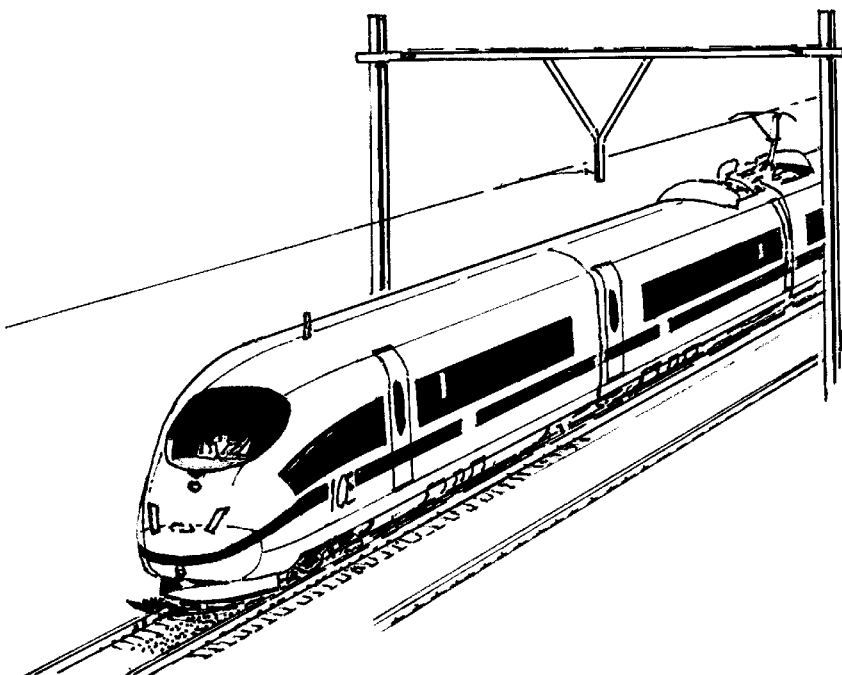
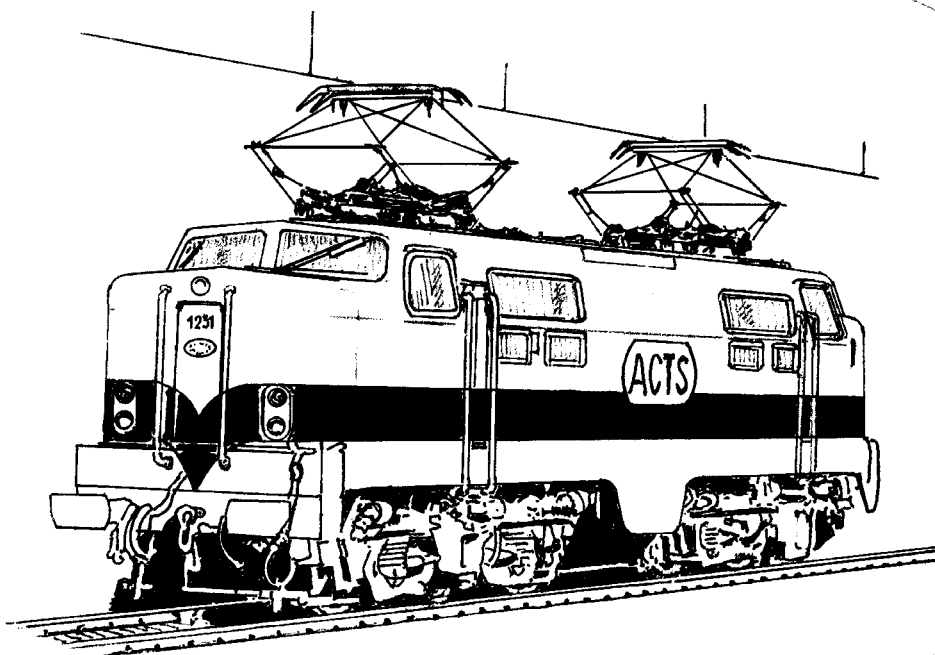
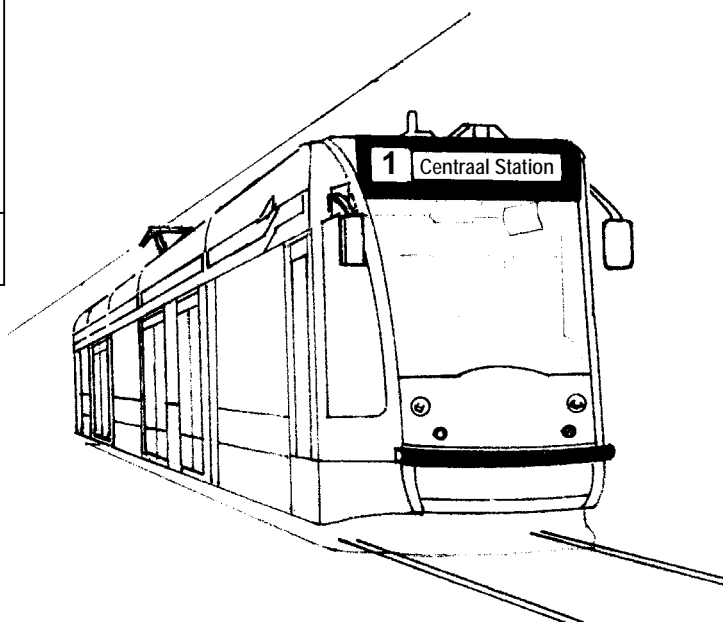


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 558 - juni 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NUMMER 6 (558)
JUNI 2005

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

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

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

Van de redactie

Een ieder, die gehoor gaf aan onze oproep in de februari-editie om vrijwillige bijdrage over temaken, willen wij vanaf deze plaats hartelijk danken.

Nu wij wat meer ruimte op het internet kunnen gebruiken, kunnen wij de oude edities (printversies) langer laten staan. Inmiddels is op de site ook een overzicht van de trambedrijven in Oostenrijk, Zwitserland en Duitsland toegevoegd. Verder kunt u nu bepaalde onderwerpen snel terugvinden in ons jaarregister.

Eén van onze medewerkers zou op de extra beschikbare ruimte graag weer meer busnieuws willen zien verschijnen en wil daar ook de coördinatie van voor zijn rekening nemen. Bij deze roepen wij kandidaat-busredacteurs op contact met ons op te willen nemen. Ook voor spoorwegnieuws uit Duitsland en Engeland zoeken wij redacteurs. Reacties gaarne via ons emailadres.

Spoorwegmuseum is geopend Eerste dag trekt 2900 bezoekers

Zaterdagavond 4 juni om 18.00u opende de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Karla Peijs, het volledig vernieuwde Spoorwegmuseum in Utrecht. Het doek viel, het museum werd onthuld, een stoomlocomotief float, confetti kanonnen spoten, een dj, een harmonie, 100 rijkelijk geklede wivende figuranten, de Diesel III (1934) werd het museum ingereden, obers kwamen de trein uit met dienbladen champagne, een afsluitend vuurwerk boven het Maliebaanstation; het was een spectaculaire opening.

Op zondag 5 juni stroomden vanaf 10 uur de eerste bezoekers het museum in. In totaal bracht de eerste openingsdag 2900 bezoekers naar het museum. De vaste pendeltrein die dagelijks ieder uur op en neer rijdt tussen het Maliebaanstation en Utrecht Centraal was een groot succes. Velen hebben de trein gekozen om naar het museum te komen.

Het museum trok in het verleden gemiddeld 150.000 bezoekers per jaar. Het nieuwe museum hoopt gemiddeld 220.000 bezoekers per jaar te mogen verwelkomen.

Het Spoorwegmuseum is geopend van di-zo van 10.00 u tot 17.00 u. In schoolvakanties ook op maandag geopend. Gesloten op 30 april.

Werkwagendag

Bij de TEC Charleroi is nog een aantal SJ-werkwagens in gebruik. Deze komen zelden overdag op het tramnet en het is dan ook niet vanzelfsprekend om ze voor de lens te krijgen.

Op **zondag 26 juni a.s.** wordt daarom speciaal voor de liefhebbers een "werkwa-gendag" georganiseerd vanuit Anderlues. Tussen **11u30 en 15u30** zullen vanuit de stelplaats Anderlues alle aanwezige werkwagens ritjes maken naar Anderlues Jonction enerzijds en naar Fontaine anderzijds. Deze wagens zullen alternerend meerdere ritjes rijden, een specifiek uurrooster is nog niet beschikbaar. Voor de goede orde: er worden geen passagiers aan boord toegelaten. De organisatoren rekenen ter plaatse wel op een kleine bijdrage in de kosten van de elektriciteit.

Voortgang restauratie stoomtramlocomotief "Ooievaar"

Op 26 mei 2005 bereikte de restauratie van stoomtramlocomotief HTM 8 "Ooie-vaar" uit 1904 van de **Museumstoomtram Hoorn - Medemblik** het hoogste punt, toen de stoomhijkskraan 39 "De Schelde" de zogenaamde condensor op het dak hees.

Deze stoomtramlocomotief HTM 8, een gekwalificeerd topmonument in het nationaal register railmonumenten (onderdeel van het nationaal register mobiel erfgoed), wordt o.a. met geld van het Ministerie van O C en W gerestaureerd in de regeling voor het beter voor het publiek toegankelijk maken van topstukken uit de collectie. De machine werd gebouwd door de Machinefabriek Backer & Rueb, die de meeste (216) stoomtramlocomotieven van dit type voor Nederland bouwde en waarvan de Ooievaar één van de twee overgebleven exemplaren is, en als enige dienstvaardig zal zijn na afsluiting van het restauratieproces later dit jaar. Bij de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM) werd de locomotief gebruikt op de huidige tramlijn 1 tussen Den Haag en Delft. Via vele omzwervingen is de "Ooievaar" sinds 1996 in de collectie van het Museum opgenomen.

Bezoekers kunnen de komende weken, o.a. tijdens Het Weekend van het Nieuw op 25 en 26 juni a.s. de restauratie van de locomotief volgen in de werkplaats van het Museum in Hoorn.

A M S T E R D A M

IJtram laat het meteen afweten

Minister Peijs opende zaterdag 28 mei 2005 nog feestelijk het tracé van lijn 26 naar IJburg. Een paar uur later moest de IJtram echter noodgedwongen stoppen. Vanwege technische storingen in de Piet Heintunnel besloot het GVB rond half drie de tramritten stil te leggen. Belangstellenden werden daarna per bus langs het traject vervoerd. Als goedmakertje was het vervoer op de tramlijn op zaterdag 4 juni jl. de gehele dag gratis.

De IJtram kampte de maandagochtend 30 mei weer met opstartproblemen. Door een seinstoring op twee plaatsen op het traject lag de tramlijn vanaf 09.30 uur tot het begin van de middag stil. De bewoners van de wijk hadden maar een uur lang gebruik kunnen maken van de tram, omdat eerder maandagochtend het openbaar vervoer stil lag door een staking van het GVB. Rond 14:00 uur waren de problemen verholpen, volgens een woordvoerder van het GVB.

Nog volop risico's Noord/Zuidlijn

Rond de aanleg van de Noord/Zuidlijn bestaan nog steeds grote financiële onzekerheden, omdat de gemeente het project "niet volledig onder controle" heeft. Daarbij zijn aanzienlijke extra uitgaven niet uitgesloten. Dat concludeerde een onafhankelijke commissie onder leiding van voormalig minister van Justitie, W. Sorgdrager. In opdracht van de gemeenteraad onderzocht de commissie het management en de kostenbeheersing van de metrolijn na het bekend worden van een kostenoverschrijding van 92 miljoen euro. Het college en de gemeentebestuurders hebben op hoofdlijnen wel goed gefunctioneerd. "De gemeente heeft risicobeheersing niet de grootste prioriteit gegeven", zei Sorgdrager in een toelichting. De gemeente moet een permanente organisatie opzetten voor het beheersen en inschatten van de risico's, beveelt de commissie aan. Tot die tijd mag de gemeente niet garanderen dat er geen nieuwe kostenoverschrijdingen zullen komen. Als risicofactoren wees de commissie onder meer op de afhandeling van stelposten en claims (ruim 1500 stuks). Een mediator moet het wantrouwen tussen de bouwers en het projectbureau wegnemen en stelposten en claims afhandelen, adviseert de commissie-Sorgdrager.

Noord-Zuidlijn toch verzekerd

De gemeente heeft de Noord-Zuidlijn alsnog verzekerd. In 2003 besloot Amsterdam nog geen verzekering af te sluiten omdat de premie te hoog was. Nu is het megaproject alsnog verzekerd tegen schade aan derden. Verantwoordelijk wethouder Van de Horst zei dat er nu een verantwoorde en betaalbare polis is gevonden bij Lloyd's. "Dit betekent dat ook in de verzekeringswereld is doorgedrongen dat de N/Z-lijn een project is met een normaal risicoprofiel", aldus de wethouder. De verzekering geeft een dekking van 50 miljoen euro per gebeurtenis. Dit betreft overigens alleen externe schade.

Veel te zonnige kijk op de Noord/Zuidlijn

Volgens de gemeentelijke accountantsdienst Acam heeft Amsterdam zich bij de begroting van de Noord/Zuidlijn ten onrechte rijk gerekend. De gemeente heeft positieve resultaten die ze verwacht in de toekomst te maken, reeds opgenomen in de boeken. Het gaat om een totaalbedrag van minimaal 26 miljoen. Volgens Acam gaat wethouder Van der Horst onder andere uit van verwachte opbrengsten van de toekomstige parkeergarage onder het Rokin. Acam noemt deze manier van rekenen onverantwoord. Dit verbaast Van der Horst omdat een consultant van Acam een maand geleden zijn begroting nog goedkeurde.

Veiligheidsmaatregelen bij de metro

Het GVB heeft een aantal maatregelen genomen om de veiligheid in de metro te verbeteren. Zo worden er nieuwe cabinemonitoren geplaatst, omdat de huidige monitoren vaak niet werken. Daarnaast hebben de metro's nieuwe deurrubbers gekregen die minder stroef zijn, zodat reizigers niet kunnen blijven haken. Het GVB heeft ook een technische aanpassing gedaan zodat de metro's pas kunnen gaan rijden als alle deuren gesloten zijn.

€614 miljoen voor verbetering metro

Het Rijk trekt 614 miljoen euro uit voor groot onderhoud aan de metro in Amsterdam. Amsterdam en omliggende gemeenten leggen 108 miljoen euro bij. Met het geld worden rails, seinen, stations en de veiligheid in tunnels vernieuwd en verbeterd. Dat gebeurt op de Oostlijn, de Amstelveenlijn en de Ringlijn. Twee jaar terug werd de "Metromorfose" wegens geldgebrek stilgelegd.

Grote metrostoring na blikseminslag

Als gevolg van blikseminslag is in Amsterdam vrijdagavond 3 juni rond 18.30 uur vrijwel het hele metroverkeer uitgevallen. Het voertuigvolgsysteem werkte niet waardoor wissels en seinen niet meer waren aan te sturen. Alle voertuigen van de lijnen 50, 53 en 54 werden stilgezet. Lijn 51 reed deels. De ondergrondse stations en de bovengrondse platforms werden afgesloten.

Vervoersverbod agressieve passagier

De ondernemingsraad van het GVB eist dat passagiers die personeel mishandelen een vervoersverbod krijgen. De OR van het GVB komt met deze eis na het incident met een busbestuurder van lijn 192. Deze werd op 9 mei jl. dusdanig mishandeld door een reiziger, dat het glas van zijn bril in zijn oog terecht kwam. Of hij met het oog ooit nog zal kunnen zien is afwachten. De ondernemingsraad vindt dat daders van dergelijke mishandelingen een vervoersverbod moeten krijgen.

Veel GVB'ers met vervroegd pensioen

Veel GVB'ers gaan deze zomer met vervroegd pensioen om zo nog te profiteren van een gunstige regeling. Een leegloop van oudere personeelsleden dreigt. De gemeente wil het prepensioen afschaffen omdat het te duur is. Dus moeten GVB'ers in de toekomst waarschijnlijk langer doorwerken. Bovendien dreigt voor de GVB' ook een gunstige belastingregeling te verdwijnen. Dit alles is een gevolg van de vastgelopen CAO-onderhandelingen tussen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de vakbonden.

Inkorting lijn 5

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op woensdag 11 mei de zuidelijke beëindiging en de Noord-Zuidlijn alsmede de inkorting van lijn 5 tot station Zuid niet behandeld. Gelet op de binnengekomen adviezen van diverse instanties (ROVER, Reizigersadviesraden, Gemeente Amstelveen) en de brieven van diverse instanties zag de raad zich genoodzaakt het voorstel van B&W terug te verwijzen naar de commissie Verkeer en Vervoer. Inmiddels hebben ook de meeste raadsfracties zich uitgesproken tegen de inkorting van lijn 5 tot station Zuid en achten zij een bypass (omleiding) via danwel Strawinskylaan-Parnassusweg of Van Leijenberghlaan-De Boelelaan tot de mogelijkheden behoren. Zij achten dit zeker noodzakelijk tot de komst van de Noord-Zuidlijn in 2012 en mocht dit door gebrek aan geldmiddelen uitlopen, zelfs tot 2020. Wel zijn de meeste partijen voor de uiteindelijke doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Amstelveen. Voor een aantal partijen zou daarmee dan lijn 5 uiteindelijk toch kunnen sneuvelen, doch andere partijen

zien ook bij de komst van de metrolijn nog een rol weggelegd voor lijn 5. Daarnaast zijn er ook partijen die ook in de huidige lijn 5 en 51 een blijvende oplossing zien. Positief bij dit alles is dat de gemeenteraad inmiddels heeft gezien dat er veel protesten zijn tegen de inkorting van lijn 5 en door de zaak terug te verwijzen naar de commissie Verkeer en Vervoer kunnen de zaken inhoudelijk opnieuw worden besproken en de alternatieve mogelijkheden opnieuw worden meegenomen. Voor de omleiding van lijn 5 zal geld moeten worden vrijgemaakt doch dat is nog altijd minder dan het voorstel van B&W dat uitgaat van een lijn 51E die in exploitatiekosten hoger uitkomt dan de bypass voor lijn 5. Op 25 mei zou in de Commissie Verkeer en Vervoer met wethouder v.d. Horst opnieuw worden gediscussieerd over de zuidelijke beëindiging van de Noord-Zuidlijn (voorlopig eindpunt Station Zuid) en de inkorting van lijn 5. Ook deze behandeling is echter weer niet doorgegaan. B&W waren nog bezig met het inventariseren van de alternatieven.

Zomerdienst

De zomerdienst is ingegaan op 30 mei jl. en loopt t/m 18 september. In de periode 16 juli t/m 4 september in de hoogzomerdienstregeling van kracht.

Met uitzondering van tram 6 rijden alle trams een iets lagere frequentie. Tram 1, 2 en 5 rijden gedurende weekdagen in de ochtend- en avondspits niet elke 6 minuten maar elke 7,5 minuut en in de hoogzomer elke 9 minuten. Tram 3, 7, 12, 14, 16, 24 en 25 rijden de hele zomerperiode 's avonds elke 20 minuten in plaats van elke 15 minuten.

Vanaf 30 mei rijdt IJtram 26 vanaf CS naar IJburg. Bus 326 kwam per die datum te vervallen. Tram 16 rijdt vanaf het CS door naar de PTA (Passagiers Terminal Amsterdam) aan de Piet Heinkade.

Alle metro's rijden door de week buiten de spits om de 15 minuten in plaats van om de 10 minuten. In de spits rijdt de metro zoals gebruikelijk om de 7,5 minuut maar in de hoogzomer wordt dat om de 12 minuten. In het weekend wordt de hele dag om de 15 minuten gereden. In de avonduren blijven de vertrektijden de hele week hetzelfde.

Schrappen GVB tramlijnen

In het Parool van 4 juni stond een artikel waarin gemeld werd dat het GVB in de nieuwe concessie geen trams meer hoeft te laten rijden op de volgende trajecten:

- op de Amstelveenseweg tussen de Overtoom en het Haarlemmermeer station (lijn 6)
- schrappen lijn 6 op de Roetersstraat en de Plantage Kerklaan, ten zuiden van de Plantage Middenlaan

Verder mag het GVB kiezen tussen:

- lijn 7 op de Hoofdweg tussen het Bos en Lommerplein en het Mercatorplein, of
- lijn 14 op de Bos en Lommerweg tussen het Bos en Lommerplein en de Admiraal de Ruijterweg

Doel van het ROA is dat het Amsterdamse openbaar vervoer vaker gaat rijden, zonder dat dat meer kost.

Vanaf volgend jaar moet 71 procent van de bussen op tijd rijden, oplopend tot 78 procent in 2011. Voor de trams geldt dat 76 procent in 2006 op tijd moet rijden, en 83 procent in 2011, en voor de metro gelden percentages van respectievelijk 85 en 92 procent.

Kamer eist een GVB op eigen benen (Bron Het Parool)

Het GVB moet in 2007 geheel verzelfstandigd zijn, ook al willen de Amsterdammers en hun gemeentebestuur dat niet. Dat bleek op 9 juni jl. tijdens een Kamerdebat, waar een ruime meerderheid steun gaf aan het plan van minister van Verkeer Karla Peijs. De gemeente mag wel eigenaar van het openbaarvervoerbedrijf blijven en alle aandelen houden. In 2002 stemde tweederde van de Amsterdammers in een

referendum tegen verzelfstandiging van het GVB. Het gemeentebestuur heeft zich daarom het afgelopen jaar fel verzet tegen Peijs' voornemen.

Het GVB is inmiddels 'intern verzelfstandigd' en probeert meer bedrijfsmatig te opereren. De hoop van Amsterdam was dat Peijs daarom zou afzien van haar eis dat alle banden met de gemeente moeten worden doorgesneden. Maar de minister houdt daaraan vast en wil dat de GVB over twee jaar een nv of bv is. De grote partijen in de Kamer steunen haar. Dat geldt ook voor regeringspartij D66, hoewel die partij altijd pleitbezorger is geweest van het referendum waarvan de uitslag nu dus terzijde wordt geschoven.

Volgens Peijs wordt toch recht gedaan aan de uitslag, omdat de verzelfstandiging zich pas in de volgende zittingsperiode van de gemeenteraad voltrekt.

D66-Kamerlid Boris van der Ham stelde bovendien dat de verwerping van de verzelfstandiging destijds vooral was ingegeven door de vrees dat er vervolgens een openbare aanbesteding zou volgen van tram-, bus- en metrolijnen. Die komt er ook, maar wel onder voorwaarden die Amsterdam de afgelopen weken heeft bepleit.

Peijs wilde het busvervoer in 2009 apart laten aanbesteden. In 2017 zou hetzelfde moeten gebeuren met tram en metro. Amsterdam vreesde dat de verschillende vormen van openbaar vervoer niet meer goed op elkaar aansluiten als er verschillende bedrijven bij betrokken zijn.

Onder druk van de Kamer legt Peijs zich nu neer bij het Amsterdamse voorstel alles in één keer aan te besteden in 2012.

Peijs en de rest van de Kamer zagen niets in de wens van de VVD om de gemeente dan wel te dwingen een minderheidsbelang in het GVB van bijvoorbeeld twintig procent, af te stoten. Peijs: "Het maakt mij niet uit wie de eigenaar van het bedrijf is. Dat mag de gemeente zijn. Aandelenverkoop is niet nodig."

Materieel tram

Blokkendozen:

De 809 kwam na herstel van zijn zware aanrijdingschade op 14 mei 2005 weer in dienst.

Lagevloertrams:

De 904 keerde weer terug in de dienst op 20 mei 2005. In revisie ging de 915.

Combino's:

Naar Krefeld gingen (sinds onze vorige melding): 2144
Op 18 mei werd in de Lekstraat begonnen met de inbouw van fietsenrekken voor lijn 26. Deze voorziening wordt aangebracht bij de 2131 t/m 2138. De tweezitsbank tegenover de conducteurscabine maakt plaats voor de rekken. Het eenspersoons bankje daarnaast moet ruimte scheppen voor een eventuele invalidewagen.

Metro/sneltram:

De 59 werd afgeleverd in de kleuren wit/blauw. Metrostel 31, BN-stel 69 en CAF-stel 106 staan al langere tijd met defecten buiten dienst in de lijnwerkplaats. De graffiti blijft het metrobedrijf ontsieren. Dagelijks rijden veel stellen rond met een besmeurd uiterlijk en interieur, maar het bedrijf lijkt niet in staat om de zaak schoon te krijgen.

Bus:

In Noord beschikt men nu over 8 lagevloer geledes en in ruil daarvoor gingen 8 oudere geledes naar West. Hierdoor is de verdeling van gelede bussen nu als volgt:

West : 471/485, 500/504; 556/585 en 2 wagens 445/469

Noord : 456/463, 486/495, 545/555

Zuid : 445/455, 464/469 (waarvan meestal 2 wagens in West)

Inmiddels rijden alle oudere geledes op de Westlijnen 15, 18, 19 en 21. Oudere geledes op lijn 15 worden dus niet meer als afwijking beschouwd. De zich in opslag bevindende 496, 499 en 505/519 werden afgevoerd naar een tussenhandelaar in het zuiden des lands.

ROTTERDAM

Stadsregio

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio heeft het Meerjarplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2005 – 2010 vastgesteld. Met een aantal nieuwe maatregelen moet het openbaar vervoer nog beter toegankelijk worden voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. In 2010 moet het openbaar vervoer in de stadsregio voor die mensen volledig toegankelijk zijn.

In de komende tijd worden met het beschikbare geld de TramPluslijnen toegankelijker gemaakt door nieuw trammaterieel aan te schaffen en haltes aan te passen. Bij de metro denkt men aan automatische deuren, onbelemmerde doorgangen naar perrons, roltrappen en liften. Voor de bussen wordt gekeken naar de mogelijkheden om de reiziger nog makkelijker in te laten stappen. De vervoerbedrijven houden daar bij de aanschaf van nieuw materieel nu al rekening mee. Voor de haltes zijn de wegbeheerders, samen met de vervoerbedrijven, verantwoordelijk. Omdat de inbreng van betrokken reizigers belangrijk is, wil de stadsregio de vervoerbedrijven verplichten, regelmatig met de vertegenwoordigers van diverse groepen te overleggen over de uitwerking van de diverse maatregelen. Het (wettelijk) advies van de belangenorganisaties komt dan tot stand na intensief overleg. Om het voorgenomen beleid uit te voeren, zal de stadsregio in de komende periode de volgende activiteiten ontwikkelen:

- 2005 Proef met bussen waarbij één of meer halten op instaphoogte worden gebracht, in combinatie met de inzet van lagevloermaterieel. – Mogelijkheden verkennen om de traditionele tramlijnen die (nog) niet tot het TramPlus netwerk behoren, beter toegankelijk te maken. – Mede naar aanleiding van de uitkomst van de proef met bussen voor "toekomstvast" buslijnen een prioriteitenlijst opstellen. – Samen met de wegbeheerders, gebiedsgewijs onderzoeken opstarten naar beperkingen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer..
- 2006 e.v. De nieuwe concessies worden voorzien van een bepaling dat op termijn de gehele busvloot moet bestaan uit lagevloermaterieel.
- 2007 Afspraken maken met wegbeheerders om de infrastructuur knelpunten, die naar voren zijn gekomen bij de onderzoeken uit 2005, op te heffen.

Vertragingen

Diverse projecten van de RET blijken niet volgens planning gereed te komen. De oorzaken hiervan liggen onder andere aan het niet op tijd leveren van materialen en aan vergunningen die nog moesten worden aangevraagd. Het traject vanaf het Kruisplein via het Stationsplein, Delftseplein en Poortstraat naar het Weena/Hofplein zal nu naar verwachting vanaf 27 juni in gebruik worden genomen. Ook de omleidingsroute van lijn 8 vanaf het Oostplein via de Burg. v. Walsumweg en de Blaak is nog niet gereed en hetzelfde geldt voor het traject over de Honingerdijk en Oostzeedijk tot aan remise Kralingen. Bij de deelgemeente Kralingen/Crooswijk had men te laat een vergunning gevraagd voor nachtwerkzaamheden. Hierdoor is de tijdelijke ingebruikname van remise Hillegersberg voorlopig met vier weken verlengd tot begin juli, maar of dit voldoende is moet nog blijken. Ook is de indienststelling van de TramPluslijn naar Schiedam/Vlaardingen vertraagd. Eerder hoopte men deze lijn met ingang van de winterdienst op 22 augustus in dienst te kunnen stellen, maar dit staat nu gepland voor 22 oktober 2005. Hier was de oorzaak het te laat bestellen van

materialen voor het traject in Vlaardingen-Holy. Tevens werden de werkzaamheden bij de eventuele passage van een toekomstige A 4 t.h.v. de Europaboulevard tijdelijk stilgelegd. Ook de invoering van de chipkaart is opnieuw vertraagd. Pas na de zomervakantie op 22 augustus, gaan in weken tijd alle tourniquets dicht, te beginnen met de kleine stations. Na die vier weken zou dan alles in orde moeten zijn en kan ook de verkoop van anonieme kaarten beginnen. Mede omdat men ook dan nog kinderziektes verwacht, is men toch bang dat ook deze data misschien niet kunnen worden gehaald.

Gemeenteraad wil geen verkoop bus

Wethouder Hulman heeft opnieuw een politieke nederlaag geleden. De raad keerde zich tegen zijn goedkeuring aan het aanbesteden van de busafdeling van de RET in 2007. Enkele raadsleden vonden dat alle openbaar vervoer in Rotterdam in één hand gehouden moest worden en de raad was het hier in meerderheid mee eens.

Werkonderbreking

Op 9 juni heeft het personeel van de RET tussen 11.00 en 13.00 uur een werkonderbreking gehouden en reden er gedurende die tijd geen trams, bussen en metro's.

De RET ontvangt geld voor reparaties

Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat heeft met wethouder Hulman de afspraak gemaakt, dat de RET de komende 23 jaar 570 miljoen euro ontvangt voor onderhoud en reparaties aan de Erasmus- en Calandlijn. Hiermee komt een eind aan het telkens terugkerende gesteggel met de landelijke overheid over de declaraties voor het veilig houden van rails en materieel.

TramPlus in Schiebroek

De deelraad Hillegersberg/Schiebroek keert zich tegen het schrappen van tramhaltes in Schiebroek. Wethouder Hulman wil tramlijn 5 veranderen in een TramPluslijn en hierbij zou dan een aantal haltes (waaronder de drukke halte Poppelweg) moeten verdwijnen in Schiebroek. De deelraad nam echter unaniem een motie aan waarin aan de gemeenteraad wordt gevraagd om alle haltes in Schiebroek te behouden. Men stelt hierin dat tramlijn 5 zeer belangrijk is voor de inwoners van Schiebroek omdat de tram bijna overal komt in de wijk. De deelraad vindt het verwijderen van tramhaltes in Schiebroek dan ook onacceptabel.

