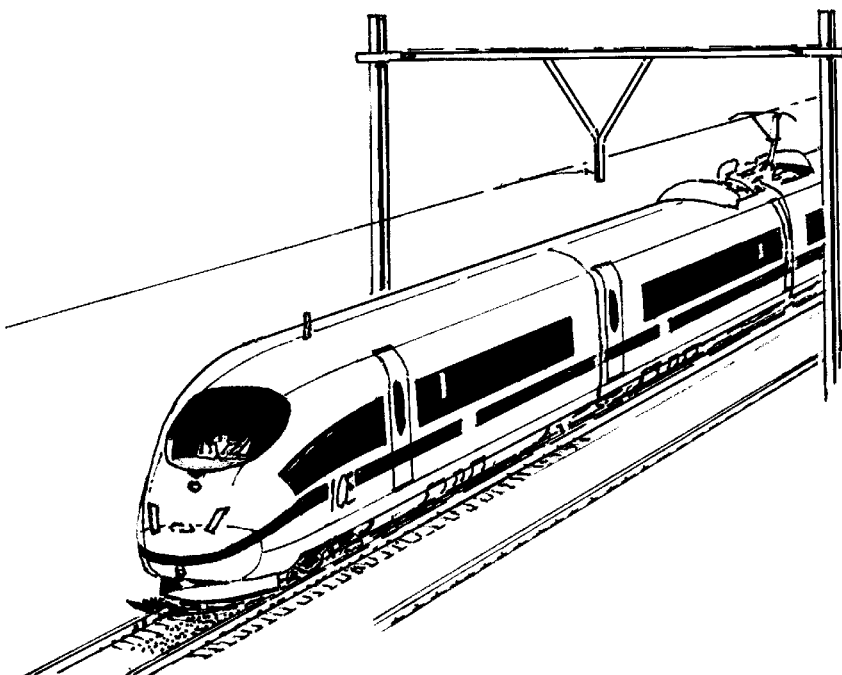
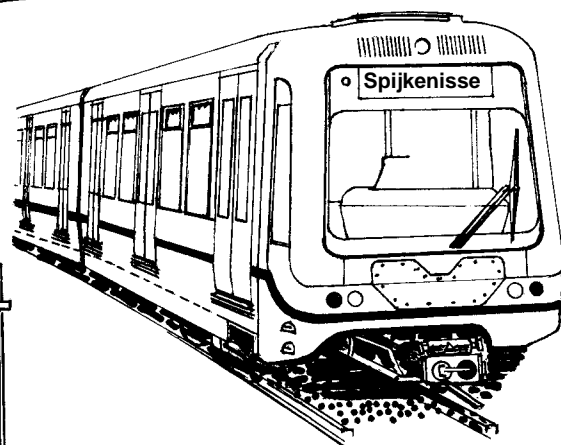
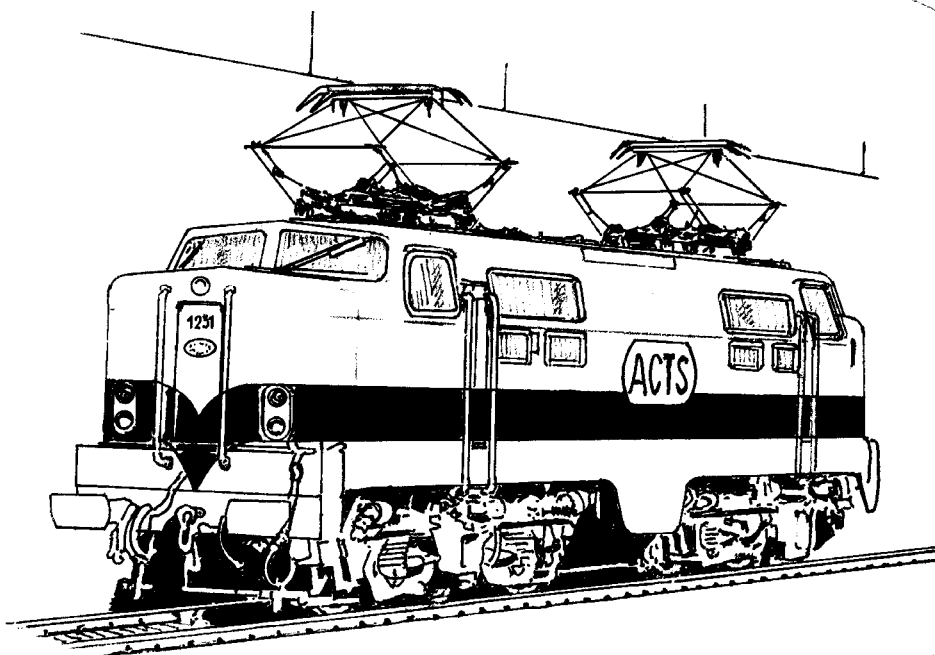
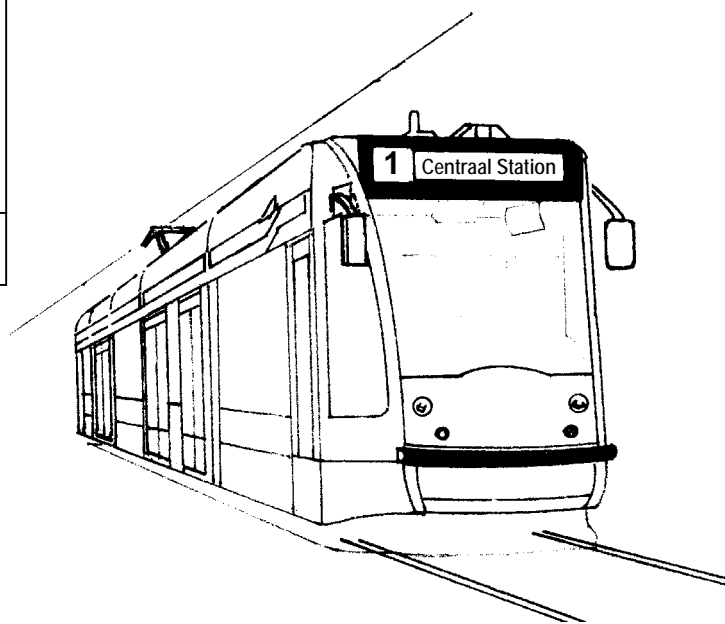


Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

48<sup>e</sup> Jaargang, nr. 556 - april 2005



# Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48<sup>e</sup> JAARGANG, NUMMER 4 (556)  
APRIL 2005

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE  
Caan van Necklaan 246  
2281 BS RIJSWIJK

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

---

## REDACTEUREN:

### Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

### Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

### Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

### Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

### Sicco Dierdorp

Spoornieuws België, Frankrijk

### Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

### Karel Bocht, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

### Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

### Hans Verkerk

Redactie-secretaris

---

## STAFMEDEWERKERS:

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

## PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

---

# Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

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

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte  
vorm verspreid

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

ISSN:1570-534X

## Vrijwillige bijdrage

De doelstelling van de redactie is "Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS" geheel gratis beschikbaar te stellen als downloadbestand via de website. Dat blijft zo! Toch blijkt de exploitatie van onze website en de emailservice meer kosten met zich mee te brengen dan verwacht. Diensten als de emailservice moeten worden betaald zodra deze boven een aantal adressen komt, als ook het beheer van de site zodra het aantal hits boven een grens komt. Hiermee was tot op heden niet echt rekening gehouden. De kosten zijn weliswaar niet dramatisch hoog en worden thans betaald uit eigen middelen van enkele redactiemedewerkers. Het positieve ervan is dat blijkt dat onze site goed wordt bekeken. Verder willen we ernaar streven meer en langer de oude edities beschikbaar te houden op de site, wat wel meer kosten met zich brengt. Omdat we regelmatig berichten ontvangen van trouwe lezers die een vrijwillige financiële bijdrage willen leveren, willen we daar dan ook graag op ingaan. Anders gezegd: met wat extra financiële armslag kunnen wij de oude edities langer op de site laten staan en kunnen wij meer pageviews verwerken.

Vrijwillige bijdragen zijn daarom welkom op postbanknummer (giro) 1647821 ten name van "Penningmeester STERN" te Rijswijk.

## Berichten uit België

*Opgetekend door één van onze Belgische lezers*

Het is inmiddels duidelijk dat de overhaaste openstelling van Antwerpen-Centraal op 14 december 2003 op een mislukking is uitgelopen. Op die datum zijn de eerste zes sporen van het vernieuwde station in gebruik genomen en is meteen vrijwel de volledige treindienst weer via dat station gelegd. Alleen internationale en piekurtreinen worden nog afgeleid naar Berchem. Zoals bekend waren er in het verleden in Antwerpen-Centraal tien sporen beschikbaar, en ook nodig. Het verkeer over zes sporen gaan afwickelen was dus vragen om problemen, en die zijn er ook gekomen. Zeker in het begin, maar nu nog steeds, rijden er veel te veel treinen vertraagd het station in en uit, en daar speelt de slechts tweesporige verbinding naar Berchem ook een rol in. Om erger chaos te voorkomen is NMBS genoodzaakt geweest om vele vitale aansluitingen te schrappen, waardoor overstappende reizigers te maken krijgen met extra wachttijden van tien minuten tot zelfs een uur. Zelf weigert NMBS deze wantoestand als ernstig te erkennen en zal ze alles bij het oude laten tot eind 2006 de dienstregeling volledig vernieuwd moet worden, als de ondertunneling en de overige tien sporen in gebruik komen. Dat ze daardoor drie jaar lang vele reizigers in de kou heeft gezet lijkt ze niet te interesseren.

Los van dit hele verhaal staat dat er onlangs bouwfouten aan het licht gekomen zijn aan de vier in 2003 voltooide perrons. Als gevolg hiervan moet het volledige plaveisel vervangen worden. NMBS denkt de treindienst nu voorlopig over vijf-en-een-half spoor af te wikkelen, en ziet dus kennelijk geen aanleiding tot aanpassingen.

Zowiezo laat de zakelijke ingesteldheid van NMBS te wensen over en profileert ze zich als een archaïsche ambtelijke regie die absoluut geen kaas gegeten heeft van het op een hedendaagse manier het hoofd bieden aan de concurrentie om de altijd kritische automobilist. Een paar voorbeelden:

- De holdingstructuur van 1 januari 2005 is oude wijn in nieuwe zakken. In plaats van het aantrekken van directeuren met zakelijke managementervaring, wat die andere staatsbedrijven Belgacom en De Post gered heeft, staat aan het hoofd van de divisies (excusez le mot) dezelfde ambtelijke inteelt die al jaren de dienst uitmaakt bij NMBS.

- In de dienstregeling slaagt men er nog steeds in om op viersporige trajecten snel-, stop- en goederentreinen door elkaar te laten rijden, die mekaar dus dag-in-dag-uit behoorlijk in de weg zitten.

- Bij verstoringen in de treindienst wordt er onvoldoende handelend opgetreden, waardoor vertragingen van luttele minuten al gauw oplopen tot een half uur, omdat bijvoorbeeld sneltreinen geen of pas veel te laat gelegenheid krijgen om vertraagde stoptreinen te passeren.

Geen echt positief verhaal, maar het is momenteel niet anders.

## Railmusea in Nederland 2005

De bekende brochure met alle info over de Nederlandse railmusea is weer uit. Ook deze brochure is te vinden op internet: [www.railmusea.nl](http://www.railmusea.nl)

# AMSTERDAM

## GVB-Jaarverslag 2004

Op 11 maart 2005 presenteerde het GVB haar jaarverslag over 2004. Mooie cijfers waarin kon worden vermeld dat het bedrijf een winst had gemaakt van € 7,2 miljoen (in 2003 was de winst € 8,6 miljoen en in 2002 werd een verlies geleden van € 3,3 miljoen). Afgelopen jaar werd een bezuiniging bereikt van € 12,3 miljoen.

Het GVB zegt blij te zijn met de winst, dit ondanks de tegenvallende opbrengsten uit de kaartverkoop en de teruglopende overheidsbijdragen.

Het aantal reizigers nam afgelopen jaar licht af. Het GVB denkt dat dit komt door de mooie zomer, de slechtere economie en het daardoor afgenomen woon-werkverkeer. Vier jaar geleden spraken de gemeente, de directie en de ondernemingsraad van het GVB af dat het bedrijf in vier jaar tijd € 32 miljoen zou bezuinigen. Die vermindering van de kosten werd voor het grootste deel bereikt, onder meer door een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen. Het GVB ging van 4497 medewerkers in 2002 naar 4225 mensen in 2004. Ook werd er efficiënter gewerkt en daalt het ziektecijfers nog steeds. De bezuinigingen zijn nodig om in de nieuwe openbaar vervoermarkt, met inschrijvingen waar ook andere bedrijven aan mee kunnen doen concurrerend te zijn.

De bussen vertrokken op tijd, maar de trams vertrokken vaker te laat dan volgens de met de overheid afgesproken normen mag. Ook vielen er vaker trams uit dan toegestaan.

Het aantal incidenten in bus, tram en metro nam met 12,8 % af (van 5277 naar 4602). De kaartcontroles namen verder toe met 59 % (13,7 miljoen passagiers werden gecontroleerd), maar dat leidde niet tot meer conflicten met passagiers. Dat was is net verleden wel gebruikelijk. Het aantal betalingsconflicten daalde juist 15,5 %.

Eind vorig jaar werden veel metrostellen beklad met graffiti. Het GVB heeft goede hoop dat de uitbreiding van het aantal camera's in de metro van 250 naar 700 het probleem zal verhelpen.

De Combino's waren het afgelopen jaar een zorgenkindje voor het GVB. Aan de voertuigen mankeert van alles. Komend jaar gaan de trams terug naar Duitsland, waar ze door de fabrikant Siemens zullen worden opgeknapt.

Het gaat het GVB financieel en administratief steeds beter en het bedrijf begint zowaar voor de buitenwereld een gezond imago te krijgen. Voor de gebruiker van het openbaar vervoer, die dagelijks wordt geconfronteerd met de slogan "het GVB gaat voorruit" valt er helaas van die verbetering nog niet veel te merken. Op de dag dat GVB-directeur Gertjan Kroon zijn blijde boodschap verkondigde vielen er bij de tram maar liefst 35 diensten voor enige tijd uit en was er bij de metro zoals gebruikelijk een onregelmatige dienstuitvoering. Juist op het meest belangrijke gebied waarop het bedrijf bezig is, het vervoeren van reizigers, valt nog veel af te dingen op de "gezondheid van het GVB".

## Meer tijd aanbesteding railvervoer

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht krijgen meer tijd voor de aanbesteding van het railvervoer in hun stad. In 2017 moet het tram- en metrovervoer naar de hoogste bidder zijn gegaan. Voor het busvervoer is dat 2009. Voorwaarde is wel dat de gemeentelijke vervoerbedrijven genoeg stappen nemen om zakelijker en klantgerichter te werken.

In 2009 vindt een evaluatie plaats. Als blijkt dat dan onvoldoende is bereikt, moeten de steden het railvervoer in 2012 aanbesteden. Het uitstel is nodig omdat de relatie tussen gemeenten en tram- of metrobedrijven ingewikkeld is.

## Opheffing van tram- en buslijnen ?

In o.a. de Telegraaf en Het Parool van 31 maart 2005 verscheen een artikel waarin werd aangekondigd dat op korte termijn in Amsterdam circa dertien tram- en buslijnen zouden worden opgeheven. Dit naar aanleiding van het ontwerp Programma van eisen (PvE), waar het openbaar vervoer de komende zes jaar aan moet voldoen, dat het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) ter inspraak heeft aangeboden.

Wat betreft het opheffen van lijnen is het volgende van belang: Het PvE maakt een verdeling tussen ontsluitende en verbindende lijnen; anders gezegd: hele grote drukke lijnen en kleinere lijnen. Interpretatie van het concept PvE kan het laten vervallen van een aantal bus- en tramlijnen betekenen. Het uitgangspunt van het PvE is echter, dat waar kleinere lijnen komen te vervallen, drukke lijnen worden versterkt met als gevolg dat de totale hoeveelheid dienstregelingen gelijk blijft. Er kan hooguit sprake zijn van een verschuiving van vervoer. Het GVB is in onderhandeling met het ROA. Beide partijen bekijken en overleggen de consequenties van het PvE. De uitspraken, die in de kranten zijn gedaan zijn in dit stadium voorbarig en onzorgvuldig opgesteld en schetsen een onjuiste weergave van de werkelijkheid, aldus de directie van het GVB.

## Duivesteijn waarschuwt Amsterdam

PvdA-Kamerlid Adri Duivesteijn vindt dat Amsterdam een te rooskleurig beeld schetst van de kosten van de N/Z-lijn. Duivesteijn waarschuwt Amsterdam de zaken niet positiever voor te stellen dan ze zijn, zoals bij de Betuwelijn en de Hogesnelheidslijn ook gebeurde. Met name de conflicten met aannemers bij de Vijzelgracht en het CS vindt Duivesteijn zorgelijk en duidt erop dat de gemeente de regie niet in handen heeft. Duivesteijn roept de gemeente op om de onderste steen boven water te krijgen. recent werd duidelijk dat de lijn 65 miljoen duurder wordt. Door meevallers bleef de balans echter gelijk.

## Zwartrijden populair in Amsterdam

De Amsterdamse metro en tram hebben van al het openbaar vervoer in Nederland het meest last van zwartrijders. Dat blijkt uit een vorig jaar uitgevoerd onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een op de vijf metropassagiers en een op de tien tramreizigers in Amsterdam reizen zonder een geldig reisbewijs op zak. Het ministerie heeft voor het eerst op uniforme wijze het percentage zwartrijders in bus, tram en metro in alle delen van het land laten meten. Door het onderzoek kan straks worden nagegaan of nieuwe maatregelen, zoals de ov-chipkaart, werken.

## Aanpak van overlast metrostations

Gemeente, politie, justitie en de openbaarvervoerbedrijven in Amsterdam maken korte metten met de overlast op de metrostations en het Amstelstation. Per 1 april letten extra surveillanten en agenten scherp op drugsgebruik, zakkenrollers, dieven en zaken zoals het wegwerpen van afval, bedelaars, zwartrijden en alcoholgebruik. Op de haltes Nieuwmarkt, Waterlooplein, Weesperplein en Wibautstraat komen de hele dag ingangsccontroleurs. Alle betrokken partijen hebben dinsdag 22/3 een 'veiligheidsarrangement' ondertekend, dat in 2003 al voor het gebied rond CS in het leven is geroepen.

## Bouw N/Z-lijn bij CS hervat

De bouw aan de Noord/Zuidlijn onder het Centraal Station is maandag 4 april jl. hervat. Wethouder Van der Horst is dat met de aannemer overeengekomen. De bouw lag stil omdat aannemer en gemeente van inzicht verschilden over de bouwwijze van het ondergrondse metrostation. Het conflict heeft tot drie maanden vertraging in het project geleid.

**Materieel tram**

Blokkendozen:

De 798 waarvan de achterzijde schade opliep door een aanrijding, werd in de Lekstraat hersteld en verscheen inmiddels weer in dienst.

Lagevloertrams:

De 841 kwam na herstel van de schade en de Midlifebeurt op 23 februari weer in dienst. De 823 kwam na de midlifebeurt op 17 maart weer in dienst

Als volgende wagen ging de 903 in grote revisie.

Combino's:

Op 27 februari verhuisde de 2201 tijdelijk van de remise Havenstraat naar de Lekstraat. Deze wagen wordt van hier uit samen met een éénrichting Combino gebruikt voor proefritten op de IJ-tramlijn.

De 2091, de eerste wagen die door Siemens geheel is aangepast, is inmiddels teruggekeerd en zit vol met meetsonoren en gewichten (zandzakken). De wagen gaat als meettram door Amsterdam rijden. Dan gaat de 2091 terug naar de fabriek om verder afgebouwd te worden (zoals interieur). Vervolgens komt de wagen definitief terug naar Amsterdam en is dan gelijk de eerste verbouwde Combino.

De 2148 en 2149 staan in Krefeld nog zonder trucks en de 2150 en 2151 zijn bij Siemens alleen nog in ruwbouw aanwezig.

Van geluidsdempers op de wielen zijn inmiddels voorzien: 2001-2003, 2009, 2011, 2015, 2022, 2031, 2088, 2090, 2095.

De 2048 kwam na herstel van de aanrijdingsschade weer in dienst.

De Combino's die naar IJburg gaan rijden zullen voornamelijk niet worden ingericht voor het vervoer van méér dan de afgesproken twee fietsen.

Metro/sneltram:

De meeste metrostellen, BN-wagens en CAF-wagens zijn inmiddels aan de buitenzijde weer schoongemaakt en rijden weer graffiti-vrij rond. Minder goed is het gesteld met het interieur van het materieel dat nog altijd is besmeurd met viltstiftuitingen.

Museummaterieel

Donderdag 17 maart 2005 is de deurwaarder begonnen met de ontruiming van garage/remise Oost. Als eerste waren de trams aan de beurt. Zij werden stuk voor stuk opgeladen op een tramtrailer en afgevoerd naar een hal in Amsterdam-Noord zonder railaansluiting. Op 7 april is begonnen met de ontruiming van Remise Tollensstraat. Naar de T.T. Melissa-weg afgevoerd zijn: HTM 1227 (pcc), GTA Sv1 (sneeuwveger), GVB 999 (badbuij) en GVB 780 (kantoorbuijwagen). Op Vr. 8 april werden GTA 236+748 afgevoerd. De resterende geleides vertrokken na het weekend. Volgende maand meer details over de verhuizing

# D E N H A A G

**Tramlijn 19 wordt snelle tramlijn**

Tramlijn 19 zal een stuk sneller gaan rijden dan de trams die door de stad rijden. De huidige stadstrams rijden gemiddeld zo'n 20 km per uur terwijl lijn 19 rond de 27 km per uur gaat rijden. Dat betekent dat de reistijd van tram 19 totaal 37 minuten wordt. Bijna de gehele route van lijn 19 ligt op vrije baan en net als bij de lijnen 15 en lijn 17 is de afstand tussen de haltes vrij groot. Ook de exploitatiekosten zullen meevallen omdat er geen nieuwe trams aangeschaft hoeven te worden. Door de instroom van de nieuwe RandstadRail voertuigen kunnen de trams van voornamelijk lijn 3 worden gebruikt voor lijn 19. Omdat het er lange tijd naar uitzag dat lijn 19 niet zou komen speelde de HTM met de gedachte om de oudste GTL's af te voeren. Deze trams zijn nu ook van

nieuwe deuren voorzien en kunnen nog wat jaartjes mee. Overigens heeft iedereen het over lijn 19, maar de kans is zeer groot dat dit nummer nooit gebruikt zal worden en deze lijn het nummer 8 toegewezen krijgt.

**Lijnwijzigingen in de toekomst**

Het is zeer aannemelijk dat het lijnennet in en rond Den Haag in de toekomst voor een deel vernummerd zal worden. Wij presenteren alvast een lijstje met de lijnvoering zoals dit nu in het geruchtcircuit circuleert. Wij dagen u uit om dit over 5 jaar eens terug te lezen en te kijken of wij een goede toekomstvisie hadden.

1	Scheveningen Noorderstrand	Delft Tanthof
2	Kraayenstein	Leidschendam Noord
3	Loosduinen	Zoetermeer (krakeling)
4	De Uithof	Zoetermeer Oosterheem
5	Nootdorp	Esselanden
6	Leyenburg	Leidsenhage
7	Wateringse Veld	Statenkwartier
8	Delft TU	Leidsenhage
9	Scheveningen Noorderstrand	Vrederust
10	Statenkwartier	Voorburg
11	Scheveningen Haven	Binckhorst
12	Duindorp	Station HS

**Tramlijn 6 tijdelijk ingekort**

Zoals wij de vorige keer berichtten is tramlijn 6 vanaf 14 maart ingekort tot het Castricumplein. Daarmee werd de keerkus na lange tijd weer in gebruik genomen door lijn 6. Vanaf het Castricumplein tot de Uithof rijden pendelbussen uit diverse series. Zo zijn doordeweeks groene bussen uit de serie 781-785 waarneembaar. Ook 786 is vaak te zien, dit is een witte bus. De uit Dordrecht afkomstige bussen hebben geen mobilfoon, maar de bestuurders moeten bellen met een mobiele telefoon als er wat aan de hand is.

De bussen 'filmen' Tramdienst lijn 6. Deze tekst is door middel van een sticker op de lijn- en richtingfilmkast aangebracht en op de zijkant van de bus. Voor deze bussen zal het de laatste klus zijn in Nederland. Na afloop van de werkzaamheden vertrekken de bussen waarschijnlijk naar Hongarije.

Meteen na het buitendienststellen van het traject Castricumplein - De Uithof werd begonnen met het verwijderen van de sporen op de Meppelweg. In de eerste week werden diverse malen transporten gesignaleerd van complete stukken oude rails op de rijksweg A4. Waar de transporten heen gingen is ons niet bekend.

Ter hoogte van de Beresteinlaan werd het asfalt verwijderd en inmiddels zijn daar nieuwe sporen gelegd voor RandstadRail. Op de Meppelweg zelf zijn de nieuwe sporen gelegd ter hoogte van de remise Zichtenburg. Hier lagen in de middenberm over vrijwel de gehele lengte drie sporen, maar omdat de sporen wat verder uit elkaar moeten liggen zijn er nu twee sporen gelegd. Aan de achterkant van remise Zichtenburg ligt inmiddels een ingewikkelde sporenstructuur. Inrukkende trams vanaf De Uithof steken in de toekomst nu hier de weg over om vervolgens naast het slootje op de Meppelweg te komen. Ook inrukkende trams van lijn 2 komen via de Nikkelwerf hier terecht. Het inrukken zal door deze constructie ordelijker verlopen.

Het achteruit driehoeken op de Nikkelwerf is inmiddels ook achter de rug. Inrukkers van de lijnen 2, 6 en 10 kunnen nu doorrijden en via de hierboven geschetste situatie de remise bereiken. Uitrukkende trams rijden nu via de achterzijde een rondje rond het complex. Binnenkort gaat het sporencom-

plex aan de voorzijde buiten dienst en dat gaat er weer enige tijd voor zorgen dat de trams vanaf het slootje aan de Meppelweg achteruit de remise moeten inrijden.

### **Gratis vervoer op 30 april**

Op zaterdag 30 april viert Koningin Beatrix haar 25 jarig jubileum. In Den Haag wordt er dit keer een bijzonder feestelijke dag van gemaakt. Om de feestvreugde te vergroten en deze jubileumviering extra luister bij te zetten, kunnen alle reizigers de hele dag gratis gebruik maken van alle bussen en trams van HTM. Binnenkort staan op de HTM-website de omleidingen die op Koningsdinsdag en -dag gelden. Deze zijn nu al te vinden in het blad 'Nieuws Onderweg' dat in alle bussen en trams van HTM ligt.

### **Ontsporingen**

De HTM kreeg de afgelopen periode te maken met een aantal ontsporingen. Op 17 maart ontspoorde op het remiseterrein van Zichtenburg de 3099 en een dag later de 3075 zelfs twee keer. Later die middag was de 3088 aan de beurt. Weer een dag later op 19 maart ontspoorde op de Kalvermarkt de 3115 van lijn 15. Met het achterste draaistel reed de tram over het halteplein. Op 23 maart botste op de Bosbrug de 3039 tegen de passerende 3147, rijdend richting Tournooiveld. Door de aanrijding ontspoorde de 3147. De 3147 werd overgebracht naar de Centrale Werkplaats. De 3039 werd overgebracht naar Scheveningen en een dag later ging deze ook naar de werkplaats. Aan de voorzijde was deze tram ernstig beschadigd. Na herstel kreeg deze tram meteen zijn zwenk/zwaai-deuren. De allerlaatste GTL die nieuwe deuren kreeg in de Centrale werkplaats was de 3035. De laatste ontsporing was een bijzonder geval. Op het viaduct achter CS-hoog ontspoorde op dinsdagavond 5 april een zuigauto van de HTM.

### **Normen en waarden**

Het aantal klachten over vervelende schooljeugd in de tram is drastisch gedaald. Waren er in 2002 nog 360 klachten, in 2004 waren het er nog maar 37. Dit is een daling van 90%. Deze daling is mede te danken aan het project "Trek die lijn". In dit project werken de HTM en de scholen samen om de veiligheid in de tram te verbeteren. Het is destijds allemaal begonnen in de lijnen 8 en 9, voornamelijk op het traject over de Melis Stokelaan. Het was zelfs zo erg dat destijds een aantal bestuurders niet meer wilde rijden op deze tramlijnen. Het project houdt in dat de HTM langs gaat bij de scholieren. Daar worden rollenspellen opgevoerd waarbij de rollen worden omgedraaid. De leerlingen spelen controleurs en de HTM-medewerkers de vervelende reizigers. Deze aanpak blijkt zo succesvol dat ook andere steden belangstelling hebben getoond.

### **Museumseizoen weer geopend**

Op zondag 3 april opende het Haags Openbaar Vervoer Museum weer zijn deuren. Nieuw is de installatie van een tweede webcam die een wat beter overzicht biedt van het museumterrein. Tot en met eind oktober kunt u weer genieten van het museummaterieel. Op de eerste dag werden voor de korte ritten de 215 en 1210 ingezet. Voor de derde rit reed de combinatie 215 + 780. Deze rit ging via het Leeghwaterplein naar Delft Tanthof. Op de terugweg kwam het stel nog even gestremd te staan voorbij de Reineveldbrug. Op de brug vonkte de bovenleiding nogal hevig bij het passeren. Gelukkig liep de 215 geen schade op. Voor alle zekerheid werd wel het tramverkeer voor ongeveer 15 minuten stilgelegd. Er werd door de verkeersleiding een snelheidsbeperking opgelegd en daarna kon het stel weer verder. Voor actuele info over de ritten en de webcams verwijzen wij u graag naar [www.hovm.nl](http://www.hovm.nl).

### **Nieuws over de TW6000-voertuigen**

Op 15 maart is de zwaar beschadigde 6055 vertrokken naar Hannover. Hoewel de tram in eerste instantie zou worden opgeladen op het De Savornin Lohmanplein bleek dat op het laatste moment gewijzigd te zijn. Omdat op de Laan van Meerdervoort omvangrijke werkzaamheden plaats vinden in verband met de komst van RandstadRail was het niet helemaal zeker of dit iets bredere tramstel langs de haltes gesleept kon worden. Na overleg met de HTM besloot vervoerder van der Vliet de tram voor de remise op te laden. Voordat de truck op de juiste plaats stond moest er heel wat gerangeerd worden. Bovendien moest de lange truck een grote omweg maken via de Segbroeklaan en de Goudenregenstraat omdat de Laan van Meerdervoort op veel plaatsen versmald is. De 6055 werd door de Unimog naar buiten gesleept en even later stond de tram op de truck. De 6055 zag er zeer gehavend uit. De achterraut ontbrak en overal waren er onderdelen verwijderd om de andere TW6000-en rijvaardig te houden. Omdat zware transporten op bepaalde tijdstippen niet mogen rijden kon de 6055 niet eerder dan woensdagmorgen worden afgeladen in Hannover (Glocksee). De schade werd meteen afgeplakt en daarna werd de tram afgesteld op het buitenterrein. Het is nog maar de vraag of de 6055 ooit weer rijvaardig wordt. De schade is veel groter dan gedacht en veel onderdelen zijn niet meer bruikbaar.

Op 12 april is de 6021 als tweede tram op transport gegaan naar Hannover. De 6021 stond al sinds vorig jaar werkeloos in Leidschendam. Voor de tramdienst in Houten is deze TW6000 niet meer nodig omdat men het daar met de 6016 tot 2009 wil uitzingen. In onze volgende editie hopen wij een uitgebreid verslag te schrijven. De 6021 is eind maart ontstaan van de downchopper. Deze downchopper wordt mogelijk gebruikt door de RET om proeven te doen op de Hofpleinlijn met een metrovoertuig

Inmiddels gaat het iets minder met de inzet van de TW6000-en op lijn 11. Bijna dagelijks rijden de 6037, 6053 en 6099 in de lijndienst. De andere wagens staan met defecten aan de kant, meestal te wijten aan versleten wielbanden. De 6058 zou aanvankelijk weer in de dienst terug keren, maar door een klein probleem met een koppeling is dat even uitgesteld. Het is overigens nog maar de vraag of de trams na de zomerdienst niet meer zullen rijden. Op sommige momenten is er op weekdagen af en toe een tekort aan trams. Misschien is het verstandig dat de HTM een paar wagens achter de hand houdt.

