.2004 kwam het 5,6 kilometer lange traject Aratamabushi – Nagoya Daigaku van de Meijolijn in dienst. Daarmee is deze metroringlijn met een totale lengte van 26, 4 kilometer geheel rond. Het traject naar de haven heet nu de Meikolijn. Zoals bij bijna alle Japanse metrobedrijven (wij berichten hierover niet afzonderlijk) worden de metrostations nu ook aangeduid met een combinatie van hoofdletters en cijfers.

NOORWEGEN.

Oslo. Op 22.11.2004 werd het traject Disen – Kjelsås heropend. Na twee jaar gesloten te zijn geweest rijdt hier nu lijn 12. Eveneens op 22.11.2004 kwam de per 1.7.2003 opgeheven Kolsas metrolijn Bekkestua – Kolsas weer in dienst.

Trondheim. Alhoewel de financiering was geregeld komt er toch geen tramlijn naar de nieuwbouwwijk Halset. De particuliere exploitant (Grakall) ziet geen kans om tot een sluitende exploitatie te komen.

OEKRAÏNE.

Charkow. Met de verlenging van metrolijn 3 vanaf Naukova tot 23 Serpnia (2,6 km.) op 21.8.2004 heeft het metronet nu een lengte van 36 kilometer met 28 stations.

OOSTENRIJK.

Innsbruck. Na jarenlange besluitvorming komt er nu beweging in de uitbreiding van het tramnet. In 2005 moeten alle procedures zijn doorlopen en kan in 2006 met de werkzaamheden worden begonnen. Het huidige tramnet bestaat uit vier lijnen:

- lijn 1 Bergisel – Hungerburgbahn (4,7 km.)
- lijn 3 Hauptbahnhof (centrumring) – Amras (4,5 km.)
- lijn 6 Hauptbahnhof – Igls (11,6 km.)
(winterdienst: Bergisel – Igls)
- STB Stubaitalbahnhof – Fulpmes (21,0 km.)

Netlengte:

- lijnen 1 en 3 (stadsnet): 8,327 km., waarvan 2,77 km. enkelspoor
- lijn 6: 8,64 km. (Bergisel-Igls)
- STB: 18,2 km. (Stubaitalbahnhof – Fulpmes).

In totaal komt er 21,6 kilometer netlengte bij:

- 1) STB Innsbruck: directe verbinding vanaf Wiltens - Hauptbahnhof. (1,4 km.)
- 2) lijn 1: verlenging Bergisel – Tivoli Stadion (0,8 km.)
- 3) lijn O in westelijke richting (5,0 km.)
- 4) lijn 3: Anichstrasse vanaf de Bürgerstrasse tot Klinik en de aftakking van lijn O bij de Layrstrasse naar Steinbockweg (2,5 km.)
- 5) lijn O in oostelijke richting (4,0 km.)
- 6) lijn 3: verlenging Amras (0,4 km.)
- 7) Regionallijn Olympischen Dorf – Hall in Tirol (4,5 km.)
- 8) Regionallijn Technik West – Völs (3,0 km.)
In het centrum wordt ± 1 km. enkelspoor, dubbelsporig.

Er zijn drie fasen gepland: tot 2008, tot 2012 en tot 2014.

De eerste fase tot 2008.

1) Als in 2006 wordt begonnen kunnen in 2008 de trams van de Stubaitalbahnhof via een kortere route naar het Hauptbahnhof rijden. De lusroute door het centrum komt dan te vervallen. Bij een gelijkblijvend aantal dienstwagens kan dan tot Mutters een halfuurdienst worden ingevoerd met een doorgaande uurdienst tot Fulpmes. Het al uit 1914 daterende plan voor een zijlijn Mutters – Götzens – Axam is nog niet vergeten maar blijft plan. Overigens is inmiddels strijd uitgebroken over het voorgestelde tracé in Innsbruck en ziet het er naar uit dat de Stubaitalbahnhof voorlopig zijn oude omweg blijft rijden via (lijn 1 -) Brunecker Strasse – Hauptbahnhof – Salurner Strasse – Anichstrasse (- lijn 1). De nieuw aangelegde sporendriehoek bij het Hauptbahnhof zal dus niet worden gebruikt. Het nieuwe tramstation bij het Hauptbahnhof zal nog jarenlang weinig benut worden. Van de drie sporen wordt slechts één spoor door de tram (STB en lijn 3) gebruikt. Op de andere sporen staan taxi's en bussen.

2) In dezelfde periode komt een dubbelsporige lijn naar het Tivoli Stadion gereed. Een verlenging van lijn 1. Vanaf Bergisel wordt de route gevolgd van lijn 6 (in de Klostersgasse komt dubbel spoor). Even voor de halte Bretterkeller takt het nieuwe traject af en verloopt dan via de vrije busbaan in de Wiesengasse die daar al voor is voorbereid.

3) De uitbreiding van het tramnet betekent het einde voor de overbelaste trolleybuslijnen O en R. Hiermee neemt Innsbruck voor een tweede maal afscheid van de trolleybus. Gezien de al veelvuldige inzet van dieselmotoren lijkt het waarschijnlijk dat deze exploitatievorm wordt "opgereden". Als eerste wordt de westelijke tak vertramd. Vanaf de Marktplatz volgt de tram de trolleybusroute via de Blasius Hueberstrasse en de Universitätsbrücke over de Inn. Vervolgens wordt via de Kranenbitter Allee de Technische Fakultät (Techniker Strasse) bereikt. Ter hoogte van de Victor Franz Hess Strasse splitst de lijn zich in een recht doorgaande tak tot de Westspange en rechtsaf naar een nog nader te bepalen eindpunt in Allerheiligen. Hier komt later het eindpunt van de Regionalbahn richting Olympisches Dorf (- Hall in Tirol). Bij de Westspange komt een aftakking naar Völs. Voorlopig wordt in 2008 lijn 3 naar de Westspange verlengd.

De tweede fase tot 2012.

4) Vanaf de westelijke tak komt na de passage van de Innbrug (Universitätsbrücke) bij de Layrstrasse een aftakking via de Fischnerstrasse en de Mitterweg naar Höttinger Aue. Bij de sportvelden van de Universiteit komt een keerlus (eindpunt

Steinbockweg). In 2012 moeten hier drie tramlijnen gaan rijden waaronder de te wijzigen lijn 3. In het centrum wordt dan het gedeelte Brunecker Strasse – Hauptbahnhof – Maria Theresien Strasse – Anichstrasse dubbelsporig. Ook van belang voor de toekomstige Regionalbahnlijnen.

5) Als onderdeel van de west/oost Regionalbahn wordt in 2008 begonnen met de aanleg van de oostelijke tak. Het nieuwe traject takt in de wijk Pradl af van de route van lijn 3, volgt de Defreggerstrasse – Langstrasse – Pembauerstrasse – Reichenauer Strasse en kruist de Inn over de Grenobler Brücke. Via de Schützenstrasse en de Kugelfangweg wordt dan een eindpunt bereikt bij het zwembad in het Olympisches Dorf. Overigens zijn vanaf het punt aan de Inn nog varianten in onderzoek. Later takt hier de regionalbahn naar Hall in Tirol af.

6) Ongeveer gelijktijdig wordt in Pradl voor lijn 3 een kortere route aangelegd in de Amraser Strasse tussen de Leipziger Platz en de Roseggerstrasse. Het bestaande eindpunt Amras wordt verlegd naar de Wallpachgasse waarvoor een kort nieuw traject in de Ph.Welser Weg moet worden aangelegd.

De derde fase tot 2014.

7) Vanaf het Olympisches Dorf (Schützenstrasse) takt een enkelsporige tramlijn af richting Neu Rum – Haller Strasse naar Hall in Tirol, grotendeels langs de in 1974 opgeheven route van lijn 4. In Hall in Tirol komt een keerlus op de Unteren Stadtplatz en is de tram weer terug van weggeweest. Langs deze lijn komt een kleine remise.

8) Als laatste komt in 2014 in het westen vanaf de Westspange de tramlijn naar Völs in dienst.

Zoals uit het bovenstaande valt op te maken wordt lijn 3 met een westelijke tak uitgebreid. De west/oost lijn wordt aangeduid als lijn O (het lijncijfer van de te vervangen trolleybuslijn) en de lijnen naar Hall in Tirol en Völs als Regionalbahn. Men onderscheidt dus stadlijnen (1,3,O), lijn 6 naar Igls, de StubaitalBahn naar Fulpmes en de Regionalbahnlijnen. Andere lijnummers en lijnvoering zijn denkbaar.

In HOV/RN 548 schreven we over een voorgenomen bestelling van 22 nieuwe trams te leveren in 2006/2007. In de eindfase zijn 46 trams nodig:

28 voor de stadlijnen en lijn 6,

6 voor de StubaitalBahn,

12 voor de Regionalbahn.

Het heeft voordelen om deze in een tweerichting uitvoering te bestellen. Ze krijgen een lengte van ± 27 meter (breed 2,40 m.) en moeten verlengd kunnen worden tot 35-37 meter. De komst van nieuwe trams betekent het afscheid van de tweedehands trams uit Hagen/Bielefeld waarvan de oudste uit 1957 en de jongste uit 1967 dateert.

RUSLAND.

Archangelsk. Lijn 2, de laatste tramlijn, werd in juli 2004 opgeheven. Einde trambedrijf.

SERVIË.

Belgrado. Hier zijn plannen voor een grotendeels ondergronds tramnet van 3 lijnen. Dit zou het bestaande tram- en trolleybusnet moeten aanvullen. Het Servische bedrijf Yuginis zou dit met het Spaanse Ineco moeten aanleggen. Als in 2006 wordt begonnen kan in 2008 de eerste lijn worden geopend en het project in 2012 voltooid.

TSJECHIË.

Praag. Siemens TS levert in 2005/2006 zes vijfdelige metro-treinstellen en sloot een overeenkomst voor een langdurig onderhoud van 48 metrotreinen type M1. Zoals eerder bericht wordt er gewerkt aan een volgende verlenging van metrolijn C (Ladvi – Letnany, 4,6 km.). Dit gedeelte komt in 2008 in dienst. Dan wordt begonnen met de aanleg van een nieuwe metrolijn

D (Hlavni nadrazi – Pisnice). Deze moet lijn C gaan ontlasten. Als eerste wordt begonnen met het gedeelte Namesti Miri – Neve Dvory. De plannen voor een voorstadnet van de spoorwegen (één lijn al in exploitatie) worden steeds wilder. We schreven al eens over 6 lijnen, nu staat de teller op 19. Hiervoor komt er een viersporige spoortunnel die twee stations in het centrum gaat verbinden met een aantal stations in de voorsteden. Ook worden er enkele lijnen geëlektrificeerd en worden goederenlijnen voor personenvervoer aangepast.

ZWEDEN.

Stockholm. Tot medio 2005 mag de tram nog over de gammele Ropstenbrug rijden. Dan moet zijn beslist op welke wijze de brug naar het eiland Lidingö wordt hersteld of vervangen; met of zonder tramsporen. In oktober 2004 werd het eerste van 55 nieuwe treinstellen type X60 (Alstom Coradia-Lirex) afgeleverd aan de SL (Storstockholms Lokaltrafik). Na toelating door de Zweedse toezichhouder komt het nieuwe materieel vanaf augustus 2005 in dienst. De zesdelige doorgaande treinstellen met een lengte van 107 meter kunnen met hun opvallende 3+2 stoelopstelling 920 passagiers vervoeren. In 2007 wordt het laatste stel afgeleverd. Er staat dan nog een optie voor 50 stellen.

ZWITSERLAND.

Trogen-TB. De Trogenerbahn (TB), de Rohrschach-Heiden-Bahn, de Bergbahn Rheineck – Walzenhausen en de Appenzeller Bahnen willen per 1.1.2006 fuseren.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS-holding

• Op 29 januari werd bekend dat ex politicus J. Haek de nieuwe topman wordt van de NMBS-holding. De man, die als rechtlijnig, arrogant en secuur bekend staat, heeft ruime politieke ervaring, maar geen enkele ervaring in het zakenleven. Er heerst mede daarom veel scepsis over het feit dat hij meteen begint op zo'n hoge positie, zeker gezien het feit dat de NMBS van de politiek het verlies binnen twee jaar moet ombuigen in winst en in dezelfde periode 25% meer reizigerskilometers moet creëren. Haek volgt Karel Vinck op, die eerder opstapte.

Reeks 14, CFL 3000 en diesellocs

• Regelmatig leest u in deze rubriek over telkens weer de kop opstekende hardnekkige geruchten over het één of het ander. Zeker op bepaalde, niet nader bij naam te noemen, internetfora scheidt men er een waar genoeg in halve waarheden en steeds vaker volkomen onwaarheden tot de meest prachtige zogenaamde waarheden te verbouwen. Men slaat elkaar om de oren met prachtige doodoeners als 'uit betrouwbare bron... ' en zevert er vervolgens wekenlang met alle plezier over door. Uw redacteur gunt iedereen zijn moment van glorie, maar de schijnbare wedloop naar een primeur begint werkelijk belachelijke vormen aan te nemen. Mag ik u eraan herinneren, dat nog geen van de zaken die in deze regels als bijzonder ongeloofwaardige geruchten zijn gekenmerkt in tegenstelling tot die voorspelling toch uitgekomen zijn? Dat het er niet gemakkelijker op wordt het kaf van het koren te scheiden in de bulk aan vaak nutteloze informatie, mag duidelijk zijn, maar in mijn ogen dient een nieuwsrubriek de feiten te presenteren zoals ze zijn (SD).

• Zo zou reeks 14 al veertig keer besteld zijn. In januari dook het gerucht vervolgens op dat men de hele reeks 14 zou schrappen en men er twintig lijndiesels voor in de plaats zou aanschaffen. Er werd zelfs al een type genoemd: de Hercules (ÖBB serie 2016). Het gerucht is, zo heeft uw redacteur on-

derzocht, is begonnen onder NMBS-personeel dat vernomen had, dat de NMBS de politiek onder druk wilde zetten om een beslissing te nemen over de reeks 14, anders zou men wel eens... Nu is het een waarheid dat B Cargo al vele jaren denkt over de aanschaf van een kleine serie zware lijndiesels. Dus gewoon even geduld; binnen afzienbare termijn zal wellicht meer duidelijk worden.

Reeks 18

- De 1803 is de eerste loc van de serie die gesloopt wordt. De 1801 en 1804 zullen binnenkort hetzelfde lot ondergaan, aangezien hun taken (respectievelijk stationaire voeding te Salzannes en schutloc bij de carwash te Luik) inmiddels opgeheven zijn.

Reeks 23

- De 2305, betrokken bij de aanrijding te Lier in het voorjaar van 2004, zal worden hersteld. Dit is ogenschijnlijk niet zo verwonderlijk als het voorziene herstel van de 2554, aangezien reeks 23 nog een jaar of tien mee zou moeten en de schade aan de 2305 op het eerste gezicht niet opvallend groot is. Toch staat de loc, die juist hersteld was van veel zwaardere schade, nog steeds onbehandeld in Salzannes.

Reeks 55

- Alsof de duvel er mee speelde: de 5510 blijkt ineens van zijn lange rustplaats vertrokken te zijn en is weer in Kinkempois opgedoken. Het is nog niet bekend of de loc al rijdt.

Reeks 62

- De laatste zes 62-ers die nog reservediensten reden waren de 6212, 6236 en 6264 in Merelbeke en de 6231, 6262 en 6263 in Charleroi. Vanaf medio januari waren ze amper meer nodig. De 6263 werd al naar infra overgeheveld, hoewel de bevestiging hiervan nog niet officieel binnen is. De drie Merelbeekse locs staan aan de kant, nog wel bij de hand...
- Nog in dienst voor de 'directie treinen' zijn de HSL-hulplocs 6225, 6227, 6313 en 6324 en de 6306, die met een moderne stoomverwarmingssketel is uitgerust en extra (dus) reizigers-treinen kan slepen. Hij heeft al opgetreden bij extra 'nostalgische' ritten. Misschien wordt het dan wel tijd hem even in een oudere kleurstelling te schilderen...
- De rest van de locs die voor 12 december nog in dienst waren en die vooralsnog niet naar TUC-Rail gaan zijn niet afgevoerd, maar in parc gesteld tot een nadere beslissing. Het betreft de 6210, 6212, 6216, 6229, 6231, 6236, 6262, 6263, 6264, 6288 en 6319. Vermoedelijk vervangen zij slechtere locs bij Infra, zoals eerder ook al gebeurde.
- De 6210 (recentelijk nog hersteld van plaatschade na een aanrijding op de nieuwe lijn 55 op 2 december jl.) en 6229 zijn hoogstwaarschijnlijk al naar TUC-Rail gegaan, maar staan nog te Merelbeke. De 6307 van Infra (Merelbeke) staat buiten dienst
- De 6269 was op 1 november al afgevoerd. Ter herinnering: de loc was betrokken bij een zoveelste aanrijding te Kinkempois (24 juni 2004).

Reeks 73 en 82

- Wie had dat gedacht.... Jaren lang dachten "we" als spoorwegliefhebber dat de onverwoestbare locjes reeks 73 (en 82) het eeuwige leven zouden hebben. Al vijfendertig jaar in hetzelfde kleedje. De afvoer van enkele beschadigde exemplaren en de volledige eerste bouwschijf 73 vanwege overcompleteheid was al een grote schok in de spoorwegwereld. In de vorige editie meldden wij al dat er rijen 82-ers en 73-ers 'in parc' (buiten dienst in afwachting van een beslissing) gesteld zijn. Buiten enkele 82-ers is nog geen van hen weer in dienst gesignaleerd als beoogd werkpaard voor Infra. In Merelbeke rijdt alleen de 7359 (overigens officieel wel buiten dienst gesteld)

nog. De rest is overgeplaatst naar Charleroi of staat in een lange rij aan de kant met een bijzonder ongewisse toekomst. Het is wel de bedoeling dat alle in parc staande 73-ers en 82-ers naar infra gaan, maar zeker is dit nog allerminst.

- Reeks 77 heeft alle 73-diensten in Oost- en West-Vlaanderen inmiddels overgenomen. Ook in Stockem heerst de 77 en in Hasselt resteren nog slechts zes 73-ers. Zij zullen het vermoedelijk niet lang meer uithouden aangezien de laatste 77-ers geleverd worden aan Antwerpen, het depot dat stilaan al alle dieseldiensten van Hasselt overgenomen heeft. Dan resteren (voor reeks 73) opnieuw Antwerpen en Charleroi als laatste stelplaatsen waar ze nog massaal in dienst zijn.
- De 7339 ging niet in parc, maar werd gemuteerd van Stockem naar Charleroi Sud. De 7340 bleef in Stockem, vermoedelijk vanwege zijn mogelijkheid uitgerust te worden met sneeuwruimer. De loc doet momenteel dienst in Jemelle (rangeren voor de plaatselijke kalkgroeve), een dienst die tot 12 december voorbehouden was aan een locomotor reeks 91 van de stelplaats van Kinkempois.

Reeks 77

- Afgeleverd: 7855 (23-12), 7856 (7-1), 7857 (14-1) en 7858 (27-1)
- De 7851 ramde op 23 januari een stootjuk te Zandvliet, schoot daar behoorlijk doorheen en nam en passant een bovenleidingportaal mee. Het gaat goed met de nieuwste locs uit deze reeks!
- Reeks 77 rijdt inmiddels twee slagen naar DOW Terneuzen, waarvan één officieel losse rit. Deze locs rijden dus wel degelijk door naar Terneuzen en niet slechts tot Sas van Gent (zoals alle andere diensten) zoals een bron ons wil doen geloven. Diezelfde bron meldt dat in de nabije toekomst alle 204's van Railion op Zeeuws-Vlaanderen vervangen gaan worden door 77-ers. Eerst zien, dan geloven.
- Alle twintig met ATB en PZB uitgeruste locs (7771-7790) bezoeken voor wat modificaties, aannemelijk voor het Duitse net aangezien daarvoor de toelating nog niet rond is, één voor één de centrale werkplaats van Salzannes.
- Weer enkele overplaatsingen: op 15 januari gingen de 7730-7733 over van Merelbeke naar Antwerpen en de 7821-7824 van Antwerpen naar Merelbeke. Op 6 februari stond de overplaatsing gepland van de 7833-7839 van Antwerpen naar Charleroi. In ruil daarvoor zouden zeven locs van Charleroi terugkomen naar Antwerpen. Er is hierover echter nog wat onduidelijkheid, die wij in het volgende nummer hopen weg te kunnen nemen.

Reeks 91

- de 9107, 9115, 9130 (ex 9117) en 9157 zijn verkocht aan SATI, welke al eerder de 9112 kocht en doorverhuurde aan MARCY in Antwerpen. De 9107 en 9157 zijn doorverhuurd aan ASA te Hemiksem, de overige twee dienen als onderdeelleverancier. De eerder verkochte 9110 is naar het Italiaanse Gleisfrei gegaan. Ook de 9160 zou verkocht staan, maar het is nog onbekend aan wie. Hij staat nu afgesteld te Merelbeke.
- de 9151 is de eerste 91-ers met een museale toekomst: deze werd door de SCM (Stroomcentrum Maldegem) aangekocht en ging op 4 februari op een dieplader van Kinkempois naar Maldegem. Overigens zijn er wel al eerder twee look-alikes bewaard: zowel Stichting Kolenspoor als de CFV3V hebben een Cockerill-locomotor in NMBS-uitvoering. Eerstgenoemden beweren zelfs dat dit een ex NMBS-loc is, maar dit is zeer beslist niet waar!

Treinstellen

- Absoluut geen verrassing is het voornemen van de NMBS wat te doen aan de scheve verhouding eerste/tweede klasse in de treinstellen reeks 41 en AM'96. Laatstgenoemde bestaan

voor eenderde uit eerste klas en dit heeft altijd al tot verwondering geleid. Het overschot eerste klasse in de 41-ers is minder opvallend, maar komt hier voort uit het feit dat de 41-ers relatief enorm zwaar benut worden in de verlengde en extra toegevoegde treinen in de spits (in de daluren en weekeinden heeft men een enorm overschot aan deze stellen), met relatief veel tweede klasse reizigers. In plaats van het terugbrengen van het aantal zitplaatsen eerste klasse - bijvoorbeeld door van het A-rijtuig van AM'96 een AB te maken - denkt de NMBS aan de (zeker omlooptechnisch) veel minder logische oplossing om enkele stellen volledig tweede klasse te maken. Eventueel zouden er vernummeringen plaatsvinden, zo denkt met enkele 41-ers te vernummeren in reeks 42.

