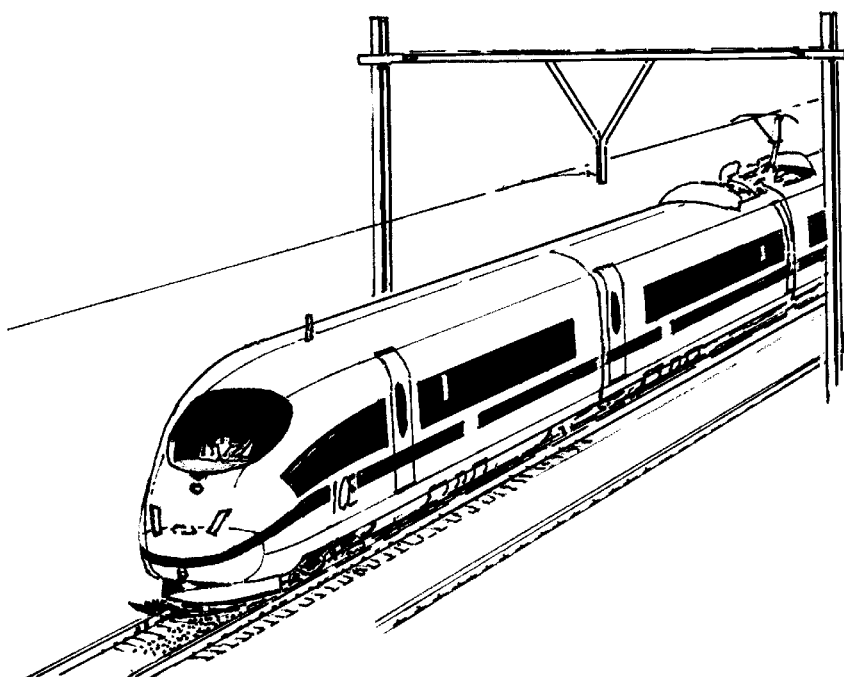
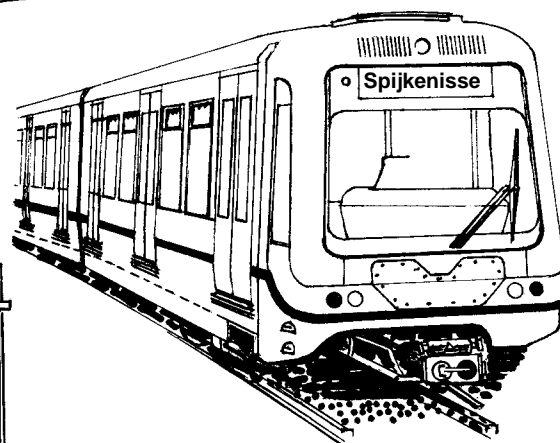
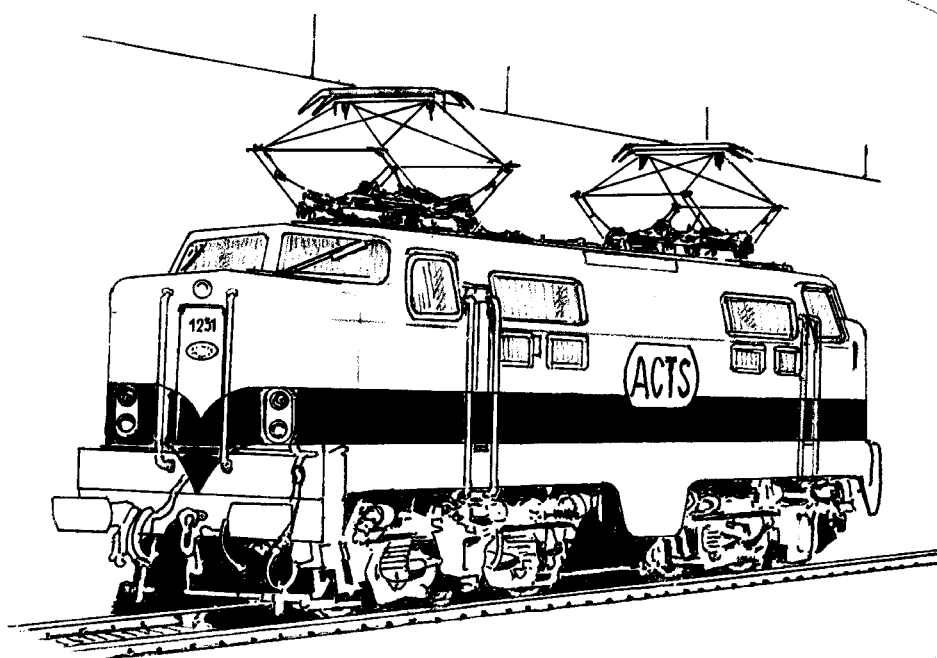
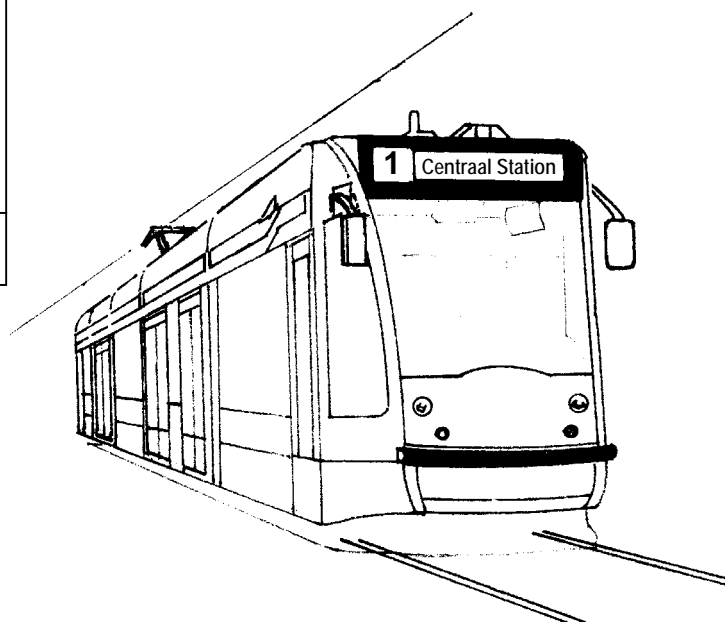


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 559 - juli 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48^e JAARGANG, NUMMER 7 (559)
JULI 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

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

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 schrift-
elijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

Van de redactie...

In verband met de vakantie van enkele redacteuren zult u deze en volgende maand in Het Openbaar Vervoer / RAILNIEUWS soms te vergeefs zoeken naar enkele rubrieken en kunnen sommige rubrieken iets korter zijn dan gebruikelijk. De redacteuren, die (nog) niet op vakantie waren hebben weer met veel zorg al het nieuws verzameld en voor u op schrift gezet. Wij wensen u weer veel leesgevoegen met deze juli-editie. Onze volgende editie verschijnt medio augustus 2005.

RandstadRail

Nieuwe rijkstroken RandstadRail

Op 24 juni kreeg fabrikant Bombardier van de RET opdracht voor de levering van 21 lightrail-voertuigen, die gaan rijden op het RandstadRail-traject Rotterdam Slinge – Den Haag CS. De rijkstroken worden gebouwd in de vestigingen Bautzen, Mannheim en Siegen in Duitsland. De nieuwe rijkstroken van het type Flexity Swift, zijn afgeleid van de huidige 81 Bombardier stellen MG/2 en SG/2 en moeten voldoen aan de nieuwste veiligheidseisen en hebben ook een nieuwe kopvorm. Het zijn dubbelgelede achtassige rijkstroken met een lengte van 42 meter, 2,6 meter breed en er kunnen 270 passagiers (104 zit- en 166 staanplaatsen) in plaats nemen. Zij worden voorzien van topkoeling, een verschijnsel dat in Nederland steeds meer een eis wordt. De kleuren worden gelijk aan die van het Haagse RandstadRail-materieel. Zij hebben een maximum snelheid van 100 km per uur en kunnen uit maximaal twee gekoppelde eenheden bestaan, gezien het 90 meter lange station Blijdorp. De oplevering van het eerste rijkstrook staat gepland voor januari 2008.

Metrostel bij Nedtrain in Leidschendam

In de nacht van 30-06 op 01-07 arriveerde RET-metro/sneltramtreinstel 5264 tussen vier Overnight Express-bagagerijkstroken vanuit RET-werkplaats Waalhaven in Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Het doel is het testen van dit Type T-rijkstrook op de Hofpleinlijn, het toekomstige Randstadrail-tracé. Tot 2008 (dan zal het nieuwe materieel instromen) zal de lijn geëxploiteerd worden met ongeveer tien metrorijkstroken van het type T/SG2/serie 5200. De 5264 is voorzien van de downchopper uit de TW6021 om te kunnen rijden op een spanning van 1500V. Er is meetapparatuur geplaatst in het rijkstrook en beide fronten zijn voorzien van gele markeringen aan weerszijden van het metro-logo.

De testritten vinden in de nachten van 4 t/m 7 juli plaats op resp. het traject Leidschendam - Rotterdam Hofplein v.v., Leidschendam - Pijnacker v.v. en Leidschendam - Den Haag CS v.v. Hierbij worden o.a. geluidstesten en raillooptesten afgenomen. Verder wordt de stroomafname van de pantograaf geobserveerd. Bij behoefte kan in de nacht van 07- op 08-07 nog gereden worden. Twee nachten later zal het zilvergrijze treinstel naar de Waalhaven terugkeren.

Infrastructuur

Nadat op 7 juni het eerste deel van het Haagse Netkousviaduct naar buiten was gereden (zie ons vorige nummer) was het op 21 juni de beurt aan het tweede gedeelte. Beide delen staan nu buiten opgesteld naast de KPN vestiging. Op deze plek worden de delen voorzien van een coating om vervolgens op hun plek gemonteerd te worden. Op de Prinses Beatrixlaan krijgen ook de betonnen pilaren meer vorm.

De omvangrijke graafwerkzaamheden in Pijnacker voor de verdiepte bak waar RandstadRail moet komen te rijden, lopen een maand voor op schema. Men begon halverwege juni met het heien van palen voor de vloer van de bak.

Even voor de plek waar voor tot 1965 de halte Berkel lag, wordt gewerkt aan de bouw van een onderdoorgang voor een nieuwe wegverbinding N470 tussen Rotterdam en Pijnacker. Het fraaie polderlandschap tussen Berkel en Rodenrijs en Pijnacker, al fors aangetast door de in de Randstad nietsontziende woningbouw, wordt zo verder ontsierd. Thans wordt naast het spoor een brugdek gebouwd, dat te zijner tijd zal worden ingebracht.

Op de plek waar de Hofpleinlijn thans de Melanchtonweg en RET-tramlijn 5 kruist, verrijst een halte ter vervanging van het huidige station Kleiweg. Inmiddels is het naast de sporen gelegen viaduct voor fietsers en voetgangers gesloopt; binnenkort wordt gestart met de heiwerkzaamheden voor de nieuwe halte.

Op het voorplein van Rotterdam Centraal werden de sporen van de trams opnieuw gelegd. Vanaf 27-06 rijden de trams weer over het Stationsplein, komend vanuit de Poortstraat. De sporen in die straat zijn aan de zijkant van de rijbaan op een eigen baan gelegd, waarvoor het parkeerterrein van het TPG-postkantoor moest wijken. Het nieuwe tracé maakt geenszins de indruk van een provisorische situatie. Later dit jaar zullen de tramsporen op het Stationsplein hun definitieve route krijgen. Komend vanuit de Poortstraat buigen de trams naar links af en halteren voor de Nationale Nederlanden-toren.

A M S T E R D A M

Weer staking

Het stadsvervoer in Amsterdam ging op woensdag 29 juni de hele dag plat. Het was de derde werkonderbreking in een maand tijd. De bonden organiseerden de staking om een doorbraak te forceren in het CAO-overleg voor gemeenteamtbanen. De GVB-directie liet in een persbericht weten dat zij het recht op actievoeren erkent. Zij distantieert zich echter van het gekozen middel omdat dit niet alleen de werkgever treft, maar ook de reiziger. Zij heeft de vakorganisaties een voorstel gedaan om het hen mogelijk te maken zonder risico van een verbod door de rechter voor de actievorm "24 uur gratis GVB Openbaar Vervoer" te kiezen. Daarop zijn de vakorganisaties niet ingegaan. De Directie bood haar excuses aan voor het ontstane ongemak.

Protest tegen verzelfstandiging

Donderdagmiddag 30 juni jl. blokkeerden actievoerders het tramverkeer bij het Koninklijk Paleis. Vakbonden en actiecomité "Ons GVB geen NV" zijn tegen de plannen van minister Peijs om het GVB te verzelfstandigen. Drie jaar geleden stemde 66% van de Amsterdammers in een referendum tegen de verzelfstandiging van het GVB. Het ziet er naar uit dat een meerderheid in de Tweede Kamer toch zal kiezen voor verzelfstandiging. Peijs wil de gemeentelijke bedrijven voorbereiden op de toekomstige Europese concurrentie.

Onderzoek dumpen bouwafval Noord/Zuid-lijn

Het Openbaar ministerie (OM) in Amsterdam onderzoekt of er strafbare feiten zijn gepleegd bij het lozen van bouwafval van de Noord-Zuidlijn. Daarnaast bestudeert het OM of de regels voor de opslag van bouwafval op het Zeeburgereiland zijn nageleefd. Vanaf eind maart is het Regionale Milieuteam van de politie en het Openbaar ministerie bezig met de zaak. Ambtenaren van de provincie Noord-Holland hadden de aannemer Boogaard, die verantwoordelijk is voor de sanering van de voormalige vuilstortplaats bij Loodijk, verboden nog langer bouwafval op de plek te laten storten. De aannemer liet collega Max Bögl met bouwafval van de Noord-Zuidlijn een zogenoemde 'leeflaag' creëren. Een leeflaag is een laag grond die moet voorkomen dat mensen, dieren en planten in aanraking komen met de vervuilde bodem. Het zoutgehalte van de kleisoort betoniet en de cementachtige stof jetgrout was volgens de provinciale ambtenaren echter te groot, waardoor het milieu schade op zou lopen. Ook bij het storten van bouwafval van de Noord-Zuidlijn op het Zeeburgereiland zouden milieuregels zijn overtreden. Aannemer Bögl heeft sinds maart de resten jetgrout overgedragen aan puinverwerker Steenkorrel, die het in grote bassins opslaat. Eind mei constateerden milieu-inspecteurs van de gemeenten dat er vocht uit de wanden van de bassins sijpelde.

Tramlijnen Leidsestraat

Onder aanvoering van VVD-raadslid Robert Flos wordt aangedrongen op een onderzoek om de tram uit de Leidsestraat te weren. Hij wil een onderzoek op drie punten:

1. het geheel weren van de tram uit de Leidsestraat en verleggingen via Rozengracht en Vijzelstraat
2. het alleen weren van de tram uit de Leidsestraat tussen de spitsuren
3. het beperken van het tramverkeer door de Leidsestraat tot één lijn.

Het idee komt voort uit het conflict dat er zou bestaan tussen de voetgangers en de trams. De trams zouden de voetgangers te veel hinderen. Wat Robert Flos echter niet schijnt te weten is dat de Leidsestraatlijnen meer passagiers vervoeren dan de metrolijn en daardoor van essentieel belang is voor de Leidsestraat. Niet alleen voor het woon/werkverkeer met de talloze kantoren langs de route maar ook als aanvoerlijn voor de winkels in de straat, die moord en brand gaan schreeuwen zodra de tram verdwijnt en de omzet daalt. Een volgende stap van Robert Flos is de aanleg van een pendeltramlijn tussen Munt en Koningsplein via de stille zijde van het Singel. Je moet er maar opkomen om zulke gekke voorstellen te doen, je hoeft er in ieder geval geen verstand van het openbaar vervoer voor te hebben.

Chipkaart

NS heeft laten weten de chipkaart voor het gebied in en rond Amsterdam niet tijdig gereed te hebben voor 2006 zodat deze dan nog niet kan worden ingevoerd op de metro. Wethouder van der Horst heeft inmiddels laten weten te overwegen de invoering van de chipkaart op de metro per 1 januari 2006 uit te stellen.

Meer 'kostenmanagers' voor N/Z-lijn

Wethouder van der Horst gaat meer mensen aannemen om de kosten van de Noord/Zuid-lijn beter te managen. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de kritiek van de commissie-Sorgdrager die op verzoek van de gemeenteraad het bouwproject onderzocht. Volgens de commissie is de gemeente niet goed op de hoogte van de financiële risico's van het project. Dit jaar werd bekend dat de kosten van de Noord/Zuid-lijn opnieuw naar boven bijgesteld moesten worden met circa 65 miljoen euro. Na de zomer wordt duidelijk worden hoe hoog de kosten van de nieuwe maatregelen zijn.

Fietsen in de IJtram

Nadat de gemeenteraad via een motie wethouder van der Horst had verzocht het aantal fietsplaatsen in de IJtram op te voeren van 2 naar 7 heeft de wethouder gezegd het er bij 2 te laten. In de huidige indeling van de Combino is het niet mogelijk om meer ruimte van de fiets te maken, waarbij ook het veiligheidsaspect een rol speelt. Hij volgt hiermee het advies van GVB en DIVV en heeft gezegd na een jaar de proef te evalueren. Inmiddels blijven enkele partijen aandringen om tussentijdse aanpassing van het aantal fietsplaatsen.

Invaliden in tram en bus

Door het SGOA (Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam) kan worden geconstateerd dat het gebruik van tram en bus voor invaliden een stuk is verbeterd. De meeste trams en bussen hebben inmiddels een lage vloer en ook zijn al veel haltes (met name bij de tram) aangepast voor het gebruik door minder validen. Daarnaast hebben ook slechthorenden en blinden meer baat van het openbaar vervoer omdat nu in trams en bussen de haltes worden afgeroepen via een automatisch systeem. Veel in-

vloed heeft het SGOA op het verhogen van de haltes. Met name bij de tram is dit een steeds verder gaand proces. Minder vlot gaat het helaas bij de bus waar het aantal haltes met verhoogde ligging nog beperkt is. Ook zijn er inmiddels als veel trams en bussen met een lage instap en ook bij de komende bestelling van 39 nieuwe gelede bussen wordt nog verder gegaan met het gemak voor invaliden omdat deze worden voorzien van een klep waardoor ook rolstoelen met de bus meekomen. Minder tevreden is het SGOA over de IJtram waar de ruimte voor de rolstoel, die er in de Combino als was, nu gedeeld moet worden met de twee fietsplaatsen. Zo blijkt dat belangen van diverse organisaties nog wel eens kunnen botsen. Zeker als het gaat om speciale wensen in het openbaar vervoer.

Beveiliging een taak GVB

Wethouder van der Horst wil de beveiliging van het openbaar vervoer uit de handen van het GVB halen en overplaatsen naar de politie. In de huidige situatie bemoeien zich te veel organisaties met de veiligheid in het openbaar vervoer en zij werken allemaal met verschillende uniformen. Zo zijn er de mensen van het GVB-team OV-zorg, de kaartcontroleurs van het GVB, Stadstoezicht, diverse particuliere beveiligingsbedrijven en de Politie. Alhoewel GVB, Stadstoezicht en Politie met name over de metrobeveiliging een convenant hebben gesloten acht de wethouder het toch raadzaam het toezicht onder te brengen onder een noemer, waarbij hij er van uitgaat dat dit de Politie zal zijn. Een onderzoeksbureau (adviesbureau Beke) heeft geadviseerd de taken voorlopig bij het GVB te laten omdat daar de meeste kennis aanwezig is en pas op langere termijn alles onder te brengen bij de Politie. De wethouder is echter van mening dat het een taak van de politie is die dan ook voor een betere uitstraling kan zorgen. Burgermeester Cohen en de wethouders May en Van der Host willen de GVB-ers van OV-zorg nu voorlopig onderbrengen bij Stadstoezicht en in 2007 definitief bij de Politie. Het GVB is tegen de plannen van het gemeentebestuur en vindt dat de 80 medewerkers van het team OV-zorg bij het bedrijf moeten blijven.