Nesselandlijn

Op zaterdag 4 en zondag 5 juni reed de metro niet tussen de stations Nieuw Verlaat en De Tochten in Zevenkamp in verband met werkzaamheden aan de verlenging naar Nesselande. In dit weekeinde werden de rails aan het bestaande spoor van de Calandlijn gekoppeld. Daarna wordt het traject uitvoerig getest en vanaf 29 augustus komt de verlenging naar Nesselande in dienst. De afstand tussen De Tochten en het nieuwe station bedraagt 1,5 kilometer. Er wordt gerekend op 6500 instappers per dag.

Trams naar Roemenië

Vanaf 9 mei werd een begin gemaakt van het transport van alle negen Weense trams van de serie 651-660 en tien rijtuigen van de serie 1600. De rijtuigen gingen respectievelijk naar Craiova en Braila. De wagens werden per spoor naar Roemenië getransporteerd. Achterin de Centrale Werkplaats werden de trams op de spoorwagens geplaatst. Op 10 mei verlieten de 651 en 659 de achterpoort van de CW, op 11 mei de 1634, op 12 mei de 1601 en 1615, op 13 mei de 1613, op 17 mei de 1611, op 18 mei de 658 en 660, op 19 mei de 654 en 657, op 20 mei de 1612 en 1619, op 23

mei de 1604, 1618 en 1621 en tenslotte op 25 mei de 652, 653 en 655. De wagens werden eerst nog enige neergezet op het opstelspoor bij de Ceintuurbaan en vertrokken daarna naar het emplacement Kijfhoek. Per Railion-goederentrein vertrokken de trams meestal één of twee dagen later naar Roemenië en verlieten via Venlo het land.

Stichting RoMeO

De tramparade t.g.v. 100 jaar Elektrische Tram in Rotterdam gaat definitief door op zondag 18 september 2005. Vanaf 13.00 uur worden de rytuigen opgesteld in het Scheepvaartkwartier te beginnen op het Willemsplein en vervolgens Willemskade, Maasstraat, Westerstraat, Westplein en v. Vollenhovenstraat. De rytuigen blijven hier opgesteld tot 15.30 uur. Vervolgens begint de optocht via de route: Willemsplein – Westerstraat – Westplein - v.Vollenhovenstraat – Scheepstimmermanslaan – Eendrachtsweg – Mauritsweg - v. Oldenbarneveltstraat/plaats – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel – Boezemweg – Goudserijweg – Vlietlaan – Oudedijk -'s-Gravenweg -Burg.Oudlaan – Honingerdijk – Oostzeedijk – Oostplein - Burg.v.Walsumweg – Blaak – Churchillplein – Coolsingel- v.Oldenbarneveltplaats/straat – Mauritsweg – Eendrachtsweg – Scheepstimmermanslaan -v.Vollenhovenstraat – Westplein – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade - Willemsplein. De volgende rytuigen zullen in deze volgorde in de optocht meerijden:

Mr. 1 – 11 – 86+327 – 119+284 – 192 – 220 – 523+1020 – 303+1008 – 556+1355 – 123+1042 – 15 – 368 – 608 – 1605 – 1628 – 723 – 819 en 2005. Dit alles onder voorbehoud, hetgeen vooral geldt voor de 15 en 123.

Er is gekozen voor de locatie Scheepvaartkwartier, omdat de Coolsingel niet kan worden afgesloten voor tramverkeer i.v.m. werkzaamheden aan het Stationsplein. Lijn 5 zal worden omgeleid vanaf de Eendrachtsweg via de Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein v.v.

In verband met de tijdelijke ingebruikname van remise Hillegersberg door de RET ging rond 20 mei een aantal RoMeO rytuigen, het Haagse tramstel 830+756 en enkele werk-wagens van de RET tijdelijk naar de remise Kralingen. Het betrof de volgende wagens: 504, 2602+542, 556+HTM 756, 606, 608, 1605, 1614, 1616, 1624, 1628, 1629, 2101 en 2603+HTM 830. Op 21 mei ging de 819 van RoMeO tijdelijk naar de CW-Kleiweg.

Infrastructuur en exploitatie

In verband met TramPluswerkzaamheden aan het traject Woudhoek – Pr. Beatrixlaan rijdt van 30 mei t/m 3 juli lijn 1 alleen op het traject Laan van Bol'Es – Coolsingel v.v. Zodra de werkzaamheden aan het traject Burg. v.Walsumweg en Blaak gereed zijn, gaat lijn 8 hier rijden. Deze lijn rijdt dan tot 22 augustus een bijzonder vreemde route: Oostplein - Burg.v.Walsumweg – Blaak – Coolsingel – Hofplein – Pompenburg – Jonker Fransstraat – Zaagmolenstraat – Bergweg – Schieweg – Hofplein – Weena – CS – Kruisplein – Mauritsweg - v.Oldenbarneveltstraat/plaats - Coolsingel en vervolgens naar het eindpunt Spangen. Lijn 1 blijft tot 22 augustus rijden tot de Coolsingel c.q. Stationsplein. I.v.m. TramPluswerkzaamheden aan de Mathenesserdijk/ Marconiplein wordt vanaf 4 juli t/m 1 augustus lijn 8 ingekort tot de Pelgrimstraat, lijn 4 tot het Heemraadsplein en rijdt lijn 1 vanaf het Kruisplein via Mauritsweg - Nieuwe Binnenweg - Schiedamseweg en Marconiplein voorlangs naar Schiedam. In verband met de vertragingen op de lopende trajecten is het overigens zeer de vraag of al deze data worden gehaald. De omleiding voor lijn 1 via de achterzijde van CS en vervolgens keren op het museumspoor op de kop van de Provenierssingel/Schiekade i.v.m. de Roparun op 16 mei, ging op het laatste moment niet door. Vanaf de Provenierssingel werd gereden via de Schieweg, Hofplein, Weena,

Kruisplein en West-Kruiskade. Toch was er nog een wagen te zien op het museumspoor, want één bestuurder en mogelijk tevens tramhobbyist zette zijn wagen toch even op het spoor, maakte vervolgens snel een foto en zette de wagen vervolgens weer netjes terug om zijn route te vervolgen. Om deze trambestuurder niet in verlegenheid te brengen wordt het wagennummer niet bekend gemaakt ☺ Op zondag 12 juni werd de Erasmusbrug afgesloten voor tramverkeer i.v.m. de Red Bull vliegace. De lijnen 23 en 25 reden niet verder dan het Wilhelminaplein, terwijl lijn 20 de gehele dag niet reed. Op zaterdagavond 11 juni werd er proefgevoegen en reden de lijnen 20, 23 en 25 ook niet verder dan het Wilhelminaplein.

Materieel tram

Op 2 mei gingen niet de 802 en 822 naar de remise Hilledijk, maar allen de 803. Op 3 mei gingen van remise Hillegersberg naar remise Hilledijk de 806, 829 en 839. I.v.m. met kabelwerkzaamheden op het buitenterrein van de Hilledijk keerden op 9 mei de 806, 811, 829 en 839 tijdelijk terug naar de remise Hillegersberg. Op 10 mei gingen de 1601, 1613 en 1615 van H'berg naar de CW. Op 13 mei van H'berg naar de Hilledijk de 831 en 832, op 17 mei de 802, 806, 811, 822 en 829, op 18 mei de 804, 817, 818 en 826, terwijl de 820, 823 en 837 naar de CW gingen. Op 20 mei van H'berg naar de CW de 807, 809, 814, 824, 825, 836, 839 en 842. Ook RoMeO-wagen 819 ging op deze dag naar de CW. Op 4 april kwam eindelijk weer de 2010 in dienst. Op het buitenterrein van remise Hilledijk staat al geruime tijd mr. 703 buiten dienst.

Materieel bus

Autobus 484 werd op deze dag door de RET overgedragen aan de Stichting RoMeO. Deze bus werd in 1991 afgeleverd door de inmiddels failliete busfabrikant Den Oudsten samen met zijn soortgenoten 480-499. De bus werd overgebracht naar de garage Waalhaven. Autobus 131 (ex 320) werd afgevoerd. Op 2 mei gingen de bussen 442 en 499 naar TSN in Oude Tonge. Daar kreeg de 499 de versnellingsbak van de 442. De 442 werd bestemd voor sloop en de 499 voor Congo. Op 9 mei vertrokken de autobussen 481, 482, 483, 496 en 499 naar Congo.

Nieuws per datum

05/05: Bij het eindpunt Horvathweg reed bus 619 van lijn 38 plotseling achteruit via het rijwielpad de bosjes in, waarbij ook een verkeerslicht werd meegenomen. De oorzaak was een defecte handrem.

17-05: om 13.45 werd door de 2002 van lijn 23 in de richting Beverwaard een plotseling overstekende voetganger op de Laan op Zuid geschept. De man werd ernstig gewond, maar kwam er toch redelijk vanaf. De tram had aan de voorzijde nog flinke schade, o.a. de voorruit was volledig verbrijzeld.

24/05: 13.45 – 16.00 uur, stroomstoring in het centrum van Rotterdam en delen van Zuid. Bij werkzaamheden bij de Leuvehaven bleek een elektriciteitskabel te zijn stukgetrokken.

D E N H A A G

Dienstregeling Haaglanden 2007

Eind mei werden in Haaglanden de 'Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2007' gepresenteerd. Naast de hierboven genoemde verlenging staan er ingrijpende wijzigingen op het programma.

Tramlijn 2 krijgt een nieuw eindpunt in Leidschendam Noord. Door deze lijn te verlengen krijgt Leidschendam een hoogfrequente railverbinding met 8 trams per uur in de spits.

De huidige tramlijn 6 wordt een 'ziekenhuis-lijn' want door de inkorting aan beide zijden gaat deze rijden tussen een nieuw aan te leggen keerlus bij Leyenburg en Antoniushove. De frequentie van deze lijn zal in de spitsuren een 10-minuten dienst zijn.

Buiten de spits zal overdag voor deze beide lijnen een basisfrequentie van 10 minuten worden aangehouden en in de avonduren en de weekenden is deze frequentie om de 15 minuten.

De komende jaren zullen ook diverse lijnen andere nummers krijgen zodat er op termijn een wat logische lijnopbouw gerealiseerd gaat worden binnen Haaglanden. De nummers 1 t/m 15 worden gereserveerd voor de raillijnen. Dat houdt voor Den Haag in dat de buslijnen 5, 13 en 14 andere nummers gaan krijgen.

De belangrijkste nummerwijzingen bij de raillijnen zijn als volgt: Het vorige jaar vrij gekomen nummer 4 wordt de RandstadRaillijn naar Zoetermeer Oosterheem. De huidige tramlijn 17 krijgt het nummer 7 en tramlijn 16 het nummer 5. De al vaak genoemde en in aanleg zijnde tramlijn 19 zal bij de in gebruikname het nummer 8 krijgen. Het is nog niet helemaal duidelijk wat er gebeurt met de huidige tramlijn 15. Mogelijk blijft deze gekoppeld aan lijn 16 (dan lijn 5) en behoudt deze lijn het huidige nummer.

De nummers 16 t/m 29 worden gereserveerd voor de stads(bus)lijnen van Den Haag. De wijzigingsvoorstellen hebben ook betrekking op de huidige buslijnen waarbij het opvalt dat er vooral in Den Haag Zuidwest ingrijpende wijzigingen ingevoerd gaan worden. Dit komt voornamelijk door de komst van RandstadRail en de realisatie van een OV-knooppunt bij ziekenhuis Leyenburg. Enkele belangrijke wijzigingen zetten wij even op een rijtje: De huidige buslijn 5 verdwijnt en wordt gekoppeld aan buslijn 22. De Leidschendamse tak van buslijn 22 wordt overgenomen door Connexion. Buslijn 22 gaat dus rijden vanaf Scheveningen naar Duinzigt en doet daarbij het CS aan. Buslijn 13 krijgt het nummer 21 en gaat rijden tussen Oostduin en Leyenburg.

Vanaf het OV-knooppunt Leyenburg gaat buslijn 21 (13) via de Escamplaan naar de Zuiderparklaan. Daarna verder de huidige route tot de Laan van Meerdervoort. Vanaf de Laan van Meerdervoort rijdt buslijn 21 (13) over de Groot Hertoginnelaan om dan aan het einde van deze laan zijn huidige route tot Oostduin te vervolgen.

Buslijn 14 krijgt het nummer 20 en rijdt vanaf Scheveningen tot de Thorbeckelaan de huidige route. Daar gaat buslijn 20 linksaf naar het OV-knooppunt Leyenburg. Vervolgens gaat deze lijn via het busstation Leyweg over de Hengelolaan en de Vrederustlaan naar het eindpunt Vrederust aan de Melis Stokelaan.

Buslijn 23 krijgt een aantal kleine wijzigingen. Vanaf Kijkduin gaat deze lijn over de Groen van Prinstererlaan en de Albarstraat naar de Thorbeckelaan. Bij ziekenhuis Leyenburg verdwijnt lijn 23 van het ziekenhuisterrein.

De tussen-keerlus van de huidige buslijn 14 aan de Strauslaan wordt in deze plannen niet meer bediend. Deze keerlus was het afgelopen jaar omstreken omdat baldadige jeugd het nodig vond de bussen te bekogelen.

Buslijn 26 krijgt ook een kleine wijziging en gaat via de Vreeswijkstraat en het Almeloplein rijden.

Er komt ook een nieuwe buslijn 27, die door Connexion wordt geëxploiteerd. Deze lijn gaat vanaf Leyenburg naar Wateringse Veld via Wateringen. Er wordt voorlopig uitgegaan van een halfuursdienst en de mogelijkheid bestaat dat er kleine bussen worden ingezet.

Tramlijn 16

Begin mei werd eindelijk de knoop doorgemaakt over de besluitvorming rond de verlenging van tramlijn 16 naar Wateringse Veld. De lijn wordt vanaf de Erasmusweg verlengd

via de Loevesteinlaan waar deze aantakt op tramlijn 9. Via de Melis Stokelaan doet lijn 16 het winkelcentrum Leyweg aan. Bij de Dedemsvaartweg gaat tram 16 linksaf de Dedemsvaartweg op. Na de kruising met de Erasmusweg loopt de route via de Laan van Wateringse Veld naar het Parijsplein in het hart van Wateringse Veld. Vanaf dit plein gaat lijn 16 rechtsaf naar het eindpunt Essellanden waar bij de Dorpskade een dubbelsporige keerlus zal worden gerealiseerd. Met de komst van tram 16 gaat ook tram 17 naar Essellanden rijden. Het huidige eindpunt aan de Laan van Wateringse Veld zal dus door tram 17 verlaten worden. De aanleg van de lijn begint in oktober van dit jaar en zal naar verwachting eind 2006 gerealiseerd zijn. De huidige keerlus van lijn 16 in Moerwijk blijft liggen voor calamiteiten. Na een inspraakronde is medio mei ook besloten dat de geplande tramhalte op de Loevesteinlaan tegenover het BP benzinestation niet op deze plek komt maar aan de andere kant van de Erasmusweg. Veel ouderen die gebruik maken van de huidige instaphalte in de keerlus hadden tegen de opheffing van deze halte geprotesteerd. Een suggestie om tramlijn 16 na de verlenging een rondje door de keerlus te laten rijden haalde het niet omdat dat de efficiency van de tramlijn niet ten goede komt. Bovendien is de infrastructuur ter plekke niet voldoende om een dubbelsporige lus te realiseren. Via internet kunnen de ontwikkelingen rond deze verlenging gevolgd worden via

<http://www.digitalettram.nl/thema01/aktueel.htm>

Randstadrail

Op het tijdelijk buiten dienst gestelde traject van tramlijn 6 tussen het Castricumplein en De Uithof vordert het werk zeer snel. De bogen op de Dedemsvaartweg zijn voorzien van nieuwe rails en bovenleidingmasten. De halte Dedemsvaartweg richting stad is verplaatst naar de Meppelweg. Even voorbij de voormalige halte Randveen bij de Lozerlaan zijn twee overloopwissels gelegd. De keerlus bij De Uithof blijft bestaan maar wordt niet meer aangesloten op beide sporen. Het binnenspoor is een zogenaamd kopspoor geworden.

Aan de voorzijde van remise Zichtenburg is inmiddels een imposante hoeveelheid sporen gelegd waarbij het doel lijkt dat men vanuit de remise alle kanten moet kunnen oprijden. Het in- en uitrukken gebeurt nog steeds aan de achterzijde. Er hebben zich al een paar keer kleine ontsporingen voorgedaan. Het uitrukken moet achteruit gebeuren en dat moet voorzichtig gebeuren omdat op De Werf het spoor in het midden van de weg ligt en automobilisten niet rekenen op een tram die achteruit de bocht komt inrijden.

Eind mei werden de tramhaltes op het Monnickendamplein gesloopt en vervangen door noodhaltes.

Het aanleggen van sporen tussen tramlijn 2 en 6 via de Apeldoornselaan gaat voorspoedig. Op de Loosduinseweg zijn de wissels en het kruisstuk gelegd. Het leggen van de sporen is al een eind gevorderd op de Apeldoornselaan. Aan de andere zijde zijn bij de sporen van lijn 6 de voorbereidende werkzaamheden van start gegaan.

Op de kruising van de Laan van Meerdervoort en de Conradkade zijn de voorbereidende werkzaamheden begonnen. Op deze plek is het de bedoeling dat de verbindingbogen met lijn 11 gaan verdwijnen. Het is niet helemaal duidelijk of dit voor alle verbindingbogen geldt.

Tussen de Goudenregenstraat en de Valkenboskade zijn de sporen in de middenberm de afgelopen maand in gebruik genomen. Vanwege de monumentale bomen wordt het gedeelte tussen de Valkenboskade en de Fahrenheitstraat niet gewijzigd. De halte Fahrenheitstraat krijgt hier wel een primeur omdat dit de eerste halte is waar de halte tussen de sporen is gelegen. Omdat ook tramlijn 12 gebruik maakt van

deze sporen zal deze lijn in de toekomst een halte krijgen in de Edisonstraat.

In Den Haag is men op veel plekken bezig de haltes aan te passen. De haltes op De La Reyweg en bij het Westeinde Ziekenhuis worden op dit moment ook verbouwd.

Rijn Gouwe Lijn

Gemeente Zoeterwoude en de provincie Zuid-Holland zijn het eens geworden over de gemeentelijke bijdrage aan de Rijn Gouwe Lijn. De gemeente is bereid de gevraagde bijdrage van iets meer dan 3 miljoen euro te betalen.

Eerder zei Zoeterwoude niet meer dan 1 miljoen uit de gewone begroting te kunnen halen. Na wat toezeggingen van de provincie en een creatieve oplossing is de gemeente toch in staat om het gevraagde bedrag op te brengen.

Alle gemeenten die op de route van de sneltram liggen, moeten een bijdrage leveren. De provincie en de gemeente Alphen aan den Rijn hebben inmiddels ook een akkoord bereikt over de bijdrage aan de tram. Om welk bedrag het gaat wordt echter nog niet bekendgemaakt. De gemeenten Rijnwoude en Leiden zijn nog in overleg met de provincie.

Materieel tram

Het ziet er naar uit dat op 3 juni voor het laatst een TW6000 op lijn 11 heeft gereden. Nadat op 4 mei de TW6099 ontspoorde op het remiseterrein in Scheveningen bleef alleen de TW6053 nog op lijn 11 rijden.

In de middag van 3 juni was het plotseling afgelopen nadat men na een meting constateerde dat de wielflenzen dusdanig versleten waren dat doorrijden onverantwoord was.

Op 23 mei werd op de Harstenhoekweg de TW6099 opgeladen voor transport naar Van der Vlist in Groot Ammers. Deze transportonderneming bestond 75 jaar en wilde graag dat een tram de festiviteiten zou opvrolijken. Hoewel de infrastructuur rond remise Scheveningen eigenlijk niet meer is berekend op zwaar transport, lukte het de vervoerder toch om de tram heelhuids in de richting van de Van Alkemadeaan te loodsen. Hierbij werd een flink stuk tegen het verkeer ingereden.

De tram stond op 24 mei keurig op het terrein van het hoofdkantoor in Groot Ammers. Begin juni is de 6099 overgebracht naar Moerdijk en op een stuk spoor gezet in de buurt van zijn Amsterdamse soortgenoten.

De 6099 komt niet meer terug naar Den Haag en zal binnenkort worden getransporteerd naar Hannover.

Op 9 juni is de TW6058 in orde gemaakt voor opleidingsritten ten behoeve van NS personeel. De TW6058 was begin mei beschadigd doordat de koppeling tegen een bovenleidingmast sloeg. Nu nagenoeg alle TW's buiten dienst staan met afgekeurde wielen is de TW6058 de enige kandidaat. Waarschijnlijk zal de TW6058 als laatste TW het Haagse tramnet berijden.

De situatie van de TW6000-en is nu als volgt: De 6016 rijdt nog steeds in Houten. In remise Scheveningen staan de 6037, 6053, 6057, 6064 en 6098 met afgekeurde wielbanden. De 6021 staat afgesteld op het buitenterrein van Btf. Leinhausen in Hannover en de 6055 staat nog steeds buiten in Btf. Glocksee. De 6099 bevindt zich bij Van der Vlist en de 6058 komt mogelijk tijdelijk terug voor instructie.

Op dit moment wordt een proef gehouden met een nieuw omroepsysteem in de trams. De 3101 kreeg een nieuw systeem met in elke wagenbak een monitor. Op deze schermen zullen de haltes worden getoond en omgeroepen. Het lijkt een beetje op het systeem dat al jaren aanwezig is in de trams van Gent en Antwerpen. Op deze schermen is het ook mogelijk om reclame of allerlei andere informatie te tonen. De haltedisplays en het stemmetje van "de juffrouw" uit

de 3101 zijn overgezet in de 3035. De 3077 is als eerste proefwagen voorzien van het nieuwe systeem.

Het is de bedoeling dat, indien de proef slaagt, de oudste GTL's (3001-3047) het huidige systeem van de 3100-en krijgen. De GTL's 3048 t/m 3147 krijgen dan het nieuwe systeem. De 3055 blijft hierbij een uitzondering en zal niet worden aangepast.

De afgelopen maand werden alle GTL's voorzien van nieuwe stickers met daarop pictogrammen van de huisregels.

Korte berichten

Op 23 mei botste in de Lijsterbesstraat de 3012 tegen de muur.

Dezelfde dag had de 3048/11 een flinke aanrijding met een auto bij de Sloepstraat. Lijn 11 driehoekte tijdelijk bij de Duinstraat.

Op 7 juni werd op de Prinses Beatrixlaan het eerste deel van het netkous-viaduct naar buiten gereden. Deze actie was van te voren om onduidelijke redenen alleen bekend gemaakt aan ingewijden.

Op Vlaggetjesdag (4 juni) reed de Tramweg Stichting speciale ritten met de Blauwe Tram (A327+B37+C32) tussen Scheveningen Haven en Voorburg Station.

Door bliksemingslag bij het Centraal Station konden op 3 juni de trams enige uren geen gebruik maken van de tramtunnel. De lijnen 2, 3 en 6 reden tijdelijk een andere route.

Connexxion

Connexxion schrappt ongeveer 250 arbeidsplaatsen bij zijn onderhoudsbedrijf Techno Service Nederland. Bij het bedrijf werken momenteel duizend mensen.

Connexxion heeft de laatste tijd veel nieuwe bussen gekocht en die hebben veel minder onderhoud nodig. Daarnaast heeft Techno Service Nederland door de verslechterde economie minder werk van andere bedrijven.

Connexxion wil met de vakbonden om tafel om een sociaal plan te schrijven. Het bedrijf zegt boventallige werknemers te willen begeleiden naar een andere baan.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË.

Gent. Op 15.4.2005 kwam de verlenging van lijn 1 naar Flanders Expo in dienst.

Han sur Lesse. Op 12.6.2005 en op 16/17.7.2005 wordt stilgestaan bij het 100 jarig jubileum van de ± 3 kilometer lange tramlijn naar de Grotten van Han. Naast het eigen materieel wordt ook materieel van de museumorganisatie TTA ingezet.

Oostende. In de periode van 15.6.2005 tot 31.8.2005 worden vier lagevloertrams uit Antwerpen ingezet op de Kustlijn. In aansluiting op de uit Brussel komende treinen rijden ze op het traject Oostende – Westende.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Terugkomend op het bericht in HOV/RN 557: onderweg van de fabriek in Bautzen naar Nantes, arriveerde op 18.3.2005 het Incentro lagevloermotorrijtuig 374 voor een tussenstop in Berlijn. Na een persbijeenkomst op 31.3.2005 in de remise Lichtenberg en de nodige proefritten reed de tram van 2 tot 15.4.2005 in de personendienst op lijn M4. Op 16.4.2005 reisde de tram door naar Nantes.

Er worden inderdaad 210 lagevloertrams besteld. De BVG kreeg groen licht voor het uitschrijven van een aanbesteding. Er komt een voorserie van 4 rijtuigen: een lange en een korte tram in zowel een eenrichting- als een tweerichting uitvoering. Deze prototypen moeten in 2007 rijden. Tot

2015 volgt dan de serie-aflevering en gaan de laatste Tatra's aan de kant.

Per 23.6.2005 wordt de rechtstreekse verbinding hersteld tussen het ziekenhuis Herzberge en Friedrichsfelde/Karlshorst. Tussen 8.00 en 18.00 uur komt er een nieuwe lijn tussen Schöneweide en het S-Bahnstation Lichtenhagen door een omleiding van de versterkingsdiensten van lijn M17 (Schöneweide – Gehrenstrasse).

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Onder de werktitel lijn "S 21" werd de onteigeningsprocedure vastgesteld voor een lijn vanaf Wedding/Westhafen naar het Lehrter Bahnhof. Het gaat hierbij om de nieuwe trajecten Wedding – Lehrter Bahnhof (2½ km.) en Westhafen – Lehrter Bahnhof (1½ km.) met twee bruggen en een 700 meter lange tunnel bij het Lehrter Bahnhof waar een perron komt op niveau -2 tussen het U-Bahn- en Fernbahnstation.

Brandenburg. Er circuleert een rapport over een mogelijke ophef van het trambedrijf dat angstvallig buiten de publiciteit wordt gehouden.

Chemnitz. Agenda: 23 en 24.6.2005. Het "3^e Kappler Strassenbahnfest" in het trammuseum Kappel. Info: www.strassenbahn-chemnitz.de.

Na enkele jaren buiten dienst te hebben gestaan kwam in april 2005 motorrijtuig 601 weer in dienst. De 601 is het prototype Variobahn gebouwd door ABB in 1993. Het werd zoveel mogelijk aangepast aan de vervolgserie 602, tot en met de vorm van het dak. Wel blijft de 601 duidelijk herkenbaar aan zijn verder op het dak staande stroomafnemer.

Cottbus. Het historische materieel werd ondergebracht in de remise Madlow. Daartoe huurt men deze in 1998 verkochte locatie.

Gotha. Een eventuele ophef van de Thüringerwaldbahn is zo uitgebreid in de media aan de orde geweest, dat dit nu ten stelligste wordt tegengesproken. Blijven de financiële problemen zoals beschreven in HOV/RN 557.

Halle. Het museumdepot in de Seebener Strasse is tot half oktober 2005 elke zaterdag geopend van 10.00 tot 16.00 uur. Op deze dagen zijn er stadsrondritten met historisch materieel. Vertrek vanaf de Markt om 11.00 en 13.30 uur.

Leipzig. Tot en met 18.9.2005 is het trammuseum elke derde zondag van de maand geopend. Op deze dagen worden ritten met museummaterieel gereden. Elke zondag is er een "Grosse Leipzig Stadtrundfahrt" met de uit 1925 daterende Pullman motorwagen 1464 (vertrek: 14.00 uur).

Magdeburg. Agenda: 1 t/m 3.7.2005. In verband met "Sachsen-Anhalt Tag" zijn er open dagen in het museumdepot Sudenburg. Er rijdt dan een lijn 77 met historisch materieel.

Potsdam. De 16 Combino's worden gesaneerd. Dit moet medio 2007 gereed zijn. De kou lijkt hier van de lucht: van een teruggave van de trams aan Siemens is geen sprake meer. Het hier verblijvende prototype Combino motorrijtuig wordt weer dienstvaardig gemaakt in verband met het 125-jarig jubileum. Men wil offerten vragen voor de levering van 19 lagevloertrams. Mogelijke komen enkele trams voor testritten naar Potsdam. Een probleem is de financiering/subsidie. Om tot een lagere stuksprijs te komen zou men een bestelling willen doen met andere bedrijven.

Schöneiche. Op 22.4.2005 kwam motorrijtuig 45 in dienst (= ex Heidelberg 229). De vreugde was van korte duur. Op 2.5.2005 werd het rijtuig bij een ontsparing in de keerlus Alt Rüdersdorf zwaar beschadigd. De vraag is of herstel plaats vindt. Er zijn plannen om de tramlijn een klein stukje te verlengen via de Dahlwitzer Landstrasse tot dicht bij het S-Bahn station Friedrichshagen.

DUITSLAND west.

Augsburg. Op 18 en 19.6.2005 is er een remisefeest met materieelshow in de remise Lechhausen. De organiserende

Freunde der Augsburger Strassenbahn zijn te vinden op Internet: www.f-d-a-s.de.

Niet alle Combino's werden provisorisch hersteld. (823, 824, 825, 828, 830, 832). Deze worden direct bij Siemens aangepast. De onteigeningsprocedures lopen voor de aanleg van lijn 6 (Hauptbahnhof – Hochzoll). Als er niets tegenzit, kan begin 2006 met de aanleg worden begonnen. En daarmee krijgt Hochzoll zijn tram terug. Een eerdere lijn 6 werd in 1960 opgeheven.

Braunschweig. Op 19.5.2005 werden 12 lagevloertrams besteld bij het consortium Braunschweig Niederflurstrassenbahnen in Salzgitter. Dit consortium bestaat uit Alstom LHB Salzgitter en Bombardier Transportation. De ± 30 meter lange trams met een lagevloer aandeel van 70% krijgen 75 zit- en 104 staanplaatsen. Ze komen vanaf begin 2007 in dienst.

Op 25.4.2005 werd begonnen met de aanleg van de nieuwe tramlijn naar Stöckheim (Leiferdestrasse). Het 3,2 kilometer lange traject komt voor 70% op eigen baan te liggen. Eind 2006 keert dan na 52 jaar de tram weer terug in Stöckheim.