Sloopmaterieel

- Het materieel dat eind december uit Salzannes werd afgevoerd is niet, zoals diverse bronnen gemeld hadden, naar Charleroi gegaan. In plaats van naar dichterbij gelegen sloperijen te Ronet of Aubange te gaan, zijn ze doorgevoerd naar Gent. Hier zijn zij geplaatst nabij het Grootedok, waar zij in februari gesloopt zullen worden bij de grote sloperij tussen het Grootedok en het Sifferdok. Tot dusver zijn hier voornamelijk rijtuigen gesloopt van de NMBS en CIWL. De locs die er nu staan zijn de 2207, 6220, 6301, 6322, 7308, 7312, 7315 en 7334. Er staan overigens ook nog voormalige slaap- en coucetterijtuigen op sloop te wachten, waaronder enkele ex NS-rijtuigen.
- In Monceau zijn de 2203, 2211, 2220, 2235, 2241 en 2245 bijgeplaatst. Opvallend is dat de sporen rond deze locs minutieus schoongemaakt zijn, in tegenstelling tot bij de rest. De andere locs die in Monceau staan, zijn de 5121, 5123, 5131, 5147, 5148, 5150, 6240, 6266, 6273, 6286, 7301, 7306, 7310, 7313, 7314, 7316, 7318, 7321, 7328, 7332, 7333, 7335, 8439, 8443.
- In Marchienne-au-Pont zijn de 7305, 7317, 7320, 7323, 7324 en 7325 gedumpt.
- De sloop in Ronet was medio januari nog niet afgerond. Er waren nog een paar locs te gaan, terwijl de ook maar enigszins vervoerbare exemplaren alsnog vervoersklaar waren gemaakt. Deze 1803, 5140, 5153, 5179, 6270 en 6276 vertrokken in de nacht van 25 op 26 januari naar Aubange.

Museum

- De verkoop van de 5204 van het TSP naar Maredsous is op het laatste moment afgeketst. Hierop besloot het TSP de loc niet te verkopen maar, vooralsnog met onduidelijke toekomst, te bewaren in Schaarbeek. Eind januari werd de loc uit de loods in Ronet gehaald om transportgereed gemaakt te worden. De loc zal dus niet gesloopt worden.
- Tussen 24 en 27 januari rangeerde de groene 5166 in Leuven met al het materieel van de museumbewaarplaats in Leuven om buiten door de NMBS gefotografeerd te worden. De precieze bedoeling hiervan is niet bekend, maar zou het te maken kunnen hebben met geruchten dat de NMBS op zeer korte termijn een nieuwe bestemming voor dit materieel wil hebben en dat men overweegt de collectie gedeeltelijk of geheel te verkopen?
- De (eveneens groene) 5120 van de CFV3V (met die volledig verkeerde nummers) is door de plaatselijke werkplaatsmedewerkers opnieuw rijvaardig gemaakt.
- Dit jaar mag het TSP, voor het eerst dankzij de toelatingsovereenkomst met de NMBS, rijden wanneer ze willen op hun lijn 128 tussen Ciney en Dorinne-Durnal. Bij gebrek (vooralsnog) aan stallingruimte wordt vooralsnog alleen in de weekeinden tussen mei en september gereden, maar dat is al heel wat meer dan tot aan vorig jaar. Uw redacteur nodigt u graag uit eens een ritje met het treintje te maken om dit fraaie traject. Meer informatie is te vinden op de site van de 'Bocspoorlijn': <http://users.win.be/W0034445/Index.htm>

Thalys

- In 2004 vervoerde de Thalys 6 miljoen reizigers, eindelijk weer een verbetering van de resultaten. Ook werd bekend dat Antwerpse vormgevers een opdracht hebben verkregen tot in- en uitwendige renovaties van de Thalys-treinstellen. Met de opening van de HSL naar Amsterdam moeten de 27 treinstellen gerenoveerd op de baan zijn.

Infrastructuur

- Men is reeds gestart met de elektrificatie van de lijn 39 Montzen - Welkenraedt. De reden dat dit gedaan wordt is dat deze lijn gebruikt gaat worden voor omgeleide reizigerstreinen tussen Luik en Aken als straks lijn 37 regelmatig buiten dienst is vanwege de aanleg van de HSL-lijn tussen beide plaatsen.
- Opnieuw werd een goederenlijn gesloten, ditmaal de redelijk vergeten goederenlijn 203 van Brugge naar de plaatselijke havens. In november jl. reed er de laatste trein.

Goederenvervoer

- Het kolenvervoer zit in een serieuze dip, wat vooral te merken is in het Gentse. OVET Terneuzen wordt nog maar nauwelijks bediend, Ghent Coal (Gent Rhodenhuizen) krijgt nog maar eens per twee weken een trein en Gent Sifferdok nog maar een keer per maand. Najaar 2003 was er nog sprake van een serieuze opleving van het kolenvervoer hier...
- Ander slecht nieuws rond het kolenvervoer voor de fotografen: de bekende vierassige SNCF-kolenwagens zijn teruggetrokken uit het verkeer tussen Antwerpen Zandvliet en Creutzwald. Hiermee is er geen reguliere inzet meer van dit fraaie materieel in België.
- Er is ook nog leuk nieuws voor de fotografen: een drietal staaltreinen tussen Genk (ALZ) en Châtelet (Carlam, van het conglomeraat Ugine & ALZ) is vanaf 12 december zonder locwissel in Kinkempois gaan rijden met dubbeltracties reeks 55. Hierdoor zijn deze diesels meermalen per dag, zeven dagen per week, door de Maas- en Sambervallei te zien.

Stations

- Er is nogal wat gedoe in de media in Vlaanderen over de voorgenomen sluiting van meerdere loketten, een ontwikkeling overigens waarin "we" in Nederland al jaren vooruit lopen dankzij de wens het hele leven te moeten gaan regelen met één pasje. Inmiddels heeft vice-premier Vande Lanotte aangegeven niet langer akkoord te gaan met door de NMBS voorgenomen loketsluitingen.
- De NMBS geeft de gemeentebesturen van de te sluiten stationsgebouwen te Gavere-Asper, Melle, Munkzwalm en Zingem de kans op zoek te gaan naar nieuwe uitbaters van de gebouwen, bijvoorbeeld als postkantoor, politiebureau of gemeentelijke dienst. Dit is overigens naar succesvol Waals voorbeeld.

IC/IR 2007

- Net als in Nederland gaat de dienstregeling bij de NMBS er, als gevolg van de opening van de HSL naar Amsterdam (en Duitsland), in 2007 heel anders uitzien. Enkele belangrijke wijzigingen zijn nu reed bekend:
- De IR Antwerpen - Leuven gaat rechtstreeks via de boog Muizen-Nekkerspoel rijden, zonder kopmaken in het hoofdstation van te Mechelen.
- gedeeltelijk ter compensatie: de IR Leuven - Sint-Niklaas gaat tot Mechelen gecombineerd rijden met een nieuwe IR Leuven - Mechelen - Dendermonde - Gent. Leuven is dan via twee routes (lijn 50 en snellijn 50a) rechtstreeks verbonden met Gent.
- Zoals in onze vorige editie al aangekondigd: Turnhout krijgt een halfuursdienst, één uurdienst naar Antwerpen en eentje

naar Brussel. Om dit te realiseren wordt een kruisingsgelegenheid aangelegd in Tielen nodig.

- Ook na afloop van de werkzaamheden aan de ring in Antwerpen (fase twee begint deze zomer) zullen de toegevoegde treinen naar Noorderdokken blijven rijden vanwege het grote succes. De bediening van Antwerpen Haven is geen succes en zal vermoedelijk beëindigd worden.
- Via de nieuwe verbindingsboog tussen lijn 35 uit Brussel en lijn 36 naar Aarschot zal elk uur een IC Brussel – Hasselt gaan rijden. Een eerder geplande IC Antwerpen – Hasselt via de 'goederenboog' bij Aarschot (dus zonder Aarschot zelf aan te doen) komt er vermoedelijk niet.
- De IC Brussel - Kortrijk en IC Kortrijk - Brugge - Oostende zullen, net als voor 1998, weer gekoppeld worden.
- Een nieuwe combinatie van diensten gaat zorgen voor een merkwaardige IR-dienst Poperinge - Kortrijk - Gent - Brussel - Zaventem – Leuven en van daar verder als L-trein (stoptrein) naar Landen.
- Het verkeer op de belangrijkste lijn, Brussel – Antwerpen, zal als gevolg van het verdwijnen van de Benelux geheel gewijzigd worden. Details zijn nog niet bekend.
- Het vervoer naar Aken zit blijkbaar in de lift: er komt een uurdienst met een IR Liège – Aachen, mogelijk met (nog niet in Duitsland toegelaten) Breaks.
- In samenwerking met de CFL zullen er weer reizigerstreinen gaan rijden tussen Virton en Athus.
- Algemene opmerking: nog niet alles is besloten en bovendien zullen er nog meer wijzigingen zijn waarvan de informatie nog niet helemaal bekend is.

Kort nieuws

- In 2004 vervoerde de NMBS 6,2 procent meer reizigers. Met 8,4 procent groei in inkomsten uit het binnenlandse reizigersvervoer was het resultaat het beste in tien jaar! Opnieuw een voorbeeld dat een relatief pro OV beleid wél zorgt voor groei.
- In november zijn de laatste twee generatorrijtuigen van de NMBS afgevoerd. Ze werden de laatste tijd door B-Cargo gebruikt als verwarming voor de begeleidersrijtuigen van de kernafvaltreinen uit Sloe. Blijkbaar is dit vervoer beëindigd.
- Op 24 januari ontstond brand in DB-loc 241 803 te Montzen. De loc brandde vanbinnen volledig uit.
- In Kinkempois zijn ze altijd wel in voor een geintje. De volgende in het rijtje was wel heel bijzonder: op 4 februari liep het gloednieuwe South-West Trains treinstel 450 101, onderweg van de fabriek in Duitsland naar zijn nieuwe eigenaar in Engeland, op twee sporen. Twee rijtuigen ontspoorde en kantelden net niet. De oorzaak was vermoedelijk een opengereden wissel.
- Op 9 februari was het verkeer tussen Roosendaal en Essen enige tijd gestremd vanwege een gelede bus, welke zich vast reed op een overweg te Kalmthout
- Na 12 december zijn nog altijd 30 M2-rijtuigen in dienst, beschikbaar als reserve of voor extra treinen.
- In de derde week van januari werd op proef zonder opdruk vanaf station Liège Guillemins omhoog richting Ans gereden. De geplande opdrukloc reed er nog wel los achteraan.
- Op 13 januari werd het eerste volgens het GEN-principe opgezette trein-tram-busstation, dat van Bordet, geopend.
- Op 10 februari was er een wilde staking van werknemers van de tractiewerkplaats Merelbeke vanwege de te hoge werkdruk aldaar. De werknemers namen enige uren bezit van het reizigersstation van Merelbeke.
- Eind januari kwam weer eens in het nieuws dat de gemeente Hamont een verzoek ingediend heeft tot doortrekking van de reizigersdienst Antwerpen - Neerpelt tot Weert.
- De nog nieuwe en peperdure perrons van het nog in de verbouw zijnde station van Antwerpen centraal moeten opnieuw worden aangelegd, omdat zij enorm versleten blijken te zijn. De reden die de verantwoordelijken binnen de NMBS opgeeft,

is dat zulks het gevolg is van het bouw- en breekwerk op de lagere niveaus van het station.

- De NMBS vernieuwt zijn wasinstallaties. De eerste twee nieuwe, overdekte installaties zijn inmiddels geopend in Vorst en Oostende.
- Er zijn plannen een halte voor binnenlands verkeer en de TGV's te openen bij de luchthaven van Deurne (bij Antwerpen). De luchthaven ligt reeds langs de hoofdlijn 27A uit Brussel
- De Belgische europarlementariër Brepoels heeft in het Europees parlement de Belgische irritatie over de Nederlandse 'vertragingstactieken' rond het IJzeren Rijn-project overgebracht. Dit deed zij naar aanleiding van het starten door Nederland van een zoveelste onderzoek naar de haalbaarheid van de heropening en naar de juridische waarde van de grensverdragen waar België zich op beroept.
- In januari werd na een oriënterend onderzoek bekend dat er zich behoorlijke bodemverontreiniging bevindt onder de centrale werkplaats te Mechelen. Over een paar maanden moeten een uitwerking van dit onderzoek zorgen voor aanbevelingen over eventuele sanering.
- Het opnieuw rijden van de autotreinen vanaf Denderleeuw door The Train Company is uitgesteld tot 2006.

DUITSLAND

Algemeen

- ♦ Blijkens een persbericht van 1 februari heeft de DB voor het eerst in de geschiedenis op eigen kracht een positief resultaat geboekt. Maakte de spoorwegmaatschappij over 2003 nog verlies (172 miljoen euro), over 2004 was het resultaat 228 miljoen euro. Bahnchef Mehdorn sprak over 2004 als een goed "Bahnjahr". Nog nooit vervoerde de DB zoveel mensen en goederen. Ook voor 2005 zijn de verwachtingen positief hoewel het goederenvervoer en het reizigersvervoer over lange afstand bron van zorg blijven.
- De DB wil in de toekomst jaarlijks zes tot zeven miljard euro investeren. Dat is lager dan tot voorheen toen dit bedrag zo rond de acht miljard schommelde. In 2006 wil de Bahn beginnen met het terugbetalen van de schulden. De voorlopige balans over 2004 wordt in maart gepresenteerd.
- ♦ Voorlopige cijfers laten zien dat het aantal reizigers in het regionale verkeer in 2004 met een procent steeg tot 9,9 miljard. Hiervan namen de spoorwegen 1,9 miljard voor hun rekening (+ 1,5 procent). Het aantal mensen dat gebruik maakte van de langeafstandstreinen in Duitsland daalde ten opzichte van 2003 met 0,3 procent tot 117 miljoen.
- ♦ In 2004 steeg het volume van vervoerde goederen per spoor in Duitsland met ruim twee procent tot 310,2 miljoen ton. De gemiddelde afstand waarover de goederen werden vervoerd steeg met vijftien kilometer tot 278 kilometer. Het aantal tonkilometer steeg met 8,2 procent tot 79,8 miljard. Het vervoer over de weg nam met 0,7 procent toe tot 3,021 miljard ton; de binnenvaart boekte procentueel de grootste winst. Er ging 233,5 miljoen ton over het water, een stijging van ruim zes procent.
- ♦ De treinen van de DB reden in 2004 beter op tijd dan het jaar ervoor. Maar liefst 93 procent van de treinen bereikte het eindpunt met hooguit vijf minuten vertraging, een verbetering van tien procent. Het goede punctualiteitscijfer is vooral te danken aan de S-Bahnen; bij de langeafstandstreinen kwam 85 procent op tijd of maximaal vijf minuten te laat op het eindstation.
- ♦ De S-Bahn van Berlijn wordt gekort op bijdrages voor de infrastructuur. In plaats van de beoogde 672 miljoen euro voor de periode 2003-2007 komt nog maar 552 miljoen aan middelen vrij. Grote gevolgen zal het echter niet hebben. De sanering van lijn tussen de stations Zoo en Westkreuz, de werk-

zaamheden aan station Charlottenburg, de vernieuwing van de Ringbahn tussen Tempelhof en Neukölln en Treptower Park en Königs Wusterhausen zullen er niet onder leiden. Ook de ombouw van het Ostkreuz en station Warschauer Straße zal gewoon doorgaan.

De lokale overheden zijn een studie gestart naar de verlenging van de S-Bahn van Spandau naar Falkensee.

Op 8 februari werd de eerste proefrit gereden over de 2,83 kilometer lange nieuwe verbinding tussen Lichterfelde Ost en Teltow Stadt.

◆ DB Energie heeft voor het gerechtshof van Frankfurt een gevoelige nederlaag geleden in een proces dat goederenvervoerder rail4chem (r4c) had aangespannen, omdat r4c van mening was dat DB Energie zusterbedrijf Railion ten opzichte van de andere goederenvervoerders met lagere tarieven bevoordeelde.

◆ Er is een aanbesteding gedaan voor de "Haller Willem", de verbinding Bielefeld - Dissen/Bad Rothenfelde – Osnabrück, voor de periode december 2006-december 2013. Tussen Bielefeld en Dissen/Bad Rothenfelde rijdt nu de NordWestBahn; vanaf 12 juni ook op het te heropenen gedeelte tot Osnabrück. Jaarlijks zal het om 784 000 treinkilometer gaan.

◆ De deelstaat Niedersachsen heeft in samenwerking met de provincies Groningen en Friesland de treindienst Leer – Groningen aanbesteed voor de periode tussen december 2005 en december 2020. Bij deze aanbesteding is rekening gehouden dat niet eerder dan in 2006 nieuw materieel kan worden ingezet.

◆ De deelstaat Mecklenburg-Vorpommern heeft in samenwerking met de deelstaat Schleswig-Holstein en de stad Hamburg het regionale reizigersvervoer op de lijnen Hamburg – Schwerin – Rostock en Rostock – Stralsund – Sassnitz/Ostseebad Dinz uitgeschreven tot en met december 2007. De winnaar van de aanbesteding krijgt optie het contract twee keer voor een dienstregelingjaar te verlengen.

Infrastructuur

◆ Na een sanering die achttien maanden heeft geduurd kwam op 15 januari de 51 kilometer lange verbinding Chemnitz – Aue weer compleet in dienst. Tijdens de opknopbeurt werd vijftig kilometer spoor vernieuwd, zeven wissels en drie bruggen. Acht andere bruggen kregen een grote opknopbeurt; ook de beveiliging werd op de laatste stand van zaken gebracht. De maximum baanvaknelheid werd verhoogd tot 80 km/h.

De tien stations en haltes werden ook niet vergeten; op korte termijn worden langs de lijn nog eens drie nieuwe haltes geopend: Burkhardtshof Mitte, Niederzönitz en Aue Erzgebirgsstadion.

◆ De snelle regionale verbinding door het Ruhrgebied, ook wel bekend als Rhein-Ruhr-Express, is een stuk dichterbij gekomen nadat de eerste fondsen voor het project zijn vrijgevallen. De overheid stelde een bedrag van 250 miljoen euro beschikbaar voor de periode 2006 – 2008, daarnaast werd een bedrag van twintig miljoen toegezegd voor planningsactiviteiten. Drie deelprojecten worden met voorrang aangepakt: uitbreiding van de capaciteit tussen Duisburg en Düsseldorf en aanpak van de knooppunten Köln en Dortmund.

◆ De Thüringer Eisenbahn neemt op korte termijn de spoorlijn Straußfurt – Großheringen, de zogenaamde Pfefferminzbahn, over van DB Netz. Laatstgenoemde was al een stilleggingprocedure gestart voor de uit 1874 daterende verbinding. De Thüringer Eisenbahn won een door de deelstaat Thüringen uitgeschreven aanbesteding die het behoud van de spoorlijn als doel had omdat de verbinding belangrijk is voor het goederenvervoer naar Sömmerda, Kölleda en Weißensee. Over de Pfefferminzbahn rijden bovendien nog elke twee uur treinen van DB Regio. Door de overname van de 53 kilometer lange

lijn omvat het lijnennet van de Thüringer Eisenbahn nu 110 kilometer.

◆ In de deelstaat Thüringen hebben de gemeenten Ebeleben, Schlotheim en Menteroda de goederenspoorlijnen Hohenebra – Ebeleben – Menteroda en Ebeleben – Rockensußra van DB Netz overgenomen. De actie van de gemeenten volgde op de aankondiging van het Eisenbahn Bundesamt de beide lijnen te willen sluiten.

◆ De hoofdpodracht voor de bouw van de CityTunnel in Leipzig is vergeven waardoor met de bouw van de tunnelbuizen kan worden gestart. Een consortium bestaande uit Walter Bau AG, ALPINE Deutschland, Oevermann en der Grund- und Sonderbau GmbH heeft de order in de wacht gesleept. Er zullen twee tunnelbuizen worden aangelegd tussen het Bayerische Bahnhof en het Hauptbahnhof. Vanaf december 2009 zullen per uur dertien treinen door de tunnel gaan rijden.

◆ Op 6 februari werd rangerstation Würzburg gesloten.

◆ In oktober 2005 wordt de sporensituatie in Scharzfeld (tussen Herzberg en Nordhausen) herzien. Zoals de plannen nu zijn, zal dit het einde van het plaatselijke station zijn. Het belang van Scharzfeld was in december 2004 tot een minimum gereduceerd na de sluiting voor het reizigersvervoer over de aldaar aftakende lijn naar Bad Lauterberg.

Railion

◆ Stinnes heeft met ScandFibre Logistics, transportpartner voor de Zweedse papierindustrie, een langdurig contract gesloten voor het vervoer van producten van de Zweedse papierindustrie. Jaarlijks gaat het om 1,4 miljoen ton lading, hoofdzakelijk karton, verpakkingsmaterialen en houtsnippers. Het spoorvervoer wordt uitgevoerd door Railion en de Zweedse vervoerder Green Cargo. Voor de toekomst denken beide partners al aan doorgaande treinen naar Italië.

De treinen hoeven de terugreis niet leeg te rijden: naar Zweden wordt oud papier vervoerd, maar ook goederen voor andere sectoren.

◆ Railion wil zestig nieuwe eenheden voor ertsvervoer type Falrrs aanschaffen. Een eenheid bestaat uit twee kortgekoppelde zesassige wagens. Er is hiervoor een aanbesteding gedaan met daarin een optie voor nog eens vijftien eenheden.

◆ De resultaten in het gecombineerde vervoer in Duitsland waren in 2004 zeer wisselend. Het ongebegeide gecombineerde verkeer nam toe, terwijl het met de zogenaamde Rollende Landstraßen bergafwaarts ging: minus 58 procent tot 80.000 vrachtwagens. De Rollende Landstraße tussen Dresden en Lovosice (Tsjechië) kreeg de nekslag met de toetreding van Tsjechië tot de EU en werd op 19 juni opgeheven; voor de Rollende Landstraße tussen Manching (Zuid-Duitsland) en Brennersee viel op 19 december het doek.

Materieel

◆ Twaalf voormalige InterRegio-rijtuigen en twee restauratierijtuigen zijn verkocht aan de Turkse spoorwegmaatschappij TCDD.