Dienstuitvoering

De eerste drie weken van de zomerdienst verliepen vrij rustig. Er is vrijwel geen sprake van uitval door personeelsgebrek. Wel is er nog sprake van een tekort aan conducteurs waardoor regelmatig trams met eenmansbediening rijden. Inmiddels is er weer een flinke ploeg bijgekomen. Dat mag ook wel omdat de doorstroming groot is. Veel conducteurs stromen door naar de functie van bestuurder en dat is momenteel duidelijk zichtbaar door het grote aantal instructietrams. Ook in de zomerdienst blijft de inzet van 12G-wagens proplemen opleveren waardoor op de lijnen 16 en 24 Combino's en 11G-wagens aangetroffen kunnen worden.

Infrastructuur

Spoorwerkzaamheden worden momenteel nog uitgevoerd op de Admiraal de Ruijterweg tussen Bos en Lommerweg en Karel Doormanstraat, in de De Clercqstraat tussen Wiegbrug en Bilderdijkkade, in de 1e Const. Huijgensstraat tussen Overtoom en Vondelbrug en in de Van Baerlestraat tussen Museumplein en Willemsparkweg.

De spoorwerkzaamheden op het Stationsplein (westzijde) konden worden afgesloten. Hierbij werden tevens trambaanplaten aangebracht. Ook de werkzaamheden bij de Overtoomse Sluis kwamen gereed. Tot 6 juli vonden er in de avond en nacht onderhoudswerkzaamheden plaats aan de trambaan op de Rozengracht. Het betrof hier het opnieuw onderstoppen en richten van de trambaanplaten.

Brug sluit niet goed

De brug Hoge Sluis bij het Amstel Hotel sloot op 24 juni jl. door de hitte niet goed meer, zodat de tramlijnen 7 en 10 er niet meer overheen konden. De stremming duurde tot einde dienst. Het was de tweede keer die week dat de brug door de hitte niet goed sloot. Ondanks de sproei-installaties geeft de brug bij hitte altijd problemen.

Botsing trams bij Centraal Station

Bij het Centraal Station zijn op 28 juni jl. rond acht uur twee Combino's op elkaar gebotst. De aanrijding tussen de lijnen 1 (wagen 2029) en 2 (wagen 2057) had plaats vlak voor de middentoegangsbrug van het station. In de beide Combino's zaten op dat moment passagiers, maar niemand raakte bij de aanrijding gewond. De toedracht van het ongeluk wordt nog onderzocht. De trams hadden aanzienlijke schade opgelopen en konden niet direct wegrijden. Daardoor waren de westelijke aanvoerlijnen, aan de kant van de fietsflat, enige tijd gestremd.

Materieel tram

Lagevloertrams:

In revisie zijn de 915 en de 908. Rond de verschijning van deze editie ging als laatste 11G de 910 in behandeling en verscheen de 908 weer op straat.

Combino's:

Bij de renovatie van de 2138 bij Siemens in Krefeld zijn meer problemen naar buiten gekomen dan eerder was verwacht. Men heeft de werkzaamheden nu tijdelijk stilgelegd om te zoeken naar nieuwe oplossingen. Herstel zal dus langer gaan duren dan eerder door de fabrikant Siemens was gepland.

Op 14 juni ging alsnog de 2145 op transport naar Siemens in Krefeld, op 15 juni volgde de 2146 en op 21 juni volgde de 2147. Overigens vindt het transport plaats met een Duitse transporteur.

De 2091 blijft in Amsterdam. De wagen zal door Siemens in de HWR worden afgewerkt (o.a. interieur) en daarna in dienst worden gesteld.

In Lekstraat is men inmiddels begonnen met aanpassingen aan de Combino's. Het betreft hier het verlengen van de klaphekjes bij de uitgangen en het inkorten van de stastang bij de conducteurscabine.

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

Havenstraat:	2001/2084; 2201/2204
Lekstraat:	2085/2090; 2092/2130.
Zeeburg:	2131/2137
HWR:	2091
Krefeld :	2138/2147.

D E N H A A G

Tramlijn 6

Met de invoering van de zomerdienst op zaterdag 2 juli rijdt lijn 6 weer naar De Uithof. Ook het inrukken bij remise Zichtenburg gebeurt dan weer op de normale manier. De afgelopen maanden is er keihard gewerkt om de deadline te halen. De laatste weken werd er zelfs 's nachts en in de weekenden doorgewerkt. De keerlus aan het Castricumplein is dus nu voorlopig weer gedegradeerd tot calamiteitenkeerlus, ongetwijfeld tot groot verdriet van de patatboer bij die keerlus die zijn omzet de afgelopen maanden behoorlijk zag stijgen. In de toekomst zal de keerlus definitief verdwijnen wanneer de keerlus bij het Leyenburg ziekenhuis een feit is. De trambaan op de Meppelweg zal een groene uitstraling krijgen zodra het gras gegroeid is. De keerlus bij De Uithof is gehandhaafd en ook het binnenspoor is aangesloten op de keerlus. Omdat op deze plek de haltevoorziening tussen de sporen ligt, is er aan de buitenkant een tijdelijke voorziening aangebracht voor de GTL's. Met de komst van Randstadrail zullen de GTL's geen lijndiensten meer rijden naar De Uithof. De keerlus is echter wel gehandhaafd omdat in de toekomst Zichtenburg de Centrale werkplaats wordt en de proefritten met GTL's dan door de lus kunnen rijden.

Wie tijd heeft en geïnteresseerd is moet zelf maar eens gaan kijken bij en om remise Zichtenburg. Er is daar een ingenieus sporenstelsel neergelegd met veel bochten en wisselstraten. Aan de zijde van de Tinwerf ligt een klein doodlopend spoortje waarvan het doel nog niet helemaal duidelijk is. De afrastering rondom het complex is meer uitgebreid naar de Meppelweg waarbij het spoortje langs het slootje nu achter het hekwerk is gelegen.

Op 30 juni, de dag voor de terugkeer van lijn 6, is er uitgebreid getest met de 3088. De bovenleiding werd gecontroleerd en ook uiteraard het profiel. Alles verliep goed en de dienst kon zonder problemen op 1 juli van start gaan.

Aanpassingen van het railnet

In het tweede weekend van juni zijn er wissels gelegd vanaf de Escampiaan naar de Apeldoornselaan. In de toekomst zal lijn 4 naar Zoetermeer Oosterheem vanaf dit punt over de Apeldoornselaan gaan rijden. Lijn 6 zal komende vanaf Leyenburg gewoon over de Dierenselaan blijven rijden. De halte Zuiderparklaan is inmiddels ook opgeheven. Een nieuwe halte is gepland op de Apeldoornselaan nabij de Dierenselaan. De werkzaamheden bij de Zevensprong naderen de eindfase. Het eerste weekend van juli zijn er asfalteringswerkzaamheden uitgevoerd. Op de Apeldoornselaan zullen de komende maanden de resterende sporen worden gelegd.

Op de Prinsegracht is tussen de Brouwersgracht en de Lage Nieuwstraat een overloopwissel gelegd. Dit soort wissels zijn op dit moment op meerdere plekken aangelegd. Vanuit de tramtunnel is het nu mogelijk om bij calamiteiten eventueel te keren. Uiteraard geldt dit ook voor de andere kant.

Ternoot

Op 7 juli wordt de halte Ternoot officieel in gebruik genomen. Deze opening heeft een officieel tintje met een aantal toespraken. Aansluitend zal de vervangende halte ter hoogte van de Jacob Mosselstraat worden gesloten.

Materieel tram

De inzet van TW6000-en is op 3 juni beëindigd. Tot 3 juni was de 6053 de enige nog rijvaardige TW6000 die in de lijndienst reed. Aan het begin van de middag werden de wielflenzen gemeten en deze bleken beneden de norm. De 6053 werd vanaf dat moment buiten dienst gesteld.

In remise Scheveningen bevonden zich op dat moment ook al de afgekeurde 6037, 6057, 6064 en 6098. De 6058 was door een onzachte aanraking met een bovenleidingmast aan de koppeling beschadigd geraakt.

Omdat er een afspraak was met de NS om NS-personeel op te leiden ten behoeve van de tramlijn in Houten lag het voor de hand om voor dit doel de enige nog niet op wielbanden afgekeurde 6058 daarvoor geschikt te maken. De 6058 werd aldus weer rijvaardig gemaakt met onderdelen uit enkele ander TW's. Op 8 werkdagen in de periode vanaf 13 juni t/m 24 juni had de 6058 de eer om als laatste rijvaardige TW6000 het tramnet van Den Haag te berijden. De opleiding bestond uit een ochtendrit vanuit remise Scheveningen via Scheveningen Haven naar het Hollands Spoor. Vandaar weer terug naar Scheveningen. In de tweede week werd ook remise Lijsterbesstraat in het programma opgenomen. In de middag werd nog een keer de route van lijn 11 bereden. Alle NS-personeelsleden slaagden voor hun TW6000 examen en waren zeer enthousiast over de tram en hun instructeur.

Even wat feiten voor de echte fans: Het laatste vertrek van een TW6000 (6058) vanaf Scheveningen Haven was op 24 juni om 13:19 uur. Het laatste vertrek vanaf het Rijswijkseplein was om 13:46 uur. De tram reed om 14:25 de remise binnen en sloot daarmee een bijzonder tijdperk af.

De toekomst van deze trams ligt min of meer vast. De trams zullen de komende maanden allemaal terug gaan naar Hannover. Het is de bedoeling dat de trams daar geschikt worden gemaakt voor inzet in de Hongaarse hoofdstad Boedapest. In Hannover bevinden zich op dit moment al de zwaar beschadigde 6055 en de in Houtense kleuren getoide 6021. De 6099 staat op dit moment nog bij Van der Vlist in Moerdijk.

Het is overigens nog maar de vraag of de 6055 hersteld zal worden. In Hannover zelf zijn de resterende trams uit de serie 6001-6100 vanaf 30 juni buiten dienst gesteld.

Men kan zich afvragen of het nu al afvoeren van deze trams een verstandige zet is. Voor de zomerdienst zal het niet veel uitmaken maar na de zomerdienst is het verhaal anders. Lijn 6 rijdt immers weer het volledige traject. Met de instroom van het Randstadmaterieel zal er nog maar weinig veranderen aan het aantal inzetbare tramvoertuigen. Pas als de lijnen 3 en 4 het nieuwe materieel zullen krijgen, treedt er tijdelijk enige verlichting op. Het is te hopen dat er niet al te veel aanloopproblemen zullen zijn. Op iets langere termijn gaan de nieuwe raillijn 19 (lees 8) en de verlenging van lijn 16 een rol spelen. Speculeren is lastig maar de toekomst zal uitwijzen of er dan voldoende materieel aanwezig zal zijn.

Deze maand hebben wij alleen maar wat korte nieuwtjes uit de werkplaats. De 3077 is met de nieuwe halte omroepinstallatie op lijn 3 gesignaleerd. Inmiddels is er weer een nieuw proeftraject gestart en kreeg de 3105 als eerste tram een airco-installatie op het dak. De 3102 zal binnenkort waarschijnlijk ook rood-beige worden gestickerd. Samen met de 3127 (Rabobank totaalreklame) was de 3102 nog de enige tram in de blauwe kleuren. Dit omdat de firma Belderbos (makelaar) graag een blauwe ondergrond wenste.

Er zijn geruchten dat er een PCC zal worden omgebouwd als meet/slijptram voor Randstadrail. Voor het Haagse net is bij de

1315 de voorste pantograaf vervangen door een eenbenig exemplaar.

Korte berichten

* PCC 1180 rijdt weer zelfstandig door Den Haag en werd op 25 juni gesignaleerd bij Voorburg Station. De 1180 zal mogelijk een rol spelen bij de tweejaarlijkse PCC-dag. Op www.hovm.nl zal later deze zomer het programma bekend worden gemaakt.

* Op 16 juni werd ter hoogte van het Leyenburg ziekenhuis een oefening gehouden. Deze oefening was een gezamenlijk initiatief van de HTM, de politie, de brandweer en de GGD. GTL 3035 had een aanrijding gehad met een auto en stond met het eerste draaistel naast de rails.

* Op 20 juni was James Bond himself even in de stad. Roger Moore onthulde toen in zijn functie als Unicef ambassadeur samen met Paul van Vliet de Unicef tram. Na het zetten van een handtekening maakte hij een kort ritje. De 3066 zal een jaar rijden in deze uitmonstering.

* Later dit jaar zal lijn 3 tijdelijk worden ingekort tot Bohemen. De route tussen het Savornin Lohmanplein en het eindpunt in Loosduinen zal dan worden aangepast voor Randstadrail.

R O T T E R D A M

Nieuwe directeur in dienst

Sinds begin juni is de heer Pedro Peters gestart in zijn nieuwe functie als algemeen directeur van de RET. Hij begon zijn loopbaan als onderwijzer en werd vervolgens 'hoofd der school' en directeur van een school. Daarna ging hij naar de schoolinspectie en bekleedde vervolgens de functies van directeur Onderwijs, directeur Cultuur en Educatie, directeur Openbare Werken, directeur Afvalinzameling en Afvalverwerking en kwam vijfenhalf jaar geleden als directeur in dienst bij het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU). Hier deed hij zijn kennis openbaar vervoer op. Hij vindt zijn baan bij de RET echt een geheel nieuwe baan, omdat de RET een veel groter bedrijf is dan het GVU. Hij krijgt nu behalve met de bus, ook te maken met een tram- en metrobedrijf en de infrastructuur. Verder krijgt hij ook direct te maken met RandstadRail en de OV-chipkaart. Het is volgens hem duidelijk dat het openbaar vervoer in een stad als Rotterdam andere eisen stelt dan dat van bijvoorbeeld Utrecht. Voorlopig is de agenda gevuld met een inwerkprogramma en heeft hij inmiddels al diverse vestigingen bezocht.

Trams weer naar het Centraal Station

Op 27 juni gingen de trams weer via het Centraal Station rijden. De planning was vanaf de eerste wagens om vijf uur, maar in verband met nog een aantal problemen, lukte dit pas om negen uur. In westelijke richting ligt er één spoor en in oostelijke richting liggen er twee. In deze laatste richting is de noordelijke halte voor de lijnen 1, 4, 7 en 8 en de zuidelijke halte voor de lijnen 5 en 23. Het spoor voor de eindhalte van de lijnen 20 en 25 voor het Groothandelsgebouw is blijven liggen, maar werd meer in dienst genomen. De lus door de binnenstad van de lijnen 20, 23 en 25 bleef ook gehandhaafd. Begin volgend jaar komen de definitieve haltes voor het gebouw van Nationale Nederlanden in gebruik.

Remise Kralingen weer in gebruik

Sinds 4 juli is de remise Kralingen weer bereikbaar voor trams. Voorlopig zal dit allen kunnen via de route Goudserijweg, Vlietlaan, Oudedijk, 's-Gravenweg, Burg. Oudlaan, Honingerdijk en Oostzeedijk. Op dezelfde dag ging de remise Hilleegersberg weer buiten dienst voor de lijnen 1, 4, 7 en 8 en werd het RoMeO-materieel, dat tijdelijk was gestald in remise Kralingen, weer overgebracht naar de remise Hilleegersberg.

Vertragingen TramPluswerkzaamheden en verdere voortgang

De geplande inkorting in verband met de werkzaamheden aan het traject Woudhoek-Pr. Beatrixlaan van lijn 1 met ingang van 30 mei ging niet door.

De werkzaamheden op het Marconiplein en de Mathenesserdijk welke al enige tijd aan de gang waren, kregen per 4 juli gevolgen voor de lijnen 1, 4 en 8. Lijn 4 wordt dan ingekort tot het Heemraadsplein en lijn 8 tot de Pelgrimstraat. Lijn 1 rijdt vanaf de Middellandstraat de volgende omleiding;: Claes de Vrieselaan – Mathenesserlaan - Heemraadsplein - Nieuwe Binnenweg – Schiedamseweg - Marconiplein v.v. en vervolgens naar de Woudhoek. Het Marconiplein kan men niet ronden en lijn 1 slaat vanaf de Schiedamseweg onmiddellijk linksaf via het spoor aan de zuidzijde van het Marconiplein. De inkorting en omleiding van resp. lijn 8 en 1 ging overigens reeds in op 3 juli om 22.00 uur.

Ook de werkzaamheden op de Oostzeedijk / Honingerdijk en in de remise Kralingen liepen vertragingen op. De planning van 7 juni liep uit naar 4 juli. Ook de werkzaamheden op de Burg. v. Walsumweg en Blaak kwamen niet volgens planning van 4 juli gereed. De geplande omleiding van lijn 8 (zie het vorige nummer) gaat nu waarschijnlijk helemaal niet door. De omleiding voor de Touristische tramlijn 10 via Crooswijk zal nu dan ook langer duren. De opening van de nieuwe TramPluslijn Schiedam/Vlaardingen staat inmiddels gepland op 31 oktober 2005.

OV-chipkaart

Opnieuw moest de proef met de OV-chipkaart, welke in juni van start zou gaan, worden uitgesteld. Problemen met de kaart deden zich onder meer voor door dubbeltellingen en helemaal geen tellingen. Ook de poortjes sloten niet, te snel of te langzaam. Verder waren er problemen met de software. De RET denkt nu het systeem in december in te kunnen voeren, maar de problemen zijn inmiddels zo groot, dat minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) al helemaal geen datum van invoering durft te voorspellen. De RET heeft inmiddels schadeclaims ingediend bij de ondernemingen die apparatuur leveren voor de invoering van de OV-chipkaart.

Als de proef doorgaat reizen circa 100.000 Rotterdammers dan met de OV-chipkaart, terwijl de overige reizigers van de strippenkaart gebruik kunnen blijven maken. De leveranciers van de systemen zijn thans nog hard aan het werk de technische problemen op te lossen, een proces waarin overigens wel gestaag vooruitgang wordt geboekt. Het project heeft nu een vertraging van een half jaar.

Mocht worden besloten de OV-chipkaart landelijk in te voeren, wil Rotterdam de periode waarin beide betaalmogelijkheden naast elkaar bestaan, zo kort mogelijk houden. In principe is het de bedoeling per 01-01-2008 de strippenkaart uit te faseren.

In de tweede helft van juni werd binnen NSR geworven voor personeelsleden die langs de Hoekse Lijn wonen en als proefpersoon zouden willen dienen. Men heeft circa 50 personen geworven die de kaart willen testen.

Geld voor reparaties

Het bedrag van 570 miljoen euro dat de RET heeft ontvangen van het Rijk, voor reparaties en onderhoud aan de Erasmus- en Calandlijn, is door de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam met 100 miljoen euro verhoogd. Het totaal van 670 miljoen euro geldt voor 25 jaar en niet voor 23 jaar zoals eerder gemeld.

Infrastructuur en exploitatie

De Red Bull Airrace op zondag 12 juni trok ongeveer 700.000 bezoekers. Alhoewel de RET meldde dat alles redelijk soepel was verlopen, waren er toch diverse problemen. Metrostation Leuvehaven moest voor instappende passagiers worden gesloten in verband met de enorme toeloop na afloop van het evenement. Ook gevaarlijke situaties op het Noordereiland waar buslijn 32 vastliep en de lijn werd verlegd vanaf de Blaak naar het Oostplein. Bij zowel tram, metro als bus kon onmogelijk meer op tijd worden gereden. Lijn 8 reed in verband met afsluiting van de Schiedamsedijk via de Eendrachtsweg, Mauritsweg en Kruisplein v.v. Om 15.30 uur moesten de lijnen 7 en 8 ook nog worden omgeleid in verband met een ernstige aanrijding op de Jonker Fransstraat.

In verband met de Nederlandse Kampioenschappen Wielrennen op 25 en 26 juni reed lijn 7 op zaterdag de gehele dag en op zondag tot 18.00 uur niet verder dan de Burg. Oudlaan (Woudestein). Tramlijn 20 reed op beide dagen niet en lijn 23 reed op zaterdag de gehele dag en op zondag tot 18.00 uur een omleiding via de route lijn 20 vanaf de Reijerdijk tot de 2^e Rosestraat. Buslijn 48 reed op hetzelfde tijdstip niet verder dan Station Zuid. In verband met de op- en afbouw van het parcours reden op 24 en 27 juni de buslijnen 47, 66 en 70 een omleiding.