Bremen. Al jaren schrijven wij uitgebreid over de tramplannen in deze stad – voor het laatst in mei 2003. Op 8.4.2005 besloot de gemeenteraad tot een omvangrijke uitbreiding van het railvervoer in en om Bremen. Ingedeeld in een aantal prioriteitsklassen is hiervoor de financiering geregeld en kan met de voorbereiding worden begonnen. De Bremer Strassenbahn ziet in de realisatie van de plannen kansen om tot een vergaande rationalisering te komen, hiertoe gedwongen door minder exploitatiesubsidies. Met de gemeente en vakbonden is overeengekomen dat het voorlopig niet tot een marktwerking komt. Dat wil zeggen dat er op korte termijn geen aanbesteding komt van het openbaar vervoer. Het huidige tramnet heeft een omvang van 68 kilometer. Plannen zijn er voor een uitbreiding (voornamelijk verlengingen) met 22 kilometer, waar toe op 8.4.2005 tot aanleg van 15,1 kilometer is besloten. Een overzicht.

Lijn 1 wordt met 4,7 kilometer (9 haltes) verlengd vanaf Osterholz naar Weserpark. Het nieuwe traject vanaf de Züricher Strasse naar het station Mahndorf ontsluit het stadsdeel Tenever. Station Mahndorf wordt aangepast als overstappunt. Begin van de werkzaamheden: 2008; gereed 2010. Aan de andere zijde wordt lijn 1 in Huchting vanaf Roland Center met 3,7 kilometer (6 haltes) via het tracé van de BTE (Bremen – Thedinghauser Eisenbahn) verlengd tot Mittelshuchting. Gereed: 2011.

In 2009 of 2010 wordt begonnen met de aanleg van lijn 8. Aftakkend van lijn 1 in Huchting wordt 3 kilometer aangelegd via het tracé van de BTE naar Stuhr. Een optie is een latere verlenging naar Weyhe/Leeste.

Verlenging van lijn 2 vanaf Sebaldsbrück tot de Heerstrasse in Osterholz (2,05 km.) en van lijn 10 vanaf het zelfde punt naar de Hermann Koenen Strasse (Daimler-Chrysler fabriek) (2,65 km.). Totaal van beide verlengingen: 3,7 kilometer.

Samengevat:

. verlenging lijn 1 (Weserpark)	4,7 km
. verlenging lijn 1 (Mittelshuchting)	3,7 km
. aanleg lijn 8 (Stuhr)	3,0 km
. verlenging lijn 2 en 10	3,7 km
totaal	15,1 km

Opvallend is dat naast de uitbreiding van het tramnet ook het personenvervoer op de 10,4 kilometer lange spoorlijn Farge – Vegesacker wordt hervat. In 2006 worden aan deze lijn zeven haltes gerealiseerd en komt de lijn in 2007 weer in dienst. In een volgende fase (men denkt aan 2011) moet in een kwartierdienst worden doorgereden naar Bremen Hauptbahnhof.

In deze opsomming mist u een aantal zaken waarover eerder werd bericht. Zoals de verlenging van lijn 4 naar Falkenberg (5,6 km.). Dit werd buiten dit besluit om geregeld. Na eerdere tegenwerking door de gemeente Lilienthal werd overeenstemming bereikt en kwam de financiering rond. In 2009 wordt met de aanleg begonnen (er moet eerst een ontsluitingsweg voor het wegverkeer worden aangelegd) en rijdt lijn 4 hier in 2010.

Rondom de plannen voor een Regionalstadtbahn (met meersysteem trams over spoorlijnen in de regio) is het stil geworden. Enerzijds lijkt de vervoerswaarde gering (kosten/baten verhouding), anderzijds lijkt DB te willen gaan concurreren met een S-Bahnnet met ET425 materieel zoals in het Rhein-Neckar gebied en in Hannover. Wat er van de grootse Regional plannen overblijft is de aanleg van een lijn 11 naar Delmenhorst. Ook een wijziging in de lijnvoering van lijn 3 valt buiten het genomen besluit. Het gaat hierbij om een 1,9 km. lange nieuwe route door het ontwikkelingsgebied Überseestadt (Hafenvorstadt).

De railtransportwagens GTL3 en GTL4 werden voorzien van een constructie voor profielmetingen. Dit met het oog op de bredere (2,65 m.) "Flexity Classic" lagevloertrams die bij Bombardier in Bautzen in productie zijn. De eerste GT8N-1 tram van deze serie 3101 – 3120 wordt in september 2005 afgeleverd. Na een testperiode komen ze vanaf januari 2006 in dienst.

Op 26.6.2005 en 24.7.2005 worden ritten gereden met historisch materieel. Info: www.fdfs.net.

Duisburg. De Tram-Club 177 (Verein der Freunde der Strassenbahn Duisburg) organiseert ook dit jaar weer ritten met Harkort motorwagen 177 naar Dinslaken. Er wordt gereden op 3.7.2005, 7.8.2005, 4.9.2005 en 2.10.2005. Vertrek remise Grunewald: 15.00 uur.

Essen. In HOV/RN 556 schreven wij dat de oudste ex Docklands motorrijtuigen (P86, 5201-5211) worden voorzien van schuifdeuren. Maar er gebeurt meer met deze tien wagens. Ze krijgen nieuwe motoren en een beter remsysteem waardoor ze op straattrajecten kunnen worden ingezet. Ook het interieur wordt aangepast en ze verliezen hun Docklands kleuren en worden Essens geel geschilderd. Als eerste kwam de motorrijtuig 5206 in dienst waarbij het werd vernummerd tot 5236. De hele serie is in 2008 gemoderniseerd.

Freiburg. De op 15.6.2004 naar Krefeld vertrokken Combi-no 273 keerde op 15.4.2005 terug zonder dat het daar tot de bedoelde testritten is gekomen. Die zullen nu met motorrijtuig 272 worden uitgevoerd. De 273 werd in Freiburg aangepast gelijk de andere "Basics" en weer in dienst gesteld.

Hannover. Op 16.3.2005 keerde het beschadigde motorrijtuig 6055 terug uit Den Haag. Op 13.4.2005 gevolgd door de "Houtense" 6021. (Zie ook HOV/RN 557, blz. 116). Beide trams worden in Hannover hersteld/opgeknapt en gaan dan naar Boedapest.

Hannover-HSM. Hannoversches Strassenbahn Museum, Sehnde-Wehmingen. Op 9 en 10.7.2005 is er feest in dit trammuseum. Er is een grote tramparade op de inmiddels voltooide ringlijn. Alle info: www.wehmingen.de.

Kassel. Sinds 8.5.2005 rijden de nieuwe RegioTrams op de spoorlijn Kassel Hbf – Warburg. Op 9/10.5.2005 gingen de drie nog aanwezige Saarbahn motorrijtuigen terug naar Saarbrücken.

Mannheim. De zesassige gelede motorrijtuigen 453, 455, 456 en 457 (type Mannheim) werden aan Helsinki verkocht. Ze werden nog voor vertrek in Mannheim voorzien van nieuwe wielbanden. Op 14.4.2005 vertrok de 453 als eerste naar Finland.

Saarbrücken. Op 9/10 mei 2005 keerden de motorrijtuigen 1002, 1005 en 1011 terug uit Kassel. Er zijn dus geen Saarbahn trams meer in Kassel.

Wuppertal-BMB. Bergische Museumsbahnen. De museumtramlijn rijdt elke tweede en vierde zondag van de maand. Laatste dag: 23.10.2005. De tramdienst is beperkt door de afsluiting van de bouwvallige Kohlfurter Brücke. Daardoor is het eindpunt Solingen Kohlfurt onbereikbaar.

FINLAND.

Helsinki. Al op 4.4.2005 werd lijn 2 opgeheven. Er worden enkele diensten naar de veerhaven uitgevoerd als lijn 4T. De onmisbare oude vierassers rijden nog in de spitsuren op lijn 1A. Uit Mannheim werden de gelede zesassers 453, 455, 456 en 457 overgenomen. Na aanpassing komen ze in dienst als 151 – 154. Ze zijn hard nodig voor het in augustus 2005 te houden wereldkampioenschap atletiek. Men gaat er van uit de Mannheimers een jaar nodig te hebben. Daarna volgt verkoop of sloop.

FRANKRIJK.

Nantes. In april 2005 werd motorrijtuig 374 afgeleverd. Komende vanaf de fabriek in Bautzen werd een tussenstop in Berlijn gemaakt (zie bericht Berlijn). Er komen er 10 (374-383) die nagenoeg gelijk zijn aan de al aanwezige 23 Incen-tro's 351-373.

Orléans. Het besluit om een tweede tramlijn aan te leggen als spoorbuslijn werd teruggedraaid. De 12,3 kilometer lange oost/west lijn wordt nu toch aangelegd als klassieke tramlijn. Er moet nog van alles worden voorbereid en op 12.7.2005 stelt de gemeenteraad het definitieve tracé vast. Als de aanleg in 2006 kan worden aanbesteed is in 2010 de opening.

Tours. Hier zijn plannen aangekondigd voor een tramlijn Tranchee – Jean Jaures – Gare SNCF – Verdun.

HONGARIJE.

Miskolc. In HOV/RN 557 gaven wij in het bericht Wenen (blz. 125) een overzicht van de uit Wenen overgenomen E1 motorrijtuigen. Men nam tot nu toe ook 8 c3 aanhangwagens over:

300 = ex Wenen 1154	301 = ex Wenen 1122
302 = ex Wenen 1165	303 = ex Wenen 1125
304 = ex Wenen 1147	305 = ex Wenen 1161

De ex Wenen 1103 en 1107 werden als plukwagen gebruikt.

ITALIË.

Genoa. Op 4.2.2005 werd de sneltram verlengd vanaf San Giorgio tot Piazza Ferrari. Hiermee is na 15 jaar het centrum bereikt. Het nieuwe traject wordt voorlopig enkelsporig ge-exploiteerd. Er zijn momenteel nog twee verlengingen in aanleg. In het westen een op een viaduct lopende verlenging van Brin naar Canepari en in het oosten een verdere verlenging vanaf Ferrari naar Brignole. Als deze in dienst komen is de lijn met een lengte van ± 7 kilometer voltooid.

Rome. Na 33 jaar terug van weggeweest: de trolleybus. Op 23.3.2005 werd lijn 90 geopend met gelede trolleybussen van Ganz/Solaris. Op de ± 12 kilometer lange route Largo Fausto Labia (in het stadsdeel Fidene) naar Stazione Termini wordt het laatste stukje in het centrum tussen Porte Pia en Stazione Termini zonder bovenleiding afgelegd. De trolleybussen rijden dan op accu's die tijdens het rijden onder de draad worden opgeladen. Men onderzoekt nu ook de verlenging zonder bovenleiding van tramlijn 8 vanaf de Piazza Venezia via de Via Nazionale naar het Stazione Termini. De stroomtoevoer zou dan via het wegdek moeten plaatsvinden zoals in Bordeaux. Elektrische tractie is een belangrijke milieuoverweging. Als de nieuwe trolleybus bevalt wordt aan uitbreiding gedacht.

Het tram- en busbedrijf van de ATAC werden ondergebracht in een nieuwe onderneming: "Trambus". Het interlokale smalsporige trambedrijf Cotral (vroeger Acotral) heet nu "Met.Ro". Cotral is nog wel als busbedrijf actief.

NOORWEGEN.

Oslo. Het wagens werzaamheden stilgelegde traject door de Stortingsgaten kwam op 30.4.2005 weer in dienst waardoor de lijnen 13 en 19 weer hun oude route rijden. Na zo'n 2½ jaar is het tram- en metronet nu weer compleet in exploitatie.

OOSTENRIJK.

Graz. Als "Kulturlinie 2" wordt elke zaterdag (t/m 10.9.2005) met museummaterieel gereden. Vertrek vanaf de Jakominiplatz om 19.00 uur. Op 25.6.2005, 23.7.2005 en 20.8.2005 is het vertrek om 21.00 uur (Volle maan ritten met buffet). Op deze dagen is de museumremise Mariatrost geopend van 15.00 tot 18.00 uur. Per 7.4.2005 werden de motorrijtuigen 261, 264, 269, 281, 283 en 522 buiten dienst gesteld. Ze worden gesloopt. Op verzoek van Siemens stuurde het Weense trambedrijf twee ULF lagevloeromotorrijtuigen naar Graz. Op 18.4.2005 arriveerde motorrijtuig 43, twee dagen later motorrijtuig 50. Na enkele aanpassingen werden van 21 t/m 29.5.2005 nachtelijke proefritten gereden. Op 2.5.2005 (ULF 43) en 3.5.2005 (ULF 50) keerden de trams terug naar Wenen.

Innsbruck. Dit jaar is het Localbahnmuseum elke zaterdag open van 9-17 uur. Er zijn twee thema tentoonstellingen: "100 Jahre Elektrische in Innsbruck" en heel toepasselijk "Strassenbahn neu". Dit "nieuwe" trambedrijf, waarvoor inmiddels al spoorwerken worden uitgevoerd, beperkt mogelijk de op zaterdagen geplande ritten met museummaterieel. Bij stremmingen worden ritten gereden op het remiseterrein. En als u het treft wordt motorwagen 1 van de vroegere lijn 4 naar Hall in Tirol ingezet. Deze uit 1909 daterende vierasser werd zes jaar geleden overgenomen van het Tramwaymuseum Graz en de afgelopen jaren gerestaureerd.

In de Andreas Hofer Strasse worden de sporen vernieuwd en daarbij verder uit elkaar gelegd. Dit gebeurt in gedeelten waarbij met behulp van oplegwissels enkelspoor wordt gereden. Ook in de Anichstrasse vinden werkzaamheden plaats. Vanaf 10.7.2005 wordt gedurende twee maanden lijn 1 opgeheven en lijn 3 gedeeltelijk. De Stubaitalbahnhof en lijn 6 worden ingekort.

Linz. In mei 2005 werden de al langere tijd buiten dienststaande motorrijtuigen 81-85, 87 en 88 gesloopt. De achtassers 61-67 bleef dit lot bespaard - ze staan te koop. De bij een botsing beschadigde motorwagens XI en XVII van de Pöstlingbergbahn werden afgevoerd. De XVII werd verkocht en wacht een onwaardige toekomst. De wagenbak wordt overgezet op een vrachtwagenchassis en gaat dan als partywagen dienen. Ook de XI staat te koop. Sombere is ook de toekomst voor de meeste van de nog aanwezige motorwagens I, II, III, VI, VIII, X, XII, XIV, XV, XVI en XVIII (VI is in revisie), alhoewel de aanleiding positief te noemen is. In 2006 wordt de 1000 mm tramlijn geheel vernieuwd en krijgt dan dezelfde spoorbreedte als het trambedrijf (900 mm). Er worden vier lagevloertrams met een lengte van ± 20 meter aangeschaft en de lijn wordt vanaf het dalstation verlengd. Na een kruising met de Mühlkreisbahn komt er een aansluiting met lijn 3 en is vanaf 2008 het begin-/eindpunt op de Hauptplatz. Een verbetering. De nieuwe trams krijgen een eigen design en het zou van historisch besef getuigen als ze ook weer een nummer krijgen in Romeinse cijfers. Van het oude materieel worden twee (mogelijk meer) motorwagens aangepast, omgespoord en technisch gemoderniseerd naar voorbeeld van Lissabon. Een sombere toekomst voor de rest? Waarschijnlijk vinden die hun weg wel naar museumorganisaties.

Wenen. In het vorige nummer schreven wij over de lage inzet van de ULF lagevloer trams. Op 28.4.2005 werden haarscheurtjes in de wielophanging geconstateerd in de eerst geleverde series (A 2-11, B 602-625). Een vergelijk-

baar probleem als bij de Combino's. De trams werden voor inspectie buiten dienst gesteld, waarna de eerste al weer op 1.5.2005 op straat verschenen. Onze rapporterende lezer ter plaatse vermoedt ook problemen bij de later geleverde series omdat ook deze maar zeer beperkt worden ingezet. De reizigersorganisatie "Verein Fahrgast" heeft zich volgens een krantenbericht ook verbaasd over de lage inzet van de ULF-en en vermoedt dat het probleem al veel langer speelt en beschuldigt de WVB min of meer van doofpotpolitiek.

Het project "GüterBim" onderzoekt de mogelijkheid van goederenvervoer per tram. Een prototype aanhangwagen met aangepast wielflenzen kan getrokken worden door een werkmotorwagen van Wiener Linien. De wagen met een laadvermogen van 13 ton kan worden ingezet op het tram-, metro- en spoornet. Ook de Wiener Lokalbahnen is bij het project betrokken.

In april 2005 werden met de ULF motorrijtuigen A43 en A50 proefritten gereden in Graz. Zie bericht Graz.

Eind maart 2005 werden de E1 motorrijtuigen 4489, 4467, 4709, 4712 en c3 aanhangrijtuig 1184 aan Krakow verkocht. Er volgt binnenkort meer. De motorrijtuigen 4419, 4427, 4428, 4429, 4431, 4435, 4436 en 4438 werden aan een tussenhandelaar verkocht en zijn waarschijnlijk bestemd voor Sarajevo.

De B ULF-en werden afgeleverd t/m nummer B 693. Wij geven een remiseverdeling per begin april 2005.

601 – 643 remise Favortiten/Simmering

644 – 670 remise Floridsdorf/Kagran

671 – 693 remise Hernals.

Er zijn plannen voor een verlenging van lijn 26 vanaf de Kagraner Platz naar de Hausfeldstrasse.

POLEN.

Lodz. Men verhuurt zes Cityrunners aan Valencia.

SPANJE.

Bilbao. Op 8.1.2005 kwamen bij de metro twee verlengingen in dienst. Lijn 2 werd vanaf Urbinao met ± 1 kilometer verlengd tot Sastao en aan de oostelijke zijde gemeenschappelijk met lijn 1 vanaf Bolueta tot Etxebarri (± 1 km).

Valencia. Van het trambedrijf uit Lodz worden tot 2006 (dan begint de aflevering van de 30 bestelde trams aan Valencia/Alicante) zes Cityrunners gehuurd. Eind april 2005 kwam de eerste tram uit Polen aan.

Vélez Málaga. In april 2005 besloot de gemeenteraad de concessie voor de nieuwe tramlijn te verlenen aan een combinatie waarin het busbedrijf Alsina Graells. Gekozen werd voor een tram van CAF waarvan er 2 of 3 moeten komen. Afhankelijk van de levertijd (men hoopt op enkele maanden) kan het bedrijf dan van start gaan. Misschien wat te optimistisch gedacht als men uitgaat van een normale levertijd van 12 tot 16 maanden.

VERENIGDE STATEN (USA).

Baltimore. Dit jaar wordt het spoor verdubbeld op het noordelijke traject naar Hunt Valley en is de tramdienst tijdelijk ingekort tot North Avenue. Uit kostenoverwegingen werd destijds het tramnet overwegend enkelsporig aangelegd.

Birmingham. In 2007 wordt in het centrum een 6,4 km. lange tramlijn geopend waarvoor historisch uitzienende replica's worden besteld. De lijn wordt later onderdeel van een echt tramnet waarvoor de financiering nog niet rond is.

Boston. Het blijft sukkelen met de lagevloertrams van AnsaldoBreda. Van een bestelling van 100 stuks werden er tot nu toe 47 afgeleverd waarvan er maar daadwerkelijk 37 in dienst werden gesteld. Voor het vervoerbedrijf is de maat nu vol. De resterende 53 trams worden niet meer afgenomen en van de fabrikant wordt een schadevergoeding geëist.

Al eens eerder noemden wij het een soap. Het vervoerbe-

drijf gebruikt allerlei oneigenlijke argumenten tegen het weer in dienst stellen van de in 1985 tijdelijk opgeheven Arborway lijn. Overheid en omwonenden willen dat het 3,2 kilometer lange traject Heath Street – Forrest Hill wordt heropend.

Charlotte. Op de nostalgische tramlijn rijden behalve het gerestaureerde motorrijtuig 85 nu ook de nieuwe Birney replica's 91 en 92. De van Tampa geleende 1776 ging terug. Op 26.2.2005 werd dan eindelijk begonnen met de aanleg van de 16 kilometer lange tramlijn waarvoor het materieel al eerder bij Siemens werd besteld (HOV/RN 549). Een opening in 2006 zit er niet meer in, dat wordt 2007. Tijdens de aanleg zal de nostalgische tramlijn tijdelijk niet kunnen rijden maar keert daarna weer terug op een deel van het centrum-traject.

Chicago. Op 10.9.2004 kwam er een einde aan het bovenleidingbedrijf op de "Skokie Swift" (gele metrolijn) tussen Crawford Avenue en het eindpunt Skokie. Dit was nog een deel van de vroegere interlokale tramlijn van de North Shore Line. Er wordt nu gereden met een stroomrail en een apart wagenpark voor deze lijn is niet meer nodig. Na drie jaar reconstructie op de zuidelijke tak van de blauwe lijn (in de weekenden was er geen metroverkeer) werden eind januari 2005 de werkzaamheden voltooid. Tussen de Loop in het centrum en het eindpunt 54th/Cermak is de rijtijd nu 25 minuten (was 45).

Dallas. Op 13.11.2004 kwam een zijlijn (2 km.) van West End naar Victory in dienst. Victory ligt aan de toekomstige noord/west tramlijn naar Carrollton. Dit traject is alleen in exploitatie tijdens de opening van de American Airlines Center Arena. Op 4.5.2005 kwam op de luchthaven Dallas/Forth Worth het grootste peoplomover systeem ter wereld in dienst. Een 8 kilometer lange dubbelsporige lijn met 10 stations verbindt de verschillende terminals met elkaar. Er zijn 64 rijkundigen van het type Bombardier Innovia in dienst. Het vliegveld had hiervoor al een uitgebreid systeem in bedrijf.

Denver. In aflevering is een serie van 34 SD160 motorrijtuigen van Siemens. Deze zijn bestemd voor een nieuwe 30,7 kilometer lange zuid/oost lijn, de "T-Rex". Deze takt bij de halte I-25/Broadway af van de bestaande lijn en loopt langs de Interstate 25 naar Lincoln met een aftakking langs de I-225 naar Nine Mile. De nieuwe lijn komt in december 2006 in dienst. Vanaf 20.12.2004 worden er op een kort stukje bij de nieuwe remise Elati (Englewood) proefritten gereden.

Fort Smith. De nostalgische tramlijn wordt vanaf National Cemeteries verlengd naar een nabijgelegen hotel. Aan de andere kant wil men de lijn verlengen vanaf Rogers naar een bezoekerscentrum aan de Arkansas River.

Galveston. De "Galveston Island Trolley", een 8 kilometer lange nostalgische tramlijn, wordt binnenkort met 1,3 kilometer (enkelsporig) verlengd tot Medical Center. Er wordt dagelijks gereden met 4 historische replica vierassers die zijn voorzien van een dieselmotor.

Houston. Om aan de vervoersvraag te voldoen wordt in de spitsuren met twee gekoppelde trams gereden.

Jersey City. Op 7.9.2004 werd een pendeldienst geopend op het nieuwe traject (verlenging) Hoboken – Lincoln Harbor (Weehawken). Op de 4,2 km. lange lijn wordt een kwartierdienst gereden. In Hoboken moet worden overgestapt. Een verdere verlenging met 4 km. vanaf Lincoln Harbor naar Tonnelle Avenue (North Bergen) komt eind 2005 in dienst.

Las Vegas. Na twee ongevallen werd op 8.9.2004 de nieuwe monorail tijdelijk stil gelegd. In beide gevallen verloren rijkundigen onderdelen zoals geleidewielen. Op 24.12.2004 werd de exploitatie hervat. Op 2.2.2005 werd de dienst langdurig onderbroken door een kortsluiting in de stroomtoevoer. Door al deze problemen en het niet verkrijgen van overheidssubsidie zijn de plannen voor uitbreiding van tafel.

Little Rock. De nostalgische tramlijn werd op 1.11.2004 geopend. Er zijn twee routen: een lustraject in Little Rock en een lustraject in North Little Rock waarbij men dan afwisselend doorrijdt tot Markham Street en terug of verder via de lus in Little Rock. Ingezet worden de door Gomaco gebouwde vierassige Birney replica's 408 -410. Op het kruispunt Second Street/South Commerce Street liggen al de wissels voor een latere uitbreiding van het net.

Los Angeles. Er wordt inmiddels gewerkt aan de verlenging van de "Gold Line" vanaf Union Station naar East Los Angeles (9,65 km.). Hiervan komt 2,9 km. met twee halten ondergronds. Opening: 2009. In 2006 wordt begonnen met de aanleg van vierde, 15,4 kilometer lange, tramlijn. Deze loopt vanuit het centrum (Exposition Boulevard) naar Culver City. In feite het eerste gedeelte van een tramlijn naar Santa Monica. Opening: 2010/2011.

Minneapolis. Op 4.12.2004 werd de Hiawatha tramlijn vanaf Fort Snelling met een tunnel onder het vliegveld met 6,4 kilometer verlengd tot de Mall of America in Bloomington (zie ook HOV/RN 549)

New York. 11 PCC's (ex Boston en ex Cleveland), voor de niet tot stand gekomen nostalgische tramlijn, kunnen gratis worden afgehaald. Bij geen interesse worden ze gesloopt. Ter vervanging van oud materieel bestelde de PATH bij Kawasaki 340 metromotorrijtuigen. Deze worden geleverd in 2008-2011.

Philadelphia. De heropening van lijn 15 werd opnieuw uitgesteld, nu door klagende omwonenden. De 18 bij Brookville gemoderniseerde PCC's (2320-2337) zijn allemaal afgeleverd. De resterende nog terzijde staande PCC's (16 of 17 stuks) werden door Philadelphia aan Brookville verkocht. Deze gaat ze opknappen voor verkoop aan derden.

Phoenix. Met twee jaar vertraging werd in februari 2005 begonnen met de aanleg van de 32,6 kilometer lange tramlijn. De opening verschuift nu naar 2008. Zoals eerder bericht zijn bij Kinki Sharyo 36 (+39 optie) trams besteld.

Portland. Op 11.3.2005 kwam bij de stadstram de 1 kilometer lange verlenging tot River Place in dienst. Daarbij liggen in de Montgomery Street twee korte stukjes enkelspoor. Maximaal worden 5 van de 7 Astra trams (001-007) ingezet. Vanaf River Place wordt de lijn met nog eens 800 meter verlengd tot Gibbs Street (South Waterfront District). Hiervoor zijn bij DPO Ostrava 3 motorrijtuigen van het type Trio 12T besteld. De verlenging komt begin 2006 na aflevering van deze trams in dienst.

Eind maart 2005 werd door Siemens de laatste van 27 lagevloertrams (301 – 327) afgeleverd. Het trambedrijf Tri-Met beschikt nu over 79 Siemens trams (201 – 252, 301 – 327), 26 hogevloertrams van Bombardier (101 – 126) en 2 nostalgische replica's gebouwd door Gomaco (511, 512).

Saint Louis. Sinds september 2004 is de serie 4001 – 4022 (Siemens, type SD460) in aflevering. De 12,9 kilometer lange nieuwe tramlijn Forest Park – Shrewsbury komt in 2006 in dienst.

San Diego. In aflevering is een serie van elf lagevloertrams (Siemens, type S70).

San Francisco. In plaats van 15 werden 11 PCC's uit Newark overgenomen (zie ook HOV/RN 532). Deze worden bij Brookville opgeknapt.

San Juan. De Tren Urbano, een 17 kilometer lange metrolijn op het eiland Puerto Rico, werd op 17.12.2004 officieel geopend. Met veel vertraging is er acht jaar aan gebouwd en de opening werd enkele keren uitgesteld. In februari 2005 begon, na een zoveelste proefbedrijf, de normale dienstuitvoering.

Seattle. De "Waterfront Streetcar", de nostalgische tramlijn waarop vijf uit Melbourne afkomstige motorwagens rijden, wordt pas op 23.9.2005 stilgelegd. Zie ook HOV/RN 552. De monorail kwam op 16.12.2004 weer in dienst.

Tampa. Motorwagen 1776 keerde in december 2004 terug uit Charlotte. Gomaco leverde een nieuwe replica. Na de 428 – 435 is dit de 436. De komende jaren wil men de nostalgische tramlijn verlengen.

Washington. Een optie uit 2002 werd in een bestelling van 60 tweedelige metrorijtuigen omgezet. Ze zijn bestemd voor de "Blue Line" ter verlenging van de treinen tot acht rijtuigen. Het materieel wordt gebouwd door Alstom in Hornell. De verlenging van deze blauwe lijn vanaf Addison Road tot Largo Town Center (5 km.) kwam op 18.12.2004 in dienst. De kans is groot dat er weer een trambedrijf komt. Op 13.11.2004 werd begonnen met de aanleg van een 4,3 kilometer lang proeftraject vanaf de Pennsylvania Avenue tot het metrostation Anacostia. Bij DPO Ostrava werden drie lagevloertrams besteld van het type Trio 12T. Net als de trams voor Portland (zie hierboven) worden deze gebouwd in de centrale werkplaats van het trambedrijf van Ostrava (Tsjechië). De lijn komt in september 2006 in dienst.

Agenda. Zie de berichten Han sur Lesse, Chemnitz, Halle, Leipzig, Magdeburg, Augsburg, Bremen, Duisburg, Hannover HSM, Wuppertal BMB, Graz, Innsbruck.

Berichten uit Melbourne (slot)

(Hans Krijnen)

Melbourne: Spoorwegmuseum North Williamstown

Dit wordt gerund door de ARHS (Australian Railway Historical Society) Victorian Division. Het ligt ten westen van de monding van de Yarra in de baai waar Melbourne aan ligt. Vanaf Spencer Street Station of de City Loop neemt men de trein naar Altona en Werribee, overstappen in Newport naar Williamstown en na één halte uitstappen. Het grenst aan het terrein van Newport Workshops en ligt volledig in de open lucht (dit in tegenstelling tot het museum in Port Adelaide). Er staan vele stoomlocs, diesellocs, e-locs, treinstellen, rijtuigen en wagens opgesteld alsmede spoorse attributen als seinpalen, e.d. Het is wel alles van de Victorian Railways of andere Victoriaanse bedrijven.

Bij de stoomloc staat een loc van de E-class, een 1B1-tenderloc die sprekend lijkt op een 7100 van de Noordfriesche Locaal Spoorweg (NFLS). Diverse locs hebben Witte-windleiplates, zoals die kennen van de Duitse stoomlocs. Er staat ook een kaapspoor Garratt-stoomloc die vroeger dienst had gedaan bij een cementfabriek in Geelong (ten zuidwesten van Melbourne). Het zwaarste voertuig is ongetwijfeld "Heavy Harry", een 2D2-driecylinder-stoomloc met zesassige tender, nr. H 220, 260 ton zwaar. Hij is gebouwd in 1943 en bleef een eenling. Een bijzonder voertuig is ook een stoomkraanlocomotief waarbij de kraan over de ketel heen is gebouwd.