◆ Baureihe 101: Inmiddels rijden de voormalige Metropolitanlocomotieven 101 130 en 131 in het verkeersrot rond.

◆ Baureihe 110: De laatste blauw/beige "Bügelalten" 110, de 110 318 van het Betriebshof (Bh) Kiel, staat defect in haar thuisbasis en zal naar alle waarschijnlijkheid niet meer worden hersteld. Alle overgebleven "Bügelalten" 110'en (en de drie 113'en) zijn verkeersrot.

DB Systemtechnik heeft loc 110 169 overgenomen.

De RegionalExpress Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn ging op 30 januari over van de serie 110 naar de serie 111.

◆ Baureihe 120: Loc 120 004 van DB Systemtechnik die thans bij Bombardier in Kassel een revisie ondergaat, zal waar-

schijnlijk in de TEE-kleuren rood/beige worden (terug) geschilderd.

DB Systemtechnik heeft, zoals in het vorige nummer al voorzichtig was gemeld, inderdaad de 120 153 en 160 overgenomen. Op 19 januari werd het duo voor een revisie naar Nürnberg gebracht.

♦ Baureihe 140: In januari en februari werd weer een groot aantal 140'ers buiten dienst gesteld. Daaronder de groene 140 411, die op 15 januari uit de materieellijsten werd geschrapt. Als enige 140 draagt de toekomstige museumloc 140 128 nog een groene jas. Ook vier 140'ers in de blauw/beige kleurstelling verdwenen van het strijdtoneel. Daarmee is het aantal blauw/beige 140'ers in de actieve dienst gereduceerd tot zes: 140 225, 385, 423, 470, 543 en 693.

♦ Baureihe 141: Op 12 januari werden de laatste drie 141'ers van het Bh Dortmund buiten dienst gesteld. Alle voormalige Dortmunder locs werden in Dortmund-Scharnhorst verzameld. Op 1 februari werden de 26 machines overgebracht naar Opladen waar sloperij Bender zich over de machines zal ontfemen.

Bh Braunschweig zet als laatste nog 141'ers volgens omloop in. Er zijn vijf omloopplannen opgesteld waarvoor 21 locs zijn benodigd. Het aantal bedrijfsvaardige locs in Braunschweig bedraagt 34 dus dat mag geen problemen opleveren. Alle locs dragen de verkeersroete kleur.

Een kort overzicht van de diensten: In de eerste omloop rijden zes locs vanuit Hamburg: naar Stade, Tostedt, Lüneburg, Rotenburg (Wümme) en Buxtehude. Ook worden enkele treinen gereden vanuit Bremen naar Tostedt en Rotenburg (Wümme). Een tweede omloopplan met vijf locs is opgesteld voor treinen vanuit Bremen naar Rotenburg (Wümme), Twistringen, Diepholz en Minden. Deze omloop wordt in maart overgenomen door de serie 143. Het derde omloopplan is ook voor een vijftal 141-ers opgesteld. Deze locs rijden tussen Osnabrück, Diepholz, Bremen, Twistringen, Verden en Bremerhaven-Lehe. Hannover wordt van maandag tot en met donderdag nog met twee treinen bereikt.

Het vierde omloopplan brengt vier locs redelijk dicht bij de Nederlandse grens. Deze machines zijn ingedeeld op de relatie Bremen/Oldenburg naar Emden/Nordeich. De laatste omloop heeft emplooi voor een loc, hoewel dat te zonnig is voorgesteld. Deze 141 dient als reserve in Hannover.

De enkele locs van het Bh Kiel, zoals bekend inmiddels zonder eigen omloop, komen nog heel af en toe op de baan.

♦ Baureihe 143: Een (nog) onbekende 143 beschadigde op 12 januari in Freiburg-Kappel de bovenleiding. Op zich niet zo'n spectaculair feit, maar een deel van de pantograaf raakte los en vloog met volle kracht door de voordeur een woonhuis binnen. Gelukkig bleef het bij materiele schade.

Het aantal bordeauxrode 143'ers is geslonken tot drie: 143 637, 910 en 929. Inmiddels is de 143 910 in de werkplaats Dessau binnengenomen.

♦ Baureihe 146.1: De levering van nieuwe locs serie 146.1 aan het Bh Braunschweig is begonnen. Als eerste arriveerde de 146 123 begin februari op haar nieuwe thuisbasis; een dag later werd de machine al in de rijdende dienst gesignaleerd tussen Rheine en Braunschweig.

♦ Baureihe 151: De laatste blauw/beige 151 (151 160) verliet op 6 februari de actieve dienst. Zij is het eerste slachtoffer van de plannen van Railion dit jaar 151-ers af te voeren. De 151 003 keerde na een revisie in Dessau medio januari terug in een nieuwe verkeersroete jas; hierdoor is de toekomstige museumloc 151 049 nog de enige van deze serie die in het groen rondrijdt.

♦ Baureihe 152: De 152 041, die enkele jaren als zilvergrijze reclameloc voor Porsche rondreed, is in januari omgeschilderd in het bekende rood.

♦ Baureihe 185: Op 4 januari leverde Bombardier de eerste

elektrische locomotief serie 185.2 aan Railion. Bombardier zelf noemt de loc TRAXX F140 AC2; de machine biedt onder andere meer veiligheid bij botsingen. Op basis van de TRAXX F140 AC2 gaat Bombardier ook een dieselvariant bouwen. Dit kan het einde van de Blue Tiger worden: Bombardier heeft aangekondigd deze grote diesellocs alleen nog onder speciale bedingen te willen bouwen.

Loc 185 045 is voor machinistenopleiding op 23 januari overgebracht naar Wenen. Drie dagen later werd de loc al voor opleidingsdoelen gebruikt: de machine reed onder meer tussen Passau en Wels met een regionale reizigerstrein en met een goederentrein tussen Wenen en Bratislava-Petrzalka.

Vanaf maart gaan de 185-ers volgens plan doorrijden tot Wien Zvbf.

De aflevering van de serie 185 was op 1 februari gevorderd tot 185 202.

♦ Baureihe 189: De locs die thans met twee pantografen worden afgeleverd krijgen in een later stadium alsnog de twee andere pantografen.

♦ Baureihe 203.1: In Nürnberg arriveerde medio januari de eerste rangeerloc serie 203.1 voor DB Regio. DB Regio heeft bij Alstom in Stendal vijf van dergelijke locs aangeschaft, die het rangeerwerk in en rond Nürnberg Hbf gaan verrichten. De DB spreekt in haar persbericht van fraaie, moderne machines, maar vergeet gemakshalve te vertellen dat de 203.1 in feite niets meer is dan een opgelapte, door de DB afgedankte, 202 (ex DR V 100)...

♦ Baureihe 212: Op 5 februari werden de 212 076, 093, 342, 029, 041, 043, 055, 298 en 376 overgebracht van Kornwestheim (bij Stuttgart) naar Mühlhof. Naar verluid zijn de locs bestemd voor Railion-dochters in Hongarije en/of Roemenië.

♦ Baureihe 218: De blauwe König Ludwig 218 473 hield het langer uit dan in het vorige nummer werd vermeld. Op 29 januari reed de loc nog een voetbalrein tussen Hannover en Bielefeld. Daarna was het echt afgelopen: de loc werd in Hannover opzij gezet in afwachting van transport naar de werkplaats Bremen. De 218 473 zal daar een revisie ondergaan en hoogstwaarschijnlijk in het rood terugkeren.

♦ Baureihe 401 (ICE-1): In het voorjaar begint het redesign-programma van de eerste serie ICE-treinstellen in de werkplaats Nürnberg. Per treinstel zal hiervoor een bedrag van vijf miljoen euro worden uitgetrokken, maar dan kan het materieel er de eerstkomende tien tot vijftien jaar weer tegenaan. Het programma wordt tegelijk uitgevoerd met een grote revisie (in Krefeld). Het interieur wordt aangepast aan de laatste generatie ICE-treinstellen. Het programma wordt in 2009 afgesloten.

♦ Baureihe 420: Op 4 februari kwamen twee extra treinstellen, afkomstig uit Plochingen, het bestand 420'ers in Essen versterken. Essen heeft nu 29 van dergelijke treinstellen in depot, waarvan er echter twee terzijde staan (420 140 en 372) en een (420 250) als onderdelenleverancier voor de werkplaats Krefeld-Oppum dient.

♦ Baureihe 425: De treinstellen serie 425 die tussen Hannover, Hameln en Paderborn rijden, worden met klaptreden uitgerust, waardoor de instap op S-Bahnstations wordt vergemakkelijkt.

Een wat ouder nieuwtje: sinds 12 december 2004 rijdt de serie 425.4 ook op de verbinding Karlsruhe – Schwetzingen – Mannheim – Biblis.

♦ Baureihe 611/612: Halverwege januari werd bij treinstel 611 039 een scheur in een as vastgesteld. Het Eisenbahn Bundesamt bepaalde vervolgens dat de assen van de series 611 en 612 om 30.000 kilometer (was 240.000) met ultrasoon apparaat moet worden onderzocht. De treinstellen die sinds het laatste onderzoek al meer dan 30.000 kilometer hadden gereden, moesten direct uit dienst worden genomen.

In augustus 2004 was al bij een treinstel serie 612 een scheur in een van de assen ontdekt, waarop de intervallen voor in-

spectie al werden vernauwd. De treinstellen kregen toen ook een verbod opgelegd voor het rijden met ingeschakelde kantelbakinrichting. Ook werd toen de maatregel ingevoerd dat de treinstellen tussen de 240.000 kilometerinspecties door elke 30.000 kilometer een eenvoudige inspectie moesten ondergaan. Tijdens zo'n inspectiebeurt is het mankement aan de 611 039 dus eigenlijk toevallig naar voren gekomen.

De oorzaak van de scheuren is na de eerste materieeltechnische onderzoeken nog volledig duister.

Wanneer de series 611 en 612 weer met ingeschakeld kantelbakmechanisme mogen rijden is nog onbekend. Er wordt echter rekening gehouden met 2007, als alles meezit.

Voor de spoorwegliefhebbers zijn de problemen met de 611/612 echter een feest. De maatregel van half januari maakte dat veel ander materieel werd ingezet in 611/612-omlopen. In het oostelijk deel van Duitsland reed een aantal stammen bestaande uit twee dubbeldeksrijtuigen getrokken door een 232 van Railion, rondom Ulm verschenen zelfs railbussen (waaronder de Ulmer Spatz) in de normale dienst. Tevens vonden wat verschuivingen plaats bij de 612'en. Vier "IC"-stellen serie 612.4 verlieten Dortmund en gingen vanuit Leipzig rijden. Ook enkele andere treinstellen 612.4 vertrokken uit Dortmund; zij werden ondermeer in Gießen en Saarbrücken gesignaleerd.

♦ Baureihe 627.1: Op 15 januari werd de 627 105 terzijde gesteld. Van de motorrijtuigen serie 627.1 is alleen de 627 104 nog in actieve dienst. Dit motorrijtuig wordt vanuit het Bh Kempen ingezet.

Privatbahnen

♦ **Abellio** heeft bij Alstom drie dieseltreinstellen van het type LINT-41 besteld. De order heeft een waarde van acht miljoen euro. Abellio heeft een optie genomen op nog eens vijftien van deze tweerijtuigstellen. De drie treinstellen zullen in december voor de duur van twaalf jaar de dienst overnemen op de verbinding Gelsenkirchen – Herne – Bochum, in de volksmond ook bekend als de Nokia-lijn. Abellio won eind vorig jaar de aanbesteding van genoemde lijn, alsmede de verbinding Bochum - Witten - Hagen. Hierop zullen gehuurde composities gaan rijden, bestaande uit een eloc en enkele rijtuigen. Voor deze verbinding schaft Abellio geen eigen materieel aan omdat dit contract een looptijd van slechts twee jaar heeft. De lijn Bochum - Witten - Hagen is inmiddels opnieuw aanbesteed als onderdeel van het Ruhr-Sieg-net.

♦ In Duitsland plaatste leasebedrijf **Angel Trains** een bestelling voor drie driedelige treinstellen van het type Talent, met een optie op nog eens veertien exemplaren. De vloot van Angel Trains zal dan 59 treinstellen van dit type omvatten.

♦ De **Bocholter Eisenbahngesellschaft (BEG)** bedient sinds 7 februari sigarettenfabrikant BAT in het Nederlandse Zevenaar in plaats van Railion. Deze bediening vindt plaats vanuit Emmerich met een gehuurde V 60: de 364 611. De BEG is ook verantwoordelijk voor de locale bedieningen in Emmerich. Het is niet uitgesloten dat de BEG ook bedieningen in Arnhem overneemt van Railion.

♦ Alle elf door **Bombardier** gebouwde grote diesellocs van het type "Blue Tiger" zijn verkocht. De machines zijn bij de volgende maatschappijen terecht gekomen: Mindener Kreisbahn GmbH – een loc; TX Logistik – een loc, ITL Eisenbahn GmbH – twee locs, Osthannoversche Eisenbahn – vier locs en Osthaveländische Eisenbahn Berlin-Spandau – drie locs.

♦ **boxXpress** biedt sinds 31 januari 2005 containerverbindingen per spoor aan vanuit Hamburg-Waltershof en Bremerhaven naar Ludwigshafen en Mainz. De trein rijdt vijf keer per week en wordt getrokken door een van Siemens Dispolok gehuurde ES 64 U2 ("Taurus"). In Darmstadt-Kranichstein worden de gedeeltes voor Ludwigshafen en Mainz uit elkaar gearangeerd. Voor het rangeerwerk in Ludwigshafen is een contract afgesloten met de Häfen und Güterverkehr Köln (HGK),

die op haar beurt het werk aan de RAR Eisenbahn Service (RAR) heeft uitbesteed. Laatstgenoemde gebruikt hiervoor loc V655.02, de voormalige DB 346 545.

♦ Connex heeft met terugwerkende kracht per 1 juli 2004 het aandeel van ThyssenKrupp Stahl AG in de **Dortmunder Eisenbahn (DE)** overgenomen. De Dortmunder Hafen houdt wel haar belang in de goederenvervoerder. De DE heeft 230 mensen in dienst en vervoerde met zestien locomotieven in 2004 zo'n zestien miljoen ton goederen. Ze berijdt vijftig kilometer openbaar net en honderd kilometer besloten spoor, hoofdzakelijk op de terreinen van ThyssenKrupp. De DE bestaat 105 jaar.

♦ De **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB)** heeft bij Siemens een diesellocc van het type ER20 ("Hercules") aangeschaft. De machine krijgt het nummer 420 11 en wordt eind februari afgeleverd. Siemens levert de loc in een rode beschildering; in de EVB-werkplaats in Bremervörde wordt plakfolie aangebracht.

♦ De **Emsländische Eisenbahn (EEB)** is een treindienst begonnen tussen Dörpen en de vuilverbrandingsinstallatie in Salzbergen (bij Bad Bentheim). Wekelijks verkeren vier treinen die door een van de vier ex-DB V 100'en van EEB worden getrokken.

♦ De particuliere vervoerders Ferrovie Nord Cargo (FN Cargo) uit Italië, LTE Logistik- und Transport uit Oostenrijk, rail4chem uit Duitsland, viamont uit Tsjechië en COMSA Rail Transport (Spanje) hebben op 13 januari **European Bulls** opgericht. De hoofdzetel is in Nederland. Het samenwerkingsverband moet klanten hoogwaardig goederenvervoer per spoor aanbieden. Om de alliantie meer bekendheid te geven werd de 185 541, die begin februari aan r4c werd afgeleverd, van bestickering voor European Bulls voorzien.

♦ De combinatie **Hamburger Hochbahn AG/Hessische Landesbahn GmbH** heeft voor de gewonnen aanbesteding van het Nord/Ost-Hessennet bij Stadler twintig elektrische treinstellen van het type Flirt besteld: veertien drietjes en zes viertjes. Deze nieuwe treinstellen gaan vanaf december 2006 op de verbindingen Göttingen - Eichenberg – Kassel, Kassel - Bebra – Fulda, Bebra - Eisenach en Göttingen - Eschwege – Bebra rijden voor een periode van tien jaar.

♦ Op 15 november 2004 vroeg **HCTO Hanseatic Container & Train Operators** het faillissement aan. De uiteindelijke procedure werd op 1 december 2004 in gang gezet. HCTO was in 2002 opgericht en bood meerdere containerverbindingen vanuit Hamburg en Bremerhaven richting het achterland aan. Het merendeel van de verbindingen bleef vanaf januari 2005 onveranderd bestaan; andere ondernemingen namen het over.

♦ De **Hochwaldbahn Eisenbahnbetriebs- und Bahnsevicegesellschaft (HWB)** uit Trier heeft de transporten van houtafval, die in samenwerking met de Nederlandse vervoerder ACTS werden gereden, eind december 2004 weer gestaakt. De voor de treinen gehuurde ES 64 U2-033 is teruggegaan naar Siemens Dispolok. Naast het feit dat de transporten niet rendabel bleken te zijn speelde mee dat het rangeerstation Frankfurt/Oder werd gesloten per 12 december 2004. De treinen uit Roosendaal hadden hier hun eindpunt en werden in delen door een rangeerloc over de niet geëlektrificeerde lijn naar Beeskow gebracht. Na de sluiting van Frankfurt/Oder werd nog even uitgeweken naar het twintig kilometer zuidelijker gelegen Ziltendorf.

Het doek is nog niet definitief gevallen voor de verbinding. De HWB onderzoekt een variant waarin met een grote diesellocc doorgaand naar Beeskow wordt gereden.

♦ **ITL Eisenbahn** beëindigde in de laatste weken van 2004 nogal wat huurcontracten. Blue Tiger 250 002 keerde terug naar Bombardier, die de loc vervolgens doorverkocht aan de Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE). Ook twee van r4c gehuurde locs type G1206 keerden naar de oorspronkelijke

eigenaar terug. Loc ES 64 U2-029 ging terug naar Siemens Dispolok, maar in de vorm van de ES 64 U2-052 kwam een soortgelijke machine weer terug. Een andere eloc die ITL thans huurt is de via Muldental Eisenbahnverkehrsgesellschaft gehuurde 142 001 van de IG Dampflokomotive 58 3047. Deze machine reed eerder onder andere voor PE-Cargo.

◆ **Lokomotio**n gebruikt de beide van Railion overgenomen 139'en hoofdzakelijk voor korte afstanden. Zo worden de machines ingezet tussen München Riem en München Ost of staan ze reserve. Af en toe laat een van de locs zich voor een goederentrein naar Brenner zien.

Op 10 januari breidde Lokomotio het park ES 64 U2'en uit met vier locs, die evenals de andere soortgelijke machines van Lokomotio uit de locpool van Siemens komen. De nieuwe locs zijn de ES 64 U2-029, 036, 037 en 041. De ES 64 U2-029 en 037 hebben extra opschriften op de zijwanden gekregen. Door de komst van de nieuwe locs kan Lokomotio nu zelf de treinen over de Brennerpas van opdruk voorzien; tot voor kort deed de ÖBB dit.

Op dezelfde dag begon Lokomotio met het doorgaand be spannen van goederentreinen tussen München en het Italiaanse Verona. Deze treinen worden uiteraard gereden met de ES 64 F4 (Br. 189)

In december 2004 beëindigde Lokomotio de verhuur van loc 212 249 (ex DB) aan de Nordbayerische Eisenbahngesellschaft. De machine keerde echter niet terug naar haar eigenaar, maar vertrok naar rail center Nürnberg.

◆ De **MecklenburgBahn (MEBA)** en Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME) hebben aangekondigd in de toekomst nauwer te gaan samenwerken. Zo willen beide spoorwegmaatschappijen ervaringen uitwisselen en elkaar van dienst zijn bij materieeltekorten. De OME rijdt regionale persontreinen op de tachtig kilometer lange verbinding Parchim – Schwerin – Rhena, de OME berijdt de baanvakken Pasewalk - Neubrandenburg - Güstrow - Schwerin, Güstrow - Rostock en Pasewalk - Ueckermünde

◆ De Japanse firma **Mitsui** heeft bij Bombardier in Kassel vier locs type 185.1 besteld. Het viertal moet naast het Duitse ook het Oostenrijkse en het Zwitserse net kunnen berijden. Mitsui gaat niet zelf treinen rijden, maar legt zich toe op het verhuur van de tractieovertuigen. De locs krijgen een vrolijke beschikking in het zwart.

◆ De **Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG)** heeft van Railion de 204 469, 204 761, 204 774 en 204 860 overgenomen. Van dit viertal kwamen de 204 761 en 774 in december 2004 in dienst; bij de MEG kregen ze nummers 102 en 103. Het tweetal rijdt vanuit Böhlen. De beide anderen 204'en krijgen intern de nummers 104 en 105, maar of ze ook daadwerkelijk in dienst komen is nog ongewis.

Eind vorig jaar heeft de MEG tijdelijk class 66 GM 6618 van Mitsui Rail Capital Europe gehuurd. De loc werd beproefd voor cementtreinen. Eerder maakte de MEG proefritten met een Blue Tiger.

◆ De **Nord-Ostsee Bahn (NOB)** en de Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft (OME) hebben onderling materieel geruild. Desiro-treinstel VT 562 vertrok naar de OME; Talent-treinstel VT 724 ging de omgekeerde weg. De reden van de ruil is de grotere capaciteit van het Talent-treinstel.

◆ Het contract tussen de deelstaat Niedersachsen en de **NordWestBahn (NWB)** voor het regionale reizigersvervoer op de lijnen Wilhelmshaven - Sande - Esens, Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück en Bremen - Vechta – Osnabrück is met twaalf jaar verlengd tot 2017.

◆ Tot 23 februari rijdt de **Prignitzer Eisenbahn (PEG)** nog extra treinen voor het vervoer van scholieren tussen Pritzwalk en Wittstock. Hiervoor worden in de regel nog railbussen gebruikt. De aan de Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft verhuurde GDT-motorwagen VT 21 keerde eind november in de

Prignitz terug.

◆ Siemens Dispolok (SDL) heeft de ES 64 U2 005 verhuurd aan **RAG Bahn- und Hafen (BuH)**, die haar het nummer 253 gaf. BuH heeft al twee ES 64 U2 van Siemens gehuurd: de ES 64 U2 017 (als 251) en 026 (252).