Op zondag 10 juli worden werkzaamheden uitgevoerd op het Kruisplein. Hierdoor rijden de lijnen 1 en 7 die dag een andere route. Lijn 1 vanaf het Marconiplein de bestaande welke op 4 juli is ingegaan tot het Weena en vervolgens Hofplein-Schiekade-Provenierssingel-Stationssingel-Henegouwerlaan en Middellandstraat. Lijn 7 in de richting De Esch rijdt de normale route en in de richting Spangen wordt vanaf het Hofplein tot de Middellandstraat dezelfde omleidingsroute gereden als lijn 1. Dit duurt de gehele dag.

In verband met werkzaamheden op het traject Honingerdijk - De Esch werd lijn 7 m.i.v. 4 juli ingekort tot het eindpunt Woudestein (Burg Oudlaan). Als alles volgens planning verloopt duurt dit tot 31 juli.

Staking

Naast Amsterdam en Utrecht ging op 29 juni ook het Rotterdamse openbaar vervoer plat. De dag is rustig verlopen omdat de reizigers er voldoende op hadden gerekend. Op het Centraal station was het opmerkelijk stil. Wel waren er wat problemen met de veteranen die het feest in Ahoy van de eerste veteranendag wilden bijwonen. Alhoewel het ministerie van Defensie bussen had gecharterd, konden niet alle veteranen het Ahoy op tijd bereiken.

Stichting RoMeO

Op vrijdagmiddag 1 juli vond de feestelijke eerste rit plaats van de Touristische Museumlijn 10. De rit werd gereden met de 522 en het pas uit revisie gekomen aanhangrijtuig 1042. Het rijtuig ziet er weer perfect uit. Op het Willemsplein hield de nieuwe algemeen directeur P.G. Peters een korte openingspeech en werd hij onderweg in de gelegenheid gesteld om zelf een klein stukje te rijden, hetgeen hij zeer op prijs stelde. Lijn 10 wordt dit seizoen in principe gereden met de 523+1020 en 515+1001, het stel 522+1042 is reserve.

Van 10 t/m 12 juni reed motorrijtuig 368 (De Haventram) als lijn 11 voor het landelijke evenement "De Verborgen Tuinen". Op deze dagen stelden vele particulieren, bedrijven en instellingen hun normaal gesloten tuinen open voor het publiek. In Rotterdam werd dit georganiseerd door het Arboretum Trompenburg. Vanaf het begin- en eindpunt Woudestein reed de tram als ringlijn via Kralingen, Oudedijk, Hofplein, Coolsingel, Eendrachtsweg, Westzeedijk, Claes de Vrieselaan, West-Kruiskade, Weena, Schiekade, Provenierssingel, Diergaarde Blijdorp, Provenierssingel, Bergweg, Kleiweg, Bergpolderplein, Kleiweg, Straatweg, Molenlaan, Straatweg, Benthuizerstraat, Zaagmolenstraat, Pijperstraat en terug via de Oudedijk naar Woudestein. De tram maakte elke dag drie slagen van elk ongeveer anderhalf uur. Dit was de eerste keer dat bij dit evenement een tram werd ingeschakeld. De belangstelling voor de tram was mede door het mooie weer nog niet overweldigend, maar degenen die van de tram gebruik maakten waren in het algemeen zeer positief.

Op 22 juni maakte het geheel gereviseerde Allan-aanhangrijtuig 1042 een zeer geslaagde proefrit achter motorrijtuig 522. Enige tijd geleden zou mr. 808 overgaan de St. RoMeO, maar omdat de wagen in minder goede staat bleek te verkeren werd vervolgens gekozen voor mr. 819. Nu is bekend geworden dat ook dit niet door gaat, omdat de serie 801 – 840 door de RET in de verkoop wordt gezet. Mogelijk zou er opnieuw belangstelling zijn vanuit Roemenië. De serie 841-850 blijft voorlopig bij de RET en uit deze serie kan de St. RoMeO later een wagen selecteren.

De datum van overdracht van autobus 484 aan de St. RoMeO was in ons vorige niet vermeld, dit moet zijn 2 mei 2005.

Openbaar Vervoer Museum (OVM)

Na drie jaar van verbouwing gaat het OVM in de zomervakantie van 4 juli t/m 14 augustus weer elke dag open van 11.00 tot 17.00 uur. Omdat de totale vloeroppervlakte van het museum met 50 procent is gestegen, heeft het museum een andere indeling gekregen. Zowel tram, trein, bus als metro krijgen volop aandacht in het museum en ook de modelbaan keert natuurlijk terug. Achter in het museum is speciaal voor kinderen "De Remise". Dit is een plein met een winkeltje waar allerlei speelgoed op het gebied van openbaar vervoer tentoongesteld wordt. Verder staat hier een replica van een tramkop. Hierin kan men plaats nemen en ervaren hoe het is om op de plaats van een bestuurder te zitten. Na 14 augustus gaat het museum weer tijdelijk dicht en dan volgt in het najaar van 2005 de officiële opening. In de zomervakantie hanteert men een kennismakingstarief van slechts één euro voor zowel kinderen als volwassenen. Museumjaarkaart en de Rotterdam Pas zijn ook geldig. Het museum is gevestigd in de hal van metrostation Oostplein. Het is bereikbaar met de oost-westlijn (Calandlijn) van de metro en tramlijn 8 tot eindpunt Oostplein. Rijdt men met de Touristischetramlijn 10 dan moet men uitstappen bij de halte Boezemweg/hoek Goudsesingel

bij het Oostplein, mocht lijn 10 na verloop van tijd toch weer via de Blaak gaan rijden, dan moet men uitstappen bij de halte Oostplein.

Materieel

Metro: In de CW wordt sinds enige tijd gewerkt aan de revisie van locomotieven en werkwagens van de metro. In totaal worden twee locomotieven en twaalf werkwagens gereviseerd en krijgt één locomotief een uitgebreide onderhoudsbeurt. Inmiddels zijn al zes werkwagens gereviseerd en begin juni werd de laatste hand gelegd aan de revisie van de eerste locomotief.

Tram: Mr. 703 die al enige tijd buiten dienst staat op het buitenterrein van remise Hilledijk, heeft een defecte inverter. Het Citadis-rijtuig 2008 dat al geruime buiten dienst staat na brand, zal voorlopig nog niet in dienst komen. De wagen wordt voornamelijk gebruikt als plukwagen en is momenteel zo goed als ontleed.

Met ingang van de zomerdienst 1 op 23 mei zijn de volgende 800-en nog in dienst: 827, 828, 830, 834, 835, 840, 841, 843, 844 en 846-850. De 839 staat als reserve. Alle overige 800-en staan voorlopig buiten dienst.

Nieuws per datum

17/06: 09.45 uur; Op de hoek van de Schiekade/Bergweg liep een Citadis-rijtuig van lijn 5 uit de rails. De wagen was tot stilstand gekomen door vastgelopen remmen. Een achterop komende lijn 8 wilde het voertuig opduwen (hetgeen met Citadis-rijtuigen verboden is), maar hierbij derailleerde het Citadis-rijtuig. Het tramverkeer naar Schiebroek was enige tijd gestremd en lijn 8 werd omgeleid via de Noordsingel.

17/06: 16.40 uur; Lijn 1 mr. 721 kreeg op de Scheepvaartweg in Schiedam een fietser tegen de tram. Lijn 1 werd enige uren ingekort tot de Prinses Beatrixlaan.

21/06: Op deze dag vele problemen als gevolg van de hitte. Door spoorspatting op de Erasmuslijn in de richting Spijkenisse mocht de metro op enkele trajecten niet harder dan 25 of 40 kilometer per uur in plaats van 80. Omstreeks 15.00 uur werkte een wissel niet meer op het Marconiplein waardoor er een file van acht trams ontstond. Een ernstige spoorspatting ontstond op de brug over het Noorderkanaal bij de Gordelweg/Bergweg. De sporen waren hier reeds lange tijd zeer slecht en ondanks waarschuwingen van diverse bestuurders werd hier niets aangedaan. De wagens mochten hier niet meer passeren. Lijn 4 werd omgeleid via Bergweg-Zaagmolenstraat, Linker Rottekade, Jonker Fransstraat, Goudsesingel, Pompenburg en Weena. Het eindpunt Molenlaan was niet meer bereikbaar. Een uitrukkend tramstel van RoMeO kon op de Straatweg gelukkig nog achteruit terug naar de remise Hillegersberg. Omdat de remise Kralingen buiten dienst is en de remise Hillegersberg niet bereikbaar, werden inrukkende trams opgesteld op de Bentincklaan. Hier stonden op een gegeven moment zo'n twintig trams. Verder waren er diverse storingen met 700-en en Citadis-rijtuigen en verder werd een beugel verspeeld op het Weena en een vangschep op het Droogleever Fortuynplein. Mogelijk heeft een aantal zaken te maken met de bezuinigingen op onderhoud, zoals in het verleden in de jaren 90.

22/06: 12.00 uur; Op de Meidoornsingel/Wilgenplaslaan haalde een vrachtauto de bovenleiding naar beneden. De chauffeur was vergeten zijn hydraulische hefarm naar beneden te laten zakken. De bovenleiding werd over zo'n 500 meter naar beneden gehaald, waarbij ook drie lichtmasten werden beschadigd. Eén wagen van lijn 5 kwam op de Meidoornsingel stil te staan en een andere op de kruising Wilgenplaslaan/Melanchtonweg. Lijn 5 reed vanaf het Willemsplein vanaf het Weena via Coolsingel, v. Oldebarneveltstraat en Mauritsweg terug naar het Willemsplein. Naar Schiebroek werden bussen ingezet. Later op de dag reed lijn 5 vanaf de Schiekade via de Bergweg en Straatweg naar het eindpunt Kleiweg. Daar kon men verder naar Schiebroek met een pendelbus. Na reparatie kon pas na de avondspits de dienst van lijn 5 worden hervat.

U T R E C H T (GVU)

Met een paar maanden vertraging is de aflevering van de nieuwe serie Van Hool geledes 601-629 goed op gang gekomen. De wagens zijn van het type AG300 en van dezelfde generatie als de jongste midibussen, standaard en dubbelgeledes van het GVU. De 601 kwam op 11 april aan en werd op 25 april in dienst gesteld. Hierna volgde de indienststelling van de 608 (25-4), 610 (28-4), 607 (29-4), 602+609 (12-5), 611 (20-5), 612+614 (26-5), 613 (3-6), 615 (10-6), 617 (11-6), 603 (17-5), 618 (18-5), 616+620 (20-6) en 621 (1-7). De nieuwe wagens reden vooral de eerste weken al alle lijnen voor zover er geledes horen te rijden, maar zijn sindsdien vooral te zien op de lijnen naar Maarssenbroek en Leidsche Rijn.

De instroom van de nieuwe bussen zorgde voor het kunnen afvoeren van de drie Volvo's uit Biel (415-417) en de oudste serie Volvo-geledes serie 500. De bussen uit Biel verdwenen alledrie op 12 mei uit de dienst. De 'eigen' Volvo's verdwenen als volgt uit dienst: 506+516 (6-5), 513 (10-5), 514 (20-5), 502+510+515+517 (23-5), 503 (1-6), 508 (6-6), 512 (7-6), 507 (13-6), 501 (15-6), 511 (16-6), 518 (22-6), 504 (24-6) en tenslotte 505+509 (25-6). De 520 (na een aanrijding) en 555 (na brand) waren al eerder uit de serie 501-575 verdwenen.

Daf-standaard 52 werd op 1 juli overgedragen aan het Leyland Busmuseum, dat nauw samenwerkt met het Noordelijk busmuseum. Voormalige leswagen 59 is verkocht aan een basisschool in Musselkanaal. De 32, 34, 40, 49 en gelede 503 zijn op 1 juli naar Soesterberg gegaan, waar ze bij een militaire oefening aan hun einde zullen komen. Er resteren overigens nog zes (aangepaste) school/zwembussen: 33, 41-44 en 47.

Op 9 mei raakte dubbelgelede 925 zwaar beschadigd aan de achterzijde na aangereden te zijn door Connexion-bus 2690 bij de kruising Bleekstraat/Catharijnesingel. Op 23 juni raakte wagen 85 behoorlijk beschadigd door brand aan de Prof. Bavinkstraat. Opvallend veel stakingen bij het GVU: op 1 juni werd buiten de spits gestaakt, op 9 juni de hele dag en op 29 juni opnieuw de hele dag. De directie heeft aangegeven nieuwe acties niet meer te accepteren en in dat geval naar de rechter te stappen.

Stadsvervoer Dordrecht

Materieelsamenstelling per 1 januari 2005:

Mercedes 0408 1995: 01 en 02

Mercedes 0405 1988-1993: 46, 48, 51, 52, 84, 85, 90, 93, 94

DAF-DOB Alliance B98 1998-2001: 121-126, 178-180, 184-186, 201-207 (ex HTM, in dienst SVD 2001-2004)

Mercedes 0520 Cito 2002:	651-654
Berkhof SB250 LPG 1998:	6513-6518

Hiervan zijn inmiddels 01 en 02 bij HTM beland als 680 en 679. Naar aan te nemen valt zullen van de nieuwe serie HTM 301-330 (Berkhof Diplomat) enkele naar Dordrecht komen.

Stadsbus Maastricht

Materieelsamenstelling per 1 januari 2005:

Mercedes 0530 Citaro 2002-2003:	101-104, 106-120
Volvo B10M/Van Hool 1991:	800 (in 1994 overgenomen van De Jong)
Volvo B10R/Den Oudsten 1991-1992:	801-804, 806, 807, 813-822
Volvo B10L/Berkhof 1994-1995:	823-825
Volvo 7000 2000:	840-841
Volvo 7700 2004:	842-847

In 2005 kwamen in dienst 848-853, gelijk aan 842-847, dus met 32 zitplaatsen. Afgevoerd werden 801-804 en 807. Per 1 januari 2007 zal Stadsbus Maastricht opgaan in Connex. Tot die tijd worden geen nieuwe bussen meer aangeschaft.

BUITENLANDS STADSERVOER

Nogmaals. Eskisehir. In HOV/RN 553 schreven wij over tweerichting trams. Fout. Zoals uit eerdere berichtgeving valt op te maken rijden hier eenrichting trams van het Bombardier type Flexity Outlook. Ze hebben de nummers 1-18 die niet op de rijtuigen vermeld staan maar op een bordje achter de voorruit.

ARGENTINIË.

Buenos Aires. Al jaren schrijven wij over de aflevering van 80 metrorijtuigen (16 vijfzittenstellen) door Alstom. Tot heden zijn 3 stellen afgeleverd en in dienst op lijn D. Onlangs kondigde Alstom aan dat de productie van de rest wordt hervat in een nieuwe fabriek in La Plata. Er loopt een aanbesteding voor nog eens 55 rijtuigen.

Het metronet heeft een omvang van 41,2 kilometer. Onderstaand een overzicht.

lijn:	lengte/km:	route:	opm.:
A	6,8	Plaza de Mayo – Primera Junta	1)
B	10,9	Leandro N.Alem – Los Incas	2)
C	4,3	Retiro – Constitución	3)
D	9,6	Catedral – Congreso de Tucuman	3)
E	9,6	Bolivar – Plaza de los Virreyes	3)

opm.: 1) 1100V bovenleiding, 2) 600V stroomrail, 3) 1500V bovenleiding.

Er zijn plannen voor verlengingen van bestaande lijnen en nieuwe lijnen. In aanleg is een verlenging van lijn A vanaf Primera Junta naar Nazca (3½ km.). Dit gedeelte moet in 2008 in dienst komen. Vanaf 1999 wordt de in 1913 geopende lijn A gerenoveerd. De monumentale stations blijven hierbij in originele staat. Deze werkzaamheden lopen tot in 2006. Op deze lijn rijdt nog het originele houten materieel dat in 1913-1925 werd geleverd door La Brugeoise. Een aantal van deze rijtuigen werd met een stalen opbouw gemoderniseerd. De verwachting is dat met de komst van nieuw materieel het materieel van andere lijnen zal doorschuiven naar lijn A.

Van de nieuwe lijn H (Retiro – Nueva Pompeya, 11 km.) is het eerste deeltraject (3,6 km.) tussen Plaza Once en Caseros in aanleg. Opening: 2006.

Overige plannen. Verlenging van lijn E: Bolivar – Retiro. Aanleg lijn F: Constitución – Plaza Italia (8,6 km.). Aanleg lijn G: Retiro – Cid Campeador (7,3 km.). Aanleg lijn I: Emilio Mitre – Plaza Italia (6,6 km.).

AUSTRALIË.

Adelaide. In 2007 wordt de tramlijn via de King William Street met 1½ kilometer verlengd tot North Terrace. Dan zal de nu nog aan de rand van het centrum eindigende tram doorrijden naar het station.

BELGIË.

Antwerpen. In maart 2005 werd het omgebouwde PCC rijtuig 7014 weer in dienst gesteld. In de werkplaats wordt nu gewerkt aan de 7009.

Op 14 augustus viert het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) haar vijfjarig bestaan.

Om dit jubileum te vieren rijden er op die dag tussen 13 en 17 uur twee historische trams tussen het Tram- en Autobusmuseum (gelegen aan de Diksmuidelaan in Berchem) en de Lambermontplaats in Antwerpen. Stopplaatsen zijn voorzien aan het Mode-Museum provincie Antwerpen (MoMu) en het Museum voor Schone Kunsten.

Brussel. Vanaf 27.6.2005 geldt de zomerdienst en vanaf 11.7.2005 de hoogzomerdienst met aangepaste frequenties. Van 4.7.2005 tot 2.9.2005 vinden werkzaamheden plaats langs de Vorstlaan voor de verlenging van tramlijn 94 tot Herrmann De-broux. Ook zijn er deze zomer omvangrijke spoorwerken bij de remise aan de Renbaanlaan waardoor bepaalde lijnen vanuit een andere remise worden geëxploiteerd.

In juni 2005 organiseerde de MIVB een viertal informatiebijeenkomsten waarbij de plannen werden toegelicht voor de herstructurering van het tram- en busnet in 2008. Zo hoopt men oplossingen te bieden voor de gewijzigde vervoerstromen en de vaak overvolle trams en bussen die gehinderd door het overige verkeer vaak stapvoets vooruit komen. De capaciteit van metro (+ 36%), tram (+ 5500 plaatsen) en bus (+ 4300 plaatsen) worden verhoogd. De dienstuitvoering zal worden verbeterd en het stre-

ven is om op de hoofdlijnen met een gemiddelde reissnelheid van 18 km/u om de 6 minuten (spits), 10 minuten (overdag) of 20 minuten ('s avonds) te rijden. Daarbij wil men 98% van de inwoners op minder dan 400 meter van hun woning een halte bieden. Bij de metro wordt gewerkt aan de voltooiing van de Kleine Ring. Er komt dan een rechtstreekse verbinding tussen het Zuidstation en de Heizel. De capaciteit tussen Stokkel en Weststation wordt verhoogd door de komst van de nieuwe grotere BOA metrotreinstellen. Op de Noord-Zuidas worden de vijf huidige tramlijnen vervangen door twee lijnen met een hoge frequentie (3 min. overdag; 5 min. 's-avonds): lijn 3: Noord – Churchill en lijn 51: Esplanade – Stalle. De trams die vanuit het noorden van Brussel komen eindigen dan bij het station Rogier waar rechtstreeks op de metro kan worden overgestapt. Aan het Noordstation komt een directe overstap met de lijnen 3 en 51 richting centrum. In het zuiden vindt het overstappen plaats in het Zuidstation of Lemonnier. Met de name de reizigers via de Noord-Zuidas kunnen geconfronteerd worden met meer overstappen, maar de hoge frequenties compenseren dit. Daarnaast ontstaan nieuwe rechtstreekse verbindingen. Op de lijnen 3 en 51 wordt het nog af te leveren materieel van de series 3000 en 4000 ingezet. Er komt een betere bediening van de Grote Ring en een rechtstreekse verbinding met de ULB door een toekomstige tramlijn 25. Enkele tramlijnen worden verlengd en het busnet wordt aangepast waarbij enkele lange lijnen worden gesplitst om de dienstregeling te kunnen naleven. Een uitvoerig bericht met netkaart 2008 is te vinden op internet: www.mivb.irisnet.be.