Bij de diesellocs staan twee zeer bekenden: twee echte Hippels of Bakkies. In de jaren '50 heeft VR een serie rangeerlocomotieven van de F-class in dienst gesteld, van hetzelfde model als onze 500-en en 600-en, zij het op breedspoor en met afdekplanken voor het drijfwerk. Ook de SEC, de State Electricity Commission, had enkele Hippels. Er staan een VLine-Hippel in oranjegrijs en de SEC-hippel in het donkergroen. Ze hebben automatische klauwkoppelingen maar geen buffers.

Bij de e-locs staat de L1150 opgesteld, een loc van de L-class, zeg maar de Australische 1200 (plaatje? kijk op <http://loccopage.railpage.org.au/vline/l.html>). Hij is gebouwd door English Electric, maar ziet er toch iets Amerikaanser uit dan onze 1200-en. Hij heeft van 1953 tot 1987 gereden op de Gippslandlijn van Melbourne naar Traralgon met reizigers- en goederentreinen, en op de zijlijn van Moe naar Yallourn, met name in het bruinkoolvervoer. Door vermindering

van dit bruinkoolvervoer is in 1987 de bovenleiding op die lijnen buiten gebruik gesteld. Het was de enige elektrische lijn die buiten Melbourne kwam. Er staat ook een bruinkoolloc van de SEC, zoals wij die kennen uit de bruinkoolmijnen in Duitsland. Hij reed op een 900 mm-mijnlijn tussen Yallourn en Morwell en diende voor de afvoer van de bruinkool en de bevoorrading van de elektriciteitsfabriek van Yallourn. Er staat ook een tramrijtuig. VR had in het verleden twee breedspoor tramlijnen die vanaf station St. Kilda verder door de buitenwijken reden. Het rijtuig 53 is na overgang naar het tramnet van Melbourne omgebouwd tot normaalspoor. Als normaalsporige VR-tram staat hij nu in het museum. Ondanks dat het materieel in de open lucht staat, ziet alles er over het algemeen toch redelijk goed uit.

Melbourne: curieuze overwegen

Behalve vier spoor-tram-kruisingen zijn er in Melbourne nog drie andere curieuze overwegen, namelijk waarbij de spoorlijn door een rotonde (roundabout) heen gaat. In de lijn naar Frankston ligt een kleine rotonde bij Highett, in de lijn naar Sandringham een grote rotonde in Brighton en in de lijn naar Bendigo ligt een grote rotonde bij station Keilor Plains. Dit is het voorlaatste station voor de elektrische voorstadstreinen naar Watergardens. Als je komt aanrijden op een weg parallel aan het spoor met dat spoor aan je linkerhand, en je wilt rechtsaf, dan moet je twee keer het spoor oversteken (let wel: linksverkeer). Je kan dus twee keer voor de spoorbomen staan te wachten.

Deze locatie is ook een interessant fotopunt en oogt zelfs een beetje Hollands: vlak terrein met de spoorlijn op een dijk. De beste tijd is later in de middag. Hier komen zowel de elektrische treinen van Connex en de dieseltreinen van V/Line. Met name in de spitsen is er een gevarieerd treinverkeer te zien. Van Connex (ex M-Train) komen daar de Comeng- en Siemens-treinstellen langs en misschien ook nog een Hitachi-stel. Van V/Line komen daar diverse getrokken treinen langs met diesellocs van de N-class en rijtuigen met eindbalcons, gebouwd begin jaren 1980. Verder komen er ook dieselhydraulische motorrijtuigen serie 7000 (ook Sprinter genaamd) langs, meestal met zijn tweeën gekoppeld. Ook komen er dieseltreinen met Harris-rijtuigen. In de middagspits ontdekte ik zelfs een trek-duw-trein in de configuratie zoals bij ons de 2200-en met plan E-rijtuigen ertussen. Hier zijn het twee diesellocs van de P-class met zes Harris-rijtuigen ertussen.

In Adelaide zijn twee overwegen waarbij de spoorlijn diagonaal over een volledig kruispunt loopt. Dus vier spoorbomen i.p.v. twee.

Melbourne: Yarra Trams

Yarra Trams beschouwt zijn tramnet nu als een geheel. De meeste trams die nog langere tijd dienst moeten doen en de nieuwe trams hebben nu de Yarra Trams-beschildering. De trams van de types Z3 (serie 116-230), A (serie 231-300) en B (serie 2000) zijn bijna allemaal lichtgrijs met vlak achter de koppen groene en blauwe golflijnen. Ook de nieuwe Citadis-en (serie 3000) zijn lichtgrijs. De nieuwe Combino's, zowel de korte driedelige (serie 3500) als de lange vijfdelige (serie 5000), zijn romig wit met de groene en blauwe golflijnen. Een enkele B-tram is ook nog in het wit. Een variant hierop is een B-tram in het wit met een grote blauwgroene veer over de zijkant. Ook reed er nog een korte Combino, de 3520, in de oude M-Tram-kleuren. De trams van de types Z1 en Z2 (de ASEA-vierassers 1-115) rijden nog in het groengeel, evenals nog een enkele Z3. De Z1 en Z2-trams worden niet meer omgeschilderd omdat zij binnen niet al te lange tijd waarschijnlijk vervangen gaan worden.

De oude vierassers van de W-class (het zijn wel naoorlogse exemplaren) rijden alleen nog op de doordeweekse lijn 30.

Zij zijn ondertussen wel voorzien van eenpoot-pantografen. Verder rijden er nog W-trams op de City Circle, de gratis tramlijn 35 om het centrum heen. Deze trams hebben nog trolleystrangen en een afwijkende kleur "tuscan red". Twee trams reden als kersttram in het rood met gele sterren en twee lieflijke kerstmeisjes aan boord, die snoepjes aan de kinderen uitdeelden. De feestdagen zijn ook drukke dagen voor de Colonial Restauranttrams, omgebouwde oude vierassers. Vanuit mijn hotelkamer zag ik er op een avond drie achter elkaar rijden over Spencer Street.

De Citadissen rijden standaard op lijn 109 (Port Melbourne – Box Hill). Dit is een van de twee lijnen met een gedeelte lightrail-traject (versmalde breedspoorlijn). De andere lijn met een lightrail-traject is lijn 96 (St. Kilda Beach – East Brunswick) rijden in de regel de enkelgelede B-trams, maar in de spits rijden er ook zowel Citadissen als lange Combino's. De Citadissen rijden ook extra diensten naar het sportcomplex ten zuidoosten van het centrum, waar de tennis- en cricketstadions liggen.

De Combino's rijden meestal op de lijnen die over Swanston Street rijden. De lange Combino's hebben dezelfde indeling als de Amsterdamse tweerichtingwagens, ze zijn alleen 2,65 m breed en de kop is iets anders van vorm, met name de cabinezijruiten. De tweede bak heeft dus twee paar deuren en de vierde bak een paar deuren. Overigens hebben trambestuurders en hobbyisten mij daar verteld dat men liever de Combino's heeft dan de Citadissen. Deze laatste zouden niet echt voor de Melbourne omstandigheden geschikt zijn. Ze schijnen snel te ontsporen (te licht) op de niet van al te beste kwaliteit zijnde tramsporen. Maar zowel de Citadis als de Combino kunnen wel snel optrekken tegen een helling op. En die zijn er genoeg in het heuvelachtige Melbourne.

Zo groot als het Melbourne tramnet is, is er toch maar één Grand Union, een haaks kruispunt met dubbelsporige bogen alle richtingen op. Amsterdam heeft er vier. Deze Grand Union bevindt zich op het kruispunt van Balaclava Road en Hawthorn Road. De tramlijnen 3, 16 en 64 komen hier langs. Wie dit kruispunt bekijkt schrikt zich een hoedje, zo slecht als de sporen en het wegdek ertussen erbij liggen. In de buurt ligt de tramremise Glenhuntly dus er rijden nogal wat trams over de bogen.

Overigens ligt er in Melbourne weinig groefrail. Alleen in bogen, wissels en kruisingen komt het voor en daar waar de sporen in asfalt liggen. De meeste sporen liggen in het beton.

Melbourne: Railfanshop

Voor wie Melbourne bezoekt is de "Railfanshop" een aanrader. Dit is een winkel gerund door de ARE (Australian Railway Enthousiasts). Men kan er boeken, tijdschriften, kaarten en ook modellen kopen. Veel lectuur gaat over de Australische spoorwegen, maar ook Engels en Amerikaans is aanwezig. Europees is er niet veel. Het is gevestigd aan 40 Market Street, hoek Flinders Lane. Vanaf het Flinders Street Station loopt men langs het station over de Flinders Street tot aan het eerste kruispunt waar de tram onder het spoorvadoort doorgaat. Daar rechtsaf de Flinders Lane in en bij het volgende kruispunt waar de tram links afslaat is het aan de rechterhand. Dit is Market Street. Zo is er bijvoorbeeld een serie fotoboeken over diverse locomotiefseries van Victorian Railways. Een ervan gaat over rangeer locomotieven en daar staan ook foto's in van de hierboven genoemde Hipsels. Ze blijken zwart, rood, blauw met gele band, donkergroen en oranje-grijs te zijn geweest.

MINIREX: Schweizer Eisenbahn Revue 6/2005: Allereerst aandacht voor het gereedkomen van de Löttschberg Basistunnel van Frutigen naar Visp. Dan de heropening na 14 jaar van de Vinscherbahn in de Italiaanse Dolomieten. Vervolgens een artikel over de Italiaanse en Oostenrijkse meerspanninglocs (FS 6404 en ÖBB 1216). Railion van start in Italië, veel korte berichten, FN Cargo Basel-Emmerich, en nog een artikel over de Zentralbahn in Zwitserland. A4 (kleur), 48 blz., 9,40 euro.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Reeks 16

- Loc 1603 is buiten dienst gesteld met verlopen revisietermijn. Er zijn nu nog drie diensten voor zes locs en als de NMBS besluit er meer af te voeren is de volgende in lijn de 1604.

Reeks 18

- Het bedrijf dat de twee locs reeks 18 gekocht heeft en in Raeren op zal knappen is Rails & Traction. Het is de opvolger van CFD Locorem en het zit vermoedelijk niet meer onder VFLI Cargo-vleugels. R&T heeft inmiddels de 1806 daadwerkelijk gekocht (op 4 mei ging hij alvast van Ronet naar Kinkempois), de beoogde 1803 zal ook volgen en hij ging op 19 mei van de sloperij te Aubange weer naar Kinkempois toe. De 1802 en 1804 staan overigens ook nog te Kinkempois, de 1801 te Salzannes (de 1805 is van het TSP). Op 27 mei reed, vooruitlopend op de heropening, een trein van Speno op het overwoekerde tracé van lijn 49 tussen Eupen en Raeren.

Reeks 22/25

- Er zullen pas op z'n vroegst in december weer locs reeks 22 en 25 aan de kant gaan. En dan nog... dit zal vermoedelijk alleen kunnen gebeuren als plannen tot aanpassing van M4-stuurstanden uitgevoerd zullen worden. Deze plannen behelzen het aanpassen van deze rijtuigen om (tijdelijk) dienst te doen als stuurstanden met M6-stammen, in afwachting van de komst van M6-stuurstanden. Pas dan zullen er op z'n vroegst elektrische locomotieven vrijkomen die, via een doorschuifactie, 23-ers vrij kunnen maken om 22/25-ers te vervangen. De M6-treinen tussen Antwerpen en Charleroi worden nu gereden met 21/27-ers voor en achter.

Reeks 73

- Niet de 7353, maar 7359 ging over naar Infra (Charleroi). De 7353 staat nog buiten dienst in Merelbeke. Waarschijnlijk is minstens één van de locs die daar nog afgesteld staan (7353, 7356, 7367 en 7368) weer in dienst gekomen, aangezien momenteel weer in Kortrijk gerangeerd wordt door een 73-er.

- Hoewel de reeks 77 bijna compleet is en het aantal rangeertaken voor de 73-ers sterk afgenomen is, zijn er nog altijd enkele interessante diensten voor deze sterke rangeerlocs. Locs van Charleroi rangeren in Monceau en Châtelet, maar doen ook leukere dingen: één van hen pendelt driemaal per dag tussen Marcinelle en Monceau. Een andere loc is aanwezig in St. Ghislain en bedient Mons en de werkplaats voor goederenwagens te Cuesmes. De leukste dienst wordt echter gereden door een loc die in Lessines staat: deze loc bedient één tot tweemaal per dag de dwarsliggerfabriek te Ollignies, éénmaal per dag Ath en rijdt ook nog eens de vaak zware autotrein naar Ghislenghien. Het is opvallend dat juist deze dienst nog niet door een 77 wordt gereden, terwijl de afvoertrein van Lessines inmiddels wél door de nieuwe locs gereden wordt.

- De laatste 73-ers van Hasselt zullen vermoedelijk in juni aan de kant gaan (of overgeplaatst worden). Hun inzet, enkel nog voor rangeringen bij de werkplaats in Hasselt, is overgenomen door drie locs reeks 91, waarvan de 9111 (ex Charleroi) als eerste arriveerde. Door de nieuwe structuur van de NMBS is een 'eigen' loc van dienst M(aterieel) goedkoper dan het huren van een loc van B Cargo.

Reeks 74

- De 7406 botste op 12 mei aan de Noorderlaan in het Antwerpse havengebied op een vrachtauto. Het gevolg was dat de loc uit de sporen schoot en op dertig meter (!) van het spoor tegen een hek aankwam en hierdoor gelukkig net niet kantelde. De schade aan de loc lijkt mee te vallen.

Reeks 77

• Afgeleverd werden de 7865 (16 april), 7866 (28 april) en 7867 (6 mei). Op 16 juni wordt de 7870 als laatste feestelijk ontvangen in Antwerpen Noord, waarbij overigens een reeks 41 een extra ritje voor genodigde zal rijden. Het leuke is, dat de 7870 dan nog helemaal niet afgeleverd zou moeten zijn. Immers: de 7868 en 7869 zijn er nog niet eens en staan nog in afbouwfase in de fabriek. Toch arriveerde begin juni de 7870, waarbij we maar aan moeten nemen dat het inderdaad de 170^e loc uit de fabriek is. Deze heeft de andere twee dus ingehaald, om op tijd gepresenteerd te worden. Het wordt nog gekker: de loc is afgeleverd zonder nummers, zodat niemand de '7870' ziet of kan fotograferen voor de 16^e juni. Alsof een nummerloze 77 niet opvalt... Op 9 juni reed de nummerloze loc met de 7867 zijn afnameproefrit. Op 18 juni wordt een extra rit gereden voor de genodigden van motor-leverancier ABR (uit Gent) naar Wondelgem, bestaande uit vier (!) 77-ers en I5-rijtuigen. Vermoedelijk zal de 7870 dan ook wel van de partij zijn...

• Enkele locs reeks 78 die dat nog niet hadden zijn voorzien van B-logo's boven de nummers op de cabines: in elk geval de 7812-7814 van Charleroi.

• Momenteel wordt ook radiobesturing aangebracht bij de locs van de tweede reeks, waarbij ook de waarschuwingslichtjes op de cabines geplaatst worden. Het is niet bekend of dit al gedaan wordt sinds het aanpassen van de tweede serie (met GSM-R en GPS) eerder dit jaar begon. Zoals bekend zijn van de eerste serie de 7701-7770 voorzien van radiografische besturing, de 7771-7790 niet.

• Op 2 juni botste de 7716 in de Antwerpse haven (Malagastraat) op een vrachtauto die, net als bij de aanrijding met de 7406, het rode overwegsignaal negeerde.

Reeks 84

• De afvoer van de laatste 84-er, de 8441, vond uiteindelijk plaats op 24 maart. Zijn taak als werkplaatsloc werd overgenomen door de 8250, maar het is nog niet bekend of deze ook naar dienst Materieel is verhuisd.

Reeks 91

• De 9108, 9126 en 9155 werden verkocht aan Rails & Traction. De 9108 is plukloc, de 9155 gaat naar ALZ in Genk en de 9126 zal ook aangeboden worden aan een huurder, maar niet voordat deze loc is voorzien van een nieuwe motor en radiografische besturing.

• De 9140 van Infra die rangeerde in Bascoup kreeg in april gezelschap van een 73-er, maar reeds ondanks zijn administratieve afvoer nog door tot in mei. Eind mei zou de locomotor dan toch stilgelegd zijn.

AM Break

• Op 17 mei vond een zware aanrijding plaats tussen een trein en een mestkar op de lijn tussen Menen en Ieper. Het betrof, uiteraard, een Break en wel de 302, waarvan één koprijtuig zeer zwaar beschadigd raakte. Er raakte gelukkig niemand gewond.

TBL-treinstel 106

• Uw redacteur neemt zijn woorden terug over de schade aan de 106 na de rangeerbotsing te Kinkempois. De bak blijkt nogal te zijn doorgesakt. Het is nu de bedoeling deze bak te vervangen door een bak uit een ex poststel.

CFL 3000

• Dezelfde bron die meldde dat de CFL 3000-en verkocht zouden zijn aan de NMBS (u weet zich vast nog wel te herinneren wel commentaar hierover in deze regels te lezen was) komt op zijn schreden terug en meldt dat de locs niet verkocht zullen worden.

SNCF 67400

• De steenslagtrein tussen het Belgische Lessines en het Franse Lumes zal vermoedelijk vanaf 13 juni een vaste dienstregeling krijgen. Hij zal echter niet rijden vanaf Lessines, maar vanaf Quenast! Hiermee verschijnen de SNCF-

diesels serie 67400 ook op het fraaie zijlijntje naar deze groeve. De reden zou zijn dat men in Lessines geen extra capaciteit meer heeft nu ook extra steenslag aan de NMBS en Railpro geleverd wordt.

Vossloh/MaK G2000

• Op 8 maart kwam een splinternieuwe G 2000 (fabrieksnummer 1001445 voor de liefhebbers) België binnen via Montzen. Deze loc van de jongste generatie (met cabines over de volledige breedte) van deze foelieijke locs wordt op aanvraag van de fabrikant in België gehomologeerd (proeven ter toelating van het type). De loc is reeds voorzien van onder meer Memor. Met de G 2000 wil Vossloh een concurrent bieden voor de class 66 en waarschijnlijk weten zij ook van de plannen van B Cargo een serie zwaardere diesels aan te schaffen om (onder meer) reeks 55 te vervangen. Op 13 maart reed de blauw-grijze loc de eerste proefrit tussen Ath en Silly, de dagen erna werden nog statische proeven gehouden te Merelbeke en op 16 maart werd tussen Merelbeke en Brugge gereden. Begin mei kwam de loc naar Antwerpen Noord, om op 24 mei van Kinkempois af via Aken en Herzogenrath naar Heerlen te rijden.

DLC

• DLC, dat zich twee jaar geleden nog in een diep dal bevond, heeft er alweer een Class 66 bij: het betreft de 6303, welke eerder als ER10 aan ACTS verhuurd was door de verhuurder Mitsui. DLC rijdt dan ook inmiddels weer twee nieuwe treinen. De nieuwe huckepacktrein tussen Zeebrugge en Keulen (met een omweg via Terneuzen DOW) was reeds gemeld, maar er is ook een nieuwe trein tussen Zeebrugge en Duitsland, bestaande uit grootvolumewagens. DLC heeft nu negen locs: PB03, 12, 14, 18-20, ER 6 en 7 en 6303.

• Ondertussen is er irritatie ontstaan over het feit dat de NMBS de locs van DLC niet in de tractiewerkplaats (TW) van Antwerpen Noord toelaat voor onderhoud. De DLC-locs, die nu in Nederland onderhouden worden, zouden een welkome aanvulling zijn om het door de komst van moderne 77-ers geslonken takenpakket van de werknemers van de TW te compenseren.

Goederendienst

• Op 26 april, zelfs nog twee maanden eerder dan gepland, sloot de voorlaatste hoogoven van de Luikse staalregio, die te Seraing. Ondanks de onzinnigheid van het geheel (goede resultaten en een hoge staalprijs) heeft Arcelor de eerste fase van de afbouw van de staalindustrie van Luik in gang gezet. De laatste hoogoven, die van Ougrée, verhoogde na 26 april de capaciteit lichtjes, maar het aantal vloeibaar staal-treinen tussen de hoogovens en Chertal nam met bijna de helft af, zodat nu nog slechts om de 2 uur gereden wordt. Uiterlijk in 2009 (maar waarschijnlijk eerder) moet ook Ougrée dicht en is het over en uit voor de FO-treinen. Overigens is de hoogoven van Seraing in de mottenballen gezet, met dien verstande dat deze binnen relatief korte tijd weer in gebruik genomen kan worden als dat noodzakelijk zou zijn.

• Er gaat een aantal geruchten over veranderingen aan locinzet in de grensoverschrijdende goederendienst. De locs reeks 25.5, die in april al hun dienst naar Gent Zeehaven verloren aan 36000-en, zouden vanaf juni alleen nog tussen Kijfhoek en Antwerpen te zien zijn. Vooral voor de verbinding tussen Sittard en Kinkempois dringt zich dan de vraag op welke locs de treinen dan gaan rijden...

• Er is eveneens wat onduidelijkheid over geplande wijzigingen in de inzet van de 'Vlaamse Reuzen' van Railion Nederland. Vanaf 12 juni staan de Vlaamse Reuzen ook de tweede Volvotrein tussen Gent en Bad Bentheim aan 77-ers af, die tevens nog dit jaar verder Duitsland in zouden moeten gaan rijden. Op hun beurt zouden de Nederlandse locs de kalktreinen vanaf Yves-Gomezée moeten gaan rijden, en dat dan via Maastricht - Venlo (!) in plaats van Montzen -

Aken. Dit is in elk geval uitgesteld, en onbekend is in hoeverre dit samenhangt met de inzet voor de Voltotreinen. Of de tweede dagelijkse kalktrein tussen Millingen en Les Petons wél al in juni gaat rijden, is evenmin bekend. In elk geval zou de lijn tussen Charleroi en Yves-Gomezée waarschijnlijk wél het landschappelijk fraaiste decor zijn waar de RN 6400-en gereden zullen hebben, als we hun verhuurperiode aan de Noorse NSB even buiten beschouwing laten...

- De Vennbahn. Erger dan onkruid, erger dan kakkerlakken... niet dicht te krijgen! Want na de veertigste afscheidsrit vorig najaar, die écht de laatste zou zijn, reed op 25 mei de 5504 met enkele platte wagens naar Malmédy, waar zij beladen werden door een plaatselijke firma die betonnen brugonderdelen bouwt. Op 9 juni werden de wagens opgehaald door de 5541. In juni zal nog één transport plaatsvinden, waarna de lijn weer in slaap mag gaan vallen. De reden dat dit per trein gaat zal waarschijnlijk te maken hebben met het feit dat de brugdelen bedoeld zijn voor een te vernieuwen spoorbrug (in lijn 24), waardoor het transport over het spoor ineens heel wat goedkoper zal zijn geweest doordat Infrabel niet alleen de opdrachtgever, maar ook de vragende partij voor het vervoer is... Het aardige was dat de wagens uiteindelijk niet geduwd werden naar Malmédy, wat aanvankelijk de bedoeling was, maar dat in Malmédy werd omgelopen over het al heel erg lang niet gebruikte omloopspoor.

- De klant in Fontaine l'Eveque die geen spoorvervoer meer heeft betreft die bij het station, die aan het raccordement krijgt nog steeds een dagelijkse trein. Het afgenomen vervoer op deze lijn doet wel donkere wolken samepakken boven het voortbestaan ervan. Hetzelfde geldt voor de bediening van de laatste klant te Anderlues (eigenlijk Viernoy), ook een staalfabriek. Zij krijgen bij vlagen nog wat wagens, toevallig dit voorjaar weer eens bijna elke dag. Deze zomer moet echter een wissel in deze lijn, die officieel al dicht is, vervangen worden en mogelijk acht men dat te duur en wordt de bediening opgeheven.

IJzeren Rijn

- Welnu, het arbitragehof oordeelde in mei uiteindelijk dat de IJzeren Rijn er mag komen, onder een aantal financiële voorwaarden voor beide partijen (Nederland en België). Zo moet België meebetalen aan de tunnel onder het natuurgebied De Meinweg tussen Roermond en Dalheim. U weet het vast nog wel: dat is het natuurgebied wat mede dankzij de IJzeren Rijn ontstaan is en waar ook gewoon een autoweg doorheen loopt. Eén van de vele interviews met tegenstanders, in reactie op de uitspraak, vond er plaats met de herrie van voorbij razende auto's op de achtergrond en het is tekenend dat de media dit in het geheel niet wenste op te pakken. Er is eveneens nog geen enkel goed argument gehoord wat de werkelijk schade is van een trein door dit natuurgebied, zéker niet door natuurbewegingen die toch vóór spoorvervoer zouden moeten zijn. De Belgen, die al lang niet meer zo geïnteresseerd lijken te zijn in heropening, doen er wellicht verstandig aan geen cent uit te geven aan het geldverslindende Nimby-monster dat in Nederland zo langzamerhand geschapen is. Uw redacteur is helemaal niet perse vóór heropening, maar ergert zich wel behoorlijk aan het egocentrisch denken van veel mensen, de non-argumenten die daarvoor gebruikt worden en de media die nog kritieklozer zijn dan die van vroeger achter het IJzeren Gordijn. Het meest is hij echter nog teleurgesteld in de milieubeweging, die in Nederland steeds vaker een bord voor de kop heeft en denkt lokaal leuke winstjes te behalen, maar op groter schaalniveau het hardste meewerkt aan de afkalfing van één van de schoonste vormen van goederentransport en dus volledig tegen de eigen idealen ingaat. Wanneer beginnen ook zij eens in te zien dat het succesvol schermen met de hinderwet tégen de spoorwegen vaak automatisch

een groei van het gebruik van meer vervuilende transportmiddelen betekent?

Eurostar

- Later dit jaar zullen net als tussen Londen en Parijs ook tussen Londen en Brussel drie klassen worden ingevoerd, door de huidige eerste klasse te verdelen in een deel voor zakenreizigers en een deel voor toeristen. Ondertussen werd bekend dat de NMBS aan haar aandeel in het Eurostar-pakket een verlies leed van 27 miljoen euro.

Treindienst

- de treinserie 2000 Antwerpen - Brussel - Charleroi Sud rijdt doordeweeks nu met M6, ingeklemd tussen twee locs serie 21/27 die beide tractie leveren (zie hierboven, waar ook reeds gemeld is dat mogelijk M4-stuurstanden één loc per trein gaan vervangen). Hierdoor is het deel Brussel - Antwerpen van deze dienst, die daar als stoptrein rijdt, op die dagen vervangen door een nieuwe stoptrein met Breaktreinstellen.

- In juni begint de aanleg (durend tot december 2007) van een derde spoor tussen Flawinne en Tamines aan lijn 130, waardoor gedurende de werkzaamheden met de treindienst geschoven moet worden, zo vervalt buiten de spits de stoptrein en worden de stops door de IR (Essen - Jambes v.v.) overgenomen. Het extra spoor is nodig om de dienstregeling op deze soms (door goederenverkeer) drukke lijn wat te ontlasten. Tevens moet de snelheid van het bochtige baanvak omhoog naar 120 km/u.

- Met de winterdienst gaat het deel van lijn 130A (Charleroi - Jeumont) tussen Lobbes en la Buisserie weer naar dubbelspoor, nu alle bruggen op dit gedeelte zijn vernieuwd. Nu is het trajectdeel tussen Hourpes en Marcienne-Zoning aan de beurt, waar tot juni 2008 enkelspoor gereden zal worden.

- Eind dit jaar komt het tweede spoor op lijn 132 (naar Couvin) tot Cour-sûr-Heure weer in dienst nadat, ook hier, een aantal bruggen vervangen is. Vanaf december tot eind 2007 gaat nu het stuk tot Walcourt op de schop, waardoor er nu hier op enkelspoor gereden zal worden.

- Net als in 2002 gaat, van december dit jaar tot juni volgend jaar, de trein Brussel - Dinant/Luik vanwege werkzaamheden te Namen doordeweeks in zijn geheel door naar Luik. Ook nu wordt de dienst tot Dinant overgenomen door de IR Essen - Jambes, die dus nu weer door zal rijden tot Dinant.

- De volledige viersporigheid tussen Zaventem en Herent (lijn 36) is pas in juni 2006 gereed. Wel verandert in december dit jaar de dienstregeling rond Zaventem: de IRj van Quévy af gaat doorrijden via Zaventem naar Leuven en de IRi gaat rijden van De Panne via Zaventem naar Leuven (en van daar als stoptrein naar Landen). Mogelijk worden de IC diensten A en K (die samen een halfuurdienst via Leuven vormen, omgedraaid).

- Mogelijk wordt eind dit jaar de Jan Kiepura tussen Brussel en het voormalige Oostblok alweer opgeheven tussen Keulen en Brussel! Niet verwonderlijk gezien het feit dat deze trein op het Belgische net geen tussenstops kent...

NMBS en de overheid

- Weet u nog dat uw redacteur vorig jaar schreef op 13 mei beter niet naar Frankrijk op vakantie te gaan, omdat hij toen voor de tweede opeenvolgende keer op die datum last had van treinstakingen? Welnu, ditmaal was hij op 13 mei op een korte vakantie in België.... Waar op 13 mei gestaakt werd door het voltallige personeel. Dit uit protest tegen de toekomstplannen van de NMBS, die volgens hen onnodig ambitieus zijn en (daardoor) onnodig veel gedwongen ontslagen zullen kosten. De week erop kon een nieuwe staking voorspog worden voorkomen dankzij toezeggingen van NMBS en overheid.

- Ondertussen werden eind mei de nieuwe beheerscontracten getekend tussen de NMBS-holding en de overheid. De overheid investeert in 2005 in totaal 815 miljoen euro, de

twee jaren erna 930. tegen 2008 moet het verlies van de holding 'onder controle zijn' (lees: stabiel zijn of dalen), en dat klinkt al anders dan de aanvankelijke eis dat de NMBS in dat jaar winst moest maken. Ook in 2008 moeten 30 procent meer reizigers aangetrokken zijn. Dit zou onder meer bewerkstelligd moeten worden door dan enkele rechtstreekse non-stop spitstreinen in te leggen van en naar Brussel en enkele Thalys-treinen extra te laten stoppen of nieuw in te leggen via conventioneel spoor. Ook zouden er betere verbindingen met plaatsten over de grens moeten komen, zoals ook Maastricht en Roosendaal. Er wordt ook over gesproken weer treinen te laten rijden tussen Quiévrain en Frankrijk. Over het opnieuw rijden van een dienst via Aulnoye – Mons, wat al in juni het geval moet zijn, is nog niet veel vernomen.