◆ **rail4chem (r4c)** rijdt sinds 13 december vijf containertreinen per week tussen Rotterdam en Brescia (Italië) in opdracht van de Zwitserse firma Hupac. De treinen kunnen een gewicht bereiken van 1350 ton. Naast vracht uit Rotterdam worden ook in Ede beladen wagens meegenomen. De 1.300 kilometer lange reis duurt ongeveer 28 uur.

Tot het Duitse grensstation Emmerich stelt r4c Benelux de tractie in de vorm van een class 66 of een G2000; in Emmerich komt een elektrische loc serie 185 voor de trein, tussen Basel en Chiasso ondersteund door een zusterloc. Het gedeelte tussen Chiasso en Brescia verzorgt Ferrovie Nord Milano Srl (FN Cargo) de tractie met een ES 64 F4. Het is de bedoeling dat dit loctype vanaf maart van en tot Emmerich rit voor de trein zal staan.

r4c nam per 31 december 2004 afscheid van de sedert februari 2002 van Siemens gehuurde ES 64 U2-005. Het Taurus-tijdperk bij r4c was hiermee nog niet afgesloten: in januari kwam de ES 64 U2-010 naar r4c. De aanwezigheid van deze loc zal er een van tijdelijke aard zijn tot de drie bestelde 185'en (185 541 – 543) zijn afgeleverd. Dit drietal zal geschikt zijn voor diensten in Duitsland en Zwitserland. De verhuur van twee G 1206'en aan ITL Eisenbahn eindigde in december 2004.

◆ Het onder regie van de **Rhein-Weser-Bahn (RWB)** en de Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH (SETG) uitgevoerde Ecco Cargo netwerk blijft groeien. Sinds 30 november 2004 wordt nu ook de noordelijke deelstaat Schleswig-Holstein bereikt. Op werkdagen wordt sindsdien de Ecco Cargo "Hanseat" tussen Köln, Duisburg-Rheinhausen, Diepholz, Hamburg en Itzehoe aangeboden; op zaterdag wordt gereden als er behoefte bestaat. De tractie wordt geleverd door een van de drie voor RWB rijdende ES 64 U2-elocs (de ES 64 U2 014 is verhuurd aan de MittelWeserBahn die de loc voor de EccoCargo-treinen gebruikt). Voor r4c wordt een wagen-groep tussen Duisburg-Rheinhausen en Diepholz vervoerd, die in laatstgenoemde plaats door een diesellocc van de MittelWeserBahn (MWB) wordt overgenomen en naar Rehden-Wetschen gebracht. Voor een cementfabriek in Itzehoe worden wagens met bruinkool uit het Ruhrgebied meegenomen. Voor dit vervoer is in Itzehoe een rangeerloc van de MWB gestationeerd. In de nabije toekomst zal de Ecco Cargo "Hanseat" ook wagens voor klanten in Hamburg en Bremen gaan vervoeren.

In de laatste maanden van 2004 en januari 2005 werden met de houttransporten van de STEG af en toe wagens voor Polen meegenomen. Op het Poolse deel van het traject verzorgde PKP Cargo de tractie.

◆ **Stock Transport** uit Mainz rijdt sinds 1 november 2004 treinen met koolzaadolie tussen Mannheim en Ochsenfurt. Per week rijden drie treinen; op maandbasis gaat het om 5.000 ton. Opdrachtgever voor het vervoer is Campa-Biodiesel GmbH & Co.KG. Dit vervoer is het eerste voor Stock Transport over het spoor; de firma is al zestien jaar actief in het wegtransport. Stock Transport heeft voor de periode 1 november 2004 tot en met 30 oktober 2005 diesellocc 203 506 van Alstom in Stendal gehuurd; dit is de voormalige 202 661 van de DB. De loc is zilvergrijs geschilderd met omlopende blauwe en gele belijning.

◆ **TX Logistik** heeft eind januari de containerrein tussen Hamburg/Bremerhaven en Burghausen (Bayern) verloren aan Railion.

Op 20 november 2004 startte TXL een tweewekelijkse verbinding tussen Lübeck-Skandinavienkai en Verona. Deze trein vervoert 25 wissellaadbakken voor DHL. Tussen Lübeck-

Skandinavienkai en Hamburg-Rothenburgsort verzorgt Nordic Rail Service de tractie; vervolgens neemt een van Siemens Dispolok gehuurde ES 64 U2 de trein over. Het laatste gedeelte tussen Brenner en Verona is voor Trenitalia/FS Cargo.

♦ De **Vogtlandbahn (VBG)** begint in de zomer van 2005 de bouw van een nieuwe werkplaats in Schwandorf. Deze zal door zowel de VBG als de Oberpfalzbahn (een joint venture van DB Regio en de Regental Bahnbetriebs-GmbH) worden gebruikt. De kern wordt gevormd door een viersporige hal van zeventig meter lengte.

♦ In 2003 kocht de **Westfälische Almetalbahn (WAB)** achtien elektrische locomotieven in Zwitserland. Het waren machines die eerder bij de Deutsche Reichsbahn reden (serie 142/242). Inmiddels zijn al twaalf machines bedrijfsvaardig; ZOS in Nymburk leverde onlangs weer enkele locs na een revisie af. De dienstvaardige machines zijn:

WAB 50 (ex 142 154, ex 477 917) – wit;

WAB 51 (ex 142 157, ex 477 906) - Orient-Express kleuren;

WAB 52 (ex 142 134, ex 477 916) – wit;

WAB 53 (ex 142 132, ex 477 902) – wit ;

WAB 54 (ex 142 150, ex 477 901) – wit met reclame opschriften ;

WAB 55 (ex 142 191, ex 477 905) - Orient-Express kleuren ;

WAB 56 (ex 142 287, ex 477 915) – wit ;

WAB 57 (ex 142 126, ex 477 908) – wit ;

WAB 58 (ex 142 128, ex 477 909) – WAB huisstijl (overwegend lichtgroen);

WAB 59 (ex 142 133, ex 477 903) – WAB huisstijl (overwegend lichtgroen);

WAB 60 (ex 142 159, ex 477 904) – WAB huisstijl (overwegend lichtgroen);

WAB 61 (ex 142 118, ex 477 907) – WAB huisstijl (overwegend lichtgroen).

De WAB heeft bovendien van de DB de spoorlijn Scharzfeld – Bad Lauterberg overgenomen. De vier kilometer lange verbinding verloor in december 2004 het reizigersvervoer. De WAB wil over de lijn goederentreinen laten rijden, maar ook toeristische ritten worden niet uitgesloten. Waar de te vervoeren goederen vandaan moeten komen is vooralsnog een raadsel. Het goederentreintje van de DB is al jaren geleden wegens gebrek aan lading opgeheven.

♦ Op 1 januari werden de goederenactiviteiten van de **Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG)** overgenomen door de Bayerische CargoBahn (BCB). Beide ondernemingen behoren tot de Connex-groep, die daardoor een groot gedeelte van het goederenvervoer per spoor in Zuid-Duitsland bij een onderneming kan concentreren. Het vervoer dat is overgegaan omvat het shuttlevverkeer tussen Mannheim, Wiesloch-Walldorf, Stuttgart, Amstetten en Neu-Ulm in opdracht van P&O Nedlloyd en wat kruimelwerk tussen Wiesloch en Amstetten.

Industrie

♦ Bombardier heeft zich van de goederwagenwerkplaats in Niesky ontdaan. Dit past in de strategie van het bedrijf zich terug te trekken uit de productie van goederenwagens. De werkplaats is verkocht een groep investeerders.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

• Nieuw in dienst gesteld werden de locomotieven serie 27000 tot en met de 27138. De aflevering is gevorderd tot en met de 27141.

• Afgevoerd sinds onze voorgaande opgave en tot en met 1 januari 2005: 8257, 8710, 9604, 16563, 16660, 16686, 16693, 16755, 20201, 25174 en 25551.

• Van de CC 6500-en resteren inderdaad nog maar 18 stuks (zie onze vorige opgave). De CC 6503 komt in mei naar het Europese spoorwegmuseum 'Rundhaus Europa' in Augsburg (Zwitserland).

• De hele serie 36000 verandert van stelplaats: ze verhuizen van Lens naar Dijon Perrigny. De inzet op de lange afstand verandert uiteraard niet (behalve de al bekende gegroeide inzet in België), maar de meer lokale diensten worden nu voornamelijk in de regio Nord-pas-de-Calais gereden.

Diesellocomotieven

• Afgevoerd werden (op 1 januari) de 63094, 63543, 63689 en 64027

• Er zullen toch nog drie 67200-en worden geformeerd (67275-67277). Eerder was gezegd dat er geen 67000-en meer verbouwd zouden worden, maar het is niet bekend of daarop teruggekomen is of dat de drie nieuwe 67200-en uit de serie 67300 en 67400 zullen worden verbouwd. Een teken aan de wand is dat de geplande ombouw van de 67013 in 67275 (eerder gemeld in HOV-RN) nog altijd niet heeft plaatsgevonden.

• De geremotoriseerde 69460, 69463 en 69472 waren op 1 januari nog niet officieel afgeleverd en vernummerd, vandaar dat ze nog ontbreken in het materieeloverzicht.

• Ondanks zijn mutatie (zie onze vorige editie) schijnt de al veel vaker genoemde 72044 nog steeds buiten dienst te staan.

Elektrische treinstellen

• Wat door de SNCF opgespaarde schrappingen: Z 5399, 5400, 5402, 5404, 5408, 5411, 5415, 5416, 5417, 5418 en 5419 (allen op 1 januari 2005).

Dieseltreinstellen

• Nog op de valreep van 2004 werd de X 2746 afgevoerd, waarmee nog zeven stellen resteren. De 2700-en rijden vanaf 12 december 2004 in een reserveomloop vanuit Lyon en kunnen in diensten van moderner materieel opduiken als dat niet beschikbaar is. Vaste inzetten zijn er niet meer. Ook afgevoerd werden de Caravelles X 4429 en X 4575.

• De Franse pers meldde eind januari dat de TER-regio Lorraine de zes nog vrij nieuwe motorwagens serie 2100 (gelijk aan de X 73500) van de CFL gaat overnemen. Bij de CFL (die geen diesellijnen met reizigersvervoer meer kent) zijn ze overcompleet aan het raken door de grote instroom van nieuw dubbeldeksmaterieel.

Overig nieuws

• Gedurende de sluiting voor omvangrijke werkzaamheden van de lijn tussen Marseille en Aix en Provence tussen juli 2005 en december 2006 zullen de treinen omgeleid worden via Rognac en de goederenlijn Rognac - Aix.

• Begin februari werd de financiering van de opknapbeurt van de route Bourg en Bresse - Bellegarde goedgekeurd door de Franse regering. De spoorlijn zal worden geëlektrificeerd en het gedeelte La Cluse – Bellegarde (sinds 1990 alleen voor goederentreinen) zal weer reizigerstreinen te zien krijgen. Deze spoorlijn door de Jura is één van de landschappelijk meest fraaie van het net. De opgewaardeerde lijn moet onder meer geschikt zijn voor TGV-diensten.

• De SNCF staakte van 18 tot 20 januari om sociaal-maatschappelijke redenen en opnieuw op 28 januari vanwege de aanranding van een conductrice in een TER-trein nabij Toulouse, twee dagen daarvoor.

• In de tweede helft van dit jaar zullen de 37000-en eindelijk doorgaande goederentreinen naar Duitsland gaan rijden. Dit in 'ruil' voor de inzet van de BR 185 van de DB, die al enige tijd treinen Frankrijk in rijdt. Binnen afzienbare tijd moeten ruim honderd doorgaande, grensoverschrijdende goederentreinen zonder locwissel aan de grens gereden worden.

• Binnenkort gaat CFTA Cargo kalktreinen rijden tussen Dugny en Dillingen. De tractie zou gaan bestaan uit een locomotief serie 6100, die gehuurd of gekocht zou worden van de SNCF.

LUXEMBURG

Revolutie bij de CFL. De afgelopen maanden onderging het tractiepark bij de Luxemburgse spoorwegen een metamorfose zonder weerga sinds bijna 50 jaar. De massale aankomst

van nieuw materieel komt overeen met een quasi volledige vernieuwing van het reizigerspark. De aflevering van de nieuwe locomotieven serie 4000 is inmiddels gevorderd tot en met 4016. De locs zijn echter nog steeds niet toegelaten in Frankrijk. Deze rijden bijna alle reizigerstreinen met de eveneens in een rap tempo af te leveren dubbeldeksrijtuigen, waarvan de tweede klas rijtuigen inmiddels alle zijn afgeleverd. De eerste klas en stuurstandrijtuigen zijn in aflevering. Tot die tijd rijden opgewaardeerde tweede klas rijtuigen als eerste klas rijtuigen. Ze rijden inmiddels op de noordlijn tot Gouvy in België in het zuiden via Esch sur Alzette tot Athus eveneens in België. Daarnaast rijden ze naar Wasserbillig, dat hiermee in het binnenlands verkeer weer in een vaste omloop, getrokken treinen heeft gekregen. De nieuwe dubbeldeksreinstellen serie 2200 rijden naar Thionville in Frankrijk en samen met de treinstellen serie 2000 naar Longwy, die zijn getrokken treinen zo goed als is kwijtgeraakt. De CFL beschikt over drie van de twaalf af te leveren treinstellen, die op alle wisselstroomlijnen in het land te zien zijn. Uit voorgaand verhaal blijkt dat de Wegmannrijtuigen massaal buitendienst zijn gegaan op nog enkele exemplaren in de spits na. Een aantal Wegmannrijtuigen zal naar de Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft verhuizen, waar de CFL aandeelhouder van is. Daarnaast heeft de museumorganisatie Train 1900 interesse in een aantal rijtuigen getoond. De laatste drie exemplaren van de locomotieven serie 3600 rijden tot er defecten optreden tot eind februari 2005 de staaltreinen naar Longwy als de fabriek haar poorten zal sluiten. Daarna facultatief. De dieselmotorwagens serie 2100 worden in de loop van het jaar misschien verkocht aan TER-SNCF regio Lorraine. Deze winter waren tijdens spoorwerkzaamheden op de goederenlijn Oetrange en Fentange voormalige Deense Nohab diesellocomotieven te bewonderen, die werktreinen reden, die bestonden uit zelflossers type Fccpps van het Nederlandse Railpro.

MAROKKO

Er zijn plannen voor twee TGV-lijnen, namelijk van Casablanca naar Marrakesh en Agadir. De eerstgenoemde is nu een enkelsporige – overbelaste – lijn. In 2015 klaar? Tot 2010 loopt een moderniseringsproject voor het hele net. Overigens rijdt men nu al met veel modern (veelal) Frans materieel.

ZWITSERLAND

De vier in het kanton Appenzell opererende spoorwegondernemingen, de **Appenzellerbahn**, de **Rorschach Heiden Bahn**, de **Rheineck – Walzenhausenbahn** en de **Trogenbahn** gaan per 1 januari 2006 fuseren. De nauwere samenwerking omhelst niet direct een bezuiniging, maar dat alle vier de ondernemingen een bepaalde eenheid vormen, waarbij makkelijker gezamenlijk campagnes op het gebied van reclame, werving en bestelling kan worden bereikt, evenals kostenverlagingen door gezamenlijk interesse en vooral het in huis hebben van gezamenlijke vakkennis. Een eventuele nieuwe naam is nog niet bekend.

De drie leaselocs serie 185 van de **Lötschbergbahn** keerden met ingang van de nieuwe dienstregeling terug naar hun eigenaar Angel Trains. Door de gestage aflevering van de nieuwe locomotieven serie Re 4/4 485 beschikt men inmiddels over voldoende locomotieven. Met ingang van de nieuwe dienst had men de beschikking over 32 van de in totaal 36 bestelde treinstellen serie RABe 525, type NINA. Een aantal treinstellen werd van namen voorzien. Van de jumborijtuigen waren half december 2004 12 eenheden aanwezig.

De start van de nieuwe dienstregeling in december 2004 betekende voor de **Rhätische Bahn** de formele afronding van

een aantal infrastructurele projecten, zoals de ombouw van de stations Filisur en Schiers, compleet met de dubbelsporige uitbouw van korte deeltrajecten. Station Filisur verloor met ingang van 16 november 2004 zijn functie als verkeersleiding op de Albulalijn. Na het gereedkomen van het Rail Control Center (RCC) in Landquart, wordt de Albulalijn vanuit hieruit bediend. Het viaduct over het Val Pila in de Berninalijn wordt van een nieuw stalen binnen draagwerk voorzien. Dit omdat een van de middelste bogen een ernstige vervorming aan de binnenzijde ging vertonen door toenemende druk van de bergwanden. Hetzelfde geldt voor het betonnen viaduct bij Langwies, dat geheel vervangen dient te worden. Aan de zijde Langwies wordt het viaduct zijdelings weggeduwd, terwijl aan de zijde Arosa het viaduct omhoog wordt gedrukt.

Op de Gotthardlijn heeft de **Schweizerische Bundesbahn** tussen Brunnen en Flüelen in 2003 en 2004 het spoor aan de meerzijde voor 27 miljoen Zw.Fr. gesaneerd, waarbij tijdens noodzakelijke buitendienststellingen reparaties aan tunnelgewelven, profielaanpassingen en kabelvernieuwing werden uitgevoerd. Tevens werd de afwatering verbeterd, meer tunnelnissen gebouwd, de bovenleiding gemoderniseerd en werkzaamheden ter vermindering van geluidsoverlast en telecommunicatieverbindingen. Het spoor aan de bergzijde zal in de jaren 2008 en 2009 worden aangepakt. Op diverse stations zoals Chur, Le Conversion, Giubiasco en Kloten werden de goederenloodsen afgebroken, waarmee bij de Zwitserse stations het bijbehorende relict steeds zeldzamer wordt. In Emmental werden in december 2004 de dubbelsporige gedeelten tussen Konolfingen en Zäziwil resp. Schlossberg en Schüpbach in dienst gesteld. Het vroegere station Signau werd een halte aan het nieuwe dubbelspoor. De bediening geschiedt vanuit Langnau. Totale kosten 105 miljoen Zw.Fr.

Met een opendeurdag nam de **Zentralbahn** op 4 december 2004 een nieuwe hal van de werkplaats in Meiringen in gebruik, die werd gebouwd voor de nieuwe treinstellen ABe 130. In Brienzwil, Oberried en Ringgenberg werden de de perrons aangepast. Over een lengte van 110 meter werden de perrons verhoogd tot 35 cm. instaphoogte.

Het kruisingsstation Chäpelli werd tijdens de zomer van 2004 buiten dienst genomen. De bovenleiding werd boven het kruisingspoor afgespannen en geaard, terwijl het spoor zal blijven liggen in tegenstelling tot Kaiserstuhl en Brunnenfluh die volledig werden opgebroken. In dit laatste kruisingsstation verdwenen hierdoor de laatste wissels voorzien van tandrad.

Boekrecensie:

BOHMANN VERLAG WIEN

Eisenbahn Bilderalbum (deel 8). In de afgelopen jaren recenseerden wij voor u ook alle voorgaande delen. Dit is wel de meest complete boekenreeks over de geschiedenis van een spoorwegbedrijf die ooit is uitgegeven. Beginnend met de oude Donau-monarchie zijn we toe aan de periode 1955-1977 en daarvan is dit pas deel 1. 432 bladzijden met honderden zwart/wit foto's. In het stoomgedeelte ontbreekt een aantal belangrijke series zoals 12 en 33, maar die komen wel in deel 2 van uitgave 8 aan bod. In deze boeken is altijd wat aandacht voor de oude delen van de monarchie zoals Tsjechoslowakije, Hongarije en een stuk van Italië. Zo ook hier. Ook in deze boeken krijgen alle belangrijke facetten van een bedrijf aandacht (stations, depots, signalen, etc.). Daarbuiten veel oud materieel. 10 particuliere banen passeren de revue. Er is tevens een hoofdstuk met indrukwekkende ongelukken. Ook hier weer een ontzagwekkend epistel, all in all. Het is alleen al een genot om zoveel oude bekenden te ontmoeten. Wij zien met spanning uit naar deel 2 dat waarschijnlijk eind 2005 het licht zal zien. Prijs 75 euro. ISBN 3-901983-21X, 24,5 bij 22,5 cm.

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

aankomst in Nederland	in dienst
9450	20-01
8741	19-01
8742	04-02
9427	11-02

men. De 9456 werd op 21-01 afgeleverd in de samenstelling 290 8561, 380 8348, 380 8056 en 290 8642. De 290 8642 is de van brandschade herstelde kopbak van de 8671; de 380 8348 en 380 8056 zijn afkomstig uit de 8656 (Amsterdam, 21-05-2004). De 290 8561 is één van de twee mBvk's van de 9431. Het stel werd door de 8721 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam gesleept, waar het werd gecombineerd en van het correcte nummer voorzien. Het kwam tot medio februari nog niet in dienst, omdat het nog op onderdelen wachtte. Dat lot, een terugkerend fenomeen wanneer de productie van een materieelserie op z'n eind loopt, treft ook de laatste verlengde DD-IRM, de tot 9427 uitgebreide 8227.

De 9431 zelf werd voorzien van de 290 8579, afkomstig uit de 9401. De overige rijtuigen zijn de 380 8304, 380 8031 en 290 8562. In Haarlem staan nu nog de volgende bakken VIRM:

nummer	stam	schadegeval	
290 8579	9401	Ede-Wageningen, 13-09-2004	brandschade
380 8010	9410	Dordrecht, 24-09-2003	brandschade
380 8301	9401	Ede-Wageningen, 13-09-2004	brandschade
260 8824	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
290 8611	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
290 8633	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
380 8227	8656	Amsterdam, 21-05-2004	botsschade
hele stam	8728	Roosendaal, 30-09-2004	botsschade
hele stam	9518	OB Amsterdam, 18-01-2005	ontsporingsschade

De 8741 en 9450 reden op 25-01 de afleveringsproefrit Amersfoort – Den Haag HS en terug. De 9450 kwam op 25-01 als vervanger van een VIRM-6 in dienst als 3012.

Treinstel 8642 werd op 23-01 van Onnen naar Eindhoven gebracht om tussen Helmond en Horst-Sevenum proefritten met een gewijzigde antiblokkeersinstallatie te houden. De ritten werden gereden op 24- tot en met 28-01.

De VIRM-en 9431, 8624 en 8701 en 9502 zijn voorzien van het gladheidswaarschuwingssysteem LAWS (Low Adhesion Warning System); de 9504, 8705, 8709 en 9510 hebben een nieuwe software voor de klimaatregeling.