BRAZILIË.

Belém. Op 4.10.2004 arriveerde hier de 2-assige motorwagen 110 (ex Campinas, Brill 1911) voor de toeristische tramlijn. Met de scheidende burgemeester aan de rijkruk vond op 31.12.2004 de officiële opening plaats. De nieuwe burgemeester is wat minder ingenomen met de tram en wil er wel vanaf.

Rio de Janeiro. Met financiële hulp van de Wereldbank wordt de beroemde Santa Teresa tramlijn opgeknapt. Het al jaren opgeheven traject in de Rua Francisco Muratori wordt heropend. Langs het strand van Copacabano wordt metrolijn 1 met nog eens 1,2 kilometer verlengd vanaf Siqueria Campos tot Cantagalo. De werkzaamheden zijn in volle gang. Voor het elektrische voorstadnet (5 lijnen) van SuperVia werden bij Mitsui Japan 20 vierwagen treinstellen besteld die vanaf eind 2005 geleverd worden.

Santos. Hier is men enthousiaster dan in Belém en wil men de nostalgische tramlijn met ± 3 kilometer verlengen. Daarvoor wil men drie motorwagens uit Porto overnemen. Die moeten dan wel omgespoord worden naar de ongebruikelijke spoorbreedte van 1350 mm.

CANADA.

Calgary. Siemens levert vanaf 2006 33 trams van het type SD160 waardoor het totaal op 149 stuks komt. De normaalsporige tweedelige rijkruigen hebben 64 zit- en 240 staanplaatsen, zijn 24,8 meter lang en 2,6 meter breed. In Calgary noemt men het "C Train".

In een lange termijnplan wordt gesproken over een verdere verlenging van de noord/west tramlijn vanaf Dalhousie tot Crowfoot Centre. In 2007 wordt begonnen met de verlenging van de noord/oost lijn vanaf Whitehorn naar Prairie Winds.

Vancouver. Naast de Skytrain (een volautomatische metro) is er sprake van een tweede metrosysteem. Een consortium gaat deze lijn bouwen en exploiteren. Vanaf Waterfront loopt de lijn ondergronds onder het centrum, komt bij Fraser River bovengronds en splitst dan in een tak naar de luchthaven van Vancouver en een tak naar Richmond. Financieel is het project nog niet rond maar met het oog op de Olympische Winterspelen in 2010 twijfelt niemand aan een tijdige indienststelling.

CHILI.

Iquique. De toeristische paardentramlijn werd op 24.10.2004 geopend. Er is een replica paardentramrijtuig nr. 1 en een dubbeldekrijtuig met een open verdieping (eveneens een zelfgebouwde replica) die met accu's wordt voortbewogen.

Santiago de Chili. Op 8.9.2004 werd metrolijn 2 verlengd tot Cerro Blanco. Aan de andere kant werd lijn 2 op 22.12.2004 verlengd van La Ovalle tot La Cisterna (2,3 km.). De eerste twee driedelige metrotreinstellen voor de toekomstige lijn 4 werden in november 2004 afgeleverd. Lijn 4 komt eind 2005 in dienst. In totaal levert Alstom 60 driedelige stellen. In januari 2005 werden nog eens 87 metrorijtuigen bij Alstom besteld. Ook gaat dit bedrijf een 10 kilometer lange enkelsporige verlenging van metrolijn 2 aanleggen.

DUITSLAND oost.

Halle. De afgelopen zeven jaar werden 48 T4D-C motorrijtuigen en 28 B4D-C aanhangrijtuigen gemoderniseerd. Ze kregen o.a. een grotere bestuurderscabine en werden in de huis kleur van de HAVAG geschilderd. De resterende 34 motor- en 13 aanhangrijtuigen kregen alleen een revisiebeurt. Inmiddels werden door de instroom van nieuw materieel de eerste T4D-C+B4D-C tramstellen dienstvaardig terzijde gesteld.

Jena. Sinds 2.5.2005 rijden de lijnen 2 en 4 over de vernieuwde Camsdorferbrug weer naar Jena Ost.

Leipzig. Het dochterbedrijf LIB (Leipziger Infrastrukturbetriebe) heet sinds 28.4.2005 IFTEC (Servicegesellschaft für Fahrwege und Schienenfahrzeuge). De LVB (Leipziger Verkehrsbetriebe) en Siemens hebben ieder een 50% aandeel. Op 28.4.2005 werd in de remise Heiterblick (thuisbasis van IFTEC) een presentatie georganiseerd. Bij het opgestelde materieel stond o.a. motorrijtuig 001, het prototype van een verbouwde Tatra motorwagen met lagevloer deel. Met het oog op de aanleg van de City-tunnel gaat het plein voor het Hauptbahnhof op de schop. Eind 2005 is hier een nieuwe overdekte halte met vier sporen langs drie halteperons. In de Prager Strasse wordt de brug over de spoorlijn vernieuwd. Vanaf 9.5.2005 maken de tram en voetgangers gebruik van een noodbrug. Opgeheven werd het dienstspoor in de Richard Lehmann Strasse en het traject op de Friedhofsweg vanaf de Prager Strasse tot het Südfriedhof. Hiermee kwam de keerlus An der Tabaksmühle te vervallen. Deze werd alleen nog gebruikt bij omleidingen en de stadsrondritten. Begin mei 2005 begon de ombouw van de Johannisplatz. Hierbij vervalt de keerdriehoek van lijn 12. In plaats daarvan komt er een keerlus op de nabij gelegen Rabensteinplatz. Bovengenoemde werken (er zijn er meer in uitvoering) veroorzaken gedurende langere tijd aanpassingen in de dienstuitvoering.

Potsdam. Op 14.6.2005 werd vanuit München het type R3.3 lagevloeromotorrijtuig 2201 overgebracht naar Potsdam. Na aanpassing wordt het gedurende drie weken hier ingezet. Zoals eerder bericht wil de ViP (Verkehr in Potsdam) 19 lagevloerstrams bestellen en oriënteert men zich welke type daarvoor in aanmerking komt. De 2201 werd voorzien van het opschrift "München grüßt Potsdam".

Strausberg. De gemeente heeft zich tot 2010 financieel garant gesteld. Dit betekent o.a. dat de remise kan worden opgeknapt.

DUITSLAND west.

Bochum. De nieuwe remise Engelsburg komt per 1.8.2005 in gebruik. De toegang is nog geïmproviseerd maar bij de opening van het nieuwe tunneltraject, begin 2006, komen er de definitieve toegangssporen. Op 18.9.2005 is er een open dag (zie HOV/RN 556).

Düsseldorf. RBG = Rheinische Bahngesellschaft AG. Onofficieel en in het spraakgebruik al sinds mensenheugenis de "Rheinbahn". En zo is het nu sinds eind april 2005 ook officieel; de naam werd gewijzigd in Rheinbahn AG. Aan de Theodorstrasse komt de Eisarena. Dit complex wordt in 2006 geopend. Bij de aanleg van toevoerwegen wordt al rekening gehouden met een toekomstige railverbinding. Dat zou dan vanaf Rath een verlenging van lijn 701 worden. Door verschillende organisaties wordt een verlenging van lijn U79 naar de Heinrich Heine Universiteit bepleit.

Frankfurt am Main. In maart/april 2005 gingen de O-motorrijtuigen 903, 905, 906 en 907 naar Poznan. Al eerder schreven wij over de financieringsproblemen voor de aanschaf van nieuw U-Bahnmaterieel. Hiervoor ontvangt men geen subsidie van de deelstaat. Er zijn nu drie mogelijkheden. De aanschaf van 170 nieuwe rytuigen over een langere periode die men dan zelf moet financieren of leasen. Of de aanschaf van 9 tot 10 nieuwe rytuigen en de modernisering van 186 oudere rytuigen. Het probleem hierbij is het moeilijk of niet verkrijgbaar zijn van onderdelen. Als laatste mogelijkheid denkt men aan de aanschaf van 64 nieuwe rytuigen en dan 115 oude rytuigen moderniseren. Er zijn dan voldoende plukwagens voor onderdelen beschikbaar. Men is er nog niet uit, temeer daar het opknappen van het oude spul, met dan nog een levensduur van 10 tot 12 jaar, het probleem alleen maar in de tijd verschuift. Wel is er subsidie voor een ± € 173 miljoen kostende verlenging van lijn U4 naar Ginnheim waar wordt aangesloten op lijn U1. Met de aanleg wordt in 2006 begonnen maar er is inmiddels een storm van kritiek losgebarsten over dit dure project. Met slechts een fractie van het bedrag zou de al hier rijdende lijn 16 opgewaarderd kunnen worden. Een wel wat laat burger initiatief "Pro 16" probeert de aanleg van de U-Bahn te verhinderen. Als de aanleg doorgaat verdwijnt hier in 2008 lijn 16 en is er tot minstens 2013 vervangend busvervoer.

Hamburg. Op 1.8.2005 beginnen de ombouwwerkzaamheden bij de Berliner Tor in verband het omwisselen van de eindpunten van de lijnen U2 en U3. Na het gereedkomen van de werkzaamheden in 2009 eindigt lijn U2 in Mümmelmannsberg en lijn U3 in Wandsbek-Gartenstadt. Tussen 2006 en 2009 wordt op de ringlijn een aangepaste exploitatie uitgevoerd.

Op 19.2.2005 werd met de DT2 treinstellen 764+782 een afscheidsrit gereden. Het DT2 treinstel 604 blijft als museumstel behouden.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Door de organisatie "Historische S-Bahn Hamburg" werd in mei 2005 na een grondige restauratie het museumstel 470.128 weer in dienst gesteld. Dit materieel vormde decennia lang het gezicht van de S-Bahn. Eind 2002 reed de serie ET470 voor het laatst in de normale dienst. Eind 2007 komt de meersysteemlijn naar Buxtehude – Stade (lijn S3) in dienst. De rijtijd tussen Hamburg Hauptbahnhof en Stade wordt 57 minuten. Frequentie: 20 minuten; in de spits tot Buxtehude elke 10 minuten. Bij Alstom/Bombardier in Salzgitter worden hiervoor 9 nieuwe treinstellen gebouwd en 33 treinstellen ET474 omgebouwd tot ET474.3. Ze zijn dan geschikt voor 1200V gelijkspanning stroomrail en 15000V 16 2/3 Hz wisselstroom bovenleiding. Binnenkort worden de eerste stellingen afgeleverd en kan men gaan proef rijden.

Kassel. Zoals eerder bericht rijden er sinds 29.3.2005 geen trams meer door de tunnel bij het Hauptbahnhof. De lijnen 7 en 9 werden omgeleid via de Königsstrasse. Op de Scheidemannplatz werd een sporendriehoek aangelegd die het oude traject op de Ständeplatz aansluit op de nieuwe sporen in de Rudolf Schwander Strasse. Vanaf 30.4.2005 volgt lijn 7 deze route die ook als omleidingroute kan worden gebruikt bij stremmingen in de Königsstrasse. Wat er met de in 1968 geopende en sterk verlooderde tramtunnel gaat gebeuren is nog niet bekend. In de Landgraf Karl Strasse waren de tramsporen dringend aan vervanging toe. Maar ook de nutsleidingen moesten worden verlegd. Gezien het karakter van deze straat (een laan met bomen) geen eenvoudige klus. Na heel wat politieke beraadslaging (wij drukken ons voorzichtig uit), waarbij voor de tram zelfs een andere route ter sprake kwam, werd toch besloten dat de tram door deze straat blijft rijden. Om de werkzaamheden te bespoedigen werd een tijdelijke omleidingroute aangelegd door de Baunsbergerstrasse, die zo'n twee jaar in gebruik zal zijn. Van de hierboven genoemde werkzaamheden zijn beelden te zien op www.Tram-Kassel.de onder Berichte.

Op de Lossetalbahn volgt de tram tussen Niederkaufungen en Oberkaufungen een nieuw aangelegd traject via het centrum. Dit traject is langer dan via de hier nog liggende goederenspoorlijn die onder de EBO (Eisenbahn Betriebsordnung) valt. Aanvankelijk was het plan om dit kortere traject te moderniseren en elektrificeren. Er zouden dan vanaf Hessisch Lichtenau en Helsa ook sneltrams naar Kassel kunnen rijden. Uit kostenoverwegingen werd hier van afgezien. Maar... in de afgelopen maanden werd het baanvak opgeknapt en werden er o.a. dwarsliggers vernieuwd. Van een elektrificatie is ook nu geen sprake maar het idee van sneltrams stak weer de kop op. Als de tram naar Hessisch Lichtenau gaat rijden zou men via deze lijn de nog te leveren hybride Regio Citadis motorrijtuigen 751-760 als sneltram kunnen inzetten.

Keulen. In HOV/RN 557 schreven wij over de presentatie van de eerste nieuwe lagevloertram van het type K4500 op 18.4.2005. Voor de statistiek: de 4501 werd als eerste afgeleverd op 22.3.2005 en de 4502 arriveerde op 30.3.2005. Al tijdens de nachtelijke proefritten op lijn 1 ontstonden technische problemen. De 4503, die op 19.4.2005 arriveerde, werd niet afgenomen en de 4504 (de laatste tram van de voorserie 4501-4504) ging na het proefbedrijf bij de Wiener Lokalbahnen rechtstreeks terug naar de Bombardier fabriek in Wenen om daar aangepast te worden. Het is niet ondenkbaar dat de serie aflevering later op gang komt. Het is de bedoeling om de nieuwe trams als eerste in te zetten op de lijnen 1, 7 en 9. Het materieel van deze lijnen schuift dan door, waardoor uiteindelijk begin 2006 de laatste achtassers buiten dienst gaan. Ze worden dan nog als reserve achter de hand gehouden voor het WK voetbal in 2006. Als genoeg materieel K4500 beschikbaar is worden vanaf de zomer 2006 ook de eerste Stadtbahn B-motorwagens serie 2000 afgevoerd.

Wat is er waar van het verhaal dat het trambedrijf van Croydon een K4500 voor Keulen zou willen bestellen? Lees het bericht Croydon (Gr.Britt.)

De werkzaamheden voor de nieuwe noord/zuidlijn, het ondergrondse gedeelte Breslauer Platz – Bonner Strasse, liggen op schema. Inmiddels is er een discussie op gang gekomen over het verdere (bovengrondse) verloop en de aansluiting op de tramlijn richting Wesseling – Bonn (Rheinuferbahn). Het gaat hierbij over een andere te volgen route/tracé dan gepland.

Ludwigshafen. Ook bij de VBL doet zich de noodzaak tot bezuinigen voor. Maar voor het idee om de tramlijn naar Friesenheim (inclusief de zijtak naar Ebertpark) op te heffen kreeg men, ook politiek, de handen niet op elkaar. En dat als u bedenkt dat er vele miljoenen Euro's nodig zijn voor het vernieuwen van de sporen.

München. Op verzoek en voor rekening van fabrikant Bombardier vertrok op 14.6.2005 motorrijtuig 2201 naar Potsdam. Zie bericht Potsdam.

Stuttgart. De 1,7 kilometer lange verlenging van lijn U2, Hauptfriedhof – Neugereut, wordt op 16.7.2005 feestelijk geopend. De toekomstige lijn U15 krijgt tussen Stelle en Ruhbank een route via de Jahnstrasse en Mittlerer Filderstrasse. Het huidige traject via de Waldstrasse komt te vervallen.

De meersysteem werklocomotief 2010 ging naar de Würzburger Strassenbahn.

ECUADOR.

Quito. De in 1995 geopende trolleybuslijn (16 km.) bezwijkt onder zijn succes. Met 113 gelede bussen wordt over een vrije busbaan om de 1½ minuut gereden. Hiermee is men aan de grens van de capaciteit gekomen. Een geplande verlenging naar het interlokale busstation gaat nog veel meer reizigers opleveren. De regering heeft nu besloten de trolleybuslijn om te zetten in een tramlijn. In 2009 moet de tram rijden.

FRANKRIJK.

Parijs. Zoals destijds bericht heeft de SNCF bij Siemens 15 (+20 optie) "tram-train" motorrijtuigen besteld van het type Avanto voor de lijn Aulnay sous Bois – Gargan – Bondy. Inmiddels worden met een eerste tram getestritten gereden in het testcentrum Wegberg-Wildenrath.

GROOT BRITANNIË.

Croydon. Door de opening van een winkelcentrum is het vervoer zo toegenomen dat er behoefte is aan een extra motorrijtuig. Maar een bestelling voor slechts één tram is vrij kostbaar. Omdat in Keulen hetzelfde type (K4000) rijdt, deed men het verzoek zo'n tram te mogen overnemen. Ter compensatie zou men dan financieel bijdragen bij de aanschaf van een extra K4500 tram voor Keulen. Binnen de lopende productie is dat eenvoudig en goed betaalbaar. Keulen wees het verzoek af. Nu probeert Croydon aan te sluiten bij een bestelling voor het nieuwe trambedrijf van Liverpool.

Londen. Bij Bombardier werden 24 (+ 9 optie) automatische motorrijtuigen besteld voor de Docklands Light Railway. Ze worden geleverd in 2007-2008. Technisch en uiterlijk wijken ze af van de 94 eerder geleverde rijtuigen. De nieuwe verbinding naar City Airport komt in december 2005 in dienst. Later volgt verlenging tot Woolwich. Plannen zijn er voor een DLR lijn tussen Canning Town en Stratford via de bestaande sporen van de North London Railway. Hier moet de DLR een eindpunt krijgen in het in aanleg zijnde station Stratford International waar kan worden overgestapt op verschillende spoorlijnen (waaronder de Eurostar naar Brussel en Parijs), bus en metro.

IRAN.

Teheran. We houden u niet maandelijks op de hoogte, maar de laatste jaren is het metronet (lijnen 1 en 2) geleidelijk aan uitgebreid. In totaal moeten er vier lijnen komen. Een metrolijn 5 werd in maart 2005 met 9 kilometer verlengd. Het woord metro is wat misplaatst. In feite is het een voorstadlijn waarop elektrische locomotieven met dubbeldektreinen rijden.

JAPAN.

Gifu. Op 31.3.2005 reed de tram voor het laatst. Een deel van het materieel ging naar andere bedrijven, staat te koop of wordt gesloopt.

KROATIË.

Zagreb. Met enkele jaren vertraging werd op 27.4.2005 in de remise Tresnjevka de eerste lagevloertram van het type TMK 2000 (nr. 2201) gepresenteerd. De vijfdelige eenrichtingstram met een lengte van 32.06 meter (breed 2.30 m.) werd gebouwd door het consortium Crotram. Deze combinatie bestaat uit Koncar Electric Locomotives (onderdeel van het Koncar concern), Duro Dakovic en TZV Gredelj (wagenbak). Dit alles in nauwe samenwerking met het trambedrijf Zagrabacki Elektricni Tramvaj (ZET). De 100% lagevloertram biedt plaats aan 48 zittende en 154 staande passagiers. De ZET heeft 70 van deze trams besteld. Ze vervangen de nog aanwezige Duro Dakovic twee- en vierassers van de series 101 en 201 en de uit Mannheim overgenomen GT6 gelede trams.

MEXICO.

Mexico City. Bombardier/CAF is begonnen met de aflevering van 45 negendelige metrotreinstellen serie NM-02 voor lijn 2.

Veracruz. Het realiseren van een nostalgische tramlijn lijkt mislukt. Het gerestaureerde open motorrijtuig 001 werd elders opgesteld.

POLEN.

Gorzów. Materieeloverzicht. Alleen motorrijtuigen.

type: nummer:

105Na 77, 113-115, 117-122, 126-128, 131, 133-136

105N 75, 78, 89, 92, 98, 99

GT6 221, 223, 224, 261-266, 271, 272

ex Kassel eenrichting

GT6 251-257

ex Kassel tweerichting.

Ex Kassel 306 wordt gebruikt als plukwagen.

Krakow. In maart 2005 kocht men in Wenen de motorrijtuigen E1 4489, 4467, 4709, 4712 en c3 aanhangrijtuig 1184. Tot toe werden van het Weense materieel 12 motorrijtuigen (101-112) en 10 aanhangrijtuigen (562-570, 572) in dienst gesteld.