### **Korte nieuwtjes**

\* Vorige maand berichtten wij dat de Paagman tram op 14 maart werd onthuld. Een oplettende lezer attendeerde ons dat 7 maart de juiste datum is.

\* De 50 RandstadRail voertuigen worden genummerd van 4101 tot en met 4150.

\* Op 19 maart werd de jaarlijkse CPC-loop weer gehouden. De gebruikelijke omleidingen waren van kracht.

\* Op 26 maart reden vanwege een Hindoestaans feest enige tijd tramlijn 6 en buslijn 25 om via de Loosduinseweg.

\* Op de befaamde zevensprong zijn begin maart de voorbereidende werkzaamheden gestart voor de aanleg van de sporen op de Apeldoornselaan

\* Tram 2 heeft in de spitsuren soms een frequentie van 4 minuten. Dit komt doordat de bijna alle Connexion lijnen niet verder rijden de Leyenburg.

\* De busluis op de Escampaan wordt niet verwijderd. Wij schreven al eerder dat de gemeente deze busluis wilde opheffen maar het voorstel heeft het niet gehaald.

\* Tramhalte Ternoot nadert zijn voltooiing. De halte wordt binnenkort weer in gebruik genomen.

\* Op de Prinses Beatrixlaan zijn betonnen pilaren geplaatst voor het 'netkous' viaduct.

\* In het Centraal Station wordt flink gesloopt. Zo werd de wand verwijderd tussen het tramplateau en de centrale hal.

## ROTTERDAM

### Aanbesteden openbaar vervoer grote steden

Eind maart stemde de ministerraad in met het voorstel van minister Peijs om het railvervoer in de vier grote steden (Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht) aan te besteden vanaf 1 januari 2017 (zie ook het bericht hierover bij Amsterdam). De Stadsregio en de gemeente Rotterdam zijn blij met het besluit. De RET moet nu in 2007 als zelfstandig openbaarvervoerbedrijf opereren en gaan werken tegen marktconforme prijzen. Algemeen directeur a.i. Peter Laman (de nieuwe directeur Pedro Peters treedt op 1 juni 2005 in dienst) liet in een eerste reactie weten tevreden te zijn met de duidelijkheid en de ruimte die de RET krijgt om zich voor te bereiden op de nieuwe situatie. Verder wil hij alles in het werk stellen om in 2009 mee te kunnen doen aan de aanbesteding van de bus. De ondernemingsraad van de RET is teleurgesteld over het besluit van minister Peijs om het busbedrijf per 1 januari 2009 te verkopen aan de hoogste bidder. De ondernemingsraad denkt dat er onrust onder het personeel zal ontstaan en voorspelt acties tegen het kabinetsbesluit.

### Bezuinigingen

In maart werd in het stadhuis gesproken over het advies inzake de nieuwe topstructuur bij de RET. Het advies werd door de gemeente geheel overgenomen en dit betekent dat de structuur, met een algemeen directeur, een directeur Exploitatie en een directeur Middelen, definitief wordt ingevoerd. Daarnaast betekent dit ook een reductie van het aantal managers. De totale top van directie en managers, de zogenaamde Top 30 (reeël 34) wordt teruggebracht naar 19. Verder zullen de komende maanden ook in het teken staan van de aanpassing van verschillende organisatie-onderdelen. Naast allerlei andere pijnlijke maatregelen bleek een reductie van de directie en het top-management noodzakelijk, omdat alleen dan de RET de concurrentieslag met andere ov-bedrijven kan aangaan.

### Lijn 4

Op 29 maart keerde lijn 4 weer terug op het traject Heemraadsplein-Marconiplein. Aanvankelijk wilde wethouder Hulman lijn 4 om en om naar het Heemraadsplein en het Marconiplein laten rijden, maar tot ieders verrassing rijden alle wagens zolang de winkels open zijn door naar het Marconiplein. Op zon- en feestdagen, 's ochtends voor 8.00 uur en 's avonds na 20.00 uur keert lijn 4 op het Heemraadsplein. Tussen 4 juli en 21 augustus rijdt lijn 1 op het traject Heemraadsplein - Marconiplein in verband met werkzaamheden op de Mathenesserdijk en het Marconiplein ten behoeve van de TramPluslijn naar Schiedam/Vlaardingen. Lijn 4 keert dan tijdelijk weer terug naar het Heemraadsplein. Dit gebeurt opnieuw in de periode medio en eind volgend jaar. Dan komen er bij de Lage Erfbrug verkeerslichten en wordt de Lage Erfbrug opgeknapt. Het bericht in ons februari-nummer dat lijn 7 in september de route van lijn 4 zou overnemen, blijkt onjuist.

### Zwartrijden

Uit het rapport 'Nulmeting Monitor Zwartrijden Stads- en Streekvervoer' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gebleken dat het Rotterdamse openbaar vervoer momenteel minder zwartrijders telt dan dat in de drie andere grote steden. In de bus reist in Rotterdam maar 0,9 procent zwart. In Amsterdam, Den Haag en Utrecht ligt het percentage op respectievelijk 1, 0,6 en 1,4. Bij de tram in Rotterdam reist 2,8

procent van de passagiers zwart, tegenover Amsterdam 9,8 en Den Haag 9,1 procent. Ook in de metro komt Rotterdam beter uit de bus met 7,2 procent tegen 19,3 procent zwartrijders in Amsterdam. Volgens het gemeentebestuur van Rotterdam komt dit door de maatregelen die de laatste jaren zijn genomen tegen het zwartrijden, zoals de conducteurs op de trams en de verscherpte ingangscntroles. De ov-chipkaart en de tourniquets die binnenkort toegang geven tot de metrostations zullen het aantal zwartrijders nog verder omlaag brengen.

### Minimale tijden voor tram, bus en metro

Wethouder Hulman wil een aantal uitgangspunten vastleggen als verplichting naar de RET en later naar andere vervoerders als die ooit het werk van het Rotterdamse openbaarvervoerbedrijf overnemen. Doordeweeks mogen tram, bus en metro nooit voor half twaalf de remise in. Op zaterdag moet er openbaar vervoer zijn tot minimaal twaalf uur en op zon- en feestdagen tot elf uur. Verder zijn er ook minimale begintijden. Op doordeweekse dagen moet de dienstregeling om zes uur 's morgens van start gaan, op zaterdag om zeven uur en op zon- en feestdagen om negen uur. Dat er op zaterdag, zon- en feestdagen mensen in de sectoren zoals b.v. zorg ook dan vroeg moeten beginnen en dat 's avonds na twaalf uur op het Centraal Station nog een aantal treinen aankomt, daar heeft deze wethouder kennelijk geen boodschap aan. Ten aanzien van de haltes mag de loopafstand hier naartoe, in de stad nooit meer dan vierhonderd meter zijn, in de regio waar de bebouwing veel minder dicht is, mag dit oplopen tot een kilometer. Als er bij een halte in de stad gemiddeld niet meer dan drie reizigers staan te wachten, mag ook hier de loopafstand groter worden, maar nooit meer dan een kilometer. In gebieden waar geen openbaar vervoer komt omdat er weinig of geen reizigers zijn, mag naar andere goedkopere oplossingen worden gezocht. Naar knooppunten zoals b.v. Rotterdam Alexander, Zuidplein/Ahoy en Schiedam Vijfsluizen wordt vastgelegd hoe snel een reiziger daar moet kunnen zijn. Een knooppunt om en bij het centrum van de stad moet binnen een half uur zijn te bereiken, terwijl men op verder weg gelegen knooppunten binnen drie kwartier moet kunnen zijn.

### Proef chipkaart ernstig vertraagd

De invoering van de ov-chipkaart werd, na een eerdere vertraging, begin april opnieuw uitgesteld. Als oorzaak wordt genoemd de vele ontwerpfouten die in de software zitten. Zo slaan de computers op tilt wanneer zich grote aantallen reizigers aandienen. Men hoopt de ov-kaart nu in juni in praktijk te kunnen brengen, maar volgens reizigersvereniging ROVER, nauw betrokken bij deze proef, ziet het er erg slecht uit. De leverancier van de apparaten en de software, het consortium East-West, ligt overhoop met de vervoerbedrijven Connexxion, RET en NS. Deze zijn zeer teleurgesteld omdat zij nu voor gek staan, nadat de proef met veel aandacht in de media werd aangekondigd.

### Infrastructuur en exploitatie

Ook in het weekeinde van 19 en 20 maart werd het Weena in verband met werkzaamheden weer voor tramverkeer gesloten.

Door vertraging in de werkzaamheden moesten de trams op 21 maart de gehele dag opnieuw een omleiding rijden. Omleidingen i.v.m. de Rotterdam Marathon op 10 april 2005: Lijn 1 op zaterdag vanaf ca. 14.00 uur tot zondag 10.00 uur en na 17.00 uur vanaf de West-Kruiskade via Mauritsweg, v. Oldenbarneveltstraat en Coolingsingel. Op zondag tussen 10.00 en 17.00 uur reed lijn 1 een ringlijn CS - Woudhoek en een ringlijn De Esch - Oostplein. Lijn 7 werd op 10 april opgeheven. Lijn 8 reed vanaf de Westzeedijk via de Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, CS, Weena, Hofplein, eigen route tot de

Jonker Fransstraat, r.a. Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein naar CS. Lijn 8 reed niet naar het Oostplein. Lijn 2 reed van 10.45 tot 12.15 uur alleen tussen metrostation Maashaven (Gaesbeekstraat) en Beukendaal en van 12.15 tot 14.00 uur alleen Beukendaal - Kromme Zandweg (Charlois). Lijn 20, 23 en 25 op 9 april vanaf 14.00 Coolsingel, v. Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Kruisplein en CS v.v. Lijn 20 werd op 10/4 opgeheven. Lijn 23 van 10.00 tot 14.30 uur alleen Groene Tuin - Beverwaard en van 14.30 tot 17.00 uur alleen Beverwaard - Wilhelminaplein. Lijn 25 van 9.30 tot 11.15 uur en van 13.15 tot 14.30 uur alleen Carnisselande en metrostation Maashaven. Tussen 11.15 en 13.15 uur werd lijn 25 opgeheven. Vanaf 14.30 tot 17.00 uur werd gereden Carnisselande - Wilhelminaplein. Per 11 april werden de haltes op het Centraal Station opgeheven en rijden de trams vanaf het Weena direct naar het Kruisplein v.v. De lijnen 20 en 25 rijden nu vanaf de Coolsingel via Weena, Kruisplein, Mauritsweg, v. Oldebarneveltstraat en Coolsingel en lijn 23 in tegenover gestelde richting. Vanaf 23 mei wordt het Weena afgesloten en rijden de trams via het CS, Delftseplein, Poortstraat en Weena v.v. Vanaf 11 april zijn ook reconstructiewerkzaamheden op de Blaak. Op deze dag beginnen ook de werkzaamheden op de Oostzeedijk tussen remise Kralingen en de Honingerdijk. In verband hiermee rijdt lijn 1 alleen als ringlijn tussen het CS en Woudhoek via Kruisplein, Weena, Coolsingel, v. Oldebarneveltstraat, Mauritsweg en linksaf West-Kruiskade. Op de hoek Mauritsweg en West-Kruiskade komt een halte voor lijn 1. Lijn 7 rijdt vanaf het eindpunt Woudestein naar het tijdelijk eindpunt De Esch. Het traject Honingerdijk, Oostplein en Blaak wordt niet aangedaan door de tram. Er rijden bussen als vervangend vervoer tussen het Oostplein en de Honingerdijk via de route Oostplein, Oostzeedijk, Honingerdijk en Maasboulevard. Op het traject Oostplein-Blaak moet men gebruik maken van de metro. Vanaf 21 mei tot 8 juni is de remise Kralingen niet bereikbaar voor de tram. De lijnen 1, 4, 7 en 8 gaan tijdelijk naar de remise Hillegersberg. De meeste rijtuigen van de Stichting RoMeO worden dan gestald in remise Kralingen. Van 8 juni tot 14 augustus volgt dan de reconstructie van de Oostzeedijk tussen remise Kralingen en het Oostplein. In de periode 5 t/m 8 mei en de weekeinden 14 t/m 16 en 21 t/m 23 mei zijn er weer werkzaamheden aan de TramPluslijn naar Schiedam/Vlaardingen en wordt lijn 1 ingekort. Sinds 23 maart is de Prinses Irenebrug in Hillegersberg/Terbregge weer open en rijdt lijn 35 weer de normale route. De route in Nieuw-Terbregge is nog niet beschikbaar.

### **Materieel**

Per 1 april verbleven in de C.W. de mr. 701, 704, 726, 2025 en 2044, het metrorijtuig 5348 en de locs 6101 en 6102. Mr. 740 kwam in maart weer in dienst. Mr. 837 werd in Schiedam drie dagen gebruikt voor oefeningen van brandweer, politie en GGD. Daarna keerde de wagen terug naar de remise Kralingen en werd daar weer buiten dienst gesteld. Het ahangrijtuig 1042 van de Stichting RoMeO is zo goed als gereed en ziet er inmiddels weer prachtig uit. Binnenkort keert het rijtuig terug naar de remise Hillegersberg, waar RoMeO-vrijwilligers de laatste werkzaamheden zullen verrichten. Op 15 maart ging mr. 2046 als proefwagen naar de remise Kralingen. Nog niet eerder was een Citadis-rijtuig via de achterpoort naar binnen gereden en met grote voorzichtigheid is dit zonder problemen gelukt. Voor eventuele assistentie waren twee kraanwagens aanwezig. Eén van onze lezers had enkele vragen over het materieel-overzicht van de bus. Voor wat betreft autobus 623 had hij gelijk, deze is in 2004 afgevoerd. De autobussen 481 t/m 484, 488 en 499 verblijven nog altijd bij de RET, maar staan wel buiten dienst. De bussen 486, 487 en 489 kwamen in december 2004 weer in dienst. Inmiddels zijn buiten dienst gesteld de 442 en 496.

### **Nieuws per datum**

15-03: 15.30 - 17.00 uur. Lijn 1-737 derailde met de derde truck op de Churchillweg in de richting Woudhoek. Rond 17.00 uur was de tram met behulp van twee takelwagens weer in de rails gezet. Lijn 1 reed niet verder als het Stadserf, hetgeen mogelijk tot einde dienst heeft geduurd. De oorzaak was dat mogelijk de nieuwe rails waren gaan schuiven op drijfzand.

15-03: 0.15 uur. Lijn 7-704 verspeelde de beugel in Spangen. De inrukrit duurde langer omdat de wagen naar de remise moest worden gesleept.

17-03: 13.45 - 14.30 uur. Lijn 1-740 verspeelde vangscheep door werkzaamheden op de Blaak. Lijn 1 via de Goudsesingel. Vervanger mr. 841.

17-03: 14.45 - 15.05 en 16.00 - 16.20 uur. Door een technische storing van de Erasmusbrug reden de lijnen 20, 23 en 25 op de LMO niet verder dan het Wilhelminaplein en de RMO via het Droogleeveer Fortuynplein.

22-03: 23.30 uur. Bij metrostation Marconiplein werd het metroverkeer stilgelegd i.v.m. een brandlucht bij metrostel 5251 richting Schiedam. De passagiers werden gedurende ruim een half uur doorverwezen naar tramlijn 1. Na onderzoek door de brandweer werd het metroverkeer weer hervat.

25 t/m 28 maart: Geen metro tussen CS en Beurs i.v.m. werkzaamheden. Op dit traject werden pendeltrams ingezet.

30-03: 9.45 - 12.45 uur. Draadbreek op de Nieuwe Binnenweg bij het Heemraadsplein. Lijn 4 werd omgeleid via West-Kruiskade-Middellandstraat, Vierambachtsstraat, Matheneserbrug/dijk naar Marconiplein.

01-04: 7.00 - 10.00 uur. Mr. 2017 derailde in remise Hilledeijk. Hierdoor kon een flink aantal rijtuigen niet uitrukken. De lijnen 5, 20, 23 en 25 reden ondanks de inzet van enkele dienstwagens vanuit de remise Kralingen, een onregelmatige dienstregeling tot 10.00 uur.

### **Reklametrans**

Een overzicht van (totaal)reklametrans- en bussen vanaf 1 januari 2004 t/m 31 december 2004 is als bijlage bij deze editie gevoegd.

## U T R E C H T (SUNIJ)

In januari jl. werd de tijdelijke erkenning als tramwerkplaats van de Techno Service Nederland-vestiging Nieuwegein omgezet in een definitieve, voor de duur van drie jaar. De vestiging is hiermee het eerste onderhoudsbedrijf in ons land dat deze erkenning heeft verworven voor interlokaal ingezet trammaterieel. De kwaliteitsaudit hiervoor werd uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Rail.

## E I N D H O V E N

De door het Eindhovens Dagblad aangekondigde terugkeer van de Phileas (zie blz. 63) is wat voorbarig gebleken. De activiteiten beperken zich tot hoogstens enkele proefritten per week met de 1204 of 1206. De andere bussen staan bij busbouwer APTS in Helmond. Tijdens de koudeperiode of als het regent rijdt er niets.

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), dat de bussen van APTS kocht met de bedoeling ze aan exploitant Hermes te verhuren, dreigt met toepassing van een boeteclausule. Bij gebrek aan Phileassen moet Hermes eigen bussen inzetten (vrijwel alleen twee-assers) en stuurt daarvoor uiteraard een rekening. APTS beroept zich op het proefjaar, maar of geen enkele bus in het personenverkeer daar ook onder valt moeten de juristen gaan uitzoeken. De sfeer is niet prettig meer. Een technische doorbraak zit er voorlopig niet

in. Voorlopig met bestuurde bussen gaan rijden heeft ook geen zin, want dan houd je geen enkel voertuig over om mee te experimenteren. Hermes claimt ook dat het geen Phileassen wil die door een storing stilvallen en de busbaan blokkeren, maar dat is demagogie. Op de busbaan wordt probleemloos ingehaald. SRE-bestuurder Smetsers vindt wel dat de Phileas inmiddels een imago probleem heeft opgelopen.

## ARNHEM

De revisie van Volvo trolley 0176, waarmee al in mei 2004 was begonnen, werd gestaakt en de bus is nu plukwagen. Vanaf de tweede week van maart rijdt lijn 1 ook op werkdagen weer geheel met trolleybussen en worden de "trolleybusvervangende" dieselbussen met name op lijn 7 ingezet. In januari/februari werd de i.v.m. werkzaamheden aan de riolering op de Gelderse Rooslaan verwijderde bovenleiding, die al 7 jaar niet wordt gebruikt, weer aangebracht. Het is de bedoeling om in verband met omvangrijke reconstructiewerkzaamheden op het Nijmeegseplein, die tot maart 2006 duren, lijn 7 enige tijd om te laten rijden via Gelderse Rooslaan, De Monchylein, Veldbloemenlaan, Laurentiuslaan en Koppelstraat. Eind maart/begin april werden de 1376 t/m 1381 geruild met de Zwolse Alliances 2868 t/m 2870, 2883, 2885 en 2886 die meer zitplaatsen hebben. De gelede Berkhof Premier's 232 en 233 rijden ook weer in Arnhem.

## BUITENLANDS STADSVVERVOER

**Agenda:** zie berichten Brussel, Naumburg, Plauen, Wolterdorf, Bochum, Bremen, Darmstadt, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Keulen, Neurenberg en Stuttgart.

### BELGIË.

**Antwerpen.** In HOV/RN 554 schreven wij o.a. over de verlenging van lijn 12 naar Wijnegem in 2006. Een jaar later volgt een verdere verlenging via de Turnhoutsebaan tot Krabbershoek. Gelijktijdig wordt dan lijn 10 via de Schotensesteenweg tot Krabbershoek doorgetrokken om vervolgens in 2009 nog eens verlengd te worden tot Schilde. Schilde was tot 1962 het eindpunt van NMVB lijn 40.

Op 2.2.2005 werd het tweede deel van de in het midden verlegde vrije tram- en busbaan op de Leien in gebruik genomen. Dit is het gedeelte tussen de J.F.Willemsstraat en de Baeckelmansstraat. Bij de Nationale Bank bestaat een goede overstapmogelijkheid van de lijnen 12 en 24 op de lijnen 7 en 8 en andersom. Dagelijks rijden over dit nieuwe traject 460 trams (lijnen 12 en 24) en 670 bussen (lijnen 1,13,23,290-292-294 en 500). De vrije tram- en busbaan tussen de Brederodestraat en Bolivarplaats komt eind 2005 in dienst.

In januari 2005 werd met motorrijtuig 7257 de voorlopig laatste "Hermelijn" afgeleverd. De nog tot deze serie behorende 7258-7260 worden later afgeleverd om voorrang te geven aan de levering van de tweerichting trams 6315-6331 voor Gent. In 2006 komt er nog een serie van 10 stuks. In januari 2005 werd het omgebouwde PCC rijtuig 7016 weer in dienst gesteld. Er moeten nu nog 5 PCC's worden omgebouwd: 7009, 7014, 7015, 7024 en 7027.

Er wordt weer gewerkt aan de Ring. Dit veroorzaakt verkeersbeperkingen. De Lijn zet meer trams en bussen in. Op de tramlijnen 2,3,8 en 15 rijden lagevloertrams; op alle andere lijnen rijden gekoppelde PCC stellen.

**Brussel.** Zoals eerder bericht (HOV/RN 545) zijn bij Bombardier 46 "Flexity Outlook C" trams besteld:

27 stuks T3000 met een lengte van 31,85 meter en 19 stuks T4000 met een lengte van 43,22 meter. Op 18.3.2005 werd de eerste T3000 die in de fabriek van de band kwam onthuld. In september 2005 begint in Brussel de testfase. De eerste T4000 wordt in oktober 2006 verwacht. Op internet: [www.mivb.irisnet.be](http://www.mivb.irisnet.be) kunt u de eerste foto's zien.

In de weekenden t/m 2.10.2005 rijden er museumtrams op de lijn naar Tervuren. Bijzondere activiteiten zijn er op 15, 16 en 22 mei 2005.

**Gent.** Na de aflevering van motorrijtuig 7257 in Antwerpen, werd de aflevering van de nog resterende 7258-7260 uitgesteld om voorrang te kunnen geven aan de serie tweerichting trams 6315-6331 voor Gent. Die zijn daar hard nodig voor de verlenging van lijn 1 naar Flanders Expo. De 6315 werd al in februari 2005 afgeleverd. Het is nog even afwachten of met de komst van dit nieuwe materieel de onverbouwde PCC's gemist kunnen worden. Een volgend nieuw tramtraject is de verlenging van lijn 21/22 vanaf Zwijnaardebrug naar Zwijnaarde Centrum.

**Hasselt.** Na het plan Pegasus voor Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen (hier aansluitend op het Masterplan Antwerpen) is er nu ook het plan Spartacus voor een forse reizigersgroei in Limburg. Samenvattend: De Lijn plant een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden waarbij bus en trein naadloos op elkaar afgestemd worden.

Voorzien zijn "light-rail" lijnen:

Hasselt-Zonhoven-Helchteren-Peer-Neerpelt-Eindhoven/Weert,

Hasselt-Houthalen-Winterslag-Maasmechelen/Maaseik, Hasselt-Lanaken-Maastricht en

Hasselt-Zonhoven-Leopoldsburg-Mol.

In hoeverre van bestaande spoorlijnen gebruik gemaakt gaat worden is niet geheel duidelijk. In perspublicaties wordt als het over het materieel gaat gesproken over sneltram, regiotrein en tram-trein, zodat ook dit niet duidelijk is. De kans dat het om de inzet van dieselectrisch (tram)materieel gaat lijkt het meest voor de hand te liggen. De Lijn wil het plan tussen 2010 en 2014 realiseren.

### DENEMARKEN.

**Kopenhagen.** Een consortium waarin Arriva en Alstom gaat hier mogelijk een 19,6 kilometer lange tramlijn Lundtofte - Lyngby - Glostrup aanleggen waarvoor Alstom 18 lagevloertrams levert. Binnenkort wordt hierover een besluit genomen.

In 2006/2007 wordt de metro verlengd via Lergravsparken naar het vliegveld Kastrup. Daarmee is het oorspronkelijke metroplan voltooid. Inmiddels werd tot uitbreiding besloten: de aanleg van een 14,4 kilometer lange ringlijn Kongens Nytorf - Østertport - Nørrebro - Fredriksberg - Enghave - Kongens Nytorf. Hieraan ligt ook het centraal station. Opening: na 2016.

### DUITSLAND oost.

**Berlijn.** De KT4D motorrijtuigen 219.098-8 en 219.100-7 gingen in december 2004 naar het Hongaarse Szeged. Beide wagens stonden al enkele jaren buiten dienst op het terrein van de vroegere Mittenwalder Gerätebau.

Zoals eerder bericht is er sinds 12.12.2004 een gewijzigd lijnennet. Naast een aantal verbeteringen zijn er ook verslechteringen zoals het vervallen van directe verbindingen (meer overstappen), lagere frequenties op niet M-lijnen en tarieven. Samengevat zijn er van de voorheen 194 metro-, tram- en buslijnen nog 179 over. Daarbij opgemerkt dat 64 lijnen een andere route kregen, 66 lijnen werden vernummerd of opgeheven, 51 nieuwe lijnen werden toegevoegd of voortkomen uit een vernummering/wijziging en 64 lijnen ongewijzigd bleven.

Van alle lijnen werden de dienstregelingen gewijzigd. Het nachtlijnennet bleef ongewijzigd; dit wordt in 2006 aangepast. Ook bij de bus kwamen er zogenaamde Metro-lijnen.

Voor tramlijn 68 (zie lijnennet in HOV/RN 554) is er komende uit de richting Köpenick bij het eindpunt S-Bhf Grünau geen keermogelijkheid. De trams van deze spitslijn rijden daarom nog vijf kilometer verder tot Karolinenhof waar in de Schappachstrasse gedriehoek kan worden.

Na de aflevering van het smalprofiel metromaterieel type HK in 2006 wil men nog meer nieuw materieel bestellen voor het Kleinprofiel net. Volgens de Berliner Zeitung wordt dit materieel (type IK) met een geknikte zijwand met in het midden een breedte van 2,45 meter waardoor meer passagiers vervoerd kunnen worden. Het huidige materieel is 2,30 meter breed. Zoals eerder bericht kwam er per 12.12.2004 een eind aan de inzet van het breedprofiel metromaterieel type DL. Op 27.2.2004 vond een afscheidsrit plaats. Twee zeswagengestellen staan op reserve, de rest werd terzijde gesteld. Wat er met dit nog in goede staat verkerende materieel gaat gebeuren is onbekend. Op 14.2.2005 werd begonnen met de bouw van het metrostation Brandenburger Tor. Dit 171<sup>ste</sup> metrostation wordt in tegenstelling tot eerdere plannen toch al direct ingericht met 120 meter lange perrons voor zeswagengestellen. In 2007 is het station gereed voor pendellijn U55 (Lehrter Bahnhof – Pariser Platz). In 2010 wordt begonnen met een verlenging tot de Alexanderplatz.

**Berlijn-DB.** S-Bahn Berlin. Het traject Lichterfelde Süd – Teltow Stadt kwam op 24.2.2005 in dienst. Hier rijdt lijn S26 (Potsdamer Platz – Teltow Stadt).

**Chemnitz.** Met ingang van 12.12.2004 werd lijn 4 vanuit het centrum (Brückenstrasse) verlengd tot het Hauptbahnhof. Per 12.12.2004 werd door de City-Bahn Chemnitz (CBC) de geheel opgeknapte spoorlijn Chemnitz – Niederwiesa – Hainichen heropend. Hiervoor leverde Stadler twee Regioshuttles type RS1, die de nummers VT515 en VT516 kregen. Op werkdagen wordt een uurdienst uitgevoerd, in de weekenden wordt elke twee uur gereden.

**Cottbus.** In december 2004 gingen de KT4D motorrijtuigen 51 en 57 per dieplader naar Praag. Daar worden ze in de buswerkplaats (!) gemoderniseerd. Ze krijgen een chopperinstallatie en worden omgespoord op normaalspoor. En al zo gaan ze naar Szeged. Er volgen meer trams.

**Dresden.** Begin januari 2005 werden de zes laatste T4D-MS motorrijtuigen serie 224 terzijde gesteld. Dit waren de laatste Tatra's met klassieke PCC schakeling. Er rijden nu alleen nog thyristor gestuurde Tatra's. Het einde is in zicht voor de zogenaamde Grosszüge: motorwagen + motorwagen + aanhangwagen. Begin 2005 waren nog 16 aanhangwagens in dienst. Naar verwachting komt er eind 2005 een einde aan de exploitatie met aanhangwagens.

**Frankfurt Oder.** Op 3.2.2005 besloot het gemeentebestuur tot de aanleg van een grensoverschrijdende tramlijn naar het Poolse Slubice aan de andere kant van de Oder. Zo'n tramverbinding bestond tot 1945. In Slubice (het vooroorlogse stadsdeel Dammvorstadt) komt een 3 kilometer lange ringlijn om het centrum. Aan Duitse kant moet 300 meter aansluitend spoor worden gelegd plus ± 250 meter op de grensbrug over de Oder. Toen enkele jaren geleden deze brug werd vernieuwd werd de aanleg van tramsporen nog niet voorzien. In 2008 moet de tram rijden. Als Polen dan is toegetreden tot de Schengen landen vervalt de grenscontrole.

**Gera.** Er wordt een aanbesteding voorbereid voor de levering van zes nieuwe trams voor de eind 2006 te openen lijn 1.

**Görlitz.** In verband met verschillende werkzaamheden werd ingaande 12.12.2004 lijn 1 (Demianiplatz – Virchowstrasse) opgeheven. Er rijdt een vervangende bus. Naar alle

waarschijnlijkheid wordt de oude route via Kummerau niet meer hersteld maar komt er een nieuwe route naar de Virchowstrasse door de aanleg van een verlenging vanaf Königshufen, Am Marktkauf.

**Gotha.** Onderstaand een actueel overzicht (motorrijtuigen reizigersdienst).

aantal	bouwjaar	fabriek	nummers	opm.
6	1981/82	CKD	301-306	1)
6	1990	CKD	307-312	2)
10	1960/67	Duewag	318,320,324, 395,396,401, 408,412,442, 443	3)
1	1962	Duewag	528	4)
1	1958	Duewag	592	4)

opmerkingen

1) KT4D, gemoderniseerd 1998

2) KT4D, ex Erfurt

3) GT6, ex Mannheim

4) GT6, ex Bochum, tweerichting.

**Jena.** Door het strenge winterweer wordt de Camsdorferbrug later heropend. Mogelijk wordt het nu eind april 2005 voordat de tram weer naar Jena Ost gaat rijden.

**Leipzig.** Op 13.12.2004 kwam de omgebouwde remise Angerbrücke weer in exploitatie. Er zijn twaalf sporen met een lengte van 220 meter, plaats biedend aan 140 trams. Het complex heeft een wasinstallatie en een hal voor onderhoud.

Per 1.1.2005 omvat het wagenpark 297 motorrijtuigen, 116 aanhangrijtuigen, 26 dienstwagens en 43 museumrijtuigen.

**Naumburg.** Rijdagen in 2005:

27 maart	26,27,28 augustus
23,24 april	11,24,25 september
5,14 t/m16,21,22,28,29 mei	1,2,3 oktober
11,12,23,24,25,26 juni	3,4 december
30,31 juli	

Info: telefoon 03445-703002; [www.ringbahn-naumburg.de](http://www.ringbahn-naumburg.de).

In de regel wordt elke twintig minuten gereden op het traject Hauptbahnhof – Wiesenstrasse – Nordstrasse – Jägerplatz – Poststrasse – Marienort – Theaterplatz – Vogelwiese (-Salztor).

En noteert u ook 20 mei 2005. In verband met de Museumnacht rijden er drie trams tot 24.00 uur en is ook het depot tot dat tijdstip open.