VIRM 8639 werd op 26-01 naar OB Onnen gebracht en aangepast voor proeven aangaande de wielassen. Van 31-01 tot 03-02 werden proefritten gemaakt tussen Meppel en Onnen. Daarbij werd telkens één minuut een lagere snelheid aangehouden (40, 80 of 100 km/h). Op 04-02 kwam het stel weer naar Onnen en op 05-02 als vanuit Zwolle als 3675 weer in dienst.

Met de 290 8718 wil NSR tijdens Sail 2005 de show stelen. Uitgerust met twee koppen moet de bak, afkomstig uit de op 30-09-2004 in Roosendaal verongelukte 8728, op een ponton een drijvende trein worden. Onbevestigde berichten melden echter dat het nog allerminst zeker is dat het 'schip' voldoet aan wettelijke regels, zodat de (om-) bouw van het gevaarte nog niet definitief is.

De 8742 maakte op 11-02 solo de afleveringsproefritten naar Den Haag HS en terug en aansluitend in dienst gesteld.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2867	03-02	2967	2964
			12-01
			2962
			28-01
			2961
			15-02

De eerste omgebouwde Sprinters blijken in Leidschendam een kleine retrofit-beurt te ondergaan. Details hierover hopen wij in een volgend nummer te geven.

Treinstel 2865 kwam op 30-01 op eigen kracht van Onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Hengelo. Op 03-02 ging het gesleept de grens bij Bentheim over.

Mat '64

Van de Plan T-stellen wordt dit jaar één toilet afgesloten. Dat leidt tot een besparing op onderhoud en reparatie. Er blijft per twee bakken één toilet over.

In tegenstelling tot hetgeen werd gemeld op blz. 15, werden de 403, 415 en 412 op 15-12 overgebracht van Hengelo naar de sloper in Maastricht en de 425 en 435 op 22-12. De 431 en 433 legden dezelfde weg op 28-12.

Nadat in 2004 alle Plan V's van de

series V1 tot en met V3 buiten dienst zijn gesteld, is het dit jaar de beurt aan V4 tot en met V7. In principe worden de volgende data gehanteerd. De 441, 443, 444, 445, 452, 456, 453 worden daarbij met remcontrolebeurten zodanig in de gaten gehouden, dat ze zes maanden over de revisietermijn heen mogen.

Terzijdestelling Plan V			
460	03-04	465	15-08
461	18-04	452	27-08
454	24-05	451	09-09
447	04-06	456	13-09
464	05-06	455	16-09
441	09-06	453	01-10
463	19-06	457	04-10
450	08-07	446	28-10
443	11-07	469	04-11
458	17-07	449	22-11
444	23-07	466	05-12
445	29-07		

Plan U

Railion liet op 08-02 met behulp van koppelwagens de op de Vlasakkers gestalde Plan U's enige meters bewegen. Hoewel binnen NSR stemmen opgingen om de stellen te schenken aan de door de vloedgolf getroffen spoorbedrijven in Azië – voorzover die daar mee uit de voeten kunnen en ze nodig hebben – wordt nog steeds getracht de Plan U's te verkopen. Het lijkt twijfelachtig dat spoorbedrijven zitten te wachten op 45 jaar oude treinstellen in een tijd waarin leasemaatschappijen Desiro's, Talenten en ander dieselmaterieel in elke gewenste uitvoering kunnen leveren.

Internationale rijtuigen

De eerder genoemde verkoop van de tien Avmz-rijtuigen en de enige bij NS overgebleven Dm aan Ixotic in Zwitserland is nog steeds niet beklonken. De firma krijgt de financiering niet rond.

DDM/DD-AR

Evenals in de Plan T's worden van de DD-AR- en mDDM-stammen één toilet afgesloten.

De Bv(f)-rijtuigen DDM-1 met een eigen statische omzetter zijn enige tijd uit de getrokken treinen gehaald. Het bleek dat er explosiegevaar bestond in de condensatoren van de omzeters. De 26-37 501 – 508, 511 en 514 werden in Maastricht uit de dienst genomen. Op 28-01 werden de eerste nieuwe condensatoren door RB Tilburg geleverd aan OB Maastricht, op 04-02 volgden de overige. Omdat ook de 61-aderige stuurstroombakken moesten worden doorgemeten, duurde een oponthoud in het Onderhoudsbedrijf nog wat langer.

Door Onderhoudsbedrijf Leidschendam wordt in de Bvk-rijtuigen DDM-2 en -3 een akoestisch signaal aangebracht dat een wegvallende meldlamp 'deuren dicht' signaleert. De zoemer gaat af als boven de 5 km/h de meldlamp dooft en is aangebracht op het rechter deel van de stuurtafel. Met een driestandenschakelaar kan de zoemer gereset getest worden.

Al eerder werd geschreven over proefritten met een mD-

DM voor het beproeven van gewijzigde software. Die gingen toen niet door, maar voor 16- en 17-02 werd een nieuwe reeks proefritten gepland. Als reserve wordt 22-02 aangehouden. Op alle dagen wordt tussen 09:00 en 17:00 gependeld tussen OB Leidschendam en Rotterdam Kleiweg.

DM '90

- De eerste van drie extra Buffels die aan Syntus worden verhuurd, de 3440, werd op 17-01 na 6266 A gereden te hebben, als 89058 naar Arnhem gereden en daar op 18-01 overgedragen aan Syntus. De 3438 en 3949 zullen per 01-04 volgen. Syntus leest de treinstellen van NS Financial Services; de contracten tussen NSR en NSFS zijn beëindigd.
- Buffel 3432 blijkt uitgerust met een proefinstallatie voor het starten van de dieselmotoren. Het stel is voorzien van grote condensatoren die elektrisch vermogen kunnen opslaan. De motoren worden dan niet meer gestart met behulp van de batterijen. Met de lading zou tot vijf keer de dieselmotor gestart kunnen worden.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 643	11-01	10-70 365		10-70 315	29-01		
10-70 644	18-01	10-70 366					
10-70 645	29-01	10-70 367					
ICR-3 Bs upgrade			ICRm nawerk				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
28-70 106	14-01	28-70 112	13-01	20-70 417	04-01	20-70 237	04-01
28-70 108	29-01	28-70 106	02-02	20-70 245	19-01	20-70 408	11-01
Plan V revisie R6				20-70 239			
binnengenomen		afgeleverd		20-70 227		25-01	
925	06-01	921	13-01	20-70 418	03-02	20-70 417	29-01
926	21-01	922	04-02	20-70 250	03-02	20-70 245	02-02
927	03-02			20-70 253	03-02		
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
82-70 436	07-01	07-01	botsschade	848	13-01		
22-37 927	07-01	07-01	schade	22-37 927	13-01		
26-37 502	11-01	11-01	onbekend defect	1605	13-01		
22-37 917	13-01	13-01	ontspringsschade	26-37 502	21-01		
9518	17-01	17-01	botsschade	9456	21-01		
459	28-01	28-01	brandschade	9431	24-01		
840	01-02	01-02	botsschade	2874	26-01		
8632	02-02	02-02	botsschade	840	04-02		
82-77 001	03-02	03-02	botsschade				
82-70 918	07-02	07-02	brandschade				
10-77 625	07-02	07-02	brandschade				

Revisiebedrijf Tilburg

6400 ombouw Duitse Herder/GSM-R				1800 CW cabinedeuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6505	17-01	6498	30-12	1856	04-01	1855	05-01
6506 (2)	17-01	6505	26-01	1850 (4)	04-01	1845	07-01
6507	24-01	6507	28-01	1837	06-01	1856	11-01
6509 (5)	24-01	6508	04-02	1852	13-01	1837	14-01
6508	31-01			1857	14-01	1857	25-01
6510	01-02			1843 (1)	20-01	1841	28-01
6511	03-02			1830	25-01	1843	31-01
1700 LT1				1841			
binnengenomen		afgeleverd		1836		31-01	
1756	24-01	1748	20-01			1830	02-02
1707	03-02	1752	04-02				
SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen				SGM spoelen luchtleidingen			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2014	12-01	2004	11-01			2875	07-01
2006	27-01	2009	03-02				
2007	03-02						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
6496	28-12	28-12	storing GSM-R	6496	28-12		
513	29-12	29-12	onbekend defect	6494	05-01		
6476	30-12	30-12	defecte motor	689	05-01		
6494	04-01	04-01	defecte pezen tandwielkast	1850	10-01		
1780	05-01	05-01	oliepomp smoorstroomspolbak lek	1621	14-01		

1749	07-01	sluiting ventilatorgroep	712	17-01
6465	07-01	botsschade	1780	20-01
6472	07-01	botsschade	6476	20-01
6473	07-01	botsschade	1828	26-01
1738	10-01	botsschade	6499 (3)	27-01
1828	10-01	defecte remweerstand	1773	27-01
1605	12-01	terug uit RB Haarlem	1733	28-01
6479	13-01	botsschade	1823	04-02
1734	20-01	draaistel wisselen	266 452	04-02
1828	24-01	ATB-storing		
965	26-01	botsschade		
1823	26-01	botsschade		
6517	27-01	3 verschoven wielbanden		
232 908	31-01	ATB-storing		
1606	03-02	draaistel wisselen		
1) loc 1843 had tevens een ATB-storing				
2) bij de 6506 werd ook de dieselmotor gewisseld				
3) de 6499 kreeg ook direct GSM-R ingebouwd				
4) van de 1850 werd ook de olie van de smoorstroomspolbak bijgevuld				
5) de 6509 werd ook van diverse storingen verholpen				

Serie 1800

- Bij de vervanging van de cabinedeuren van de 1800-en, voor welke CW de locs extra in Tilburg worden binnengenomen, worden de oude vierkantsloten vervangen door dezelfde sloten als op de deuren van de 1700-en en. Ook de tocht- en de schuifraamafdichting wordt weer in nieuwstaat gebracht.
- Bij de locomotieven 1823 en 1825 – 1837 wordt nu alsnog een aantal wijzigingen doorgevoerd die zij gemist hebben toen zij als 1600 bij NSR reden. In navolging van de 1838 – 1858 krijgen zij een grote pullenbak op de cabineachterwand en een meldlamp "vorste stroomafnemer". Tevens worden de stalen zonneschermen verwijderd en wordt de instelling van de frontseinen gewijzigd.

Serie 1700

- De 1773, in Revisiebedrijf Tilburg voor beproeving van de 1858, verliet op 27-01 het RB.
- De reiniging van de 1768 na zijn LT1-beurt (HOV-RN 553) blijken alle locomotieven te ondergaan. Deze zogenaamde 'diepreiniging' houdt in dat de beide cabines zéér grondig gereinigd worden. Naar verluidt is het interieur na de reiniging weer als nieuw.
- De 1700-en krijgen tijdens onderhoud in Maastricht een Constructiewijziging waarbij de 'vulstoot' is begrensd tot 5 bar. Vijf 1700-en hebben reeds deze wijziging op proef ondergaan en de resultaten waren positief. Het aantal vertragingen door vaste remmen nam sterk af. De 1800-en hoeven niet te worden aangepast.

ICK

- De eerste van de eerder genoemde rijtuigstammen werden op 18-01 in Onderhoudsbedrijf Maastricht samengesteld. Het betrof twee 'BAB'-jes en één 'B-BD'-tje: 5401, 5412 en 5357. Daaruit valt af te leiden dat in de eerste respectievelijk de A's 12-37 001 en 012 lopen en in de laatste BD 82-37 057. In een later nummer geven wij u de samenstelling van de stammetjes.
- In tegenstelling tot wat eerder bericht werd, zijn de terzijde gestelde rijtuigen die niet in Leidschendam zijn gestald, nog niet in de Watergraafsmeer beland. Ze staan nog in Heerlen, Maastricht en Eindhoven te wachten.

ICR

- Het koninklijk rijtuig 89-70 003 ging op 02-02 achter de 1757 op proefrit van Utrecht via Tilburg, Breda, Rotterdam en Den Haag naar Utrecht.
- De 1858 en 82-77 022 werden op 05-02 als 89058 van Arnhem naar Eindhoven overgebracht, waarna de 1858 zich verdienstelijk maakte door de 1823 in Tilburg op te halen (89312). Deze was hersteld van lichte aanrijdingsschade. Het

duo kwam terug als 89313 naar Eindhoven.

- In de normale dienst is het nog niet voorgekomen, maar op 30-01 reed trein 810002 met twee 1700-en (1754+1759) in multiple van Heerlen naar de Watergraafsmeer. De ledigmaterieeltrein zou eigenlijk met één loc hebben moeten rijden, maar op het laatste moment werd de 1759 uit Maastricht naar Heerlen gebracht om meegegeven te worden met de 810002. De loc werd voor BDs 82-77 012 geplaatst en de stuurstroomkabel doorverbonden. De *Sleepdienst Watergraafsmeer* kwam op 11-02 in actie voor het overbrengen van een aantal werkwagens van Volker Stevin van de Watergraafsmeer naar Haarlem met loc 1775. Op de terugweg werd loc 1761 meegenomen naar de Watergraafsmeer. Ook tijdens deze rit (89168) bleek dat twee 1700-en prima in treinschakeling kunnen rijden.

- Op 07-02 kwam een ICR-stam met een BDs onverwacht naar Woerden en Oudewater. Trein 932 schoot in Utrecht voorbij stoptonend sein en reed een wissel open. Dat had niet alleen een fikse stremming richting Woerden en Duivendrecht tot gevolg, ook het wissel raakte beschadigd. Omdat de 932 alleen nog weg kon richting Woerden, werd na controle van het materieel een reservemachinist met de stam op pad gestuurd. Aanvankelijk was het de bedoeling kop te maken in Woerden, maar enkele gestrande treinen versperden daar de weg. De 89280 reed uiteindelijk door naar Oudewater Wachtsporen, maakte daar kop en reed als 89284 via Breukelen naar Amsterdam.

- De reserve-BKD's voor de Beneluxdienst 82-70 592 en 593 werden respectievelijk per 04-01 en 05-01 weer overgeplaatst van OB Amsterdam naar Maastricht. De tijdelijk in de Beneluxdienst ingezette A 10-70 377 volgde per 19-01.

Materieelinzet

- Met ingang van het wijzigingsblad voor april verdwijnen de ICR-stammen van de IJssellijn en uit de treinserie 3600. Ze worden geruild met de VIRM-zeswagenstammen uit de series 800/900. In deze series komen dan in totaal 13 trekduwstammen te rijden, van twee types:

- BDs - 5 B - 4 A - 2 Bv(f)
- BDs - 8 B - 3 A

Deze stammen worden evenals ICK in stammetjes ingezet, maar het is nog niet helemaal zeker op welke manier deze worden samengesteld. Omdat er nog niet genoeg gereviseerde A-rijtuigen (met stuurstroomkabel) zijn, verschijnen hierin ook de A's die in 1999 voor de IJssellijn alvast van kabels waren voorzien. Ook worden enkele rijtuigen voorzien van kabels die onder de AB's vandaan komen als die in april in revisie gaan. Indien het aantal beschikbare rijtuigen het noodzakelijk maakt, krijgen enkele BKD's ook provisorisch de stuurstroomkabel aangemeten.

- Zoals de plannen nu zijn, verschijnen in september twee trekduwcomposities in de serie 3500. In april wordt in Maastricht tijdelijk ook een extra ICR-stam gestationeerd die inspringt bij defecten. De stam wordt 'bont' samengesteld uit ICRm-B's, ongemoderniseerde A's en dito BKD's. Het wordt een trektrekcombinatie met twee locomotieven.

- Vanaf april komen de eerste gemoderniseerde Sprinters in de treinserie 4100 en 4200 op de Hoekse Lijn te rijden. Vanaf september zullen dat er dan vijf zijn, ook zijn dan de SpitsPendels voorzien van SGMm.

- Trein 14320 krijgt vanaf april een VIRM-6, hetgeen ervoor zorgt dat er (waarschijnlijk) drie Plan V's aan de kant kunnen. Ook in de serie 5800 verschijnt een VIRM-6, ten koste van een mDDM. Mogelijk dat daarmee nog meer mat '64 wordt vrijgemaakt.

- Tijdelijk zal in de treinserie 2200 weer meer DD-AR en mDDM te zien zijn. In de loop van 2006 moet hier echter VIRM opnieuw de overhand krijgen; in 2007 zou de serie er integraal van moeten zijn voorzien.

- De huidige omlopen voor de elektrische locomotieven worden vanaf april eveneens gewijzigd. Is het nu nog zo dat één van de twee omlopen zodanig geconstrueerd is dat er ook 1800-en in kunnen lopen, in de nieuwe situatie wordt één omloop gemaakt waarin in principe alleen 1700-en kunnen lopen. In de series 800/900 vanwege het gebruik van BDs-en, voor internationale treinen vanwege de bekendheid van machinisten van NS Internationaal. Omdat in de praktijk de machinisten van Int wel overweg kunnen met de 1800, zal vervanging door deze locs geen probleem zijn. De omloop voor de 1800-en voorziet in de treinseries 1900/2500, de treinen 3528/3557 (tot juni) en de treinen met DDM-1, waarbij juist voor de laatste geldt dat de inzet van een 1800 verplicht is. De nieuwe omlopen zijn tevens van nu af voorzien van een proef waarbij – in eerste instantie alleen voor de elocs – tussen de onderhoudsbeurten extra onderhoud gegeven wordt. Dat extra onderhoud – bedoeld om dure, ongeplande werkplaatsbezoeken als gevolg van defecten te verminderen – zal in de nachtelijke uren plaatsvinden.

Onregelmatigheden

- VIRM 9518, op 14-01 na 3223 in Amsterdam uit de dienst genomen en achter de 9430 naar OB Amsterdam gezonden, liep daar op twee sporen en schampte een bovenleidingportaal. Het herstellen van de infra duurde tot 17-01. De 9518 liep nog op 14-01 in Revisiebedrijf Haarlem binnen.

- De 2952 en 2936 kwamen op 15-01 als 4885 in de open tunnelbak aan de Beverwijkse zijde van de Velsertunnel tot stilstand met de bovenleiding op het dak. Door vandalisme waren stabilisatoren vernield en de rijdraad gebroken. Nadat een Corus-locomotief in gereedheid was gebracht die de Sprinters naar Beverwijk zou terug slepen, bleek dat de hulpkoppeling niet paste. Het materieel kwam uiteindelijk op eigen kracht naar de Watergraafsmeer.

- 19-01 was een pechdag voor NSR. De dag begon met de 8709, die tweeënhalf uur voor het inrijsein van Roosendaal stond met defecte magneetremmen. De achteroplopende 8653 werd om de 8709 heengereden, waarvan de storingsmonteur een deel van de stuurtafel moest demonteren om de storing te verhelpen. Met een hulpstel kon het onfortuinlijke treinstel Roosendaal binnengesleept worden.

- De 833 – loc 1848 met een ICR-stam met de niet als zodanig in gebruik zijnde BDs 82-77 006, bleef kortstondig bij Amsterdam Muiderpoort staan.

- Kort daarop bleef de 7853 als 2245 even buiten Amsterdam Sloterdijk met een defecte snelschakelaar staan. De 7853 moest door de 7827 teruggesleept worden naar Amsterdam C.

- Plan V 898 strandde als 6444 tussen Oud-Heeze en Weert met een defecte compressor en moest door de 6446 (912+890) naar Eindhoven gebracht worden.

- Trein 14649 (889+834) strandde met tractieproblemen in de 834 te Kruijningen-Yerseke. Als 89323 kwam het duo terug naar Roosendaal.

- Een defecte compressor van Sprinter 2030 leidde tot het stranden van trein 13350 bij Voorburg 't Loo. Na twintig minuten konden de 2030 en de vooroplopende 2034 alsnog naar Den Haag rijden.

- De 7875 strandde als trein 5741 bij Hoofddorp met een defecte stroomafnemer. De beschadigde bovenleiding verbrijzelde de voorruit van de achteropkomende trein 2432, waardoor de 9516 beschadigd raakte. De 2632 en 609 strandden eveneens, maar bleven onbeschadigd. Pas na vier uur konden de twee beschadigde treinen worden weggesleept met een diesellocomotief van Railion. De bovenleiding was pas in de morgen van 20-01 hersteld. De vraag rijst of de veelvuldige incidenten met stroomafnemers te wijten zijn aan het nieuwe type sleper dat sinds halverwege vorig jaar wordt gebruikt.