Het wagenpark bestaat uit 386 motor- en 29 aanhangrijtuigen. Een kort overzicht.

304 vierassige motorrijtuigen type 105N in verschillende (ombouw)varianten,

44 GT6 motorrijtuigen ex Neurenberg,

- 12 E1 motorrijtuigen ex Wenen,
- 26 lagevloer motorrijtuigen,
- 19 B4 aanhangrijtuigen ex neurenberg,
- 10 c3 aanhangrijtuigen ex Wenen.

Er loopt een aanbesteding voor de levering van 24 lagevloer motorrijtuigen.

In HOV/RN 543 schreven wij over de aanleg van een tramtunnel in het centrum. Wel, dit werk stagneert omdat het Turkse bouwbedrijf failliet ging en nog geen andere aannemer is gevonden.

Poznan. Korrekctie op het bericht in HOV/RN 557. Motorrijtuig 854 (ex GVBA) ging niet terug naar Amsterdam maar werd eind april 2005 gesloopt.

Szczecin. Tot en met augustus 2005 is elke zondag een toeristische lijn 0 in dienst met historisch materieel. Van 12 t/m 14.8.2005 zijn er open dagen.

Warschau. Op 8.4.2005 werd de metro met 1,1 kilometer verlengd tot Plac Wilsona.

Wroclaw. Tot nu toe werden 40 motorrijtuigen type 105N in eigen werkplaats gemoderniseerd tot type 105Na. In 2005 gaat men hiermee door. Door fabrikant Protram Wroclaw werd in januari 2005 een klassiek hogevloertramstel afgeleverd van het type 204 WrAs, bestaande uit twee motorrijtuigen 2602+2601. Men verwacht binnenkort een tweede stel. Er is sprake van dat Protram een prototype lagevloertram levert. Bij Skoda werden 8 Vektra lagevloer trams besteld die in 2006 worden afgeleverd.

PORTUGAL.

Porto. Op 12.3.2005 werd het sneltramtraject Senhora da Hora – Pedras Rubas in gebruik genomen. Er zijn nu de volgende lijnen in exploitatie:

lijn A: Estadio do Dragao – Senhor de Matosinhos

lijn B: Estadio do Dragao – Pedras Rubas.

In juni 2005 bereikt met de verlenging tot Povoa de Varzim lijn B zijn geplande omvang. Lijn C is in aanleg. Het eigenlijke stadscentrum wordt door de sneltram nog niet aangedaan. De uitbreiding van het oude stadstrambedrijf lijkt tot stilstand gekomen.

TURKIJE.

Istanboel. De tramlijn Zeytinburnu – Eminönü werd op 2.3.2005 over de Galatabrug verlengd tot Findikli. In september 2005 volgt een verdere verlenging tot Kabatas en in 2006 tot Besiktas. Aan de andere kant is vanaf Zeytinburnu een verlenging tot Bagcilar (5,8 km.) in aanleg. Dagelijks worden meer dan 140.000 passagiers vervoerd in 55 lagevloertrams (701-755) die in dubbeltractie rijden. Vaak zijn ze overvol. De tramlijn heeft een aantal tusseneindpunten. De verschillende diensten worden aangeduid met zes lijncijfers: 25, 35, 36, 39, 47 en 48. Een tweede tramlijn is in aanleg tussen Vezneciler en Sultanciftligi (15,8 km.) in het Europese stadsdeel. Verder zijn er plannen voor een derde lijn (11,5 km.) en een verdere verlenging van de eerste lijn.

Ook het sneltramnet wordt groter. Nu is er de lijn Aksary – Atatürk (luchthaven) met een zijlijn Otogar – Esenler. Hierop rijden de in Zweden gebouwde hogevloer trams als vierwagenstellen. Tot nu toe werden in de eigen werkplaats vier prototypen RTE 2000 gebouwd. In aanleg is een ondergrondse verlenging Aksary – Yenikapi (0,7 km.). In Yenikapi komt een belangrijk knooppunt tussen sneltram, metro, voorstadslijnen van de staatsspoorwegen en veerdiensten. Gepland is een verlenging vanaf Esenler naar Bagcilar (7½ km.) waar een overstappunt komt met de tram en in een later stadium ook met de metro. Ook in het Aziatische deel komt een sneltram. Een eerste lijn zit in de aanbestedingsfase. Er moeten uiteindelijk vier lijnen komen, o.a. naar Kurtköy, het tweede vliegveld van Istanboel.

Bij de metrolijn (Taksim – 4.Levent) zijn aan beide zijden verlengingen in aanleg. Van Taksim naar Yenikapi (5,2 km.), waar een overstap mogelijk wordt op de sneltram, en van 4.Levent naar Ayazaga (3,6 km.). Aan dit laatste traject komt ook het depot van de metro. Nu is er een provisorische werkplaats ingericht in het eindstation 4.Levent. Plannen zijn er voor verdere verlengingen met een lengte van ± 21 kilometer.

Om de tramlijn in Kabatas te verbinden met de metro in Taksim wordt binnenkort een 600 meter lange ondergrondse kabelspoorlijn in gebruik genomen.

Dan hebben wij meermalen bericht over de nostalgische tramlijnen in zowel het Europese als het Aziatische deel van de stad. De tramlijn Taksim – Tünel (1,6 km.) wordt dagelijks geëxploiteerd met 3 motor- en 2 aanhangwagens van het in 1966 opgeheven metersporige trambedrijf. De ringlijn Kadiköy – Moda (lijn 20, 2,6 km.) in het Aziatische deel beschikt over uit Duitsland overgenomen motorwagens:

201 = ex Jena 138 203 = ex Schöneiche 75
202 = ex Jena 102 204 = ex Schöneiche 77.

Op deze lijn wordt 's-zondags niet gereden.

VENEZUELA.

Maracaibo. In tegenstelling tot vroegere plannen en eerdere berichten wordt de sneltramlijn een metrolijn en worden bij Siemens in plaats van Avanto trams nu 7 metrotreinstellen besteld van het type M1 zoals dat in Praag rijdt op metrolijn C. Een eerste traject (6,3 km., bovengronds) moet nu in 2006 in dienst komen.

Valencia. Men beschikt sinds 2000 over 12 gelede Siemens motorrijtuigen type SD400, een remise en een stukje testspoor. De opening is al meermalen verschoven. Nu wordt gesproken over 2006/2007.

ZWITSERLAND.

Basel. Siemens en de BVB kwamen een schadevergoeding overeen in zake de Combino crisis. Deze is gekoppeld aan het saneringsprogramma. Details werden niet bekend gemaakt. Deze geheimhoudingstactiek die Siemens met alle betrokken bedrijven toepast, lijkt voor alle partijen bevredigend te zijn, daar, voor zover ons bekend, het nog nergens tot een gang naar de rechter is gekomen.

Bern. Bij een reconstructie van de Bahnhofplatz komt er een dichter bij het station gelegen tramstation met vier sporen. De lus bij de Heiliggeistkirche vervalt en er komt een nieuwe keerlus via de Christoffelstrasse en Bundesgasse. Ook de (trolley)bushaltes worden nieuw geordend. Over de definitieve uitvoering vond op 5.6.2005 een referendum plaats. De museumor-

ganisatie "Berner Tramway Gesellschaft" gaat een persluchtmotorwagen nabouwen. Zo rond 1890 werden tien van deze trams in dienst gesteld. De replica moet in 2008 rijden.

Genève. Alle 21 Cityrunners 861-881 waren begin april 2005 afgeleverd.

Lausanne. Bij de aanleg van lijn M 2 (Ouchy – Epalinges) werden enkele details gewijzigd. U moet dan denken aan de inrichting van enkele stations. De Pont Vallon (een hangbrug) wordt niet gebouwd, in plaats daarvan wordt een baanverhoging aangelegd. De tunnel bij het SBB station wordt breder. Hier komt een keerspoor voor de tussendiensten Gare – Sallaz. De tunnel onder het SBB complex blijft uit kostenoverwegingen enkelsporig. De oude tandradmetro tussen Ouchy en Flon wordt eind 2005 stilgelegd. Tot de opening van de nieuwe lijn M 2 in 2008 komen er twee vervangende buslijnen.

Neuchâtel. Onder de projectnaam "Transrun" plant het kanton twee nieuwe railverbindingen. De eerste bestaat uit een verlenging van tramlijn 5 tot het dalstation van de kabelspoorlijn "Funâmbule" ; een oud plan. De tweede is een (spoor)lijn die gebruik maakt van de SBB spoorlijn naar La Chaux de Fonds en via een tunnel de bestaande haarspeldbocht in Chambrelieu vernijmt, in La Chaux de Fonds als een tram door de straten rijdt en via SBB sporen La Locle bereikt.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

karelbocht@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

- De 9525 liep op 16-06 in Leidschendam binnen om te worden bestickerd voor NOC*NSF. De frontseinen en deurbedieningsknoppen werden allen verwijderd alvorens tot beplakking werd overgegaan.
- Met een onbekend gebleven 8700 werden op 23-06 proefritten gemaakt ten behoeve van de ATB. Het stel maakte een rondrit van Amersfoort via de Zuidtak naar Den Haag en van daar verder via Tilburg naar Nijmegen. Vervolgens werd via Deventer Zwolle bereikt, waarna het stel nog een slag Zwolle – Deventer maakte.
- Op 14-06 vond een bijeenkomst in het Spoorwegmuseum plaats ter gelegenheid van het afsluiten van het VIRM-project. Op de vier nieuwe mBvk's na zijn alle 378 VIRM-bakken afgeleverd. Ter gelegenheid van de bijeenkomst reed de 9401 de die dag pendelritten tussen Utrecht C en de Maliebaan. Naar verluidt keken enkele medewerkers van NS en Bombardier flink op hun neus toen zij de laatste trein vanuit het NSM gemist bleken te hebben...

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst			
2875	27-06	2975	2970	24-06	2970	01-07

- De 2970 werd op 01-07 in dienst gesteld na in OB Leidschendam gecompleteerd te zijn. Het stel begon zijn dienst in de treinserie 4800.
- De nieuwe 2969 vertoonde regelmatig kuren. Na indienststelling moest het treinstel Onderhoudsbedrijf Leidschendam al eens opzoeken en ook diverse storingsdiensten in het land hadden regelmatig werk aan de Sprinter.
- De proef met het roestrijden met een Sprinter- (drie-) wagenstel via Delft (blz. 162) werd nogmaals verlengd, en wel met twee weken. De proef heeft inmiddels opgeleverd dat het ontroesten van overloopwissels waarschijnlijk minder vaak hoeft te geschieden.

ICM

- Terwijl de 9525 (blz. 166) op 16-06 naar Leidschendam kwam voor bestickeren, liep de 4240 die dag in Zwolle binnen voor hetzelfde doel. De 4240 werd op 01-07 in Zwolle buiten de loods gezien. Het stel is evenals de 4241 oranje, maar elke bak is nu ook voorzien van afbeeldingen van sporters. Het treinstel maakte bij duisternis een proefrit naar Amersfoort en terug. De treinstellen worden op 08-07 in Amersfoort gepresenteerd tijdens een bijeenkomst met NOC*NSF-afgevaardigden en de pers. Zowel de 4240 als de 9525 zijn ook in het interieur van beplakking voorzien. In september zullen nogmaals een ICM-vierwagenstel en een VIRM-vertelje beplakt worden.
- De op 13-05-2002 bij Schagen door brandstichting in de AB getroffen 4044 maakte op 28-06 de eerste proefritten in zijn nieuwe samenstelling. Het stel heeft de AB-bak van de 4007 gekregen. Bij de verbouwing van deze ICM-0-bak zijn de kopwanden van de oorspronkelijke AB 4044 en het interieur van ICR 10-70 641 gebruikt. Op 30-06 werd de 4044 afgeleverd en naar Onnen overgebracht om de constructiewijzingen van de afgelopen drie jaar in te halen.
- Op 28-06 werd trein 552 van Zwolle naar Den Haag omgedoopt tot *Alexia Express*. Met de trein feliciteerde NS het kroonprinselijk paar met de geboorte van hun tweede dochter. De *Prinses Alexia Express* was van binnen en buiten feestelijk versierd. Reizigers kregen in de trein een beschuit met oranje muisjes en een oranjedrankje aangeboden.

DDM

- Nadat de beide DDM-1-stuurstandrijtuigen uit de IC-dienst waren teruggetrokken, arriveerde de 26-37 101 op 01-06 in Revisiebedrijf Haarlem (blz. 164). De andere, de 26-37 102, werd op 28-06 in Onderhoudsbedrijf Maastricht terzijde gesteld in afwachting van de beslissing omtrent zijn toekomst. De 101 krijgt geen lange-termijnonderhoud, maar zal gaan dienen als energieleverancier voor DDM-1-rijtuigen (Bv en ABv) die wel een beurt krijgen. De stuurstandrijtuigen van DDM-1 zijn immers voor-

zien van een statische omzetter en een stroomafnemer om een hele stam rijkstam van energie te voorzien. Overigens zal RB Haarlem tijdens de LTO-beurt wel enkele constructiewijzigingen aan de stuurtafel uitvoeren, naast de werkzaamheden aan het casco.

ICR

- In de omloop is inmiddels een reservestam ICR opgenomen, die inspringt bij defecten of vertragingen. Volgens omloop zou de compositie met 5 BKD's, 3 A's en 3 B's moeten rijden, maar in de praktijk bestaat hij uit vijf BKD's en zes A-rijtuigen. Drie van de laatste zijn gedeclasseerd. Met het principe van de zogenaamde wisselstam poogt men de kwaliteit van de overige stammen te verhogen. De achterliggende gedachte van de werkwijze, uitgetoetst tijdens de inzet van ICR op de IJssellijn, is dat het effectiever is om een gehele rijkstam inclusief loc op reserve te zetten. Aan de stam kunnen storingsmonteurs de hele dag werken aan het verhelpen van kleine defecten. Zij merken dan ook euveld op die bij los opgestelde rijkstam onzichtbaar blijven, bijvoorbeeld een defecte TL-buis. De reservestam kan bovendien direct 'ingeschoten' worden bij vertragingen onder de andere composities. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de Maastrichtse wisselstam geen samengeraapt zootje is, maar ook een trekduweheid is.
- Het is vrijwel zeker dat er nog tien extra BDs-rijtuigen gebouwd zullen worden. De besluitvorming daarover bevindt zich thans in een vergevorderd stadium. Als basis zullen er geen Benelux-Bs-rijtuigen gebruikt worden, omdat zij te laat beschikbaar komen (eind 2007). Momenteel wordt nagedacht over het ombouwen van reeds gemoderniseerde B's of van BKD's die volgens de oorspronkelijke planning BF hadden moeten worden. In dit scenario is het noodzakelijk dat zeven A-rijtuigen die nu B worden, tot BF verbouwd worden. In dat geval is het eveneens noodzakelijk dat een balkon wordt voorzien van twee brede deuren.
- Momenteel wordt gewerkt aan het samenstellen van de op blz. 163 genoemde rijkstammetjes. In Maastricht worden de setjes geformeerd; eind juni waren circa zestien BAB-sets geformeerd. Van de totaal dertien composities in de treinseries 800 en 900 waren er toen vijf volledig van rijkstammetjes voorzien. Acht ICR-en die nog nawerk in Revisiebedrijf Haarlem moeten ondergaan (twee dagen per rijkstam), werden samengebracht in twee BAB-stammetjes. Vijf bakken met nawerk dat per rijkstam twintig dagen in beslag neemt, rijden in twee BAB-stammetjes. Gepronosticeerd werd dat eind juli tien composities zouden bestaan uit stammetjes. Augustus wordt gebruikt om de overige sets te formeren.
- Treinen die zijn samengesteld uit rijkstammetjes zullen er als volgt uitzien:

ICR-stammetjesexploitatie treinserie 800/900					
	nummers		nummers		nummers
ICR BDs	5200	ICR BDs	5200	ICR BDs	5200
DDM-1 Bv	5900	ICR BKF (ex-BKD)	-	ICR BD	5700
ICR B	5100	DDM-1 Bv	5900	ICR BD	5700
ICR BAB	5600	ICR BAB	5600	ICR BAB	5600
ICR BAB	5600	ICR BAB	5600	ICR BAB	5600
ICR BAB	5600	ICR BAB	5600	ICR BAB	5600
loc	1700	loc	1700	loc	1700

- Alle treinen, of ze nu bestaan uit stammetjes of nog uit losse rijkstammetjes, zullen de fietsruimte aan het Haarlemse kant van de trein krijgen. Dat heeft tot gevolg dat de DDM-1-rijtuigen niet meer aan de loc lopen, maar direct na de BDs. Optisch lijkt de gekozen samenstelling daardoor niet overdreven optimaal.

ICK

- Op 16-06 bracht loc 1824 tien van de vijftien in Leidschendam buiten dienst gestelde ICK's via Den Haag, de Westelijke Splitsing en Breukelen naar de Watergraafsmeer. Daarbij werd ook de zelden door NS-treinen bereden boog Duivendrecht – Diemen Zuid gebruikt. De rijkstammetjes 22-37 993, 12-37 013, 22-37 912, 22-37 932, 12-37 017, 22-37 948, 22-37 916, 12-37 015, 22-37 902, 22-37 946 werden in de Watergraafsmeer gereinigd en geconserveerd. Op 30-06 werden zij uitgewisseld met evenzoveel rijkstammetjes die al wel op de Dijkgracht stonden, maar nog niet geconserveerd waren: 12-37 032 en 22-37 928, 939, 941, 961, 968, 971, 973, 980, 983.
- De rijkstammetjes 12-37 026, 12-37 019, 22-37 918, 22-37 986 en 22-37 992 volgden op 24-06 tussen de 1741 en 1754. In ruil voor de Leidschendamse rijkstammetjes gingen de 12-37 005, 006 en 013, 22-37 912, 914, 932, 960, 988, 989, 993, 994, 995 en 82-37 052 en 057 op 20-06 retour van de Watergraafsmeer naar Leidschendam, zijnde de rijkstammetjes die op 10-06 na hun terzijdestelling direct naar de Wgm waren gekomen (blz. 164), die inmiddels hun conserveringsbeurt hadden gehad. Tussen 20 en 24-06 stonden er zo negentien ICK's in Leidschendam. Tijdens rangeren met enkele rijkstammetjes ging op 20-06 iets verkeerd, waardoor de verwarmingskabel van de 22-37 918 ruw uit de stekerdoos van de 22-37 932 getrokken werd. De laatste werd in Leidschendam hersteld, de 918 niet. De beide elocs die het transport op 24-06 deden, waren in Leidschendam voor de zogenaamde "Meesterschapsproef", waarvoor ook twee Plan V's en een ICK-BAB benodigd waren.
- Een aanrijding bij Delft zorgde op 22-06 voor een fikse verstering van de omlopen van onder andere twee ICK-stammen. De composities van de 2576 – door een wisselstoring tussendoor in Rotterdam gestrand – en 1978 waren in Den Haag daardoor feitelijk over en in Eindhoven tekort. Om een machinist uit te sparen, werden de beide stammen in Rotterdam Stadion gecombineerd, waarna ze als één geheel (89284) naar Eindhoven kwamen. Loc 1780 trok de 5425, 5414, 5436, 5365, 1769, 1849, 5433, 5429, 5430, 5367 en 1779 naar het zuiden. 22 rijkstammetjes, vier locomotieven, 104 assen!

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie					
binnengenomen	wordt	afgeleverd			
10-77 637	07-06	10-70 336	10-77 328	07-06	
10-77 636	15-06	10-70 330	10-77 327	09-06	
82-70 593	16-06	29-70 499	10-77 331	23-06	
ICRm nawerk			VIRM CW buffers		
binnengenomen	afgeleverd	binnengenomen	afgeleverd		
20-70 206	07-06	82-77 007	07-06	8660	08-06
20-70 211	07-06	82-77 016	10-06		

20-70 218	08-06	82-77 022	21-06				
82-77 016	08-06	82-70 433	22-06				
82-77 021	14-06	20-70 208	24-06				
82-77 022	15-06						
20-70 229	21-06						
ICR-3 Bs upgrade				DDM-1 LTO			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
		28-70 107	24-06				
Plan V revisie R6				ICR-BKD fietsinterieur			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
936	14-06	930	09-06			82-70 925 (1)	30-05
		932	24-06				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>				<i>afgeleverd</i>	
280 7214	14-06	botsschade				803 (2)	06-06
					523	13-06	
					20-70 202	22-06	
(1) correctie HOV 557							
(2) correctie HOV 558							

A32

Op 15-06 waren voldoende trams gerepareerd om de dienst tussen Gouda en Alphen aan den Rijn weer zonder Plan T en V te kunnen uitvoeren. Mat '64 bleef doorrijden tot einde reizigersdienst, waarna de trams op 16-06 de dienst weer overnamen.