**Nordhausen.** Combino 107 ging voor een aantal aanpassingen naar de fabriek in Krefeld. Ondanks het feit dat de meeste Combino's weer rijden kan men de GT4 motorrijtuigen nog niet missen. De 80+81 zijn praktisch dagelijks in dienst.

**Plauen.** Zelf een tram besturen kan op 16 april, 25 mei en 11 juni 2005. Stadsrondritten met de "Bier-Elektrischen" (motorwagen 78) op 7 mei 2005. Op deze dag rijdt er ook een lijn 110 met motorrijtuig 110 en motorrijtuig 79 + aanhangwagen 28. Lijn 110 rijdt ook nog op 30 april, 28 mei en 25 juni 2005. Activiteiten met historisch materieel zijn er ook nog op 24 april, 7 en 8 mei en 18 en 19 juni 2005. Voor inlichtingen: Plauener Strassenbahn, tel. 0049 3741-29940.

**Rostock.** Eind maart 2005 werd begonnen met de aanleg van een ± 1 km. lang nieuw traject Goetheplatz – Schröderplatz. Eind 2006 komt dit in dienst waardoor een kortere verbinding tussen de Südstadt en het centrum ontstaat.

De aanhangwagens 901-906 werden verkocht aan Szeged. Daar worden ze omgebouwd tot gemotoriseerde volgmotorwagens.

**Schwerin.** Het tramstel 144 + 244 (motorwagen + volgmotorwagen) vertrok in februari 2005 naar Tula.

**Woltersdorf.** Op 7.5.2005 wordt tussen 9.11 en 16.11 uur gereden met museummaterieel.

**DUITSLAND west.**

**Augsburg.** Het merendeel van de Combino's is weer in dienst na een provisorisch herstel. In totaal moeten er 41 Combino's terug naar de fabriek voor een sanering die per rijtuig acht weken gaat duren. Gedurende een langere periode zijn steeds 3 Combino's in behandeling.

**Bochum.** Elke derde zaterdag van de maand (t/m oktober 2005) wordt een stadsrondrit gereden met museummotorwagen 40. Info: [www.vhag-bogestra.de](http://www.vhag-bogestra.de). De Bochumer Symphoniker concerteert op 17.9.2005 bij de opening van de nieuwe remise Engelsburg. Op 18.9.2005 is er open dag. Hoe het er allemaal uitziet kunt u ook zien op [www.bogestra.de](http://www.bogestra.de).

**Braunschweig.** Er wordt gesproken over een overname van de Braunschweiger Verkehrs AG door Connex.

**Bremen.** Op 7.12.2004 besloot de gemeente Lilienthal om de planning te hervatten voor een verlenging van lijn 4 tot Falkenberg. De bevolking had daarop aangedrongen en de deelstaat komt met geld over de brug.

Aan het stadsdeel Osterholz zijn de plannen gepresenteerd voor een verlenging van lijn 2 vanaf Sebaldsbrück naar Osterholzer Land, Heerstrasse. Voor de toekomstige eindpuntlus kan gekozen worden uit vier varianten.

Ritten met museummaterieel worden als lijn 15 of lijn 16 gereden op 30 april en 15 mei 2005. "Das Depot" (in de remise Sebaldsbrück) is elke tweede zondag van de maand geopend. Info: [www.felbs.net](http://www.felbs.net).

**Darmstadt.** Er werd subsidie verleend voor de verlenging van lijn 8 vanaf het huidige eindpunt Alsbach tot de Melbokusschule (800 meter). Opening: december 2007. Er loopt een aanbestedingsprocedure voor de levering van 18 lagevloertrams die vanaf 2007 de series ST10 en ST11 moeten gaan vervangen. De vraag is of en hoeveel financiële steun de deelstaat Hessen gaat verstrekken. Van 15 mei tot 26 juni 2005 rijdt de Dampfzug weer op de route Eberstadt (remise Frankenstein) – Alsbach. Op zon- en (Duitse)feestdagen is het vertrek vanaf Frankenstein om 10.15, 12.15, 14.15, 16.15 en 17.45 uur; vanaf Alsbach steeds een half uur later.

**Dortmund.** Op 10.1.2005 opende de Verkehrsgesellschaft Kreis Una (VKU) haar snelbuslijn S30 tussen Bergkamen (Busbahnhof) en Reinoldikirche in het centrum van Dortmund. Ingezet worden Neoplan dubbeldekkers. Waarom dit bericht in deze rubriek? Wel, deze verbinding kon wel eens de voorloper zijn van een toekomstige tramlijn van Bergkamen via Lünen naar Dortmund waar naar de Dortmunder Stadtwerke onderzoek deed. Twee tracévarianten (mogelijk via DB sporen) zijn voorhanden.

De uit Bonn overgenomen Stadtbahn motorrijtuigen rijdt sinds 2.3.2005 in de personendienst. De ombouw en de daarbij behorende toelating door de TAB (Technische Aufsichtsbehörde) hebben meer tijd gekost dan gedacht.

**Düsseldorf.** Ook in 2005 worden stadsrondritten gereden met historisch materieel en kan een lestram worden bestuurd. Info: [www.rheinbahn.de](http://www.rheinbahn.de)

**Essen.** De oudste ex-Docklands motorrijtuigen (P86, 5201-5211) worden voorzien van schuifdeuren. De tweede serie ex-Docklands (P89, 5221-5230) is nu geheel in dienst.

**Frankfurt am Main.** Voor de symbolische prijs van € 1 (slopen zou veel duurder zijn geweest) werden de N-motorrijtuigen 802, 809-811, 815-817 en 824 overgedaan aan Resita. De 825, 827, 829 en 830 gingen naar Timisoara. De 812 bleef in Frankfurt. De motorrijtuigen type O, 901, 903-907 gingen naar Poznan; de 902 en 908 bleven in Frankfurt. Om in het nummerschema ruimte vrij te maken voor nieuw aan te schaffen materieel werden de in Frankfurt blijvende motorrijtuigen vernummerd: M-wagen 602 werd 102, de 812 werd 112 en de 902 en 908 resp. 111 en 110.

Op 21.5.2005 wordt een foto-rondrit georganiseerd met twee van de drie nog aanwezige Duewag achtassers. Vertrek lus Pforzheimer Strasse om 10.30 uur.

Zoals eerder bericht (HOV/RN 542) is het U-Bahn materieel type U2 en de Stadtbahnmotorrijtuigen Ptb aan vervanging toe. Er loopt nu een aanbesteding voor de levering van 170 (+ 30 optie) motorrijtuigen van een nieuw type U5. Overigens zijn er problemen met de financiering en lijkt de aanschaf over langere tijd (2007-2017) te moeten worden uitgesteld. Dat zou betekenen dat materieel van de typen U2, U3 en Ptb moet worden gemoderniseerd om nog langer mee te kunnen. Daarbij de aantekening dat de oudste wagens de 35-jarige leeftijd al hebben bereikt.

De plannen liggen ter inzage voor de aanleg van een tramlijn via de Friedberger Landstrasse naar de nieuwe wijk Frankfurter Bogen (Preungesheim Ost). Men hoopt begin 2006 met de aanleg van dit 3½ kilometer lange traject te kunnen beginnen. Opening: 2008. Nog meer plannen worden genoemd in het GVP (Generalverkehrsplan) dat onlangs werd aangenomen. Hieruit noemen wij slechts de verlenging van lijn U2 vanaf Gonzenheim naar Bad Homburg en een verlenging van lijn U5 vanaf Preungesheim naar Frankfurter Berg. Niets is echter zeker of bepaald. Over alle in het GVP genoemde projecten moet nog overeenstemming worden bereikt in de gemeenteraad. Gezien de gekorte overheidssubsidies zullen veel plannen, plannen blijven.

**Hamburg.** Dagelijks zijn nog 1 tot 3 DT2.5 treinen in dienst. (zie HOV/RN 553).

**Hamburg-DB.** S-Bahn Hamburg. Het blijft tegenzitten bij de aanleg van de Flughafen S-Bahn. In 2005 rijdt men hier – schreven wij in 2001. Wel dat wordt 2007, zo niet later. In november 2004 deed zich een grondverschuiving voor en men heeft bij het boren last van grondwater. Er hangt inmiddels ook een duurder prijskaartje aan het project.

**Hannover.** Alle motorrijtuigen van de serie 2000/2500 worden voorzien van sensoren die de bestuurder waarschuwen bij een warmloper. Het overstappen op een andere tram bij een remise (lijnen 1,2,4 en 8) kwam daardoor te vervallen.

**Heidelberg.** Op 23.3.2005 kwamen de gerenoveerde kabelspoorlijnen weer in dienst.

**Karlsruhe.** Met de aflevering van GT8-100D/M-2S motorrijtuig 915 in december 2004 is de zesde serie twee systeem trams compleet in dienst. De 7 nabestelde rijtuigen 916-922 worden vanaf april 2005 afgeleverd. In aflevering is een vijfde serie GT6-70D/N lagevloer trams (251-265). Op 1.1.2005 waren deze afgeleverd t/m nr. 253.

**Materieeloverzicht** per 1.1.2005

(249 motorrijtuigen voor de normale dienst):

aantal	type	nummers
17	8x gelede	122-125, 202-204, 206-215
33	GT6-70D/N	221-253 (254-265 aflevering 2005)
25	GT8-70D/N	301-325
20	GT6-80C	501-520
40	GT8-80C	551-590
		(551-560 met panoramarijtuig)
35	GT8-100C/2S	801-817, 819-836
		(816,817,819,820 eigendom DB)
79	GT8-100D/M-2S	837-915 (916-922 aflevering 2005)
		(845-848 met bistro/panoramarijtuig, vanaf 868 met panoramarijtuig).

Als reserve staan in de remise Tullastraat opgeslagen: 116,117,119,193,195,197,198,199,205. Met de indienststelling van de 254-265 zal dit reservebestand nog iets worden verhoogd. Door de verlenging naar Nordstadt en Stutensee Spöck in 2006 en de invoering van een tien minuten frequentie op lijn 6 kan men de 8-assige gelede trams nog niet missen.

Bijzondere ritten bij de VBK en AVG in 2005. Met museumtrams wordt een ringlijn 13 geëxploiteerd: Marktplatz – Ettlinger Strasse – Hauptbahnhof – Karlstrasse – Europaplatz

– Marktplatz. Op 4 juni, 2 juli, 6 augustus en 3 september 2005 wordt tussen 10.00 en 18.00 uur elke twintig minuten gereden en op 27 november, 4, 11 en 18 december 2005 van 13.00 tot 19.00 elke tien minuten.

Op zon- en (Duitse)feestdagen rijdt op lijn S1 (Albtalbahnhof) de Fahrradexpress. Hiervoor zijn twee oudere interlokale achtassers aangepast. Eerst informeren: alleen bij goed weer wordt een retourslag uitgevoerd. Dan wordt er op de Albtalbahnhof ook weer met stoom gereden. Ingezet wordt een trein getrokken door locomotief 50.3539 of 58.311. Er wordt gereden op 1 en 29 mei, 26 juni, 31 juli, 21 augustus, 18 september en 30 oktober 2005. Vertrek Ettlingen Stadt om 10.40 en 13.40 uur; vanaf Bad Herrenalb om 12.36 en 16.15 uur. Ook op de Murgtalbahnhof (lijn S41) wordt met deze locs gestoomd en wel op 5 juni, 3 juli, 7 augustus en 4 september 2005. Vertrek Rastatt 10.02 uur; vertrek Baiersbrunn 16.32 uur. Met een historisch ET25 treinstel wordt gereden op lijn S6 naar Bad Wildbad op 15 mei, 5 en 19 juni, 10 en 24 juli, 18 september, 2 en 16 oktober. Vanaf Pforzheim om 9.10 en 13.10 uur; vanaf Bad Wildbad om 10.20 en 17.20 uur. Gaat dat beleven!

**Kassel.** Naar alle waarschijnlijkheid komen de nieuwe RegioTram sporen in de Rudolf Schwander Strasse in april 2005 in gebruik. Deze vormen dan een alternatief voor het drukke traject door de Königsstrasse. Medio 2005 wordt dan begonnen met de aansluiting van de DB sporen en de aanleg van de onderdoorgang van het Hauptbahnhof. Vooruitlopend hierop rijden er sinds 29.3.2005 geen trams meer door de tunnel bij het Hauptbahnhof. Er wordt een sporendriehoek voor de lijnen 7 en 9 aangelegd die dan de via de Rudolf Schwander Strasse gaan rijden. Alle werkzaamheden zijn (ook in beeld) te volgen op [www.Tram-Kassel.de](http://www.Tram-Kassel.de) onder Berichte.

Inmiddels zijn in Kassel de eerste RegioTrams afgeleverd, zoals de 703 die in Berlijn op de tentoonstelling Innotrans heeft gestaan en de 702 die enige weken met een DB testtrein door Duitsland heeft gereden. Tussentijds zijn deze trams nog terug geweest naar de Alstom fabriek in Salzgitter. Het is de fabrikant en exploitant er veel aan gelegen dat de trams straks storingvrij rijden. Er werden inmiddels nachtelijke proefritten gereden op de lijn naar Baunatal en de Lossetallijn. Derhalve werd de voorgenomen inzet van de nieuwe trams per 12.12.2004 op het traject Kassel – Warburg uitgesteld. De exploitatie met trams uit Saarbrücken en getrokken treinen werd nog enkele weken voortgezet. Zie ook bericht Saarbrücken.

**Keulen.** Bij Bombardier is een serie van 69 lagevloertrams, type K4500, in aanbouw. De eerste vier worden compleet in Wenen Floridsdorf gebouwd. Op 29.11.2004 werd de eerste tram overgebracht naar de centrale werkplaats Simmering van de Wiener Linien om te worden ingeregeld en een aantal testritten te rijden. Begin 2005 begon een 10.000 kilometer proefbedrijf op de Lokalbahn Wien-Baden. De andere drie trams rijden 2000 km. op deze lijn. Hierna gaan de vier wagens naar Keulen voor een testbedrijf van een half jaar zonder reizigers op lijn 1. Na een succesvol verloop volgen vanaf eind 2005 de 65 resterende trams die in Aken worden gebouwd.

Correctie: niet de 3875 maar de 3878 ging naar Konya (HOV/RN 553).

De museumremise Thielenbruch is tot eind december 2005 weer geopend op elke tweede zondag in de maand van 11 tot 17 uur.

**Ludwigshafen.** Er is geen geld voor de aanschaf van nieuwe trams. Daarom worden 12 oude zes- en achtassers gemoderniseerd. Het betreft de motorrijtuigen 123-126, 147, 148, 149, 153-155, 157, 159.

**Mannheim-MVV/OEG.** Bij Bombardier werden 16 Variobahn trams besteld. De MVV krijgt er 6: 3 zevendelige een-

richting rijkundigen met een lengte van 42,8 meter en 3 vijfdelige tweerichting rijkundigen, lengte 30,5 meter. De OEG krijgt 10 van deze vijfdelige tweerichting trams. Ze worden geleverd vanaf september 2006.

**Mannheim-RNV.** Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. Steeds meer trams en bussen van de deelnemende bedrijven zijn voorzien van het RNV logo.

**München.** Wij voorspelden het destijds al: het toneelstukje over de ophef van lijn 25 naar Grünwald werd onlangs weer opnieuw opgevoerd. En ook dit keer ging het weer om de financiële bijdragen van de gemeente Grünwald en de Landkreis München. De MVG dreigde de lijn per 1.2.2005 in te korten tot de halte Grosshesseloher Brücke (gemeentegrens). Ook dit keer bleef het bij dreigen; op 16.3.2005 kwamen de partijen tot overeenstemming. Wordt ongetwijfeld herhaald.

Al eens eerder schreven we over de "Kasernen" lijn. Een verlenging van lijn 23 met 4 kilometer en 8 halten vanaf de Münchner Freiheit via de Parzivalplatz en een vroegere goederenspoorlijn naar de Frankfurter Ring in Schwabing. Eind 2005 denkt men met de aanleg te kunnen beginnen. Gereed: medio 2007.

De inzet van de gelede P+p tramstellen beperkt zich tot drie stellen op lijn 19 en nog één stel op lijn 20/21; alleen maandag t/m vrijdag.

Na de sluiting van Betriebshof 3 was al besloten het museummaterieel onder te brengen in de voormalige buswerkplaats in een gedeelte van de centrale tramwerkplaats in de Ständlerstrasse. Onlangs werden de definitieve plannen voor dit MVG museum gepresenteerd. Met medewerking van twee museumorganisaties worden ongeveer 25 historische bussen en trams onderdeel van een openbaar vervoermuseum. De collectie kan gewisseld worden omdat het goed bereikbare museum een spooraansluiting krijgt. Ideaal zijn natuurlijk de faciliteiten van de werkplaats. Het is echter niet mogelijk de hal van bovenleiding te voorzien. Het is de bedoeling dat het museum na inrichting twee weekenden per maand voor het publiek geopend is.

**Neurenberg.** De terzijde gestelde werkmotorwagen A46 (ex 220) en het gelede motorrijtuig 326 gingen in november 2004 naar Krakow.

In verband met het 20-jarig jubileum van het Historisches Strassenbahndepot St.Peter zijn er tal van activiteiten en ritten met historisch materieel op 2 en 3 juli 2005. Info: [www.strassenbahnfreunde-nuerberg.de](http://www.strassenbahnfreunde-nuerberg.de).

**Saarbrücken.** De motorrijtuigen 1003, 1004 en 1013 keerden terug uit Kassel. Als in Kassel de nieuwe RegioTrams gaan rijden keren ook de 1002, 1005 en 1011 terug. Door vertraging bij de DB bij het uitvoeren van de nodige spoorwerken komt ook de realistische van een tramlijn naar Völklingen met een latere verlenging tot St.Ingbert later tot stand. Door dezelfde oorzaak is ook de bouw van een werkplaats vertraagd.

**Stuttgart.** Ooit had mer er 350 – nu zijn er nog 55 GT4 trams waarvan er 36 nodig zijn voor lijn 15, de laatste metersporige tramlijn. De ombouw van deze lijn tot normaalporige Stadtbahnlijn loopt vertraging op. Er zijn problemen met de onteigeningsprocedure en met de financiering. Het zuidelijke deel tot Ruhbank komt niet voor 2007 gereed en de noordelijke tak naar Stammheim na 2010. Zoals het er nu naar uitziet gaan de GT4's een respectabele leeftijd tegemoet.

Er is een openbaar vervoer weekend op 28 en 29 mei 2005 met tal van activiteiten bij tram, bus, Stadtbahn, kabelspoor- en tandradlijn. Alle info: [www.shb-ev.de](http://www.shb-ev.de).

## **FINLAND.**

**Helsinki.** Zoals eerder bericht werd lijn 6 met 600 meter verlengd naar Arabia. Dit nieuwe traject kwam op 29.8.2004

in dienst. Het plan is om in juni 2005 lijn 2 op te heffen. Enkele diensten van lijn 4 rijden dan naar de veerhaven. De laatste vijf vierassige motorwagens blijven mogelijk nog in dienst tot de ophef van lijn 2. De uit Ludwigshafen overgenomen dubbelgelede tram werd in de huisstijl geschilderd en met zijn oude nummer 150 in dienst gesteld. Als dit rijtuig bevalt wil men een aantal zesassers verlengen met een lagevloer bak.

**FRANKRIJK.**

**Angers.** Op 10.2.2005 besloot de Conseil d'Agglomération Angers Loire Métropole tot de aanleg van een 12 kilometer lange tramlijn (met 23 halten) vanaf Avrille in het noorden via het centrum (o.a. Gare SNCF) naar La Roseraie in het zuiden. Gekozen is voor een klassieke tram. Er loopt inmiddels een aanbesteding voor de levering van 15 lagevloertrams met een lengte van 32 meter. In het centrum wenst men geen bovenleiding. Hoe men dit gaat oplossen is nog niet bekend. In Bordeaux wordt ondergrondse stroomtoevoer toegepast, in Nice heeft men gekozen voor voeding via accu's. Er zijn al plannen voor verlengingen en een tweede lijn. De werkzaamheden beginnen in 2006; in 2009 rijdt de tram elke zes minuten, 19 uur per dag met een gemiddelde snelheid van 21 km/u. Men verwacht 35.000 passagiers per dag.

**Brest.** De gemeenteraad besloot tot de aanleg van een 12 kilometer lange oost/west tramlijn. Met een prognose van 45.000 passagiers per dag zijn hiervoor 19 trams nodig. Alhoewel binnen het budget ook de keus voor een spoorbus systeem nog mogelijk is. Al eens eerder sneuvelde een tramplan. Wat het ook gaat worden: de bedoeling is dat het in 2011 rijdt. Omdat de Franse overheid geen cent meer bijdraagt wordt bij ondernemingen een belasting geheven zijnde een percentage van de loonsom.

**Lyon.** De verlenging van lijn T1 vanaf Perrache tot Musée des Confluences (2,2 km.) komt in september 2005 in dienst. Inmiddels worden de plannen voor lijn T4 van een datum voorzien. In 2009 moet deze lijn bij de halte Jet d'Eau aftakken van lijn 2 en gaat dan in zuidoostelijke richting naar Venissieux. Het volgende project is het aanleggen van een verbinding tussen Jet d'Eau en La Part Dieu.

**Marseille.** Aanvullend op het bericht in HOV/RN 553: de HTM kocht 16 PCC's (1-10, 12, 13, 14, 16, 17, 18). Hiervan gingen alleen de B3 draaistellen naar Den Haag. Op de 18 na (deze ging naar een organisatie in Nice) werd de rest in Marseille gesloopt. Als museumtrams blijven de PCC's 11 en 15 bewaard.

**Mulhouse.** Op 7.1.2005 werd de eerste Citadis tram afgeleverd. Op een kleinigheid na zijn de twee tramlijnen (in totaal 12 kilometer) klaar en is de opening in de tweede helft van 2005. Tot 2010 komen daar nog eens 7,7 kilometer verlengingen bij. Inmiddels is dan in 2008 ook de tweesysteemlijn naar Kruth in bedrijf.

**Nice.** Op 5.3.2005 werd een mock-up gepresenteerd van de Citadis, type 302.

**Parijs.** De eerste sporen werden gelegd voor de Tramway de Marechaux bij het toekomstige depot Lucotte. In aanleg is een verlenging van metrolijn 13 naar Asnières-Port de Gennevilliers. Als opening wordt nu medio 2008 genoemd.

**Reims.** Op 28.2.2005 besloot de CAR (Communauté d'Agglomération de Reims) tot de aanleg van een 10 kilometer lange noord/zuid tramway van Orgeval naar het Universiteits ziekenhuis (CHU). Een eerder plan (Reims had eerder van 1875 tot 1939 een tram) haalde het in 1991 niet en ook nu is er veel weerstand. Let u wel even op het woord tramway. In Frankrijk kan dat twee dingen betekenen: een klassieke tram of een spoorbus. Die keuze maakt men in 2006. In 2008 denkt men met de aanleg te beginnen, zodat de tram of spoorbus in 2010 kan rijden.

**Rennes.** In verband met het toegenomen vervoer werden voor de VAL-metro bij Siemens 8 tweewagen motorrijtuigen besteld.

**Straatsburg.** De procedure vertraging bij de aanleg van lijn E lijkt een verdere uitbreiding van het tramnet niet te hinderen. Besloten is tot de aanleg van lijn F: Königshoffen – Gare SNCF – Faubourg de Saverne – Homme de Fer – République – Place de Kehl (of Robertsau). Deze lijn wordt in 2009 geopend. Verder is er een plan voor een tweesysteem tramlijn vanaf de luchthaven Molsheim naar het centrum van Straatsburg.

**Valenciennes.** De eerste Citadis tram werd afgeleverd en stond van 25 t/m 28.2.2005 voor het stadhuis te pronken. Omdat de remise nog niet gereed is ging de tram daarna naar de nabijgelegen Alstom fabriek in Petite Foret en rijdt daar proefritten.

**LUXEMBURG.**

**Luxemburg.** Aftakkend van de bestaande spoorlijn wordt er een tramlijn aangelegd naar Kirchberg. Vanaf 2007 moeten dan twee tramlijnen in exploitatie zijn: Luxemburg (Gare Central) – Kirchberg en Dommeldange – Kirchberg.

**OOSTENRIJK.**

**Graz.** Er komt een aanbesteding voor de levering van 30 lagevloer trams. Binnenkort komt er een gastoptreden van een Weense ULF. Hiermee wil men nachtelijke proefritten rijden.

**Innsbruck.** In december 2004 werden door Plasser en Theurer twee vierassige transportwagens afgeleverd. Eén daarvan heeft een kipinstallatie. Ze hebben de nummers A17.018 (910) en A17.020 (909) en kunnen alleen gekoppeld worden aan de dieselhydraulische werklocomotief 22. Na lange onderhandelingen kwam de financiering rond voor de uitbreiding van het tramnet, zoals door ons beschreven in HOV/RN 554. Er zijn twee wijzigingen. De kortere route tussen het Stubaitalbahnhof en het Hauptbahnhof komt er niet, zodat de trams van de Stubaitalbahn hun huidige route blijven rijden. Ook de verlenging van lijn 1 naar het Tivoli Stadion gaat niet door. Als er geen evenementen zijn heeft dit traject nauwelijks vervoerswaarde. In 2005 vinden omvangrijke spoorwerken plaats. Zo moeten in enkele straten de sporen verder uit elkaar worden gelegd voor het toekomstige bredere materieel. Deze zomer zal in het centrum gedurende drie weken geen tramverkeer mogelijk zijn.

**Linz.** Nadat al eerder de tramtunnel bij het Hauptbahnhof in gebruik was genomen werd het nieuwe Hauptbahnhof zelf op 3.12.2004 officieel geopend. Op 17.11.2005 wordt dit ook het begin/eindpunt van de Linzer Lokalbahn (Stern & Hafnerl).

In februari 2005 werd met motorrijtuig 021 de laatste Cityrunner afgeleverd. Hierdoor konden de laatste achtassers buiten dienst gesteld worden. Voor de reizigersdienst beschikt men nu over 49 motorrijtuigen:

tienassers	68 – 79	bouwjaar 1977
tienassers	41 – 56	bouwjaar 1984-1986
Cityrunners	001 – 021	bouwjaar 2001-2005

De aanleg van de verlenging van lijn 2 naar Pichling Solarcity verloopt voorspoedig. De rails liggen nagenoeg overal en men is begonnen met het aanleggen van de bovenleiding. De opening is drie maanden eerder: begin september 2005.

**Salzburg.** Dit interlokale trambedrijf met nog al wat spoorse trekjes heeft inmiddels drie diesellocomotieven ex ÖBB 2048 (ex DB V100) in bezit:

- V83 = ex ÖBB 2048.001
- V84 = ex ÖBB 2048.002
- V85 = ex ÖBB 2048.003

De V85 wordt momenteel bij de ÖBB in St.Pölten gerevi-seerd. Men heeft een optie op de 2048.004 (wordt V86) en in huur rijdt de 2048.018 als V87.

**Wenen.** In november 2004 werd E1 motorrijtuig 4470 aan Krakow verkocht. Het is de bedoeling dat ook in 2005 10 E1+c1 tramstellen naar Krakow gaan. In december 2004 werden de E motorrijtuigen 4427, 4428, 4431 en 4435 (bestemd voor Sarajewo) en aanhangrijtuig c3 1189 (bestemd voor Krakow) terzijde gezet. Tot heden werden 60 E1 motorrijtuigen afgevoerd. Hiervan werden er 49 verkocht aan trambedrijven in Miskolc (25), Krakow (14) EN Rotterdam (10). In een volgend nummer geven wij hiervan een overzicht.

Sinds de vorige opgave werden de B ULF-en afgeleverd t/m nummer 690. Er gaat binnenkort een ULF voor demonstratieritten naar Graz. Door een wetswijziging in 1999 moeten vanaf 1.7.2000 nieuwe trams voorzien zijn van drie koplichten en achteruitkijkspiegels. Dit betreft hier de ULF motorrijtuigen vanaf A12 en B639 en de omgebouwde en opnieuw in dienst gestelde B601 (prototype). Inmiddels zijn ook de eerder in dienst gestelde ULF motorrijtuigen voorzien van een derde (dak)licht en spiegels.

Met ingang van 27.12.2004 werd een spitsuurlijn 30 ingesteld op de route Floridsdorf – Stammersdorf als versterking van lijn 31. Nog niet eerder kwam dit lijncijfer voor. Een unicum is ook dat een versterkingslijn een eigen lijncijfer heeft, veelal was dat in vergelijkbare situaties een doorstreept lijncijfer

Dat een fijnmazig tramnet naast een metronet zo zijn voordelen heeft bleek de afgelopen tijd bij stremmingen op de metrolijnen U1 en U2. Er konden vervangende tramdiensten worden ingelegd. De stremming op lijn U2 (spoorvernieuwing en werkzaamheden i.v.m. de verlenging naar Donau-stadt) duurde van 5.2.2005 tot 28.3.2005. Op de Ring lijnen 1 en 2 werd op werkdagen de frequentie verhoogd tot drie minuten en werden zoveel mogelijk lange lagevloer trams ingezet. Op sommige dagen reden uitsluitend B ULF-en en ook dat kwam nog niet eerder voor.

## **SPANJE.**

**Alicante.** Door de FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) werden bij Bombardier 30 100% lagevloer trams besteld voor Alicante en Valencia. Zie ook bericht Valencia.

**Barcelona.** In 2006 wordt begonnen met de verlenging (5,2 km. + 5 stations) van metrolijn 2 vanaf Sant Antoni naar Fira 2 Pedrosa. Opening in 2010. Het huidige korte traject vanaf Sant Antoni naar het eindpunt Parallel wordt dan opgeheven. Het nieuwe traject passeert de haven en Montjuic ondergronds en verbindt twee tentoonstellingsterreinen met elkaar. In Fira 2 Pedrosa kan worden overgestapt op de toekomstige lijn 9. Een verlenging via deze lijn tot het vliegveld is waarschijnlijk de volgende stap.

**Madrid.** Zoals eerder bericht levert Alstom 70 lagevloertrams voor de "Metro Ligero", het nieuwe sneltramnet. Er wordt gesproken over vier lijnen. Alstom levert hiervoor ook het beveiligingssysteem en het onderhoud. De trams worden geleverd in 2006/2007.

Nog meer trams. Binnenkort wordt in Paria (een zuidelijke voorstad) begonnen met de aanleg van een 12 kilometer lange ringlijn tussen een aantal woonwijken, het centrum van Paria en het voorstadstation van de RENFE. Eind 2007 moet de tram rijden. Met wat voor materieel is nog niet bekend.

**Palma de Mallorca.** In december 2004 werden offerten gevraagd voor de aanleg van een 7,3 km. lange metrolijn vanuit het centrum (Placa d'Espanya) naar de Universiteit (UIB). Hiervan komt 3,7 km. ondergronds. Men wil nog dit jaar met de aanleg beginnen. Opening: eind 2007. Voorwaar een krap tijdschema. Plannen zijn er voor verlenging en een

tweede lijn naar het vliegveld. Verder is er sprake van een lijn langs een aantal kustplaatsen maar die zal meer het karakter van een tramlijn krijgen.

**Paria.** Zie bericht Madrid.

**Valencia.** Op 22.9.2004 kwam een zijlijn vanaf Torrent naar het nieuwe ondergrondse eindpunt Torrent Avinguda in dienst. Hier rijden de lijnen 1 en 5. De bedrijven Ferrovial en Hormigones Martinez gaan het traject Ayora – J.Monsoriu van lijn 5 aanleggen. Met de werkzaamheden werd al een aanvang gemaakt. In dienst: 2006. Ook tramlijn 4 wordt vanaf het huidige eindpunt Calle Dr. Lluç tot J.Monsoriu verlengd.

Voor de metrolijnen 3 en 5 werden bij Alstom 10 vierdelige metrotreinstellen besteld. Deze worden gebouwd in de plaatselijke Alstom fabriek en worden in 2006 geleverd. Voor de trambedrijven in Alicante en Valencia werden bij Bombardier 30 (+10 optie) trams besteld. De 100% vijfdelige lagevloertrams van het type Flexity Outlook krijgen een lengte van 32½ meter en worden geleverd in 2006/2007. De vraag is of de eerder bestelde Combino's (10+16 optie) nog wel worden afgenomen.