- De weinig fortuinlijke 459 werd op 20-01 waarschijnlijk definitief uitgeschakeld toen hij als achterste treinstel van trein 8019 bij Ommen in brand raakte. Door kortsluiting in de snelschakelaarkast raakte de ABk flink beschadigd en brandde de bovenleiding door. Door een uit Coevorden gerekruteerde Railion-dieselloc werden de 459 en 918 naar Zwolle gesleept.
- Diezelfde dag botsten de 945 en 949 tussen Breda en Gilze-Rijen als trein 5237 met een auto. De stellen kwamen als 89316 naar Roosendaal.
- In de Watergraafsmeer botste op 22-01 een rangeerloc tegen een juk, waardoor dit, inclusief een stuk rails, opschoof. Na vier uur stond de loc weer op het juiste spoor.
- In SGMm 2960 werd op 29-01 te Uitgeest brand gesticht in het toilet. Samen met 2948 stond de Sprinter gereed voor vertrek als 7356. De brandweer moest ter plaatse komen, maar de schade was gering. Na aankomst als 7356 in Amsterdam werd het duo naar de Watergraafsmeer gebracht. De 2948 kwam diezelfde avond weer in dienst, de 2960 op 30-01.
- Op 30-01 liep in de Watergraafsmeer een koppelwagen uit het spoor, waarbij een wissel beschadigd raakte.
- Trein 3616 botste op 31-01 tussen Deventer en Olst op een auto. De ICR-stam moest behulp van een VIRM (!) en een koppelplaat worden weggesleept richting Deventer.
- Van treinstel 4048 raakten op 05-02 vier treeplanken beschadigd toen tijdens een rangeerbeweging van Utrecht Centraal naar OZ naast het spoor gelegen looproosters werden geraakt. Op 06-02 kwam de ICM weer in dienst.
- ICR 10-77 625, als achterste rijktuig van trein 952 onderweg van Heerlen naar Haarlem, brandde op 05-02 als gevolg van brandstichting volledig uit. Dat gebeurde langs het perron te Culemborg. De aangrenzende BKD 82-70 918 liep forse rookschade op. Beide rijktuigen kwamen naar Utrecht OZ waar onderzoek door de Technische Recherche plaatsvond. De rest van de stam reed naar de Watergraafsmeer. Op 06-02 kwamen beide rijktuigen naar RB Haarlem.
- Op 07-02 voer een schip tegen de openstaande Merwedeburg te Arkel, waardoor de bovenleiding over grote afstand naar beneden kwam. Omdat die morgen ook al trein 7118 defect was geraakt, werd die dag een bonte mengeling materieel gezien op de Betuwelijn. De 4212 werd gedurende enige uren, de 7407 de hele dag ingezet. Ook op 08-02 kwam de 7407 op de Betuwelijn.
- Trein 140 kwam op 07-02 tussen Stroe en Apeldoorn in aanrijding met een wild zwijn. Loc 1779 raakte beschadigd maar kon op eigen kracht met de trein als 88900 naar de Watergraafsmeer komen.
- De 7821 en 7451 botsen op 08-02 met een oldtimer, waarvan de motor op de enige overweg tussen Den Haag en Schiedam, 't Haantje bij Delft, was afgeslagen. De 7821 liep een verbogen cabinetrap op, van de oude Volvo werd de motorkap beschadigd. De bestuurster bleef ongedeerd. De mDDM en DD-AR kwamen als reizigerstrein naar Dordrecht en aansluitend leeg naar Roosendaal.
- Op 09-02 kreeg trein 3034 in Arnhem zeventien minuten vertraging door deurproblemen aan – hoe kan het ook anders – de VIRM-en 8665 en 8667. In Utrecht werd ICM 4091 van OZ gehaald om als vervangende 303034 naar Den Helder te rijden; de twee VIRM-en kwamen leeg als 89275 naar Alkmaar. De 4091 kwam weliswaar in Den Helder aan, maar de reis eindigde nogal abrupt tegen het stootjuk van spoor 2. Een rolstoel raakte beschadigd en een reiziger bezeerde een arm.
- Trein 2057 botste tussen De Haar en Ede-Wageningen met een auto. Na een uur konden de onbekend gebleven VIRM-en hun weg vervolgen.
- Sprinter 2877 botste op 11-02 kort na vertrek uit Rotterdam als 9725 zijdelings op ICM 4071, samen met de 4086 als 21723 ook juist vertrokken. De 4086, mBDk 4071 en Bk1 2877 bleven in het spoor, alle andere bakken liepen uit de rails en kantelden deels. De 4071 en 2877 raakten ernstig bescha-

digd. Er ontstond zware schade aan de infrastructuur; gewonden waren gelukkig niet te betreuren. Om 04.00 uur op 12-02 was het hersporen gereed; de beschadigde infra kwam 13-02 's morgens weer in dienst. De 4086 werd die dag door de 4080 naar Haarlem gebracht. Over de oorzaak was bij redactiesluiting nog niets bekend, maar feit is wel dat de 21723 met circa drie minuten vertraging tegelijk vertrok met de 9725 (07.09 uur). De rijweg voor de 9725 was daardoor slechts gedeeltelijk ingesteld.

- Plan V 455 kwam in de late avond van 11-02 als 14678 tussen Rilland-Bath en Bergen op Zoom in botsing met een auto. Het niet gehavende stel kon na ruim een uur verder rijden.

Zilverrail

- Ter gelegenheid van het zilveren regeringsjubileum van H.M. de Koningin rijdt de *Zilverrail* door het land. Het betreft een tien rijktuigen lange trein waarin diverse activiteiten plaatsvinden. De trein rijdt van 17- tot en met 20-10 en van 24- tot en met 27-10 langs 25 stations in het land. Jongeren kunnen zich op internet van tevoren opgeven voor hedendaagse activiteiten als een freestyle battle, een cursus dj-en, theater of poetryslams. Bekende landgenoten worden uitgenodigd om mee te rijden. Op de *Zilverrail* wordt getracht om de langste rap van Nederland ten gehore te brengen. De oponthouden op de stations moeten opgeluisterd worden met optredens van artiesten, sportclinics en andere activiteiten. Het is nog niet bekend welk materieel wordt ingezet, maar naar het schijnt wordt gekeken of tien nog niet verbouwde ICR-en aangerukt kunnen worden. Het lijkt uw redacteur ook heel wel mogelijk een aantal buiten dienst te stellen Plan V's te gebruiken.

Lightrail Gouda – Alphen aan den Rijn (zie ook blz 29)

- Met de A32-trams 6103 en 6105 werden op 30-01 proefritten gemaakt op de Hofpleinlijn. Het materieel werd op eigen kracht overgebracht van Alphen naar Leidschendam, van waaruit ritten naar Pijnacker plaatsvonden. Het materieel keerde op eigen kracht terug naar Alphen aan den Rijn. Omdat de bovenleiding boven spoor 608 in Alphen net niet lang genoeg bleek voor drie A32-trams, was het gedurende enige tijd niet (meer) toegestaan om met drie gekoppelde trams te rangersen tussen de remise en station Alphen. De trams konden daarom ook niet op volle sterkte rijden. Inmiddels is het probleem opgelost en kunnen de trams weer met drie stellen rijden. Daar de 6106 langdurig defect is, rijdt één compositie met twee stellen. Omdat trein 9519 het drukst is, wordt deze omloop in principe met drie stellen gereden.
- De dienstuitvoering met de trams verloopt nog steeds verre van vlekkeloos. Tot begin april wordt een aantal bestuurders gesteld door de HTM. Regelmatig vallen trams uit omdat logistieke en communicatieproblemen ontstaan tussen de dienstindelaars van NSR en de HTM. Op 06-02 moest in allerijl een in Alphen woonachtige NSR-machinist met Lightrail-bekendheid worden opgetrommeld toen bleek dat de HTM-bestuurder een dienstwijziging had gekregen. Men had verzuimd vervanging te regelen. Op vertrektijd van de 9534 bleek dat de betreffende bestuurder weliswaar een tram reed, maar dan wel een GTL in Den Haag... De trams zelf zijn verder weinig betrouwbaar. Hoewel de dagen zeldzamer worden dat er geen of slechts één tram beschikbaar is, wordt nog dagelijks met te kleine samenstelling gereden, ook door het langdurig defect zijn van de 6106.
- In de eerste twee weekeinden van februari werd met twee trams proefgereden tussen Driebergen-Zeist en Maarn Goederen. Op 06-02 waren het de 6103 en 6105 die voor detectieproefritten op eigen kracht uit Alphen naar de Arnhemse lijn waren gekomen en diverse slagen maakten. Een week later reden de 6105 en 6102. De overbrenging op 13-02 vertrok te laat uit Alphen aan den Rijn, waardoor de oorspronkelijke

planning niet gehaald kon worden. Toen was inmiddels het 'echte' treinverkeer op gang gekomen. Als gevolg van de maximumsnelheid van het tramkonvooi van 40 km/h én de noodzaak dat het elk wissel stapvoets bereed, liepen vele treinen grote vertragingen (o.a. 2025 +31, 2031 +24 en opgeheven Ede-Wageningen – Arnhem, 3024 +11, 5929 +26 en opgeheven Veenendaal Centrum – Rhenen, 2027 +12) op.

▪ Volgens een bericht in de Goudse Courant maakte gedeputeerde Van Nieuwenhoven van de provincie Zuid-Holland op 09-02 bekend dat de provincie al in 2007 de exploitatie van de verbindingen Gouda – Alphen (– Leiden) en de lijn Dordrecht – Geldermalsen van NS wil overnemen. Omdat Van Nieuwenhoven nog niet weet hoe het gezamenlijk gebruik van het traject Alphen – Leiden wordt vormgegeven en nog geen duidelijkheid heeft over de financiering van het plan, lijkt het een holle frase. Men weet nog niet wie het onderhoud aan de infra voor zijn rekening neemt. Het is tevens de vraag hoe het extra verkeer tussen Alphen en Leiden over het daar nog gedeeltelijk enkelsporige traject tussen de normale treinen moet worden gevoegd.

Wist u dat...

- Stel 9417 op 15-01 als trein 2050 met een defecte compressor in Den Haag Centraal uitliep en door de 4220 naar Den Haag HS gesleept werd?
- Sedert 17-01 alle treinen tussen Zutphen en Apeldoorn officieel stoppen in Klarenbeek, nadat dat al sinds 12-12 officieus het geval was?
- Met ingang van 05-04 de halfuurdienst op dit lijntje al om 09.00 uur in plaats van 16.00 uur begint?
- De nieuwe, automatische deuren van de 2004 – de eerste SGM-0 zonder camera's waarvan de deuren vervangen zijn – wél de stickers "In deze trein is cameratoezicht" hadden bij aflevering door RB Tilburg?
- Deze stickers na twee dagen verwijderd waren?
- Uw redacteur vermoedt dat RB Tilburg nog een aardige hoeveelheid stickers heeft?
- De 4019 en 4049 op 18-01 in trein 5751 verschenen en tot 's avonds in de series 5700, 4900 en 15000 bleven rijden.
- In een coupé van ICK 22-37 976 nog een spiegelkje hangt met een DB AG-logo erin gegraveerd.
- Op 26-01 een Sprinter 'kwijt' was en men er uiteindelijk achterkwam dat die op het keerspoor bij Gouda Goverwelle was blijven staan?
- Op 30-01 de terugkerende wintersporttreinen vanwege werkzaamheden niet naar Utrecht maar via Rotterdam naar Schiphol kwamen?
- De fleurige sterren die de 4444 nog sierden ter gelegenheid van zijn optreden als 'Kerstrein', eind januari verwijderd werden?
- Prins Carnaval op 05-02 per Thalys van Amsterdam naar 's-Hertogenbosch kwam en op 06-02 terugkeerde?
- In het laatste weekend van januari de beladen PON-trein in Amersfoort niet op de gebruikelijke locatie op het emplacement werd gezien, maar op de Vlasakkers?
- In januari werd begonnen met de sloop van de overkapping van het Haagse postperron?
- Één mBvk van de 8709 over als nieuw lijkende glimmende draaistellen beschikt?
- Het opvallend is dat de betreffende mBvk veel schoner is dan de overige bakken van dit treinstel?
- Het aanpassen van de belijning en klasseaanduidingen op de ABv5-bakken van de 8600-en nog niet helemaal goed verloopt? Zo werd de 8675 gezien met aan beide zijden de eerste-klassestreep én de witte 2-en (die dus door 1-en hadden moeten worden vervangen). De 8608 heeft – ook weer aan beide zijden – wel 1-en maar juist geen streep!
- De 8615 en 8649 nog helemaal onbehandeld zijn gesig-

naleerd?

- Op 09-02 twee 6400-draaistellen op een vrachtauto op de A20 bij Rotterdam werden gezien?
- Op 11-02 een flinke hoeveelheid materieel in Den Haag HS werd gestald vanwege diverse stremmingen in de zuidelijke Randstad?
- Uit die voorraad op 12-02 drie mDDM-stammen (7874+7821+7854) als 89254 tegelijk naar Roosendaal werden gebracht?
- De 7854 daarbij geen tractie leverde?
- Plan V 811 ook een mininummer heeft, dat nog eens scheef staat ook?
- Bv 280 7508 (ex-ABv 380 7508) zich thans in DD-AR-stam 7407 bevindt?
- De stationsnaamborden van Utrecht Terwijde op z'n Belgisch een streepje tussen "Utrecht" en "Terwijde" hebben? Normaliter komt zo'n dwarsstreepje alleen voor tussen twee plaatsnamen (Naarden-Bussum, Grou-Jirnsom, etc.).
- Op 12-02 de 840 (defecte motorgenerator) door de eveneens defecte 8654 (kapotte cabineverwarming en stroomafnemer) als 89205 van Dordrecht via Schiphol en Hilversum naar Zwolle werd gesleept?
- De storingsmonteur van Dordrecht keurig de noodseinlantaarn in de achterste cabine van de Plan V had geplaatst ter vervanging van diens defecte sluitseinen?
- Door het slechte weer van 12- en 13-02 werd overwogen de dijkcoupures tussen Bergen op Zoom en Vlissingen te sluiten?
- Dit uiteindelijk niet gebeurd is?
- Men zich bij NSR afvroeg of er vervangende bussen of boten besteld moesten worden?
- Op 13-02 trein 92650 reed van Zwolle Rangeer naar Maastricht, bestaande uit BB21-motorpost 3024?
- Deze mP op 14-02 proefritten maakte tussen Maastricht en Valkenburg en de dagen erna vanuit Heerlen?
- De boottreinen Rotterdam – Hoek van Holland tot medio maart niet rijden omdat de Stena Line ook niet vaart?
- Er ter gelegenheid van de Autorai extra treinen reden tussen Diemen Zuid en Amsterdam Zuid?
- Op 13-02 maar liefst twee ICM-viertjes tussen Utrecht en Rhenen verschenen? De 4240 verving een groot deel van de dag een defecte mDDM (7856 met brandbluspoederschade); de 4220 viel één slag in 5935/5936 in omdat 5930 met forse vertraging afkwam.
- Journaliste Tamara Doves van 'De Volkskrant' een maand lang meeloopt met het team 'Proces Bijzondere Taken' uit Amersfoort en van haar belevenissen elke dag verslag doet in de krant?
- De voormalige stationsrestaurant van station Culemborg in april wordt heropend als galerie van de stichting 'De Blauwe Tulp'?
- Sinds de omloopwijziging een ICM op de lijn Utrecht – Woerden – Leiden de treinen 78812, 18812 en 18823 verzekert?
- Op 13-02 het treinverkeer bij Wolfheze werd stilgelegd vanwege een 'verdacht pakketje'?
- Het bewuste pakketje een achtergelaten magnetron bleek te zijn?

Railion

* Loc 6419, op 26-01 als tweede loc van trein 55499 in Hengelo binnengekomen, liep daar met één as uit de rails. Het hersporen van de loc, waarvan een tandwielkast lek raakte, startte diezelfde avond nog en werd na een nachtrust op 27-01 voltooid.

* Met ingang van 09-02 wordt sigarettenfabrikant BAT in Zevenaar niet meer door Railion bediend. De *Bocholter Eisenbahngesellschaft mbH* (BEG) doet dat nu – in opdracht van

Railion – vanuit Emmerich met een V60. Het gaat om loc 364 611. Het bedrijf verzorgt ook de bediening van Emmerich.

* Sinds de nieuwe dienstregeling van 12/12/04 krijgen de zware Ertstreinen een groene golf vanaf de Kijfhoek naar Venlo. Dit blijkt erg succesvol te zijn. Onder andere is de tussenstop in Lage Zwaluwe uit de dienstregeling gehaald. Op deze manier spaart Railion een hoop brandstof uit en daarmee ook een hoop CO2 uitstoot.

* Voor de BAM groep begeleidt Railion in 2005 de Speno railslijptreinen in Nederland. Railion levert de pilot en de werkreinbegeleider voor de treinen die bemenst worden door Speno personeel uit Italië dat niet op de hoogte is van de Nederlandse regelgeving.

* De NMBS reeks 77 is tegenwoordig ook vaste klant in Zeeuws Vlaanderen. Men rijdt een aantal treinen van de Dow door naar Terneuzen. Zo hoeft er geen loc gewisseld te worden in Sas v Gent zodat treinen met gevaarlijke stoffen niet zo lang in deze gemeente hoeven stil te staan. Hierdoor is het werk voor de RN204-en wel minder geworden en hebben ze er nu eigenlijk één te veel.

* Na wat proefvervoer worden er dagelijks containers vervoert tussen Delfzijl en Rotterdam. Verladers zijn wel blij met dit spoorse alternatief. De containers komen eerder aan te Waalhaven en Maasvlakte want per scheepvaart doen ze er 30 uur over! De containers hebben zo ook een betere aansluiting op de 'deep sea' verbindingen.

NoordNed

* Wadloper 3107 botste op 13-01 als trein 30051 tussen Leeuwarden en Mantgum op een auto. De bestuurder van de vierwieler raakte gewond; het treinstel kwam op eigen kracht naar Leeuwarden. De Wadloper kwam de week erna weer in dienst.

ERS Railways

* Na een kleine maand bedient ERS de RST terminal niet meer. Reden is ons onbekend. De Melzo shuttle wordt nu van containers voorzien op het naastgelegen RSC op de Waalhaven. Helaas is ook de zondagse bediening van de P&O in de Europoort gesneuveld. Dit was de enige bediening die overdag plaatsvond.

Rail4Chem

* In de tweede week van januari kreeg de PB17 als laatste ook het Rail4Chem uiterlijk. Vreemd is wel dat de loc nu als PB017 door het leven gaat.

* Op 16/1 hield R4C haar eerste opendag. Een initiatief dat wij zeer steunen. Alle loctypen stonden voor de bezoekers opgesteld en konden ook van binnen worden bewonderd. In het kantoor van Rail4Chem werd men getraakteerd op koffie, warme chocomel en broodjes. Uit Duitsland was met de Worms-shuttle de blauw grijze 185.007 meegekomen. Volgend jaar wil R4C ook weer een opendag organiseren.

* Op 18/1 vertrok het eerste proeftransport van R4C naar Schkopau. De trein wordt door R4C NL tot Rheinhausen gebracht en in Nederland beladen bij de P&O op de Europoort. Het eerste transport werd getrokken door de R4C1201 die de SL1201 in opzending mee had. Deze loc werd daar achter gelaten wegens het einde van het huurcontract.

Rotterdam Rail Feeding

* Met een dieplader werd op 01-02 loc RRF-3 naar de voormalige losweg van Utrecht GE getransporteerd. Op 02-02 verzorgde een 600 van Strukton het rangeren met de werktrein op OZ. Vanaf 03-02 sprong de RRF-3 in totdat de V60 1002

van Volker Stevin van nieuwe koelblokken voorzien is.

* De voormalige 683 werd op 01-02 van OB Amsterdam naar RB Tilburg overgebracht per vrachtauto.

* De inzet van de ex NSR 600-tjes is erg wisselend. Grootste klant van RRF is Rail4Chem. Naast de RRF-1 in Ede wordt de RRF-2 ingezet op de Maasvlakte. Daar rangeert de loc met containershuttle's en is ook al een paar keer helemaal naar de P&O in de Europoort geweest.

HGK

* HGK heeft twee G1700-en van Mak aangeschaft. In de persberichten wordt ook gerept over inzet naar Nederland. Laat maar komen deze grote broer van de G1206!

* Ook heeft HGK er weer een Class 66 bij. Geheel onverwacht bleek begin februari de ER8 in het grijs aan HGK te zijn afgeleverd. De loc heeft nog z'n grijze uiterlijk maar wel de HGK stickers. De loc gaat nu als DE54 door het leven.

* Sinds 9/2 rijdt HGK een aantal slagen met LPG treinen van en naar Vopak in de Sloe. HGK rijdt de treinen in opdracht van TX Logistics vanuit Ingolstadt.

DLC

* Sinds 18/1 rijdt de DLC weer naar Zeeuws Vlaanderen. De bestemming is Dow in Terneuzen. De treinen rijden uit Ludwigshafen en rijden drie keer per week. De trein is in het Zeeuwse op maandagen, woensdagen en vrijdagen te zien.

* Sinds half januari rijden de treinen uit Rheinhausen niet meer via Heerlen maar komen ze de grens over via Venlo. Dit heeft te maken met de lengte van de treinen. Hierdoor is er geen plaats voor de treinen overdag tussen Herzogenrath en Heerlen. Nadeel is wel dat de trein drie keer moet kopmaken voordat deze in Born is.

* Loc ER6 werd op 4/2 afgeleverd aan DLC. Dit is de achtste Class 66 voor DLC.

ACTS

* Grootste klant van ACTS, Vos Logistics, wil graag treinen laten rijden op Leeuwarden - Veendam. De treinen zouden 's avonds of 's nachts moeten rijden omdat er overdag geen plaats is tussen de diensttreinen van Noordned. Vooral wordt er gemikt op vervoer richting Duitsland. Half maart wordt dit voor de reguliere Leeuwardenshuttle al een aantal keer bewaarheid. Wegens werkzaamheden moet de trein naar Leeuwarden omrijden via Groningen.

* De vuiltreinen vanuit Groningen naar Bremen rijden al een tijdje niet. De trein heeft te kampen met gebrek aan lading! In deze periode van het jaar is er doorgaans wat minder huisvuil en vooral ook een gebrek aan GFT afval. Als de stroom weer toeneemt gaat de trein ook weer rijden.

ProRail

Infrastructurele wijzigingen

- Vanaf september 2005 zal de *Utrechtboog* beschikbaar zijn voor de treindienst; de perrons aan deze lijn van station Amsterdam Bijlmer zullen eerst eind 2006 gebruikt kunnen worden.

- Aan de zuidkant van station Uitgeest wordt overweg "De Kleis" vervangen door een tunnel.

- De werken ten behoeve van de aansluiting van de HSL-Zuid op emplacement Rotterdam Centraal gaan nog steeds voort. In maart van dit jaar komt de tweede fly-over in dienst voor de treinen van de Oude Lijn uit de richting Schiedam. De verdiepte bak vanaf de Westelijke Splitsing (het inwachtspoor voor goederentreinen richting Kijfhoek – Dordrecht) neemt ook steeds vastere vormen aan. Deze boog, die uitmondt in spoor

5, zal in oktober 2005 gereed zijn. Dan gaat ook de – in het vervolg enkelsporige – verbinding Schiedam DHS – Westelijke Splitsing weer in dienst.

- Sedert december 2004 is het tracé tussen Breda en Breda Aansluiting viersporig, waarbij de buitenste sporen voor het treinverkeer richting Roosendaal zijn bestemd en de binnenste voor dat naar Lage Zwaluwe. Het spoor Breda – Roosendaal gaat met een fly-over over deze laatste heen. De aansluiting van de HSL-Zuid-aftakking op de sporen Breda – Roosendaal vindt in tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen gelijkvloers plaats.

- De aansluitingen van de Betuweroute op de lijn Geldermalsen – 's Hertogenbosch bij Meteren komen in november 2005 in dienst. De zuidelijke aantakking wordt vanwege de beperkte ruimte in de vorm van een wachtspoor tussen de hoofdsporen gebouwd; de noordelijke aansluiting is er een met twee viaducten.

- De aansluiting van de Betuweroute op het traject Zevenaar – Emmerich bij Zevenaar Oost is in juni van dit jaar geheel gereed.