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				1800 CW cabinedeuren			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1706	13-06	1777	30-06				
1781	24-06	1726	22-06				
SGM spoelen luchtleidingen				6400 LTO			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
		2015	23-06	6401 (1)	08-06		
6400 GSM-R				6400 pezen tandwielkast wisselen			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6480	09-06	6421	24-06	6484	07-06	6518	10-06
6474	10-06			6402	22-06	6519 (2)	13-06
6504 (3)	15-06					6484	20-06
6421	16-06					6467	21-06
6409 (4)	22-06						
6405	28-06						
SGM-2 CW luchtleidingen				SGM CW deuren/PRIL/spoelen luchtleidingen			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
						2013	09-06
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>				<i>afgeleverd</i>	
1753	22-06	trekstangen afstellen				1836	09-06
1846	23-06	defecte snelschakelaar				6470	16-06
1853	23-06	onbekend defect				270 7012	22-06
1602 (5)	24-06	dakveiligheids defect				1615	20-06
1615	28-06	snelschakelaar defect				6520	27-06
1621	28-06	defect					
(1) loc 6401 is prototype voor Lange-Termijnonderhoud (LTO) aan de serie 6400							
(2) loc 6519 werd ook hersteld van een aanrijding							
(3) loc 6504 had tevens een defecte wisselrichter							
(4) loc 6409 is zowel voor GSM-R als voor het wisselen van de pezen binnengenomen							
(4) loc 1602 was in aanraking geweest met DB-bovenleidingsspanning							

Korte berichten

De Telegraaf meldde op 18-06 dat het aantal reizigers dat zich in de trein onveilig voelt, is toegenomen. Zij deed dat op basis van het jaarlijks door het Ministerie van V&W uitgebrachte rapport aangaande de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. NS bestreed de uitspraak van De Telegraaf met de boodschap dat het elk kwartaal gehouden klanttevredenheidsonderzoek van consumentenorganisaties, Ministerie van V&W en NS een stijgende trend in het veiligheidsgevoel van treinreizigers laat zien. Uit het V&W-rapport blijkt wel een stijging van het aantal ondervraagde reizigers dat zich lastig gevallen voelt in de trein (van 14 naar 20%). De toename van deze vorm van – zoals NS ze noemt – ‘kleine irritaties’ houdt het bedrijf naar eigen zeggen nauwlettend in de gaten. Het kwaad was toen reeds geschied: de Tweede-Kamerleden Van Hijum (CDA), Hofstra (VVD) en Dijkzema (PvdA) buitelden over elkaar heen in het bevragen van minister Peijs.

Ir. Nathalie de Vries (1965), partner in architectenbureau MVRDV, werd op 21-06 door de directies van ProRail en NS benoemd tot Spoorbouwmeester. Per 01-08 volgt ze Rob Steenhuis op, die directeur wordt bij Arcadis Architecten. De Vries is werkzaam bij MVRDV, internationaal bekend door de vormgeving van onder andere de Villa VPRO, het Nederlandse paviljoen op de wereldtentoonstelling van Hannover en het Amsterdamse Lloyd Hotel.

Een tweetal conducteurs van NS dat betrokken was bij een ongeval met een zwangere vrouw te Oss op 09-09-2003, werd op 21-06 door de rechtbank in 's-Hertogenbosch vrijgesproken. Bij het ongeval werd de vrouw meegesleurd door de trein, nadat ze beklemd was geraakt tussen de deuren van het achterste balkon. Door een defect gingen deze deuren steeds open en dicht. Het Openbaar Ministerie had werkstraffen van vijftig uur geëist. IVW concludeerde dat de conducteurs het zogenaamde 'derde

kijkmoment' – het langs de trein kijken nadat alle deuren behalve die waar de conducteur het sluitcommando heeft gegeven, zijn gesloten en bij de machinist voor de eerste keer de groene lamp “deuren dicht” oplicht en de lage “dong” klinkt – niet hadden gebruikt. De rechtbank oordeelde dat het moment mogelijk wel heeft plaatsgevonden, maar op dat moment de haperende deur net gesloten was. Overigens is de vertrekprocedure per 01-12-2004 wel gewijzigd. Sinds die datum vertrekt de trein pas nadat alle deuren gesloten zijn, dus ook die van de conducteur. De machinist krijgt nu éénmaal de groene lamp en hoeft niet meer rekening te houden met het tijdelijk doven ervan, zoals in de oude situatie (tussen het moment dat de conducteur de sleutel uit de deurbedieningsunit terugdraaide en zijn eigen deur gesloten was).

- De kuilwielenbank van OB Leidschendam kwam medio juni gereed. De bank is geheel gereviseerd bij leverancier Hoesch in Duitsland. Vanaf 15-06 werd proefgedraaid, eerst met losse assen maar nadien ook met een DD-AR-stam.
- In de periode van 13- tot 24-06 kreeg NS-personeel opleiding voor het rijden met de Hannoverse TW6000 tussen Houten en Houten Castellum. Voor de ritten werd op het Haagse tramnet HTM-wagen 6058 gebruikt, de laatste HTM-6000 die nog rijvaardig was. Mogelijk wordt de Houtense tram voor de tijd dat er nog gereden wordt op het derde spoor naar Castellum, vervangen door een Sprinter-tweewagenstel. Daarvoor zou de afstand tussen de perrons en het spoor enigszins moeten worden aangepast.
- In vergelijking met de eerste zes maanden van vorig jaar steeg de omzet van Thalys Internationaal met 6% naar € 160 miljoen. De ontwikkeling van het vervoersbedrijf is echter onduidelijk, omdat het niet weet hoeveel het kwijt is aan infraheffingen in de verschillende landen. Ook baart de voortdurende stijging van de energieprijzen Thalys zorgen. Wel verwacht de onderneming dat het marktaandeel van de hogesnelheidstrein op de verbinding Amsterdam – Parijs met 20% toeneemt tot 60%.
- Eind september zullen 30 stations voorzien zijn van zogeheten 'HotSpots' van KPN, waarmee reizigers die een WiFi-kaart in hun computer hebben, een verbinding met internet kunnen maken. Inmiddels zijn Utrecht Centraal (per 14-06) en Den Haag Centraal (sinds 28-06) uitgerust met HotSpots. Klanten betalen voor internettoegang middels een kraskaart, te koop bij de Kiosk en ook bruikbaar op andere HotSpots. NS en KPN zullen ook gaan experimenteren met draadloos internet in de trein. Binnen niet al te lange tijd zal het voor rijdend personeel van NSR ook mogelijk zijn de zakcomputer 'Railpocket' via de WiFi-verbinding te actualiseren.
- In het kader van de op 01-01 in werking getreden Concessiewet heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat veertien concessies voor regionale lijnen aan NS verleend. De contracten hebben een beperkte duur en tot 2006/2007. Vijf verbindingen gaan naar verwachting over naar het Hoofdrailnet of worden langdurig aan NS gegund. Het betreft de diensten in Noord-Holland die niet worden gedecentraliseerd en Zwolle-Almelo (-Enschede) die pas na 2014 wordt gedecentraliseerd vanwege de bouw van de tunnel bij Nijverdal. De Zoetermeer- en Hofpleinlijn gaan zomer 2006 op in RandstadRail en de overige zeven lijnen worden waarschijnlijk aanbesteed door regionale overheden. De verbinding Leeuwarden – Groningen is, los van de bovengenoemde veertien, gegund aan NoordNed. Voor 2006 is deze lijn inmiddels centraal aanbesteed. De Kippenlijn Amersfoort – Ede-Wageningen, de Maaslijn Nijmegen – Roermond en de lijn Maastricht – Kerkrade worden in december 2006 aanbesteed. De tramdienst in Houten is een tijdelijke concessie omdat de verbinding opgaat in het hoofdrailnet als de viersporigheid Harmelen – Houten in dienst komt (project Randstadspoor).
- De verplaatsing van Revisiebedrijf Tilburg naar een locatie buiten de stad is een stapje dichterbij gekomen door een bijdrage van de Rijksoverheid van € 13,8 miljoen. Het geld is bestemd voor de herinrichting van de Tilburgse 'spoorzone'. Het project omvat een verplaatsing van de NedTrain-hallen naar elders en het gebruik van de vrijgekomen ruimte voor woningen en kantoren. De gemeente Tilburg heeft NS een terrein ten noordoosten van de stad, richting Berkel-Enschot, aangeboden. Vooralsnog wil NS echter meer geld zien voor de huidige gebouwen en wenst zij een groter terrein dan de vijftien hectare die het huidige Revisiebedrijf groot is.
- In een op 29-06 verschenen rapport wordt becijferd dat 1.750 mensen per dag gebruik zouden maken van een Thalys-verbinding tussen Maastricht en Luik/Brussel. De Maastrichtse burgemeester Leers meent op basis van het rapport dat een Thalys-dienst naar Maastricht gerechtvaardigd zou zijn.
- Het uit 1876 daterende stationsgebouw van Apeldoorn is bij besluit van het college van B&W van die stad op de gemeentelijke monumentenlijst gezet. Daar was in 2002 ook al eens sprake van, maar een verzoek van de Stichting Apeldoornse Monumenten werd destijds afgewezen omdat de gemeente plannen had het oude station te vervangen door een nieuw. Dat ging niet door, en nu wordt het station alsnog monument. NS Vastgoed en ProRail vreesden aanvankelijk problemen bij een eventuele herinrichting van het gebouw, maar de gemeente is van mening dat dat niet het geval zal zijn.
- FNV en Rover hebben hun haatcampagne tegen alles wat NS heet nieuw leven ingeblazen met een hetze tegen het nieuwe boetesbeleid. Het nieuwe boetesysteem dat NS per 01-10 invoert gaat uit van een boete van € 35,- plus de ritprijs voor elke reiziger die geen geldig vervoerbewijs heeft. Indien het overmacht betreft (kapotte automaat), wordt de boete kwijtgescholden. De afhandeling van de 'gratieverzoeken' wordt in het nieuwe systeem centraal geregeld, zodat notoire liegebeesten niet telkens weer hetzelfde verhaal bij telkens andere conducteurs ophangen. Discussie op de trein, een bron van veel agressie, wordt er volgens NS mee tegengegaan. De werkwijze is gelijk aan die in het streek- en stadsvervoer al jaren gemeengoed is en wordt ingevoerd op dringend verzoek van de Tweede Kamer. Rover en FNV vreesden juist een toename van de agressie. Als NS niet op de eisen van Rover ingaat, volgen 'publiekshoedelijke' acties. Het lijkt raadzaam als Rover en FNV inzien dat ze een achterhoedegevecht voeren: NS doet niet anders dan beleid dat bij collega-vervoerbedrijven zijn werking bewezen heeft, overnemen.
- Als extra service aan de reizigers voert NS de *Zorgeloos Treinen-verzekering* in. Degene die deze verzekering afsluit, krijgt, in geval de trein meer dan een half uur vertraging heeft, de kosten vergoed die nodig zijn om tijdig een belangrijke afspraak te halen. De kosten voor een taxi of de annulerings- en omboekingskosten bij een internationale reis worden in een dergelijk geval vergoed, ook als de oorzaak van de vertraging NS niet valt aan te rekenen. De verzekering kost € 9,50 per jaar maar kan tot 01-09 met 50% korting worden afgesloten.

Syntus

Korte berichten

- Volgens een medio juni gepresenteerd onderzoek is er voldoende vraag naar een regionale treinverbinding tussen Arnhem en Emmerich. Om de verbinding kostendekkend te maken, zou de trein minimaal ééns per uur moeten rijden en zijn stations in Westervoort en Elten noodzakelijk. Het onderzoek is uitgevoerd door een onderzoeksbureau uit Aken. Het bureau gaat er vanuit

dat vanaf 01-01-2006 treinen kunnen rijden. Sinds de EuroCity's zijn vervangen door (in Emmerich niet stoppende) ICE's, zoeken lokale en provinciale overheden naar manieren om het 'kleine grensverkeer' nieuw leven in te blazen. Als proef reed al drie keer een trein tussen Arnhem en Emmerich, hetgeen een groot succes was. In het Duitse onderzoek is gekeken naar zowel verbindingen per bus als per trein. De meest optimale variant leidt vanaf 2015 tot een winst van enige tienduizende euro's per jaar. De verbinding rijdt ieder uur tussen Arnhem en Emmerich en wordt in Zevenaar af- of aangekoppeld van de dienst naar Winterswijk. De prognose gaat uit van een reizigersaantal van (uiteindelijk) 1.000 per dag. De positieve boodschap werd door twee topambtenaren van de provincie Gelderland en het Duitse ministerie van Verkeer vakkundig om zeep geholpen. Volgens hen heeft het plan nog teveel open einden. Men rekent met een start van de dienst op z'n vroegst in 2007. Statenlid van de provincie Gelderland Huurman vreest dat van uitstel afstel komt en treedt binnenkort met burgemeester Diks van Emmerich en Syntus-directeur Van Setten in overleg over een snelle oplossing.

Railion

- Sinds half juni worden alle Voltotreinen weer bespannen met een duo reeks 77 van de NMBS.
- Railion heeft het rangeerwerk in Emmen bij DSM Emmtec in de wacht gesleept. Door de bouw van 'n nieuwe fabriek voor plastic folie's nam de behoefte aan de grondstof caprolactam toe. Omdat dit goedje geleverd wordt door DSM vestiging in Geleen waren ook 25 nieuwe wagons nodig. Helaas heeft elk voordeel ook een klein nadeel. Doordat RN nu het rangeerwerk doen zijn de twee oude Emmtec locjes buiten dienst gesteld.
- Op 20/6 bracht mP 3033 de Siemens (meet-)Desiro naar de Betuweroute. Naast ETCS-meetritten reed het stel ook wat genodigden heen en weer tussen Gorinchem en Sliedrecht. Op 22/6 werd het stel weer opgehaald en via Emmerich het land uitgezet.
- Er is wat duidelijkheid gekomen in de bestemming van de houten keten die al zo'n jaar lang aankomen op de Waalhaven. De Atco-keten, die bij Rhenus gelost worden, gaan in IJsland een dorp vormen voor 1500 personen die gaan bouwen aan een grote Aluminiumsmelter op het oostelijk deel van het land.
- Bewoners van Goor vinden het niet zo fijn dat de onderdelen van hun nieuwe Volvo via hun gemeente rijden. Sinds de nieuwe dienstregeling van 12/6 rijdt geregeld een Volvo trein 's avonds op het traject Hengelo – Zutphen wat dus tot veel protest leidt. Vanaf het komende wijzigingsblad zal de trein weer via Deventer rijden en kunnen de Goorse bewoners weer rustig slapen...

Overige goederenvervoerders

Al vertelt de kalender dat het zomer is, voor de goederenvervoerders is dat bepaald niet het geval. Zo is het sinds half juni, op z'n zachtst gezegd, een flinke puinhoop op ons Hollands spoortje. Wat is er aan de hand? Helaas is onze gebrekkige infra nogal gevoelig voor onweer. Eén bui nabij het spoor en voor uren lang kan er niet gereden worden. Maar vooral het goederenvervoer werd nogal getroffen door storingen aan de bovenleiding en werkzaamheden. Maar het ergst was dat Prorailmedewerkers het niet eens kunnen worden over hun nieuwe CAO. Treindienstleiders legden dan ook het werk neer voor zo'n 24 uur op vrijdag 17 juni. Niet alleen hinderlijk voor de reizigers bij de vervoerders maar voor de goederenvervoerders was de schade nog groter. Zeker wanneer je bedenkt dat er tegen een weekend altijd vertragingen zijn en geprobeerd wordt deze in te lopen. Voor de staking, die om 03.00u begon, was beloofd treinen die voor drie uur vertrekken nog altijd hun eindbestemming mochten halen. Helaas werd deze belofte later weer teruggedraaid en her en der strandden treinen op emplacementen.

ACTS

- Waarschijnlijk vanaf oktober gaat ACTS ruim 60 treinen rijden met tunneldelen voor de geboorde tunnel in Rotterdam t.b.v. Randstadrail. De treinen worden gelost op de RMO. De losplaats wordt voor dit doel speciaal opgeknapt. De tunneldelen gaan het laatste stuk per vrachtwagen naar de dan in aanbouw zijnde tunnel.
- Op 22/6 bracht de 7101 de Eaos-en, tbv houtvervoer, van Roosendaal naar IJsselmonde. Voorlopig ligt het vervoer dus nog stil.
- Ook op 25/6 was het een rommeltje en door goed meedenken van de machinist kon de vertraagde Linz-shuttle toch nog redelijk naar Rotterdam rijden. Normaal wordt er gewisseld van trein te Emmerich tussen ACTS en de Wiener Lokal Bahn. Maar omdat de trein uit Linz nogal laat was en door allerlei verstoringen het bij onze grensstations nogal vol was, werd besloten naar Aachen West te rijden! Zo kwamen de locs 506 & 7101 op 'n plek waar ze normaal nooit kwamen.
- Eindelijk komt de 5814 in beweging. Op 26/6 kwam de trein in opzending mee met 60249 naar Kijfhoek. Een dag later werd de loc voor wat laatste punten overgebracht naar de SSN. Op 1/7 werd de loc voor het eerst ingezet voor trein 60263 vanaf IJsselmonde naar de Waalhaven. De eerste tijd blijft de loc in de 'veilige' Rotterdamse haven ingezet.

ERS

- Door problemen met loccen bij R4C 'leende' ERS weer een aantal keer een loc uit aan de collega. Zo reed op 15/6 de 6609 een slagje Blerick met een containertrein. Op 16/6 ontspoorde een graantrein met één draaistel nabij de Maassilo op een wissel.
- Ook ERS heeft weleens een probleem met een loc. Hierdoor reed op 1/7 de 1202 met de 6603 trein 40105 naar Venlo om daar de in benarde positie verkerende 6602 op sleeptouw te nemen met trein 40104.
- Van de nieuwe locs die ERS heeft gekregen bleek de 6612 de ex-HGK DE54 te zijn. De loc, die bij Mitsui als ER8 te boek staat, heeft nog wel DE54 als uiterlijke kenmerken.

Rail4Chem

- Pech bij R4C. Naast de staking van Prorail zijn de meeste problemen met de infra juist op de belangrijke Brabantroute geweest. Gevolg was dat de meeste treinen vaak enorme vertragingen opliepen. Ook de loccen wilden niet meewerken. Zo ging nieuwelings 6304 een paar keer defect aan de kant en zorgde zorgkindje 2001 ook voor problemen.

RRF

- Met de inzet van de RRF-2 in Utrecht in de laatste twee weken van juni was het voor het eerst dat alle vijf locs werden gebruikt! De RRF-2 hielp met rangeerwerk tbv. Spoorvernieuwing van Utrecht Opstelsterrein Zuid. Na tien dagen ging de loc op 29/6 weer terug naar de Maasvlakte.
- Vanaf 1/7 werd de Alstom V100 203.1 voor twee weken ingezet voor RRF. De loc, die het laatste half jaar voor Volker Stevin actief was, is wellicht een kandidaat voor de sleepdiensten die RRF in de toekomst wil aanbieden in de havens.