Overig nieuws

- Op 23 april werd het 150 jarig bestaan van de spoorweg naar Turnhout gevierd met stoomtreinen tussen Kontich en Turnhout. Zo kwam de 29.013 weer eens in actie, vergezeld van de 201.010.
- De elektrificatie van de lijn tussen Montzen en Aken zou eind augustus of begin september moeten beginnen.

DUITSLAND

Stoomloc 64 520, die bijna 30 jaar in een park in de stad Engen op een stukje spoor als Denkmallok heeft gestaan, wordt verkocht aan de hoogste bidder. Tot 30 juni kunnen belangstellenden een bod uitbrengen bij het Kulturamt van de stad. De lok moet op kosten van de koper worden weggehaald. Het originele locboek (Betriebsbuch) van de in 1940 gebouwde stoomloc is aanwezig en wordt aan de koper overgedragen.

Het bedrijfsvaardig herstel van stoomloc 89 7513 (Jung 1911/1720) door de Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft (DBG) in Loburg nadert de voltooiing. Nog deze zomer wordt de loc, die tot 1964 werd ingezet vanuit Bw Hannover en in 2000 werd uitgerust met een nieuwe ketel, weer in dienst gesteld.

Stoomloc 44 1315 is op 25 mei van Kornwestheim naar Heilbronn overgebracht. De machine wordt voor een periode van tien jaar verhuurd aan het "Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn".

De „Gläserne Zug“ – ET 91 01 – is op 25 mei over de weg naar het Bahnpark Augsburg getransporteerd. Hier zal de elektrische motorwagen worden opgenomen in de collectie van "Rundhaus Europa". Het rijtuig is eigendom van het DB-Museum en raakte tien jaar geleden bij een aanrijding aan één kant zwaar beschadigd. Voor herstel is tot dusver geen geld.

Drie voormalige TEE-Rheingold uitzichtwagens zijn na omzwervingen in Zwitserland en Zweden weer terug op Duitse bodem. Vulkaneifelbahn GmbH (VEB) in Gerolstein heeft de rijtuigen gekocht en zal ze na een opknopbeurt te huur aanbieden.

Op 8 maart werd e-lok E18 047 in Dessau als bedrijfsbaardige museumlocomotief gepresenteerd. De loc zal in opdracht van DB-Nostalgiereisen gaan rijden.

Vanaf volgend jaar zomer kunnen reizigers reeds in het station Quedlinburg in de smalspoortreinen van de Harzer Schmalspurbahn (HSB) stappen. De bestaande – in 2004 verlaten – 8,5 kilometer lange normaalspoorlijn naar Gernrode wordt omgespoord tot 1000 mm. smalspoor.

Wegens dreigend bosbrandgevaar (Waldbrandstufte 4) werd de stoomloc-happening op 28 mei jl. te Rheine afgeblazen. Kolengestookte locs mochten niet rijden. De trein uit Bremen werd in plaats van met de 03 1010 op de heenweg gereden met eloc 110 121 en terug met dieselloc V215 122. De VSM hield een alternatieve rit in Nederland en de

SSN-stoomlocs 23 071 en 01 1075 kwamen niet verder dan Bad Bentheim, waar de trein werd overgenomen door de V200 116. Van de stoomlocs was in Rheine alleen de oliegestookte 41 360 van de partij.

De winst van de CDU bij de deelstaatverkiezingen in Noord-Rijn Westfalen heeft grote gevolgen voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn. Dat zegt CDA-Tweede Kamerlid Jos Hessels. Volgens hem is de kans op reactivering van de goederenspoorlijn van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied - via Weert, Roermond en natuurgebied De Meinweg - nog onzekerder geworden. De CDU heeft zich in het verleden steeds fel tegen de heringebruikname uitgesproken, zowel in het deelstaatarlement in Düsseldorf als het nationale parlement in Berlijn. De partij wil daar dan ook geen geld voor uittrekken.

FRANKRIJK

SNCF

Erst even dit (over 36000-en naar Nederland)

Uw redacteur kan best heel goed tegen een grapje op zijn tijd en vindt het ook niet zo'n probleem als hij eens ergens intuït. Zo was de opmerking in het België-nieuws van de vorige keer dat reeks 13 onder 1500 volt in Frankrijk zou gaan rijden een 1 april grap waar hij ingetuind was doordat hij blijkbaar duidelijk te weinig interesse heeft voor deze locomotieven om deze open deur niet in te trappen. Maar er zijn ook grenzen. Ten eerste zou een professioneel nieuwsmedium zich niet bezig moeten houden met het geven van misleidende en of onjuiste informatie. Verder lijkt het logisch dat een 1 april-grap op 1 april gedateert moet zijn of moeten verwijzen naar die datum en verder zou de grap dermate origineel moeten zijn dat het eigenlijk niet kan, maar dat je toch gaat twifelen. Het brengen van een doodnormaal nieuwsbericht met ogenschijnlijk normale informatie op een datum eind maart, zonder verwijzing naar de dag 1 april en met geen enkele mogelijkheid tot controleren, nota bene door een nieuwsmedium dat hoopt betrouwbaar te zijn, is niet iets waar uw redacteur om kan lachen, zeker als betreffende nieuwsrubriek achteraf gaat lopen pochen dat iedereen erin getuind is. Kortom: het bericht dat de 36051-36060 worden aangepast voor diensten naar Nederland, bleek niets meer dan een 'eind maart' grap. Uw redacteur kan er alleen maar op reageren door van het betreffende medium niets meer voor waar aan te nemen.

Elektrische locomotieven

• Afgevoerd werden de 1107, 6528, 6571, 8631, 8634, 8635, 8637, 8639, 9277, 9614, 9621, 16503, 16506, 16524, 16541, 16553, 16554, 16570, 16623, 16707, 16719, 16722, 16725, 16779-16784, 25243, 25565, 25584 en 25587. Van de serie 1100 resteert alleen nog de 1110.

• Een fraai voorbeeld van hoe men zelfs binnen de SNCF zelf niet kan omgaan met elkaar (laat staan als er straks concurrentie is): de overgang van enkele 8500-en van FRET naar AR (TER-regio Rhône-Alpes) ketste op het laatste moment af. Toen bleek dat het grootste deel van de bedoelde locs op het einde van hun revisietermijn zat en FRET ondanks het verzwijgen daarvan bij de onderhandelingen weigerde te betalen voor een revisie, zegde AR het contract op voordat het überhaupt in werking was getreden. De locs zullen nu wel buiten dienst gaan...

Astride

• De geplande inzet van 36051-3606 naar Nederland bleek dus helaas een fabeltje (zie hierboven).

• De 36243 tot en met 36246 en 36250 werden aangepast in de serie 36300 en kregen de nummers 36343-36346 en 36350. Alleen de 36247 en 36249 resteren nu nog, maar zij zijn al binnengenomen: de serie 36200 bestaat dus feitelijk niet meer. De 36051-36060 zullen ook worden aangepast

tot 36300-en en hiermee alleen nog in de relatie met Italië rijden. Hiermee verdwijnen de groene 36000-en uit België, tenzij men natuurlijk de eerste bouwserie nog in FRET-kleuren gaat schilderen. De 36335 zou na schadeherstel worden afgegeven aan AR en in dienst komen voor nieuwe TER-treinen Lyon – Turijn. De loc zou in En Voyage livree worden afgeleverd. Wordt vervolgd...

Prima

- In dienst gesteld werden de 27000-en tot en met de 27151, de aflevering is overigens gevorderd tot 27155 (tweede week juni).

- Begin juni vertoonde de eerste Prima voor Île-de-France zich buiten de poorten van Alstom te Belfort voor een ongetwijfeld weer uitgebreid testprogramma. De loc is de eerste van dertig direct van de 27000 afgeleide locomotieven, die zijn aangepast voor het trekduwverkeer in de Parijse agglomeratie (Transilien). De loc is geschilderd in het blauw met witte accenten, er zou nog een groene lijn op moeten komen en de Transilien-logo's. Er staat ook nog geen nummer op de loc, maar vermoedelijk wordt het de 27301. De aanvankelijk bedachte nummerserie 29000 zou bij nader inzien problemen geven met de nummers van TGV-motorrijtuigen... De eerste dertig locs worden vanaf volgend jaar in serie geleverd en vervangen locs van de generatie 8500 (1500 Volt), 16500 (25 kV) en 25500 (beide) en enkele van de Budd-treinstellen. Er is een optie op nog eens 93 locs, die uiteindelijk moeten zorgen voor het schrappen van al het genoemde materieel in de regio Parijs, inclusief de wat jongere broer van de 16500: de 17000.

- Er zijn dertig Prima's serie 27000 bijbesteld, waardoor het totaal aantal locs van deze serie voor FRET op 210 zal komen. Uiteindelijk waren ooit 300 27000-en en 50 37000-en (inclusief de 47001) gepland, maar het is maar de vraag of het daarvan zal komen.

Diesel locomotieven

- Afgevoerd sinds de vorige opgave: 63227, 63691, 63863, 63896, 63944, 63990, 66094 en 72088. Laatstgenoemde loc, die reeds geruime tijd aan de kant stond en waarvan aanvankelijk was gezegd dat hij nog wel in dienst zou komen, is dus wel de meest opvallende uit dit rijtje.

- Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66219 in 69219, 66433, 66437 en 66440 in 69433, 69437 in 69440 en 66484 in 69484. De remotorisering van de 69000-en gaat dus wel degelijk ook verder! Overigens is een aantal 66400-en onlangs van AR naar FRET gegaan, waarmee mogelijk het aantal te remotoriseren locs toeneemt.

- Ook werd eindelijk de ex 67013 als 67275 in dienst gesteld.

- Een opvallende nieuwe kleurstelling: de 63226, de enige 63000 die is ingedeeld bij DTPRL (AR), is herschilderd in het donkergrijs met blauw, huisstijl van de TER-treinen.

- Een opvallend probleem bij de 72100-en: bij een drietal locs zijn problemen opgetreden bij de overbrenging, waardoor zij nog maar in één stand kunnen werken. De 72000/72100-en zijn afgeleverd met twee omschakelbare overbrengingsverhoudingen: voor de reizigersdienst (hoge snelheid, minder trekkracht) en goederendienst (lagere snelheid, hogere trekkracht). De 72157 en 72182 kunnen voorlopig even alleen in de reizigersstand rijden, de 72151 – en dat is natuurlijk opvallender – alleen in de goederenstand. Deze rijdt dus momenteel alleen treinen waar de loc nou net niet (meer) voor bedoeld is...

- De 72147 had last van een behoorlijke brand tijdens een stop te Chaumont op (stakingsdag!) 2 juni.

- De volgende 62400-en zijn in elk geval nu in dienst voor Fertis en grijs geschilderd: 62413, 62414, 62418, 62430, 62432, 62439, 62502, 62518. De status van de 62403, 62405, 62412, 62424 en 62454 is onbekend, de rest (van de

nog bestaande locs) staat in elk geval nog in de NS-kleuren aan de kant.

Treinstellen

- Afgevoerd werd de Z 6303

- In dienst gesteld werden TER 2N-NG tot en met de Z 24557/24558 en Z 26523/26524. De aflevering van de hybride AGC's vorderde tot en met de B 81543/81544 en die van de dieselvariant tot en met X 76571/76572. Van de elektrische AGC-versie, de X 27500, werden de eerste drie treinstellen in dienst gesteld. Van deze versie komen uiteindelijk (tot nu toe) 151 drie- en vierdelige stellen. De TGV-duplexen zijn afgeleverd tot en met treinstel 275.

- Eén TER 2N-NG heeft een succesvolle gooi gedaan naar het record 'kortste levensloop' na volledig uitgebrand te zijn, samen met een X 23500, bij Arras (zie hierna).

- Er zijn enkele X 72500-en gesignaleerd met veel grotere nummers dan gebruikelijk op de fronten. Het is niet bekend of dit een actie van één depot is of dat het landelijk zal worden...

- TGV-stel 4530 zal door de werkplaats van Hellemmes worden verbouwd tot meetreinstel voor de bovenbouw, bovenleiding en beveiliging van HSL-baanvakken. Er is grote behoefte aan een 'Mesure à Grande Vitesse', aangezien de huidige 'Melusine', een meetdeel wat in een TGV-stel geplaatst kan worden, al het werk niet aankan. Het nieuwe stel krijgt een geheel nieuwe beschildering. Niet bekend is over het stel onder dit nummer uit het materieeloverzicht afgevoerd zal gaan worden.

TGV POS

- Elke maand (blijkbaar is dat uit publicitair oogpunt handig) wordt meer duidelijk over de start van de TGV POS-dienst tussen Parijs en Duitsland. De DB en de SNCF tekenden op 23 mei een intentieverklaring waarin ze het aanbod voor grensoverschrijdend verkeer bekend maakten. Vanaf midden 2007, als de TGV POS-dienst van start gaat, zullen twee routes gereden worden: een 'noordroute', die Parijs verbindt met Frankfurt via Lorraine, Forbach, Saarbrücken, Kaiserslautern en Mannheim. De tweede is de 'zuidroute' en verbindt Parijs via Straatsburg en Karlsruhe met Stuttgart. Er zal zowel met TGV's als ICE's gereden worden.

Kleurstellingen

- Een update van de locomotieven die inmiddels in En Voyage kleurstellingen rondrijden: 7284, 8588, 8592, 8593, 8597, 8615, 8617, 8618, 8626, 8627, 9261, 9265, 9273, 9282, 9303, 9306, 9318, 9322, 9326, 15053, 15055, 15056, 15062-15065, 16003, 16007, 16008, 16012, 16029, 16032, 16039, 16053, 17003, 17023, 17042, 17049, 17056, 17061, 17070, 17083, 17085, 17093, 17095, 22214, 25238, 25241, 25244, 25245, 25252, 25254, 25257, 25605, 25607, 25608, 25612, 26005, 26008, 26163, 26164, 67540, 72045, 72049, 72074 en de hele serie 72100.

- Locomotieven die (nog) in afwijkende kleurstellingen ten opzichte van de rest van de serie rijden: 6558 (Maurienne), 8643 (IDF), 8646 (IDF), 9641 (TER Centre), 16515 (TER), 16549 (TER), 16550 (TER), 16575 (TER), 16583 (IDF), 16592 (TER), 17029 (Béton), 25120 (Multiservice), 25160 (Multiservice), 26070 (TER), 63226 (TER), 63617 (Infra), 67210 (Infra), 67373 (Multiservice blauw), 67431 (grijs), Y 7798 (Trachys)

Reizigersdienst

- De 'Ligne des Carpates', ofwel de lijn Bourge-en-Bresse – Oyonnax gaat al in augustus dicht, terwijl de heraanleg en elektrificatie pas in oktober start. De reden: de SNCF-regio wil niet dat de reizigers, vooral schoolkinderen die in september hun school beginnen, gewond raken aan een nieuwe dienstregeling, kort voordat diezelfde dienstregeling een maand later weer op de schop moet doordat de treinen door bussen vervangen worden. Snapt u het nog?

- Op 23 mei werd de elektrificatie van de lijn Nancy - St. Diè officieel in gebruik genomen, met in praktijk al een eerste rit de avond ervoor. Deze nevenlijn is alleen geëlektrificeerd doordat de regio als 'compensatie' een dagelijkse TGV-dienst naar Parijs eiste. De TER-dienst rijdt nu met 16500-en met RRR-trekduwstreinen, dat kan geen verbetering zijn ten opzichte van de Caravelles die er reden...
- Het was tot nu toe nog een voornemen, maar er wordt nu echt gepleit voor het weer rijden van reizigerstreinen tussen het Duitse Perl en het Franse Apach. Reizigers vanuit de Duitse regio van de Moesel krijgen dan een veel snellere verbinding met Metz, Nancy en Thionville (en vice versa natuurlijk). Een en ander zou zomer 2006 reeds moeten gebeuren.

Goederendienst

- Naast de afspraken omtrent de TGV POS zijn er ook nadere afspraken gemaakt over het afronden van het samenwerkingsproces in het grensoverschrijdende goederenverkeer. Vanaf juni dit jaar worden alle grensoverschrijdende goederentreinen tussen Frankrijk en Duitsland doorgaand gereden met 37000-en of locs BR 185. De Prima's komen vanaf dan tot in Keulen Gremberg via Apach, Trier en Koblenz. Het zal vermoedelijk het definitieve einde betekenen voor de serie 20200.
- In juni zou CFTA Cargo, deel van de Connex Groep, als eerste volledig commerciële goederenvervoerder treinen op het net van RFF moeten gaan rijden. Het gaat om een contract voor kalkvervoer tussen het Franse departement Meuse en het Duitse Dillingen met een looptijd van vijf jaar. De tractie zal vermoedelijk gevormd worden door locs type G 1206.
- de bekende goederenwagen-verhuurder VTG, onderdeel van het Duitse TUI, werd in juni verkocht aan het Franse Compagnie Internationale Des wagons. De DBAG had (tevergeefs dus) ook interesse.

Ernstige aanrijdingen

- De 15034 raakte zwaar beschadigd te Rouffach (bij Colmar) op 12 mei nadat deze loc met een trein inreed op een ontspoorde wagen van een tegemoetkomende goederentrein.
- Op 9 juni vond er bij Arras (regio Nord-Pas-de-Calais) een zware overwegaanrijding tussen trein en een vrachtwagen met gasflessen plaats. Als door een wonder kon iedereen de trein ongedeerd verlaten voordat de boel volledig uitbrandde. De trein bestond uit TER 2N dubbeldekker Z 23574 van de regio Nord-Pas-de-Calais en om een uiteraard nog nieuwe TER-2N NG serie 26500 van TER-regio Piccardie. Naar alle waarschijnlijkheid gaat het hierbij dan om de Z 26503/26504, de eerste en tot nu toe enige van de serie die daar reed en de eerste en tot nu toe enige vijfdelige 2N NG dubbeldekker. Beide treinstellen brandden tot de grond toe af.

Overig nieuws

- Op 24 april werd de 6503, die naar een museum in Augsburg is gegaan, door de 218 319 van de DB naar de nieuwe eigenaar getransporteerd.
- Op 2 juni werd er weer eens gestaakt en naar eveneens goed Frans gebruik duurde het door lokale, onaangekondigde acties hier en daar tot 6 juni (!) voordat alle treinen weer reden. Opvallend was dat FRET aankondigde indien nodig extra goederentreinen voor klanten te rijden in de dagen ervoor en erna, om vertragingen te minimaliseren. Blijkbaar komt één en ander rond de uitermate schadelijke effecten van al die stakingen nu eens over...
- De terrorismegeheukheid lijkt in Frankrijk te minderen. Handig voor fotografen is namelijk dat de SNCF nu officieel heeft verklaard dat fotografieren van treinen op publiek toegankelijke plaatsen toegelaten is, onder ongeveer dezelfde voorwaarden als de NMBS ze al jaren stelt.

- Museumloc 2CC2 3402 is door het museumdepot van Chambéry, waar de loc verblijft, uiterlijk opgeknapt. Deze loc, één van de grootste die ooit in Frankrijk gereden heeft, was ooit deel van een serie van vier uit je jaren twintig. Ze reed op de route Chambéry-Turin via de Maurienne-route en was dus zowel voor 1500 volt bovenleiding als derde rail geschikt.
- De spoorlijn tussen Straatsburg en Basel krijgt vanwege het toegenomen goederenvervoer een derde spoor.

ZWITSERLAND

In 1944 (dus nog tijdens WO-2) kwam de eerste Ae 4/4 van de BLS ter wereld. Het was wereldwijd de eerste loc met directe overbrenging op 2-assige wielstellen. Ze gingen 150 maal de wereld rond in hun leven en waren voorbeeld voor velen. Nu – na 61 jaar! – zijn ze op stal. Als de nieuwe Gotthard-tunnel in 2014 gereed is gaan ook de overgebleven Ae 6/6-machines, stammend uit 1950(!) op stal. Deze locs hadden een messing kruis voorop en droegen kantonnamen. In de 90-er jaren van de vorige eeuw werd een aantal Ae4/7 machines opgeknapt om nog mee te gaan tot 2010. Zij stamden uit de 20-er jaren en zouden zo'n 80 jaar (!) dienst hebben gedaan, ware het niet dat in de 90-er jaren veel nieuwe machines besteld werden om de locindustrie te redden.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-6. ISSN:0030-3321 * Tramverbinding naar IJburg in Amsterdam * De oergeschiedenis van de NZH * De Franse spoorwegen in beweging * Verslag van de algemene ledenvergadering *

Rail Magazine, mei 2005, nr. 224. ISSN:0926-3489 * Behalve de bekende rubrieken en het modelspoorgedeelte: Hoteltreinen en luxe dagtreinen * Zwitserse treinen voor Arriva/NoordNed * Jubileum Stichting Mat'54 Hondekop-vier * Lichtpuntje voor weggesaneerde Betuwe? * HILFE! * ATB-E * Winterswijk – Gelsenkirchen van kilometer tot kilometer (1) * Spoorvervoer bij Alcan/Pechiney Nederland *

Spoorweg Journaal, nr. 145, 3/2005. * Taurus-3 * 36 Traxx-locs voor Angel Trains * Het vernieuwde spoorwegmuseum (1) * Langs de lijn * Agenda * Stichting Mat'54 Hondekop-vier 10 jaar jong * De Haagse tram in de 60'er jaren (2) * Class 66, markante diesellocomotief eerste lustrum * De techniek van Class 66 * Class 66 van Mehano * Station Stavoren * Philotrains NS 6000 * NS 1307 van Electrotrain *

Autobuskroniek, nr. 04-2005, ISSN 1384-0436. * Fotopagina: touringcarbedrijven van A tot Z * Wilde busdiensten in de jaren '30 * OV-musea in nood * 10.000 Turismo's geproduceerd * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * De dienst plaatsbezoeken en tarieven stelt zich voor *

Trolleyberichten, nr. 149, maart 2005. ISSN:15711110 * In het voorwoord een uiteenzetting hoe o.a. HOV-Railnieuws aan z'n nieuws komt... * De trolleybus in Lausanne * Het nieuwe trolleybedrijf te Rome * Arnhem Actueel * Onder (g)oude(n) draden * Buitenland Actueel *

De Tramkoerier, 23^e jaargang, nr. 1, voorjaar 2005. * Giften en ondersteuning * Toen en nu * Het definitieve einde (9) * Herinneringen van een oud medewerker * Rhon met één * Gebeurtenissen en evenementen * Weg en werken * Werkplaatsnieuws * Bielzenactie *

Nog een berichtje over Phileas

De avondlijke testritten zijn doorgegaan tot 3 juni. Sindsdien is het weer stil, op een enkele personeelsinstructierit overdag na. In een huis-aan-huisblad stond op 10-6 dat Phileas "binnenkort" weer gaat rijden, maar het bericht eindigt met de regel dat "wanneer" nog niet duidelijk is. 1201 - 1207 worden regelmatig gesignaleerd. 1208 schijnt te bestaan, maar is nog niet gezien. 1212 is de enige dubbelgelede, voorlopig alleen gebruikt voor demonstratieritten. De wel gesignaleerde, maar ongenummerde bussen zijn dus de toekomstige 1209 - 1211. De 1206 heeft inmiddels gele i.p.v. groene nummerplaten. Sinds de officiële opening zijn we nu 7,5 maanden verder!

SPOORWEGEN BINNENLAND

Let op: nieuw emailadres!

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

karelbocht@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

De op 11-05 door Revisiebedrijf Tilburg afgeleverde 9518 kwam inderdaad op de baan met de 290 8642 uit de 9456. Bij VIRM hebben alle mBvk-rijtuigen een zender voor het Tracking & Tracing-computersysteem. Omdat de zender van de 290 8642 na herprogrammering ingesteld stond op zowel 9518 als 9456, meldde de 9518 zich in de NSR-computers continu in het gezelschap van de 9456. Zowel op 24- als op 25-05 viel van het treinstel één tractie-installatie uit. Op 25-05 kwam het stel naar de Watergraafsmeer voor behandeling door Bombardier.

De oorspronkelijke mBvk 290 8698 van de 9518, die bij de ontsporing in Amsterdam (en niet tijdens een botsing in Den Haag, zoals abusievelijk gemeld op blz. 128) onbeschadigd was gebleven, werd op 18-05 door loc 6473 naar de Vlotweg in Amsterdam gesleept. Ook een nieuwe reservekop kwam daarheen, waarna beide op een ponton met de naam 'Vlaardingen' geplaatst werden.

VIRM-bakken in Revisiebedrijven per 13-06					
RB Haarlem					
nummer	uit stam	schadegeval			
mBvk1/2	290 8563	8632	Oisterwijk	19-12-2004	botsschade
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	total loss
mBvk1/2	290 8670	8715	Den Haag	20-02-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8718	8728	Roosendaal	30-09-2004	total loss
ABv3/4	380 8010	9410	Dordrecht	24-09-2003	brandschade
ABv3/4	380 8128	8728	Roosendaal	30-09-2004	
ABv5	380 8227	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728	Roosendaal	30-09-2004	
mBv7	260 8824	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
mBv7	260 8845	8632	Oisterwijk	19-12-2004	botsschade
RB Tilburg					
nummer	uit stam	schadegeval			
mBvk1/2	290 8561	9456	onbekend		
ABv6	380 8348	9456	onbekend		

In de Watergraafsmeer voert Bombardier (opnieuw) retrofit-nawerk aan VIRM-materieel uit. Ditmaal zijn het vooral de zesjes die behandeld worden.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst	
2873	24-05	2973	2968	24-05	2968
2874	09-06	2974	2969	09-06	

De op 04-05 in dienst gestelde 2965 verbleef tot 19-05 in Onderhoudsbedrijf Leidschendam en kwam op 20-05 vanuit Alkmaar in dienst als voorste treinstel van 4808.

Hoewel van de reeks SGM-2 – de treinstellen 2881 – 2895 – geen luchtleidingen hoeven te worden gespoeld, werd de 2894 wel in Revisiebedrijf Tilburg binnengenomen. Aan het stel wordt een constructiewijziging uitgevoerd. De overige SGM-2-en zullen deze wijziging, die het veranderen van enkele luchtleidingen op een moeilijk bereikbare plaats behelst, ook ondergaan. Het stel werd op 03-06 afgeleverd, kwam naar Den Haag HS om uiteindelijk naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam te gaan voor een behandeling op de kuilwielenbank. Omdat het treinstel niet meer zelfstandig

kon rijden vanwege een defecte compressor, werd op 04-06 de 2011 gebruikt om het stel naar Amsterdam te brengen. Op 05-06 bracht men het treinstel naar Haarlem over, waar het op 06-06 6321 werd.

Naar thans blijkt, is bij de 'oude' Sprinterdriewagenstellen de naam *Sprinter* naast het NS-vignet weggeschilderd. De reden van de op het eerste gezicht betrekkelijk zinloze actie is onbekend, maar het is aannemelijk dat hippe marketingstrategen bang zijn dat de reizigers het opschrift onbedoeld associëren met de nieuwe 'treinformule' *Sprinter*, die tegelijk met de verbouwde 2900-en is geïntroduceerd.

Nog steeds is niet duidelijk wat er gaat gebeuren met de 30 Sprintertweetjes die vrijkomen met de ingebruikname van RandstadRail in 2006. Thans wordt gestudeerd op de mogelijkheid de stellen geschikt te maken voor inzet in andere treinseries. Daarvoor zou tenminste een afdeling eerste klasse moeten worden aangebracht. Indien de treinstellen zonder drietje rijden, is de inbouw van een toilet eveneens nodig. Ook zou een Reizigersinformatiesysteem (RIS) wenselijk zijn. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de SGM-0-stellen worden opgeknapt. Indien de tweetjes bovengenoemde wijzigingen krijgen, blijven zij niet koppelbaar met gerenoveerde drietjes. De twee-wagenstellen zouden om dat mogelijk te maken, ook moeten worden voorzien van een nieuwe compressor. De inzet van de tweetjes als aparte groep op Dordrecht – Geldermalsen is onbespreekbaar voor de provincie Zuid-Holland. De inzet van SGM in de jaren negentig heeft naar verluidt een bijzonder slechte indruk achtergelaten.

Met ingang van week 39 zullen machinisten van de standplaats Zwolle worden opgeleid voor het SGMm-materieel.

Met de 2874, die op 10-06 de grens bij Bentheim passeerde, werd in de Bk1 een aantal glazen tussenwanden van SGMm retour gezonden naar Randers.

Het roestrijden met een SGM-tweewagenstel dat in maart was gestart (zie blz. 97), werd vanaf 06-06 voortgezet. Nu was echter de inzet van een SGM-drietje of twee tweetjes noodzakelijk, waar tot 06-06 één tweetje werd gebruikt voor de metingen. De ritten worden gepland met tussenpozen van een half uur. De rit naar Den Haag HS vindt plaats zonder over spoor 204 te rijden, de retourrit voert wel over dat spoor.

Mat '64

Op blz. 129 werd gesproken over de wijzigingen in het interieur van de treinstellen Plan V, waarbij de 928 als voorbeeld werd genoemd. Niet alleen worden de tafeltjes vervangen, ook blijken de omkappingen van de TL-balken aangepast te worden. Van de pompeuze armaturen die vanaf 1997 bij de grote revisie werden aangebracht, worden de ronde gaten samengevoegd tot lange sleuven waar het licht doorheen valt. Ook de 927 werd zo signaleerd.

De 860 was met zijn GSM-testinstallatie ook de rest van de maand mei dagelijks op pad. Op 01-06 liep het treinstel in Onderhoudsbedrijf Maastricht binnen voor onderhoud. De ritten van die dag werden daarvoor opgeheven. Op 05-06 kwam de Plan V naar Arnhem en startte op 06-06 een nieuwe serie proeffritten.

De in Boxtel door brand beschadigde 803 werd met spoed in RB Haarlem binnengenomen op 13-05 en afgeleverd op 08-06.

NSR start een proef met kunststof remblokken bij mat '64. Daartoe werd treinstel 517 – ooit proefstel voor de draaistroominstallatie van DD-IRM – op 13-06 gebruikt voor een optekening van het remgedrag met de gebruikelijke gietijzeren remblokken. Het treinstel pendelde een aantal malen tussen de Watergraafsmeer, Lelystad en Amsterdam Zuid WTC. Waarschijnlijk zal de meting met de nieuwe remblokken ook met de 517 worden uitgevoerd.

DDM/DD-AR

▪ Het bericht op blz. 129 over de invoering van vaste stammetjes bij DDM-1 bleek in zoverre onjuist te zijn dat de beschreven stamsamenstellingen in eerste instantie niet zullen ontstaan. Gedurende de tijd dat aan DDM-1 lange-termijnonderhoud wordt gegeven, zullen de rijtuigen afzonderlijk worden ingezet. Wel krijgen ze allemaal verkorte, viercijferige nummers. Daarmee is het mogelijk dat de rijtuigen gemakkelijk in de computersystemen van NSR worden opgenomen. Wanneer het lange-termijnonderhoud ten einde is, worden mogelijk alsnog langere eenheden ingevoerd.