- De Nootdorpboog en het bijbehorende emplacement Ypenburg komen in december in exploitatie. Treinen uit de richting Utrecht kunnen op dit emplacement kopmaken voor het vervolg van een overbrenging naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Halte Ypenburg komt in 2005 nog niet in dienst.

- Eind 2005 komt ook de halte Amersfoort Vathorst in gebruik, tussen Schothorst en Nijkerk. Ten noorden van het station verschijnt een heus keerspoor, zodat het ook als eindpunt kan dienen.

- Het project Woerden – Harmelen is in september 2005 gereed. Van even voor Woerden tot voor Vleuten liggen dan vier sporen; station Woerden is zessporig. Twee sporen zijn doorrijsporen zonder perron. De aansluitende viersporigheid tot Utrecht (exclusief de Vleutense brug) en Geldermalsen laat nog enkele jaren op zich wachten.

- In Eindhoven worden de sporen 41 tot en met 46 verlengd. Het betreft infra op het opstel terrein tussen de hoofdsporen. Een verbetering van het rangeerproces wordt hiermee nagestreefd.

- Blijkens een bericht in het Eindhovens Dagblad komt in december 2006 het vierde station van Helmond, Helmond Brandevoort, in gebruik. Het station verrijst in de buurt van de wijk De Veste en krijgt twee identieke ingangen. Aan elke zijde van het spoor wordt een trappentoren gebouwd. Ertussenin komt een loopbrug.

- Nog dit jaar zou moeten worden begonnen met de bouw van de werkplaats voor de hogesnelheidstreinen van de HSA in de Watergraafsmeer. De werkplaats krijgt een kuilwielenbank en een aardwind. Hij verrijst op de plaats waar nu nog veel museummaterieel staat opgesteld.

Museumnieuws

- Blokkendoosmotorrijtuig Jaap maakte op 17-01 na de rit naar Rotterdam (met stop in Schiedam) een slag naar Dordrecht. Op 07-02 kwam het schitterende rijtuig – dat in Rotterdam meestal op spoor 7M behandeld wordt – tussentijds naar Hoek van Holland Strand (89278/89279).

- Op 03-02 werd Plan D-rijtuig C 7838 (51 84 29-40 146) per dieplader vanuit Vlaardingen naar de VSM in Beekbergen gebracht. Het rijtuig stond sinds 1974 op het terrein van een kinderboerderij in Vlaardingen.

- Motorrijtuig 41 ging op 06-02 op stap en deed daarbij Amersfoort en de Watergraafsmeer aan.

- Op 13-02 werden de locomotieven 1208, 1224 en de oranje V60 (ACTS 6001) die al jaren op de Waalhaven stond naar de naar de sloper in Maastricht vervoerd door de 1501. Als remwagens fungeerden enkele Hbis-en. Ook loc 1122 reed mee in het transport, maar keerde veilig terug naar de Kijfhoek.

- Diesellocc 2530 is door de VSM weer in zijn bruine kleur met gele band teruggebracht.

Modelspoor museum stuurt directeur weg

Directeur Tombroek van het zopas heropende Nationaal Modelspoor Museum in Sneek is ontslagen. Het museumbestuur besloot zaterdag 5 februari jl. unaniem om hem per direct op non-actief te stellen. Voorzitter Kooijmans treedt voorlopig aan als directeur, tot er een opvolger is gevonden. Tombroek had sinds november 2003 de dagelijkse leiding over het museum, in een betaalde baan van 2 dagen per week. Het boterde volgens Kooijmans niet tussen de betaalde directeur en de vele modelspoorvrijwilligers.

Het openbaar vervoer in en rond Adelaide

Hans Krijnen

Algemeen

Het openbaar vervoersysteem in Adelaide, de hoofdstad van Zuid-Australië, heet Adelaide Metro en het tariefsysteem heet Metroticket. Het openbaar vervoer wordt geëxploiteerd door vijf bedrijven:

- TransAdelaide, voorstadstreinen en trams
- Serco, bussen noordelijk deel en O-bahn;
- Torrens Transit, bussen middendeel;
- Southlink, bussen zuidelijk deel;
- TransitPlus, bussen vanuit centrum naar Adelaide Hills.

Het is de bedoeling dat alle treinen, trams en bussen dezelfde kleur krijgen: een gele kop met een rode diagonaal en een blauwe driehoek ter hoogte van de voorwielen cq. draaistellen. De rest van de zijwanden wordt wit cq. blank aluminium. Boven de voordeuren cq. opzij van de kop staat de naam van de exploitant.

Op de hoek van King William Street en Currie Street is het Infocentre gevestigd waar alle dienstregelingen (vouwblaadjes) en een boekje met het lijnennet verkrijgbaar zijn.

Het langeafstandsverkeer per trein wordt verzorgd door de Great Southern Railway. Zij laat de drie beroemde treinen rijden: The Ghan, Indian Pacific en The Overland. De diesellocomotieven voor deze treinen worden ingehuurd bij Pacific National. Regionale reizigerstreinen komen sinds 1990 niet meer voor in Zuid-Australië. Verder is er nog een aantal busbedrijven dat de lange afstands- en regionale buslijnen verzorgt. Deze vertrekken van het Central Busstation aan Franklin Street.

Voorstadstreinen

Het voorstadsvervoer wordt uitgevoerd door TransAdelaide op vier lijnen: Gawler (noorden), Outer Harbour met zijlijn naar Grange (noordwesten), Noarlunga met zijlijn naar Tonsley (zuidwesten) en Belair (zuidoosten). De diensten worden verzorgd met motorwagens en tweewagenstellen van de series 3000 en 3100 die vanaf 1988 in dienst gesteld zijn. Deze worden momenteel omgeschilderd in de nieuwe kleuren. Ook zijn aanwezig motorwagens en stuurstandrijtuigen van de series 2000 en 2100 met verhoogde machinistencabine. Deze zijn vanaf 1978 in dienst gesteld. Hiermee kunnen twee- en drie-wagenstellen worden gevormd. Deze rijden hoofdzakelijk in de spits en door de week. Een stel 2118-2008-2117 rijdt in de nieuwe kleuren. Stuurstandrijtuig 2117 heeft een grote fiet-senafdeling en rijdt in het weekend samen met de 2008 als tweetje afwisselend op de lijnen naar Belair en Outer Harbour voor mountainbike-vervoer. De lijn naar Outer Harbour (noordwesten) is vernieuwd met zgn. convertible sleepers. De lijn kan dus makkelijk op normaalspoor worden gebracht. Er werden al plannen geopperd om de lijn na omsporing te verbinden met de tramlijn naar Glenelg. Er zou dan wel een tramtunnel moeten worden aangelegd tussen het Railway Station en Victoria Square waar de tramlijn begint.

Tram: 75 jaar tramlijn naar Glenelg, 75 jaar light rail

Op 14 december 2004 is op zeer bescheiden wijze het 75-jarig bestaan gevierd van de enige tramlijn in Adelaide van Victoria Square naar Glenelg aan de kust. Op Victoria Square stond een tent met fotopanelen en een videoscherm en wat personeel van TransAdelaide. Geen bijzondere trams dit keer. Wel waren al afbeeldingen te zien van de nieuwe Flexity Classic-trams die bij Bombardier besteld zijn. Verder wordt het spoor vernieuwd en waar nodig de bovenleiding. De halteperrons worden verhoogd tot de vloerhoogte van de nieuwe trams. Wel reed op de lijn koppelstel 351+380 (eerste en laatste van de serie) en de 364 reed met de tekst: "Serving Adelaide since 1929" heen en weer.

De tramlijn ontstond in 1929 door ombouw van een bestaande breedspoorlijn. Deze werd op 2-8-1873 geopend en werd geëxploiteerd door de Adelaide, Glenelg & Suburban Railway. In het centrum van Adelaide en Glenelg lag deze lijn ook midden op straat. Op 25-5-1880 werd een tweede breedspoorlijn geopend, de Holdfast Bay Railway. Deze liep vanaf Adelaide Railway Station direct naar Glenelg. De eindpunten lagen daar vlak bij elkaar. Al in 1881 kwamen beide lijnen bij de Glenelg Railway Co. Ltd. In 1899 werden de beide lijnen ingelijfd bij de SAR, de South Australian Railways. In 1929 nam de Metropolitan Tramways Trust (MTT) de lijn over en werd omgebouwd tot normaalsporige tramlijn. Bij Goodwood werd een viaduct over het spoor gebouwd. De Holdfast Bay-lijn is in 1929 gesloten en opgebroken, maar het tracé is nog makkelijk terug te vinden en in Plympton is zelfs nog een perron aanwezig.

Eigenlijk deden ze hier 75 jaar geleden wat wij nu met de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn doen: Light rail avant-la-lettre. Hoewel aangesloten op het overige tramnet van Adelaide is de lijn toch altijd een buitenbeentje gebleven. De boog tot aan Goodwood Road was zelfs viersporig. Maar het "buitenbeentje" zijn heeft de lijn wel gered toen de rest van het tramnet werd opgeheven in 1958. Als de nieuwe trams eenmaal rijden zullen de oude trams waarschijnlijk niet gesloopt worden. Volgens een krantenbericht in Adelaide staan trammusea over de hele wereld in de rij voor deze oude trams die beslist geen versleten indruk maken.

Het Electric Transport Museum St. Kilda besteedde op 12 december 2004 wat meer aandacht aan het jubileum. Zij lieten de H-class tram 360 in oorspronkelijke toestand (met geheel bruine kop) en de 362 in het zilver met rood op hun lijn rijden. Verder reed ook "Dropcentre" 264 (tram met verlaagd midden-deel) op de lijn. Deze filmde "Races". Dit type reed vaak als versterking op de lijn naar Glenelg als er paardenraces waren op Morphetteville Racecourse. Bij de racebaan was zelfs een emplacement aangelegd voor het opstellen van de extra trams. De emplacement is ondertussen opgebroken. Alleen het aansluitwiel en wat restanten zijn nog aanwezig.

O-bahn (spoorbusbaan)

De O-bahn wordt geëxploiteerd door Serco. Het is de enige in zijn soort (op de korte trajecten in Essen na). Het eerste deel tot Paradise is geopend in 1986 en de rest in 1989. Hij begint aan de noordoostrand van het centrum. Hij volgt het dal van de Torrens en eindigt in Tea Tree Plaza op station Modbury Interchange naast een shopping centre. Er zijn twee tussenstations: Klemzig en Paradise Interchange. Hier rijden de bussen ongeleid omdat er op deze stations ook andere aansluitende bussen komen. Het is dus geen doorlopende busbaan. Jammer is alleen dat de baan op het land ligt, de hele constructie is zichtbaar. En dat doet afbreuk aan het landschap waar hij in ligt. In Essen zijn alleen de rijplaten zichtbaar waar de wielen overheen rijden, ertussen ligt gras.

De baan is zo'n 12 km lang. Op de baan doen nog steeds de oorspronkelijke bussen dienst, de Mercedes O 305 en de gelede O 305 G uit 1986 en een serie MAN-wagens van rond 1990. Veel bussen hebben de nieuwe kleuren. Een opvolger

komt er waarschijnlijk aan in de vorm van nieuwe gelede bussen van Scania. Een testexemplaar is in Adelaide aanwezig en luistert naar de naam "Zonecruiser". Ook het publiek mag hierbij zijn zegje doen.

Spoornieuws**Melbourne Spencer Street Station op de schop**

Momenteel wordt het Spencer Street Station volledig verbouwd en vernieuwd. Het oude stationsgebouw met de wand-schildering in de hal is gesloopt. Het gehele stationselement wordt opnieuw ingericht en er komt een grote overkapping met een onregelmatig golvende constructie. Het vernieuwde station moet dit jaar nog in dienst komen en krijgt dan de naam Southern Cross Station.

Er moet nog heel wat gedaan worden voor het zover is. De treindienst wordt met moeite gaande gehouden omdat een aantal perronsporen buiten dienst is.

Eerste V'Locity-treinstel voor V/Line afgeleverd

In 2004 is het eerste tweewagen-dieseltreinstel afgeleverd van het type V'Locity. Het treinstel wordt eerst flink aan de tand gevoeld. De komende 2 jaar moeten 38 tweetjes worden afgeleverd. Ze kunnen 160 km/u rijden, maar met de huidige toestand van de sporen halen ze dat bij lange na niet. Er loopt het Regional Fast Rail Project, waarbij van de huidige lijnen met reizigersvervoer de sporen worden vernieuwd met betonnen dwarsliggers en de beveiliging verbeterd waardoor de snelheid kan worden verhoogd.

In Kyneton, in de lijn naar Bendigo, zijn bijvoorbeeld nog overwegdraaihekken aan te treffen. Op diverse locaties staan nog armseinen van het type Somersault. Deze ogen Engels maar hebben het draaipunt in het midden van de arm en de kleurenbril is los van de arm.

West Coast Railway ter ziele

Per 1 september 2004 heeft de West Coast Railway (WCR) zijn treindiensten tussen Melbourne en Warrnambool moeten teruggeven aan V/Line. Begin 1994 was zij begonnen als eerste particuliere spoorwegbedrijf met reizigersvervoer in Victoria, door de week drie à vier treinen per dag, in het weekend minder. Zij had een aantal oude diesellocs van V/Line overgenomen, evenals een aantal reizigersrijtuigen. Zij had o.a. 4 B-class en 3 S-class-locs, resp. de niet verbouwde double cab en single cab stroomlijndiesels. Ook had zij een aantal stoomlocs overgenomen waaronder de Hudsons R 711 en R 766 waar ze geregeld ritten mee maakten. Daartoe had ze ook een aantal ex-SAR-rijtuigen. Die oude diesels waren ondertussen meer dan 50 jaar oud en begonnen problemen te krijgen, o.a. haarscheurtjes in de frames. De veiligheid kwam zelfs in het geding. Reparatie zou ca. \$ 100.000,- kosten en dat was teveel van het goede. Toen moest zij na bijna 11 jaar de concessie teruggeven. V/Line heeft de diensten weer overgenomen. De meeste locs zijn naar andere bedrijven gegaan, maar de S 302 is terug naar V/Line gegaan en is daarmee de enige stroomlijndiesel met enkele cabine bij V/Line. De loc is gereviseerd en in de blauw-rode V/Line-kleuren geschilderd. Al het reizigersvervoer is nu weer in handen van V/Line, behalve de interstate-treinen naar Adelaide en Sydney.

Tramnieuws**Melbourne en Bendigo Yarra Trams:****Tramlijnen samengevoegd**

Op 17-10-2004 zijn de lijn 16 en 69 samengevoegd tot een nieuwe lijn 16. De lijnen 8 en 22 zijn samengevoegd tot een nieuwe lijn 8. Op lijn 16 doen hierdoor diverse tramtypes dienst waaronder korte en lange Combino's. Ze passeren daarbij de spoor-tram-kruising Kooyong in de spoorlijn naar Glen Waverley. Een andere overweg waar Combino's (van lijn 72) passeren is die van Gardiner, ook in de spoorlijn naar Glen Waverley.

Nieuw tramtraject in dienst

Op 4 januari 2005 is een nieuw tramtraject in gebruik genomen. Het gaat om een traject in de Docklands, het oude havengebied ten westen van Spencer Street Station. Dit gebied wordt opnieuw ontwikkeld, vergelijkbaar met de Kop van Zuid in Rotterdam. Vanaf Telstra Dome rijden de trams over de Harbour Esplanade naar de Docklands Drive. De lijnen 30 en 48 zijn hierheen verlengd. Lijn 30 rijdt alleen door de week buiten de spitsuren hierheen. In de spitsuren eindigt de lijn nog op het kruispunt Spencer Street * La Trobe Street. Op het nieuwste traject rijden o.a. de oudste trams. Lijn 30 rijdt als enige nog met de oude W-class trams. Deze hebben inmiddels wel een pantograaf gekregen. Het in 2003 geopende traject ten westen van Spencer Street Station heeft nu ook een reguliere tramlijn. Voorheen reed hier alleen de City Circle. Het in- en uitrukken van de oude trams gebeurt vanaf La Trobe Street via Spencer Street naar/van de remise South Bank Depot.

Eerste "moderne" trams in Bendigo

In Bendigo zijn de eerste "moderne" trams gearriveerd. Uit Melbourne kwamen de 11 (Z1-tram met trolleytang) en de 74 (Z2 met pantograaf). Zij staan in het Gaswork Depot te wachten om opgeknapt te worden.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-2. ISSN:0030-3321 * Inzet van het materieel van NS Reizigers (dienstregeling 2005) * Materieel-overzichten Nederland per 1-1-2005 * Uit de schatkamer van de NVBS * Het wel en wee van de Amsterdamse tramserie 8G * In memoriam Jan Voerman * Verenigingsnieuws *

Rail Hobby, feb. 2005. ISSN 0165-4551 * Stoomwalhalla in Binnen Mongolië * Aanstaaend afscheid SM90 "Kortstondige carrière" * Railview * MBS op het goede spoor * Tramtunnel Den Haag (2) * PEG maakt tongen los in Enschede * Viering 125 jaar stoomtram in Nederland * Opkomst en ondergang van Piko's spoor N * Modelspoorartikelen * Railpers *

Spoorweg Journaal, nummer 1/2005 * Dienstregeling NS 2005 * Zwitserse TEE-legendes terug * Langs de lijn * Rotterdam Rail Feeding * Dieselen tussen de kranen langs de Rotterdamse Eemhaven * Schaalvergroting bij Railion * Stationrelaisbeveiliging bij NS (5) * Andere treinen * Blauwe Engel bezoekt Rotterdamse Haven * Modelspoornieuws *

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

21 en 28 februari 2005: Inzet Blokkendoos C9002 "Jaap" t.b.v. instructie. Geplande dienstregeling (onder alle voorbehoud): Haarlem 09:46-09:47, Leiden 10:08-10:16, Den Haag HS 10:29-10:32, Schiedam 10:46-10:49, Rotterdam 10:53-15:23, Schiedam 15:28-15:29, Den Haag HS 15:42, Leiden 15:55, Haarlem 16:18

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

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

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

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

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

9 en 10 april 2005: Nationaal Museumweekend

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

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

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

23 april 2005: Voorjaarsexcursie met Hondekop 766, dit keer naar Friesland, met een gastoptreden van Blauwe Engel 41. Zie te zijner tijd de site van de Stichting Mat'54:

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

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

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

5 mei 2005: Nationale Stoomtreindag

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

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

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

21 mei 2005 Nachtbusrit te Rotterdam, org.: Stichting Standaardbus 168 en Stichting RoMeO. Deelname € 10,-. Voor meer info kijk op <http://members.chello.nl/c.henze> of tel 06-22022039

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

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

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

12 maart 2005: met stoomloc 03 1010 en V200 002 vanuit Nürnberg naar het Dampflokkwerk Meiningen in verband met de herindienststelling van stoomloc 012 100-4. Tevens locparade. Zie www.bahn.de (Reisebüro, Bahn-Nostalgiefahrten).

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

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

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

13 t/m 17 april: Intermodellbau, Dortmund

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

30 april 2005: jaarslijkse stoomlocparade in Wolsztyn (Polen)

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

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

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, 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 redactie-adres of per email.