ProRail**Infrastructuur**

- Van 30-07 tot 17-08 rijden er in het geheel geen treinen tussen Arnhem en Nijmegen en Arnhem en Tiel. In opdracht van ProRail wordt het tracé bij Elst gesaneerd. De afgelopen tijd traden daar regelmatig problemen op met de afwatering van het spoor, hetgeen langdurige snelheidsbeperkingen tot gevolg had. De ballastbed en zandlichaam worden tot één meter diep verwijderd en vernieuwd. Eronder komen drainagebuizen om water makkelijk te laten weglopen.
- Van 09- tot 11-07 rijden er eveneens geen treinen tussen Arnhem en Nijmegen in verband met de bouw van een tunnel.
- Van 01-07 9.30 uur tot 04-07 vonden grootscheepse werkzaamheden plaats aan de noordzijde van Utrecht. Richting Maarssen werden wisselverbindingen ingebracht. De stoptreinen serie 7300 reden tot Maarssen, de 3000 ging 'om' via Hilversum (als 693000) en de 800 en 900 keerde in Utrecht. In beide series reed naast ICR ook VIRM.
- De spoorverdubbeling tussen Houten en Utrecht Lunetten kreeg op 30-06 meer vorm toen ProRail toestemming kreeg voor de spooruitbreiding in Bunnik en Houten. Dat gebeurde tijdens een bijeenkomst met wethouders en een ProRail-directeur op boerderij Mereveld in Houten. Aan het eind van het jaar is het daarmee mogelijk dat het totale project Randstadspoor door de minister van V&W bekrachtigd wordt.
- Een haalbaarheidsstudie naar een tunnel die de spoorwegovergang van de N329 in de spoorlijn 's-Hertogenbosch – Nijmegen in Oss vervangt, heeft opgeleverd dat het voor de verbetering van de doorstroming op de weg niet noodzakelijk is een tunnel aan te leggen. De gemeente Oss wil de capaciteit van de N329 vergroten en heeft onder andere onderzocht welk effect het verbreden van de weg en het aanpassen van kruispunten zou hebben. Gebleken is dat de wachttijd voor de overweg en het aantal wachtende auto's het aanleggen van een tunnel niet rechtvaardigt. Ook zal het aantal treinen dat door Oss komt, afnemen wanneer de Betuweroute in dienst komt. Mede op basis van de uitkomsten heeft ProRail verklaard voor 2010 niet financieel te zullen bijdragen aan de bouw van de tunnel.
- Tijdens een grote buitendienststelling in het weekend van 24- en 25-06 werd een volgende fase van de viersporigheid Woerden – Harmelen in dienst gesteld. De IC's richting Utrecht gebruiken nu het doorrijdspoor dat niet langs een perron ligt. Dit spoor ligt als het spreekwoordelijke biljartlaken en het was duidelijk te merken dat de machinist van de 21727 op 26-06 zijn ICM met plezier de sporen gaf op het nieuwe stukje infra. Het meest buitenste spoor Woerden – Harmelen krijgt nu zijn definitieve plaats. Ook wordt een onderdoorgang afgemaakt. De oude sporen Woerden – Harmelen (die voorheen ook al onder de fly-over doorgingen) zijn vernieuwd. De oude treindienstleidingpost Woerden, een markant ontwerp dat ooit ook in Gouda stond, werd afgebroken.

Infraproblemen

- Juni was voor ProRail in alle opzichten een slechte maand. Niet alleen de staking van 17-06 (zie onder) had een grote invloed op de dienstuitvoering op het net, ook het warme weer in de tweede helft van de maand leidde tot problemen. 'Natuurlijk' liepen op maandagmorgen 14-06 werkzaamheden uit, ditmaal tussen Kruiningen-Yerseke en Bergen op Zoom. In Haarlem ging een wissel kortstondig defect. Op 15-06 trok een aannemer een kabel kapot tussen Harlingen en Franeker en een uur later deed hij hetzelfde tussen Workum en IJlst.
- In het warme weekend van 18-06 ontstonden de nodige bermbranden in het land. Op 19-06 liet het baanvak Amsterdam – Utrecht weer eens van zich spreken, met een breuk van een hangdraad bij Maarssen en een kortstondige storing van de bediensystemen van de treindienstleider van een half uur. De complete uitval van post Amsterdam aansluitend maakte het die dag definitief onmogelijk om als spoorsector gunstig af te steken bij de weg, waarop op die dag gigantische files stonden richting de badplaatsen. Achteraf bleek dat een update van de computersystemen niet geslaagd was.
- Een spoorspatting bij Rotterdam Zuid leidde tot het tot stilstand komen van trein 2163 op 19-06. Van de VIRM waren de flenzen van de wielbanden beschadigd geraakt. Het materieel mocht met 40 km/h naar Dordrecht rijden, maar eerst nadat de reizigers waren overgestapt in trein 816365. Enkele onterecht-bezetspoormeldingen en een overwegstoring tussen Leeuwarden en Dronrijp maakten van 19-06 een echt ProRail-dagje.
- 20-06 startte met een computerstoring op de Kijfhoek en een rijrichtingstoring tussen Didam en Zevenaar. Die dag ontstonden er nog 28 andere storingen, waarvan er zeven het gevolg waren van defecten aan materieel en, één van een aanrijding tussen een trein en een persoon en één aan een botsing op een overweg. Evenals de dag ervoor onttaarde de treindienst in de Randstad in een chaos.
- Op 23- en 24-06 was het opnieuw zeer warm, waardoor op meerdere plaatsen storingen aan de infrastructuur optraden. Ook deze dagen varieerden ze van spoorspattingen tot seinstoringen en problemen aan wissels. Ook diverse bermbranden deden zich voor. Tussen Leiden en Hoofddorp vond 's morgens een computerstoring plaats, 's middags gevolgd door problemen met twee seinen. De laatste storing bleek veroorzaakt te worden door de kwaliteit van enkele betonnen dwarsliggers. De wapeining in het beton was door de warmte bloot komen te liggen, hetgeen er blijkbaar voor zorgde dat twee seinen permanent rood bleven. Tussen Leiden en Lisse moest over een afstand van 100 meter met 5 km/h worden gereden als gevolg van een spoorspatting. Een wissel tussen Zevenaar en Zevenaar Grens zorgde een groot deel van de dag voor problemen.
- Na enkele rustige dagen ging het goed mis toen op 28-06 in Eindhoven kortstondig het bediensysteem van de treindienstleider uitviel en om 21.30 uur trein 5177 tussen Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe over enkele honderden meters de bovenleiding naar beneden trok. Hoewel werd vermoed dat Jules de draad beschadigd had, bleken de stroomafnemers van de motorpost in orde te zijn. Het vermoeden bestaat dat loc 1191 van de 642 wellicht de bovenleiding beschadigd had. Plan T 518 van trein 5177 moest door een 6400 worden weggesleept; de reizigers van deze trein en de eveneens gestrande 5172 werden met

bussen geëvacueerd. Ook de 1977 moest met behulp van een diesellocc worden gerepatriëerd naar Dordrecht. De beschadigde bovenleiding was eerst op 29-06 om 10.00 uur gerepareerd.

- De VPI-computer (Vital Process Interlocking) voor de aansturing van de beveiliging van IJsselmonde, Barendrecht Vork, Feyenoord, de Waalhaven en toegang vanuit Rotterdam naar de Kijfhoek, vertoonde op 29-06 kuren, waardoor het treinverkeer grotendeels tot stilstand kwam.
- Op 30-06 trad kortsluiting op in het relaishuis van treindienstleidingspost Utrecht. De seinen doofden en de wissels lagen vast. Hoewel het systeem na twintig minuten weer 'in de lucht' kwam, was het moment van de storing – bij het begin van de middagspits – dermate ongelukkig dat de treindienst ontaardde in een chaos. Complicerend werkte ook dat de 19654 op de Lekbrug defect kwam te staan en door de 19656 naar Utrecht geduwd moest worden.
- Bij Boxtel, Oisterwijk en 's-Hertogenbosch trad bijna op hetzelfde moment een storing op in het Procesleidingsstelsel, zodat de treindienstleider niet meer op zijn scherm kon zien welke treinen zich waar bevonden. Ook hier kostte het uren om de treindienst weer op gang te krijgen. Naar verluidt was een brandje in onderstation Boxtel de oorzaak van de problemen.
- Boxtel was op 01-07 kort na aanvang dienst opnieuw het toneel van problemen met de beveiliging. Het kostte ruim drie uur om de oorzaak van de problemen vast te stellen en weg te nemen. Het treinverkeer tussen Eindhoven en Tilburg moest gedurende die tijd gestaakt worden. Diezelfde morgen liepen werkzaamheden tussen Hoorn en Heerhugowaard met een kleine drie uur uit.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- De 2024 en 2025 reden op 13-06 door een juk in Den Haag Centraal.
- Stel 3407 raakte op 14-06 beschadigd tijdens een wasbeurt in de Enschedese wasmachine. Het stel kwam op eigen kracht naar Onderhoudsbedrijf Zwolle.
- Trein 9422 strandde op 15-06 met een defecte compressor tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Rotterdam. De 4033 werd op pad gestuurd om de VIRM naar Rotterdam te brengen.
- Trein 1629 botste op 15-06 tussen Rijssen en Deventer Snippeling Aansluiting met een auto. De auto kwam vast te zitten onder de 4239. Het treinstel kwam naar Onderhoudsbedrijf Onnen.
- Op 20-06 lekte een op een terrein van BAM NBM te Rotterdam Noord Goederen geparkeerde kettinghormachine van Sigma Rail olie.
- De al veel geplaagde 9518 verloor op 21-06 als voorste stel van trein 2012 bij Oudewater een pantograaf. De pantograaf van de achteroplopende 8674 bleef op het stel, maar raakte wel beschadigd. Door het voorval ontstond een fikse stremming. Toen de stremming vrijwel voorbij was, ontstond in Woerden een wisselstoring. Nadat de losse stroomafnemer uit de bovenleiding verwijderd was, kwam het duo VIRM-en naar Den Haag Binckhorst, van waaruit de 9518 in de avond OB Leidschendam opzocht. De 8674 kwam diezelfde dag nog in dienst; de 9518 op 30-06.
- Plan V 949 had als trein 9686 tussen Boxtel en Vught een aanrijding met een ree. Na ruim een half uur kon de trein zijn weg vervolgen. Het tweetje kon in dienst blijven, hoewel de schortplaat beschadigd raakte.
- Loc 6494, onderweg met 48735, werd op 22-06 in Nijmegen van de trein gehaald en boven de put geplaatst nadat brandstoflekkage was geconstateerd. Ook bij de Maasbrug bij Ravenstein had de loc dieselolie verloren. Met een andere locomotief en 90 minuten vertraging vervolgde de trein zijn weg.
- Een vaste rem van BDs 82-77 020 zorgde die dag voor rookontwikkeling onder trein 838 bij Beek. Met twintig minuten vertraging vervolgde de trein zijn weg. In Eindhoven werd de 8731 als vervangend materieel onder nummer 300838 naar Haarlem gestuurd.
- Een 'trekmobiel' van de firma ADM in de Europoort kantelde op 22-06 tijdens het rangeren met een sleep wagens. Daarbij ontstond nogal wat schade.
- Loc 1774 reed met trein 947 op 22-06 een paard aan ter hoogte van Oud-Zaltbommel. De trein kon zijn weg vervolgen; het paard raakte gewond.
- Tussen Dieren en Velp Aansluiting schampte de 512 op 22-06 een tractor. Na ruim een uur kon de trein op eigen kracht verder rijden naar Arnhem. Het stel kwam naar Arnhem en op 25-06 met maximaal 115 km/h naar Revisiebedrijf Haarlem.
- Bij Plan T 526 werd op 22-06 ter hoogte van Hilversum Sportpark rookontwikkeling geconstateerd. Nadat de machinist enkele motoren had uitgeschakeld en de reizigers had laten uitstappen, kon het treinstel met de eraan gekoppelde 861 naar Hilversum komen. De 526 bleef tot 24-06 in Utrecht staan en kwam toen naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- In Terneuzen liep die dag een ledige kolenwagen, de op twee na laatste van een trein van 39 wagens, uit de rails.
- Stoptrein 2786 van Roosendaal naar Antwerpen kwam op 23-06 tot stilstand precies onder de spanningslus bij de grens. Met een hulplocomotief werd het tweetje weer op gang geholpen.
- Trein 48734 was op 22-06 betrokken bij een merkwaardig incident. Aanvankelijk werd gemeld dat één wagen met een as ontspoord was, maar bij controle op de Kijfhoek bleek er alleen een vaste rem te zijn. Ongeveer tegelijk meldde de treindienstleider in Dordrecht een defect wissel. 's Nachts bleken uiteindelijk twee wissels en 222 dwarsliggers beschadigd te zijn. Uiteindelijk bleek een goederenwagen met een defecte vering op de Kijfhoek te staan. Het herstellen van de schade duurde tot in de avond van 23-06.
- Op 22-06 liep op emplacement Eindhoven een onbekend gebleven wagen uit de rails.
- Naar verluidt door een spoorspatting ontspoorde tijdens grootscheepse werkzaamheden tussen Roosendaal en Vlissingen op 23-06 de loc van een werktrein. De ontsporing vond plaats tussen Rilland-Bath en Bergen op Zoom. De loc kwam met alle assen naast het spoor te staan.
- Het warme weer zorgde voor forse problemen bij de NMBS-loccs reeks 11. Zo bleef op 23-06 trein 612 al bij Nieuw-Vennep steken en viel van meerdere locs voor korte of lange tijd een tractie-installatie uit. Op 25-06 ontstond brand in loc 1185 van trein 612 (!) tussen de spanningsluis en station Roosendaal. Na aankomst in Roosendaal kwam de brandweer ter plaatse om de brand met schuim te doven, hetgeen niet meeviel. Met behulp van een Railion-loc werden de ICR-en van de 1185 weggesleept. Omdat de brandweer vrijwel het hele emplacement Roosendaal spanningloos had laten schakelen, leidde de brand tot een fikse verstoring in de treindienst. Hoewel vanaf 16.00 uur het treinverkeer weer op gang kon komen, ging het een half uur later weer mis. Klaarblijkelijk had de hitte de machinist van trein 300637 dusdanig in zijn greep dat er hooglopende ruzie ontstond tussen hem en de bijsturing van NS Internationaal omtrent het feit dat de 300637 niet de eerste trein was die Roosendaal weer mocht

binnenrijden. De machinist van de trein, die weliswaar met 111 minuten vertraging onderweg was, dreigde daarop een kortsluitkabel in het (neven-) spoor te plaatsen. Eerst om 17.50 kon ook vanuit Oudenbosch het treinverkeer weer op gang komen. De 1185 raakte zwaar beschadigd. De loc – waarvan de zijwandroosters gedeeltelijk in de machinekamer terecht gekomen waren, het centrale blok totaal vernield was, het bluswater nog in de zijgangen stond en ook de cabines zwart zagen van het roet – werd naar de achterzijde van het emplacement gerangeerd. Op 27-06 kwam NMBS-loc 7738 met de ongevallentrein van Antwerpen-Noord naar Roosendaal om loc naar België te slepen.

- In de vroege uurtjes van 27-06 ontspoorde een Speno-slijptrein tussen Breda en Tilburg. De hersporing duurde circa drie uur.
- Bij Beek-Elsloo ontstond op 27-06 een brandje onder stel 921. De brandweer kwam ter plaatse, nadat de machinist het brandje niet onder controle kreeg. Het stel liep Onderhoudsbedrijf Maastricht binnen.
- Op 27-06 kon een stoptrein naar Uitgeest vanaf Amsterdam Centraal door rookontwikkeling niet vertrekken. Na twintig minuten mocht de trein alsnog Amsterdam C verlaten. De rook was afkomstig van de Pizzahut in de Westtunnel.
- Trein 2540 botste op 29-06 tussen Tilburg West en Gilze-Rijen met een 'scootmobiel', waarvan de bestuurster zich gelukkig in veiligheid had weten te brengen.

Staking

- De staking op 17-06 vond inderdaad doorgang, ondanks de negatieve reacties vanuit de publieke opinie. De bonden spraken van een succes en een hoge stakingsbereidheid onder de treindienstleiders en netwerkbestuurders (voorheen verkeersleiders).
- Op 16-06 werd door NSR koortsachtig gewerkt om zoveel mogelijk materieel naar de werkplaatsen te krijgen. In de Watergraafsmeer konden op 17-06 daardoor ICK's geconserveerd en in Leidschendam respectievelijk Zwolle treinstellen bestickerd worden. Voor het personeel werden werkoverleggen en functioneringsgesprekken gepland.
- NS Internationaal bracht waar mogelijk materieel naar 'gunstige' plaatsen. Een overbrengingsrit met twee ICE-stellen werd versterkt met een derde, defect, stel. De 4654, 4601 en 4612 werden in één trein van Amsterdam naar Duitsland gebracht.
- Alleen in Zeeuws-Vlaanderen reden op 17-06 twaalf goederentreinen. NSR liet na de staking tot 01.00 uur geen reizigers-treinen meer rijden. Het nachtnet startte wel in de normale omvang. De tijd tussen 23.00 en 01.00 uur werd benut om te roestrijden en het materieel voor aanvang dienst op 18-06 op de juiste plaats te krijgen. Syntus liet de laatste treinen van de dag wel als reizigerstrein rijden.
- Eerst na de staking werd duidelijk dat de treindienstleiders ook staakten vanwege de in hun ogen tot onacceptabele hoogte gestegen werkdruk. Naar hun zeggen staat de treindienstleiding onder grote druk om koste was kost de treinen op tijd te laten rijden en verschuift de veiligheid naar de tweede plaats. Op de FNV-website 'Door het oog van de naald' kunnen ProRailers – anoniem – hun grieven kwijt. De Treindienstleiders hebben moeite met het computersysteem Automatische Rijweg Instelling (ARI), dat volgens hen te veel fouten maakt die ze zelf moeten corrigeren. Ook zijn ze van mening dat de rationalisering te ver is doorgeslagen. Één treindienstleider heeft nu de verantwoordelijkheid over een gebied dat twintig jaar geleden door vier of vijf collega's werd beheerd.

Het zou prettig zijn als de treindienstleiders ook de hand in eigen boezem staken: ARI is niet het meest gebruiksvriendelijke systeem, maar de werking ervan valt voor een groot deel met de bediening door de treindienstleider. De voorbeelden waarin op tijd rijdende reizigerstreinen voorbij gereden worden door vertraagde goederentreinen zijn legio, terwijl sinds enkele jaren steeds vaker het treinverkeer over een baanvak volledig wordt stilgelegd tijdens een relatief eenvoudig incident. Een groot probleem is de splitsing tussen NSR en ProRail/Railverkeersleiding in 2001 geweest, die door veel ProRailers schijnbaar nog steeds niet goed is opgepakt. Waar veel NS-ers vrede hebben met de situatie, hoeveel ongunstiger in vergelijking met 'vroeger' ook, is er een fors aantal medewerkers van de infrabeheerder dat het idee heeft dat NSR nog steeds niet op eigen benen kan staan zonder de ondersteuning van ProRail. In het eerste jaar van de scheiding, toen de treindienstleiding en de bijsturing van materieel en personeel fysiek en organisatorisch gescheiden werden, was die ondersteuning vaak nog essentieel. Tegenwoordig is het eerder andersom: dagelijks wordt de dienstuitvoering NSR gehinderd door fouten van de treindienstleiding of worden treinen opgeheven of 'even' vertraagd vanwege een kortstondige sein- of wisselstoring. En waar NS het aantal verstoringen door defecte treinen en personele problemen drastisch heeft gereduceerd, blijven de problemen met de infrastructuur in alle hevigheid aanhouden.

- De bonden dreigden nog op 17-06 met wilde stakingen indien de ProRail-directie niet aan hun eisen zou voldoen. De staking van 17-06 leidde er wel toe dat ProRail weer met de vakbonden aan de onderhandelingstafel wilde, maar de bonden hielden vooralsnog vast aan hun eis van 4,75 procent loonsverhoging, hetgeen weinig onderhandelingsruimte bood.
- Op aandringen van de oppositiepartijen SP, GroenLinks en PvdA laat minister Peijs IVW een onderzoek instellen naar de werkomstandigheden bij ProRail, zo werd bekend op 29-06. Het verzoek zal zijn ingegeven door de anonieme berichten over een te hoge werkdruk (zie ook hierboven).