▪ De Bvk-rijtuigen van DDM-1 krijgen vanaf dit jaar in Revisiebedrijf Haarlem en veiligheidsbeurt. Bij de veiligheidsbeurt worden corrosieschade hersteld en enkele kleine constructiewijzigingen uitgevoerd. Rijtuig 26-37 113 werd op 18-05 als proefexemplaar in Haarlem binnengenomen. Opvallend is dat ook de 26-37 101 al in Haarlem binnenkwam. Het is niet duidelijk of dit rijtuig ook alle constructiewijzigingen krijgt die het de afgelopen jaren heeft gemist, toen het vanuit Maastricht in de getrokken IC-dienst werd ingezet.

ICR

▪ Voor de *Zilverrail* – de feesttrein ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van Koningin Beatrix – zijn de voorbereidingen thans in gang gezet. De trein zal rijden van 17- tot 20-10 en van 24- tot 27-10. De trein is een samenwerkingsverband tussen NS en BV Jong Nederland en zal op circa 25 stations telkens twee à drie uur halteren. Van de tien rijtuigen zullen de acht BKD's van het interieur ontdaan worden door RB Haarlem. In werkplaats Amersfoort zullen de rijtuigen worden voorzien van hun nieuwe inrichting. Ook het uiterlijk van de ICR-en zal worden aangepast. De *Zilverrail* krijgt aan voor- en achterzijde een locomotief. De stations die in aanmerking komen om te worden bezocht zijn: Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Enschede, Nijmegen, Middelburg, Roosendaal, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Venlo, Sittard, Maastricht, Hoek van Holland, Rotterdam Centraal, Rotterdam Stadion, Den Haag HS, Delft, Leiden, Gouda, Woerden, Utrecht, Haarlem, Amersfoort, Alkmaar, Den Helder, Hoorn, Almere en Zandvoort.

▪ In BDs 82-77 022 werd medio mei een papier opgehangen waarop te lezen stond dat de frontruit van het rijtuig bij zonneschijn een lichte, maar niet gevaarlijke vervorming vertoonde. Omdat de levertijd van de bestelde vervangende ruit twee maanden bedraagt, werd besloten de BDs in dienst te houden.

▪ NS Internationaal is met een project gestart (*INES*) waarbij bewakingscamera's worden ingebouwd in één stam Benelux-rijtuigen. Deze rijtuigen dienen vervolgens altijd bij elkaar te blijven. De daaruit voortvloeiende extra benodigde reservecapaciteit wordt gevormd door een A, een B en een BD. Per 01-06 werd daarom de 10-70 377 overgeplaatst van OB Maastricht naar OB Amsterdam. De 20-70 581, 20-70 582 en de nog steeds in de 600 ingezette 82-70 591 – de enige 'oude' ICR met een blauw NS-vignet – blijven voorlopig ook in Amsterdam gehuisvest. De tweede B is bedoeld om ook het uitvoeren van het nawerk mogelijk te blijven maken.

▪ Zoals ook bij ICK het geval is, zal – vanaf september – ICR in vaste stammetjes worden ingezet. Er ontstaan zes soorten 'stammen':

ICR-stammenexploitatie	
nummers	samenstelling
5101 – 5156	B 20-70 101 – 156
5201 – 5222	BDs 82-77 001 – 022
5537 – 5550	BF 29-70 437 – 450
5593 – 5599	BF 29-70 493 – 499
5601 – 5636	willekeurige B + A 10-77 301 – 336 + willekeurige B
5651 – 5680	willekeurige B + A 10-70 351 – 380 + willekeurige B

5681 – 5686	willekeurige B + A 10-70 671, 682, 673 – 675, 682 + willekeurige B
5732 – 5739	BD 82-70 432 - 439
5901 – 5908, 5911, 5912, 5914, 5915	DDM-1 BV(f) 26-37 501 – 508, 511, 512, 514, 515

De stammen met de nummers 5681 – 5686 zullen succesievelijk tot het voorjaar van 2006 weer verdwijnen. Zij zijn de enige stammen waarvan het eindnummer niet overeenkomt met de laatste cijfers van de 'nummergever', het A-rijtuig. De onverbouwde A-rijtuigen hebben immers dezelfde eindnummers als reeds gemoderniseerde exemplaren. De reeks 5101 – 5156 suggereert een aantal van 56 losse B's, maar er zullen er nooit meer dan 18 op de baan zijn.

▪ Om het aantal vertragingen door problemen met de ATB van de ICR-trekdruwstammen te verminderen, is per 29-05 een wijziging in de bediening van kracht. Veel storingen worden veroorzaakt doordat de ATB van de achteroplopende locomotief of BDs niet 'blauw' (buiten dienst) wordt door een stuurstroosignaal van de voorste loc of BDs. Dit signaal wil wel eens niet doorkomen, waardoor de ATB in de achteroplopende cabine 'geel' (ingeschakeld) blijft. Na vertrek gaat, bij het overschrijden van een snelheid van 40 km/uur, de ATB-rembel. In de achteroplopende cabine zal niemand remmen, dus doet de ATB dat zelf. De machinist is vervolgens lange tijd bezig om de storing te lokaliseren. Al diverse malen is de machinist meer dan een half uur in de weer geweest. Om hieraan een einde te maken, wordt voorgeschreven dat bij het kopmaken de ATB-kranen van de te verlaten cabine dichtgezet worden. Dat impliceert dat de ATB-kranen van de loc of BDs die bediend gaat worden, opengezet worden. De werkwijze is bij de 1800-en die met DDM-1 rijden, al enige jaren gemeengoed.

▪ De zeven rijtuigen lange stam van de spitstreinen 3528 en 3557 zal ook vanaf het wijzigingsblad van 05-09 met twee 1800-en gereden worden. Hoewel aanvankelijk gepland was een stam met een niet als zodanig gebruikte BDs in te zetten, zal nu toch 'gewoon' een BD in de trein lopen.

▪ BKD 82-70 951 werd na zijn ombouw tot fietsenrijtuig begin juni gebruikt in een meettrein van NedTrain Consulting. Net als in 2004 al gebeurde, werd proef gereden met een locomotief Baureihe 189 van Siemens. Ditmaal was loc 189 013 naar Nederland gezonden, terwijl ook een door Bombardier gebouwde Re 484 in de trein meereed. De Re 484 is een lid van de *Traxx*-locomotiefamilie dat onder vier spanningen kan rijden. De loc, met een vermogen van 5.600 kW, wordt door Swiss Rail Cargo – een dochter van de SBB – gebruikt voor grensoverschrijdend goederenverkeer naar Italië. Loc 6420 reed ook in de testtrein, net als het NTC-meetrijtuig 88-70 21. De meettrein verscheen in de week van 06-06 op het eerste voltooide gedeelte van de Betuwe-route, waarbij ook loc 6415 werd signaleerd. De proeven werden afgeblazen nadat problemen met de stroomvoorziening waren opgetreden. De Zwitserse loc vertrok daarop weer naar het thuisland.

▪ De samenstelling van de Beneluxtreinen is in korte tijd flink gehusseld. Bovengenoemde BKD 82-70 591 bevond zich in de week van 06-06 in de stam met loc 1191. De rest van die stam bevat naast de Bs slechts één rode A en dito B. De stam met loc 1182 reed verkeerd: de Bs zat aan de Brusselse zijde, terwijl ook de plaats van de eerste klasse verkeerd was. De A's waren direct achter de Bs geplaatst. De stam met loc 1183 liep eveneens met de Bs een de zijde van Brussel. Deze stam is de enige met allemaal rood/gele, gemoderniseerde rijtuigen (uiteraard met uitzondering van de Bs). De stam met loc 1181 zit met de loc juist aan de Brusselse zijde, doch de eerste-klasse-rijtuigen zijn ook hier geplaatst achter de Bs. Op 08-06 werd in de stam met loc 1190 een blauwe B in plaats van een BD gezien. De compositie had daarmee in totaal vier blauwe ICR.

Serie 1700 & 1800

Bij meerdere 1700-en worden onder andere tijdens de LT1-beurt extra werkzaamheden uitgevoerd. Enkele locs krijgen een nieuwe olieopvangbak voor de compressor, terwijl ook bij diverse exemplaren cassettes van bepaalde elektronische systemen worden vervangen. Tevens wordt cabineairco ingebouwd en vindt een wijziging van de cabine-instap plaats. De roestvaststalen afwateringsstrips aan de onderzijde van de cabinedeuren worden uitgewisseld voor exemplaren van rubber. In onderstaande tabel staan de wijzigingen per loc vermeld, inclusief het tijdstip waarop ze worden doorgevoerd. Enkele constructiewijzigingen vinden plaats tijdens de LT1-behandeling, andere tijdens een de inbouw van cabineairco.

Extra werkzaamheden serie 1700								
Loc	elektronicacassettes	uitgevoerd tijdens	volgens stroomvoorschakelaar	uitgevoerd tijdens	olieopvangbak	uitgevoerd tijdens	cabine-instap	uitgevoerd tijdens
1711	x	cabineairco						
1732					x	LT-1		
1736					x	LT-1		
1738	x	cabineairco						
1740					x	LT-1		
1745	x	cabineairco	x	cabineairco	x	LT-1	x	cabineairco
1746					x	LT-1		
1747	x	cabineairco	x	cabineairco	x	LT-1	x	cabineairco
1748	x	cabineairco			x	LT-1	x	cabineairco
1752	x	cabineairco			x	LT-1		
1756					x	LT-1		
1762	x	cabineairco						
1763					x	LT-1		
1764								
1765					x	LT-1		
1766					x	LT-1		
1768	x	cabineairco	x	cabineairco			x	cabineairco
1769					x	LT-1		
1771					x	LT-1		
1772					x	LT-1		
1773	x	cabineairco			x	LT-1	x	cabineairco
1776	x	cabineairco					x	cabineairco
1778					x	LT-1		
1780					x	LT-1		
1781					x	LT-1		

ICK

Per 13-06 werden opnieuw rijkundigen ICK terzijde gesteld. Het betrof hier weer zoveel mogelijk rijkundigen die in eigendom zijn van NS en die niet geleast worden. De stammen 5352, 5357, 5405 en 5406 werden al op 09-06 in Eindhoven verzameld en op 10-06 door de 1746 overgebracht naar de Watergraafsmeer (89300). Na reiniging en conservering zullen deze rijkundigen ook op de Dijkgracht gesteld worden. De 5415, 5417 en 5426 werden die dag na de 2547 in Eindhoven uit de dienst genomen. De 5413 kwam, inclusief de overige stammen van die trein, na de 1977 vanuit Venlo naar Eindhoven en werd gescheiden van de overige stammetjes. Samen met de 5419, die na de 2575 arbeidsloos werd, werden de 5413, 5415, 5417 en 5426 op 11-06 door de 1780 naar 's Hertogenbosch gebracht (89307). Op 12-06 sleepte de loc de vijf stammetjes naar Leidschendam, waarbij het waarschijnlijk de eerste NSR-trein was die de opnieuw in gebruik genomen Westelijke Splitsing Rotterdam Noord – Schiedam bereed. Pas nadat de eerder genoemde stammen uit de Watergraafsmeer vertrokken zijn, kunnen de Leidschendamse stammen daar terecht. Na conservering en reiniging zullen de rijkundigen worden teruggebracht naar

Leidschendam, omdat op de Dijkgracht niet meer voldoende ruimte is voor deze ICK's.

Terzijde gesteld ICK per 13-06					
stam	Samenstelling	stam	Samenstelling	stam	Samenstelling
5352	82-37 052	5405	12-37 005	5417	12-37 017
	22-37 989		22-37 994		22-37 948
5357	82-37 057		22-37 914		22-37 932
	22-37 995	5406	12-37 006	5419	12-37 019
			22-37 988		22-37 918
			22-37 960		22-37 992
		5413	12-37 013	5426	12-37 026
			22-37 993		22-37 986
			22-37 912		22-37 946
		5415	12-37 015		
			22-37 902		
			22-37 916		

In de week van 30-05 waren overigens al vier ICK-rijtuigen naar de Watergraafsmeer overgebracht voor een conserveringsbeurt. Het betreft hier vier van de vijf rijkundigen die al eerder terzijde gesteld werden door een verkleining van het aantal reserverijkundigen. Het betrof de rijkundigen 12-37 022, 22-37 917, 82-37 055 en 063. De 22-37 977 bevindt zich nog in Revisiebedrijf Haarlem.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-77 633	12-05	10-77 333	29-70 437 (1)	31-03			
10-77 634	18-05	10-77 334	10-77 324	13-05			
82-70 592	24-05	29-70 498	10-70 368	20-05			
30-70 068	02-06	20-70 548	82-70 981	01-06			
ICRm nawerk							
binnengenomen		afgeleverd					
82-77 017	10-05		20-70 207	10-05	20-70 403 25-05		
82-77 011	25-05		20-70 244	10-05	82-77 019 26-05		
20-70 208	01-06		20-70 248	10-05	20-70 258 01-06		
82-77 007	01-06		20-70 256	12-05	82-77 011 01-06		
82-77 020	01-06		82-77 008	24-05	82-77 020 02-06		
			82-77 017	25-05			
ICR-3 Bs upgrade			DDM-1 LTO				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
28-70 107	02-06	28-70 101	31-05	26-37 103	18-05		
				26-37 101	01-06		
Plan V revisie R6				ICR-BKD fietsinterieur			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
934	18-05	929	12-05	82-70 951	11-05	82-70 954	30-05
935	01-06	931	26-05	82-70 955	11-05	82-70 951	30-05
				82-70 958	19-05	82-70 955	30-05
				82-70 956	26-05	82-70 958	30-05
						82-70 956	02-06
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
8659	10-05	botsschade Deventer		810	11-05		
803	13-05	brandschade		82-70 436	12-05		
2007	20-05	brandschade/sluiting hoogspanning		290 8698	18-05		
2010	26-05	brandschade/sluiting hoogspanning		22-37 917	19-05		
10-77 305	27-05	botsschade		20	29-05		
390 7706	27-05	botsschade		92-37 007	29-05		
523	01-06	botsschade		280 7214	06-06		
				803	08-06		

(1) correctie HOV557 blz. 130

Thalys

Het bericht op blz. 130 was slechts gedeeltelijk juist. Ons werd medegedeeld door een lezer dat alleen de sluitseinen zijn vervangen door LED's. De frontseinen worden onveranderd gevormd door halogeen-projecteurs.

A32

Met ingang van 20-05 is met toestemming van IVW de 24/48-uurs controle van het A32-materieel gewijzigd in een 72-uurs controle.

Op 24-05 waren de A32-trams in Alphen aan den Rijn niet defect, maar door een mysterieuze reden hadden ze 's nachts geen controlebeurt gekregen. Ze waren daardoor

niet inzetbaar bij aanvang van de dienst. Twee van de drie composities in de treinserie 19500 Gouda – Alphen aan den Rijn – Leiden en de daaraan gekoppelde 18800 Leiden – Utrecht werden gebruikt om de 9500 te kunnen rijden. De sets 847 + 936 en 964 + 948 reden tot circa 12.00 uur als vervanging van Lightrail.

- Eveneens op 24-05 werd begonnen met het inbouwen van automatische ritregistratie in de A32-wagens. De 6103 werd als eerste behandeld, en wel in Alphen zelf door Ned-Train.
- De 6105 en 6102 botsten op 26-05 op elkaar tijdens rangeren in Alphen. De 6105 werd abusievelijk nog ingezet als 9520, maar ging in Gouda de dienst uit. De 6102 werd in Alphen onderzocht en hersteld. De wagen kwam op tot 13-06 nog niet in dienst.
- Op 30-05 waren de A32-wagens opnieuw niet in voldoende mate beschikbaar. Die dag werden Sprinters ingezet, waaronder de 2890. Ook op 01- en 02-06 reed 'heavy rail' in de treinserie 9500. De 511 en het koppeltje 455 en 952 verzorgden de dienst. In de nacht van 01- op 02-06 werden zij in Utrecht gereinigd en gecontroleerd. Op 03-06 waren vier trams inzetbaar. De 6102 en de langdurig aan de kant staande 6106 – die zichtbaar geplukt en inmiddels met graffiti besmeurd is – bleven binnen het hek.
- Ook op 08-, 09-, 10-, 11-, 12- en 13-06 reed mat '64 in de diensten van A32-trams. De 529, 852, 903 en 839 werden gesignaleerd. Naar verluidt moeten technici uit Stockholm komen om de storingsen aan te pakken.

DM '90

- De drie treinstellen 3443 – 3445 rijden in principe vast op de lijn Apeldoorn – Zutphen. Voor de drie stellen is een aparte omloop gecreëerd.

Gebruik DM '90			
3401 – 3437	NSR	3405 terzijde na ongeval Roermond 20-03-2003	
3438 – 3442	Syntus	genummerd 56 – 58, 54, 55	
3443 – 3445	NSR	voor Zutphen – Apeldoorn	
3446 – 3449	NoordNed		
3450 – 3453	Syntus	genummerd 50 – 52	

Avmz

- De tien Avmz-rijtuigen van NS zouden in 2004 zijn gekocht door de Zwitserse firma iXotic, maar die kreeg destijds de financiering niet rond. Inmiddels schijnt een tweede poging succesvoller te zijn en NS verwacht in juli de rijtuigen na betaling te kunnen overdragen aan het bedrijf.

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				1800 CW cabinedeuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1726	17-05	1703	13-05	1854	11-05	1854	01-06
1771 (3)	23-05	1780	20-05				
1721	31-05	1718	01-06				
SGM CW deuren/PRIL/luchtleidingen spoelen				1600 controle remweerstanden			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2015	11-05	2011 (2)	14-04	1834	12-05	1834	19-05
		2008	11-05	1842	19-05	1842	25-05
SGM spoelen luchtleidingen				SGM-2 CW luchtleidingen			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2877	03-06	2876	03-06	2894	17-05	2894	03-06
6400 GSM-R				6400 pezen tandwielkast wisselen			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6463	12-05	6462	11-05	6461	10-05	6508	13-05
6464 (1)	12-05	6464	18-05	6500	17-05	6461	17-05
6466	17-05	6463	19-05	6514	24-05	6503	17-05
6468	23-05	6466	24-05	6518	25-05	6500	24-05
6469	24-05	6468	27-05	6519 (4)	26-05	6514	30-05
6470 (5)	26-05	6469	31-05				
6467	01-06						
6473	03-06						
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
1771 (3)	29-04	compressor lekt (weer)		1853			21-01

6411	12-05	wisselrichter defect	1771 (3)	27-04
1773	17-05	ontsporingsschade	1771 (3)	23-05
1755	17-05	tractiemotoraanslag ingedrukt	9518	10-05
6464	18-05	dieselmotor defect	653	10-05
1757	23-05	lichte botsschade neus	663	10-05
1746	26-05	defecte tractiemotor	1857	12-05
1836	26-05	defecte oliepomp draaistel	1831	13-05
6490	26-05	botsschade	232 201	18-05
1603	27-05	problemen snelschakelaar	1771 (3)	23-05
1615	27-05	problemen snelschakelaar	1757	24-05
			1755	26-05
			6411	26-05
			702	27-05
			1773	01-06
			1746	03-06
			6464	02-06
			1603	03-06

- (1) van loc 6464 werd ook een motor gewisseld
 - (2) correctie HOV557: op blz. 131 werd abusievelijk gemeld dat de 2011 op 14-04 in Tilburg binnenkwam; het stel werd die dag juist afgeleverd
 - (3) correctie HOV557: de loc was op 27-04 afgeleverd en op 29-04 opnieuw binnengenomen; na de herstelling bleef de loc in Tb voor LT1
 - (4) de 6519 kwam ook naar Tilburg voor herstel van aanrijdingsschade
 - (5) de 6470 kwam ook naar Tilburg voor herstel van ontsporingsschade
- De op blz. 130 en 131 genoemde 1851 werd op 15-04 alleen binnengenomen voor de controle van de remweerstanden, en niet voor de CW cabinedeuren.
- De tot op heden ontbrekende afleverdatum van loc 1853 (storing, binnenkomst in Tilburg 24-12-2004) is 21-01.

Korte berichten

- NedTrain Services heeft per 01-04 voor het uitvoerende personeel (storingsmonteurs, procesleiders) een pauzeregeling ingevoerd. Uit kosten oogpunt heeft men die op bepaalde locaties wel op een heel klantvriendelijke wijze geïmplementeerd in de bestaande werkprocessen. Op de meeste grote knooppunten wordt minimaal één half per dag simpelweg geen assistentie door een storingsmonteur verleend. Te Amersfoort zal bijvoorbeeld tussen 11.45 en 12.15 uur en tussen 18.30 en 19.00 uur in ieder geval niet door de storingsmonteur naar een defecte trein gekeken worden. De procesleider van de Bokkeduinen is van 10.45 tot 11.15 uur, van 18.45 tot 19:15 en tussen 2.45 en 3.15 uur met pauze. Rangeerbewegingen van Amersfoort 'Centraal' naar de Bokkeduinen zijn op die momenten niet mogelijk.
- Als startsein van de *Maand van het Spannende Boek* deelde NS op 03-06 vijftigduizend gratis boekjes uit van Rene Appel, Joy Fielding, Nicci French, Liza Marklund en Karin Slaughter. De ludieke actie vond plaats op Utrecht Centraal.
- Om het volgens het college van B&W van Apeldoorn hoge criminaliteitsniveau rond het station Apeldoorn terug te dringen, werd 30-05 een convenant getekend door de gemeente Apeldoorn, NS, de regio- en spoorwepolitie, ROC Aventus en BBA. Het project is mede bedoeld om ervaring op te doen met het gezamenlijk aanpakken van veiligheidsproblemen. Het convenant fungeert daarbij als fundament. Elke deelnemende partij verplicht zich daarbij gezamenlijk gemaakte afspraken na te komen om de situatie in en om het station sterk te verbeteren. De gemeente, verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de omgeving, zorgt ervoor dat onderhoud en reparaties aan de openbare ruimte tijdig plaatsvindt. Opvallend is dat men het verwijderen van (niet-racistische) graffiti binnen een maand 'snel' noemt. De spoorwepolitie biedt snel assistentie aan onder andere NS, gemeente en/of BBA als de openbare orde in het geding is. In overleg met de regiopolitie worden eventueel trein- en stationsverboden opgelegd. NS legt zich vast op een goed onderhoud en beheer van het stationsgebouw; BBA gaat zich richten op praktijktrainingen voor haar personeel en het opzetten van zorg en opvang na een incident. Het convenant loopt tot 2010.
- Met ingang van 05-09 zullen de patroontijden van de treinserie 8900 van Stolberg Altstadt naar Heerlen (alleen

van Duitsland naar Nederland) een half uur worden opgeschoven. De wijziging vindt plaats op verzoek van Euregio-bahn, omdat in de herfst de keringen op de Duitse eindstations niet gehaald werden. Hieraan wordt door de verandering iets gedaan. Vaak leidde dat ertoe dat een vertraagde trein uit Stolberg werd opgeheven tussen Aken en Heerlen. In Heerlen wordt de keertijd verkort met een half uur, tot een half uur. De eerste trein uit Stolberg komt om 07.02 uur aan in Heerlen (was 06.32 uur uit Aken), en de laatste om 00.02 uur. Door de wijziging is aan de Duitse kant een verlenging van de route van Herzogenrath via Merksteijn (het huidige eindstation) over het voormalige tracé van een goederenlijn naar Alsdorf mogelijk. Met ingang van de nieuwe dienstregeling per 11 december 2005 wordt deze geëffectueerd.

- In de weken van 20- en 27-06 worden naar verluidt VIRM 9525 en ICM 4240 oranje bestickerd, als vervolg op de omkleuring van de 4241.

- NS Internationaal, dat bezig is met een reorganisatie om uit de rode cijfers te komen, kan haar balie-medewerkers de mogelijkheid bieden om over te stappen naar NS Stations. In eerste instantie zouden de balies gesloten worden en de medewerkers moeten afvloeien. Internationale treintickets blijven nu toch op tien grote stations verkrijgbaar aan de balie. Daarover is een akkoord gesloten tussen NS Internationaal en NS Stations. Waarschijnlijk vanaf 01-01-2006 gaan het verkoopapparaat en de medewerkers over naar NS Stations. In de toekomst kunnen op de stations Leiden, Groningen, Eindhoven, Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Den Haag HS, Schiphol, Utrecht, Arnhem en (vanaf 2007) Breda treinkaartjes naar het buitenland gekocht worden aan de balie. Voor NS Int was het zelfstandig in standhouden van een eigen verkoopkanaal financieel onhaalbaar. NS Stations kan de activiteiten makkelijk integreren in haar bestaande verkoopapparaat. De medewerkers die overstappen naar NS Stations, krijgen dezelfde werkzekerheidsgarantie als de personeelsleden van NS Stations.

- Zeven posters van de nieuwe reclamecampagne 'Lekker op het station' zijn opgenomen in de collectie van het Nederlands Affichemuseum in Hoorn. Het museum vindt de affiches van de drie maanden door Servex gestarte campagne dermate opvallend, dat ze nu reeds in haar collectie opneemt. De posters zijn getekend door de Rotterdamse kunstenaar Stang Gubbels. Het is voor het eerst dat alle horeca-exploitanten op de stations één geïntegreerde campagne voeren.

- In juni werd de *OV-Fiets* geïntroduceerd op station Zwolle. Voor 2,75 euro kan het rijwiel een periode van twintig uur gehuurd worden. De fiets is nu te huur op 75 stations. Binnen een minuut kan de transactie rond zijn, wanneer gebruik gemaakt wordt van een speciale NS-kaart of een OV-fietspasje. Betalen geschiedt achteraf per automatische incasso. De gebruiker heeft dus geen last van borg, wachttijd, formulieren of legitimatieplichten. Aanmelden kan via een website. In 2004 nam het gebruik van de OV-Fiets – een samenwerkingsverband van ProRail, NS, gemeenten en de Fietzersbond – sterk toe. Het aantal ritten steeg van 33.000 naar 100.000.

- De proef met de *digitale materieelagenda* (blz. 101) is dermate succesvol geweest dat de nieuwe werkwijze landelijk wordt ingevoerd. Naar verwachting vanaf begin september zullen machinisten storingsaan het materieel niet meer per papier maar met hun zakcomputer doorgeven.

- Naar verluidt gaat NoordNed/Arriva met het Duitse bedrijf Voith in zee voor het onderhoud aan de nieuwe GTW2/6-treinstellen die vanaf 2006 door Stadler worden geleverd. Bij NedTrain, dat nu nog het onderhoud aan de Wadlopers verricht, zou daardoor een fors aantal mensen over compleet worden. Hoewel Onderhoudsbedrijf Onnen vol-

gens de huidige inzichten van NedTrain zeker niet zal verdwijnen – het bedrijf wil de werkplaatsen aan de uiteinden van het spoorweginet uitbouwen – verwacht men desondanks dat er voor meerdere mensen geen werk meer is. De sluiting van Onderhoudsbedrijf Zwolle leidt namelijk tot een verhuizing van medewerkers naar OB Onnen. Omdat NedTrain medewerkers van 55 jaar en ouder een vertrekregeling heeft aangeboden, blijft het mogelijk dat overcomplete noorderlingen elders in het land weer aan het werk kunnen. Nunen of willen ze dat niet, bestaat er voor hen een sociaal plan.

- Zakenbank Morgan Stanley, net als branchegenoten actief als groothandelaar in energie, gaat NS stroom leveren voor roltrappen liften en andere facilitaire zaken. Men heeft een contract gesloten voor de levering van 165 gigawattuur aan stroom voor 2006. Deze hoeveelheid representeert 10% van de totale energiebehoefte van NS. De overige 90%, 1,6 terawattuur, is voor de voortbeweging van het materieel en wordt geleverd door Nuon en Electrabel.

Catering in de trein

- Klaarblijkelijk hebben de smeekbeden van CDA-kamerleden omtrent het ontbreken van catering op de trein toch effect gehad, want medio juni vindt een eerste proef plaats waarbij weer koffie wordt verkocht in de trein. In 2003 was de catering opgeheven, omdat de service onrendabel zou zijn. In de klanttevredenheidsonderzoeken van NS krijgt het bedrijf sedertdien de reactie dat het afschaffen van de treincatering als een verschraving van de dienstverlening wordt ervaren. Horeca-dochter Servex heeft onderzocht of treincatering op rendabele basis mogelijk is, waarbij men als randvoorwaarde stelt dat op de betreffende trajecten dubbeldeksmaterieel wordt ingezet. Op de verbinding Amsterdam – Utrecht – Den Bosch wordt tijdens het proefproject in de ochtendspits catering aangeboden. Vanuit rugzakken zullen warme dranken en een zeer klein snoepassortiment worden aangeboden. In de weken van 20- en 27-06 werd proefgedraaid, ter voorbereiding op de langduriger test in het najaar. Alleen indien de resultaten van de eerste proef positief uitvallen, zal de pilot in september doorgang vinden.

- Volgens *De Gelderlander* wil Syntus NS voor zijn, derhalve bood de regionale vervoerder al vanaf 30-05 koffie aan op het traject Tiel – Arnhem. Om nieuwe klanten te trekken is de service aanvankelijk gratis. Indien de service succesvol blijkt, wordt hij uitgebreid naar overige trajecten. In dat geval zal een bekertje koffie een euro kosten. Essentieel verschil tussen de spartaanse LINT-en van Syntus en het ICR in de treinseries 800/900 is (het ontbreken van) een toilet, soms geen overbodige luxe na het nuttigen van een kopje koffie.

Spoorwegmuseum

- VIRM 9430 pendelde op 30- en 31-05 vanuit Utrecht Centraal naar de Maliebaan, om NS-ers alvast een kijkje in het NSM te laten nemen. Tijdens de 'preview' werd nog druk gewerkt om alle 'werelden' en het materieel in gereedheid te brengen. Zo werkte een schilder nog enkele lelijke plekken op de neus van de DE-III 27 bij.

- ICM 4040 bracht op 02-06 NS-directeur Bert Meerstadt en 75 kinderen naar het Spoorwegmuseum voor een voorproefje van het op 05-06 door minister Peijs officieel geopende museum.

- Sinds 05-06 rijdt dinsdags tot en met zondags elk uur een pendeltrein van Utrecht Centraal naar het NSM. De dienst wordt uitgevoerd met Plan V.

- Met ingang van 03-06 vaart er een *museumboot* door de Utrechtse grachten. Eén van de vijf musea waar de boot aanlegt, is het vernieuwde Spoorwegmuseum. Passagiers die van boord gaan, krijgen korting op de toegangkaarten van de musea die ze bezoeken. De museumboot vaart elf

keer per dag. De dienst wordt geëxploiteerd door Lovers, voorwaar geen onbekende in spoorwegland!