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

Kijk op www.hov-rn.nl

NS Reizigers							
Diesel locomotieven				Dieselmaterieel			
serie 600	664, 691			DH1	3101 – 3119		
serie 700	701 – 713			DH2	3201 – 3231		
Elektrische locomotieven				DM '90	3401 – 3453		
serie 1700	1701 – 1734, 1736 – 1781			Plan U	116, 117, 119, 121, 125, 126, 134, 147, 150, 151, 191 – 195		
serie 1800	1823, 1824, 1826 – 1858						
Elektrisch materieel							
Plan T1	EL4: 502 – 511	Plan V8	EL2: 841 – 845, 847 – 870	Plan Y SGM-0	EL2: 2001 – 2015	Plan Z ICM-0	ELE3: 4005
Plan T2	EL4: 512 – 521	Plan V9	ELP2: 871 – 877, 879 – 881, 883 – 888	Plan Y SGM-1	EL2: 2021 – 2035	Plan Z ICM-1	ELD3: 4011 – 4050
Plan T3	EL4: 522 – 531		EL2: 882	Plan Y SGM-1/2	EL3 : 2861 – 2880 , 2936 – 2960	Plan Z ICM-2	ELD3: 4051 – 4097
Plan V4	EL2: 441 – 447, 449 – 461	Plan V10	ELP2: 889 – 915, 917 – 920, ABk 916	Plan Y SGM-2	EL3: 2881 – 2895	Plan Z ICM-3	ELD4: 4201 – 4230
Plan V5	EL2: 462 – 471	Plan V11	EL2: 921 – 935	SM '90	EL2: 2101 – 2109	Plan Z ICM-4	ELD4: 4232 – 4250, 4444
Plan V6	EL2: 472 – 483	Plan V12	EL2: 936, 937, 939 – 950	ICE 3M	4651 – 4654		
Plan V7	EL2 801 – 814, 816 – 840	Plan V13	EL2: 951 – 958, 960 – 965	Thalys PBKA	4331, 4332		
Elektrisch en getrokken materieel voor treinstammen							
DDM-1	Bvk: 50 84 26-37 101, 102, 103 - 108, 111 - 115			VIRM-1	ABv6: 380 8301 – 8379		
	Bv(f): 50 84 26-37 413, 416 – 418, 421 – 428, 431 – 438, 441, 470 – 478, 501 – 508, 511, 512, 514, 515				mBv7: 260 8801 – 8829		
	ABv: 50 84 26-37 612 – 618, 621 – 628, 631 – 635			VIRM-2	mBvk 1/2: 290 8663 – 8712		
DDM-2	Bvk: 270 7001 – 7033			VIRM-3	ABv 3/4: 380 8101 – 8125		
	Bv: 280 7201 – 7250, 7508				ABv5: 380 8248 – 8259		
	ABv: 380 7501 – 7507, 7509 – 7533				ABv6: 380 8382 – 8406		
			mBv7: 260 8848 – 8857				
DDM-3	Bvk: 270 7034 – 7079			VIRM-3	mBvk 1/2: 290 8713 – 8742		
	Bv: 280 7251 – 7302				ABv 3/4: 380 8126 – 8140		
	ABv: 280 7534 – 7577				ABv5: 380 8260 – 8274		
			ABv6: 380 8407 – 8721				
mDDM	mABk: 390 7701 – 7750				mBv7: 260 8860 – 8874		
DD-IRM-1	mBvk 1/2: 290 8501 – 8662						
	ABv 3/4: 380 8001 – 8031, 8034 – 8081, 8098, 8099						
	ABv5: 380 8201 – 8247						
Getrokken materieel							
ICR-1	A10: 50 84 10-70 351 – 362, 369 – 373, 658, 662, 664 – 668, 671 – 678, 681 – 684, 686, 687			ICR-4	A10: 50 84 10-70 363, 376 – 378, 642 – 646, 561, 562, 566, 567		
	B10: 50 84 20-70 201 – 223, 225 – 260				B10: 50 84 20-70 571 – 575, 581 – 585		
	BKD: 50 84 82-70 906, 911 – 918, 921 – 925, 951 - 953				BKD: 50 84 82-70 001, 591 – 593, 954 – 956, 958		
	BD: 50 84 82-70 433 – 436, 439				SR : 61 84 89-70 003		
	BDs: 50 84 82-77 001 – 022			ICK	A: 50 84 12-37 001 – 036		
ICR-2	A10: 50 84 10-77 301 – 311, 318 – 320, 329, 612 – 617, 621 – 628, 631 – 637				B: 50 84 22-37 901 – 996		
	B10 : 50 84 20-77 101 – 153, 775				BD: 50 84 82-37 051 – 068		
ICR-3	A10: 50 84 10-70 481 – 488, 491, 492			Plan E	Df: 50 84 92-37 001, 003, 004		
	B10: 50 84 20-70 401 – 408, 411 – 418, 421, 422, 541, 542			Plan L	Df: 50 84 92-37 005		
	A4B6: 50 84 30-70 063 – 068, 071, 072			Avmz	61 84 19-90 250 – 259		
	BD: 50 84 82-70 971 – 978, 981			Dm	51 84 92-70 051		
	BKD: 50 84 82-70 982			WR	61 84 88-70 021, 025		
	Bs: 50 84 28-70 101 – 108, 111 – 113						
Terzijde				Verhuurd			
serie 600	664, 691			aan Connexion	DH1 3101, 3102		
Plan U	116, 117, 119, 121, 125, 126, 134, 147, 150, 151, 191 – 195			aan NoordNed	DH 1 3103 – 3119		
Plan V10	ABk 916				DM '90 3446 – 3449		
ICM-0	ELE3: 4005			aan Syntus	DM '90 3441, 3442, 3450 – 3453		
Plan E	Df: 50 84 92-37 001, 003, 004						
Plan L	Df: 50 84 92-37 005						
Avmz	61 84 19-90 250 – 259						
Dm	51 84 92-70 051						
ICK A	50 84 12-37 011, 016, 021, 023, 024, 031, 032						
ICK B	50 84 22-37 908, 910, 915, 919, 924, 928, 929, 935, 937, 939 – 942, 944, 945, 947 – 949, 954, 958, 959, 961, 968, 971, 973, 980 - 984						
ICK BD	50 84 82-37 051, 053, 061, 062, 064, 068						
Euro Express Trein Charter				Syntus			
Getrokken materieel				Dieselmaterieel			
Bcvmh	61 84 50-70 111 – 129, 61 84 50-90 101 – 110			LINT 41	21 – 30 , 32 – 45		
Bcm	51 84 50-70 001, 002, 004, 005, 007, 008, 010 – 012, 014, 016 – 018, 021			Herik Rail			
AB30	61 84 70-70 416 – 420			Locomotief			
MU	61 84 72-70 622, 615 – 619			1250	1253		
WR	61 84 88-70 016 – 018			Getrokken materieel			

WR	61 84 88-70 020, 023, 024	ABm	51 80 03-70 106
Dm	51 84 92-70 054, 057	Bm	51 80 02-70 110
DD	51 88 98-70 004 – 006, 008, 012 – 014, 017, 018, 020, 022, 025, 030, 039, 043, 044, 046, 047	WG	61 80 09-90 002
		WR	61 84 88-70 022, 026
Railion Nederland			
Diesellocomotieven		Terzijde	
serie 200	303, 310, 324, 350	serie 600	641, 663, 677
serie 600	641, 644, 647, 654, 658, 660, 663, 673, 677, 678, 686	serie 1600	1605, 1607, 1608, 1610, 1614, 1617 – 1619
serie 2200	2225, 2278, 2368	Verhuurd	
serie 6400	6401 – 6520	aan Corus Arnhem	310
Elektrische locomotieven		aan NedTrain	647, 673
serie 1600	1601 – 1622, 1625	aan ProRail	3024, 3029, 3033, 3034
Elektrisch materieel		t.b.v. hobbyvereniging Beverwijk	
Plan mP	3024, 3027, 3029, 3030, 3033, 3034	serie 600	644, 654, 678
		serie 2200	2225, 2278, 2368
ACTS		ERS Railways	
elektrische locomotieven		diesellocomotieven	
1200	1251, 1252, 1254, 1255	G1206	1201, 1202
diesellocomotieven		class 66	6601 – 6610
V60	6003 – 6005	Rail4Chem Benelux	
G1206	506, 7101	diesellocomotieven	
class 58	5811, 5812	G1206	R4C 1201, 2001, 2002, SL1201
class 66	ER9	class 66	PB01, 02, 05, 17, 66020
reeks 67	6701 – 6703, 6705		
Rotterdam Rail Feeding		BAM NBM	
diesellocomotieven		diesellocomotieven	
serie 600	RRF1 – 5	Mosi	27
Strukton Railinfra		Eurailscout	
diesellocomotieven		elektrisch materieel	
serie 600	300609, 300640, 600650	universele meetrijtuigen	UFM120, UFM160, UST02
serie 2200	302270, 302282, 302328	Plan mP	Jules
overige	1322329, 1322321	meetrijtuig	EM-SAT
G1206	Carin, Willy	getrokken materieel	
O&K	Herma, Tiny	Plan D	voormalig meetrijtuig NS Technisch Onderzoek (CTO)
Mosi	29		
Corus		Volker Stevin	
diesellocomotieven		diesellocomotieven	
Cockerill	406	V60	1001, 1002
	410, 411, 458, 461, 462, 471	MaK	208
	474	Henschel	209
O&K	820 – 825	Ravot	1
overige	901 – 909	Mosi	28
	90		
	992, 994 – 996, 998		

BELGIË

Materieeloverzichten NMBS per 1 januari 2005

– directie Treinen

386 Elektrische locomotieven: 1181-1192; 1201-1212; 1301-1360; 1501, 1503, 1504; 1601-1606, 1608; 2001-2019, 2021-2025; 2101-2160; 2204, 2206, 2213, 2214, 2216, 2221, 2223, 2224, 2226, 2229, 2230, 2233, 2236, 2240, 2243, 2247-2249; 2301-2306, 2308-2360, 2362-2383; 2503, 2505-2507, 2510, 2513, 2514; 2551-2558; 2601-2615, 2617-2635; 2701-2760

49 Diesellocomotieven: 5501-5512, 5514, 5515, 5517-5519, 5521, 5523, 5524, 5526, 5528-5533, 5535-5541; 6210*, 6212*, 6216*, 6225, 6227, 6229*, 6231*, 6236*, 6262*, 6263*, 6264*, 6288*, 6306, 6313, 6319*, 6324

301 Dieselrangeerlocomotieven: 7336, 7337, 7338*, 7339, 7340, 7341*, 7343*, 7344-7349, 7350*, 7351*, 7352*, 7353*, 7354*, 7355*, 7356*, 7357, 7358, 7359*, 7360*, 7361-7366, 7367*, 7368*, 7369, 7370*, 7371-7374, 7375*, 7376-7395; 7401-7410; 7701-7855; 8201-8212, 8213*, 8214-8221, 8222*, 8223, 8224, 8226-8228, 8229*, 8231*, 8232-8237, 8238*, 8239-8243, 8244*, 8245, 8246*, 8247*, 8248, 8249*, 8250*, 8251*, 8252, 8253*, 8255-8274

667 Elektrische treinstellen: 153-169, 171, 174-198, 200-210, 212-270; 301-440; 441-490; 501-570; 595-600; 601-655, 657-715, 717-782; 801-844; 901-931, 933-952; 3101-3108; 4301-4307, 4321, 4322

96 Dieseltreinstellen: 4101-4196

- directie Infrastructuur

48 Diesellocomotieven: 6201-6203, 6207, 6213-6215, 6217-6219, 6222-6224, 6228, 6235, 6237, 6238, 6241-6243, 6247, 6249,

6251, 6255, 6257, 6261, 6267, 6274, 6275, 6278, 6282, 6285, 6291, 6292, 6295, 6304, 6305, 6307*, 6309, 6311, 6312, 6316, 6317, 6320, 6323, 6328-6330

8 Dieselrangeerlocomotieven: 9116, 9119, 9122, 9125, 9138, 9140, 9142, 9154

- **directie Materieel ('zwaar materieel')**

24 Dieselrangeerlocomotieven: 8035, 8066-8069; 8441; 9105, 9109, 9111, 9123, 9124, 9128, 9132, 9135, 9136, 9146, 9147, 9149, 9150, 9152, 9153, 9156, 9158, 9159

- **TUC-Rail**

45 Diesellocomotieven: 5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215-5217; 5301-5303, 5305-5309, 5311-5313, 5315, 5316, 5318, 5320; 5401, 5403, 5407; 6204, 6221, 6244, 6246, 6250, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294, 6296, 6297, 6299, 6315, 6331

Opgenomen is al het tractiematerieel dat ter beschikking stond van de NMBS-holding. Het met een * gemarkeerde materieel stond op 1 januari 2005 officieel terzijde in afwachting van een nadere beslissing (in parc). Een aantal van hen was op dat moment in praktijk al werkzaam voor het departement Infrastructuur.

De treinstellen 325 en 326 zijn eigendom van de CFL, de 4321 en 4322 van de DBAG.

Materieeloverzicht DLC

• Voor de volledigheid vermeldden we ook het materieeloverzicht van de tweede Belgische commerciële vervoerder, welke is toegelaten op het Belgische spoorwagennet. DLC beschikte op 1 januari 2005 over 6 diesellocomotieven Class 66: PB 03, PB 12, PB 14, PB18, PB 19 en PB 20, allen in lease van Porterbrook. Op 18 januari werd de ER 7 (geleest van Mitsui Rail Capital Europe) als zevende loc toegevoegd aan het bestand. Binnenkort volgt ook de ER 6.

FRANKRIJK

Materieeloverzicht tractiematerieel SNCF per 1 januari 2005:

- 888 elektrische locomotieven (éénspanning): CC 1107, 1110; CC 6528, 6534, 6536, 6545, 6549-6551, 6553, 6554, 6558, 6559, 6561, 6565, 6569, 6571, 6574, 6575, 6578; BB 7201-7208, 7211-7307, 7309-7440; BB 8120, 8216, 8229; BB 8549, 8552-8554, 8556, 8558, 8562, 8565, 8567-8569, 8576, 8581, 8585, 8587-8599, 8601-8604, 8606-8646; BB 8716, 8733, 8735, 8741, 8743, 8750, 8760, 8771, 8778, 8783, 8786; BB 9201, 9208, 9214, 9217, 9220, 9222, 9231, 9233, 9240, 9242, 9243, 9245-9248, 9251, 9254-9258, 9261, 9263-9266, 9268-9270, 9272-9279, 9282-9284, 9287-9288, 9290, 9292; BB 9301, 9303-9340; BB 9601-9603, 9605-9615, 9617-9623, 9626, 9630, 9631, 9634-9638, 9641; BB 9701-9704; BB 15001-15010, 15012-15014, 15016-15032, 15034-15056, 15058-15065; BB 16002, 16003, 16005-16008, 16011-16013, 16015, 16018-16022, 16024, 16027-16029, 16031-16033, 16036, 16037, 16039, 16041-16044, 16047, 16049-16059, 16061; BB 16101-16115; BB 16503, 16506, 16511-16513, 16515, 16516, 16518, 16521, 16523, 16524, 16530, 16534, 16535, 16537, 16541, 16546, 16547, 16549, 16550, 16552-16556, 16559, 16560, 16565, 16569-16573, 16575, 16580, 16583, 16584, 16588, 16590, 16592, 16594, 16597, 16599, 16601-16603, 16612, 16614-16618, 16620, 16621, 16623, 16628, 16630-16633, 16636, 16637, 16639-16646, 16648-16657, 16659, 16661, 16663-16668, 16671, 16672, 16674, 16676-16680, 16685, 16698-16703, 16705-16722, 16725, 16726, 16729, 16732, 16734-16751, 16753, 16754, 16757-16762, 16764-16775, 16779-16784, 16786, 16788, 16790, 16791, 16794; BB 17001-17105; BB 80001-80005, 80007, 80009-80012; BB 88501, 88504-88509, 88511, 88514, 88515, 88517-88520, 88522, 88523, 88526, 88527, 88529, 88531, 88534
- 914 elektrische locomotieven (meerspanning): BB 20202, 20203, 20206, 20210, 20211; BB 22201-22219, 22221-22278, 22280-22335, 22337-22405; BB 25101, 25103, 25106-25110, 25113-25125; BB 25151-25153, 25155, 25157, 25158, 25160, 25162, 25164, 25165, 25169-25173, 25175-25183, 25185, 24186, 25188-25193; BB 25203, 25204, 25206-25210, 25212-25218, 25220-25224, 25226-25228, 25232-25252, 25254-25257; BB 25507, 25515-25519, 25523, 25524, 25527, 25528, 25533, 25536, 25538, 25541, 25543, 25544, 25546, 25547, 25549, 25550, 25552-25555, 25565, 25570-25572, 25574-25576, 25581-25585, 25587, 25588, 25590-25592, 25594-25671, 25673-25686, 25688-25694; BB 26001-26083, 26085-26234; BB 27001-27012, 27014-27138; BB 36001-36030, 36051-36060; BB 36242-36247, 36249, 36250; BB 36331-36341, 36348; BB 37001-37029; CC 92006, 92010, 92014, 92018, 92023, 92028, 92033, 92038, 92043
- 1529 diesellocomotieven: BB 61001-61023; BB 62403, 62405-62407, 62409, 62412-62414, 62418, 62424, 62429, 62430, 62432, 62439, 62440, 62443, 62444, 62449, 62450, 62454, 62456, 62462, 62466, 62467, 62470, 62477, 62491, 62501, 62502, 62504, 62506, 62508, 62510, 63513, 62518, 62526; BB 63007, 63056, 63060, 63061, 63074, 63078, 63088, 63095, 63096, 63098, 63099, 63127, 63131, 63134, 63136, 63138, 63147, 63160-63162, 63165, 63177, 63180, 63181, 63189, 63192, 63196, 63200, 63225-63227, 63240, 63248; BB 63401-63411, 63413-63416, 63418, 63420, 63423, 63501-63506, 63508-63512, 63517-63519, 63521-63530, 63532, 63536-63539, 63542, 63544, 63546, 63548, 63550, 63552-63555, 63557, 63558, 63560-63569, 63571-63601, 63603-63610, 63613, 63616, 63617, 63619-63621, 63623, 63624, 63626-62634, 63636, 63639-62642, 63645-63648, 63650-63652, 63654-63656, 63658-63661, 63663, 63665-63680, 63683, 63684, 63686-63688, 63691-63699, 63701, 63702, 63706-63711, 63713, 63717-63721, 63723-63742, 63744-63746, 63748-63752, 63754-63763, 63765-63768, 63770-63774, 63776-63777, 63779-63781, 63783-63790, 63792, 63794, 63796-63806, 63808-63810, 63812, 63813, 63815-63826, 63828-63841, 63843-63851, 63853-63857, 63859-63884, 63890, 63893-63902, 63905-63907, 63912-63915, 63917, 63919, 63921-63936, 63938-63942, 63944, 63947, 63948, 63950-63958, 63960-63962, 63964-63973, 63975, 63977-63979, 63981-63998, 64000-64025, 64029-64052, 64054-64064, 64066-64077, 64079, 64080; BB 64701-64723; TBB 63801-63819; CC 65501-65503, 65505, 65508, 65516, 65517, 65519, 65521, 65524, 65527, 65529-65531, 65534; BB 66001-66004, 66013, 66014, 66016, 66018-66029, 66031-66033, 66036-66038, 66041-66044, 66046, 66047, 66049-66063, 66065-66067, 66073, 66075, 66077-66079, 66082-66086, 66090-66092, 66094, 66095, 66099, 66103, 66105, 66107, 66109-66111, 66113-66118, 66121, 66122, 66124-66131, 66140, 66142, 66145, 66150, 66151, 66153, 66156, 66157, 66160-66165, 66167-66171, 66175, 66183-66185, 66187-66209, 66211-66246, 66248-66318; BB 66401-66417, 66419-66440, 66442-66459, 66462, 66464-66465, 66467-66471, 66473-66476, 66478-66482, 66484-66504; BB 66701-66734; BB 67009,

- 67013, 67014, 67017, 67060, 67068; BB 67201-67274; BB 67301-67324, 67326-67339, 67341-67365, 67367-67390; BB 67401-67427, 67429-67451, 67453-67486, 67488-67629, 67631, 67632; A1A A1A 68010, 68037, 68038, 68042, 68061, 68079, 68081; A1A A1A 68504, 68506, 68507, 68512, 68520-68524, 68527, 68530, 68531, 68533, 68535-68540; BB 69410, 69418, 69441, 69461, 69466, 69477, 69483, 69505, 69506; CC 72002-72006, 72008-72010, 72013-72020, 72022-72029, 72031-72036, 72042, 72044, 72049, 72050, 72052-72055, 72059, 72061, 72062, 72064, 72065, 72067, 72069-72071, 72073, 72074, 72081, 72083-72085, 72087, 72088, 72091; CC 72121, 72130, 72137-72141, 72143, 72145, 72147, 72148, 72151, 72156-72158, 72160, 72163, 72166, 72168, 72172, 72175-72179, 72180, 72182, 72186, 72189, 72190
- 1197 rangeerlocomotieven: Y 7001; Y 7101-7117, 7119-7127, 7129-7191, 7193-7310; 7402-7404, 7406, 7408-7413, 7415-7432, 7434-7436, 7438, 7441-7445, 7447, 7449, 7451-7455, 7457-7476, 7478-7483, 7485-7490, 7492-7504, 7506-7518, 7520-7524, 7526-7550, 7552-7571, 7573-7595, 7597-7607, 7609-7616, 7618-7794, 7796-7888; Y 8001-8375; Y 8401-8550
- 1072 elektrische treinstellen: Z 5302-5324, 5326-5335, 5337-5372, 5377-5381, 5383, 5384, 5388, 5390, 5391, 5393-5395, 5397, 5398, 5401, 5409, 5413, 5421-5423, 5425, 5426, 5435; Z 5601/5602-5703/5704; Z 6112, 6121-6123, 6125-6127, 6129-6137, 6139-6167, 6170-6178, 6180-6184; Z 6301, 6303, 6305-6307, 6309, 6310, 6313, 6315, 6316, 6319-6321, 6324, 6326, 6330-6335; Z 6401/6402-6549/6550; Z 7103-7106, 7109, 7111, 7112, 7116, 7118-7121, 7123, 7127, 7130, 7132, 7133, 7150; Z 7301-7350, 7353-7373; 97381-97384; Z 7501-7515; Z 8103/8104, 8121/8122, 8125/8126, 8127/8128, 8131/8132-8135/8136, 8139/8140-8143/8144, 8147/8148-8151/8152, 8155/8156-8159/8160; 8163/8164-8167/8168, 8171/8172-8175/8176, 8179/8180-8185/8186, 8189/8190, 8191/8192, 8197/9198, 8199/8200, 8205/8306, 8207/8208, 8213/8214, 8215/8216, 8221/8222, 8223/8224, 8229/8230, 8231/8232, 8237/8238, 8239/8240, 8243/8244-8263/8264; Z8801/8802-8915/8916; Z 9201-9518, 99581, 99582; Z 9601-9636; Z 11501-11522; Z 20501/20502-20887/20888; Z 20901/20902-20101/21008; Z 21503/21504-21613/21614; Z 22501/22502-22605/22606; Z 23501-23580; Z 24501/24502-24547/24548; Z 26501/26502-26517/26518; Z 92051/92052-92061/92062
- 15 hybride treinstellen: B 81501/81502-81514/81516, 81529/81530
- 976 dieseltreinstellen: X 2101-2132, 2134-2148, 2150, 92101-92104; X 2202-2213, 2215-2257, 92201-92203; X 2722, 2723, 2728, 2731, 2733, 2737, 2745; X 2802, 2804, 2807, 2810, 2812, 2816, 2817, 2819, 2823, 2825, 2827, 2830, 2836, 2837, 2843, 2844, 2852, 2853, 2856, 2863, 2866, 2869, 2872, 2877-2879, 2883, 2885, 2889, 2890, 2893, 2895, 2896, 2900, 2902, 2903, 2905, 2907, 2908, 2910, 2913, 2914, 2917; X 4304, 4310, 4313, 4323, 4325, 4326, 4328-4331, 4334, 4336, 4337, 4340, 4342, 4346, 4349, 4350, 4356-4361, 4363, 4364, 4366, 4368-4370, 4372, 4373, 4276-4378, 4381, 4384, 4386-4389, 4391-4397, 4400-4404, 4406-4418, 4420, 4421, 4424, 4426-4428, 4430-4451; X 4501, 4503, 4504, 4506, 4510, 4512, 4514, 4515, 4517, 4524, 4525, 4527, 4528, 4533, 4534, 4539, 4542, 4544-4547, 4549-4552, 4554, 4556, 4557, 4559-4561, 4563-4569, 4571-4574, 4576, 4578-4580, 4584, 4587, 4589, 4590, 4592-4595, 4597, 4599-4603, 4605-4607, 4611, 4615-4624, 4626; X 4630-4655, 4657-4667, 4669-4673, 4675-4680, 4682, 4683, 4685-4687, 4689-4692, 4694-4696, 4698-4733, 4735-4744; X 4750-4788, 4790-4803; X 4901/4902-4925/4926; X 72501/72502-72733/72734; X 73501-73812; X 73901-73919; X 76501/502-X765545/76546, X76553/76554, X76555/76566
- 397½ TGV-stellen (treinstelnummers genoemd): 01-37, 39-69, 71-87, 89-98, 100-102, 110-118; 201-271; 301-405; 501, 503-550; 3201/3202-3231/3232; 4341-4346; 4501-4530; 4531-4540 plus 5 post-TGV'-motorrijtuigen: 923001-923007