Kort nieuws

- Volgens ProRail-directeur Klerk heeft zijn bedrijf een imago-probleem en zijn de prestaties beter dan het imago doet vermoeden. Klerk is van mening dat het aantal storingen afneemt en er 'dus' wordt voldaan aan de strenge overeenkomsten met de overheid. Een beter bewijs voor de minachting voor de finale afnemers, de reizigers en de verladers van goederen, is niet denkbaar: in absolute zin daalt het aantal storingen op het net, maar de aard van de storingen wordt immer bedreigender en veelomvattender. Steeds vaker vallen hele treindienstleidingsposten uit en is in een groot gebied in het geheel geen treinverkeer meer mogelijk. De hinder voor de klanten van NS en de goederenvervoerders is eerder toegenomen dan gedaald in de afgelopen jaren.

RijnGouwelinj

- De fractie van de Socialistische Partij in Provinciale Staten van Zuid-Holland vrezen dat de RijnGouwelinj betrokken gemeenten in financiële moeilijkheden kan brengen. Gouda, Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Hazerswoude, Zoeterwoude en Leiden steken ieder enkele miljoenen in het project. Ze willen de bijdragen financieren door de opbrengst van bouwprojecten langs bestaande en nieuwe haltes. Ook het Rijk gaat hier vanuit. De SP wijst erop dat er onder de betreffende

gemeenten al gemeenten zijn waarop het Rijk nu al financieel toezicht moet houden. De aanleg van de RijnGouweLijn Oost kost circa 271 miljoen euro, blijkens de bestuursovereenkomst die is afgesloten tussen het Rijk en de gemeenten. Er wordt rekening gehouden met € 34 miljoen aan mogelijke meevallers en € 65 miljoen euro potentiële tegenvallers. De overheid heeft € 140 miljoen toegezegd; de provincie draagt € 81 miljoen bij. De rest komt voor rekening van de zeven gemeenten langs de lijn.

Betuweroute

▪ Op 21-06 werd het gedeelte van de Betuweroute tussen Gorinchem en Papendrecht aan de pers voorgesteld. De al eerder in Nederland verblijvende blauwe ECTS-Desiro van Siemens reed parallel met een door een diesellocc geduwde mP over de nieuwe spoorlijn. Tijdens de manifestatie waarschuwden ProRail en de goederenvervoerders bij monde van Railion Nederland-directeur Robbeson dat een te hoge gebruiksvergoeding voor de Betuweroute verladers afschrikt en vervoerders financieel kapotmaakt. De Tweede Kamer wil koste wat kost dat de nieuwe spoorverbinding kostendekkend wordt. Niemand heeft zich ooit afgevraagd of snelwegen of waterverbindingen als – bijvoorbeeld – de Nieuwe Waterweg vanaf de ingebruikname zichzelf konden bedruipen.

▪ Overigens stijgt de gebruiksvergoeding voor spoorgoederenvervoerders dit jaar sowieso, hetgeen de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de andere modaliteiten nadelig beïnvloedt. Hoewel de prijsstijging op instigatie van minister Peijs minder hoog uitviel dan waarvoor met name marktleider Railion vreesde, is de stemming in de railgoederenbranche niet positief. Railion geeft het voorbeeld voor 'zware treinen', die thans € 0,89 per kilometer kosten en waarvoor vanaf 01-01-2006 € 3,18 afgerekend moet worden. Railion meent dat de stijging, die zij min of meer gedwongen is te verdisconteren in de tarieven die aan haar klanten worden berekend, tot het verlies enkele daarvan zal leiden.

Wist u dat...

- op 15-06 van de 8741, 8719, 8721, 8740 een tractie-installatie defect was?
- trein 2551 op 22-06 met de locs 1756, 1832 en 1849 (achterop) reed?
- op 15-06 achter de duwende loc van trein 846 een tweede BDs werd meegegeven, met de cabine richting locomotief?
- op 11- 12-06 een DDM-1-stam met lok 1854 in de treinserie 5800 reed, waar DDM-1 in het weekend in het weekend niet rijdt?
- een 9500 op 12-06 in de treinseries 3900/4300, bijvoorbeeld in 3964, werd gezien?
- op 02-07 in Essen een overwegboom in de bovenleiding bleef hangen, waardoor de treinserie 2700 Antwerpen – Roosendaal in Essen keerde en de 600 de reizigers naar Roosendaal meenam?

Museumstoomtram Hoorn – Medemblik

Donderdag 23 juni 2005 stelde de Museumstoomtram Hoorn – Medemblik de onlangs gerestaureerde melkwagen 38 in dienst. De wagen werd samen met drie soortgenoten in 1908 voor het vervoer van melkbussen gebouwd door de firma Pennock uit Den Haag, voor de Tweede Noord Hollandse Tramwegmaatschappij (TNHT). De TNHT verzorgde het stoomtramverkeer vanuit Amsterdam Noord naar Edam en naar Purmerend en Alkmaar en bracht de melkbussen naar de melkfabrieken in Purmerend en Stompnetoren.

Om dit melkvervoer goed in het Museum te kunnen demonstreren, is de Museumstoomtram, samen met het Kaasmuseum in Alkmaar twee jaar geleden een actie begonnen om de benodigde melkbussen te verwerven en op te knappen. Inmiddels zijn er ruim 160 melkbussen voor deze demonstratie aangeboden en door de medewerkers van de Museumstoomtram, evenals de wagen, gerestaureerd. De nieuwe museale demonstratie van het melkvervoer was op zaterdag 25 juni en zondag 26 juni, tijdens het 'Weekeind van het Nieuw' voor het eerst voor de bezoekers van de Museumstoomtram te beleven.

In de 1943 werden de wagens overgebracht naar het Duitse Waddeneiland Wangerooze, waar de 38 als laatste van zijn soort tot 1994 dienst heeft gedaan. Door bemiddeling van de Duitse gezant was het mogelijk, dat de Museumstoomtram wagen 38 om niet kon verwerven van de exploitant van de eilandspoorweg, Deutsche Bahn.

Werkwagenfestival

België: Op zondag 26 juni werd er voor tramhobbyisten een bijzonder evenement georganiseerd. Vanuit de stelplaats Anderlues reed een aantal werkwagens tussen het Metrostation Petria en het eindpunt bij Anderlues monument. Deze werkwagens zijn normaal niet op straat overdag. De nog steeds oranje SJ motorwagens 9175 en 9176 reden met oude richtingfilms tussen de normale dienstwagens door en creëerden een passage op het inhaalspoor. In de middag verscheen de 7879 met lorie 8141 op straat. Samen met de werkwagen 7874 werd wederom een passage gecreëerd. Vervolgens reed de 7879 met een volgeladen grindwagen naar de halte aan de Rue de Mons om daar na de passage van de dienstwagens weer terug te rijden. Tenslotte reed SJ-wagen 9176 als lijn 90 naar het metro station Petria.

De verbinding vanuit Anderlues naar de museumlijn Lobbes-Thuin bestaat niet meer. De rails is verwijderd en zelfs de bovenleiding is verdwenen. Het is nog steeds de bedoeling dat lijn 62, van Charleroi naar Gosselies weer in bedrijf komt. Het traject vanaf Charleroi is een dubbelsporig straattraject waar nu nog alleen remiseritten worden gereden naar Jumet en terug. Vanaf Jumet wordt de baan enkelsporig en slingert zich door het centrum van Gosselies.

SPOORWEGEN BUITENLAND

ZWITSERLAND

Op 28 april 2005 was het zover. De nieuwe basistunnel (LBT) van de **Lötschbergbahn** is een feit. Dit gebeurde exact 100 jaar na de opening van de Simplontunnel. Aan de tunnel werd door tussen de 1600 en 1800 personen gewerkt. Helaas waren

er vijf doden te betreuen. De eigenlijke doorbraak gebeurde in de westelijke tunnelbuis al op 15 maart 2005, maar dit werd door de autoriteiten angstvallig geheim gehouden, daar deze buis in ruwbouw blijft. De luchtvochtigheid in de LBT is zeer hoog. Om in de LBT te kunnen werken werd de lucht gekoeld tot 28 gr. C! Ze is bij de opening, met haar lengte van 34,6 km, op dit moment de langste Zwitserse spoorwegtunnel.

Door de opening van de nieuwe LBT is het aardig te bezien welke de tien langste spoorwegtunnels in Zwitserland zijn. In een EO programma over treinen werd ooit uitgebreid stilgestaan bij de Furka basistunnel. Dit feit is inmiddels door de tijd achterhaald. De tien langste tunnels (opening en km.) zijn:

Gotthard Basis	Ertsfeld – Biasca	<u>2016</u>	57 km	
Lötschberg Basis	Frütigen – Raron	2007	34,6 km	
Simplon	Brig – Iselle	1906/22	19,8 km	
Vereina	Klosters – Sagliains	1999	19 km	meterspoor
Furka	Realp – Oberwald	1982	16,2 km	meterspoor
Gotthard	Göschenen – Airolo	1882	15 km	
Lötschberg	Kandersteg – Goppenstein	1913	14,6 km	
Zimmerberg I	Zürich – Thalwil	2003	9,4 km	
Ricken	Kaltbrunn – Wattwil	1910	8,6 km	
Grenchenberg	Moutier – Grenchen	1915	8,5 km	

In verband met de feestelijkheden rondom 75 jaar Glacier Express kreeg de HGe 4/4 II 106 van de **Matterhorn Gotthard Bahn** een Ge 4/4 III van de RhB, de 651, een Glacier Express outfit. Hiervoor reed deze met behulp van de MGB lok over de Oberalppass voor de officiële inwijding.

Sinds begin mei 2005 rijdt er bij de **Montreux Berner Oberland Bahn** een nieuwe toeristische trein, de Golden Pass Classic. Deze trein is een nieuw aanbod naast de Golden Pass Panoramic. De samenstelling van deze trein bestaat uit een elektrische lok en vijf rijtuigen, die in donkerblauwe (lok) en donkerblauw/beige (rijtuigen) CIWL (Cie Int. Des Wagons Lits) kleur zijn geschilderd. De compositie is opgesierd met goudkleurige teksten. Locomotief GDe 4/4 6002, genoemd naar de uit de regio komende toneelspeelster Isabella von Siebenthal, dient als trekkracht voor de deels uit 1964, afgeschreven stalen, rijtuigen As 103 en 107, Brs 201, Bs 203 en 218. Daarnaast beschikt de MOB momenteel over 21 Panoramic rijtuigen, verdeeld in 10 rijtuigen eerste en 11 rijtuigen tweede klas.

De fusie van het **Regionalverkehr Mittelland** met de Lötschbergbahn wordt door de bondsraad en kantons zodanig onder druk gezet, dat deze niet al te lang meer op zich zal laten wachten. In de zomer van 2006 zullen in algemene vergaderingen van beide ondernemingen worden besloten, dat deze met terugwerkende kracht op 1 januari 2006 in zal gaan.

Ondanks de in de mei editie van HOV-RN genoemde financiële situatie heeft de **Rhätische Bahn** een goed 2004 achter de rug. Het resultaat was positief, zodat de bedrijfsreserve hiermee verder kon worden verhoogd. Het reizigersvervoer ontwikkelde zich positief na het recordjaar 2003. Het autovervoer door de beide tunnels steeg eveneens. De tweemiljoenste auto werd begroet door de Vereinatunnel. Dit is helaas niet te zeggen van het goederenvervoer. De opbrengsten daalden met 3%. Negatief bouwstoffen en post. Positief daarentegen hout en cement. Het positieve resultaat werd eveneens beïnvloed door opdrachten voor derden, zoals de nieuwe treinstellen voor de Griekse spoorwegen van Stadler die in de werkplaats Landquart werden geassembleerd. Op initiatief van twee modelbouwfirma's, die de kostprijs van het overschilderen voor hun rekening namen, verscheen krokodillokomotief Ge 6/6 412 in een blauwe kleur, passend bij de salonrijtuigen, op de baan. U mag zelf uitmaken of U het mooi vindt of niet. De mening van Uw redacteur zal hier echter niet worden vermeld, maar zeker is wel, dat het kwasten de firma's geld in het laatje dient te brengen in het jubileumjaar van de Glacier Express. Zie ook www.inexspoor.nl

Op 29 april 2005, de dag dat Uw Zwitserland redacteur Abraham zag, reden de twee in Duitsland toegelaten Re 4/4 I, de 10008 en 10019 van de **Schweizerische Bundesbahn** van Heidelberg naar Luzern. Een dag later werd in Basel de Re 4/4 I 10006, die daar al enige tijd stond, meegenomen naar Freiburg. Hier zal de lok worden ingericht voor de inzet in Duitsland.. Mede door het warme weer, op 22 juni 2005, ontstond omstreeks 18.00 uur, in het kanton Tessin een stroomstoring, die zich als een olievlek uitbreidde over het hele net van de SBB. Volgens de WDR4 Nachrichten hadden de reizigers het zwaar te verduren, daar ze (te) lang in de opwarmende treinen waren opgesloten, daar de airco het eveneens had laten afweten. Amper 24 uur later was het weer raak. Door een kortsluiting, als gevolg van blikseminslag, werd vooral het westen van Zwitserland getroffen.

Hoewel de **Vinschgerbahn** net buiten de Zwitserse landsgrens in het Italiaanse Zuid-Tirol ligt, heeft de heropening van deze spoorlijn toch impact op het kanton Graubünden. De Italiaanse spoorwegen zagen 14 jaar geleden geen brood meer in de van Merano naar Mals/Malé lopende lijn. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de dienstregeling ligt nu in handen van de provincie Alto Adige/Südtirol. Vanaf 5 mei 2005 rijdt er ieder uur een stoptrein vice versa. Na de schoolvakantie wordt de dienstregeling zo aangepast, zodat er een stoptrein Merano-Schlanders gaat rijden en een sneltrein Merano-Mals/Malé, die vanaf Schlanders verder zal rijden als stoptrein. In de toekomst hoopt men door te kunnen rijden naar Bolzano. De dienstregeling wordt uitgevoerd met treinstellen van fabrikant Stadler, type GTW 2/6, die Arriva eveneens heeft aangeschaft voor de noordelijke diesellijnen in ons land, die de wadlopers zullen gaan vervangen. Vanuit Zernez is de Vinschgerbahn per directe buslijn verbonden, die in Mistair werd doorgetrokken naar Mals/Malé. Zwitserse spoorkaartjes zijn in de bus geldig.

BOEKEN

Bij GeraMond verscheen **Straßenbahn-Jahrbuch 2005** (Deutschland und Europa) van de hand van Stefan Vockrodt. In dit Duitstalige naslagwerk leest u alles over het nieuwe materieel, infrastructuur en techniek in genoemde landen. Door de uitbreiding van de EU leest u dit jaar voor het eerst ook over Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije. Voorts wordt aandacht besteed aan trammusea in Duitsland. 144 bladzijden, 16,5 x 23,5 cm, rijk geïllustreerd met (kleuren)foto's van goede kwaliteit. ISBN 3765472085. Prijs € 20,50. Bestelnummer bij GeraMond: 7208. Zie ook <http://www.geramond.de/>

Bij uitgeverij De Alk BV verscheen **Nieuw Spoor**; de ontwikkelingen van de spoorwegen in Nederland na 1970. Auteur is Gerrit Nieuwenhuis. In de periode vanaf 1970 is het beeld van de spoorwegen in Nederland drastisch veranderd. De jaren zeventig waren de jaren waarin vooral de plannen voor nieuwe lijnen werden gemaakt: de Schiphollijn, Flevolijn, Zoetermeerlijn en de Veenendaallijn.

In de jaren tachtig werden deze nieuwe lijnen geopend en werd er aan de knelpunten in het spoorwegnet gewerkt. In deze tijd investeerde NS in nieuw materieel: dubbeldekkers, Sprinters, Koplopers, Wadlopers.

In heel Europa ontwikkelde zich in de jaren negentig het hogesnelheidsnet, waar ook Nederland op aansloot met de Thalys en de ICE. Nieuwe spoorwegmaatschappijen ontstonden in het regionaal vervoer, zoals Lovers, Syntus en NoordNed. NS verkocht zijn goederenactiviteiten, waarbij NS Cargo overging in Railion Benelux. Ook in het goederenvervoer kwamen concurrenten op het spoor, zoals ShortLines, ACTS en ERS Railways. De bouw van twee grote spoorwegprojecten ging van start, namelijk de Betuweroute voor het goederenvervoer en de hsl-Zuid naar Brussel en Parijs. Nederland bereidde zich voor op een Nieuw Spoor in de 21ste eeuw.

Alle ontwikkelingen van deze ruim dertig jaar worden in dit boek beschreven en in beeld gebracht. Geïllustreerd met ruim 250 foto's. Uitgevoerd op groot formaat (A4) met harde kaft. 176 pagina's. ISBN:906013 246 7. Verkoopprijs € 29,90. Zie ook <http://www.alk.nl/>

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-7. ISSN:0030-3321 * Vernieuwd Spoorwegmuseum heropend * Overzicht goederenwagenpark van Railion Nederland * Op rails door Bangkok en Thailand *

Rail Hobby, juli/aug. 2005, nr. 7/8. ISSN:0165-4551 * Treinreis door Italië en Zwitserland * Spoorwegmuseum feestelijk geopend * Baureihe 624 verdwijnt van de Nederlandse sporen * Porto: van tramstad naar metro * Bakwagen NHTM 38 bij de SHM in dienst, levensloop * 30 jaar Stoomgroep West Zuiderpark * Nieuws- en Modelspoorartikelen *

Rail-Revue, nr. 2-2005. ISSN 077300713 * De buurtspoorwegstations van toen (2) * Rail-aktueel: NMBS, B.V.S., De Lijn * Verenigingsnieuws *

De Stoomtram, juni 2005, nr. 104. ISSN:1382-8770 * Overheidsbeleid t.a.v. het mobiele erfgoed * Giften * Tramloc 8 Ooievaar * Station Medemblik * Terug in de Nederlandse Stoomtramgeschiedenis * Weekend van het nieuw * De collectie van de Museumstoomtram (2) * Per stoomtram door Nederland * Boekbespreking * Uit het stoomtram documentatiecentrum *

Stibans-Bulletin, 2005-1. ISSN:0927-9156 * Redactioneel * Van de voorzitter * Treinstel 252 – de praktijk van de theorie * opknopbeurt 1010 NSM * Nieuws uit Blerick * Materieelnieuws uit/van de Watergraafsmeer * Stibans op open dag Alkmaar * Stootblok voor de SGB *

Miljoenenlijn Expresse, juni 2005, nr. 66 * Verslag Koninklijk bezoek * Nog geen oplossing problemen Landgraaf * Ontmantelen NS 8826 * Sponsors in de aandacht * In memoriam * TGV in Maastricht * ME-oefening Simpelveld * Thomasweekend * Spoortips * Werkgroepen belicht * Tenderlocs 1100/6200 de "Bokken" van depot Heerlen (2) *

Op Oude Rails, juli 2005, nr. 214 * Donateursdag 2005 in Ouddorp * Jubileumexcursies 24/25 sept. * HTM 2 rijdt ..! * Depot Scheveningen * TS-afd. Rotterdam * RTM Ouddorp * SHM: weekend van het nieuw * Stoomtramromantiek (42): De stoomtrams in Noord-Brabant *

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

Heden t/m 30 oktober 2005: Tentoonstelling "Treinen op het Spoor" in het Museum van de Twintigste Eeuw, Bierkade 4 in Hoorn (tel.: 0229 – 214001). Openingstijden: dinsdag t/m vrijdag van 10 tot 17 uur, zaterdag en zondag van 12 tot 17 uur.

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 Stadskanaal.

- 17 september 2005:** derde modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp
17 september 2005, 10-15 uur: Spijkspoor Auto- en treinenbeurs in Delta Bouman, Albrandswaardsedijk 74 te Poortugaal.
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 ZSLM
15 oktober 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten
16 oktober 2005: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg
21 t/m 23 oktober 2005: Eurospoor in de Jaarbeurs te Utrecht.
5 november 2005: Museumnacht in het spoorwegmuseum
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)

- 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
14 augustus 2005: viering 5-jarig bestaan van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM); tussen 13 en 17 uur pendelen twee historische trams tussen het Tram- en Autobusmuseum (gelegen aan de Diksmuidelaan in Berchem) en de Lambermontplaats in Antwerpen.
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, typfouten 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