- Op 09-06 werden op meerdere stations zakjes met dropjes uitgedeeld ter promotie van het nieuwe museum ("dat moet je beleven"). De zakjes bevatten drie dropjes in de vorm van een fantasie-VIRM.

EETC

- Vanaf 10-06 laat EETC weer autoslaaptreinen rijden. De ruitrains staan opgesteld op de Watergraafsmeer; de autotransportwagens blijven in 's-Hertogenbosch. De treinen, die onder verantwoordelijkheid van NS Reizigers rijden, mogen tijdens de locwissel in Maastricht of Venlo ook reizigers in- dan wel uit laten stappen. EETC verzorgt zelf het samenstellen van ruitrains stammen op de Watergraafsmeer.

AutoslaapExpressen EETC			
bestemming	Avignon Sud	Bologna	Avignon tre/Narbonne Cen-
periode	10-06 t/m 02-09	10-06 t/m 02-09	26-06 t/m 07-08
samenstelling maximaal	8 DDm + 9 rtgn	8 DDm + 8 rtgn	8 DDm + 9 rtgn
buitenlandse eloc	NMBS reeks 27	DB BR 110	NMBS reeks 27
treinnummer NSR	80631	80601	80661
Wgm v.	15.54	14.06	16.07
Ht a.	17.20	15.20	17.15
treinnummer NSR	11401	13201	11411
Ht v. (sp 1)	18.07	16.12	18.07
Mt a. (sp 6)	19.57	-	19.57
VI a. (sp 3)	-	17.16	-
treinnummer NMBS/DB	1401	13201	1411
Mt v.	20.12	-	20.12
VI v.	-	17.27	-
herkomst	Avignon Sud	Bologna	Avignon tre/Narbonne Cen-
periode	12-06 t/m 04-09	12-06 t/m 04-09	28-06 t/m 09-08
samenstelling maximaal	8 DDm + 9 rtgn	8 DDm + 8 rtgn	8 DDm + 9 rtgn
buitenlandse eloc	NMBS reeks 27	DB BR 110	NMBS reeks 27
treinnummer NMBS/DB	1402	13200	1412
Mt a. (sp 6)	06.25	-	06.25
VI a. (sp 3)	-	09.24	-
treinnummer NSR	11402	13200	11412
Mt v.	06.40	-	06.40
VI v.	-	09.39	-
Ht a. (sp 1)	08.02	10.45	08.06
treinnummer NSR	80632	80600	80662
Ht v.	08.47	11.47	08.43
Wgm a.	09.53	12.45	09.53

RijnGouwelijn

- Op 11-05 uitte NS bij monde van een woordvoerder van het bedrijf kritiek op de RijnGouwelijn. Tijdens een voorlichtingsbijeenkomst in de Leidse raadszaal zette een NS-woordvoerder vraagtekens bij de geprognosticeerde aantallen reizigers. Volgens NS hebben de diverse overheden deze te rooskleurig ingeschat. Ook verwacht NS moeilijkheden omtrent de veiligheid en de punctualiteit als gevolg van het gezamenlijk gebruik van de infrastructuur tussen Alphen en Leiden.

OV-chipkaart

- Begin mei ontstond enige commotie over mogelijke problemen met de invoering van OV-chipkaart. Mogelijk worden reizigers die niet van tevoren een reis 'specificeren', benadeeld. Zij betalen op een heen- en terugreis twee enkele reizen, hetgeen duurder is dan een vooraf gekocht retourticket. NS heeft verzekerd dat er vooralsnog geen stappen worden

genomen die het zogeheten 'reizend specificeren' duurder maken ten opzichte van de bestaande situatie.

- Daarnaast biedt de introductie van de OV-chipkaart op de Hoekse Lijn mogelijkheden voor nieuwe vormen van betalen met diverse kortingsmogelijkheden. In de toekomst wordt een drietal nieuwe mogelijkheden aangeboden onder de noemer "reizen op saldo". Dit is gebaseerd op de gereisde afstand met bijbehorende tariefenheden. Hierbij bepaalt de klant niet vooraf wat voor kaartje hij koopt, maar wordt door inchecken en uitchecken achteraf vastgesteld hoeveel er betaald moet worden. Kortingen kunnen hierbij oplopen tot 50%.

- Eerder hadden consumentenorganisaties en NS een conflict over de aanschafkosten (behalve voor abonnementhouders) van de kaart: € 7,50. NS meent dat de kaart handig is voor de reiziger, en gemak kost geld. Rover vindt dat NS kosten bespaart door loketten te sluiten, minder zwartrijden en minder kaartcontrole. Bovendien kreeg NS subsidie voor de invoering.

- De ervaringen op de Hoekse Lijn worden gebruikt om in overleg met de consumentenorganisaties de kaartsoorten verder te ontwikkelen. Dit gebeurt voordat de chipkaart landelijk in gebruik komt.

- De Tweede-Kamerfracties van PvdA en CDA pleiten op grond van bovenstaande tegenslagen bij minister Peijs voor uitstel van de invoering van de chipkaart. De planning gaat nog steeds uit van een definitieve invoering van de kaart vanaf september dit jaar, nadat het proefproject in Rotterdam is afgerond. Deze proef is zoals bekend uitgesteld als gevolg van technische problemen.

- NS is als sterkste stijger uit de bus gekomen bij een belangrijk jaarlijkse *reputatiemeting* van Nederlandse bedrijven. NS is op de lijst van de 24ste naar de 17de plaats gestegen. Cees van Riel, hoogleraar *corporate communication* van de Erasmus Universiteit, heeft het onderzoek verzorgd van de Nederlandse vestiging van het *Reputation Institute* in Nederland. De *Reputation Quotient* onder bekende ondernemingen in Nederland werd voor de vierde keer gemeten. Gekeken is naar zes dimensies: emotionele aantrekkingskracht, producten en diensten, werkomgeving, financiële prestaties, visie en leiderschap en maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Railion

Materieel

- Railion kreeg de leuke opdracht om RET trams naar Roemenië te brengen. Nadat er een hoop gesteggel was geweest ging het eerste transport op 18/5 weg met twee RET 1600'en. Naast 11 RET 1600'en zijn ook de 9 ex Weense trams en een container met onderdelen die kant op gegaan.

- Tweede leuke belading had Railion. Eind mei en begin juni werden twee achtbanen in Venlo opgehaald en naar de Westhaven in Amsterdam gebracht. De achtbanen worden nabij de Arena opgesteld voor een grote kermis in juni. Als de kermis weer voorbij is gaan de banen weer per spoor naar de volgende plek en dat is Neuss in Duitsland.

- Minder prettig zijn de verstoringen rond Amsterdam. Op 25/5 botste de 6490 in de Westhaven op het werkplaats sternet en beschadigde ICR 10-77 306 & MDDm 390 7706. Amsterdam is toch niet zo'n leuke plek voor Railion momenteel. Op 6/6 ontspoorde er een balasttrein met vijf wagons in de wisselstraat ten westen van het station. De wagons namen ook nog een bovenleidingportal mee en de chaos was compleet! Vier dagen later vond trein 47760 het ook wel eens leuk om naast de rails te gaan liggen. Van de trein, bestaande uit lege Fcs-en voor het kolenvervoer vanaf de Rietlanden, ontspoorde een aantal wagons. Ook deze keer

ten westen van het Amsterdamse CS maar nu op de sporen waar veel verkeer van en naar Haarlem wordt afgewikkeld.

- Voor proefritten met 25 kV op de Betuweroute kwamen van Railion Duitsland de 189 013 (27/5) en van de SBB de 484 005 (30/5). Beide locs werden in de HTMU voorzien van meetapparatuur en werden op 5/6 naar de Betuweroute overgebracht via de aansluiting bij Elst. Helaas begaf de techniek van een onderstation het zodat er nog niet gereden kon worden en werden de locs op 10/6 weer van de Betuweroute weggehaald. De SBB loc gaat meteen weer terug naar Zwitserland. De 189 blijft nog voor drie maanden voor andere proefritten.

Overige vervoerders

ACTS

- Op 12/5 is de 6705 na lange tijd weer in dienst gesteld. De loc heeft lange tijd op nieuwe wielen staan wachten op het werkplaatsterrein van Zwolle. Al eerder waren er nieuwe wielen aanwezig. Maar die zijn toen onder de 6703 gegaan.
- Het gaat goed met de Linz. Helaas had deze nieuwe shuttle te kampen met vertragingen door werkzaamheden tussen Emmerich en Zevenaar. Nu deze per 12/6 klaar zijn zal de punctualiteit wel toenemen van deze trein. De Linz, die ook wel Blue Anchor Container Express wordt genoemd, krijgt later dit jaar nog uitbreiding met extra treinen en bestemmingen Bratislava en Noord Roemenië.
- Nieuweling 5814 wacht nog steeds op de toelating. Op 18/5 reed de loc 's nachts al proefritten voor de ATB vanaf Zutphen naar Oldenzaal. Overdag werd de loc door collega 5812 overgebracht naar Veendam alwaar deze combi weer de 5811 met trein 60243 ophaalde. De loc staat momenteel nog in Onnen en wacht daar op de toelating van IVW. Technisch zijn er wat veranderingen aan de lok t.o.v. de twee eerdere Class 58's waardoor de toelating nog even op zich laat wachten.

ERS

- Het infrawerk ligt ERS ook goed! Afgelopen maand kwam ERS met infratreinen in Leeuwarden (24/5), Amsterdam Westhaven (27/5), Crailoo en Roosendaal. ERS heeft een aantal dagen soms per week een loc over en deze kan dan mooi deze snoeprisjes maken.
- Komende maand krijgt ERS gezinsuitbreiding in de vorm van 2 Class 66 locomotieven. De komende 6611 & 6612 zijn via Mitsui gehuurd en zullen voorlopig als grijze locs door het leven gaan.

Rail4Chem

- Half mei bracht R4C de autowagens van 's Hertogenbosch naar de Europort waar de wagons onderhoud kregen. Eind mei gingen de wagons terug. Voor de komende twee jaar verzorgt R4C het rangeerwerk voor de autoslaaptreinen welke verder door NSR gereden gaan worden. Voor het rangeerwerk wordt een loc met personeel van RRF gehuurd.
- Vanaf 1 juni rijdt R4C een aantal graantreinen. Het vervoer gaat met Franse wagons vanuit het Duitse Trebsen.
- Op 6/6 werd van Mitsui Class 66 6304 in Tilburg in ontvangst genomen. De loc is voorlopig voor drie maanden gehuurd.
- Op 11/6 werd op de Botlek 'n nieuwe G2000BB afgeleverd. Deze loc zal de R4C2001 gaan vervangen die nogal storingsgevoelig is. De nieuwe loc, die het nummer 2003 zal krijgen, is in de Vossloh kleuren (wit/blauw) afgeleverd. Wat we nu met het pas verschenen Mehano modelletje van de 2001 moeten is nog niet duidelijk...

RRF

- Rond 24/5 werd de RRF-2 voor een paar dagen ver-

huurd aan Volker Stevin. De loc leverde tractie voor de Amec Spie bovenleidingstrein nabij de Waalhaven.

- Voor het rangeerwerk t.b.v. de autoslaaptreinen is op 8/6 de RRF5 van Feijenoord naar 's Hertogenbosch overgebracht.

DLC

- DLC heeft gezinsuitbreiding. Op 20/5 werd de 6303 (Class 66) van eigenaar Mitsui verhuurd aan DLC. De loc werd meteen ingezet in de nieuwe containerrein van Antwerpen naar Merseburg in Duitsland welke op 20/5 startte. De trein rijdt over Nederlands grondgebied tussen Roosendaal en Oldenzaal naar Bad Bentheim.

HGK

- Op 30/5 bracht HGK met de DE54 een MTBE trein vanaf Venlo naar de Kijfhoek waar de trein twee dagen heeft gestaan. Later is de MTBE trein naar Odfjell in de Botlek gebracht

ProRail

Infrastructuur

- Met ingang van 22-05 werd op de trajecten Groningen – Delfzijl en Groningen – Roodeschool gedeeltelijk ATB Nieuwe Generatie in dienst gesteld. Daaraan verbonden is een verhoging van de baanvaknelheid naar 120 km/h tussen Groningen Noord en Sauwerd.
- Ook per 22-05 kwam de op blz. 136 genoemde verbinding tussen Rotterdam Noord en Schiedam weer in dienst
- Van 06-05 tot 09-05 werd het viaduct van de Korte Verspronckweg tussen Haarlem en Uitgeest vervangen. Omdat de aannemer die de sporen legde enkele fouten maakte, onstond een hoogteverschil tussen het brugdek en de baan. Ook liepen de werkzaamheden uit tot 09-05 1.00 uur. Alle treinen dienden bovendien een lastgeving Snelheid Begrenzen te krijgen. Het betreffende baangedeelte mocht met slechts 20 km/h bereden worden. Omdat op 10-05 een fout werd gemaakt voor het vermelden van de snelheidsbeperking in het documenten *Aanvullende Tijdelijke snelheidsbeperkingen* die dagelijks aan machinisten worden uitgereikt, moest uiteindelijk tot 11-05 met lastgevingen worden gereden, hetgeen een forse belasting voor de betreffende treindienstleider was. Overigens loopt het werk aan het viaduct over de Korte Verspronckweg sowieso achter op schema, omdat voor de start van de bouwwerkzaamheden – de onderdoorgang wordt breder en hoger – de grond sterker veruuld bleek dan aangenomen. Om de weg niet in de zomermaanden te hoeven afsluiten, ligt het werk tussen 01-06 en 01-10 stil.
- Waarschijnlijk in 2007 komt station (Schiedam-) Kethel tussen Delft Zuid en Schiedam Centrum in gebruik. De definitieve locatie van het station hangt af van de plaats waar de keerlus van de TramPlus-tramlijn die naar de nieuwe wijk Sveaparken zal rijden. Er is thans al ruimte voor tramsporen in de onderdoorgang die in 1994 is gebouwd onder de spoorlijn.
- De opknapbeurt van station Schiedam Centrum is vrijwel voltooid. Het station is ontegenzeggelijk opgeknapt en door de vernieuwde verlichting in combinatie met de (weer) lichtdoorlatende perronkap beduidend minder onguur dan voorheen. Als laatste fase wordt thans gewerkt aan het vervangen van het ruiten aan de zijwand van de kap. Het betreft hier nog één wand, omdat aan de stadskant van Schiedam de kap min of meer overloopt in de overkapping van het metrostation.
- Het Amsterdamse stadsdeel Slotervaart werkt aan plannen voor een opknapbeurt van station Amsterdam Lelylaan, dat na een aantal gewelddadigheden in het verleden een sinistere faam heeft gekregen. Kern van de plannen is

een nieuw stationsplein aan de stadszijde. Tram- en bus-haltes – nu gesitueerd onder de sporen – moeten hierheen verhuizen. De opknappbeurt is mogelijk omdat een naast het station gelegen schoolgebouw eind 2007 tegen de vlakke gaat, en op de vrijgekomen ruimte en een 'woon- en werktoren' verrijst.

▪ In opdracht van ProRail heeft Strukton Railinfra de afgelopen tijd hekken geplaatst onderaan het talud van de spoorbrug over het Van Starckenborghkanaal in Zuidhorn. De hekken van anderhalve meter hoog maken het spoor minder toegankelijk. De actie past in het streven van de spoorbeheerder om baldadige kinderen, suïcidalen en onbevoegden van spoorterreinen te weren.

Infraproblemen

▪ ProRail gaf, zoals gebruikelijk, ook in mei weer de nodige speldenprijkes: op 23-05 na een kortstondige seinstoring in Leiden was er een rijrichtingsstoring tussen Leiden en Alphen, zo ook tussen Dieren en Velp Aansluiting. Op 24-05 begon de dag met uitgelopen werkzaamheden tussen Maastricht en Sittard en tussen Roermond en Eindhoven. Een wisselstoring bij Harmelen Aansluiting mocht niet ontbreken, een storing van (elf) overwegen tussen Dieren en Velp evenmin. De EBS-storing tussen Zaandam en Amsterdam C ontpopte zich tot een regelmatige veroorzaker van problemen. De storing op 24-05 was de derde binnen twee weken. In Woerden stonden door een korte uitval van Procesleiding de treinen rond het middaguur even stil. Hetzelfde gebeurde in Leiden, toen door het doormeten van relais alle seinen acht minuten rood bleven. 25-05 ving opnieuw aan met de uitloop van werkzaamheden tussen Bunde en Beek-Elstloo, al snel gevolgd door een bezetspoormelding tussen Haelen en Roermond. Blijkbaar heeft ProRail de voor haar werkende aannemers inmiddels zo slecht in de hand, dat monteurs metingen aan de infrastructuur uitvoeren zonder dat de treindienstleiding hiervan op de hoogte is. Op 25-05 was er daardoor een kortstondige stroomstoring in Breukelen, waardoor de 4030 en 4037 moesten worden opgeheven tussen Breukelen en Woerden. Tussen Dronrijp en Leeuwarden werd een kabel stukgetrokken; een defecte lijmlas leidde tot een bezetspoormelding tussen Maastricht en Maastricht Randwyck. De niet goed aansluitende tongen van het wissel bij Amsterdam Bijlmer hadden het omleiden van meerdere IC's serie 800/900 via Hilversum tot gevolg. Tussen Arnhem en Zevenaar was er ook een seinstoring, later gevolgd door een gestoorde overweg. Op de Westtak tussen Amsterdam Sloterdijk en Lelylaan was er ook een wisselstoring. Vanaf ongeveer 15.35 uur was er tussen Nijmegen en Boxmeer een sein- en overwegstoring. Het treinverkeer werd stilgelegd. Vanaf 16.50 uur reden er bussen. De oorzaak van de storing, een kabelbreuk, werd ontdekt op een locatie waar aan het spoor was gewerkt. Om 18.35 uur was de kabel hersteld en kon het treinverkeer worden hervat.

▪ Op 30-05 onstond een kortstondige seinstoring in Venlo, waardoor er naar Tegelen en Kaldenkirchen geen treinen konden reden. Te zelfder tijd raakten achttien overwegen tussen Sittard en Roermond gestoord. Vandalisme bleek de oorzaak. Vanaf 23.00 uur waren herstelwerkzaamheden aan het dak van de Schipholtunnel noodzakelijk. Er waren stukken beton naar beneden gekomen in het spoor.

Onregelmatigheden bij vervoerders

▪ Vrijdag de dertiende deed zijn naam eer aan. Trein 4038 botste die dag bij Abcoude met een dragline. De machinist van de trein raakte gewond aan het gezicht, de bestuurder van de graafmachine licht gewond. De 7822 raakte beschadigd, kwam na het ongeval naar de Watergraafsmeer en vervolgens naar Leidschendam. Omdat ook enkele cabi-

neruiten gesneuveld waren, werd het laatste stukje van Den Haag HS naar Leidschendam stapvoets afgelegd.

▪ Van stel 2010 vloog op 13-05 een aantal rijweerstand in brand, nadat het stel als 14175 was binnengekomen. De brandweer kwam ter plaatse. Diezelfde avond sleepte de 2027 het treinstel naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Op 25-05 bracht de 2877 het stel naar Revisiebedrijf Haarlem.

▪ De doorgaans al weinig geciviliseerde reizigers op de Hoekse Lijn hebben hun leven met de komst van de verbouwde Sprinters duidelijk niet gebeterd: in treinstel 2957 (trein 4283) sneuvelde op 13-05 ter hoogte van Vlaardingen een glazen binnendeur en werd een brandblusser leeggespoten.

▪ Bij Meerlo-Tienray botste trein 6266 die vrijdag de 13^e met een auto. Het voertuig werd door de 3413 aan de achterkant geraakt. De bestuurder koos inclusief auto het hazenpad. De achteroplopende 3424 keerde terug naar Nijmegen en werd daar 16372. De 3413 reed als 29846 verder naar Nijmegen, werd daar gecontroleerd door de storingsmonteur en kon in dienst blijven.

▪ Op 14-05 ontstond rookontwikkeling in een draaistel van een ICE-treinstel dat ter hoogte van Den Haag Mariahoeve onderweg was van OB Leidschendam naar Amsterdam. Het treinstel keerde terug naar Den Haag HS.

▪ In de nacht van 15- op 16-05 botsten de 2002 en 819 tijdens rangeren in de Binckhorst zijdelings met elkaar. Van de 2002 sneuvelde een treeplank, van de 819 raakte een cabinetrapje verbogen. Beide stellen kwamen op 16-05 weer in dienst.

▪ In mDDM 7872 werd op 20-05 in Den Haag Centraal op een bovenverdieping brand gesticht in een zitbank, de nieuwe trend onder de beroepsetters. Het treinstel werd aanvankelijk buiten de overkapping geplaatst om te kunnen worden gelucht met behulp van een grote ventilator van de brandweer. In de Binckhorst werd het door een gespecialiseerde firma gereinigd, maar voor een defecte Tracking & Tracing-antenne kwam het stel alsnog naar Leidschendam.

▪ VIRM 9504, als vervanging van een Plan V onderweg als 7684, vond op 20-05 tussen Zutphen en Dieren een blok kunststof op zijn weg, maar kon met een kwartier vertraging zijn weg vervolgen.

▪ Trein 6337 kreeg op 23-05 te maken met tractieproblemen tussen Hillegom en Leiden. Na onderzoek in Leiden kon de trein verder rijden naar Den Haag, maar daar bleek sluiting in de tractie-installatie te zijn ontstaan. Omdat de gekoppelde 516 aan het juk stond, moest VIRM 8615 invalen voor de slag 6326/6347. Na terugkomst in Den Haag werd de 516 weer ingezet.

▪ Plan V 822 verspeelde op 23-05 een automatische koppeling tijdens het bijplaatsen bij trein 5035 te Rotterdam. Het stel kwam diezelfde dag naar Den Haag en pikte daar de 852 (zie boven) op. Getweeën ging het naar Leiden en 's avonds met 60 km/h naar OB Amsterdam.

▪ Loc 6470 liep in de nacht van 23- op 24-05 in Zwolle Rangeer op wissel 2008 uit de rails. De loc was na rond het middaguur van 24-05 uur herspoord.

▪ In Almelo botsten op 24-05 twee rangeerdelen van trein 55405 met elkaar. Loc 6451 raakte hierbij beschadigd.

▪ Plan T 530 bleef op 24-05 als 5177 in Delft staan met rookontwikkeling in een draaistel. Het stel kwam op eigen kracht naar Rotterdam, waar een lekke tandwielkast werd geconstateerd. Op 25-05 nam het treinstel de 474 mee naar Eindhoven, bestemd voor Onderhoudsbedrijf Maastricht. Het duo mocht niet harder dan 100 km/h. De Plan V kampte met een afgesloten rem van één draaistel. De 474 trof in Eindhoven de 475 (!), die eveneens met een afgesloten draaistel tobde. Gezamenlijk en met een snelheid van 115 km/h kwamen de stellen naar Maastricht.

▪ In de nacht van 24- op 25-05 vond in de Amsterdam Westhaven een botsing plaats tussen loc 6490 en een kon-

vooi van het werkplaatssternet. ICR 10-77 306 en mDDM 390 7706 raakten beschadigd. De laatste knikte en raakte buiten profiel.

- Diezelfde nacht ontspoorde een Plan V tijdens rangeren in Eindhoven.

- Hoewel in deze kolommen normaliter niet over aanrijdingen tussen treinen en mensen wordt geschreven, verdient een ongeval tussen de Calandbrug en Europoort op 26-05 enige aandacht. Die dag strandde een auto met enkele inzittenden langs de A15. De mensen brachten zich achter de vangrail in veiligheid, maar staken daarbij ook de nabijgelegen spoorlijn over. Op de weg terug naar de auto zag een man de naderende trein 47774 over het hoofd, waarna hij werd aangereden. Boze familieleden van de man belaagden de machinist van de trein, die echter geen schuld had aan het ongeval.

- Trein 3022 raakte bij Ede-Wageningen op 26-05 een hert, dat – na enige tijd langs het spoor te hebben gelopen – plotseling voor de aanstormende 3022 het spoor overstak. Vooral stel 9443 raakte flink besmeurd. Ook ontstond waterlekage. De 9443 werd in Utrecht afgekoppeld.

- Omdat een draaistel van Bs 28-70 112 op 26-05 erg veel herrie maakte, werd trein 611 die dag in Dordrecht opgehouden voor onderzoek. Met verminderde snelheid kwam de stam, met loc 1188 voorop, naar Rotterdam. Daar werd de trein opgeheven. De loc reed vervolgens solo naar OB Amsterdam en werd daar gekoppeld aan de stam met Bs 28-70 111. Op 27-05 werd dit geheel trein 70632.

- Sprinter 2035 kwam op 28-05 bij Zoetermeer Voorweg tot stilstand met rookontwikkeling in de snelschakelaarkast, die overigens al in Den Haag Centraal was geconstateerd. De brandweer kwam ter plaatse. Het treinstel werd naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam gesleept en kwam op 01-06 weer in dienst.

- Treinstel 2966 botste op 29-05 bij binnenkomst in Utrecht als 7369 met de op spoor 18 staande 2945. Bij de aanrijding vielen tien lichtgewonden, die na behandeling door ambulancepersoneel hun reis konden vervolgen. Beide stellen werden – met de andere zijde gekoppeld – op 30-05 naar Leidschendam gebracht en daar hersteld. De 2945 kwam op 01-06 reeds weer in dienst, de 2966 een dag later.

- In een motordraaistel van Plan V 480, bij Tilburg met de 454 onderweg als 5221, ontstond op 30-05 rookontwikkeling. Een smeulende tractiemotor bleek de oorzaak. Het duo kwam, na onderzoek en het 'kantelen' van de betreffende motor door NedTrain, naar Eindhoven en werd daar hersteld. Al op 03-06 liep het stel in Onderhoudsbedrijf Maastricht binnen, maar nu omdat de remblokken vervangen moesten worden.

- Op 31-05 deed zich een merkwaardig ongeval voor bij Geldrop. De BDs-trekduwstam van trein 928 verloor voor Geldrop de (duwende) locomotief en het laatste rijtuig. Zonder tegen elkaar te botsen kwamen beide delen tot stilstand. Men mag van geluk spreken dat zich in de rijtuigovergang geen reiziger bevond. Een toevallig in de trein aanwezig monteur assisteerde bij het opnieuw koppelen van de treindelen. Tien bussen werden naar de plaats van het ongeval gestuurd om de reizigers uit de 928 verder te vervoeren, waarbij het feit dat een conducteur een snelheidsbord met de cijfercombinatie '130' voor een kilometeraanduiding aanzag, enigszins complicerend werkte. Na ruim twee uur was de gehele trein van de baan. Technici gingen ter plaatse om de oorzaak van het incident te achterhalen.

- Diezelfde dag brak ook trein 48741, onderweg van de Maasvlakte naar Emmerich, in twee stukken. Dat geschiedde tussen Kijfhoek en Zwijndrecht. Het kostte ruim een half uur de beide delen weer te verenigen.

- Op 01-06 botste rangeerdeel 407449 op emplacement Amersfoort met een auto. De auto raakte fors beschadigd.

Het materieel werd naar de Bokkeduinen gebracht voor onderzoek door de schade-expert uit Haarlem.

- In Onnen ontspoorde op 02-06 twee lege wagens van een trein met vervuilde grond tijdens (geduwd) rangeren. De overige 28 (beladen) wagens bleven in het spoor.

- In de 891, samen met stel 502 in Den Haag Centraal gereedstaand als 5185, werd op 03-06 door vandalen flink huisgehouden. Vrijwel alle TL-buizen werden vernield. Het duo kwam leeg naar Dordrecht, waarna de 502 solo verder reed naar Roosendaal om in z'n omloop te blijven. De 891 werd geïnspecteerd door de uit Haarlem gekomen schade-expert en werd aansluitend in Rotterdam gerepareerd. Op 06-06 werd het treinstel als voorste stel van 5014 bijgeplaatst.

- Op 04-06 strandde trein 30847 tussen Vorden en Winterswijk West. Het koppelen van het stilgevalen treinstel met een ander stel bood geen soelaas, waarna de hulp trein onverrichterzake terugkeerde naar Winterswijk. Uit Hengelo moest een storingsmonteur ter plaatse komen om het treinstel rijvaardig te maken. Met een tweede hulpstel lukte het uiteindelijk wel om het treinstel naar Winterswijk te slepen. De problemen bleken uiteindelijk veroorzaakt te zijn door brandstoftekort. Omdat het treinstel de dag ervoor getankt was, bestaat het vermoeden dat de brandstof tijdens de nachtoverstand in Goor is gestolen.

- Trein 30986 botste op zaterdagavond 04-06 tussen Didam en Zevenaar met een auto. Het treinstel sleurde de auto 200 meter mee. De ongevallenploeg van NedTrain uit Tilburg had er geruime tijd voor nodig om het wrak onder de trein vandaan te halen.

- Van grindtrein 53682 ontspoorde op 06-06 bij de passage van Amsterdam Centraal een vijftal wagens. Enkele daarvan vielen en maaiden en passant een bovenleidingportaal omver. De sporen 1 tot en met 10 werden onbruikbaar. Het herstel van de infra duurde tot 09-06. De beschadigde onderlossers werden na onderzoek door IVW en berging door HKS naar het terrein van de laatste gebracht. De stremming leidde tot een forse chaos in de landelijke treindienst gedurende de avond en de daaropvolgende dagen. Omdat de in Amsterdam kerende stammen van de treinseries 800 en 900 niet langer mochten zijn dan acht bakken, werd het ICR grotendeels uit deze serie teruggetrokken en gewisseld met VIRM uit de treinseries 1900 en 2500. Dat leidde tot de situatie dat op 07-06 enkele ICR-trekduwstammen naar Den Haag kwamen. Omdat Haagse machinisten geen materieelbekendheid hebben op de BDs, werd voor de BDs een tweede loc geplaatst. Tevens reed een 'gewone' ICR-trekkrestam met twee locomotieven in de 1900/2500.

- Eerst op 09-06 was de treindienst rond Amsterdam weer volledig uitvoerbaar, maar in de nacht van 09- op 10-06 ontspoorde van (lege) kolentrein 47760 bij de passage van Amsterdam Centraal de drie laatste wagens. De op één na laatste wagen kantelde, de achterste stond dwars op het spoor. De derde ontspoorde wagen kwam met alle assen naast het spoor te staan. De effecten op het overige treinverkeer waren geringer dan drie dagen daarvoor. Het opruimen van de ravage duurde tot het einde van 11-06.