**Vélez Málaga.** Volgens persberichten is de 4,7 kilometer lange tramlijn tussen Vélez Málaga en Torre del Mar gereed en staat de opening voor medio 2005 gepland. Uw redacteur betwijfelt dat. In februari 2005 werd nog aan de sporen gewerkt en hing er nog geen bovenleiding. De dubbelsporige trambaan ligt geheel vrij of afgescheiden. Aan beide uiteinden is een deel enkelsporig aangelegd met dubbelsporige kopeindpunten. De tramlijn begint aan de rand van Vélez, doet een groot winkelcentrum/bioscoop complex langs de Autopista A7 aan (hier is ook de remise in aanbouw), rijdt langs een Aquapark en het regionale ziekenhuis om vervolgens in Torre del Mar dicht bij de kust te eindigen. Hier ligt het enkelspoor in het midden van een drukke weg. Van enig materieel is niets te bespeuren. Men zoekt dan ook nog een exploitant voor een periode van 25 jaar die het materieel levert en onderhoudt. Skoda en CAF worden genoemd.

**Zaragoza.** Ook hier lijkt de tram terug te keren. Er is sprake van een 7 kilometer lange tramlijn Isabel la Católica – Parque Goya. Kosten € 250 miljoen. Men denkt in 2007 met de aanleg te beginnen.

## **ZWEDEN.**

**Norrköping.** Bij Bombardier werden 5 lagevloertrams van het type Flexity Classic besteld. De 30 meter lange trams met 70% lagevloer tonen overeenkomst met het type S van Frankfurt a.M. Men heeft plannen voor een tweesysteem tramlijn (deels via de bestaande spoorlijn) naar Linköping. In Linköping komt er dan een tramlijn naar de universiteit. In het najaar worden proefritten gehouden met geleend materieel uit Kassel. Omdat er uiteraard nog geen verbinding tussen tram en spoor is wordt dan een tram op het tramnet beproefd en een tweede op de spoorlijn tussen Norrköping en Linköping.

## **ZWITSERLAND.**

**Basel.** Al het i.v.m. de Combino problemen van de BLT geleende materieel ging weer terug naar de BLT. De trams uit Bern worden nog ingezet op lijn 1/14. Inmiddels hebben de BVB (Basler Verkehrs Betrieb), de gemeente Basel en Siemens (geheime) overeenstemming bereikt over een saneringsplan. Deze overeenstemming is pas van kracht als de BVB akkoord gaat met het voorgestelde technische concept dat momenteel door deskundigen wordt bestudeerd. Eind mei 2005 valt de beslissing en gaan de 28 Combino's voor aanpassingen terug naar de fabriek. Mocht de BVB het concept afwijzen en de trams tegen kostprijs terug willen geven lijkt een gang naar de rechter onvermijdelijk.

**Basel-SBB.** De SBB heeft een vervolgbestelling gedaan

voor de levering van nog eens 31 Flirt treinstellen. Hiervan gaan er 19 naar de TILO (S-Bahn Ticina – Lombardia) en 12 in een tweesysteem uitvoering naar Basel voor lijn S1: Frick/Laufenburg - Mulhouse. Lijn S9 (Sissach – Olten) lijkt wegbezuinigd te worden. Er wordt gedacht aan een vervangende busdienst.

**Bern.** In januari 2005 ging een Combino voor aanpassing naar de Siemens fabriek in Krefeld. Begin 2006 moeten alle 15 Combino's zijn aangepast waardoor maximaal 4 trams ongeveer tien weken niet beschikbaar zijn.

**Bern-BLS/RM.** S-Bahn Bern. Correctie/aanvulling op een eerder bericht. Sinds 12.12.2004 wordt het S-Bahnnet geëxploiteerd door de BLS (Bern – Lötschbergbahn), met uitzondering van de lijnen S4 en S44 die door de RM (Regionalverkehr Mittelland) worden gereden. De SBB is alleen nog beheerder van de infrastructuur. In theorie valt ook de RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) nog onder de S-Bahn, maar met zijn afwijkende spoorbreedte blijft dit in feite toch een apart bedrijf.

**Genève.** Op 12.12.2004 kwam de nieuwe lijn 15 in dienst en is het lijnnet zoals gepubliceerd in HOV/RN 550, met uitzondering van de toekomstige lijnen 14 en 17. Die lijn 17 komt in april 2006. Dan wordt lijn 15 vanaf Pont Rouge via Palettes verlengd tot Bachet. Het ontbrekende traject Pont Rouge – Palettes is in aanleg. De Cityrunners 856 (Lodz 1207) en 857 (Lodz 1214) keerden terug naar Lodz.

Trams en bussen krijgen een nieuwe kleur. De hoofdkleur wordt wit met een donkerblauwe band aan de onderkant en zwart rondom de ramen.

**Lausanne.** Het schijnt overal voor te komen. Eind februari 2005 stortte op de Place St.Laurent een deel van de tunnel in voor de toekomstige verlenging van de tandradlijn. Er ontstond een gat en het geheel liep vol met water en modder. Al bij de bouw van een warehouse in 1958 was men tegen het probleem aangelopen. Enkele huizen moesten worden ontruimd. Er werd uiteraard een onderzoekscommissie ingesteld. Omdat men voorloopt op het schema lijkt de opening in december 2008 niet in gevaar te komen.

**Zürich.** Het materieel van de vuilafvoer tram ("Cargo"-tram) bestaat uit motorwagons Xe4/4 1922 en de tweeassige platte wagens X2 1984 en 1987. Hierop staan containers geplaatst. Dit wagenpark werd uitgebreid met een vierassige platte wagen X4 1991 waarop een vuilpers staat. Bij de eindpuntlus Werdhölzli is een aftakend spoor in aanleg naar de vuilverbranding.

Vertraging bij de aflevering van Cobra's. De serieaflevering begint nu in december 2005 (was juni 2005). Naar aanleiding van de problemen bij de Combino's verwacht Bombardier ook problemen met haar Cobra's en gaat nu de wagenbakken versterkt uitvoeren. Men blijft er vanuit gaan dat in mei 2009 alle 74 rijtuigen zijn afgeleverd. (voorserie 3001-3006 al in dienst; 68 stuks nog te leveren).

De VBZ verwierf een concessie voor een nieuwe tramlijn vanaf de Escher Wyss Platz via de Hardstrasse naar Oerlikon (Bahnhof). De zogenaamde Tram Zürich West. Binnenkort worden de plannen ter inzage gelegd. Als alles goed gaat kan de tram hier in 2009 rijden. Dat is een jaar later dan ooit eerder genoemd. Maar dat heeft te maken met de voorafgaande besluitvorming en het mogelijk niet tijdig klaar komen van het langs deze lijn te bouwen Hardturm Stadion dat gedacht was voor het Europese voetbalkampioenschap 2008.

**Zürich-FB.** Forchbahn. Eind december 2004 waren alle 13 Be4/6 motorrijtuigen 61-73 afgeleverd en in dienst gesteld. Ook de stuurstandrijtuigen Bt 105 en 106 gingen naar Madagaskar. De Bt 108 ging naar de TPC en dient als plukwagen voor soortgelijke rijtuigen voor de AOMC lijn Aigle – Olion – Monthey – Champéry.

## Stoom in Friesland meer dan een droom

(ingezonden bericht)

Met veel publicitair geweld is op 29 januari de Stichting Stoomtrein Fryslân in de markt gezet. Dat heeft bij sommigen de vraag opgeroepen of het hier niet weer om de zoveelste stoom-droom gaat van een paar enthousiastelingen. Lees de feiten en maak daarna uw oordeel op.

Ruim zeven jaar geleden is het plan opgevat om met Het Nationaal Modelspoor Museum naar het station Sneek te gaan. Bij het uitwerken van de plannen werd al gauw duidelijk dat er maximaal 15.000 bezoekers zouden kunnen worden getrokken. Op zich een knappe prestatie voor een museum dat zeven jaar geleden nog maar 1000 bezoekers per jaar had. Om de exploitatie rond te krijgen zou het museum op termijn richting de 30.000 bezoekers per jaar moeten gaan. Daarom werd er gezocht naar een toeristische attractie die goed zou zijn voor jaarlijks grote aantallen bezoekers. Na verschillende alternatieven onderzocht te hebben kwam men uit op een stoomtrein Sneek < > Stavoren.

Het uitgangspunt van de stoomtrein is van het begin af aan geweest een puur bedrijfsmatige. Dus geen club van enthousiaste sleutelaars of detaillistische museumfreaks maar realisten die weten hoe je een bedrijf winstgevend moet runnen. Een bestuur bestaande uit specialisten voor elke benodigde discipline ging aan de slag. Na een diepgaand vooronderzoek, gesprekken met alle betrokken partijen en een technisch haalbaarheidsonderzoek, lag er een goed onderbouwd businessplan of tafel. In grote lijnen kwam het neer op een toeristisch stoomproduct dat een eenmalige investering vergde en vanaf jaar 1 een winstgevend exploitatie zonder bijdragen van overheden. Dat plan werd aan de betrokken overheden gepresenteerd en met instemming ontvangen. Het enige waar vraagtekens bij werd gezet was de aantrekkingskracht van stoom. Dat is de reden dat op 29 januari de opening van Het Nationaal Modelspoor Museum in Sneek luister werd bijgezet door een stoomtrein van de VSM. In minder dan 30 minuten waren de 1000 kaarten 'verkocht' en op de dag zelf waren er tegen de 50.000 kijkers. In alle landelijke media werd aan de opening en het stomen aandacht besteed. Het bewijs was overtuigend en professioneel geleverd.

Intussentusschen worden de plannen verder uitgewerkt, heeft de stichting tegen de 200 vrijwilligers en zijn de grootste belemmeringen opgelost. Zo staat in de zojuist verlengde concessie van NoordNed dat men op het traject Sneek < > Stavoren rekening moet houden met een stoomtrein. En voor de marketing van de ZuidWesthoek van Friesland is een bedrag beschikbaar gesteld van 800.000 euro. De stoomtrein rijdt dwars door het gebied en wordt gezien als de trekker voor alle andere toeristische attracties.

Het museum en de stoomtrein hebben zich op 29 januari goed op de kaart gezet. In het museum zijn in vier weken ruim 5000 van de verwachte 15.000 bezoekers geweest. En de stoomstichting wordt overstelpt met vragen voor ritten. Die zullen helaas moeten wachten tot 2006. Dan zal duidelijk zijn of de droom een nachtmerrie wordt of een winstgevend bedrijf. Maar dat er stoom komt is zeker.

*Max Kooijmans*

*Voorzitter Het Nationaal Modelspoor Museum  
Bestuurslid Stichting Stoom in Fryslân*

# SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar [karelbocht@yahoo.de](mailto:karelbocht@yahoo.de)

## Nederlandse Spoorwegen

### VIRM

aankomst in Nederland	in dienst
8745 31-03	8744 15-03
	8745 01-04

van de software. De 8744 werd derhalve nog niet in dienst gesteld na de afleveringsproefrit op 15-03. Daarbij werd hij vergezeld door de 8640.

- De nieuw samengestelde 9456 kwam op 17-03 in dienst, maar landde al op 21-03 met een defecte tractie-installatie in Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Het is nog niet duidelijk of de ABv6 380 8348, oorspronkelijk voor een VIRM-VI ingericht, voor een vierwagentstel te weinig zitplaatsen eerste klasse biedt. Is dat het geval, behoort het treinstel eigenlijk 8456 genummerd te zijn.

- De in Roosendaal beschadigde 290 8718 wordt vervangen door een nieuw te bouwen mBvk-rijtuig. De gehavende bak wordt geheel gestript en is geschonken aan de brandweeropleiding Noord-Nederland dat een nieuw oefenterrein bij Wijster aanlegt. Ook de 290 8611 zal worden afgevoerd.

#### VIRM-bakken in herstelling per 12-04-2004

RB Haarlem				
nummer	uit stam	schadegeval		
ABv6 380 8010	9410	Dordrecht, 24-09-2003		brandschade
mBv7 260 8824	8656	Amsterdam, 21-05-2004		botsschade
mBvk1/2 290 8611	8656	Amsterdam, 21-05-2004		botsschade
ABv6 380 8301	9401	Ede-Wageningen, 13-09-2004		brandschade
ABv5 380 8227	8656	Amsterdam, 21-05-2004		botsschade
mBvk1/2 290 8718	8728	Roosendaal, 30-09-2004		botsschade
ABv 3/4 380 8128	8728	Roosendaal, 30-09-2004		botsschade
ABv6 380 8409	8728	Roosendaal, 30-09-2004		botsschade
ABv5 380 8262	8728	Roosendaal, 30-09-2004		botsschade
mBvk1/2 290 8563	8632	Oisterwijk, 19-12-2004		botsschade
mBv7 260 8845	8632	Oisterwijk, 19-12-2004		botsschade
mBvk1/2 290 8670	8715	Den Haag, 20-02-2004		botsschade
RB Tilburg				
nummer	uit stam	schadegeval		
ABv6 380 8399	9518	OB Amsterdam, 18-01-2005		ontsporingsschade
mBvk1/2 290 8697	9518	OB Amsterdam, 18-01-2005		ontsporingsschade

- ABv3/4 380 8099 van de 8633 werd op 25-03 nog overnummerd gesignaleerd.

- De 9524 werd op 31-03 gebruikt voor een fotosessie ten behoeve van een promotieactie van NS en Joop van de Ende voor de musical *Mama Mia*. Aanvankelijk was hiervoor een SGMm gepland, maar NSR wilde toch een 9500 als figurant inzetten. Het stel, versierd met stickers en posters en grondig gewassen, werd gebruikt om acteurs uit de musical zogenaamd in Utrecht te laten aankomen. De VIRM werd daartoe omgereden van spoor 19 naar spoor 14.

- De verdeling van VIRM over de drie onderhoudsbedrijven is als volgt:

Verdeling VIRM over onderhoudsbedrijven	
OB Amsterdam	9402, 9404, 9406, 9409, 9417 - 9420, 9422, 9423, 9425, 9426, 9427, 9430, 9431, 9434, 9443, 9450, 9456, 9469, 9473, 9477, 9479 - 9481, 9502 9504, 9506, 9508, 9510, 9512, 9514, 9516, 9518, 9520, 9522, 9524, 9525, 8608, 8614, 8615, 8621, 8628, 8632, 8633, 8639, 8651, 8659, 8665, 8670, 8672, 8701, 8703, 8705, 8707, 8709, 8711, 8713, 8715, 8717, 8719, 8721, 8723, 8726 - 8745
OB Leidschendam	9401, 9403, 9405, 9407, 9410, 9411, 9412, 9413, 9416, 9478
OB Onnen	8624, 8629, 8635, 8636, 8637, 8638, 8640 - 8642, 8644 - 8649, 8652 - 8655, 8657, 8658, 8660 - 8664, 8666 - 8668, 8671, 8674 - 8676

- Een VIRM zal naar verluidt vanaf 02-06 in RB Tilburg worden onderworpen aan testen om gewijzigde instellingen

van de klimaatbeheersingsinstallatie te beproeven. Om het de installatie moeilijk te maken, zal de temperatuur in de schildershal flink worden opgevoerd.

- De 9401 werd op 07-04 door Revisiebedrijf Tilburg afgeleverd na onderhoudsresearch. Tevens werden twee airco-units uitgewisseld. Met het herstelde treinstel werden de mBvk1/2 290 8698 en ABv3/4 380 8118 meegegeven. Deze bakken waren onbeschadigd gebleven bij de ontsporing van de 9518 op 18-01 in Amsterdam. De kopbak zal worden gebruikt voor de *Railtje Jacoba* die op Sail 2005 de show zal stelen. Voor dat doel wordt een van de nieuw geleverde reservekoppen aan de „blinde" kant van deze bak gemonteerd. Na de manifestatie wordt de kop weer verwijderd. De 9401 reed solo verder naar OB Amsterdam en kwam, nadat tevens remproblemen verholpen waren, op 08-04 in dienst als vervanging van een mDDM in de treinen 4061, 4062, 4566 en 4581.

Afliveringsproefrit VIRM 8746 03-05			
82000		82001	
Amf	10:08	Gv	12:39
Hvs	10:20	Ledn	12:48
Dvd	10:45	Hfdm	12:58
Hfdm	11:05 - 11:15	Dvd	13:17
Ledn	11:25	Hvs	13:39
Gv	11:34	Amf	13:53

- Zoals de planning er thans voorstaat, zal op 03-05 de laatste afleveringsrit met een VIRM gereden worden, uiteraard met de 8746.

- De VIRM-en blinken nog steeds niet uit door

hun betrouwbaarheid. Op 28-03 kreeg trein 2675 in Amsterdam 19 minuten vertraging doordat stel 8741 werd afgekeurd door de storingsmonteur vanwege een defect. Zijn plek werd ingenomen door de 8738. De 8721, die dag ingezet in de treinserie 6300, veroorzaakte in Haarlem twee maal problemen door een haperende compressor. De slag 6340/6361 Haarlem - Zandvoort v.v. moest worden opgeheven. De 6350 kreeg enkele uren later acht minuten vertraging. Een dag eerder had de 8653 ook last van problemen met de compressor, hetgeen leidde tot in totaal 41 minuten vertraging voor vijf treinen. De door het stel gereden trein nam er daarvan achttien voor zijn rekening. In Zwolle veroorzaakte op 29-03 de 9478, als vervanging van een mDDM, vertraging door problemen met het diagnosescherm. De 5641 raakte zodanig vertraagd dat de kerende 5648 met een kwartier vertraging moest vertrekken. Amsterdam was die dag ook het toneel van VIRM-problemen, toen trein 2651 negen minuten later vertrok door tractieproblemen van de 9512.

- De in Haarlem gecompleteerde 9427 kwam op 04-04 uit Revisiebedrijf Haarlem. Welhaast naar goed gebruik ging van de ABv6 op 07-07 de verwarming defect. Het stel kwam aanvankelijk naar de Watergraafsmeer en arriveerde op 10-04 in Onderhoudsbedrijf Amsterdam.

### SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2870	29-03	2970 2963	22-03 2963
		2966	01-04
		2968	01-04

- ProRail en NSR voeren in maart, april en mei een proef uit om te bepalen hoe sterk de detectie van weinig bereden sporen terugloopt wanneer de frequentie van het *roestrijden* over die sporen wordt teruggebracht. De uitkomsten komen van pas om nieuw beleid hieromtrent te kunnen maken. De proef bestond uit het éénmaal per 24 of 30 uur berijden van spoor 204 in Delft. Voor de proefritten - die ook in het weekeinde plaatsvonden - werd een SGM-tweewagentstel aangewezen. De ingewikkelde constructie waarin een tweetje leeg van OB Leidschendam naar Rotterdam werd overgebracht, vervolgens een slag Rotterdam - Den Haag HS maakte (over spoor 204 te Delft) en terugkeerde naar Leidschendam, werd al spoedig versimpeld door doorde-weeks één van de tussen de spitsen in Rotterdam over-

staande Sprintertweetjes van de Hoekse Lijn een slag naar Den Haag te laten maken. Vanwege uitgelopen werkzaamheden werden de ritten op 20-03 afgelast. Op spoor 204 te Delft zijn een gele kabel en een aantal witte pijlen te zien.

- De conducteur van trein 4864 kreeg op 27-03 tijdens het sluiten van de deuren in Amsterdam een loszittende plafondplaat van Sprinter 2942 op haar schouder. Aan deze kinderziekte van SGMm wordt gewerkt.

- De 2962 werd signaleerd met een nieuw type deurenknoppen aan de buitenzijde. In plaats van de groene drukknoppen waren witte exemplaren aangebracht van het type dat op onder andere ICM-4, VIRM en het Rotterdamse metromaterieel in gebruik is. De oude knoppen blijken niet zo goed tegen graffiti verwijderaar te kunnen. Alle stellen krijgen de nieuwe knoppen.

- Uit dienstregelingtechnische overwegingen zal geen SGMm ingezet worden in de treinserie 6300 Den Haag – Haarlem – Zandvoort. De instroom van de verbouwde Sprinters zal daarom anders worden vormgegeven. De met ingang van juni gekoppelde treinseries 4800, 4000 en 15400 worden van SGMm voorzien. De 4700 en 7300, eveneens gekoppelde series, blijven ook na juni gedeeltelijk nog door 'oude' Sprinters gereden worden. Twee treinseries op de Hoekse Lijn (4100 en 4200) krijgen vier stellen in juni, nadat per 05-04 de eerste twee SGMm-en zijn ingestroomd. Een vijfde volgt in juli. De stellen die daarna worden afgeleverd, stromen in de 7300/4700. In oktober staat de vervanging van de twee tweewagenstellen van de serie 14100 (Spits-Pendel Hoekse Lijn) op de rol. De stoptreinserie 14000 krijgt dan ook de nieuwe stellen. De stoptreinseries 9700 (spitstoevoeger Rotterdam – Gouda Goverwelle) en 9800 worden medio 2006 met 'vlaflips' gereden. Opvallend is de wens om tot slot de treinserie 3300 te voorzien van SGMm.

- Hoewel er een verbod bestaat op het koppelen van oude en gemoderniseerde Sprinters, wordt er tijdelijk een uitzondering gemaakt. Gedurende de tijd dat er zowel oude als nieuwe Sprinters op de Hoekse Lijn rijden (tussen juni en oktober) mogen in Rotterdam een SGM en een SGMm gecombineerd van en naar de opstelsporen gebracht worden. Voorwaarde is wel dat de stellen na afloop van de rangeerbeweging weer ontkoppeld worden. Het verbod is ingesteld omdat de luchtleidingen van de 2900-en vervuild kunnen raken als ze in contact staan met die van 2800-en en 2000-en.

- De twee tweewagenstellen die vanaf oktober over zijn nadat de SpitsPendels met SGMm worden gereden, gaan in de spits versterking bieden in de treinseries 9700 en 9800, waarmee sinds lange tijd weer omloopmatig tweetjes en drietjes gekoppeld rijden. De Sprintertweewagenstellen die over compleet raken na het in gebruik komen van RandstadRail, worden mogelijk gebruikt bij een aanbesteding van een lijn uit de contractsector. Gebeurt dat niet, volgt mogelijk sloop. De stellen uit de proefserie SGM-0 (2001 – 2015) zijn ouder dan de jongste Plan V's (Plan V13, 951 – 965) en verkeren niet meer in al te beste staat. Hier en daar slaat roestvorming toe. Zo werd onlangs bij de 2002 een fors gat rond een waterafvoergatje bij een cabinedeur geconstateerd.

- De op 22-03 afgeleverde 2963 werd niet na proefritten in Twente in dienst gesteld, maar ging 'ouderwets' op afleveringsproefrit naar Bergen op Zoom. Het stel werd op 29-03 afgenomen door NSR, maar verbleef nog enige tijd in OB Leidschendam voor het verhelpen van een aantal storingen.

- Met de 2937 werden op 31-03 proefritten ten behoeve van de inregeling van het reizigersinformatiesysteem (RIS) gemaakt. In Utrecht startte het stel met de route van de 5700 via Hilversum naar Leiden. Aansluitend ging het als een 5000 naar Dordrecht. Spoorslags reed het treinstel terug naar Den Haag Centraal. Het treinstel nam de snelle route via Gouda en Woerden voor de terugreis naar Utrecht.

- Doordat er steeds meer SGMm beschikbaar komt, ver-

schijnt dit materieel steeds vaker op trajecten waar het omloopmatig nog geen vaste verschijning is. Inmiddels is vastgesteld dat het RIS op de meeste lijnen goed werkt. Alleen de lijnen Utrecht – Rhenen, Utrecht – Tiel, Utrecht – Baarn, Rotterdam/Den Haag – Gouda Goverwelle zijn nog qua RIS nog niet volledig gecontroleerd.

- De overbrenging van de 2872 naar Bombardier Randers werd uitgesteld, schijnbaar omdat de aanvoer van verbouwde stellen niet in het gewenste tempo verloopt. Na onderhoud in Leidschendam kwam het treinstel weer in dienst.

#### Mat '64

- Nadat het enige maanden rustig geweest was rond het afvoeren van Plan V's, ging op 01-04 de 460 terzijde bij het bereiken van de revisietermijn. Op 07-04 kwam het treinstel naar Alkmaar om daar te worden gebruikt bij een demonstratie door de brandweer. Voor het stel werd op de Dijksgracht een plaatsje vrijgehouden, in afwachting van de beslissing over de wijze van afvoer.

- De 461 zou eigenlijk per 18-04 terzijde gesteld moeten worden. Het stel zou op 07-04 in onderhoud moeten in Zwolle, maar dat Onderhoudsbedrijf had eerst plaats in de nacht van 10- op 11-04. Omdat ook een bezoek aan de kuilwielenbank en het herstel van een aantal defecten – waaronder het vervangen van een defecte frontruit – op het programma stonden, werd besloten het stel terzijde te stellen. Nadat het op 08-04 als achterste stel van 10786 in Zwolle was binnengekomen, stond de Plan V stil. OB Zwolle had plannen het treinstel als plukstel te gebruiken.

- Er worden plannen gesmeed om een pendeldienst tussen Utrecht Centraal en het vernieuwde Spoorwegmuseum in te stellen. Hiervoor zouden drie Plan V's gebruikt moeten worden. Omdat er geen materieel over is, zou er een aantal tweetjes langer in dienst gehouden moeten worden.

- Voor 80 treinstellen Plan V staat de vervanging van de motorgeneratoren op het programma. NedTrain heeft de order van 80 mg's op 01-04 Europees aanbesteed.

- Het bericht op blz. 67 dat er voor de lijn Dordrecht – Geldermalsen een aparte omloop met een aantal Plan V's gemaakt wordt, blijkt in zoverre te kloppen dat er omwille van een juiste toerekening van de kosten voor is gekozen het ingezette materieel af te zonderen van de grote omloop. Het materieel, de Plan V's 901 – 915, zal wellicht geschikt gemaakt worden voor eenmansbediening. Daartoe worden deursluitingskastjes in de machinistencabines gemonteerd. Die kastjes zijn in ieder geval uit de ICK-rijtuigen gehaald die in Leidschendam terzijde stonden. Wanneer voor de Plan V's nieuwe kastjes geleverd zijn, krijgen de ICK's ze terug.

#### DDM/DD-AR

- De Bf-rijtuigen 26-37 512 en 515, die door het ontbreken van een werkende statische omzetter altijd gekoppeld moesten rijden met een (niet als zodanig gebruikt) Bvk-rijtuig, werden in de tweede helft van maart voorzien van een goede omzetter. Ook zijn ze qua trekduwbekabeling aangepast om te kunnen rijden in een trekduwstam met een BD's en een 1700. Beide rijtuigen werden op 21-03 in gebruik genomen.

- In aanvulling op blz. 67 kan worden gemeld dat er in totaal vier Bvk's van DD-AR niet worden ingezet: het betreft de 270 7002, 7003, 7012 en 7076.

#### ICM

- De 4248 werd op 08-03 als proefstel voor de inbouw van een nieuw type compressor in Revisiebedrijf Tilburg binnengenomen.

#### Serie 1800 & 1700

- De eerder in deze kolommen genoemde extra inspectiebeurten aan de locomotieven series 1700 en 1800 wor-

den vanaf 04-05 uitgevoerd in Onderhoudsbedrijf Maas-tricht. Tijdens de inspectiebeurt worden ook de cabinever-warming en de slepers van de stroomafnemers gecontro-leerd en de zandbakken preventief gevuld.

- De 1707 is bij zijn LT1-beurt ook voorzien van een als nieuw uitzierende dakopbouw, waarmee de loc erg opvalt. In het weekend van 09-04 werd de loc, die daarvoor met een losse Bvk op een kopspoor bij OB Leidschendam had ge-staan, in stam 7462 gerangeerd.

- De 1701 werd op 09-04 bij het Technisch Centrum in Eindhoven gesignaleerd terwijl hij gekoppeld was aan een aantal ICK-rijtuigen. Ook de hoogspanningskabel was door-verbonden.

**Serie 700**

- Op 01-03 werden de rangeerlocomotieven van Onder-houdsbedrijf Leidschendam en de Binckhorst (weer) omge-wisseld. De beide 700-en krijgen in Leidschendam onder-houd. Omdat de 701 in Den Haag niet gemist kon worden, werd hij twee dagen vervangen door de 703. In Leidschen-dam werd in die tijd gerangeerd met oudgediende 338. Ove-rigens is de 338 sowieso nog niet misbaar, omdat de auto-matische koppeling op de 700-en het koppelen met deze lo-comotieven met DD-AR-materieel onmogelijk maakt. De au-tomatische Scharfenberg-koppeling van de 700-en moet namelijk zakken als de rangeerkoppeling in positie wordt gebracht, nodig om materieel met buffers en schroefkoppe-lingen te verplaatsen. De Scharfenberg-AK komt bij DD-AR in de problemen met de BSI-koppeling van de stuurrijtuigen en locomotieven.

- Omdat de tankplaat in de Binckhorst niet meer wordt gebruikt, wordt het plan overwogen structureel een slag Binckhorst – Leidschendam v.v. in te leggen op zaterdagen.

**ICK**

- Op 06-04 werd gestart met het verzamelen van de ICK-rijtuigen op de Dijkgracht. Hoewel het de bedoeling was dat de Leidschendamse rijtuigen als eerste zouden worden overgebracht, ging dat door enige logistieke problemen niet door. In plaats daarvan werd gestart met de rijtuigen van de Bokkeduinen en de Watergraafsmeer. De 1766 werd voor deze transporten gebruikt. Netjes gerangschikt naar A's, B's en BD's werd het materieel op de gedeeltelijk omhekte Dijkgracht geplaatst. Op 07-04 lukte het om ondanks de enorme verstoring rond Utrecht in twee treinen de twintig rij-tuigen uit Leidschendam over te brengen. Ditmaal was het de 1854 die de overbrengingen verzorgde. Pas diep in de nacht was de klus geklaard. Zoals eerder gemeld, zijn van de Leidschendamse rijtuigen veel sleutelkastjes van de cen-trale deursluiting verwijderd. De rijtuigen die tijdens hun stal-ling met graffiti beklad zijn, zullen in het kader van een 'ter-zijdestellingsbeurt' daarvan ontdaan worden. Ook worden dan de batterijen opgeladen, want vooral van de rijtuigen van de Bokkeduinen waren deze leeg.

**ICR**

- Per 14-03 werd rijtuig 10-70 673 overgeplaatst van OB Maastricht naar OB Zwolle en daar van stuurstroomkabels voorzien. In de laatste week van maart werd een begin ge-maakt met het uitwisselen van de VIRM-en en ICR-stammen tussen de IJssellijn en de serie 800/900. Hiermee werd vooruitgelopen op de wijzigingen met ingang van 05-04. De 8738 en 8671 werden op 22-03 vanuit Heerlen ge-wisseld met de trekduwstammen 1773+82-77 003 en 1742+82-77 014. Op 24-03 volgde de overbrenging van de 8727 van Heerlen naar Roosendaal en de 1754 met stam 82-77 019 en loc 1734 in omgekeerde richting. Als sluitstuk van de omwisselactie werd de 1759 op 25-03 van Zwolle via Utrecht naar Heerlen gereden. Veel rijtuigen werden met het

werkplaatssternet overgebracht. Vanaf 21-03 werden de rij-tuigen overgeplaatst.

- Aanvankelijk was het de bedoeling dertien ongemoder-niseerde A-rijtuigen van stuurstroomkabels te voorzien voor inzet in de serie 800 en 900. Dat plan werd in zoverre gewij-zigd dat zes stuks van kabels worden voorzien. De 10-70 671, 672, 673 en 682 waren eind maart behandeld en kre-gen daarbij de kabels van de 10-77 627, 628, 631 en 632. De 10-70 674 en 675 volgden niet lang daarna. Al deze rij-tuigen verhuisden naar Maastricht. Van de 30-70 064, 066, 067 en 071 zijn de stuurstroomkabels eveneens verwijderd. In een hoog tempo zijn deze rijtuigen vanaf eind maart in Haarlem binnengelopen. De overblijvende 30-70 065, 068 en 072 behielden hun kabels vooralsnog. Dat zijn er precies voldoende om de op blz. 69 genoemde plannen met de AB's in de treinseries 800 en 900 te laten doorgaan. Om in de zomermaanden voldoende ruimte voor fietsvervoer te heb-ben in de 800/900 – de Df-rijtuigen zijn immers afgevoerd – werden vier BKD-rijtuigen uitgerust met de stuurstroomka-bels van AB-rijtuigen. De 82-70 954 kwam eind maart naar Zwolle om te worden aangepast. De andere drie waren de 82-70 925, 951 en 955. Samen met de 82-70 956 en 958, die al sinds 2000 zijn voorzien van stuurstroomkabels, ko-men zij allemaal in de 800/900 te rijden. In de week 04-04 werden de rijtuigen opeenvolgend uit de dienst gehaald. Het interieur van de BKD-rijtuigen wordt verwijderd om plaats te maken voor fietsen.

Overplaatsing ICR van OB Zwolle naar OB Maastricht	
21-03	10-77 637, 10-70 682, 30-70 066, 071, 072, 20-70 228, 229, 230, 245, 246, 252, 253, 82-77 016, 020
23-03	10-77 632, 635, 10-77 672, 674, 30-70 065, 068, 20-70 234, 235 (1), 236, 238, 239, 240, 242, 244, 248, 249, 251, 254 (1), 257 (1), 259, 260, 82-77 001 (1), 003, 010 (1), 013 (1), 014
24-03	10-70 671, 20-70 213, 250, 256, 258, 82-77 018 (2), 019, 30-70 063 (3)
24-03 (4)	10-77 633, 634, 636, 10-70 673, 20-70 232, 233, 237, 243, 255, 82-77 015, 017
24-03 (5)	30-70 064, 066, 067, 071
(1)	deze rijtuigen bevonden zich op dat tijdstip in RB Haarlem
(2)	dit rijtuig bevond zich al tijdelijk in OB Maastricht
(3)	dit rijtuig bevond zich al in RB Haarlem voor revisie
(4)	rijtuigen die op 24-03 defect of op reserve stonden
(5)	deze rijtuigen werden alleen op papier verhuisd en gingen na afnemen van stuurstroomkabel rechtstreeks naar RB Haarlem

- Met ingang van het wijzigingsblad van juni zullen de volgende ICR-trekduwstammen in de 800/900 rijden:

- vijf stammen met een DDM-Bvf-rijtuig voor het vervoer van fietsen (uit de reeks 26-37 501 – 506);
- vijf stammen met een DDM-Bv-rijtuig en een BKD-rijtuig waaruit de banken zijn verwijderd;
- drie stammen waarin twee BD- of BF-rijtuigen direct achter de BDs.

- Per 11-04 bevonden zich de volgende ICR in RB Haarlem voor revisie:

ICR in revisie per 11-04			
nummer	wordt	in Hlm sinds	
10-77 624	A10	10-77 324	08-02-2005
10-77 625	A10	10-77 325	07-02-2005
10-77 627	A10	10-77 327	11-03-2005
10-77 628	A10	10-77 328	10-03-2005
10-77 631	A10	10-77 331	17-03-2005
10-70 644	A10	10-70 366	18-01-2005
10-70 645	A10	10-70 367	27-01-2005
10-70 646	A10	10-70 368	08-02-2005
20-70 775	B10	20-70 154	25-11-2004
30-70 064	B10	20-70 544	05-04-2005
30-70 066	B10	20-70 546	30-03-2005
30-70 067	B10	20-70 547	06-04-2005
30-70 071	B10	20-70 549	30-03-2005
82-70 906	BF	82-70 437	12-10-2004
82-70 912	BF	29-70 438	09-02-2005
82-70 952	BD	82-70 432	05-07-2004

- De op 07-02 in Haarlem binnengekomen 10-77 625, op 05-02 be-schadigd bij een brand bij Culemborg, is per 28-02 in revisie gegaan. De eveneens beschadigde 82-70 918 werd op 25-03 weer afgeleverd.

- De eerste van de drie AB's die in de treinseries 800/900 gingen rijden, werd op 26-03 gesigna-leerd.

- De eerste BF, rijtuig 29-70 437, werd op 31-03 afgeleverd. Dit eerste rijtuig met vergroot balkon maar zonder de overige faciliteiten van een BD is ontstaan uit de 82-70 911.

▪ Voor de al eerder hier genoemde 'Zilverrail' (blz. 47) wordt gebruikt gemaakt van een aantal ICR-rijtuigen. Het gaat om de BKD's 82-70 914, 915, 917, 918, 921, 922, 923 en 924. Aanvankelijk waren de A's 10-70 671 en 672 eveneens uitgekozen, maar toen bleek dat zij van stuurstroombakels waren voorzien, werden de 10-70 676 en 678 uitverkoren.

#### OV-chipkaart

▪ De proefneming met de OV-chipkaart die op 07-04 zou beginnen, werd stilzwijgend uitgesteld. Enkele duizenden proefpersonen zouden de kaart uitproberen. Op alle stations van de Hoekse Lijn en de metrostations van de RET staan de poortjes gereed. Onlangs werd op metrostation Coolhaven een poortje in werking gezien terwijl het gedemonstreerd werd aan een groepje belangstellenden. De proef van 07-04 vond vooralsnog geen doorgang vanwege softwareproblemen. Tijdens proeven om het computersysteem op tilt te doen slaan, is gebleken dat dat mogelijk is. De OV-chipkaart wordt geleverd door het consortium Eastwest. Rover, ook betrokken bij de proef, stond vooraan om het vertrouwen in het nieuwe systeem op te zeggen. Ook is de organisatie sceptisch over de koppeling tussen de verschillende vervoerssystemen; het scenario waarin een treinreiziger overstapt op de metro. Desondanks zijn alle belanghebbenden positief over de landelijke invoering van de chipkaart in 2007. Daarover wordt in september van dit jaar een beslissing genomen door minister Peijs.

#### Onregelmatigheden

▪ Van stel 8667 – trein 2675 naar Den Haag C – werd op 14-03 ingebroken in de achteroplopende cabine. Dat bleek toen de VIRM als 2664 gereed stond voor vertrek. Het stel werd in Den Haag gerepareerd.

▪ Van een lezer ontvingen wij een gedetailleerd verslag van de op blz. 70 genoemde verstoring in Delft op 04-03. De twee VIRM-en van trein 2412 hadden die dag de bovenleiding op het viaduct naar beneden getrokken en waren tot stilstand gekomen vlak voor de aansluiting naar de fabrieken van DSM. Vanuit de Binckhorst werd rangeerloc 701 op pad gestuurd om het materieel weg te slepen. Dat ging vrij eenvoudig, omdat de 700-en immers zijn voorzien van een automatische rangeerkoppeling. Bij het wegslepen zakte de snelheid op de helling van de Rijswijkse tunnel richting Den Haag HS terug naar 15 km/h. Zonder problemen werd Den Haag HS bereikt. In tegenstelling tot wat aanvankelijk de bedoeling was, werden de twee stellen doorgevoerd naar OB Leidschendam. Daar vond herstel plaats.

▪ Op 23-03 ontstond brand in de motorgenerator van Plan V 810, die op dat moment met de 963 in Tiel gereed stond als 6053. De brandweer moest de brand blussen. Om dat goed te kunnen doen, was het noodzakelijk van binnenuit een gat in de vloer te hakken van de Bk. De 876 en 823 werden als 89299 op pad gestuurd naar Tiel om 810 te repatriëren. De 963 werd gebruikt om 6066 te rijden. Onder nummer 89204 werd Utrecht bereikt. Nog diezelfde nacht werd de 810 in Haarlem afgeleverd (89271).

▪ Op het rangeren bij Onderhoudsbedrijf Amsterdam lijkt een vloek te rusten. Op 24-03 ontspoorde, na de 8614 en ICR 20-70 422, de 712. Het locje werd nog diezelfde avond herspoord.

▪ In Tiel ging het op 25-03 opnieuw fout, en wel toen in een tractiemotor van Plan V 850 brand onstond. De Plan V was met de 444 binnengekomen als 6061. In tegenstelling tot twee dagen daarvoor kon de treindienst doorgang blijven vinden.

▪ De 9525 botste op 30-03 als 3080 tussen Wolfheze en Ede-Wageningen op een wild zwijn. Na terugkomst in Utrecht als 3091 V werd het stel op Utrecht GE gestald, om-

dat nergens in den lande capaciteit was om het stel te reinigen.

▪ Op 04-04 botsten de 4020 en een tweede ICM als trein 3562 tussen Hedel en Oud-Zaltbommel met een auto, die vast kwam te zitten onder de sBFk van de 4020. Er was een shovel voor nodig om de bak op te lichten, waarna de auto kon worden verwijderd. Ondertussen was het andere treinstel met de reizigers naar een nabijgelegen overweg gereed; daar stonden drie gelede bussen gereed. De 4020, waarvan het kunststof gedeelte van de baanruimer geheel verdwenen en de automatische koppeling beschadigd was, en zijn collega kwamen naar 's-Hertogenbosch. Daar stonden ze tot 05-04. De beschadigde ICM kwam op 08-04 al weer in dienst vanuit OB Onnen.

▪ Één van de eerste treinen die weer reed na de computerstoring in Ut op 07-04, de 936, verspeelde bij vertrek uit Utrecht een stroomafnemer van de 1766. Twee hangdraden sneuvelen. Een Strukton-dieselloc duwde de trein, waarvan het achterste rijtuig nog langs spoor 7 stond, weer terug onder de kap.

▪ Begin april werd het treinverkeer tussen Maastricht en Eijsden enkele malen versperd omdat de NMBS-machinisten geen Nederlands spraken en/of niet voldoende kennis hadden van de Nederlandse regelgeving.

#### Korte berichten

▪ NS gaat de openingen voor pinpassen in haar kaartautomaten beter beveiligen. Aanleiding hiervoor is fraude met pinpassen van treinreizigers die een kaartje kochten in Ermelo. In Veenendaal vonden vorig jaar soortgelijke incidenten plaats. De beveiliging wordt mogelijk op dezelfde wijze gerealiseerd als bij de geldautomaten van de banken.

▪ De prijs van de Voordeelurenkaart stijgt dit jaar van € 49,- naar € 55,-.

▪ Het grote onderhoud aan de kuilwielenbank van Onderhoudsbedrijf Leidschendam zorgt voor interessante bezoeken van 'Leidschendam's' materieel aan andere NedTrainlocaties. De 7808 werd op 16-03 op de Eindhovense kuilwielenbank gezien, terwijl Sprinter 2008 op 28-03 op stap mocht naar Amsterdam Zaanstraat (via Den Haag HS, 89227/89228) en daar behandeld werd. Op 29-03 keerde het treinstel terug. De 2021 ging op 06-04 naar Amsterdam; de 2031 op 08-04. De laatste was in het gezelschap van driewagenstel 2876. Nadat beide stellen op 10-04 gereed waren, 'vergat' Amsterdam ze hersteld te melden aan het Materieel Regelcentrum van NSR in Utrecht. Pas op 11-04 ontdekten wakkere NS-ers dat de 2031 niet in of rond z'n habitat aanwezig was, waarna ook de 2876 weer boven water kwam. Beide stellen kwamen goed van pas om een tekort aan rijvaardige 'oude' Sprinters in het Haagse te lenigen.

▪ Op 03-04 werd tussen Driebergen-Zeist en Maarn Goederen proef gereden met drie tweedelige *Talent*-treinstellen van de DB. Het gaat om treinstellen serie 643.2, die op het Euregio-netwerk rond Aachen worden ingezet en daarbij ook naar Heerlen komen. De proefritten hebben als doel een landelijke toelating voor de treinstellen te verkrijgen. Het betrof de treinstellen 643 204, 212 en 217, die op de voorzijde van wit plastic waren voorzien ter verhoging van de zichtbaarheid. Tussen Emmerich en Maarn werden de treinstellen gesleept door de 6456. Een week later waren het de 643 217, 223 en 212 die in ons land waren, waarbij de 6403 het trio van en naar Duitsland sleepte. Helaas werd de 643 723 (de tweede bak van stel 643 223) te Maarn besmeurd met graffiti. De ritten vonden tot 01-05 elke zondag plaats.

▪ Op 06-04 werd bekend dat NS door Alstom voor de rechter werd gedaagd in verband met vermeende malversaties bij de aanbesteding van het nieuwe stoptreinmaterieel, LightTrain. Alstom wil dat NS alsnog met haar in zee gaat

voor de levering van de nieuwe Sprinters. NS heeft in principe een overeenkomst met Bombardier gesloten, maar Alstom is van mening dat NS zich niet aan de aanbestedingsregels heeft gehouden. Alstom vermoedt een scenario waarin door manipulatie van het programma van eisen NS naar de gewenste leverancier dan wel het gewenste materieel heeft 'toegerekend'. Alstom bevindt zich al enige tijd in financiële problemen. De order van NS zou een welkome aanvulling op de orderportefeuille zijn. Het gaat om een vaste order voor 110 bakken à 236 miljoen Euro en opties op nog eens vijf series ter waarde van 866 miljoen Euro (alle prijspeil Alstom; de prijs van Bombardier is niet bekend). Alstom kondigde aan dat het mislopen van de order in Nederland tot het verlies van 150 arbeidsplaatsen zou leiden. Het kort geding zou op 14-04 dienen voor de Utrechtse rechtbank.

- NSR kwam tot de conclusie dat het economisch niet zinvol was te bieden op de aanbesteding voor de Kippenlijn Ede-Wageningen – Amersfoort. De eisen die de provincie Gelderland stelde, zouden tot onaanvaardbare financiële risico's leiden voor NS. De provinciale overheid kreeg vervolgens het deksel nog eens op de neus toen geen enkele vervoerder op de concessie bood. De provincie, ogenschijnlijk hoogst verbaasd, kondigde aan in samenwerking met de 'niet-bieders' het bestek aan te passen.

- Op 09-04 vond een materieelshow in Alkmaar plaats. Nieuw en oud materieel waren vertegenwoordigd. Het was te verwachten dat de 8733 en 4241 bewonderd konden worden. De 9450 nam vanuit Arnhem de 3424 op sleeptouw. NSR stuurde tevens de 1766 uit de Watergraafsmeer, die de 706 had meegebracht. Syntus presenteerde de LINT 42, door de 1778 aangebracht. Railion kwam met de 6511 en motorpost 3027. De laatste had een ketelwagen en een fraaie Shimms bij zich. De VSM maakte pendelritten met de 23 071, 2299 en 2233. De Stoomclub Hoogovens reed op het emplacement zelf. Ook de 1312, 1122, 1501, 766, 252, 113, mC 9002 en de oude 'Jules' met de houtwagen van de ongevallentrein gaven acte de présence.

- De Tweede-Kamerfractie van het CDA zond president-directeur Veenman begin april een brief waarin NS werd gevraagd de verkoop van koffie in de trein te hervatten. NS schafte de *Railtender* in 2003 af omdat het bedrijf de service niet kostendekkend achtte en de reizigers volgens haar op de grote stations voldoende mogelijkheden hebben versnaperingen aan te schaffen. Wat daar ook op af te dingen is, het CDA zou inmiddels moeten weten dat de relatie tussen NS en overheid niet meer van dien aard is dat de politiek zich met de verkoop van koffie in de trein kan bezighouden. Toen in 1995 NS verzelfstandigd werd, gaf de Tweede Kamer de volledige zeggenschap over het spoorbedrijf uit handen. 'De markt' zou zijn werk doen. Later is men hierop gedeeltelijk teruggekomen, maar zo lang het verkopen van koffie in de trein geen onderwerp is van de prestatieovereenkomst tussen NS en overheid, hebben de CDA-ers erover weinig in de melk te brokkelen.

- Vanaf mei zal op de horecagelegenheden op de stations die onder NS-dochter Servex vallen (Kiosk, Smullers, Wizzl, de Restauratie, de Tijd en Pizza Hut), het Heinekenbier worden vervangen door Bavaria. Laatstgenoemde wil zijn afzet van bier boven de grote rivieren vergroten. Overigens is op 18-03 de vernieuwde stationsrestauratie van Utrecht, nu genaamd *de Tijd*, geopend. In het etablissement, voorzien van internetaansluitingen, bediening aan tafel en vergaderruimten, is niets terug te vinden van de oude restauratie.

- De opknopbeurt van station Schiedam Centrum vordert gestaag. Nadat de perrons aan de Oude Lijn aan de zijde van Rotterdam verlengd waren, werd begonnen met een kleine verlenging van deze perrons buiten de kap aan de

Delftse kant van het station. Tevens worden alle perrons opnieuw bestraat met grote gele tegels. Die worden geplaatst op kunststof blokken, waardoor de perrons worden opgehoogd. Ook krijgt het glazen gedeelte van de stationskap een opknopbeurt, het verschil met de fraaie overkapping van het RET-metrostation blijft echter groot.

- Uit cijfers van de Spoorwepolitie blijkt dat treinreizigers in 2004 minder vaak bestolen en beroofd zijn dan in 2003. Het aantal aangiften daalde met 40 procent; gemiddeld werden per dag 11 mensen slachtoffer van agressie in het openbaar vervoer. De Spoorwepolitie meent dat de daling is toe te schrijven aan het in dienst nemen van 60 extra agenten. Opvallend is dat het personeel van NS juist vaker het slachtoffer is geworden van agressie.

- NS is voornemens per 01-07 haar boetebeleid aan te passen aan de overige vervoerbedrijven. Reizigers die geen kaartje hebben, moeten de wettelijk vastgestelde boete van € 35,- betalen. Het is dan niet meer relevant of er opzet in het spel is of dat er sprake is van een defecte kaartautomaat. Klanten die buiten hun schuld geen kaartje hebben, kunnen achteraf de boete gerestitueerd krijgen. Van diverse kanten werden problemen voorzien. Binnen NSR ontstond het idee om in de moderne *Railpocket* waarmee alle conducteurs zijn uitgerust, een systeem op te nemen dat het treinpersoneel een 'real-time' overzicht biedt van defecte kaartautomaten. Daarmee zouden verklaringen van goeden kwaadwillende reizigers direct op waarheid kunnen worden gecontroleerd.

- Begin april begon een proef met de 'digitale materieelagenda'. In tegenstelling tot wat thans gebruikelijk is, worden defectmeldingen en controles aan het materieel tijdens de proef niet meer op papier doorgegeven en bijgehouden, maar digitaal opgeslagen. Ook dit vindt gedeeltelijk plaats met behulp van de *Railpocket*, de digitale zakcomputer die conducteurs en machinisten bij zich dragen. Overigens worden urgente meldingen, waardoor materieel niet meer kan verder rijden tijdens de dienst, telefonisch aangemeld. In dat geval is namelijk ook direct ondersteuning door NedTrain mogelijk.

- In Nijmegen houdt NS een proef met ingangscntrole. De proef is begonnen op 11-04 en duurt drie weken. Iedereen die het perron wil betreden, wordt gecontroleerd. In Dordrecht wordt sedert begin dit jaar 's avonds ook de perontunnel gecontroleerd. Met de proef in Nijmegen wil NS het effect van ingangscntrole op reizigersstromen en doortijden beoordelen.

### Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-77 628	10-03	10-77 328		10-77 323	07-03		
10-77 627	11-03	10-77 327		10-77 322	11-03		
10-77 631	17-03	10-77 331		10-77 326	24-03		
30-70 066	30-03	20-70 546		29-77 437	31-03		
30-70 071	30-03	20-70 549		82-70 438	05-04		
30-70 064	05-04	20-70 544		10-70 365	07-04		
30-70 067	06-04	20-70 547					
ICRm nawerk							
binnengenomen				afgeleverd			
82-77 009	08-03	20-70 235	23-03	20-70 215	07-03	20-70 220	24-03
20-70 233	08-03	82-77 006	24-03	20-70 242	07-03	20-70 254	25-03
20-70 220	10-03	20-70 259	30-03	20-70 210	08-03	20-70 257	29-03
20-70 257	10-03	20-70 238	05-04	20-70 249	08-03	82-77 013	29-03
82-77 012	11-03	20-70 217	06-04	82-77 009	14-03	82-77 006	31-03
20-70 254	15-03	20-70 240	06-04	20-70 406	15-03	20-70 415	31-03
20-70 415	15-03	20-70 230	07-04	20-70 233	18-03	20-70 235	05-04
82-70 439	17-03	82-77 005	07-04	82-77 012	18-03	82-70 439	07-04
82-77 013	18-03	82-77 014	07-04				
Plan V revisie R6				ICR-3 Bs upgrade			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
929	07-03	925	11-03	28-70 113	08-03	28-70 103	08-03
931	18-03	926	29-03	28-70 108	22-03	28-70 113	31-03

930	01-04						
<b>Schades/defecten</b>							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>				<i>afgeleverd</i>	
4011	07-03	proefstel revisie ICM				831	09-03
2877	08-03	botsschade Rotterdam				8632	11-03
20-70 542	09-03	botsschade				390 7744	24-03
9427	14-03	nawerk				945	25-03
945	18-03	defect				82-70 918	25-03
527	23-03	defect				20-70 542	31-03
810	24-03	brandschade				4086	31-03
						82-77 001	31-03
						9418	06-04

### Revisiebedrijf Tilburg

<b>1700 LT1</b>				<b>1800 CW cabinedeuren</b>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1765	15-03	1711	15-03	1851	07-03	1834	08-03
1703	29-03	1707	31-03	1831	15-03	1826	09-03
1780	07-04	1732	05-04	1847	22-03	1829	14-03
				1832	25-03	1851	17-03
<b>SGM spoelen luchtleidingen</b>				1823	29-03	1831	29-03
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		1849	30-03	1847	31-03
2878	01-04			1833	08-04	1832	05-04
						1844	07-04
						1823	08-04
<b>6400 ombouw Duitse Herder/GSM-R</b>				<b>ICM CW compressor</b>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6515	09-03	6492	07-03	4248	08-03	4248	25-03
6518	21-03	6513	09-03	<b>SGM CW deuren/PRIL</b>			
6519	23-03	6516	11-03	<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6520	30-03	6518	29-03	2012	10-03	2006	10-03
		6519	01-04	2008	31-03	2007	21-03
						2010	31-03
<b>Schades/defecten</b>							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>				<i>afgeleverd</i>	
6415	09-03	dynamo defect				1606	10-03
1755	10-03	onbekend defect				6402	10-03
232 904	11-03	onbekend defect				466	11-03
9420	14-03	onderhoudsresearch				6418	11-03
6415	17-03	storing/schade				82-77 004	14-03
6485	21-03	wegvallend vermogen				6485	14-03
1601	21-03	ATB-storing				6515	17-03
6401	22-03	lekke cilinder				232 904	17-03
1771	23-03	lekke compressor				1755	21-03
1606	25-03	storing remweerstand/snelschakelaar				1615	19-03
9401	29-03	onderhoudsresearch				1616	21-03
1740	08-04	botsschade				6473	22-03
						1755	21-03
						9420	22-03
						6401	23-03
						6485	30-03
						1606	30-03
						1852	01-04
						9401	07-04
						290 8698	07-04
						380 8118	07-04
						1846	08-04

### Railion

#### 6400

In de rubriek werkplaatsnieuws wordt de ombouw van 6400 voor GSM-R al enige tijd vermeld. Enige aanvullende details zijn inmiddels bekend. De locs die in 2004 zijn aangepast tot *Duitse Herders* (6485 – 6493 en 6495) kregen direct GSM-R. Vervolgens werden de locomotieven die al geschikt waren voor inzet in Duitsland (6494, 6496 – 6499) in Tilburg voorzien van het nieuwe communicatiesysteem. Daarna was het de beurt aan de *Vlaamse Reuzen* 6505 – 6520. Van deze reeks was de 6520 de laatste. Ook de 'gewone' 6400-en krijgen GSM-R. De 6471 heeft hiervoor als proefkonijn gediend. Hoewel in principe de inbouw (ook) op nummervolgorde zou plaatsvinden, werd de 6401 op 23-03 alleen na herstel van een defecte cilinder weer afgeleverd. Een 6400 met GSM-R is te herkennen aan het ontbreken

van Telerail-antennes op het cabinedak en aan de daarvoor in de plaats gekomen antenne op de korte huif, nabij het rooster van de remweerstand.

### Onregelmatigheden

Tussen Kijfhoek en Kijfhoek Aansluiting Zuid ontspoorde op 06-04 een lege wagen van trein 54072. Het betrof de eerste wagen achter de loc. Hersporing duurde een kleine twee uur.

### Korte berichten

Uit onderzoek na de ontsporing te Apeldoorn in 2003 heeft IVW geconcludeerd dat Corus haar lading beter moet vastzetten. Doordat de machinist niet voldoende remde ging de staaltrein veel te hard door de wissels waardoor de staalrollen verschoven, de wagons teveel uit het lood gingen en ontspoorde.

Doordat Railion veel locs nodig had voor werktreinen werden tussen 10-03 en 01-04 reeks 77 van de NMBS ingehuurd voor het rijden van de Volvo treinen overdag. Overigens worden ook de 7791 t/m 7794 voorzien van ATB.

Op 13-03 bracht mP 3029 de proefrit Desiro van Siemens weer naar Emmerich zodat deze weer veilig naar huis kon rijden. Een dag eerder reden de 3033 & 3034 naar Utrechtse Daalsedijk waar ze een constructiewijziging ondergaan in de HTMU. Dit klusje, wat door NedTrain wordt uitgevoerd, gaat vier weken duren.

Onderhoud moet ook op de SHM-lijn gebeuren. Op 24-03 nam de 6507 41 zelflossers mee naar de SHM-lijn om grind te lossen. Stoomloc 16 hielp daarbij.

Radioactief vervoer naar Borssele vond op 07-04 weer eens plaats. Als voortrein reed de 6438 en de 'echte' trein werd getrokken door de 6519. Achter de kleurrijke SNCF rijtuigen en de bewuste container hing nog de 6409 in opzending.

### Syntus

#### Arnhem – Tiel

Op 31-03 reed de laatste NS-trein tussen Arnhem en Tiel, bestaande uit Buffel 3423. De volgende dag startte Syntus met de dienstuitvoering op de Oostelijke Betuwelijn. LINT 39 werd gebruikt voor de officiële openingshandeling, die overigens niet in de vroege uurtjes plaatsvond maar omstreeks 11.00 uur. De treinserie heet onveranderd 6100.

#### Materieel

In LINT 35 werd op het eerste raam achter de cabine een sticker aangetroffen waarmee de zitplaatsen daar tot eerste klasse zijn gebombardeerd zodra de LINT tussen Arnhem en Tiel wordt ingezet. Of tevens een aanpassing van de bepaald niet comfortabele banken wordt overwogen of dat de maatregel slechts van tijdelijke aard is, is niet bekend.

In plaats van een DM '90 werd op 11-04 LINT 56 van Syntus meegestuurd met de dagelijkse onderhoudsslag 80409 achter een VIRM.

### Overige vervoerders

#### ACTS

Op 22-03 reed voor het eerst de nieuwe Linz trein. Eindbestemming is het Oostenrijkse Enns. In het havengebied doet 'de Linz' het RSC op de Waalhaven en de ECT op de Maasvlakte aan. De trein rijdt zes keer per week via Emmerich waar de trein wordt overgenomen door de Wiener Lokalbahn.

- Op 29/3 kreeg ACTS hun tweede Class 66. De ER10, eerder al eens bij R4C in dienst, reed meteen op 31/3 de eerste Brementrein dit seizoen vanuit Groningen.
- Rond 6/4 verraste ACTS de hobbywereld door het rijden van de Extra Veendamshuttle met beide paars/blauwe schoonheden 7101 & 7102. Het duo heeft drie dagen zo rondgereden.

### **BEG**

- Sinds 22/3 zet de BEG loc 361 663 in voor hun vervoer van Emmerich naar Zevenaar en Arnhem Goederen. Tot deze datum werd de 295 054 ingezet. Eén en ander had te maken met de toelating van de Br. 361 in Nederland.

### **ERS**

- Op 15/3 verhuurde ERS voor een dag de ERS1201 aan Rail4Chem.

### **Kandt**

- Het werk voor het Kandt-locje 691 op de Betuweroute is af. Op 15/3 werd de loc overgebracht naar NedTrain Feijenoord. De toekomst was lang onzeker maar de loc is overgenomen door IJzerhandel Cronifer in Moerdijk. Begin april is de loc daarheen overgebracht en vervangt de daar ter ziele gegane ex-NSR-633.

### **Connexion**

- Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in Twente heeft Connexion mededingers BBA en Arriva verslagen. De treindienst tussen Mariënberg en Almelo blijft daarmee de komende acht jaar door Connexion worden uitgevoerd.

### **NoordNed**

Op 30-03 werd bekend dat NoordNed/Arriva de aanbesteding van de noordelijke nevenlijnen heeft gewonnen. Het bedrijf liet CGEA daarbij achter zich. NoordNed krijgt een concessie van 11 –12-2005 tot en met 12-2020. NoordNed heeft zich verplicht de Wadlopers eind 2007 te hebben vervangen door nieuw materieel. Dat materieel moet worden uitgerust met een rolstoeltoegankelijk toilet en moet door rolstoelers zelfstandig betreden kunnen worden. In de treinen vindt cameratoezicht plaats en één op de drie diensten moet worden begeleid door een serviceteam. Zodra de rijksoverheid de bevoegdheid over de lijn Leeuwarden – Groningen heeft overgedragen aan de provincies Groningen en Friesland, verlenen zij de concessies voor het openbaar vervoer per trein op de andere nevenlijnen aan NoordNed. Het is de bedoeling van de beide provincies het aantal sneltreinen tussen Leeuwarden en Groningen te laten stijgen van zes naar dertien.

### **Eurailscout**

- Op 04-04 ging een voertuig van Eurailscout door een juk op spoor 62 in Venlo.

### **Rotterdam Rail Feeding**

- Op 16/3 werd de RRF3 overgebracht naar Utrecht om daar twee dagen weer ingezet te worden bij spoorvernieuwing. Na het werk werd de RRF3 op 22/3 overgebracht naar de Maasvlakte.
- Alle aangekochte ex NSR 600'tjes zijn afgeleverd. Eind maart kwam de RRF4 (ex-676) aan te Feijenoord. Begin april kwam ook de ex NSR 662 als RRF5 aan te NedTrain Feijenoord. Alleen was deze loc bedoeld als plukloc maar had het RRF-jasje aangemeten gekregen om de show te stelen op de Railtech-beurs in Utrecht. Helaas bleek het schilderwerk van de echte RRF5 veel beter te zijn en zodoende is deze ex-683 op 4/4 naar Utrecht gebracht en werd deze op de beurs tussen 5 en 7/4 getoond. Na de

beurs is de loc naar Feijenoord gebracht en werd daar op 8/4 afgeleverd.

### **ProRail**

#### **Verstoringen**

- ProRail had in maart duidelijk een 'slechte maand'. Op 21-03 liepen werkzaamheden tussen Deventer en Almelo uit, raakte de EBS van Hoofddorp gestoord, was er in Landgraaf een wisselstoring, trad tussen Sauwerd en Winsum een blokstoring op en was bij Arnhem Presikhaaf een 'ten-onrechte-bezetspoormelding' (spoorbezetting zonder dat er een trein is) in beide sporen. Weliswaar raakte tussen Waalhaven Zuid en Barendrecht Vork een goederentrein defect, stond de 3655 met technische problemen in Gilze-Rijen en strandde de 3077 met een defecte compressor tussen Uitgeest en Wormerveer, maar de impact van dergelijke problemen is veel kleiner dan een wisselstoring op een emplacement.
- Op 22-03 begon de dag met de uitval van de aansturing van seinen en wissels (*Procesleiding*) te Woerden. Tussen Bergen op Zoom en Rilland-Bath trad een onterecht-bezetspoormelding op, terwijl de Telerail tussen Utrecht en Arnhem defect raakte. Tussen Den Haag HS en CS ontstond een vervelende wisselstoring, zo ook tussen Duivendrecht en Amsterdam RAI. Tenslotte deed zich een rijrichtingstoring voor tussen Schiphol en Hoofddorp. Qua defecte treinen kunnen alleen de 5757 genoemd worden, die in Weesp strandde, en de 30959 die stilviel tussen Winterswijk en Aalten. Alle hosannaverhalen van ProRail over de verbeterende kwaliteit van de infrastructuur ten spijt, lijkt het aantal verstoringen als gevolg van problemen aan wissels, seinen, bovenleidingen en sporen voorlopig niet af te nemen.
- April begon voor ProRail allesbehalve goed. Een kortstondige storing in het besturingssysteem van seinen en wissels *Procesleiding* aan het eind van de middag van 06-04 en een langduriger storing diezelfde avond bleken de opmaat voor een totale uitval van treindienstleidingspost Utrecht bij aanvang dienst op 07-04. Er was in het geheel een treinverkeer meer mogelijk van en naar Utrecht. Op de snelwegen leidde dat tot nog meer en langere files dan gewoonlijk. Reizigers moesten tot twee uur doorbrengen in gestrande treinen op de vrije baan. De storing duurde circa twee uur en zorgde tot in het hele land voor een chaos. In de media werd ProRail neergesabeld door NS en de publieke opinie, waarschijnlijk terecht in de ogen van de klanten van NS. Het verweer van de infrabeheerder dat de storing een incident was, is aantoonbare onzin: talloze malen per maand vinden computerstoringen plaats in het Procesleidingssysteem. Weliswaar niet in Utrecht en wellicht niet altijd van hele lange duur, maar vaak lang genoeg om forse hinder voor de reizigers te veroorzaken. In de nacht van 09-op 10-04 werden de problemen van eerder die week gesimuleerd en geanalyseerd.

#### **Kort nieuws**

- Op 09-04 maakte ProRail bekend in samenwerking met NS 'slimme camera's' op enkele stations te gaan testen. De bewakingscamera's reageren op onverwachte geluiden en bewegingen. In de huidige situaties moeten toezichthouders te veel beelden in de gaten houden, waardoor sommige incidenten te laat of niet worden gesignaleerd. In Sprintertreinstel 2029 werden vorig jaar al ervaringen opgedaan met soort intelligente camera's.
- Verkeersminister Peijs is voornemens om ProRail drie à vijf jaar de exploitatie van de Betuweroute te laten verzorgen. ProRail wil hierbij samenwerken met het Havenbedrijf Rotterdam, maar het moet mogelijk zijn andere marktpartijen bij het project te betrekken. Blijkens het persbericht wil

het ministerie deze partijen (zoals bijvoorbeeld TowRail) betrekken bij een toekomstige, definitieve aanbesteding. Pro-Rail en het HBR hadden een 'businesscase' uitgewerkt, waarbij de bedrijven waren uitgegaan van een concessie van vijftien jaar. Om snel tot goede benutting van de Betuweroute te komen en de rest van het net te ontlasten, wilde men een concurrerende tariefstelling toepassen. Daardoor zou de Betuweroute pas op langere termijn kostendekkend worden. Omdat de exploitatie van de Betuweroute een aantal onzekerheden kent (de beschikbaarheid van internationale treinpaden, de liberalisering van het Europese spoorvervoer, kinderziektes en de bereidheid van de markt om een bepaalde gebruikersheffing te betalen), wil de minister een kortlopende concessie vergeven. In die tijd kan de definitieve exploitatievorm worden ontworpen.

- Op de Betuweroute komt ETCS-beveiliging. Groot nadeel voor de vervoerders is dat al hun locomotieven moeten worden voorzien van de benodigde boordapparatuur. De kosten van deze voorziening bedragen circa 300.000 Euro per locomotief. De vervoerders willen deze kosten niet dragen. De minister van V&W wil de vervoerders gedeeltelijk tegemoet komen, maar naar verluidt zou dit om de helft van de investeringen gaan.

- In 2006 komt 128 miljoen euro beschikbaar uit meevalers op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met het geld zal naar verwachting extra worden geïnvesteerd in railinfrastructuur. Over de besteding kan Den Haag nog niets zeggen.

#### **Infrastructuur**

- In het weekend van 19- en 20-03 werd de fly-over ten westen van Rotterdam in gebruik genomen. De treinen van de Oude Lijn uit de richting Schiedam kruisen nu de toekomstige sporen van de HSL-Zuid en het inwachtspoor voor goederentreinen. De fly-over voor de treinen van Rotterdam naar Den Haag was al in 2004 in dienst gekomen. Op zondag 19-03 was er tot circa 14.00 in het geheel geen treinverkeer mogelijk aan de westkant van Rotterdam. Zoals tegenwoordig gebruikelijk, liepen de werkzaamheden op 20-03 fors uit. Binnen NSR werd niet gespeculeerd over het al dan niet uitlopen van de werkzaamheden, maar alleen over het tijdstip waarop de melding zou komen dat de prognose niet gehaald ging worden. Ook op 21-03 hadden de treinreizigers tot 9.00 uur te kampen met uitgevallen treinen omdat tussen Schiedam en Rotterdam de werkzaamheden nog niet waren afgerond.

- In een debat met de Tweede Kamer kondigden staatssecretaris van VROM Van Geel en verkeersminister Peijs aan dat er mogelijk geld beschikbaar is om het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor door Dordrecht veiliger te maken. Het is nog niet met zoveel woorden gezegd, maar de gemeente Dordrecht gaat er vanuit dat het geld gebruikt wordt voor het aanleggen van een tunnel in de drukke Laan der Verenigde Naties. Dordrecht wil maatregelen doorvoeren om het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad veiliger te maken. Dat is zowel nodig vanwege de bestaande overlast als voor het (niet on-) mogelijk maken van bouwplannen rond het spoor.

- Mede in verband met capaciteitsproblemen bij de aanemer die de bovenleiding aanlegt voor de spoorverdubbeling Woerden – Harmelen, komt het doorrijdspoor Harmelen – Woerden (– Gouda) inclusief spoor 203 in Woerden, nog niet in dienst. Het betreft één van de twee sporen die in Woerden niet langs een perron liggen (203 en 204). De infra komt waarschijnlijk half november 2005 in dienst. Het uitstel wordt ook veroorzaakt doordat uit het ontwerp voor de beveiliging nog enkele onduidelijkheden moeten worden gehaald. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit overigens geen wijziging. Ook nu moeten in Woerden doorrij-

dende treinen van Harmelen naar Gouda ook over spoor 202 geleid worden.

- De Nootdorpbog is sinds enkele weken aangesloten op emplacement Leidschendam. Spoor 705 in 'de polder' loopt, zij het nog wat hobbelig, door in de Nootdorpbog. Inmiddels is men begonnen met het aanbrengen van bovenleiding. Regelmatig kan een Unimog op de uiterst krappe bog gesignaleerd worden, al dan niet in het gezelschap van enkele onderlossers.

- In Pijnacker naderd de hulpbaan zijn voltooiing. In het weekend van 23- en 24-04 wordt deze enkelsporige baan in aangesloten. Het huidige dubbelsporige tracé gaat buiten dienst, hetgeen ook tot uitdrukking komt in de dienstregeling. De sneltreinen rijden voortaan alleen Den Haag – Pijnacker en worden omgenummerd van 13500 naar 15500. De stoptreinen krijgen nummers in de serie 15600 (was 13600) en doen er tussen Leidschendam-Voorburg en Rotterdam Hofplein zo'n vijf minuten langer over.

- Aan de andere kant van RandstadRail, in Rotterdam, werden de tramhaltes van de RET op het stationsplein van het Centraal Station met ingang van 11-04 gesloten. Alle trams stoppen gedurende twee maanden alleen op het Kruisplein, hetgeen een forse wandeling betekent voor de reizigers die per trein verder willen reizen. Ook de ingang van het metrostation aan de kant van de Nationale Nederlandentoren is met 11-04 definitief gesloten. De ingang op het midden van het nu erg kale stationsplein is dicht, maar gaat half mei weer open. De trams rijden vanaf juni over het nieuwe tracé over het Delftseplein en de Poortstraat naar het Weena.

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

- op 10-03 DD-AR 7414 vanwege een defecte trein op emplacement Leidschendam niet als 73410 naar Den Haag Centraal kon vertrekken maar als 80301 leeg naar Rotterdam Hofplein reed en daar 13610 naar Den Haag Centraal werd?

- dubbeldeksmaterieel niet is toegelaten tussen Rotterdam Kleiweg en Hofplein?

- de 2959 op 14-03 in Haarlem in de serie 6300 werd ingezet?

- het daardoor niet mogelijk was de voorgeschreven 'oude' Sprinterdrie bij 6354 's middags bij te plaatsen?

- toevallig de 2949 in Leidschendam gerepareerd werd, als 89254 naar Den Haag Centraal kwam en werd bijgeplaatst?

- de 4028 die dag na 2425 niet leeg naar Rotterdam kwam als 72425 maar een duo Plan V's verving dat insprong voor defect materieel op de Betuwelijn?

- de 9480 op 14-03 ook in de 5000/5700/4900 te zien was, als vervanging van een Plan T en een Plan V, startend in de omloop die begint met 2421 in Amsterdam?

- er die dag nog veel meer materieel in de verkeerde omlopen te zien was, zoals de 7426 in de dienst van twee nieuwe Sprinters (!)?

- de 853, 822 en 475 op 15-03 twee 'vlaflips' vervingen in de treinserie 7300/4700?

- stel 875 op 20-03 na trein 8829 in Utrecht werd afgekeurd vanwege een defecte machinistenstoel?

- de 2943, zojuist op het naastgelegen spoor 18 was binnengekomen als 7329 A, werd gescheiden van de 2959 en de slagen 8826/8837 en 8834 en 8845 naar Leiden en terug maakte?

- op 22-03 werd ontdekt dat de snelheidsmeter van NMBS-loc 1185 een 10 km/h hogere snelheid aangaf dan de loc werkelijk reed?

- het bericht op blz. 71 over de losgeschoten laadklep van een ertswagen in zoverre onjuist was, dat de plaats van handeling niet de Kijfhoek maar de Maasvlakte was?

- de op blz. genoemde reclamespot voor de *Lentotoer*, met de 9506 als figurant, inmiddels op televisie te zien is?
- de 4241 op 22-03 in Onderhoudsbedrijf Onnen binnenliep?
- het stel op 23-03 én 24-03 van Onnen naar Groningen en terug reed?
- deze ritjes op het eerste gezicht niet heel erg zinvol leken?
- in de computer waarin de activiteiten van het NSR-materieel worden gemuteerd en bijgehouden, de nummers 8699 en 8698 voorkomen?
- alle 8400-en en 8200-en daaruit verdwenen zijn, maar nummers als 1107 en 1115 nog niet?
- de 2879 in de vroege uurtjes van 29-03 in Rotterdam defect raakte en door de snel uit Dordrecht overgebrachte 7849 werd vervangen op de Hoekse Lijn?
- de 7477 die morgen een andere Sprinterdrie verving in de treinserie 9700 Rotterdam – Gouda Goverwelle?
- mDDM 7849 ook op 30-03 op de Hoekse Lijn reed?
- de volgende dag Plan T 526 op 31-03 en 01-04 een Sprinter verving tussen Rotterdam en Hoek van Holland?
- de 9478 op 29-03 weer een mDDM verving en werd ingezet in de treinserie 5600?
- de op 31-03 afgeleverde 4086 direct werd gebruikt om een DD-AR te vervangen en 2293 naar Dordrecht reed?
- de 4019 en 4024 op 09-04 de defecte 509 als 89301 van Eindhoven naar de Watergraafsmeer sleepten?
- de Beneluxstam met loc 1189 de gehele week van 28-03 met de locomotief aan Amsterdamse kant reed, waar de 600-en vrijwel altijd met de Bs aan de kant van Amsterdam rijden?
- van deze stam vijf rijtuigen blauw/geel zijn én het de enige is met een onverbouwde, blauwe BKD (de 82-70 591)?
- de 507 twee blauwe NS-vignetten op de Bk2 heeft en op de Bk1 een treinstelnummer?
- treinstel 947 de gevreesde mininummers heeft en dat deze ook onder het verkeerde raam geplaatst zijn (het eerste na de rijtuigovergang)?
- de 8615 en 8663 nog steeds onjuiste klasseaanduidingen hebben op de ABv5?
- een nummerbord van trein 7477 meerdere cijfertypes heeft (de laatste 7 is van een ander type en het lijkt alsof deze iets schever staat in vergelijking met de andere cijfers)?
- de 9456 als enige VIRM een zwart treinstelnummer heeft?
- het warme(-re) weer op 11-04 zich direct merkbaar maakte in een oververhitte oliekoeler van mDDM 7847, die na trein 5948 in Utrecht aan de kant gezet moest worden en vervangen moest worden door de 8663?

### **Veluwsche Stoomtrein Maatschappij**

De VSM viert dit jaar haar 30 jarig jubileum. Een van de feestelijkheden is een speciale stoomrit op zaterdag 28 mei 2005. Tractie voor deze speciale trein, bestaande uit 7 rijtuigen van het type BM uit 1958, zal de VSM 23 071 zijn. Het reisdoel is de Duitse stad Rheine.

Deze dag en het doel zijn niet zomaar gekozen want in mei is het precies 30 jaar geleden dat in Rheine de laatste sneltreinlocomotieven van de serie 01.10 uit actieve dienst werden genomen en daar wordt op 28 mei nog een keer bij stilgestaan.

Er komen diverse stoomtreinen uit alle richtingen naar deze voormalige stoom-mekka stad toe waaronder onder andere Sneltreinlok 01 1100 vanuit Bremen, goederentreinlok 41 360 uit Oberhausen, diesellok V200 116, een oude E-loc veteraan van de serie 103 en vanuit Rotterdam komen onze

SSN collega's met de 01 1075. Er zullen diverse spoorse activiteiten plaatsvinden en er rijdt een pendeltrein.

Vanuit Apeldoorn vertrekt de 23-er rond 09.00 uur. De rit voert via Deventer & Hengelo naar de grens om vervolgens via Bentheim en Salzbergen rond 12.30 in Rheine aan te komen. Rond 16.30 wordt de terugreis aanvaard; terug in Apeldoorn omstreeks 20.00 uur.

De kosten voor deze dagtrip bedragen 60 euro per persoon, kinderen tot 16 jaar 25 euro. Kaarten zijn via [www.totaltrain.nl](http://www.totaltrain.nl) te bestellen. Voor VSM-donateurs zijn de kosten 50 euro. Donateurs kunnen dit bedrag over maken naar bankrekening 39.33.10.809 ten name van "VSM Rheine". Rond 15 mei worden de plaatsbewijzen en definitieve dienstregeling opgestuurd.

### **Stichting RTM Ouddorp**

Op 17 maart jl. heeft voor het eerst een werktram van de RTM de overweg bij Port Zelande bereden. De tram voerde op platte wagens railstaven aan die nodig zijn om de trambaan door te trekken richting zuiden. Over een afstand van ongeveer 50 meter is het nieuwe tracé al uit gegraven, met zand vol gestort, dwarshouten gelegd en nu dan voorzien van losse railstaven. Dit seizoen zal het nieuwe gedeelte nog niet in de exploitatie worden opgenomen. Anders is dat bij bezoekerscentrum De Punt. Het tijdelijke perron van steigerpijp is vervangen door een permanent perron tussen de sporen. In de nieuwe exploitatie zal hier dan ook gekruist gaan worden met de tegen en/of goederen tram.

### **Museum Stoomtrein Goes-Borssele**

De Museum Stoomtrein Goes-Borssele wordt waarschijnlijk de nieuwe eigenaar van de monumentale voetgangersbrug van station Geldermalsen. Een woordvoerder van NS maakte dit bekend tijdens een rechtszitting bij de Raad van State in Den Haag. In die zitting stond de monumentale waarde van de brug ter discussie. NS wil de brug slopen en in Zeeland heropbouwen. Handhaven op het station Geldermalsen is niet haalbaar volgens de NS. Moderne veiligheidseisen staan behoud in de weg. De staatssecretaris van Cultuur wees in 2001 het gehele stationscomplex aan als rijksmonument. Daaronder valt ook de voetgangersbrug. NS ging wel akkoord met de monumentenstatus van de rest van het stationscomplex, maar de voetgangersbrug heeft volgens de organisatie weinig historische waarde. De oorspronkelijke staat is in de loop der tijden meerdere keren aangepast. De bestuursrechter in Utrecht oordeelde vorig jaar dat de brug onderdeel vormt van het totale stationscomplex, en daardoor ook de status van rijksmonument heeft. Sloop is niet ondenkbaar, maar dan moeten daar wel zwaarwegende argumenten voor zijn. NS ging tegen het oordeel van de bestuursrechter in hoger beroep bij de Raad van State. Volgens het vervoerbedrijf kan de brug worden ontheven van de monumentenstatus.

De gemeente Geldermalsen heeft intussen een sloopvergunning voor de brug verleend. Maar die vergunning is geschorst na bezwaren van enkele particulieren. De staatssecretaris maakte overigens geen bezwaar tegen het verlenen van de sloopvergunning, terwijl ze tegelijkertijd wel vasthoudt aan de monumentenstatus van de brug. Volgens een woordvoerder van de afdeling Cultuur viel weinig in te brengen tegen de argumenten van de gemeente voor de sloop. Maar de vermoedelijke heropbouw van de brug in Borssele zal daar ongetwijfeld een belangrijke rol in hebben gespeeld.

De Raad van State doet binnen twee maanden uitspraak.

(bron: *Utrechts Nieuwsblad*, 22 maart 2005)

## Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij ZLSM

Eind 2004 kwam het verlossende bericht, dat vanaf de dienstregeling 2007 doorgereden zal kunnen worden naar Valkenburg. In het zuidelijke spoor te Schin op Geul komt een aansluitwissel, gevolgd door een ontspringingswissel en een stootblok. In eerste instantie zal met dieseltractie worden gereden. Als de spoorlijn Kerkrade – Maastricht wordt aanbesteed, kunnen de plannen voor een ZLSM omloopspoor in Valkenburg worden gerealiseerd. Omlopen op het huidige emplacement is niet wenselijk, daar er dan overwogen voor langere tijd gesloten zullen zijn. Aansluitend hierop kan dan met stoomtractie worden gereden. Dit jaar is het tien jaar geleden, dat de eerste stoomtrein reed tussen Schin op Geul en Kerkrade ZLSM. Na een bezoek van het IVW, de instantie die de toelating van het materieel tot het openbare net regelt, kan men met o.a. de railbussen, de dieseltwee naast de stoomlocomotieven naar Heerlen en in de toekomst naar Valkenburg rijden. De uitbreiding van de werkplaats is inmiddels gerealiseerd. De nieuwe sporen voor de nieuwe stallingloods zijn eveneens gereed gekomen. Stoomloc SJ 1289 ondergaat momenteel een C-revisie. Volgende maand een uitgebreid verslag over de ZLSM.

# SPOORWEGEN BUITENLAND

## BELGIË

### NMBS

#### Materieeloverzicht

In aanvulling op de opgave in de vorige editie zijn nog enkele kleine aanpassingen binnengekomen ten opzichte van de situatie per 1 januari 2005. De 8431 was op die datum nog in dienst van Infra. Voorts waren de 7854 en 7855 wel aangekomen, maar nog niet overgedragen aan de directie Treinen. De 9138 is niet van Infra, maar van de directie Materieel en de 9105 niet van Materieel, maar van Infra.

#### Reeks 13

- Op 4 april werd de reeks voor het eerst regulier gebruikt onder 1500 volt... in Frankrijk wel te verstaan. De 1321 trok de die dag voor het eerst rijdende autotrein trein 44824 Antwerpen – Houcarde (Bordeaux) over het gelijkstroomnet van de SNCF.
- De 1312 is tijdelijk voorzien van een proefopstelling ('Euro-TBL2') voor het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS/ECTS. Voorlopig worden alleen statische proeven gedaan, waar de loc zal gaan proefrijden is nog niet bekend.
- De 1306, die lange tijd plukloc was, is weer in dienst.

#### Reeks 14

- Onverminderd gaan de speculaties en roddels voort. Men weet nu zeker dat het Alstom wordt met de Prima. Ondertussen reed begin april opnieuw een CFL Traxx 4000 (u weet wel, van Bombardier) proef op de Athus-Meuselijns...

#### Reeks 20

- De 24 locomotieven worden wellicht overgeplaatst van Stockem naar Antwerpen Noord, wat een veel logischere stelplaats (geografisch gezien) is gezien hun huidige inzet.

#### Reeks 23 en 25.5

- 'Veranderde inzichten' (uw redacteur mompelt iets over reeks 14) leiden er wellicht toe dat de beslissing tot herstel van de zwaar beschadigde 2554 en (toch aanmerkelijk) lichter beschadigde 2305 wellicht herzien wordt. In dat geval zou het recentelijk langdurige en kostbare herstel van zware botsschade van de 2305 een wat wrange nasmaak krijgen.

#### Reeks 27

- De negentien voor diensten met M6 aan te passen locs van deze reeks zullen in de nieuwe grijze huisstijl geschilderd worden.

#### Reeks 41

- Op 7 april brak brand uit in stel 4109 in het station van Erquelinnes. De motorruimte en een deel van het interieur brandde uit en het stel zal voorlopig wel aan de kant staan.

#### Reeks 55

- De NMBS overweegt de PZB-apparatuur uit de 55-ers te bouwen. Reden is de schandalige en frustrerende halsstarige houding van de Duitse spoorweginstantie EBA als het gaat om toelating van buitenlands materieel. Deze houding maakt het praktisch onmogelijk om de 55-ers en (Duitse!) 77-ers toegelaten te krijgen in Duitsland. Dit is een vette streep door de rekening van de plannen tot doorgaande locdiensten.
- Vanwege het uitbranden van een loc serie 241 van de DB én het groeien van het vervoer via de grensovergang Montzen - Aken (meer hierover bij het SNCF-nieuws) zijn tijdelijk vier 55-ers extra gesteld in de pendeldienst op lijn 24. De locs zijn onttrokken uit hun normale omloop, waardoor de staaltreinen Genk Goederen – Châtelet en Chertal – Kinkempois met 77-ers rijden.

#### Reeks 62

- In tegenstelling tot wat aanvankelijk over de locs 6210 en 6229 vermeld was, zijn zij niet naar TUC-Rail gegaan. Ze gingen uiteindelijk op 20 februari naar Infra, samen met de 6212, 6216, 6231, 6262, 6263, 6288 en 6319. Hiermee staan alleen de 6236 en 6284 nog 'in parc'.
- Infra ontdeed zich op 20 februari van drie van zijn slechtste 62-ers: 6224, 6235 en 6307. Van deze laatste hadden wij al gemeld dat deze buiten dienst stond.
- De 6289 is nu officieel verkocht aan het TSP.

#### Reeks 73

- De directie treinen wil in 2005 het bestand reeks 73 opnieuw fors verminderen: tot slechts 37 stuks. Zeker niet alle anderen zullen bij Infra terecht kunnen... Eerste slachtoffer werd de 7372 vanwege een defect. Deze loc werd geschrapt op 19 januari. Op dezelfde dag muteerde de 7379 van Antwerpen naar Hasselt ter vervanging.
- Pas op 20 februari werden officieel 73-ers afgestaan aan infra: 7350-7355 en 7360. De rest staat nog buiten dienst.

#### Reeks 77

- Afgeleverd werden: 7859 (10-2), 7860 (18-2), 7861 (11-3), 7862 (18-3), 7863 (1-4) en 7864 (1-4).
- In het verleden is iets te onnauwkeurig weergegeven dat alle 77-ers van de eerste bouwschijf zijn aangepast voor radiografische besturing. De ATB-locs 7771-7790 zijn hiervan echter niet voorzien! Overigens is inmiddels ook één loc uit de tweede bouwschijf, de 7801, gesignaleerd met de flitslichtjes op de cabines die alle radiografisch bestuurbare locomotieven hebben. Frappant is dat juist deze 7801 één der eerste van de tweede serie was die met GPS werd uitgerust, een constructiewijziging die momenteel gaande is. Wellicht wordt dus gelijk ook in meer locs radiobesturing ingebouwd. In de 7701-7790 in elk geval niet...
- De 7791-7794 zullen voorzien worden van ATB en zich zo bij de 7771-7790 voegen. Er zal hoogstwaarschijnlijk geen PZB meer ingebouwd worden (zie hiervoor).
- Het raadsel van de overplaatsingen van diverse 77-ers tussen Charleroi en Monceau is opgelost: de 77-ers van Charleroi gingen alleen naar Antwerpen voor een nieuwe reeks aanpassingen conform de serie. De 7833-7839 werden als compensatie tijdelijk naar Charleroi gebracht. Begin maart vervolgden laatstgenoemden hun tour en gingen ze naar Kinkempois, waar ze opnieuw enkele oudere locs (tijdelijk) vrijmaakten om in Antwerpen aangepast te worden.
- Een nieuw raadsel: op 13 en 17 maart reden de 7850 en 7851 proefritten als trekkracht van een ledig materieelrit met een loc reeks 27 en M6-dubbeldekkers tussen Kortrijk en Gent. Het zou gaan om trekkrachtproeven. Waarom persé 78-ers van Antwerpen gehaald zijn is niet bekend. Ook is

onduidelijk wat bedoeld wordt met 'trekkrachtproeven', aangezien het nut van proeven voor een willekeurige stam rijkstrijtuigen ontbreekt bij locs die al tijden goederentreinen rijden en waarbij ook rittijden niet belangrijk lijken. Moeten we al gaan mijmeren over inzet in de reizigersdienst van 77/78-ers met piekurtreinen? Op Antwerpen - Neerpelt zou het in de spits geen overbodige luxe zijn dubbeldekkers te stellen, trouwens...

#### Reeks 80

- Er ging weer eens een 80 naar Italië: de 8012 is in januari verkocht aan Gleisfrei. De 8006 en 8045 zullen zijn weg waarschijnlijk volgen.

#### Reeks 82

- De luchtdrogers van enkele 80-ers blijken na hun afvoer overgezet te zijn op de 8201-8204 en 8206. Deze worden gebruikt bij het rangeren met HSL-treinstellen te Vorst. Ook de 8245 is overigens aangepast voor dienst met rijkstrijtuigen: bij deze loc werd een voorverwarmer op proef geïnstalleerd, vermoedelijk voor dienst te Liers Vorming.

- Nog altijd is geen enkele 82-ers officieel gemuteerd naar Infra, hoewel ze hiervoor in praktijk al maanden rijden.

#### Reeks 84

- De 8431 hield het ietsje langer uit dat voorzien: pas op 20 februari werd deze loc, als laatste 84-ers van Infra, geschrapt. De loc werd met de 8432, 8434 en 8437 uit hun respectievelijke rustplaatsen te Brugge, Kortrijk en Gent Zeehaven gesleept naar wat zijsporen te Merelbeke om binnenkort richting sloper te gaan.

- De ex 8462 werd in februari gesloopt. De loc, de eerste 84-ers die aan (toen nog) CFD-Locorem werd verkocht en bekend om zijn groenblauwe kleedje, was bij ALZ in Genk defect geraakt. Ter herinnering: de 8462 werd indertijd vervangen door de 8450 (in NMBS-kleuren), welke inmiddels van Atlantis Cargo is.

#### Reeks 91

- Niet de 9115, maar de 9118 is verkocht. De 9118 en 9130 zijn uiteindelijk gegaan naar Swiss Rail in Pidoux, de 9107 en 9157 als gezegd naar ASA te Hemiksem. De 9160 werd verkocht aan Gleisfrei (Italië).

- Infra stelde alle acht 91-ers buiten dienst op 20 februari: 9105, 9116, 9119, 9122, 9125, 9140, 9142 en 9154. Alleen de directie Materieel heeft nu nog 91-ers in gebruik als 'zwaar materieel'.

#### Vossloh G2000

- Vanaf 9 maart reed een loc type G2000 van Vossloh enkele dagen proef op het vaste proeftraject tussen Ath en Sully. Het is nog niet duidelijk of de NMBS zelf dit type meeneemt in de keuze voor een nieuwe lijndiesel, of dat een particuliere vervoerder toelating heeft aangevraagd.

#### Museummaterieel

- De 5204 is wel degelijk verkocht zoals wij aanvankelijk aangaven. Het gaat echter niet om Maredsous, maar om een schijnbaar in oprichting zijnde nieuwe vereniging. De ASBL 'Chemin de Fer de la Moline' (in dezelfde regio als Maredsous dus) zal de 5204 tentoonstellen in de 'Usines de Haut-le-Wastia' bij Anhée. De loc heeft inmiddels in Ronet de draaistellen van de 5314 gekregen om weer rolvaardig te zijn: hij gaat naar St. Ghislain tot zijn overplaatsing naar 'Entre-Sambre-et-Meuse' omstreeks 2008. Overigens is de ASBL uw redacteur vooralsnog onbekend (tenzij het gaat om de railfietsen aldaar), wellicht dus nieuwe initiatieven rond de oude lijn 150.

- Op 6 april reed de enige stoomloc van de NMBS eindelijk weer eens (u bent vast ook vergeten dat de NMBS 'veel ritten' beloofd had), wat gelijk tot gevolg had dat de brandweer van Schaarbeek naar de stelplaats uitrukte omdat men het opstoken van de 29-er verkeerd inschatte... Op 23 en 24 april rijdt de stomer overigens weer, en wel tussen Lier en

Turnhout ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in de Kempen.

#### Treinstellen

- De voormalige poststellen 961, 965 en 969 zijn in januari naar Oostende getransporteerd om bij de CIWLT te worden teruggebouwd tot reizigersstellen voor hun nieuwe eigenaar Visali (Italië). Inmiddels kocht dit bedrijf met hetzelfde doel de 962, 970 en 972 op en mogelijk volgen er nog twee. De 962, 968, 970 en 972 werden van Merelbeke Vorming naar Wondelgem overgebracht om ruimte te maken voor de opbraak van sporen op het voormalige rangeerterrein.

- De (op het eerste gezicht maar licht) beschadigde bak van TBL-meetstel 106 zal worden vervangen door een bak van een voormalig poststel! De 106 werd op 15 februari aangevaren in de werkplaats van Kinkempois (waar anders...) door een rangerende eloc.

#### Rijtuigen

- Op 2 april reden de groene 6244 en 6256 van TUC-Rail een 'afscheidsrit' met rode M2-rijtuigen. Het waren de laatste M2's in dienst, aangezien de NMBS een dag eerder ook de laatste stammen, welke allen al geruime tijd op reserve stonden, buiten dienst stelde.

- De K4-rijtuigen worden waarschijnlijk allen verkocht naar Senegal. Ze zijn inmiddels verzameld op de in onbruik geraakte bundel Zeebrugge Pelikaan.

- Inmiddels hebben ook voormalige I5-lijtuigen hun weg gevonden naar de rijdende werktreinen van Infrabel, deels ter vervanging van oude verblijfsrijtuigen van het Materieel 1935. In totaal werden en worden negen I5-en omgebouwd.

- Op 24 maart werd opnieuw een hele sleep M2's voor sloop naar Gent Zeehaven gebracht, ditmaal uit Luttre.

#### Sloopmaterieel

- In Lier werden medio februari de 8451, 6248 en 6326 gesloopt.

#### Goederenvervoer

- Opnieuw slechte berichten. Eén van de twee klanten aan de oude lijn tussen Piéton en Fontaine l'Eveque gaat over op wegvervoer. Het gaat om het bedrijf dat gelegen is aan het raccordement vanuit Fontaine l'Eveque (lijn 252). Wat resteert is een klant in het station aan de voormalige reizigerslijn zelf. Ook dit bedrijf vervoert draadstaal in vierassige rongenwagens.

- In tegenstelling tot de Europese trend zal de eerste van de twee Luikse hoogovens (die te Seraing) niet in juni, maar reeds op 15 april sluiten. Hiermee zal het aantal FO-treinen naar Chertal halveren.

- Van maart tot zeker medio april rijden tweemaal daags ballasttreinen tussen Lessines en Frankrijk. Naast de Franse ballastwagens worden deze treinen over het hele traject getrokken door een koppel SNCF 67400-en. Terwijl vorig jaar een 67400 werd gebruikt voor machinisteninstructie voor 36000-diensten naar Montzen, werd voor aanvang van deze dienst een 36000 gebruikt voor machinisteninstructie naar Lessines...

- Vanaf mei of juni zou een tweede vaste, dagelijkse kalktrein moeten gaan rijden tussen Les Petons bij Yves-Gomezée en het Duitse Millingen. Door de kennelijke problemen met B Cargo en/of de route via Montzen gaan er hardnekkige geruchten dat de treinen vanaf dan (of wat later) via Maastricht - Venlo (kopmaken!) gaan rijden. De tractie zal gedeeltelijk of waarschijnlijk volledig gaan naar locs van Railion Nederland. We proberen hier verder niet al te veel over te speculeren, maar waarschijnlijk zal het niet toegelaten worden van de 77-ers in Duitsland er ook wel een rol in spelen...

- Vanaf dezelfde periode zouden Railion 6400-en ook de dolimetreinen Hermalle - Veendam doorgaand moeten gaan rijden.

- Tussen Hermalle en Duitsland vindt momenteel nieuw kalkvervoer plaats in bloktreinen, die door een dubbeltractie 55-ers naar de 'Heimat' gebracht worden.
- B Cargo heeft meer maatregelen aangekondigd in de reeks bezuinigingen. Zo zullen 12.000 afgedankte goederenwagens gesloopt worden. Momenteel staan er nog vele rijen wagens op reserve in diverse goederenstations. Een tweede maatregel is het opbreken van veel niet of minder gebruikte bundels en zijsporen.

#### **VFLI Cargo**

- Een klassiek Koningsdrama dreigt te geschieden voor Locorem, het ooit zo belangrijke spoorwegbouw- en onderhoudsbedrijf van Cockerill te Sclessin. Enkele jaren geleden werd dit bedrijf, inmiddels reeds samen met het Franse CFD, overgenomen door het snel expanderende VFLI Cargo. Thans lijkt het er echter op dat Locorem vanwege 'slechte bedrijfsresultaten' wellicht ter ziele zal gaan. VFLI plaatst het werk en het materieel van Locorem langzaam onder bij Atlantis Cargo te Monsin. Uit voorzorg (?) heeft het TSP besloten loc 6003 terug te halen naar St. Ghislain.
- In Feluy is een nieuw raccordement van 400 meter in gebruik genomen als verlenging van de lijn naar de nieuwe bedrijven ten noorden van het huidige emplacement. De lijn heeft nummer 269B meegekregen.
- VFLI Cargo is van plan een werkplaats te bouwen voor zijn Belgische tak (dat zal tegen die tijd dus Atlantis Cargo zijn) in... Raeren. Ook de al jaren gesloten lijn Eupen – Raeren zullen zij overnemen en opnieuw in gebruik nemen. In Raeren zouden onder meer de K4-rijtuigen opgeknapt moeten gaan worden, die zijn opgekocht voor verkoop aan Senegal. Ook zouden ze zorg gaan dragen voor het rijden van meetreinen in West-Europa en hiertoe gebruik willen gaan maken van voormalige NMBS-locomotieven reeks 18 en 51! Het zou voor wat betreft die eerste reeks gaan om de 1803 en 1806, waarbij eerstgenoemde is teruggekocht van de sloperij te Aubange.

#### **Infrastructuur**

- De kosten voor de nieuwe lijn tussen Zaventem en Antwerpen worden geraamd op 493 miljoen euro. Zoals reeds aangegeven zal dit bedrag er voor een belangrijk deel moeten komen dankzij publiekprivate samenwerking: investering door het bedrijfsleven én de overheid. Deze krijgt de naam 'Diabolo' en zal de aanleg van het stuk tussen de luchthaven en de E19 bij Mechelen regelen, de rest wordt door Infrabel zelf via de klassieke manier gefinancierd en aangelegd. Dit stuk loopt in de middenberm van de E19, waarvoor overigens het nog maar enkele jaren geleden 'eeuwige' Witte Bos (ter nagedachtenis aan de slachtoffers van Dutroux) moet wijken. In 2010 moet de lijn klaar zijn, ook is Zaventem dan rechtstreeks vanuit de richting Leuven en – dankzij de nieuwe boog bij Leuven – ook Hasselt te bereiken.
- De beslissing van de NMBS om geen nieuw hoog tracé met brug aan te leggen bij Muide impliceert ook het verdwijnen van het plan om in Muide weer een station te openen, tot groot verdriet van de bewoners. Nochtans lijkt een station in deze dicht bevolkte regio, zo dicht bij Gent, wel een goed idee...

#### **Dienstuitvoering**

- Vanaf 1 april zijn de verbindingen tussen Londen en Keulen met Eurostar en Thalys of ICE aanmerkelijk verbeterd, dankzij een samenwerking tussen de respectievelijke bedrijven.
- Van juni 2005 tot december 2007 zal er gedeeltelijk enkel spoor gereden worden tussen Tamines en Namen vanwege de belangrijke werkzaamheden voor verbetering en snelheidsverhoging aan de lijn Namen – Charleroi. Als gevolg hiervan zullen buiten de spits de IR-dienst (uit Essen) naar Jambes ('varkensneuzen' serie 800) en de stoptrein tussen Tamines en Namen (Klassieke motorstellen) gekoppeld rijden.

- De IC-dienst Antwerpen – Charleroi wordt mogelijk op korte termijn reeds gesplitst in een nieuwe IC Charleroi – Brussel Noord met M6 en een stoptrein Brussel Zuid - Antwerpen Centraal, gekoppeld aan de IR naar Turnhout (met Breaks).
- De treinen naar Antwerpen Haven zijn slecht bezet en worden vrijwel uitsluitend door NMBS-personeel gebruikt. Als de onlangs gestarte tweede fase van de werkzaamheden aan de ringweg gereed zijn (december), zal deze dienst vermoedelijk toch niet verdwijnen omdat de gemeente de trein graag wil behouden.
- In het kader van een betere ontsluiting per trein van Brussel, zowel op regionaal als nationaal terrein, zullen vanaf december 2006 nieuwe IC's gaan rijden tussen Luik en Brussel en Hasselt en Brussel. Deze treinen stoppen onderweg niet op tussengelegen IC-stations (Diest, Aarschot en Leuven). Mocht deze opzet een succes zijn, dan zullen ook rechtstreekse, snelle treinen naar Antwerpen en Namen gaan rijden.
- Op regionaal vlak worden waarschijnlijk drie nieuwe stations gebouwd in de Brusselse Agglo: Anderlecht-Ceria, Moensberg-Transit (bij Ukkel) en Ganzenweide (bij Schaarbeek). Over nog eens vier stations wordt nagedacht: Sint-Joost, Arcaden, Berenkuil (Schaarbeek) en Josephat-Tunnel.
- Naast de plannen voor de Brusselse Agglo is de NMBS bezig met een studie naar de ontwikkelingen van het treinverkeer op de lijnen De Panne - Duinkerken (heractivering), Mouscron - Lille, Welkenraedt - Aken en Essen - Roosendaal, deze laatste in verband met de opening van de HSL lijn 4.
- Vanwege gebrek aan belangstelling is de Thalys-dienst Parijs - Zaventem vanaf 1 mei aanstaande opgeheven en weer vervangen door het vliegtuig.
- Binnenkort zouden de loketten van Manage sluiten en er wordt zelfs gesloten over de sluiting van het hele station. Hiermee is Manage hét voorbeeld van het totaal verdwijnen van de spoorweggeschiedenis in het centrum: ooit een zeer omvangrijk knooppunt in het goederen- en reizigersvervoer en nu een (zeker in het weekeinde) slecht bediende halte. B Cargo verdween in december al uit Manage.

#### **Kort nieuws**

- De NMBS vervoerde in 2004 ruimt tien miljoen reizigers meer dan in het jaar ervoor: 165 miljoen.
- Reeds dit voorjaar zal het personeelsbestand van de stelplaats van Merelbeke uitgebreid worden. Verder is ook afgesproken dat op feestdagen geen werken worden gepland die niet prioritair zijn. De werkdruk was eerder dit jaar de aanzet voor spanningen tussen personeel en directie en een staking.
- Het op twee sporen lopen van een Britse nieuweling te Kinkempois begin februari was niet het eerste incident met de nieuwe Siemens-stellen. Op 28 februari 2004 was ook al eens een stel ontspoord te Montzen.
- Op 19 februari kreeg loc 1608 een eenmalige ontheffing om met een extra trein nog eens naar Köln Deutz te sporen.
- Sinds 2 maart heet station Bierges-Six Flags (weer) Bierges-Walibi, nu de zoveelste eigenaar van het nabijgelegen pretpark de oude naam weer in ere hersteld heeft.
- Wat hebben Breaks toch met ongevallenellende...? Op 24 februari botsten twee treinen licht op elkaar in het station van Zaventem. 'Uiteraard' ging het om twee Breaks... Twee dagen eerder was de 322 als ontspoord op het wissel naar een zijspoor te Menen...
- Op 9 maart zakte de 1184 door een hefbok in de stelplaats van Schaarbeek. Gelukkig was niemand onder de loc aanwezig op dat moment en bleef de loc aan één zijde hangen, zodat de schade minimaal was.

- Op 21 maart werd het treinverkeer op lijn 54 gestremd vanwege een grondverzakking bij Willebroek.
- Op 22 maart botsten NMBS 1207 en SNCF 36014 in het station van Aulnoye (Fr.). De schade aan de 1207 was niet erg groot en de loc kon een dag later op eigen kracht naar de werkplaats.
- Meetmotorrijtuig EM103 reed in februari en maart op de HSL-lijnen 1 (ingeklemd tussen twee TVM 55-ers) en 2 (tussen twee TVM 62-ers).
- Op 3 april botste een Thalys-stel tussen Pepinster en Verviers op een kraan.

## **FRANKRIJK** **SNCF**

- De gevolgen van de vele stakingen bij de SNCF (zo opnieuw van 2 tot 3 en van 9 tot 11 maart jl.) voor het internationale goederenverkeer via Frankrijk beginnen groteske gevolgen aan te nemen. Sinds 12 december rijdt ICF vanuit België niet meer via Frankrijk, maar Duitsland, waardoor de intermodale terminal van Metz-Sablon gesloten werd. Ook het vervoer van Esso vanuit Antwerpen rijdt nu via Duitsland en steeds meer klanten volgen het voorbeeld van deze twee bedrijven. Het vervoer via lijn 24 (grensovergang Montzen – Aken) is sinds december sterk gestegen, dat via de Athus-Meuselij en de grensovergang Quévy sterk gedaald.
- Nee, maar dit is belangrijk: op 17 maart lanceerde de SNCF opnieuw een nieuw logo. Het is geïnspireerd op het nieuwe TGV-logo en staat in een gekleurd vlak. Men heeft er over nagedacht: de vorm staat voor de gedrevenheid en vastberadenheid tot bewegen, de kleur is symbool voor verandering en betrokkenheid en de typografie zou verbinding en doorstroming moeten voorstellen. Niemand die het begrijpt, maar als het er staat zal het wel, nietwaar? Het is overigens het vijfde logo voor de SNCF sinds de Tweede Wereldoorlog en het zesde in totaal.
- De gehele holding SNCF maakte in 2004 voor het eerst in lange tijd weer eens winst: 286 miljoen euro ten opzichte van een verlies van 195 miljoen in 2003. Het personenvervoer was hoofdschuldige met een stijging van 12 procent en uiteraard werden de resultaten gedrukt door de goederendivisie. Het verlies bij FRET bedroeg ditmaal 245 miljoen euro.

### **Elektrische locomotieven**

- Afgevoerd sinds onze laatste opgave werden de 8710, 9604 (nagekomen melding voor december 2004), 16511, 16523, 16660, 16664, 16668, 16674, 16685, 16686, 16693, 16700, 16755, 20201, 25113 (zie hieronder), 25174 en 25551.
- De 25113 werd door brand beschadigd en werd diensten gevolge afgevoerd in maart.
- Nieuw afgeleverd werden niet alleen de 27000-en tot en met de 27145, maar ook de 27013 werd in dienst gesteld. Deze loc was tijdens zijn aflevering zwaar beschadigd geraakt en teruggebracht naar de fabriek voor herstel, vandaar dat de loc nu pas is opgenomen in de SNCF-analen.

### **Serie 36000**

- De onderserie 36200 dreigt de geschiedenis in te gaan als één van de kortst levende. Waarschijnlijk worden ook de acht laatste locs aangepast voor diensten naar Italië met (onder meer) de vrachtautopendels en dus vernummerd in 36300... De 36242 werd al aangepast en vernummerd: 36342.
- Een nieuwe onderserie is echter al in de maak: de 36051-36060 zullen vermoedelijk worden vernummerd in 36151-36160. Zij krijgen aanpassingen voor het... Nederlandse net, waartoe de 36055 zeer binnenkort op proef naar Nederland komt. Er is gekozen voor een speciale onderserie omdat het aanpassen van alle veertig locomotieven die niet voor diensten naar Italië bedoeld zijn te duur is. Het is overigens

gens wel duidelijk dat er al langer sprake is van komst naar Nederland, waarover HOV-RN ook al eerder berichtte, gezien het feit dat de deelserie 36100 steeds opgehouden is.

### **Diesellocomotieven**

- Afgevoerd sinds ons vorige overzicht werden de 63094, 63543, 63580, 63689, 64027, 66021, 66031, 66050 en 66142.
- Geremotoriseerd en vernummerd werden de: 66410 in 69410, 66414 in 69414, 66415 in 69415, 66431 in 69431, 66439 in 69439, 66458 in 69458 en 66478 in 69478 en, jawel..., 66235 in 69235! Laatstgenoemde was dus (al een jaar) proefloc en eerste en vooralsnog enige van de serie 66000 die verbouwd is.
- De serie 67200 voor hulpdiensten op de LGV's zal zelfs uit tachtig locomotieven gaan bestaan. De laatste te verbouwen locs zullen wel degelijk ook uit de serie 67000 komen, zoals de rest. Het zou dan moeten gaan om reeds afgevoerde exemplaren, of de laatste locs die nu nog voor Infra rijden.

### **Treinstellen**

- Afgevoerd sinds de plaatsing van ons materieeloverzicht: Z 5399, 5400, 5402, 5404, 5408, 5411, 5415, 5416, 5417, 5418 en 5419 en de dieselstellen/motorrijtuigen X 2746 (correctie op 2004), X 2896, X 4429, X 4575
- Nieuw in dienst: TER 2N-NG tot en met Z 24551/24552, AGC-bimode tot en met Z 81537/81538 en AGC-diesel tot en met X 76561/76562. De TGV-Duplexen 270 en 271 kwamen eveneens in dienst.

### **Corail-rijtuigen**

- De SNCF heeft Alstom de opdracht gegeven om 48 Corail-rijtuigen om te bouwen voor de TER-diensten, met een optie op nog eens 30 rijtuigen. Een aantal rijtuigen zal voorzien worden van een stuurstand en zo zullen zij trekduwcombinaties kunnen vormen. Op kleine schaal wordt dit principe al toegepast met Corails in de regionale reizigersdienst. De order heeft een waarde van 37 miljoen euro. De omgebouwde rijtuigen zullen ingezet worden in de regio's Elzas, Rhône-Alpes, Burgund, Franche-Comté en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

### **FRET**

- De SNCF houdt er rekening mee dat vanaf komende zomer de eerste concurrent op het Franse spoor zijn intrede zal doen. Waarschijnlijk, zo zegt men, zal het gaan om Railion Duitsland. Aanvankelijk zou Rail4Chem al als eerste een dienst op het Franse net rijden, maar dit werd afgeblazen.
- De Europese Unie heeft toestemming gegeven voor de 800 miljoen euro aan overheidssteun die deel uitmaakt van het reddingsplan van SNCF FRET. Naast de overheidssteun brengt de SNCF 'holding' zelf 700 miljoen euro in.

### **ICE versus TGV**

- De SNCF blijft moeilijk doen over het toelaten van de ICE straks op de HSL Est. Toelating zou al 60 miljoen gaan kosten voor DB ICE, nog voordat de eerste trein gereden zou hebben. In Duitsland wordt al gegrupt dat de houding van de Fransen voor te stellen is, omdat de Fransen bij het zien van die mooie ICE hun eigen, krappe TGV niet meer zouden willen. Aan de andere kant moeten de Duitsers wellicht ook eens kijken naar het verschil tussen de houding van de SNCF in deze en die van hun eigen EBA in andere zaken. Iets met een zwarte pot en een even zwarte ketel...

### **Kort nieuws**

- Thalys 4540 is op proef uitgerust met een 'Wifi'-systeem. Hiermee wordt gecommuniceerd via een satelliet aan boord.
- Op 11 maart ging het bekende spoorwegmuseum van Mulhouse na een grondige verbouwing weer open; de verbouwing heeft 8,6 miljoen euro gekost.
- Op 26 maart ging de lijn tussen Cannes en Grasse na omvangrijke werkzaamheden en modernisering weer open voor

reizigersvervoer.

• Op 11 en 12 juni is er een grote open dag voor het algemene publiek in het depot van Lens. Meer info op: <http://www.depotdelens.org/index.htm>.

## **LUXEMBURG**

De nieuwe elektrische locomotieven serie 4000 zijn in een recordtijd van nog geen zes maanden geleverd.

De aflevering van de nieuwe elektrische treinstellen gaat aanzienlijk langzamer. De 2204 kwam op één maart in Luxemburg aan. Evenals het eerste stuurstanddubbeldeksrijtuig. Deze eerste en tweede klas rijtuigen worden nu afgeleverd na de voltooiing van de levering van de tweede klas rijtuigen. Van de Wegmannrijtuigen worden nog twee stammen in de dagelijkse dienst gebruikt. Daarnaast rijden er nog drie rijtuigen in de interregiodienst naar Luik. De Belgische spoorwegen zijn voornemens deze dienst op te heffen en te vervangen door een stoptreindienst. De krokodillen zijn na een korte opleving eind februari nu definitief buiten dienst gegaan. Op enkele dagen werden de treinen 7867 en 6744 door de 3602 gereden. Op initiatief van de Groupement Amis du Rail werden op tweede paasdag afscheidsritten gereden. De 3602 (alweer) trok vijf Wegmannrijtuigen, waaronder het rendezvousrijtuig en een velosrijtuig. Er werden twee retourritten gereden naar Troisvierges/Uffingen/Elwen. Mogelijk zal de 3608 de draaistellen krijgen van de 3602, die het laatst een revisie heeft ondergaan en de blauwgrijze kleurstelling, die ze echter nooit heeft gedragen. Slecht en goed nieuws voor de dieselfans. De 801, 803, 805, 1805, 1817, 1818 en 1819 zijn buiten dienst genomen. Hun plaats werd ingenomen door de MAK leaseloks 1105 en 1106.

## **ZWITSERLAND**

Sinds februari 2005 worden door de BLS, FW, RhB, RM, SBB, SOB, SZU, THRBO, TRN en ZB gevonden voorwerpen na een zekere bewaringstermijn naar de firma "Fundsachenverkauf.ch" GmbH in Zürich verzonden om tegen opbod te worden verkocht via internet en in station Zürich Altstetten tijdens openbare verkoopdagen.

Op 31 januari 2005 ontspoorde bij het binnenrijden van station Sammelpatz stuurstandrijtuig ABt 123 van de **Appenzellerbahn** op het terugklapwissel dat vermoedelijk door ijsresten niet meer in de juiste stand terugklapte. Geschatte schade Zw.Fr. 500.000,- aan bovenbouw en materieel. Het buffetrijtuig Br 10 zal vanwege de vermeerderde inzet ten behoeve van groepen van een automatische +GF+ koppeling worden voorzien.

Met een speciale rit heeft de **Club 1889** de Berninakrokodil Ge 4/4 182 overgebracht naar de werkplaats in Poschiavo voor de af- en inbouw van de motoren in het machinistenhuis. Dit werd allereerst gelicht om te worden geschilderd. Voorts werden alle bijkomende en niet verwachte onvolkomenheden voortvarend aangepakt. Als de restauratie op het huidige tempo door kan gaan, kan al in de loop van 2006 de eerste proefrit worden gemaakt. Zover is stoomloc 11 Heidi echter nog niet. Op 8 december 2004 werd zij door krokodil Ge 6/6 412 naar Samedan overgebracht, waar ze de plek van de Berninakrokodil innam. De lok werd aansluitend gedemonsteerd. De waterkraan in de historische hoek van het emplacement Filisur werd gerepareerd, zodat er weer water genomen kan worden door de stoomtrein tijdens een rondrit.

De **Gornergratbahn** heeft één van haar oude motorwagens omgebouwd tot bagagemotorwagen. De Bhe 2/4 3015 werd aan één zijde voorzien van drie rolluiken die in de plaats kwamen van de huidige raampartij. Ze wordt ingezet voor transport van goederen en bagage o.a. naar het in 2000 heropende hotel Riffelalp Ressor 2222.

Vanwege de capaciteitsproblemen op lijn 1 van de S-Bahn in Bern gaat de **Lötschbergbahn** proefritten uitvoeren met dubbeldeksmaterieel. Het rangeermaterieel krijgt eveneens de kleurstelling lichtgrijs felgroen blauw aangemeten, zoals Tm 235 079. Bij de elektrische locomotieven Re 4/4 485 heeft men de lokbeveiliging aangepast om met de RAlpin Rolatreinen door de nieuwe Lötschberg basistunnel te kunnen rijden. Daar al het beschikbare materieel voor de uitvoering van de dienst nodig is, komt het overschilderen in de nieuwe huisstijlkleuren in het gedrang. Totdat er voldoende nieuw materieel aanwezig is, rijden de treinstellen eveneens in een gezamenlijke oude danwel nieuwe kleurstelling. De inrijbeveiliging van diverse BLS stations zal worden aangepast om mogelijke botsingen zoals in Bern in januari in de toekomst te voorkomen. De schade bleef beperkt. De kosten voor de NEAT rijden de pan uit. Zowel voor de Lötschberg als voor de Gotthard. Door laatste technische ontwikkelingen zullen de meerkosten 100 miljoen resp. 500 miljoen Zw.Fr. Franken hoger uitvallen. Waar hebben we dit meer gelezen?

Ondanks het 75-jarige jubileum van de Glacier Expres zal bij de **Matterhorn Gotthardbahn** deze trein wegens werkzaamheden in de late herfst, van 24 oktober tot en met 2 december door busvervoer worden vervangen. Dit vanwege buitendienststellingen op de westhelling van de Oberalppas en de ombouw van de stations Visp en Täsch.

De nieuwe containerterminal Terco van de **Chemin de Fer Orbe Chavornay** in Chavornay is per 12 december 2004 in dienst gesteld. Een uit dertien containerdraagwagens bestaande trein rijdt drie maal per week in samenwerking met de SBB naar de Rijnhaven Basel Kleinhüningen. De op initiatief van derden opgezette terminal werd in april geopend.

De Zwitserse **Post** die in heel Zwitserland niet alleen de post bezorgt, verzorgt tot in de meest afgelegen streken het busvervoer. Op dit moment worden in een drietal delen van het land proeven gehouden met de zogenaamde afroepbusjes in de avonduren. Een kosten besparende maatregel om de grote bussen 's avonds in de garage te houden. In Graubünden worden proeven gehouden in het Suselvadal en Poschiavodal. Eveneens neemt men een proef in de regio Genève.

De S-Bahn uitbaters BLS/RBS/RM in het Bernse stationsgedeelte van het **Regionalverkeer Bern Solothurn** hebben het eerste Zwitserse kinderopvang verzorging opgezet. Van deze deels gesponsorde dienstverlening kan tijdens winkelopeningstijden gebruik worden gemaakt.

De sinds december 2001 gestarte kaartverkoop in station Lotzwil bij het **Regionalverkeer Mittelland** is door de sterke teruggang begin februari 2005 opgeheven. Als reden wordt opgegeven dat de kosten voor de aanpassing van de elektronische apparatuur te hoog worden door de onlangs ingevoerde regionale Liberotarief.

Sinds februari krijgen de rijtuigen van de **Rhätische Bahn** een andere huisstijl. De grijze band over de gehele lengte van de rode rijtuigbak wordt twee keer zo breed. Ze loopt in rood door over de grijze deuren. Hierin staat de naam in één van de drie talen vermeld. Het embleem is verdwenen. Op de rijtuigbak verscheen de gestileerde naam Graubünden. Het blok met rijtuignummer verdween eveneens. De gegevens staan onderaan de rand, zodat ze er bijna afvallen. Uw redacteur vindt het maar niks! Afgelopen winter werden tien nieuwe ketelwagens in dienst gesteld. Ze dragen de nummers Za 8141 – 8150. Ze werden door Joseph Meyer Rheinfelden in samenwerking met de RhB werkplaats gebouwd. Tarra 15 ton, laadgewicht 48 ton, ketelinhoud 52 m3. In station Lützirüti worden Edmonson kartonnen kaartjes verkocht, waartoe bij het loket een datumpers werd geïnstalleerd.

Ondanks dat Zwitserland geen lid is van de EU hebben besluiten wel degelijk invloed op bepaalde zaken in Zwitserland. Zo zal de **Schweizerische Bundesbahn** zich schikken in de liberalisering die de EU voorstaat. Het gaat in deze om het

gebruik van tracés door de SBB, BLS en RM. Ze treden gemeenschappelijk naar buiten, maar de leiding ligt bij SBB infrastructuur (One Stop Shop). In Nyon kwam de verbrede voetgangerstunnel gereed. De NStCM deelt mee in de kosten. (zie ook onder **Chemin de Fer Nyon St. Cerque Morez** in HOV-RN februari 2005). In Yverdon werd het vroegere stationsbuffet omgebouwd tot apotheek, supermarkt en snackbar. Na stopzetting van de activiteiten in het poststation kan begonnen worden met de verlenging van het eerste perron in Bern. Zo zal de passerelle worden verlengd, waarna de oude zal worden afgebroken. Hierdoor dienen de sporen één en twee tijdelijk als kopspoor. In Solothurn werd het 118 jaar oude stationgebouw gerenoveerd naar de eisen van de huidige tijd. In de stationshal verzezen diverse winkeltjes. Het lokdepôt en standplaats voor machinisten in Ertsfeld heeft zijn langste tijd gehad. De SBB plant de verplaatsing naar Arth Goldau. De werkplaats Bellinzona wordt gemoderniseerd door de komst van de nieuwe lokomotieven serie Re 4/4 474, 482 en 484. In Buchs SG is het douaneperron en belendende sporen en deels diverse spooransluitingen opgebroken. De lijn Yverdon – Biel is nu ook toegankelijk voor de nieuwe dubbeldeksrijtuigen, waardoor de werkplaats Yverdon beter voor het onderhoud bereikbaar is geworden. De modernisering van de rijtuigen EW IV is afgebroken. De laatste 70 rijtuigen, merendeels rijtuigen eerste klas zullen in hun outfit blijven rijden. Ze zullen ook niet worden aangepast om op de Neubaustrecke te kunnen rijden. De capaciteit van de werkplaatsen is per direct aangewend voor de modernisering van de NPZtreinen.

Het afdraaien van de wielbanden van het materieel van de **Tramway Süd Ouest du Sol** gebeurt per 12 december 2004 niet meer het depôt Lausanne. Dit gebeurt nu in de SBB onderhoudswerkplaats in Genève met behulp van een koppelwagen die nodig is tijdens de overbrengingsritten.

De dagen van het emplacement op het stationsplein in Aigle van de **Transports Publics Fribourgeois** zijn geteld. De voormalige AOMC lijn naar Ollon komt één kilometer parallel aan de SBB lijn te liggen. De kruising van negentig graden op het stationsplein met de voormalige ASD lijn en elf overwegen komen hiermee te vervallen. Sinds 1995 bezit de AL de concessie om de lijn van Leysin naar Berbeuse te verlengen. Milieuorganisaties, maar ook financiële middelen maken uitvoering vooralsnog ongewis. De ASD heeft vervoer van postpakketten met ingang van de winterdienst verloren, waardoor het voortbestaan weer in gevaar dreigt te komen. Er bestaan plannen om gecombineerd containervervoer, o.a. huisvuil, van de grond te krijgen.

De voormalige LSE motorwagen De 4/4 121 (ex Brünig) van de **Zentralbahn** heeft de transformator gekregen van de versleten motorwagen De 4/4 110 004. (ex Brünig) die ter zijde gesteld zal worden. De werkhoogte van de werkplaats in Stans was te laag. Ondanks de snerpende kou werd de klus met de portaalkraan op de losplaats geklaard. In Stansstad werd tandradlocomotor HGm 104 001 (nog door de Brünig bij Stadler besteld) in dienst gesteld.

## Veranderingen bij het spoor in Australië

(Hans Krijnen)

Wie om de vijf jaar Australië bezoekt kan de indruk krijgen dat er bij elk bezoek een ander nationaal opererend spoorwegbedrijf is gekomen. Toen ondergetekende in 1992 Australië bezocht was er Australian National (AN). In 1999-2000 was er National Rail. En tijdens de afgelopen jaarwisseling trof hij er Pacific National. Er waren allerlei andere bedrijven bij gekomen. Dit heeft allemaal te maken met privatisering en open access. De afgelopen 15 jaar zijn de oude staatsbedrijven vervangen door particuliere bedrijven of bedrijven waarin de (deel)staat nog aandelen heeft. Begin

jaren 1990 is het spoor opengesteld voor derden ("third party's"). Alleen in Queensland kan Queensland Rail (QR) zich nog handhaven. Van de nieuwe bedrijven zijn een aantal die landelijk opereren en de kleinere bedrijven fungeren als een soort short line, met vervoer op een bepaalde lijn, rangeerwerk of verhuur van personeel en trekkrachten.

In Zuid-Australië veranderde er in 1975 al iets. De South Australian Railways (SAR) maakte een uitgewoonde indruk. Er ging geen bezieling meer vanuit. De betrokken overheden besloten de SAR op te heffen. De lange-afstandstreinen werden toen tijdelijk bij de Commonwealth Railways (CR) ondergebracht, de regionale treinen werden tijdelijk, en de voorstadstreinen in Adelaide werden permanent bij de nieuw opgerichte State Transport Authority (STA) ondergebracht. In 1978 werd een nieuw spoorwegbedrijf opgericht, Australian National Railways (ANR). Hierin werden uiteindelijk ondergebracht de lange-afstandstreinen en de regionale treinen van de voormalige SAR, de CR en de Tasmanian Government Railways (TGR). De landelijke overheid wilde eigenlijk één nationaal spoorwegbedrijf voor het hele land, maar alleen Zuid-Australië, de Commonwealth en Tasmanië deden mee. De andere staten behielden hun eigen maatschappijen.

In december 1980 voerde ANR een nieuw kleurenschema in: Groen met gele vlakken. Het logo was een gestilleerde AN. Voortaan sprak men van Australian National (zonder Railways). De AN was de enige die te maken had met drie spoorwijdtes: 1067, 1435 en 1600 mm. Peterborough bijv. had zelfs een "triple gauge"-station met per spoor vier spoorstaven. Dit is inmiddels verleden tijd.

AN kreeg ook te maken met de privatiseringen. In 1993 werd een nieuw bedrijf opgericht, National Rail (NR). Alle staten hadden hier een aandeel in. Een deel van het goederenvervoer en een deel van de moderne locomotieven werd overgenomen. In 1997 ging ook het reizigersvervoer over naar andere bedrijven en werd AN verkocht. Een ander nieuw bedrijf was de Australia Southern Railroad (ASR, met Amerikaanse eigenaar). Ook dit bedrijf nam goederenvervoer van AN over. De oudere locomotieven, waaronder de meeste stroomlijndiesellocomotieven, gingen over naar de ASR. De overgebleven reizigerstreinen in Zuid-Australië, The Ghan, Indian Pacific en The Overland, werden voortaan geëxploiteerd door de Great Southern Railway (GSR). GSR huurde voor deze treinen locomotieven in bij NR. Deze drie treinen staan overigens op vrijdagmorgen tussen 7.00 en 10.00 uur op station Keswick in Adelaide naast elkaar.

In Victoria hebben de Victorian Railways (VR) begin jaren '80 een tijdje onder de naam VicRail gereden en werden in 1983 omgevormd tot V/Line. Het bedrijf werd opgesplitst. De (electrische) voorstadstreinen in Melbourne gingen naar de The Met. Het regionale reizigersvervoer ging als V/Line Passenger verder en het goederenvervoer als V/Line Freight. Hiervan werd het graanvervoer ondergebracht bij V/Line Grain. In 1993 (dus niet in 1994) is de in de vorige nummers genoemde West Coast Railway erbij gekomen met de dienst Melbourne – Warrnambool, en Hoys Roadlines die de treindienst Melbourne – Shepparton ging exploiteren met gehuurd V/Line-materieel. V/Line Freight is later geprivatiseerd en ging als Freight Victoria (FV) verder. Weer later is het Freight Australia (FA) geworden. Verder kwam er een aantal kleinere bedrijven bij waaronder de Great Northern Rail Services (GNRS) in Melbourne.

In New South Wales werden de Government Railways (NSWGR) eerst omgevormd tot State Rail Authority of NSW (SRA-NSW). Dit bedrijf kreeg al in 1989 drie divisies: Het (electrische) voorstadsverkeer in Sydney ging CityRail he-

ten. De regionale en lange-afstandstreinen kwamen bij CountryLink terecht, waaronder de interstate-treinen naar Melbourne en Brisbane die met de XPT-treinstellen worden gereden. Het goederenvervoer ging naar FreightRail (FR). Dit bedrijf werd in 1996 geprivatiseerd en ging FreightCorp (FC) heten. Verder kwamen er enkele andere bedrijven bij als Australian Transportation Network (ATN Access), Austrac, Chicago Freight Car Leasing Australia (CFCLA) en Northern Rivers RailRoad (NRRR). CityRail hanteert nog steeds het logo van de vroegere SRA-NSW. CountryLink en CityRail zijn nog wel overheidsbedrijven. Zelfs preservation society's waagden de sprong naar private exploitatie, zoals bijv. de Lachlan Valley Railway Freight (LVRF).

In Queensland bleef alles voorsnog bij het oude. Alleen het elektrische voorstadsvervoer in Brisbane ging City Train heten. Queensland Rail (QR) bleef alle overige treinen rijden, waarvan een groot deel met elektrische tractie (onder-tussen als enige staat).

In West-Australië hebben de Western Australian Government Railways (WAGR) een tijd lang onder de naam West-Rail gereden. Het goederenvervoer ging over naar NR en de Australia Western Railroad (AWR). Het overgebleven reizigersvervoer ging naar TransWA (de Prospector- en Australind-treinen). Het elektrische voorstadsverkeer in Perth wordt verzorgd door TransPerth. Deze beide zijn nog wel overheidsbedrijven.

Het Northern Territory heeft jaren alleen maar de lijn tot Alice Springs gehad. Tot 1976 was er nog de North Australia Railway (NAR), een smalspoorlijn (1067 mm, geëxploiteerd door CR) vanuit Darwin naar Birdum, maar cycloon Tracy heeft op Eerste Kerstdag 1974 grote verwoestingen aangericht in en rond Darwin. Het spoorvervoer zakte in en in 1976 heeft men de lijn opgeheven. In 1980 werd de oude smalspoorlijn vanuit Marree (Zuid-Australië) naar Alice Springs vervangen door een nieuwe normaalspoorlijn vanuit Tarcoola. Er gingen toen al stemmen op om een oude droom uit de smalspoortijd te verwezenlijken en de lijn door te trekken naar Darwin. In januari 2004 werd de langverwachte verbinding geopend, eerst voor goederentreinen en in februari 2004 ook voor reizigerstreinen. Het goederenvervoer wordt verzorgd door Asian Pacific Transport onder de naam Freightlink. Tijdens de aanleg reed de Australia Northern Railroad (ANR) werktreinen. The Ghan wordt nu gereden door de GSR met diesellocs van Pacific National (PN). Hij rijdt twee keer per week vanuit Adelaide naar Alice Springs waarvan er een keer per week een doorgaat naar Darwin. Komend voorjaar (daar najaar) komt er een tweede verbinding met Darwin bij.

In Tasmanië zijn de Tasmanian Government Railways (TGR) in 1978 opgegaan in de AN onder naam TasRail waarbij het reizigersvervoer is opgeheven. In de jaren 1997 is dit overgegaan naar ATN Access waarbij de naam TasRail behouden bleef. Daarnaast was er nog de Emu Bay Railway (EMR). Dit was altijd een particuliere bedrijf geweest.

Tenslotte is er nog het Australian Capital Territory (ACT) met de hoofdstad Canberra. In 1913 is er een normaalspoorlijn aangelegd van Queanbeyan naar Canberra. Dit sluit aan op de lijn van Goulburn naar Cooma. Goulburn ligt aan de hoofdlijn Sydney – Melbourne. Hoewel volledig omgeven door NSW, moest het onafhankelijk blijven van NSW en Victoria. Daarom liet met de lijn exploiteren door de Commonwealth Railways (CR). De treinen zelf zullen wel

van de NSWGR zijn geweest. Tegenwoordig rijdt CountryLink een aantal XPT-diensten vanuit Sydney naar Canberra.

In 2002 werd de situatie weer anders. NR leed in de ogen van aandeelhouders teveel verlies en werd verkocht. Er werd weer een nieuw bedrijf opgericht: Pacific National (volledig particulier, van de transportondernemingen Toll en Patrick). Deze nam NR, FC en ATN Access (incl. Tasrail) over. Zelfs in Queensland heeft PN met succes een aanval gedaan op het QR-bolwerk en heeft daar een divisie opgericht (PNQ) voor het rijden van goederentreinen op het smalspoornet. Door de overheid werd beslist dat QR een deel van de goederendiensten moet afstaan aan derden. In september 2004 heeft PN ook FA overgenomen. Daarmee is PN nu het grootste spoorwegbedrijf in heel Australië geworden. Zij opereert in alle staten (in het noorden alleen op huurbasis) en dat zowel op smal-, normaal- als breedspoor. Op deze manier wordt de wens uit 1975 voor een nationaal spoorwegbedrijf toch een beetje bewaarheid, zij het nu als particulier bedrijf.

De ASR, AWR en ANR besloten om als één bedrijf verder te gaan en gaan nu als Australian Railroad Group (ARG) door het leven. De kleur van de locomotieven was toch al hetzelfde (oranje met twee zwarte strepen, alleen in het logo stonden andere letters en een andere afbeelding van een typisch Australisch dier).

Een gevolg van deze veranderingen was dat de locomotieven zich over het hele land gingen verspreiden. In Perth kan men dus een locomotief tegenkomen die vroeger Victoria niet uit kwam. Ook wordt er meer van spoorwijdte gewisseld. Vroeger deed AN dat al. Er waren zelfs locomotieven die op alle drie spoorwijdtes hebben gereden, o.a. in Tasmanië. Momenteel hebben PN en ARG locs in alle drie spoorwijdtes. ARG rijdt ook op het geïsoleerde smalspoornet van Eyre Peninsula.

Diverse loctypen rijden momenteel in diverse kleuren, waarbij het omspuiten minder snel gaat dan het veranderen van bedrijf. Zo rijden er nog steeds locs volledig in AN-kleuren met logo. Voor één trein kunnen dus locs staan van hetzelfde type in drie of vier verschillende kleurstellingen, evenals oude kleuren met een nieuw logo of opschriftbord. Het kan nog wel even duren voordat alles is omgeschilderd.

De oude stroomlijndiesels doen in dit verhaal ook nog mee. Met name de kleinere bedrijven profiteren hiervan omdat zij goedkoop overgenomen konden worden. Sommige locs zijn al aan hun vierde bedrijf toe. Dit komt ook doordat enkele kleinere bedrijven in 2003 het loodje hebben gelegd vanwege de public liability insurance (een soort aansprakelijkheidsverzekering met zeer hoge premies). Dit geldt o.a. voor de Great Northern Rail Services (GNRS) in Melbourne (opgevolgd door Southern Shorthaul Railroad (SSR)) en de Northern Rivers Rail Road (NRRR, opgevolgd door Interail). In West Australië zijn de South Spur Rail Services (SSRS) erbij gekomen. Deze rijdt ondermeer The Spirit of the West, een luxe treinen met restauratierijtuigen waarbij men tijdens een rondrit een meergangen-diner kan gebruiken.

Een ander gevolg van dit alles is dat het locomotiefpark binnen een bedrijf op allerlei verschillende manieren is genummerd, want bij de overnames bleven de oorspronkelijke nummers voorsnog gehandhaafd. Het ene bedrijf had alleen cijfers en een ander had een letter/cijfer-combinatie. De ARG heeft besloten zijn hele tractiepark opnieuw te nummeren. Behalve de oorspronkelijke SAR-locs kregen alle andere locs nieuwe serienummers. Het is alleen lastig geworden om na te gaan om welke loc het nu precies gaat.

Buiten beschouwing blijven de spoorwegbedrijven die altijd al particulier waren, zoals bijv. de ertslijnen in het noorden van West-Australië met hun kilometerslange ertstreinen. Hier rijden trouwens echte Amerikaanse diesellocs die een slag groter zijn dan hun Australische verwanten i.v.m. het grotere profiel van vrije ruimte en de hogere asdruk. Er zijn zelfs twee stroomlijndiesels van het type F7, het vierassige type dat destijds voor Australië eigenlijk te zwaar was. De Australische zesassers zitten eigenlijk tussen de Amerikaanse types F7 en E8 in.

Een buitenbeentje was de Silverton Tramway (ST). In de tijd van de spooraanleg rond Broken Hill wilde NSW niet dat de SAR vanuit Zuid-Australië een verbinding naar Broken Hill zou aanleggen. De ST is toen opgericht om de missing link te vormen tussen de SAR- en NSWGR-netten. De lijn werd met 1067 mm aangelegd zodat er in Broken Hill een "brake of gauge" ontstond. In 1970 werd de hele lijn op normaalspoor gebracht. De ST rijdt onder de naam Silverton Rail als normaal spoorbedrijf diverse diensten. De locomotieven van de ST zullen ongetwijfeld de grootste "tramlocs" ter wereld geweest zijn. Er staat een stoomloc in het National Railway Museum in Port Adelaide.

### Nieuws over de ASVi

(Fred Hofman)

Zoals bekend was de trambrug over de Sambre (naast de spoorbrug) in 2003 afgekeurd voor gebruik door de tram. Nu wil het geval dat in Wallonië een organisatie bestaat genaamd RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) die oude spoorbeddingen ombouwt tot wandelpaden. Deze organisatie had al eerder zijn oog laten vallen op die brug (voor de route naar Erquelinnes). Er bleek al een budget te zijn voor vervanging van de brug door een betonnen voetgangersbrug.

Door hier op tijd op in te haken, heeft de ASVi bereikt dat met een relatief eenvoudige aanpassing (en bijbetaling) hier ook het tramspoor weer op komt. Het ontwerp was voorjaar 2004 gereed en in de 2e helft 2004 zou de bouwplaats ingericht worden. Een van de grondeigenaren waar de landhoofden liggen, heeft echter de zaken getraineerd, waardoor pas dit jaar (19 maart, 's nachts) de oude brug kon worden gedemonteerd. De landhoofden worden nu aangepast en de ASVi verwacht dat in mei of juni de nieuwe brug (die inmiddels klaar is) erin gehesen kan worden.

Rails leggen en draad trekken neemt dan nog wat tijd, dus dit rijzeizoen zullen ze nog niet veel verder rijden dan halte "Cimetière". Bij deze korte ritten op zondagen wordt overigens wel altijd (als de parkeerders dat toelaten) ook het dorpsplein Thuin Ville-Basse aangedaan.

Het museum in Thuin-West is door zijn aantrekkelijke aankleding een bezoek waard (Toegang 2.50 ; Rit+toegang: 6,-) In september 2004 is de TEC begonnen het niet door de ASVi gepachte deel van de trambaan tussen Anderlues en Lobbes-Bonniers op te breken. (Bonniers is de rotonde waar de 2 provinciale wegen splitsen, 300 m ten noorden van wisselplaats Lobbes-Écoles) Op dit moment zijn alleen nog korte stukjes rails bij zijwegen te zien. ASVi-ritten op het hoofdnet behoren dus tot het verleden.

Bij het nieuws op Internet (zie onder) over nr 9385 de volgende uitleg: Dit is een motorrijtuig van het type dat 1930 bij opening van de lijn gebruikt werd. De 9385 werd geres-taureerd bij de fa. Locorem (bij Luik), maar moest daar worden weggehaald omdat Locorem failliet is. Balkons en interieur moeten nog (in Thuin?) afgemaakt worden.

Voor foto's, ander nieuws en agenda: [www.asvi.org](http://www.asvi.org) o.a. met recent bijgewerkte NL-talige versie.

## BOEKEN

### EDITIONS DE L'ORMET

#### Connaissance du Rail (CDR).

Maart/aprilnummer met internationaal nieuws en diverse hoofdartikelen zoals raildesign, evaluatie van een jaar tram in Bordeaux, de geschiedenis van de diesellocs serie CC 65500 (Ceinture en later TGV aanleg), 100 jaar bus in Parijs, het spoor in Ghana en de stand van zaken bij de PhP (Polen). Verder nog een interessant verhaal over bankbiljetten met spoorwegafbeeldingen. Veel kleur en mooie zwart/witfoto's ; 82 blz. A4, € 11,90.

### UHLE & KLEIMANN

Hier het jaarlijkse Kursbuch van de Duitse museumlijnen met veel gegevens onder andere over materieel en de rijtijden zelf. Er zijn maar liefst 400 items vermeld, groot en klein, bekend en onbekend. De indeling is per provincie en niet alfabetisch. Het boekje is zwart/wit geïllustreerd maar het gaat natuurlijk om de geweldige hoeveelheid gegevens voor 2005. Zonder meer aanbevolen!

En wat kost dit helemaal? € 4,50 + € 2,50 euro portokosten. Te verkrijgen bij de uitgever, Pettenpohlstrasse 17, 32312 Lübbecke, Duitsland, tegen vooruitbetaling op de rekening (nr. 103191700) bij de Volksbank Lübbecke.

### MINIREX

#### Schweizerische Eisenbahn Revue 4-2005

Behalve veel Zwitsers en Europees nieuws enkele hoofdartikelen zoals over de prestaties van de BLS op de Gotthard, de nieuwe SBB Cargo locs Am840, de eindspurt van de ICE 3 in Europa en een lang interview over de infrastructuur van de SBB. 50 blz. A4, veel kleurenfoto's, € 9,40.

## VIDEO

### EISENBAHN KURIER

#### Frankenwald- und Saalebahn – gestern und heute.

De route Berlijn-Saalfeld-(Nürnberg-München). Historische opnamen (foto's en een stukje film van de vooroorlogse electrificatie in 1939 vanuit Nürnberg tot Saalfeld). Het is echter vooral de huidige dag met modern materieel, waar 't over gaat, hoewel er ook DB en DR stukjes (ook stoom) zijn van vóór de 'Wende'. Museumstoom is ook gefilmd. Probszella (nu een vrijwel verlaten station) speelt een belangrijke rol als grenspost toen. Locseries die de revue passeren: 01<sup>5</sup>, 38, 41, 44, 95, E18, E44 en E49. De opnamen van het opgeknapt station in Saalfeld laten zien dat er sinds 1989 heel wat veranderd is. Een onderhoudende film van een uur voor 19,80 euro (bestelnr. 5700), op DVD is de prijs 24,80 (bestelnr. 8021). Overigens willen wij een "knallende" scene extra vermelden: het vertrek van een 44- en 41-er met een "bestelde" goederentrein van 1500 ton.

---

**Te koop:** De papieren HOV's 1987 – 2004 (18 jaargangen, compleet). Vraagprijs € 50,-. Info email: [chfijma@planet.nl](mailto:chfijma@planet.nl)

---

Er zijn bij mij nogal wat spoor- en tramboeken overcompleet voorhanden, die belangstellenden gratis mogen hebben, behoudens - tenzij bij mij afgehaald - de verzendkosten. Wie een titel zoekt kan een mailtje zenden naar [hoogerhuijst@wxs.nl](mailto:hoogerhuijst@wxs.nl), en dan kan ik zien of ik hem/haar kan helpen. Weggooiën vind ik zonde.

## Wat schreven de anderen .....

**Op de Rails**, nr. 2005-4. ISSN:0030-3321 \* Het goederenvervoer in Nederland \* Het railvervoer van Akzo Nobel, de locatie Delfzijl \* NS tien jaar zelfstandig \* Roemenië, een groot rijdend trammuseum \*

**Rail Magazine**, april 2005, nr. 223. ISSN:0926-3489 \* Na 25 bladzijden spoor- en tram nieuws uit binnen- en buitenland: Beneden de grote rivieren \* Impuls voor Oosterhout \* Na tien jaar spoorloos \* Trams in en om het Oostelijk Havengebied van Amsterdam \* Neurenberg 2005 \* De wonderse wereld van Trainz \*

**Rail Hobby**, april 2005. ISSN 0165-4551 \* Reizen door de Baltische landen \* De stoomtrein van de drie valleien \* Gotthardbahn adieu ? \* Diverse modelbouwartikelen, met o.a. Ontwerpen uit de jaren '50 \* Verspreiding van roest van de bovenleiding \*

**Spoorwegjournaal**, nummer 2/2005 (144) \* European Bulls \* Haagse tram in de 60'er jaren \* Knooppunt Arnhem - Nijmegen \* Nieuws uit Neurenberg \* Amsterdam - Utrecht viersporig \* Langs de lijn \* De Rübelandbahn \*

**Miljoenenlijn Presse**, maart 2005 \* Het wissel te Schin op Geul terug van weggeweest \* Tien jaar stoom op de rails \* De huidige stand \* Aardwind werkt feilloos \* Spoortips \*

## RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

**heden t/m 18 juni 2005:** (di t/m za, 10-17u, niet op feestdagen) Tentoonstelling over de NZH in het Katwijk Museum. Org: Historisch Genootschap Blauwe Tram. Info: [www.blauwetram.nl](http://www.blauwetram.nl)

**23 april 2005:** Voorjaarsexcursie met Hondkop 766 naar Friesland, met als aanhangrijtuig Blauwe Engel 41. Zie 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.

**30 april 2005 (Koninginnedag):** De Stichting NVBS-Excursies organiseert een dieselronddrit door Nederland. Trekkracht is een Britse machine class 58 van ACTS.

**5 mei 2005:** (Hemelvaartsdag) Nationale Stoomtreindag. Zoveel mogelijk bedrijfsvaardige stoomlocomotieven in dienst. Zie ook [www.railmusea.nl](http://www.railmusea.nl)

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

**14 mei 2005:** Publieksopening van het vernieuwde Spoorwegmuseum te Utrecht.

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

**14, 15 en 16 mei 2005:** (10-17 uur) Modelbouw en Miniatuurbeurs, evenementenhal Rijswijk

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

**16 mei 2005:** oude legervoertuigen bij de RTM Ouddorp.

**21 en 22 mei:** Thomas-weekend bij de ZLSM

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

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

**28 mei 2005:** met VSM 23 071 naar Rheine; zie ook blz. 105.

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

**4 juni 2005:** Officiële opening van het vernieuwde spoorwegmuseum te Utrecht. Vanaf zondag 5 juni 2005 om 10.00 uur is het museum weer open voor bezoekers.

**11 en 12 juni 2005:** Stoom - en dieseldagen bij de Stoomtrein

Valkenburgse Meer.

**18 en 19 juni 2005:** 100 jaar spoor in Stadskanaal. Evenement bij de STAR.

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

**25 en 26 juni 2005:** Weekend van het nieuw bij de museumstoomtram Hoorn Medemblik.

**25 en 26 juni 2005:** Nationale Smalspoor-modelbouwda-gen. De mooiste (smalspoor-) modelbanen zijn dit weekend in het smalspoormuseum te zien.

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

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

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

**10 september 2005:** Open Monumentendag

**10 september 2005:** dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg

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

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

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

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

**16 oktober 2005:** najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

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

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

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

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

## RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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

**30 april 2005:** jaarslijkse stoomlocparade in Wolsztyn (Polen)

**30 april 2005:** pendelritten met stoomloc 38 2267 Bochum-Dahlhausen Eisenbahnmuseum - Hattungen - Hagen Hbf v.v. info: [www.ruhrthalbahn.de](http://www.ruhrthalbahn.de), [info@ruhrthalbahn.de](mailto:info@ruhrthalbahn.de)

**30 april & 1 mei 2005:** Stoomfestival Stoomcentrum Maldegem. [www.stoomcentrum.be](http://www.stoomcentrum.be)

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

**30 april & 1 mei 2005:** Museumdagen in het Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. [www.eisenbahnmuseum-bochum.de](http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de)

**5 mei 2005:** Fototreinen met stoomtractie op de Steyrtalbahn. Info: [alfons.stettner@aon.at](mailto:alfons.stettner@aon.at)

**16 t/m 18 mei 2005:** 2<sup>e</sup> International Railway Industry Exhibition, Linfoto Fiere, Turijn (I). [www.expoferroviaria.com](http://www.expoferroviaria.com)

**28 Mei 2005:** Met stoomloc 012 100-4 **Bremen - Rheine** v.v. i.v.m. het feit dat dertig jaar geleden afscheid van stoomtractie in de snelreindienst werd genomen. Tussen 11.50 en 17.00 mogelijk meerdere stoomlocs actief in Rheine. Ook de VSM komt met 23 071, Zie blz. 105

**28 en 29 mei 2005:** Strecken- und Bahnhofs fest rond Korbach op de Kursbuchstrecken 439 (Brilon Wald - Korbach) en 612 (Korbach - Kassel). [www.streckenfest-kurhessenbahn.de](http://www.streckenfest-kurhessenbahn.de)

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

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

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

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

## ROTTERDAM

Overzicht totaalreclame RET-trams en bussen vanaf 1 januari 2004 t/m 31 december 2004

x = Alleen bestickerd aan de zijkanten en niet op de voor –en achterzijde.

nummer	actie van:	plakdatum	verwijdering
701 x	Restaurant Malakka	2-11-2003	30-1-2005
702 x	Konmar	18-4-2004	16-5-2004
702 x	December in onze straat Opzoomer mee	31-10-2004	11-12-2004
704 x	Woningbedrijf Rotterdam	19-10-2003	4-1-2004
704 x	Opzoomer mee het wordt lente Links: Appeltje schillen met de burens Rechts: Happen met je burens	15-2-2004	10-4-2004
704 x	Links: Het buffet Rechts: Wim Bakker verf	10-4-2004	31-10-2004
705 x	Hogeschool Rotterdam	31-8-2003	28-3-2004
705 x	Kluspartners	28-3-2004	6-6-2004
706	Rotterdams Dagblad (9) (deelwissel)	21-12-2003	11-12-2004
707 x	Kindercentrum De Dikke Deur (rijtuig buiten dienst – reclame niet verwijderd)	31-7-2004	
708 x	Konmar	18-4-2004	16-5-2004
708 x	December in onze straat Opzoomer mee	31-10-2004	11-12-2004
710 x	Kluspartners (i.p.v. 705 na aanrijding)	9-5-2004	
713	Cinema Pathé in Rotterdam	29-2-2004	1-10-2004
713	Museums + RET	13-11-2004	
714 x	Rabo-bank	31-10-2004	11-12-2004
716 x	Links: Harvey Cocktail & Food Rechts: Grand Café De Dijk 1904 - 2004	18-4-2004	
717 x	Didi	23-10-2004	20-11-2004
717 x	Watch	16-12-2004	
718 x	Didi	23-10-2004	23-11-2004
719 x	Konmar	18-4-2004	16-5-2004
719 x	Reebok	14-8-2004	12-9-2004
719 x	Rotob	25-9-2004	1-1-2005
721 x	Reebok	14-8-2004	12-9-2004
721 x	Gemeente Rotterdam OZB - Belastingdienst	25-9-2004	
722 x	Links: Het buffet Rechts: Wim Bakker verf (Rijtuig buiten dienst – reclame niet verwijderd)	10-4-2004	23-10-2004
722 x	Hogeschool Rotterdam	23-10-2004	1-1-2005
722 x	idem (deelwissel)	27-11-2004	1-1-2005
724 x	Didi	23-10-2004	23-12-2004
725 x	Opzoomer mee het wordt lente Links: Hoi vogels enz. Rechts: Eitje tikken buurman	15-2-2004	18-4-2004
725 x	Links: Harvey Cocktail & Food Rechts: Grand Café De Dijk	18-4-2004	

726 x	Verkeersschool Inholland	25-3-2003	21-3-2004
726 x	Scooby Doo (bioscoopfilm)	21-3-2004	18-4-2004
726 x	Konmar	18-4-2004	16-5-2004
726 x	Erasmus Universiteit	25-6-2004	
727 x	Reebok	14-8-2004	12-9-2004
728 x	Reebok	14-8-2004	12-9-2004
728 x	Metro Rotterdam-editie	2-10-2004	15-1-2005
729 x	Reebok	14-8-2004	12-9-2004
729 x	Rabo-bank	31-10-2004	11-12-2004
730 x	Opzoomer mee het wordt lente Links: Korte broeken en witte melkflessen Rechts: Van wie is deze badjas	15-2-2004	10-4-2004
730 x	Links: Het buffet Rechts: Wim Bakker verf	10-4-2004	31-10-2004
731 x	Hogeschool Rotterdam	31-8-2003	28-2-2004
731 x	Cirque du Soleil	28-2-2004	5-9-2004
731 x	Zakenfestival Rotterdam 2004	5-9-2004	2-10-2004
731 x	Metro Rotterdam-editie	2-10-2004	1-1-2005
732 x	Rogie & Compagnie	28-2-2004	25-4-2004
732 x	Netwerk Zorgaanbieders	21-8-2004	23-12-2004
733	De Postbank (3)	14-12-2003	12-9-2004
733	De Postbank (deelwissel deuren)	12-9-2004	5-12-2004
733	De Postbank (deelwissel deuren)	5-12-2004	15-1-2005
734 x	Algarve het hele jaar door	16-10-2004	15-1-2005
735 x	KMC Systems	26-10-2003	13-11-2004
735 x	Money-trans	13-11-2004	
736 x	Troy (Bioscoopfilm)	2-5-2004	30-5-2004
736 x	Linker Lisse bedden	30-5-2004	7-11-2004
736 x	Linker Lisse bedden (2)	7-11-2004	
737 x	Woningbedrijf Rotterdam	20-10-2003	4-1-2004
737 x	Bjorn Borg Store Rotterdam	2-5-2004	30-7-2004
737 x	Metro Rotterdam-editie	2-10-2004	1-1-2005
739 x	Bjorn Borg Store Rotterdam	2-5-2004	30-7-2004
739 x	Stimorol	30-7-2004	31-10-2004
739 x	De Strome	31-10-2004	30-1-2005
740 x	Kamer van Koophandel	9-5-2004	6-6-2004
741 x	Diergaarde Blijdorp Zoolympics	4-4-2004	9-10-2004
741 x	Mac House Rotterdam	9-10-2004	
742 x	Danscentrum Salseros Salsalesen	31-07-04	
743 x	De Gouden Wok Ch. Restaurant	11-1-2004	15-1-2005
744 x	Stimorol	30-7-2004	31-10-2004
744 x	December in onze straat Opzoomer mee Links: Let it Snow Rechts: Hé, oliebol doe je mee	31-10-2004	11-12-2004
744 x	Park Kliniek Rotterdam	11-12-2004	
745 x	December in onze straat Opzoomer mee Links: Als sterren aan de hemel staan Rechts: Knallen met de burens	31-10-2004	11-12-2004
746 x	Money-trans	13-11-2004	12-2-2005
747 x	Winkelstraat West Kruiskade	31-10-2004	
748	Verkeersschool Inholland	16-11-2003	20-4-2004

748 x Konmar	20-4-2004	16-5-2004
748 x David Loyd Sport	18-9-2004	
749 x Mee Rotterdam	9-5-2004	
750 x Winkelcentrum Zuidplein	31-10-2004	13-11-2004
750 x Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	13-11-2004	27-12-2004
750 x Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	27-12-2004	
801 x Zweeds Woonproject Schiedam	16-11-2003	22-2-2004
801 x Viacom-outdoor vervoersreclame	28-2-2004	25-7-2004
805 Orange Telefonie	14-9-2003	16-3-2004
806 x Uitzendbureau Undutchebles (3)	4-3-2003	28-2-2004
806 x Viacom-outdoor vervoersreclame	28-2-2004	14-8-2004
808 x Paddy Murphys Irisch Pub	9-8-2004	22-1-2005
809 x The Last Samurai (bioscoopfilm)	20-12-2003	18-1-2004
811 Algemeen Dagblad	27-9-2003	24-4-2004
812 G-Star (3 )	5-7-2003	11-1-2004
813 x Zweeds Woonproject Schiedam	16-11-2003	22-2-2004
816 Playstation-2	16-11-2003	22-5-2004
817 De Nationale Postcodeloterij	20-10-2003	25-1-2004
818 Rabo-bank	5-10-2003	12-2-2005
820 OZ Zorgverzekeringen (7)	28-9-2003	25-1-2004
823 Egyptisch Verkeersbureau (2)	27-12-2003	22-5-2004
827 Alexandrium I,II,III	1-2-2004	1-1-2005
829 Rotterdams Dagblad (8)	30-3-2003	27-3-2004
830 Bestuursdienst Rotterdam (6)	9-11-2003	22-2-2004
830 Bestuursdienst Rotterdam (7)	22-2-2004	16-5-2004
830 Bestuursdienst Rotterdam (8)	16-5-2004	16-10-2004
830 Bestuursdienst Rotterdam (9)	16-10-2004	
832 x 100 jaar Willem de Kooning	24-4-2004	
833 x Rotterdam-PAS 2004 (na aanrijding overgegaan naar mr. 846)	10-2-2004	2-6-2004
834 x Zweeds Woonproject Schiedam	16-11-2003	22-2-2004
835 Wanadoo	4-7-2004	14-10-2004
835 x Didi	23-10-2004	23-11-2004
836 Loewe Hi-Fi (4)	17-6-2003	13-6-2004
836 x Loewe Hi-Fi	13-6-2004	
837 x Zoppini	31-10-2004	
838 x Viacom-outdoor vervoersreclame	28-2-2004	25-7-2004
838 Afrikaans Verkeersbureau	18-9-2004	5-2-2005
839 G-Star (4)	4-1-2004	11-7-2004
840 Securicor beveiliging	28-12-2003	1-1-2005
841 Siemens	27-11-2004	8-1-2005
842 Zilveren Kruis	29-11-2004	30-1-2005
843 x Taxi St. Job	28-3-2004	
844 Reebok	15-8-2004	20-11-2004
844 Olympus	20-11-2004	
846 x Rotterdam-PAS 2004 Overgenomen van mr. 833	2-6-2004	27-11-2004
846 Siemens	27-11-2004	8-1-2005
847 Vodafone	15-11-2004	
848 G-Star (5)	4-7-2004	9-1-2005

849	Rotterdams Dagblad	27-3-2004	
850	Anti XTC-tram	12-6-2004	25-9-2004
850	Vodafone	12-11-2004	
1628	Snertram 2003-2004	18-10-2003	

### **Bussen**

601	Double A Paper	1-7-2004	14-10-2004
604	Rabo bank	5-10-2003	12-2-2005
607 x	Restaurant Malakka	2-11-2003	30-1-2005
608	Rabo-bank	5-10-2003	12-2-2005
619	Hoogeschool Rotterdam	23-10-2004	1-1-2005
621	Orange Telefonie	14-9-2003	16-3-2004
653	Double A Paper	1-7-2004	14-10-2004
655 x	De Gouden Wok Ch. Restaurant	11-1-2004	15-1-2005
661	Hoogeschool Rotterdam	23-10-2004	1-1-2005
663 x	Winkelcentrum Zuidplein	31-10-2004	13-11-2004
663 x	Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	13-11-2004	27-12-2004
663 x	Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	27-12-04	
673 x	Restaurant Malakka	2-11-2003	30-1-2005
690 x	Taxi St. Job	28-3-2004	
699 OZ	Zorgverzekeringen	1-10-2004	1-1-2005