Kort nieuws

- Het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag heeft een bindende uitspraak gedaan in het geschil dat de Nederlandse en Belgische overheid heeft inzake de reactivering van de *IJzeren Rijn*, de goederenspoorlijn tussen de Antwerpse haven en Duitsland. De lijn loopt grotendeels over Nederlands grondgebied. Nederland – bevreemd voor concurrentie voor de Rotterdamse haven – heeft de afgelopen jaren niets in het werk gesteld de door de Belgen vurig gewenste heringebruikname van de lijn doorgang te laten vinden. Vooral de doorsnijding van natuurgebied *De Meinweg*

bij Roermond is een hekel punt, omdat de spoorlijn daar ondergronds zou moeten worden aangelegd. Omdat bilateraal overleg niet tot concrete resultaten had geleid, werd in 2003 besloten de kwestie voor te leggen aan het Permanent Hof van Arbitrage. Overigens werd eind mei duidelijk dat in de *business case* voor de exploitatie van de Betuweroute geen rekening is gehouden met de openstelling van de IJzeren Rijn.

- Het CAO-conflict tussen de werknemers en de directie van ProRail is nog steeds niet opgelost. Eind mei werd duidelijk dat de leden van FNV Bondgenoten bereid waren het werk neer te leggen. Het loonbod van ProRail werd als een aanfluiting bestempeld. ProRail biedt een loonsverhoging van 2,75 procent over de jaren 2005 en 2006. Verder kunnen de werknemers over 2004 een eenmalige uitkering van 400 euro krijgen en in de toekomst een 'resultaatafhankelijke bonus'. FNV en CNV eisen met name dat het verschil in beloning dat nu bestaat tussen NS-ers en de werknemers bij de spoorbeheerder verdwijnt. Om de eisen kracht bij te zetten, kondigden de bonden een staking van het ProRail-personeel aan op 17-06. Het voorstel van de ProRail-directie om een onafhankelijke arbitragecommissie een bindende uitspraak te laten doen, werd door de bonden verworpen. NS-President-directeur Veenman stuurde zijn collega Anita Arts van ProRail en vakbondsbestuurder Tonnie Nijenhuis op 09-06 een brandbrief waarin hij hen opriep het conflict niet over de rug van de treinreizigers uit te vechten.

- De PvdA-fractie in de gemeenteraad van Best roerde zich in de kwestie omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. De fractie stelde burgemeester L. Demmers vragen over de plannen van de firma *Microchemie* te Rotterdam. Dat bedrijf heeft een meningsverschil met het ministerie van VROM over de vergunning voor de bouw van een melaminefabriek. De fabriek kan ertoe leiden dat het aantal ammoniaktransporten per trein verminderd kan worden. Zolang de nieuwe productielocatie er nog niet staat, wil Microchemie haar transporten door Brabant intensiveren. De PvdA in Best wil daarom dat de colleges van de betrokken gemeenten bij staatssecretaris van Milieu Van Geel aankloppen voor een oplossing. Ook wil de fractie weten wat de gevolgen van een ontsporing van een dergelijke trein kan zijn in de spoortunnel bij Best en op de brug over het Wilhelminkanaal.

- Op 21-05 werd het enkele jaren geleden fraai gerestaureerde NS-Hoofdgebouw (HGB) III, tegenwoordig het hoofdkantoor van ProRail, opengesteld voor familieleden van ProRail-medewerkers, oud-NS-ers en belangstellende Utrechtse.

- Sinds 2001 tracht NS de informatievoorziening aan de reizigers te verbeteren. In samenwerking met ProRail is derhalve *InfoPlus* opgezet, dat een verbetering en uitbreiding van de gehele informatieketen omvat. Een zichtbaar onderdeel daarvan is het aanbrengen van informatieschermen op alle stations die daarvan nog niet voorzien zijn. De schermen geven in principe dezelfde informatie als de CTA-(Centrale Treinaanwijs-) bakken met de paletten, bekend van de grotere stations. Vooralsnog worden de nieuwe schermen gevoed door hetzelfde systeem dat de CTA's aanstuurt. Na de zomer en een uitgebreid proefbedrijf is het de bedoeling de voeding over te schakelen op een nieuw informatiesysteem. Inmiddels afgeronde projecten die ook onderdeel uitmaakten van *InfoPlus*, zijn de TAS-(TreinAanwijs-) schermen in de nieuwe reizigerstunnel van Amsterdam Centraal, de 125 ARGOS-(Actuele Reisinformatie Globaal Op Stations) borden op ruim 40 stations en de automatische omroep. In week 22 werden de eerste nieuwe informatieschermen op Harderwijk, Ermelo en Putten in gebruik genomen.

- Nadat de commissie Duivesteijn al een negatief oordeel over de Zuiderzeelijn had geveld na de 'debâcle' met de

HSL-Zuid en de Betuweroute, en NS-directeur Meerstadt in het Deventer Dagblad had verklaard dat opwaardering van de bestaande verbinding tussen Amsterdam en het Noorden zeker soelaas zou bieden, namen ook PvdA en VVD half juni afscheid van het idee dat de noordelijke provincies via een snelle trein- of magneetbaanverbinding met de Randstad verbonden moeten worden. Men is van mening dat een (snelle) verbinding via de Hanzelijn volstaat. Het vrijkomende geld kan gebruikt worden voor investeringen in de Noordvleugel van de Randstad. De Groningse commissaris van de Koningin Alders was 'not amused' en kon zich niet voorstellen dat de noordelijke regio de door het Rijk beloofde bijdrage van een miljard euro aan de Zuiderzeelijn gedeeltelijk zou willen gebruiken voor Hanzelijn.

RandstadRail

- Tijdens een langdurige buitendienststelling van 03- tot 06-06 – die (uiteraard) fors uitliep en tot aanzienlijke hinder in de ochtendspits leidde – werden in en naast emplacement Leidschendam de laatste hulpbruggen verwijderd die daar in 2004 waren aangebracht. De bruggen waren de voorbode van een nieuwe onderdoorgang, die in het betreffende weekend grotendeels werd afgebouwd. Daarbij werden de hoofdsporen enige meters uit elkaar gelegd. Gedurende de tijd dat in de sporen 701 en 702 (de hoofdsporen van Nootdorp Aansluiting naar Leidschendam-Voorburg) de bruggen lagen, gold voor de deze sporen de beperking dat ze alleen door SGM-materieel mochten worden bereden. Werd op de Hofpleinlijn bijvoorbeeld mat '64 ingezet, moest dit worden omgeleid via spoor 702 of 703, hoewel een Plan V beduidend lichter is dan een SGM-tweewagenstel!

- In de week van 30-05 werd begonnen met het aanvoeren van heipalen. De heiwerkzaamheden op het voorplein van Rotterdam Centraal begonnen op 01-06. Het voormalige stationsplein is in hoog tempo veranderd in een bouwput van formaat. Vooral in de spitsuren leiden de krappe looproutes tot lange overstaptijden voor reizigers die van de trein op bus of tram v.v. willen overstappen. Vanaf 06-06 werd gestart met bestratingswerkzaamheden op het Stationsplein en op het Delftseplein. Tevens werden tramsporen gelegd en bovenleidingmasten op het nieuwe tracé geplaatst. Na 08-06 verplaatsten de werken zich richting de kruising Delftseplein/Poortstraat en in de Poortstraat zelf. De werkzaamheden moeten volgens planning op 27-06 zijn afgerond.

- De karakteristieke middenmasten van een type dat alleen op de Hofpleinlijn voorkomt, zullen bij de ombouw van de lijn voor RandstadRail in principe gehandhaafd blijven. Ook de aanwezige sporen blijven gehandhaafd. Op plaatsen waar de verplaatsing of nieuwbouw van haltes het verwijderen van bovenleidingmasten vereist, verdwijnen zij helaas wel. In Berkel en Rodenrijs werd in het weekend van 06- en 07-06 een middenmast vervangen door een standaardtype (dat nog wel tussen de sporen geplaatst is).

Betuweroute

- De Nederlandse overheid mag tussen dit jaar en 2007 in totaal 5 miljoen euro steun geven voor de inbouw van ETCS-apparatuur in de locomotieven van de goederenvervoerders. De Europese transportcommissaris Barrot zei dat na overleg met de voltallige Europese Commissie in Straatsburg. De vervoerders hadden de situatie aan de kaak gesteld dat zij zich voor hoge kosten geplaatst zien om hun tractiematerieel geschikt te maken voor ETCS. De locomotieven zijn namelijk zonder ETCS niet toegelaten op de Betuweroute. De ombouw van locomotieven die vóór 2004 op het Nederlandse spoorwagent redent, mag de overheid met maximaal 700.000 Euro subsidiëren. Voor nieuwere locs mag € 3.000 worden bijgedragen.

HSL-Zuid/HSA

- Op 21-05 werd – voor de laatste maal – langs de route van de HSL-Zuid open huis gehouden. Belangstellenden konden op vele plaatsen de doorgaans vrijwel voltooide kunstwerken bekijken.
- Op het traject tussen de Tunnel Noordrand (bij Rotterdam Airport) en Bleiswijk verschenen in april ook de eerste bovenleidingportalen.
- De tunnelbak van de A16 en de HSL-Zuid bij Breda Prinsenbeek blijkt in sterkere mate dan gedacht last te hebben van de opwaartse kracht van het grondwater. Om dit verschijnsel het hoofd te bieden, worden de komende weken en in het najaar 280 extra ‘trekpalen’ aangebracht. De 3.300 bestaande palen blijken niet voldoende om de druk te weerstaan. De actie is een eigen initiatief van de aannemerscombinatie en kost derhalve geen extra geld. Ook levert een en ander geen vertraging op in de oplevering van het bouwwerk.

Amsterdam Centraal

- De bouw van de uitbreiding van het IBIS-hotel boven het eerste en tweede perron westzijde van Amsterdam Centraal, zal niet ongemerkt voorbij gaan. Om ruimte te maken voor de bouw, wordt het grootste deel van de overkapping van het eerste perron (spoor 1 en 2a) en al het perronmeubilair verwijderd en ook de kop van het tweede perron (spoor 4a en 5a) wordt tijdelijk een bouwterrein. Op beide perrons worden de poten (pilaren) geplaatst waar eerst een bouwplatform op gemaakt wordt (het zgn "crashdek") en waarop later het hele hotel komt te rusten. Voor de eerste fase van de bouw wordt spoor 1 buiten dienst gesteld van 05-09 tot 11-12. Het perron blijft wel toegankelijk aan de zijde van spoor 2a, maar halteren langs dat perrondeel gebeurt alleen nog in de bijsturing. De kop van het tweede perron (spoor 4a en 5a) zal van 15 juli tot eind augustus onbegaanbaar zijn voor reizigers, als daar de pilaren voor het hotel worden gebouwd. In de spooropstelling vanaf 12-06 is daarmee rekening gehouden. Natuurlijk zullen er ook enkele buitendienststellingen gedurende een weekend plaatsvinden van de sporen 1 t/m 7a, om onder andere het crashdek te kunnen bouwen en de bovenleiding aan te passen. Door middel van leidingonderbrekers worden spoor 1 en spoor 5a apart ‘afschakelbaar’ gemaakt, zodat tijdens nachtelijke buitendienststellingen (zeker 80 stuks) het gebied kleiner is. Om de reizigers zo weinig mogelijk overlast te bezorgen en de bouwplaats zoveel mogelijk vrij te maken, wordt de spooropstelling van Amsterdam Centraal al met ingang van het wijzigingsblad van 12-06 flink aangepast. De wijzigingen zijn:
 - de serie 2200 verhuist van spoor 1 naar spoor 4. Treinen tot 6 bakken op 4a, langere treinen op 4a/b;
 - series 800 en 900 van Haarlem naar Utrecht halteren (als vanouds) op spoor 2a/b in plaats van 2a in de oude situatie;
 - de series 800 en 900 van Utrecht naar Haarlem op spoor 5a/b. Voorheen halteerden zij op spoor 4a/b;
 - de ICE's vertrekken van spoor 7b (was 5b);
 - de serie 3500 gaat een wat zwervend bestaan leiden over verschillende sporen.
- De serie 4800 en de strandtreinen serie 15400 worden ook om een andere reden gewijzigd. De serie 4800 krijgt meer rijtijd, ter verbetering van de punctualiteit. Bij gelijkblijvende aankomst- en vertrektijden te Uitgeest komen zij twee minuten eerder in Amsterdam en vertrekken daar drie minuten eerder. Daardoor blijft er een keertijd van één minuut over. De lange keringen in Uitgeest zijn daarom verdwenen en in Amsterdam keren de 4800-en deze zomer op de strandtreinen serie 15400 en omgekeerd. De 15400 rijdt daardoor deze zomer (tussen 9.30 en 19.30 uur) als reizigerstrein in beide richtingen, in tegenstelling tot vorige jaren toen er in de ene richting als ledig materieel werd gereden.

In Amsterdam C vertrekken zij allemaal van spoor 1. In de tijd dat de 15400 niet rijdt (ochtendspits en avonduren), gaat het materieel van de serie 4800 het ene halfuur over op de serie 4000 en keert het andere halfuur op spoor 51. Vanaf 05-09, als de serie 15400 niet meer rijdt, gebeurt dat de hele dag. De serie 4800 zal dan binnenkomen op 2b en overgaan op de 4000 of worden afgerangeerd naar spoor 51. Hij zal afwisselend vertrekken van spoor 4a en 5a. De serie 4000 wordt daardoor geleidelijk ook met de gerenoveerde Sprinters gevuld. Door de wijziging van de serie 4800 past deze beter in de gewijzigde spooropstelling voor de bouw van het IBIS-hotel. Hoewel spoor 1 in december weer in dienst wordt gesteld, zal het de eerste maanden op het perron nog erg kaal zijn. Daarom zal de spooropstelling die in juni wordt ingevoerd, in principe de eerste maanden van 2006 gehandhaafd blijven. In principe, omdat zich al weer verschillende bouwlustigen hebben gemeld: een fietsenkelder onder het eerste perron oostzijde buiten de kap (spoor 2b), de Langzaamverkeerroute onder het hele station door aan de westzijde net buiten de kappen) en bouwers van kapes op de verlengde perrons aan de westkant.

Wist u dat...

- loc 1742 op 17-05 de oude, al enkele jaren geleden buiten dienst gestelde Ultrasoonmeetwagen, die aanvankelijk door de SGB zou worden verworpen van de Watergraafsmeer naar Beverwijk Hoogovens sleepte als 89144 en als 89145 terugkeerde?
- de bekende reclame op het bij Zoeterwoude gelegen Zeeman-distributiecentrum bestaande uit (onder andere) een grote Plan V met daarop de tekst “Je zou wel gek zijn als je teveel betaalt”, in mei verdween door een schilderbeurt aan het gebouw?
- de compressor van loc 1824, met DDM-stam 26-37 114 op dat moment in de treinserie 5800 actief, op 19-05 defect raakte?
- de stam door de 1828 naar de Watergraafsmeer gesleept werd en de 1828 vervolgens de plaats van de 1824 innam?
- het voor de reizigers in Baarn wel even schrikken was toen de lege stam in volle vaart voorbij denderde op de tijd van de 5866, die logischerwijs vijf minuten vertraging had?
- enkele van die reizigers gelukkig konden bijkomen in het nabijgelegen eetcafé?
- de herstelde 1824 op 23-05 het koninklijk rijtuig van Utrecht HTMU naar Onderhoudsbedrijf Zwolle bracht?
- op 20-05 aanvankelijk de melding kwam dat er geen tramverkeer in Houten mogelijk was omdat het hek van de ‘kooi’ van de 6021 geforceerd was en men het niet meer open kreeg?
- het hek uiteindelijk toch open ging en de bestelde taxibusjes niet nodig waren?
- trein 2233 op 22-05 in Den Haag HS tien minuten vertraging kreeg omdat naarstig werd gezocht naar een koffer die zoek was geraakt?
- de 1758 de in RB Haarlem schitterend opgeknapte DE 20 ‘Kameel’ op 22-05 naar Utrecht Maliebaan sleepte, inclusief Df 92-37 007 ?
- in de spoiler (boven de frontruit) van ICM 4224 op 23-05 het stoffelijk overschot van een duif werd gevonden?
- deze ICM derhalve in Den Haag een NedTrain-storingsmonteur moest opzoeken?
- loc 1757 op 23-05 naar Revisiebedrijf Tilburg kwam opzoeken om één van haar polyester neuzen te laten vastzetten en dichtkitten?
- de 8661 (deur 22 defect) en 8727 (te lage batterijspanning) op 24-05 op hun weg van Eindhoven naar Onnen (89304) de 4020 (problemen met laagspanning) meenamen?

- de 2890 op 25-05 twee slagen in de treinserie 5000 tussen Rotterdam maakte (5043/5040 en 5051/5048), zodat in Rotterdam de tractieproblemen van Plan T 502 onderzocht konden worden?
- Onderhoudsbedrijf Leidschendam op 26-05 maar liefst drie stellen op proefrit stuurde: de 2953 en 2937 ieder afzonderlijk naar Rotterdam Kleiweg en de 9411 eveneens?
 - de 9411 toen nog niet warm genoeg was, en aansluitend de benen mocht strekken naar Leiden en terug?
 - waarschijnlijk door het warme weer van die dag op 25-05 van zowel de 8642 (gehele stel) als de 8628 (beide cabines) de airconditioning defect raakte?
- trein 7142 op 28-05 precies op het stroomloze gedeelte van de Wantijbrug tussen Dordrecht Stadspolders en Sliedrecht strandde en door een hulpstel weggesleept moest worden?
- Plan V 874 op 01-06 in allerijl van trein 5057 werd afgekoppeld om een defecte Sprinter op de Hoekse Lijn te vervangen?
- op 02-06 een auto bij Boskoop tegen een overweginstallatie reed en kortstondig de weg versperde voor de 9547 en 9538?
- VIRM 9478 op 02-06 's avonds twee SGMm-en verving in de 7375 en tot 03-06 in de omloop van de twee nieuwe Sprinters bleef rijden?
 - de 9443 op 04-06 in deze dienst verscheen en pas in de loop van de avond van die dag werd vervangen door de 2960, in OB Amsterdam op de kuilwielenbank geweest?
 - de locomotor van OB Leidschendam (338) in mei met behulp van de kraan in de werkplaats 180 graden werd gedraaid, om de luchtslang van het locje – die links door het voertuig loopt – makkelijker te kunnen koppelen met DD-AR-stuurrijtuigen?
 - de 8744 (blz. 136) niet op 27-04 maar op 04-05 naar OB Amsterdam werd gesleept?
 - meerdere opletende lezers uit Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs meldden dat de 2946 op 09-06 op de Hofpleinlijn reed?
- op het nieuwe opstelterrein Cartesiusweg in Utrecht (het terrein van de voormalige Spoorstaafassinrichting) de eerste fundamenten voor bovenleidingportalen verschenen?
- op 11-06 de SGMm-en 2942 en 2960 een ICR-BDs-stam vervingen in trein 849 van Utrecht naar Maastricht?
 - de Maastrichtse machinist van tegentrein 862 bijzonder verbaasd was over wat hij aantrof langs het perron te Maastricht?
 - de passage van een Class 58 van ACTS in Rotterdam op 13-06 spontaan een autoalarm van een op het ProRailterrein naast het spoor geparkeerde auto deed afgaan?
 - de 2937 en 2958 op 13-06 invielen voor VIRM en zowel een slag in de treinserie 3500 als een rit als 303036 naar Amsterdam reden.
 - ze leeg terugreden naar Utrecht, waarna een argeloze buitenlandse reiziger op de nog op "Duivendrecht/Den Helder" ingestelde bestemmingsdisplay van de op spoor 5 in Utrecht rangerende 2937 en 2958 afging en vervolgens de spoorwijziging van trein 3040 mistte?

Museum Buurt Spoorweg (MBS)

De milieuvergunning van de Museum Buurt Spoorweg in Haaksbergen is per direct vernietigd. De MBS moet een speciaal stoffilter aanbrengen om een nieuwe vergunning te krijgen, zo heeft de Raad van State onlangs bepaald. Echter, het nieuwe filter is zeer prijzig. De stoomlocomotieven van de MBS rijden nog, maar voor hoe lang, dat is de vraag. De Raad van State bepaalde dat de afzuiginstallatie van de stoomlocomotieven moet beschikken over een stoffilter. Op dit moment zorgen rook, roet en stof voor veel overlast in de buurt. De gemeente Haaksbergen en de MBS waren van mening dat de huidige af-

zuiginstallatie de overlast voldoende beperkt, maar volgens buurtbewoners heeft de MBS te weinig gedaan tegen de stofoverlast. 'De Raad van State is het eens met de buurtbewoners', zegt Henk Richters, milieuvergunning-verlener bij de gemeente Haaksbergen. 'Hun eis is helder en de MBS zal er dan ook aan moeten voldoen.' De milieuvergunning is al in 1988 opgesteld. Onderzoek wees destijds uit dat de uitstoot van MBS-locomotieven vijf keer hoger was dan de voorgeschreven norm. De MBS kreeg toen al de opdracht een filter- en afzuiginstallatie te installeren. Die laatste is er gekomen, de eerste echter nooit. Richters: 'Na uitgebreid onderzoek en tal van ingewikkelde berekeningen zijn wij tot de conclusie gekomen dat zo'n filterinstallatie toch niet nodig was. De Raad van State heeft echter anders beslist. Er moet dus iets gebeuren.'

MBS-voorzitter J. Sijbom: 'Ik heb gehoord dat zo'n nieuw filter wel 70.000 euro kan kosten. Dat geld hebben we gewoon niet. Voorlopig kunnen we nog rijden, omdat we automatisch zijn teruggevallen op onze oude vergunning. Maar als de gemeente daarop gaat controleren, kunnen ze ons alsnog verbieden te rijden.' Maar zo ver komt het niet als het aan Richters ligt. 'De aanvraag voor een nieuwe vergunning is ingediend en er moet nu snel iets gebeuren. Daar heeft iedereen recht op, vooral de buurtbewoners die overlast hebben.' Sijbom hoopt dat er misschien nog een andere oplossing te verzinnen is. 'We moeten maar eens met de gemeente om de tafel. Overigens vind ik het ook te gek voor woorden dat zo'n recreatieve attractie aan zulke zware eisen moet voldoen.' (bron de Twentsche Courant Tubantia)

Stichting Stadskanaal Rail (STAR)

Het gemeentebestuur van Stadskanaal heeft groen licht gegeven voor de uitbreidingsplannen van museumspoorlijn STAR. De STAR wil het spooreplacement in Stadskanaal uitbreiden met een rangeergedeelte. Ook komt er een aantal nieuwe loodsen waarin een werkplaats, een educatief centrum en rijtuigen worden ondergebracht. De STAR wil daarnaast ook ruimte voor een horecagedeelte. De gemeente wil dat alleen toestaan als de activiteiten ook te maken hebben met het museumspoor.

Op 15 juni 2005 was het exact 100 jaar geleden dat de spoorlijn Assen – Stadskanaal werd geopend. Oost-Groningen werd op die datum aangesloten op het nationale spoorwegnet. Om deze gebeurtenis te vieren organiseerde de Museumspoorlijn S.T.A.R. in samenwerking met NoordNed personenvervoer medio juni een aantal speciale en bijzondere stoomtreinritten op de Oost-Groninger spoorlijnen. De ritten werden uitgevoerd door de S.T.A.R. en de Stoom Stichting Nederland (SSN) uit Rotterdam. De SSN stuurde stoomlocomotieven 23 023 en 65 018 naar het Noorden des Lands. Omdat deze editie van HOVRN zal verschijnen tijdens dit evenement, verwijzen wij u gaarne naar de website

<http://www.stadskanaalrail.nl/sites/stoomingroningen/index.htm>

om te zien of u er nog een graantje van mee kunt pikken.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Op zaterdag en zondag 3 en 4 september 2005 is er weer een Terug Naar Toen bij de VSM. De VSM bestaat dit jaar alweer 30 jaar. Er rijden weer vele personen en goederentreinen met verschillende lokomotieven. Nieuw dit jaar is dat er nu ook personenreinen rijden tussen Loenen en Dieren. Op dit traject rijden de rijtuigen van de ZLSM. Tevens zal de ZLSM met een stoomlok van de partij zijn. Welke lok dat wordt is nog onbekend.

Ook nieuw dit jaar is dat de Smalspoorstichting met een trein gaat rijden tussen Loenen en de "Waterval". Hiervoor wordt een tijdelijk smalspoortraject opgebouwd dat naast het normale spoor komt te liggen. De lengte hiervan bedraagt ongeveer 1 km. (dit alles onder voorbehoud)

Tevens komt de VV-Kever club naar de VSM. Er rijden vele oude Volkswagens rond of staan opgesteld. Tevens rijdt er een goederentrein met daarop VV-Kevers.

De "laatste" trein (18.00 uur) uit Apeldoorn op zaterdag 3 september zal weer uit zoveel mogelijk stoomlokomotieven bestaan. De lokomotieven die dit jaar onder stoom te bewonderen zullen zijn (onder voorbehoud):

23 071, 64 415, SLASK, 50 3564, 52 3879, 52 8053, 52 8139, 44 1593, lok ZLSM.

Stichting MOVE opgericht

De samenwerkende OV-Musea AOM, MUSA en Trambeheer (waarbij de museumtramlijn EMA achter het Haarlemmermeerstation) hebben onlangs de stichting MOVE opgericht. MOVE staat voor Museum voor het Openbaar Vervoer En straatbeeld Amsterdam. Deze stichting, met een geheel nieuw bestuur, waarin overigens ook leden van buiten de musea zitting zullen nemen, zal de basis vormen voor het echte, Amsterdamse openbaar vervoermuseum dat de OV-musea al jarenlang nastreven.

Het ligt in de bedoeling dat in het museum MOVE alle collecties van de Amsterdamse OV-musea onderdak vinden en dat het museum een beeld geeft van de historie van het openbaar vervoer van de regio groot-Amsterdam, geplaatst in een landelijk perspectief. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van een Europees perspectief, gelet op de Europese subsidiemogelijkheden voor dit soort musea. Musea van dit kaliber bestaan in alle grote wereldsteden en Amsterdam is één van de weinige steden dat nog niet zo'n museum bezit.

Al een aantal jaar bestaan de bouwplannen voor een daadwerkelijk OV-Museum, Sporend Bouwen geheten. In dit museum komt – naast uiteraard expositieruimte – een stallingscapaciteit voor de rijdende collectie. Ook komen er kantoren, ruimten voor restauratie- en onderhoudsprojecten en is er een horecavoorziening voor bezoekers. Er is zelfs (technische) opleidings- en educatiecapaciteit voor o.a. jongeren gepland en er wordt gedacht aan een verkeerstuin voor de kleintjes.

Het bestuur van MOVE zal binnenkort overleg gaan voeren met het ministerie van Verkeer & Waterstaat en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, de gemeente Amsterdam, DIVV, het GVB, sponsors, een groot opleidingsinstituut en andere partijen om te komen tot een snelle, maar ook noodzakelijke realisering van de plannen voor dit museum, aangezien een deel van de collecties van de musea momenteel noodgedwongen is opgeslagen in een loods in Amsterdam Noord.

Er wordt momenteel overleg gevoerd met enkele terzake kundige bestuurskandidaten. Inmiddels zijn de OV-musea door een tweetal stadsdelen uitgenodigd om te komen praten over de uiteindelijke locatie voor dit nieuw te bouwen museum, dat een aanwinst voor de stad moet worden. Zelfs de oude locaties aan het Belamyplein (in Oud-West) en aan de Oranje Vrijstaatkade (in Oost) zijn nog een serieuze optie vanwege de, door diverse oorzaken, inmiddels fors stagnerende plannen rondom die locaties!

R A I L - 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's Museum. Org: Historisch Genootschap Blauwe Tram. Info: www.blauwetram.nl

18 en 19 juni 2005: 100 jaar spoor in Stadskanaal. Evenement bij de STAR. Mogelijke deelname van twee SSN-stoomlocs.

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-modelbouwdagen. De mooiste (smalspoor-) modelbanen zijn dit weekend in het smalspoormuseum te zien. www.smalspoormuseum.nl

9 en 10 juli 2005: Stoomtreindagen bij de ZLSM in Simpelveld.

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

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

27 augustus 2005: Ter gelegenheid van de Heideweek (19 t/m 27 augustus) pendelt een stoomtrein tussen Ede-Wageningen en Barneveld. Waarschijnlijk een trein van de VSM. Zie www.heideweek.nl

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

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

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

18 september 2005: Tramparade t.g.v. 100 jaar Elektrische Tram in Rotterdam

23 t/m 25 september 2005: Modelspoor Expositie RAIL in de Groenordhallen te Leiden

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

25 september 2005: Dieseldag bij de ZLSM

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

16 oktober 2005: najaarsstoomdag Museum Buurt Spoorweg

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

5 november 2005: Museumnacht in het spoorwegmuseum (Ut)

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

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

Zie ook de aankondigingen op blz. 155 onderaan de rubriek "buitenlands stadsvervoer".

18 en 19 juni 2005: Augsburg: open dag en materieelshow in de Wagenhalle Lechhausen van de "Freunde der Augsburger Straßenbahn e. V." Info: www.f-d-a-s.de

18 juni 2005: met stoomloc 03 204 van Cottbus via Berlin naar Stettin en terug. Info: <http://www.lausitzerdampflokclub.de/>

18 juni 2005: (9-16u)open dag in Bw Wolsztyn (PL). Info:

<http://www.parowozy.com.pl/newsd.htm>

25 juni 2005: TSP-reis. Bezoek aan de Antwerpse Haven. Info: www.pfttsp.be

25 en 26 juni 2005: 125 jaar tram in Chemnitz. Feest in tram-museum Kappel. Info: <http://www.strassenbahn-chemnitz.de/>

26 juni 2005: werkwagendag bij de TEC vanuit Anderlues.

26 juni 2005: rit door het Ruhrgebied met stoomloc 78 468 en "Donnerbüchsen". Info: [EPEG Eisenbahn Tourismus](http://www.epg-eisenbahn-tourismus.de)

2 en 3 juli 2005: weekend van de Trein bij de stoomtrein Denendermonde – Puurs (B). Info: www.stoomtrein.be

2 juli 2005: (ook op 6/8 en 3/9) Freiburg, tussen 12.15 en 18.30 inzet museumtrams tussen Stadthalle en Paduaallee. Info www.fdfs.de

9 en 10 juli 2005: Tramfeest in het trammuseum te Hannover. Info: <http://www.wehmingen.de/>

16 juli 2005: „Elbe – Ostsee – Express" met stoomloc 18 201 Een reis van 900 km, waarbij soms 140 km/u zal worden gereden. Info: <http://www.zugparty.de>

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

13 t/m 15 augustus 2005: railfeest bij het Stoomcentrum Maldegem (B). Kijk op www.stoomcentrum.be

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

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

www.busworld.org

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl