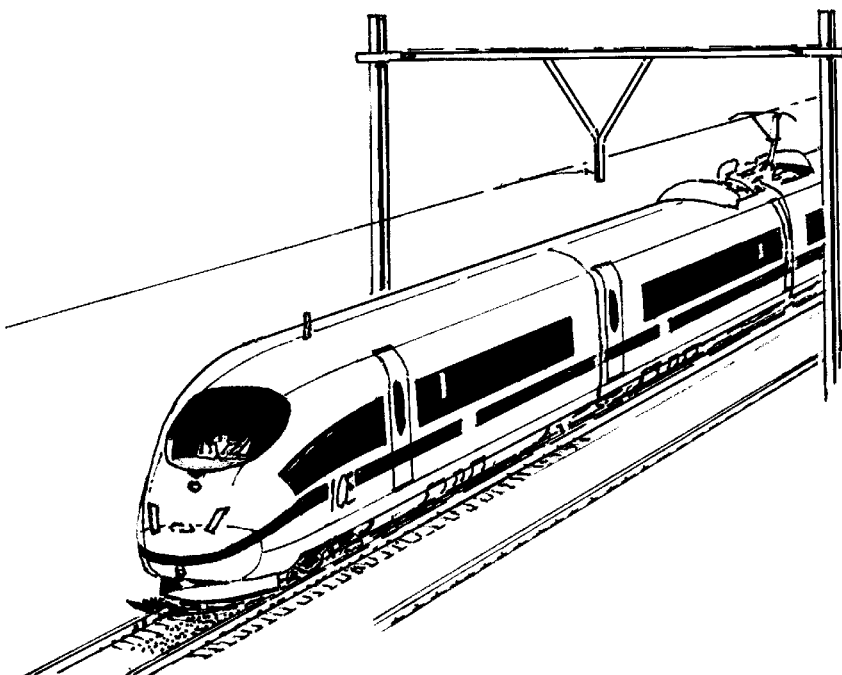
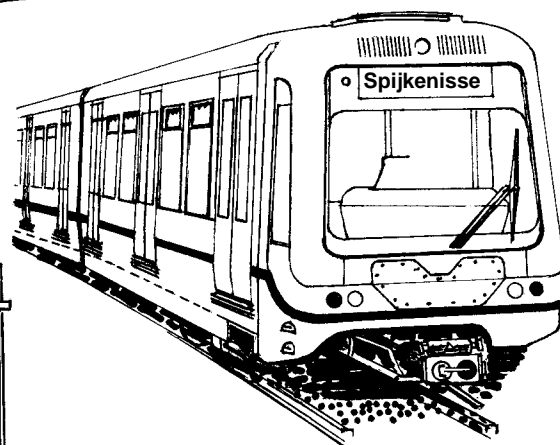
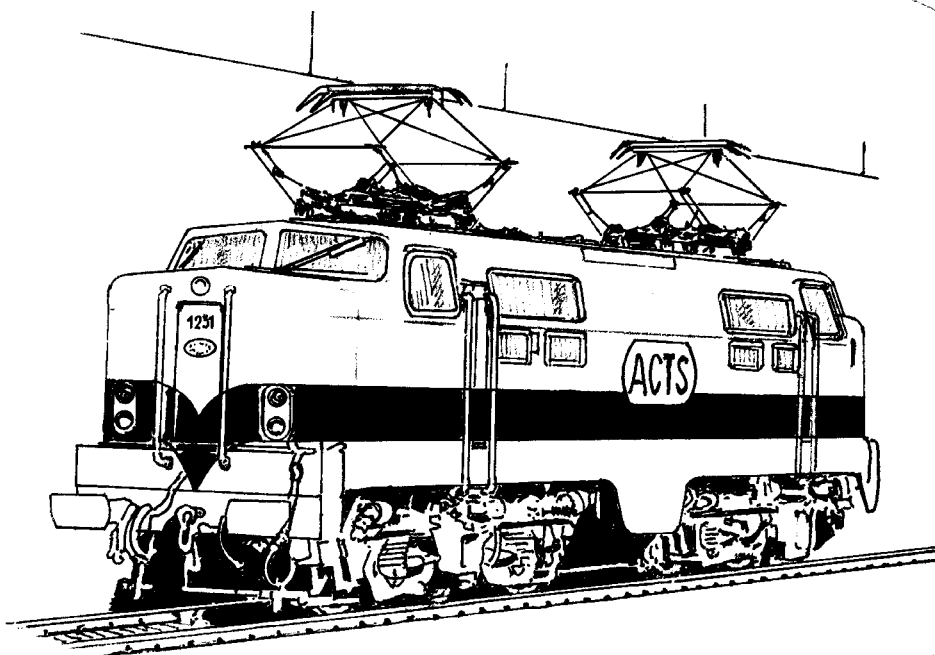
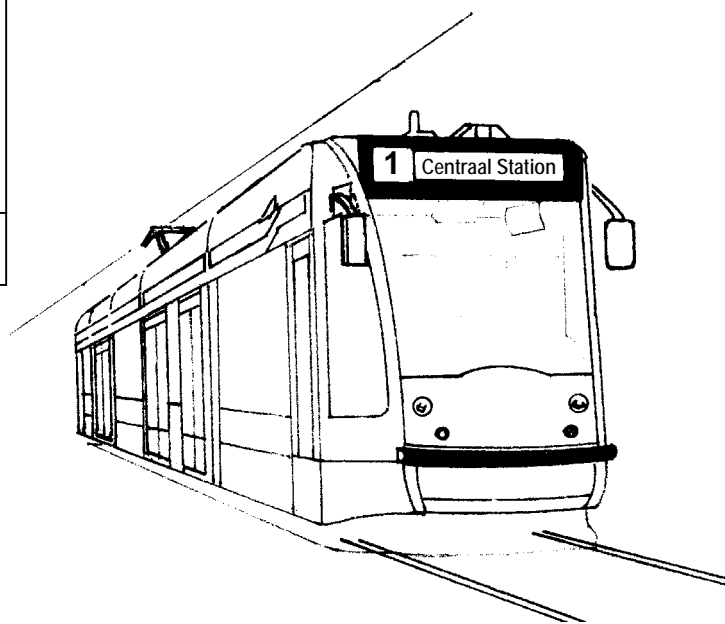


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 561 - september 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48° JAARGANG, NUMMER 9 (561)
SEPTEMBER 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

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, 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-
lijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

Modelbouwstunt in België

De Hoeseltse Treinclub en de firma Märklin hebben de handen in elkaar geslagen om een modelbouwstunt uit te voeren op zondag 18 september 2005. In het kader van de week van de mobiliteit en als aanloop tot Euromodelbouw 2005 (8 en 9 oktober in de Limburghal te Genk), wordt een stunt georganiseerd met modeltreinen. De bedoeling is om twee Limburgse steden, Hasselt en Genk, via een modelspoor met elkaar te verbinden.

De stunt bestaat erin met een vier complete Märklin goederentreinen, schaal 1/87, een werkelijke afstand van 12 km te gaan afleggen op eigen kracht.

Op zondagmorgen 18 september om 7 uur zal het startschot klinken om te sporen via de Genkersteenweg op Hasselts grondgebied en vervolgens verder te sporen via de Hasseltweg op Genker grondgebied. Eindbestemming is de Limburghal in Genk. Doelstelling is om met tenminste één, en als het kan liefst met alle vier volledige goederentreinen, tegen 16 uur te arriveren bij de Limburghal in Genk. Met deze stunt wil men de modelbouw op zich in de kijker brengen en verwijzen naar Euromodelbouw. Er zullen wagons meerijden die gesigneerd zijn door bekende Belgen. Lukt de poging dan komt ze in het Guinness Book of records.

De speciale locomotieven zullen nadien, samen met de wagons, geveild en verkocht worden. De opbrengst gaat naar een goed doel. Modeltreinliefhebbers die het gebeuren willen volgen kunnen op zondag 18 september van 7 tot 16 uur terecht op de vernoemde wegen. Zie ook <http://www.hoeseltsetreinclub.be/start.asp>

“Stoom in Groningen” krijgt op 18 september a.s. een klein vervolg

Tussen 15 en 19 juni vond het evenement 'Stoom in Groningen' plaats, waarbij er diverse stoomtreinen op de Oost-Groninger spoorlijnen rondreden. 'Stoom in Groningen' krijgt op zondag 18 september een klein vervolg. Voor alle belangstellenden die er in juni niet bij konden zijn en voor iedereen die nog eens met de stoomtrein mee wil rijden organiseert de Museumspoorlijn S.T.A.R. op deze dag 'Met de stoomtrein naar Zuidbroek'

Op deze dag zullen er tussen Veendam en Zuidbroek drie treinritten gereden worden met stoomlocomotief "Emma", waarbij er te Zuidbroek aansluiting wordt gegeven op de NoordNed-treinen van/naar Groningen en Winschoten. Te Zuidbroek is het mogelijk om het historische stationsgebouw te bezichtigen. Het Noord-Nederlands Trein & Tram Museum (NNTTM), gevestigd in het station Zuidbroek, opent die dag de deuren van het station.

Er rijden niet alleen treinen tussen Veendam en Zuidbroek, ook tussen Veendam en Stadskanaal zullen treinen rijden. Zodoende is het op deze dag weer mogelijk om per trein van Stadskanaal en Veendam richting Groningen te reizen.

Treinkaartjes zijn op deze dag te koop op de S.T.A.R.-stations Stadskanaal en Veendam, alsmede in het station Zuidbroek. 'Met de stoomtrein naar Zuidbroek' komt in de plaats van de Brandweershaw Musselkanaal, deze gaat in 2005 niet door. Meer informatie over de S.T.A.R. en de treinritten is te vinden op de internetsite www.stadskanaalrail.nl of telefonisch: (0599) 65 18 90 (ook voor reserveringen).

Toezicht op trein- en metrostations verscherpt

Het toezicht op de trein- en metrostations is wegens terreurdreiging verscherpt. Het personeel van de vervoersbedrijven is extra alert op verdachte pakketjes en de politie houdt meer toezicht. Dat heeft minister Donner van Justitie vrijdag 9 september bekend gemaakt. Volgens de landsbestuurder is er "geen concrete terroristische dreiging". Wel blijkt uit een dreigingsanalyse van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) dat er "voldoende aanleiding gevonden is om de spoorwegen, de metro's in Amsterdam en Rotterdam en op de trein- en metrostations extra te beschermen". Het ministerie van Justitie, waar het NCTb deel van uit maakt, spreekt van een lichte dreiging. Dat niveau gold tot nu toe alleen voor de luchthaven Schiphol. Volgens premier Balkenende is er geen reden voor paniek. Voor de reizigers betekent dit niet dat zij extra risico's lopen als zij met het openbaar vervoer reizen, alleen dat zij meer geconfronteerd worden met controles en cameratoezicht. (bron: NRC)

Van de redactie

In verband met vakantie van enkele redacteuren is er deze maand iets minder binnenlands spoorwegnieuws en zullen we het in de oktober-editie zonder buitenslands stadsvervoer moeten doen.

Door omstandigheden is onze redacteur spoornieuws België en Frankrijk tot onze spijt per heden gestopt met zijn werkzaamheden voor HOV-RN. Wij danken hem voor zijn zeer gedetailleerde berichtgeving uit de afgelopen periode. We zullen het missen... Achter de schermen zijn we inmiddels druk op zoek naar een nieuwe redacteur. Wij houden u op de hoogte.

AMSTERDAM

N/Z-lijn niet berekend op aanslagen

De Noord/Zuidlijn is niet berekend op eventuele aanslagen in de metrobus. Het ontwerp van de nieuwe lijn gaat er vanuit dat een metro altijd het volgende station moet kunnen bereiken. Er is in geval van een grote brand geen evacuatie van de tunnel mogelijk. In een berekening van TNO gaat men er zelfs vanuit dat er in zo'n geval geen overlevenden zullen zijn. Volgens veiligheidsrapporten vallen al bij een middelgrote brand in de tunnel veel slachtoffers.

Volgens experts is dit onverantwoord. Toch wil de gemeente niet opnieuw naar het veiligheidsconcept kijken. Volgens brandveiligheidsexpert Peter van de Leur kan al met beperkte ingrepen de veiligheid in de metrobuizen worden vergroot. Zo zou het aanbrengen van ventilatie in de tunnels bij een brand veel levens kunnen redden.

Het veiligheidsconcept roept vragen op, ook bij het GVB zelf. Aan het projectbureau van de Noord/Zuidlijn schreef het GVB dat het niet ingaan op aanslagen en bomexplosies onjuist is. "De Noord/Zuidlijn is een lijn voor de toekomst; er dient bij het ontwerp rekening te worden gehouden met ontwikkelingen, die helaas elders praktijk zijn geworden."

Dit bericht lasen wij op 24/8 op AT5, die op haar beurt het GVB Amsterdam als bron vermeldde.

Een meerderheid in de gemeenteraad eiste vervolgens aanvullend onderzoek naar de veiligheid van de Noord/Zuidlijn. Verantwoordelijk wethouder Van der Horst gaf eerder aan niet opnieuw naar het veiligheidsconcept te willen kijken. Een meerderheid in de gemeenteraad is het hier echter niet mee eens. Volgens fractievoorzitter Asscher van de PvdA is het niet onderzoeken van de veiligheid "struisvogelgedrag".

Terreuroefeningen in tram, bus en metro

Reizigers in de metro, de bus en de tram in Amsterdam kunnen vanaf het najaar te maken krijgen met onaangekondigde terreuroefeningen. De gemeente gaat af en toe onverwacht rampoefeningen houden in het openbaar vervoer zodat hulpdiensten kunnen oefenen, zei burgemeester Cohen van Amsterdam vrijdag 2 september jl.

De oefeningen vallen samen met het begin in november van een tweeledige publiekscampagne om de inwoners van Amsterdam alerter te maken op verdachte omstandigheden in verband met terrorisme. Een campagne richt zich specifiek op het openbaar vervoer, een andere campagne richt zich op het algemene bewustzijn. "Dat mensen goed op zichzelf letten en alert zijn en hoe men zich moet gedragen in bepaalde situaties", aldus Cohen.

Aan het begin van de zomer besloot de Amsterdamse gemeenteraad al dat er snel een publiekscampagne moet komen. Buitenlandse campagnes zoals die in New York, 'If you see something, say something', dienden als voorbeeld. De aanslagen in Londen toonden aan dat ook Amsterdam het doelwit kan zijn van een terroristische aanslag, meende de raad. Uit onderzoek deze zomer blijkt dat zeven van de tien Amsterdammers meer informatie wil over terrorismebestrijding. Ze willen weten wat ze moeten doen bij een terroristische dreiging of een aanslag en hoe de gemeente terrorisme aanpakt. Meer dan de helft van de Amsterdammers zegt zich zorgen te maken over terrorisme en acht de kans tamelijk tot zeer groot dat er in de hoofdstad een aanslag zal plaatsvinden. De gemeente heeft de komende voorlichtingscampagne opgezet in nauwe samenwerking met het Rijk, de politie, de ov-bedrijven en de drie andere grote steden. Er komen onder meer advertenties in de dagbladen en tv-spotjes. Onlangs besprak Cohen een voorstel over de campagne in het Amsterdamse college.

Schouwriten bij de metro

Op alle metrolijnen wordt dagelijks voor de eerste rit met passagiers een zogenaamde schouwrit gereden om te kijken of zich op de metrolijnen verdachte situaties voordoen. De controle is insteld n. a.v. de verhoogde terreurdreiging die vrijdag 2 september jl. werd afgekondigd. Over wat de terreurmaatregelen inhouden is weinig bekend. Iedereen moet extra alert zijn en de prullenbakken worden vaker geleegd en gecontroleerd. Er mogen geen onderhoudswerkzaamheden meer verricht worden zonder dat ze in een speciaal systeem zijn aangemeld bij de Centrale. De Centrale is nu ook 24 uur per dag bemand, dat was 20, omdat 's nachts de metro niet rijdt. (bron AT5)

AT5 wekt verkeerd beeld van bouw metrolijn

De gemeente Amsterdam neemt met klem afstand van de door AT5 gewekte suggesties in een nieuwsuitzending van 16 augustus over de proef met de microtunneling bij het metrostation Centraal Station. Rond en onder het C.S. wordt hard gewerkt aan de bouw van het metrostation. Naast deze werkzaamheden is de aannemer op een apart testterrein bij het C.S. ook bezig met proeven m.b.t. de microtunneling. De suggestie van AT5 dat het hier gaat om bouwwerkzaamheden aan het nieuwe station klopt niet.

Ook is de suggestie van AT5 dat er geen werkzaamheden plaatsvinden door het vastlopen van de boor onjuist. Zoals eerder gemeld is de microtunneling een proef en deze proef is door de bouwvak tijdelijk gestopt. Na de bouwvak gaat men gewoon door met het testen van de techniek. Omdat de proef buiten de feitelijke bouwwerkzaamheden valt, is de melding van AT5 dat dit zich op het kritieke pad bevindt, onjuist.

De gemeente maakt bij de bouw van het metrostation onder het Centraal Station gebruik van microtunneling. Bij microtunnelingstechniek wordt de buis niet naar beneden gedraaid, getrild of geslagen, maar getrokken door een boorkop die zich onderin de buis bevindt. Als de boor op diepte is, wordt hij ingeklapt en naar boven getrokken om de volgende paal te boren.

Dit is een innovatieve techniek die nog nergens ter wereld is toegepast. Om te kijken in hoeverre de techniek toegepast kan worden, tests te doen, effecten te meten en ervaring op te doen met microtunneling, heeft de gemeente buiten het werkterrein een proefpaal gemaakt. Bij het maken van deze paal lukte het vooralsnog niet de boor naar boven te halen. De aannemer gaat na de bouwvak door met de proef en is er van overtuigd dat er een goede oplossing zal worden gevonden.

Middenstand trekt aan de bel

Wat minder in het oog springen de problemen rond de winkels en bedrijven rond de aanleg van de metrostations. Deze blijken regelmatig bij de gemeente aan de bel te moeten hangen om hun gedeelde inkomsten uitbetaald te krijgen en vaak komen deze slechts mondjesmaat of wordt slechts een deel van het gedeclareerde bedrag uitbetaald. Inmiddels dreigen ze naar de rechter te stappen.

Zuidas

Inmiddels gaat ook de soap rond de Zuidas verder. Wethouder v.d. Horst is inmiddels terug van vakantie maar heeft verder nog met geen woord gerept over de financiële problemen met de infrastructuur rond de Zuidas. Hij zou na de vakantie komen met een verhaal over de tekorten die zijn ontstaan en die er toe kunnen leiden dat voor het dokmodel en de aansluitingen voor de Noord-Zuidlijn geen geld beschikbaar is. Hij hoopt daarbij nog op een bijdrage uit Den Haag, doch Tweede Kamerleden hebben al laten doorschemeren, met de Betuwelijn en de HSL nog in het achter-

hoofd, dat van hen geen bijdrage meer verwacht mag worden en men dreigt zelfs het gehele bedrag voor de infrastructuur bij de Zuidas in te trekken.

Fotografieren en filmen

Op de officiële GVB-website lezen wij het volgende:

Filmen op locaties van het GVB

Het GVB stelt zich uiterst terughoudend op in het verlenen van toestemming voor het maken van filmopnames op GVB locaties en in de voertuigen. De reden daarvoor is dat we als bedrijf verantwoordelijk zijn voor een zorgvuldige uitvoering van het openbaar vervoer in en rondom Amsterdam. Iedere dag brengen wij zo'n 800.000 reizigers op hun plaats van bestemming. Door deze reizigers en door onze opdrachtgever worden hoge eisen gesteld aan het openbaar vervoer. Alle inspanningen binnen het bedrijf zijn erop gericht om aan die eisen te voldoen. Wij concentreren onze aandacht en energie uitsluitend op die zaken die bijdragen aan het verbeteren van onze dienstverlening. De organisatie van filmopnames rekenen wij daar niet toe. Daarnaast spelen de hoeveelheid filmverzoeken die dagelijks op ons afkomt, de begeleiding die wij bij opnames noodzakelijk achten en de kans op verstoringen in het vervoer een rol bij onze overwegingen.

Fotografieren op locaties van het GVB

Als u foto's wilt maken van GVB voertuigen of locaties, moet u daarvoor schriftelijk toestemming vragen. Voor fotografieren gelden de volgende regels:

Medewerkers van het GVB worden niet door u geïnterviewd of tegen hun wil herkenbaar in beeld gebracht. De normale dienstuitvoering mag niet worden gehinderd. Passagiers mogen evenmin worden gehinderd.

Stakingen van de baan

Amsterdam is voorlopig verlost van stakingen van onder andere het openbaar vervoer en de stadsreiniging. De geplande massale stakingen van gemeenteambtenaren in oktober zullen uitblijven, omdat de vakbonden en gemeenten na maanden onderhandelen een CAO-akkoord hebben bereikt.

Congres IBC 2005

Van 8 september t/m 13 september jl. vond in de Amsterdam RAI het congres IBC 2005 (International Broadcasting Convention) plaats. Een congres over de nieuwste technologieën op het gebied van o.a. audio, kabel, internet en multimedia. Om het grote bezoekersaantal adequaat te kunnen vervoeren reed tramlijn 4 (Centraal Station - Amsterdam RAI) gedurende het congres vaker. Naast het vaker rijden van tramlijn 4 werd speciaal voor dit congres tramlijn 11 weer in het leven geroepen. Tramlijn 11 wordt uitsluitend ingezet bij grote congressen of evenementen, maar is gewoon openbaar vervoer. Lijn 11 reed de volgende route: Centraal Station - Nieuwezijds Voorburgwal - Koningsplein - Leidsestraat - Leidseplein - Stadhouderskade - Hobbemastraat - Paulus Potterstraat - Van Baerlestraat - Roelof Hartstraat - Ceintuurbaan - Sarphatipark - Van Woustraat - Rijnstraat - Victorieplein - Rooseveltlaan - RAI Congrescentrum - Station Amsterdam RAI v.v. Vanwege het congres werden donderdag 8 september jl. in de loop van de dag 11 Combino's geleend aan de Lekstraat, die 14 september weer terugkeerden: 2002,2003,2019,2052,2062-2067,2070.

Leidseplein tramvrij ?

Het stadsdeel Centrum heeft na overleg met horeca en culturele instellingen rond het Leidseplein het plan gelanceerd om dit plein op te knappen. Daarbij wil men eigenlijk van alle verkeer (trams, auto's, taxi's en fietsers) af, teneinde de verkeersveiligheid te bevorderen. In deze visie zijn Leidseplein en Leidsestraat geheel zonder verkeer en hebben de

voetgangers het alleenrecht. Voor het openbaar vervoer (de tramlijnen 1,2 en 5) is de Leidsestraat echter van zeer groot belang. Het is een van de drukste vervoersaders en meer dan de helft van de passagiers van deze drie lijnen stapt tussen Leidseplein en Koningsplein in en uit de tram. Het is dus niet alleen van groot belang voor de buurt maar ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer die de omgeving van de Leidsestraat als reisdoel hebben. Aan deze mensen wordt door het stadsdeel centrum geheel voorbij gegaan. Men vergeet daarbij ook dat het grootste deel van deze reizigers de horeca en culturele instellingen als bestemming hebben. De winkeliers hebben dan ook al laten weten tegen het verdwijnen van de tram te zijn. Het heeft het stadsdeel in ieder geval veel stof gegeven tot nadenken. Allereerst gaat het stadsdeel niet over de tram en is dit een bevoegdheid van de centrale stad en voorts bestaan er inmiddels ook alternatieven variërend van helemaal geen tram via alleen in de spitsuren naar gewoon handhaving van het tramverkeer. Ook denkt men nog aan een beperking van de frequentie. Uiteraard staat deze discussie onder leiding van Guido Frankfurter, de Don Quichotte, die ook weer grachten wil aanleggen en torens in het centrum wil herbouwen. Het is te hopen dat het verstand snel terugkomt bij de stadsdeelbestuurders en dat zij door het bestuur van de centrale stad worden gewezen op hun bevoegdheden in deze. Juist in verband met het openbaar vervoer dienen de belangen van alle Amsterdammers te worden meegewogen en niet alleen van een bepaalde groep rond het Leidseplein. Nog dit jaar moet een verkeerskundig onderzoek klaar zijn. In de deelraad stuiten de plannen niet op grote weerstand.

Nieuwe indeling busplatform C.S.

Op 4 september veranderde de indeling van het busplatform bij het Centraal Station in Amsterdam. [Klik hier](#) om de plattegrond van het busplatform met de nieuwe indeling te downloaden (pdf). (Bron Connexion)

Een volhouder (reactie)

Het verhaaltje over het Vaartstraatboogje bevat een onjuistheid (zie HOV-RN augustus 2005, blz. 200).

Het beginpunt van lijn 16 in de Havenstraat was het toentertijd bestaande 'middenspoor'. Aan weerszijden van dat middenspoor lagen de remisesporen die toegang gaven tot/van de remise. In die tijd werd er nog ingerukt via het strengelspoor dat langs de zuidelijke kant van het remiseterrein liep. Overigens hield de eerste fase van 'Lijnen voor morgen' (LvM) in dat ook de tramlijnen 7 en 27 zouden verdwijnen. Lijn 7 zou worden verbust en lijn 27 werd gemakshalve overbodig verklaard 'want de Kinkerstraat tramvrij was de prijs voor de vrije baan op de Overtoom'. Het busplan voor lijn 7 vond echter geen genade in de ogen van de Gemeenteraad. Daaraan voorafgaande had de raad een motie van de CPN aangenomen die een tram- of busverbinding via de Kinkerstraat begeerde. Dank zij het feit dat tramlijn 7 het kantje boord haalde moest de 'busverbinding' via de Kinkerstraat toch als tramlijn 17 gehandhaafd worden. Het gedoe met de betonnen randen op de Overtoom tussen Stadhouderskade en 1e Constantijn Huyjgensstraat vond al plaats in 1967, dus ruim voorafgaande aan LvM. In die dagen fulmineerde Henri Knap in 'Het Parool' dagelijks over die 'ondingen'. Tot 3 juni 1973 exploiteerde Maarse & Kroon de busverbinding tussen Overtoomse sluis en Haarlemmermeercircuit. Op die datum ging de zaak over naar CN. Wat lijn 2 betreft: volgens de Gemeenteraad zou opheffing in het kader van LvM pas toelaatbaar zijn indien lijn 16 prioriteiten had gekregen. In die tijd was de Verkeerspolitie de kwaaië pier die eigenlijk het liefst van de tram af wilde. Nu zijn het de centen die kennelijk moeten worden bespaard. Als ik mij wat 'tramprognoses' mag veroorloven: de Vijzel-

straatlijnen, dus ook lijn 16, hebben, denk ik, wel hun langste tijd gehad, gezien de Noord-Zuidlijn. Daarbij komt dat lijn 6 volstrekt overbodig is. Ik kan mij voorstellen dat er wel ruimte is voor een tramlijn die de buitenste delen van de lijnen 24 en 25 verenigt en naar de VU rijdt. Die lijn zou je dan '20' kunnen noemen. Als de Overtoom werkelijk meer trams nodig heeft dan lijn 1 produceert, zou je daar lijn 11 kunnen laten herleven. Dan kan lijn 26 gewoon het nummer '6' krijgen. De tijd zal leren wat de uiteindelijke oplossing is.

Wisten jullie dat ooit een Duitse trambestuurder (!) zijn automobiel in de soep reed tegen een tram van lijn 16 die het 'Vaartstraatboogje' bereed? Ik ben benieuwd wanneer het boogje zal verdwijnen. Op zulke trammonumentjes moeten we eigenlijk zuinig zijn. Ga ook eens kijken in de Saxen Weimarlaan: daar zit nog ergens een muurrozet. Hoe lang is de tram daar al niet foetsie? Al meer dan een halve eeuw.

Cor Fijma

Voorzitter raadscommissie Combino stapt op

Marius Nijman, de voorzitter van de raadscommissie die de gang van zaken rond de Combinotram onderzoekt, heeft op 7 september jl. het veld moeten ruimen na uitspraken van hem in de media. Nijman had forse kritiek op het GVB en de verantwoordelijk wethouder Hester Maij. Volgens PvdA-raadslid Nijman weigert het GVB correspondentie met tramfabrikant Siemens ter beschikking te stellen aan de raadscommissie. Deze commissie onderzoekt wie voor de reparatiekosten van de combinotram moet opdraaien.

De onderzoekscommissie voelde zich overvallen door het optreden van Nijman, die de media ook de brief gaf die de commissie aan de wethouder stuurde. Na een indringend gesprek met zijn eveneens verbaasde fractievoorzitter Lodewijk Asscher besloot Nijman op te stappen. SP-raadslid Hans Bakker is door de commissie tot nieuwe voorzitter gekozen. De commissie sprak op 7/9 ook met Maij en de GVB-directie. Een prettig gesprek, aldus Maij. Het ultimatum dat de commissie aan Maij had gesteld - zij moest voor 8/9 om twee uur de gevraagde informatie leveren - is van de baan, bevestigt ook Bakker. PvdA-fractievoorzitter Lodewijk Asscher benadrukt dat Nijman zich weliswaar heeft teruggetrokken, maar dat hij Maij er persoonlijk aan zal houden dat het GVB de benodigde informatie levert. Volgens Maij is geen sprake van onwil of frustratie van het onderzoek: "Het probleem is dat de vragen soms wel heel breed zijn en dan kost het tijd om alles uit te zoeken." *(Bron: Het Parool)*

30 Jaar museumtramlijn

Op zondag 25 September a.s. viert de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam het dertigjarig jubileum. Op deze dag zal dit worden omlijst met diverse kraampjes en speciale aanbiedingen op de museumlijn. Het meest belangrijke is uiteraard de dienstuitvoering op deze dag. In plaats van met 6 dienstwagens wordt er op deze dag met 9 dienstwagens gereden en zal zoveel mogelijk materieel worden ingezet. Gezet worden op deze dag de volgende wagens: GVB 401 + 916, GVB 454 + 731 + 792, Praag 352, Wenen 110 + 1810, Wenen 4143 + 1628 + 5290, HTM 816, GVB 533 + 987, Graz 206 + 319B + 350B, Groningen 41. Daar in dit week-einde ook de Tramwegstichting haar veertigjarig jubileum viert wordt in een estafette ook de museumtramlijn bezocht. Wellicht heeft men deze dag nog een verrassing in petto. Alle reden dus om zondag 25 september alvast in uw agenda vast te leggen.

De feestelijkheden rond het jubileum worden op zondag 30 oktober afgesloten met de inzet van enkele 'exotische' trams en met een veiling van openbaar vervoer gerelateerde artikelen. De opbrengsten van de veiling komen ten goede aan de restauratiefondsen. <http://www.museumtram.nl/>

Materieel tram

Lagevloertrams:

De 824 kwam op 24 aug. jl. uit grote revisie. Op 19 aug. jl. werd de 821 binnengenomen voor grote revisie. De 905 keerde na enkele aanpassingen weer terug in de dienst.

Combino's:

Nieuw afgeleverd werd de 2150 op 25 aug. jl. De 2150 en de eerder afgeleverde 2149 zijn de eerste wagens die voldoen aan de nieuwe eisen. De 2149 zal naar het zich laat aanzien eerst gebruikt gaan worden voor testritten. Ook de 2091 wordt weer gebruikt voor testritten, waarbij met name de truckstellen worden bekeken op hun rijgedrag. Over de terugkeer van de 2138 - 2147 is nog niets bekend. De 2021 is proefwagen in de HWR en wordt uitgerust met apparatuur voor het lezen van de chipkaart.

De omleiding van tramlijn 6 via het circuit Tropenmuseum in verband met het vernieuwen van de bruggen in de Roetersstraat (waarbij ze geschikt worden gemaakt voor exploitatie met Combino's) betekende ook de komst van de Combino's op deze lijn per 22 augustus jl. De omleiding duurt tot medio februari 2006.

Metro/sneltram

Van de BN-stellen rijden alleen nog de 63, 64, 66 en 68 in de oude kleuren. De 62 is nog in behandeling en de overige stellen rijden in het wit en blauw.

Pont

Pont 13 uit 1927, die tot eind jaren '90 dienst heeft gedaan, wordt omgebouwd tot restaurant en krijgt zijn vaste plek bij Strand West in de Hothavens.

ROTTERDAM

Verzelfstandiging R.E.T.

De gemeenteraad heeft een debat gehouden over het principebesluit van het college, om het Rotterdamse vervoersbedrijf RET, overeenkomstig het standpunt van het kabinet, uiterlijk eind 2006 te verzelfstandigen. Het raadsdebat leverde tien moties op, waarvan er zeven zijn aangenomen.

1. Het college moet er bij de uitwerking voor zorgen dat bus en rail elkaar niet beconcurreren, zodat aansluitend en aanvullend vervoer gegarandeerd is.
2. Er moeten bindende afspraken komen zodat het openbaar vervoer betaalbaar blijft.
3. Het college werd opgedragen om de eenheid van de RET te waarborgen bij de verzelfstandiging en het proces van verzelfstandiging te staken zodra de verplichte openbare aanbesteding met verbod op gunning aan gemeentelijke vervoersbedrijven van de baan is.
4. Bij het college wordt er op aangedrongen dat er geen volledige privatisering mogelijk is en dat het verzelfstandigde openbaar vervoersbedrijf in meerderheid in publieke handen zal blijven.
5. Verder moet het college bij de uitwerking van de verzelfstandiging ervoor zorgen dat een scheiding tussen infrastructuur en personenvervoer niet mogelijk is.
6. Bij de uitwerking van de verzelfstandiging zal een uitgebreid hoofdstuk worden gewijd aan de veiligheid van de gebruikers van het openbaar vervoer, waarbij de vervoerder verantwoordelijk wordt voor het tegengaan van zwartrijden en de veiligheid van de reizigers.
7. Het college is tot slot opgeroepen om ervoor te zorgen dat er geen exorbitante verhoging van de beloning van directieleden plaatsvindt.

De drie verworpen moties gingen allen over een te houden referendum.

De PvdA, Groen Links, SP en de Stadspartij stemden tegen de verzelfstandiging, het CDA, VVD en Leefbaar Rotterdam stemden voor.

Ridderkerklijn

In een planstudie voor de Ridderkerklijn zou een tram over de Willemsbrug de meest kansrijke variant zijn, aldus de wethouder van vervoerszaken S. Hulman. Bij de aanleg van de Ridderkerklijn wordt de al bestaande lijn 23 tussen Rotterdam CS en IJsselmonde en Beverwaard doorgetrokken naar Ridderkerk. Momenteel rijden de lijnen 20, 23 en 25 over de Erasmusbrug, hetgeen vaak tot lange wachttijden leidt voordat ze de drukke kruispunten aan weerszijden van de brug kunnen oversteken. Uitbreiding van lijn 23 zou dan nog meer vertraging geven. Volgens de wethouder lijkt een verbinding over de Willemsbrug dan ook het meest voor de hand te liggen. Verder denkt hij dat het niet nodig zal zijn om een nieuwe verkeersbrug aan te leggen tussen de Prins Hendrikkade op het Noordereiland en de Nassaukade in de wijk Feijenoord. Wel is er een voorziening nodig om de tram over de Koningshaven te leiden omdat de Koninginnebrug daar momenteel minder geschikt voor is.

In juni besliste de Stadsregio Rotterdam dat een metroverbinding naar Ridderkerk te duur zou worden en een busverbinding niet efficiënt zou zijn. Hierdoor bleef een tramverbinding als enige over en de gemeenteraad van Ridderkerk ging hier enige tijd geleden mee akkoord. De lijn gaat onder meer de Beverwaard, Bolnes en Ridderkerk Centrum aandoen en zal eindigen in de woonwijk Drievliet. Over ongeveer vijf jaar zou de lijn in bedrijf moeten komen.

Opening Nesselanelijn

Op maandag 29 augustus vond de officiële opening plaats van de Nesselanelijn, een verlenging van de Calandlijn vanaf de halte De Tochten in Zevenkamp.

De eerste officiële sneltram was geen gewone sneltram, maar eentje die werd binnen geloodst door de bekende wielrenster Leontien van Moorsel. De wielrenster, zelf inwoner van Nesselande, zat op een platte wagen op de fiets als voorafje van het normale rijtuig. Het nieuwe traject loopt vanaf De Tochten over een viaduct van 1700 meter lengte naar het nieuwe station Nesselande. De bewoners van de nieuwe wijk kunnen in 26 minuten het centrum van Rotterdam bereiken, terwijl het NS-station Alexander en winkelcentrum Alexandrium in tien minuten te bereiken zijn. Het gehele traject heeft 50 miljoen euro gekost.

Staking afgewend

De aangekondigde staking tijdens de Wereldhavendagen op zaterdag 3 en zondag 4 september is niet doorgegaan. In eerste instantie werd door de bonden en het gemeentebestuur van Rotterdam besloten om tijdens deze dagen gratis openbaar vervoer aan te bieden, maar enkele dagen voor de Wereldhavendagen werd een nieuwe CAO afgesloten voor de circa 190.000 gemeenteambtenaren in Nederland. Hiermee was de staking maar ook het gratis vervoer van de baan.

Metro- en busstation Zuidplein

De gemeente Rotterdam krijgt van minister Dekker van VROM 8,9 miljoen euro om het gebied rond metro- en busstation Zuidplein op te knappen. Met het geld kan de gemeente het onveilige karakter van het gebied aanpakken. Rotterdam probeert al jaren de problemen rond het winkelcentrum op te lossen. Op de veiligheidsindex scoorde de wijk vorig jaar een 5,4 (in het jaar daarvoor 4,8), wat het predikaat 'bedreigde wijk' oplevert. Alle wijken met een 7,1 of hoger zijn veilige gebieden. Op het Zuidplein geldt een samscholingsverbod voor hangjongeren en Stadstoezicht

houdt er extra toezicht. Verslaafden, bedelaars en zwervers veroorzaken overlast. Duizenden mensen maken dagelijks gebruik van het openbaar vervoer, het winkelcentrum en Ahoy.

Rectificatie

In ons vorige nummer stonden in het jaarverslag de jaren in de tabellen verkeerd vermeld. De linkerrijtjes betreffen het jaar 2004 en de rechterrijtjes het jaar 2003.

Infrastructuur en exploitatie

Op maandag 22 augustus ging de winterdienst 2005/06 in. Tramlijn 1 rijdt nu weer via de Mathenesserdijk en in de richting Schiedam tot de Prinses Beatrixlaan (driehoeken). Tussen de Pr. Beatrixlaan en de Woudhoek vinden TramPlus werkzaamheden plaats. Hier worden pendelbussen ingezet. Lijn 4 rijdt weer via de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg naar het Marconiplein. Dit geldt nu weer voor de gehele dienst, dus ook op de avonden en op zaterdag en zondag wordt weer doorgereden naar het Marconiplein.

Lijn 7 keerde terug naar het eindpunt Woudestein (Burg. Oudlaan). In de wijk De Esch vinden nu TramPlus werkzaamheden plaats. Er rijdt een pendelbus.

Lijn 8 rijdt weer door naar Spangen.

Buslijn 75 (Zuidplein – Oud-IJsselmonde) kwam in verband met de bezuinigingen te vervallen.

Op 26 september beginnen opnieuw werkzaamheden aan de onlangs vernieuwde trambaan in de bocht Honingerdijk/Oostzeedijk bij de Hoflaan. De rails liggen daar te dicht bij elkaar voor de bredere Citadis-rijtuigen. Over ongeveer 100 meter moet de baan worden uitgeboord en 10 cm. worden verschoven.

Op 3 en 4 september waren er werkzaamheden ten behoeve van RandstadRail bij de Melanchtonweg. Lijn 5 reed vanaf de Schiekade via Bergweg – Station Noord – Straatweg naar het tijdelijke eindpunt Kleiweg. Omdat Citadis-rijtuigen hier nog niet mogen rijden, werd gereden met 700'en. Op het traject naar Schiebroek reden pendelbussen. Op zondag 4 september reed ook mr. 850 als extra lijn 5 tussen Willemsplein en CS i.v.m. de Wereldhavendagen.

Op 10 september was er een een braderie op de Beijerlandse laan. Tot circa 20.00 uur reden de lijnen 20 en 25 vanaf de Randweg via Hillevliet – Putselaan en 2^e Rosestraat v.v.

Op 11 september werden de Rotterdam Road Races gehouden (1/2 marathon en Rotterdam on Wheels). Lijn 1 zaterdag vanaf 18.00 uur en zondag de gehele dag vanaf de Prinses Beatrixlaan in Schiedam tot de Middellandstraat en vervolgens via Henegouwerlaan – Statentunnel – Statenweg – Stationsingel – CS Nz – Provenierssingel – Schiekade – Hofplein – Weena – Poortstraat – Centraal station – Kruisplein – West-Kruiskade en Middellandstraat terug naar Schiedam. Lijn 8 tot circa 20.00 uur route tot het Kruisplein en vervolgens Mauritsweg – Eendrachtsweg – Westzeedijk v.v. Lijnen 20, 23 en 25 op zaterdag vanaf 18.00 uur en zondag de gehele dag tot het Wilhelminaplein (driehoeken). Verder omleidingen voor buslijn 48 en de nachtbussen N2, N4, N5, N6 en N7.

Materieel

Metro/sneltram: De 5348 nog altijd in de CW voor herstel. Op het emplacement 's-Gravenweg heeft men regelmatig veel last van jeugd die de rijtuigen met graffiti besmeuren. Door het gebruik van grote schijnwerpers probeert men dit nu te ontmoedigen. De rijtuigen worden wel onmiddellijk schoon gemaakt.

Tram: in de CW eind augustus: Mr. 710, 722, 728 en 2002. De 2008 kwam weer in dienst vanuit remise Hilledijk. Op 17 augustus tijdens de zomerdienst 2 kwamen voor de vriendschappelijke voetbalwedstrijd Nederland – Duitsland de bui-

ten dienst staande rytuigen 830 en 834 van remise Hillegersberg in dienst als voetbalextra. Na afloop rukten deze wagens in naar remise Kralingen om daar te blijven. Met ingang van de winterdienst op maandag 22 augustus jl. zijn de volgende 800-en inmiddels weer gesignaleerd: 828, 830, 834, 835, 840, 841, 843 en 847 t/m 850. Deze rytuigen zijn te zien op de lijnen 1, 4, 7 en 8.

Nieuws per datum

12/08: Tijdens een kort maar hevig noodweer had 's-middags ook de RET met problemen te kampen. Op de hoek Coolsingel/Blaak kon de riolering het water niet meer verwerken en stroomde het water metrostation Beurs in. De nieuwe loopband bij metrostation Wilhelminaplein moest worden stilgezet om kortsluiting te voorkomen en in de omgeving Oostplein kwamen trams stil te staan na bliksemingslag in de bovenleiding.

15/08: 17.30 – 21.30 uur, lijn 5 gestremd in verband met een schietpartij met dodelijke afloop op de Meidoornsingel in Schiebroek. Lijn 5 werd ingekort tot het centrum.

22/08: 10.00 uur, bovenleiding kapot gereden op het Kreekhuisenplein. Lijnen 2 en 20 ingekort tot het Beukendaal.

03/09: Drukke dag voor de Stichting RoMeO met massaal vervoer. Ingezet werden vier dubbelgelede trams: 368, 373, 1605 en 1624.

D E N H A A G

Remise Zichtenburg

Het nieuwe gedeelte van de remise werd voorzien van rode deuren, identieke aan de deuren die ook al voor het oudere deel zaten. In de toekomst zal het complex behoorlijk uitgebreid worden. De vestiging van de gemeentevoertuigen aan de Nikkelwerf werd gesloopt en ook het depot van de gemeentereiniging gaat nog dit jaar naar een andere plek. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de centrale werkplaats vanuit de Lijsterbesstraat zal verhuizen naar Zichtenburg.

Diverse werkzaamheden

In de nacht van 3 op 4 september werden op de Laan van Meerdervoort ter hoogte van de Archimedesstraat en de Van Merlenstraat oplegwissels geplaatst. Tot en met 1 oktober zal lijn 3 hier enkelspoor rijden over het spoor richting Loosduinen in verband met de omvangrijke herinrichting van de Conradbrug ten behoeve van RandstadRail. Midden op de brug komt de halte waar de RandstadRailvoertuigen zullen halteren. Het is de bedoeling dat de voertuigen precies op tijd zullen rijden. Wanneer een tram te vroeg bij de halte verschijnt, zal deze zijn tijd afwachten en precies op de juiste tijd vertrekken.

Voordat de trams, overigens stapvoets, over de oplegwissels rijden passeren ze een detectiesysteem. Dit systeem moet voorkomen dat er twee trams tegenover elkaar komen te staan. Dit zou namelijk een probleem opleveren omdat het klapwissels zijn en er niet achteruit over gereden kan worden. Het hele wissel zou dan verwijderd moeten worden. Op 8 september waren er al twee calamiteiten op het enkelspoor. De 3055 (richting LvNOI) liep 's middags uit de rails met zijn achterste draaistel en tegen de avond raakte de pantograaf van de 3097 verward in de bovenleiding bij het oplegwissel bij de Archimedesstraat. Als maatregel rijden nu de trams van lijn 3 allemaal op de achterste pantograaf.

Met de werkzaamheden op dit punt verdwijnen ook de vaak gebruikte verbindingsbogen met lijn 11. Deze verbindingsbogen waren erg belangrijk voor omleidingen en ritten van en naar de remise Lijsterbesstraat. Nu deze bogen er niet meer zijn zal lijn 11 bij calamiteiten op sommige punten geen kant meer op kunnen. Vanaf Scheveningen gezien is

er na de Statenlaan pas bij de Delftselaan een mogelijkheid om uit te wijken. Ook lijn 12 zal bij calamiteiten tussen de Laan van Meerdervoort en de Loosduinseweg een aanzienlijk langere omleiding rijden. Nauwelijks een week na het verdwijnen van de verbindingsbogen was er al een probleem. De vondst van een lichaam bij de Monstersestraat kon tramlijn 11 niet meer zijn route rijden en moest noodgedwongen uitwijken naar Duindorp. Lijn 11 reed toen precies dezelfde route als lijn 12.

De halte Koningin Emmaplein is inmiddels opgeheven en de Elandstraat kreeg een nieuwe halte. De nieuwe halte Westeinde ziekenhuis op de Lijnbaan werd ook in gebruik genomen.

Op de Apeldoornse laan is de snelheid even uit de realisatie van het traject. Dit komt omdat er aan een parkeergarage gewerkt wordt waarover de transporen moeten worden gelegd.

Materieel

De TW6000-en zullen vrijwel zeker niet meer ingezet worden. Eind augustus werden de 6037, 6057 en 6058 buitenom naar het achterterrein van remise Scheveningen gereden.

In Hannover kwam begin september de 6055 gereed. Deze tram is hersteld in de Haagse kleuren. De tram werd zonder logo en nummer op de A-bak buiten op het terrein van de remise Glocksee geplaatst in afwachting van wat komen gaat. De 6021 wordt de komende weken ook hersteld en weer technisch gelijk gemaakt aan zijn serie-genoten. Zowel het interieur als de buitenkant zullen echter de Houtense kenmerken voorlopig behouden. Het laat zich gissen wat er nu gaat gebeuren. Het lijkt erop dat Boedapest niet meer zo staat te springen om de trams over te nemen. Waarschijnlijk hebben ze ook wel in de gaten dat de HTM van de trams af wil en dat is niet gunstig voor de prijs. Ook al het feit dat de transporten vanuit Den Haag naar Hannover ook niet hebben plaats gevonden wijst in die richting. De 6099 verblijft inmiddels ook nog steeds bij van der Vlist in Moerdijk.

Inmiddels is de jaardienst bij de HTM weer van start gegaan. Voorlopig lijkt het erop dat er net genoeg trams voorhanden zijn. Een simpel rekensmetje leert echter dat het materieeloverschot niet erg groot is.

De 6058 is weer in de remise gezet om onderdelen te leveren voor de 6016 in Houten. Deze tram rijdt even niet en wacht op een aantal printplaten die uit de nog enige rijvaardige TW6058 moeten komen.....

Op zondag 28 augustus 2005 werd de tweejaarlijkse PCC dag gehouden. Vanuit het museum werden vier ritten met PCC's gereden naar diverse bestemmingen. Het leuke van die dag was het optreden van een drie-wagenstel 1304+1165+2101. Verder reden steeds twee van de PCC 's 1022, 1180, 1210 mee. De 1315 reed mee met een camera om filmopnamen te maken. De normale zondagse ritten werden daarnaast ook gewoon gereden.

In verband met ruimtegebrek in Scheveningen en het feit dat er momenteel geen specifieke bestemming voor is, is de TS 19, ex HTM H9, ex HTM 299 op 31 augustus 2005 door zuster H312 naar 's-Gravenmade gebracht. Dit keer niet om te worden verbrand - zoals indertijd de seriegenoten die werden gesloopt - maar om naar Overloon te worden gebracht, hetgeen op 2 september 2005 plaatsvond. In Overloon bevindt zich een opslagdepot van de Tramweg-Stichting.

Restaurant De Olde Tramhalte, Noord Bûtenweg in Elsloo wil HTM-motorrittuig 290 (de latere H10) die op het terras staat opgesteld, van de hand doen.

RANDSTADRAIL

Leidschenveen

Op zaterdag 3 september kon u van dichtbij bekijken hoe in Leidschenveen de kap met een lengte van 55 meter en een gewicht van 300 ton door vier reusachtige bouwkransen op zijn definitieve plek werd gezet. Het gaat om de kap van het nieuwe station Leidschenveen. De markante stalen stationsoverkapping werd in het weekend van zaterdag 3 en zondag 4 september, tijdens een buitendienststelling van de Zoetermeer Stadslijn en de Hofpleinlijn, ingehesen.

De komst van RandstadRail nadert in volle vaart. Vanaf september 2006 kunnen reizigers gebruik maken van deze nieuwe vorm van openbaar vervoer: een combinatie van trein, tram en metro. Bestaande haltes worden momenteel omgebouwd en er wordt gewerkt aan de aanleg van nieuwe haltes zoals Leidschenveen.

De halte Leidschenveen vormt straks een centrale rol binnen het knooppunt voor openbaar vervoer dat in de wijk Leidschenveen komt. Reizigers kunnen snel overstappen richting Den Haag, Rotterdam of Zoetermeer of op de toekomstige tram 19 (lees lijn 8) of buslijnen 60 en 33. Met de RandstadRail-halte Leidschenveen krijgen de inwoners van Leidschenveen de beschikking over frequent, comfortabel en veilig vervoer.

Netkous

Op zaterdag 10 september werden er twee staalsecties van het RandstadRail-viaduct in de Prinses Beatrixlaan ingehesen. Het gaat hierbij om het tweede en derde deel van de stalen ombouw. Eerder is er door de projectorganisatie aangekondigd dat de plaatsing van deze staalsegmenten in de avond- en nachtelijke uren (na 21 u) zou plaatsvinden. Om een tweetal redenen is dit gewijzigd:

De ervaring heeft uitgewezen dat de duisternis tijdens de eerste plaatsing in de nacht van maandag 22 op dinsdag 23 augustus een ernstige belemmering vormt voor de mensen die het werk uitvoeren. Op de tweede plaats is het logistiek veel effectiever om bij daglicht te werken. Het plaatsen van de staaldelen vereist de inzet van nogal wat zwaar materieel (o.a. kranen, platformwagens). Door het transport en het takelen op zaterdag te doen kunnen er meteen twee segmenten geplaatst worden. Hierdoor hoeft de Prinses Beatrixlaan ook minder vaak afgesloten te worden.

Het Stadsdeelkantoor Haagse Hout is akkoord gegaan met bovenstaand voorstel. Vanuit de projectorganisatie RandstadRail worden belanghebbenden geïnformeerd over afsluitingen van wegen en omrijroutes. De hoofdomleidingsroute verloopt via de Laan van Nieuw Oost-Indië, Schenkade en Juliana van Stolberglaan.

Het streven is verder om de versperring van de kruising van de Prinses Beatrixlaan met de JP Coenstraat en de Prinses Marijkestraat tot een minimum te beperken. Alleen als er wordt gereden met multiliners (platformwagens) wordt de kruising afgesloten. Dit om de bewoners van Bezuidenhout-West zo min mogelijk te hinderen.

Op 23 augustus werd letterlijk met veel tamtam gevierd dat het eerste stuk van de Netkous op zijn plek stond. Cesar Zuiderwijk zat bovenin te drummen op zijn drumstel terwijl er ook werd gedrumd op lege olievaten. De witte verf van het viaduct bleef ongeschonden en daardoor was de conclusie dat de Netkous tegen een stootje kon.

Den Haag CS

Het CS in Den Haag krijgt hoogstwaarschijnlijk twee ondergrondse sporen. Door deze nieuwe constructie moet er op CS voldoende ruimte ontstaan om het station eindpunt te laten worden van RandstadRail richting Rotterdam Hofplein.

De perrons 11 en 12 van de NS worden tot 2010 de tijdelijke sporen voor RandstadRail richting Rotterdam. Vanaf dat jaar heeft de NS die sporen weer nodig.

Boven (CS-hoog) wordt volop gewerkt aan de infrastructuur van de RR-lijnen 3 en 4. De viaductdelen van de buitenste sporen zijn inmiddels geplaatst en vanaf het tramperron is de grote hal van het CS in zijn geheel te zien. Aan de Ter-noot-zijde liggen vloerdelen waarop de nieuwe sporen komen te liggen die de huidige S-bocht (op de plek van de oude keerlus) zullen vervangen.

Werkzaamheden Zoetermeerlijn

In de periode van 3 juni tot 3 september 2006 zullen in alle sporen van de "Krakeling" worden vervangen. Oorspronkelijk zou dit pas in 2011 of 2012 gebeuren, maar men acht het niet wenselijk dat kort na de introductie van RandstadRail meteen al weer aan het spoor wordt gewerkt. Bovendien is deze optie minder kostbaar omdat alle sporen in één keer worden vervangen.

RET Metrorijtuig 5264

In de nachten van maandag 5 op dinsdag 6 september, dinsdag 6 op woensdag 7 september en donderdag 8 op vrijdag 9 september werden in het kader van RandstadRail testritten gereden op de Hofpleinlijn en de Zoetermeer Stadslijn. Tijdens deze nachten reed RET Metrorijtuig 5264 voor de eerste keer zelfstandig over het treinspoor van de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn. De testritten zijn noodzakelijk om te onderzoeken hoe een dergelijk voertuig zich op het treinspoor van de Hofpleinlijn gedraagt en om de omschakeling naar RandstadRail, in de zomer van 2006, soepel te laten verlopen. De laatste nacht werd het gehele traject Den Haag CS – Rotterdam Hofplein twee maal volledig bereden. De ritten verliepen zonder problemen. Omdat in de loop van 2008 pas nieuwe RandstadRail-voertuigen voor dit traject instromen zullen 10 Metrorijtuigen van het huidige type T (5201-5271) worden omgebouwd. In 2008 zal de aansluiting met de Rotterdamse Metro worden gerealiseerd. Pas dan vervalt het traject vanaf Rotterdam Kleiweg tot het Hofplein. De ombouw van de metrorijtuigen zal vooral visueel zijn. Er zal veel met folie worden gewerkt om de rijtuigen aan de buitenkant een RandstadRail-look te geven. Men gaat er vanuit dat de rijtuigen na 2008 weer op het Rotterdamse Metronet zullen rijden.

De eerste nacht heeft het metrorijtuig de Zoetermeerlijn bereden. Hierbij werd station Centrum-West aangedaan. De tweede nacht werd er een vijftal keren heen en weer gereden tussen het toekomstige station Leidschenveen en Pijnacker. In de weilanden tussen deze twee plaatsen werden geluidsmetingen verricht. Het metrorijtuig had diverse computers aan boord en was voorzien van een speciale pantograaf, die door een camera in de gaten werd gehouden. De downchopper, afkomstig uit de TW6021, stond in een afgesloten deel van het rijtuig.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Van de redactie

De redactie Busnieuws werkt zoveel mogelijk samen met organisaties en personen die al over goede contacten in de buswereld beschikken. Dit voorkomt dubbele of meervoudige bevraging van de busmaatschappijen en het langs elkaar heen werken. Lezers van deze rubriek die denken ook iets te kunnen bijdragen zijn steeds welkom op e-mail hoogerhuijsvt@wxs.nl, via fax 0180 599776 of telefoon (van 08:00 tot 23:00) 0180 599775.

Om verschillende redenen beperkt onze berichtgeving zich tot de samenstelling van de wagenparken van het stads- en

streekvervoer met de daarin optredende mutaties, en de concessieverlening op basis van de onderscheidene aanbestedingsprocedures. Daarnaast is er enige ruimte voor zaken van algemene aard, of die te curieus zijn om niet te vermelden.

Ondanks de beperkingen – kentekens en chassisnummers zult u niet vermeld zien – wordt wel volledigheid en nauwkeurigheid nagestreefd. Foutjes als in de vorige editie horen in onze rubriek dus niet thuis. Over het geschrevene kan gecorrespondeerd worden, maar de redactie behoudt de eindverantwoordelijkheid voor de publicatie.

AMSTERDAM

In verband met gevreesd capaciteitsgebrek door het Combino-probleem haalde het GVB in 2004 bij Evobus drie gelede bussen uit de reeks, die was ingeruild op de levering van gelede Citaro's aan Connexxion Almere. Het betrof de 9022, 9035 en 9021 (DOB B93 uit 1998) die de nummers 597-599 kregen. De wagens hebben – in Almerekleur met GVB stickers – maar weinig dienst gedaan en nog in 2004 waren de eerste twee alweer verdwenen; de 599 volgde in 2005. 597 en 599 zijn inmiddels bij HTM beland.

Nu het ROA de concessie Amsterdam tot 2011 aan GVB heeft verleend wil men de resterende gelede Volvo's (471...555) vervangen door eigentijds materieel. Omdat met bestelling en levering van de gewenste 39 stuks nog enige tijd gemoeid zal zijn overweegt men gelede bussen bij BBA of Connexxion te huren. 581 is voorzien van lezers voor de chipkaartproef.

ARNHEM Connexxion

De gelede trolleys zijn genummerd 0201 (prototype)-0231. Ook nog aanwezig zijn museumtrolley 101 en gelede diesel 7807, terwijl niet 1373, doch 1375 verdween (1373 was de vroegere 1889, ook bekend als GVA 73); Willemsen-De Koning kocht niet de 4787 maar de 4789 (met excuses aan Paul van Onzen).

Er zijn dus 42 trolleybussen voor de dienst beschikbaar, waarvan 41 stuks benodigd in de ochtendspits en 39 in de avondspits. Omdat er altijd wel bussen binnenstaan voor onderhoud of reparatie, waarvoor dan dieselmotoren worden ingezet, kunnen dus niet alle reizigers op de lijnen 1, 3, 5 en 7 steeds het genot van een trolley ervaren, doch Connexxion acht de aanschaf van een kleine aanvullende reeks een onvoordelige zaak. B en W van Arnhem vinden dit niet bezwaarlijk, doch sommige raadsleden denken daar anders over, en hebben een debat aangevraagd.

CONNEXXION

Nog is het bedrijf voor 100% eigendom van de staat der Nederlanden, maar het rijk wil thans zijn belang afstoten om tot betere concurrentieverhoudingen te komen. Met 60% vervoersaandeel is Connexxion nog wel de grootste busvervoerder en dat leidde tot een aanzienlijke instroom van materieel voor uitbreiding en vervanging. Sinds einde 2004 kwamen in dienst:

7362-7364 MB 308CDI Sprinter 8 zit 2005 Noord-West
 8355-8369 VDL Berkhof SB200 39 2004 Midden-Oost
 8370-8375 VDL Berkhof SB200 34 2004 Midden-Oost
 8376-8379 VDL Berkhof SB120 26 2005 Stadsdienst Zaandam
 8380-8409 VDL Berkhof SB200 38 2005 Noord-West 1*)
 8410-8426 VDL Berkhof SB200 38 2005 Midden-Oost 2*)
 8427-8481 VDL Berkhof SB200 38 2005 Noord-West
 8482-8634 VDL Berkhof SB200 38 2005 Zuid-West
 8635-8728 VDL Berkhof SB200 39 2005 Midden-Oost
 9162-9175 MB 0530G Citaro 50 2005 Noord-West
 1*) 8380/85,8387,8388,8397:2004
 2*) 8410/14, 8416/17:2004

Op het punt van aflevering staan 3500-3549 voor Zuid-West. Dit zijn Poolse Volvo's 8700 LE met dubbele as. In huur van MAN rijden 5795-5803 in blauw op Q-liner 315 Lelystad-Groningen: twee tweeassers en zeven dubbelassers. Definitief komen op deze lijn acht lange dubbelassers met 53 zit.

DORDRECHT SVD

Op 1 januari 2005 waren ook nog aanwezig Mercedes 0405 44, 86 en 88. Deze zijn in mei naar de HTM gegaan (785-787). Onlangs vertrokken daarheen 48, 90 en 93, in ruil waarvoor 187, 188 en 190 uit Den Haag naar Dordrecht kwamen.

EINDHOVEN Phileas

De Phileas is toch minder vooruitstrevend dan uw redacteur even dacht, want het stoppen bij alle haltes gebeurt geenszins automatisch, doch is het gevolg van het ontbreken van een door het publiek te bedienen stopsignaal, een voorziening die toch al zo'n 75 jaar wordt toegepast; en DAT is waar de chauffeurs – die overigens heel uiteenlopend over het voertuig oordelen – een hekel aan hebben. Inmiddels zijn ook 1208 en 1210 in de dienst verschenen.

NOORD-BRABANT

De provincie heeft de concessiegebieden West (met Breda en Roosendaal), Midden (met Tilburg) en Noordoost (Oss) toegewezen aan Connexxion. Meijerij (met Den Bosch) gaat naar Hermes en ARRIVA Touring zal de sneldienst Breda-Utrecht v.v. gaan verzorgen. Dit alles gaat in op 1 januari 2006, behalve in Tilburg, waar de huidige concessionaris nog tot 2007 kan rijden. Eindhoven en omgeving behoren tot het kaderwetgebied SRE waar later zal worden aanbesteed. Over zin en onzin van de aanbesteding is al veel gezegd; daar voegen wij niets aan toe behalve de vraag of een vervoerder die een streek al 70 jaar bediend heeft het nu plotseling niet meer zou kunnen. BBA heeft in elk geval aangekondigd naar de rechter te zullen stappen.

UTRECHT GVU

Het buspark omvatte per 1.1.2005 de volgende voertuigen:

CSAIL	15-17,20,21,31-34,38,40-44,47-49,51,52,56,59.
Van Hool A300LPG	60-100, 102-106
Van Hool A330	107-133
Midi Hainje	401-407
Toerbus	410
Volvo geleed	415-417, 501-519,521-554,556-575
Van Hool A309	451-454
Van Hool AG300 LPG	576-590
Van Hool AGG 300	901-927

Bussen 33, 41-43, 44, 47, 401-407 en 410 zijn bestemd voor besloten vervoer.

De nieuwe Van Hool AG300 hebben een capaciteit van 44+1 zitplaatsen en 106 staanplaatsen. Behalve de al genoemde bussen zijn dit jaar afgevoerd 21,31 en 38. Als eerste A300 wordt de 85 afgevoerd, die eind juni brandschade had opgelopen. 516 en 517 keerden terug om in het reservebestand te worden opgenomen.

WATERLAND

Het concessiegebied Waterland is door ROA gegund aan ARRIVA, dat hier dus Connexxion gaat verdrijven. Connexxion wordt echter ruimschoots gecompenseerd in Noord-Brabant (zie elders) en door in Noord-Overijssel en Zuid-Drente ARRIVA er uit te knikkeren.

BUITENLANDS STADSERVOER

AUSTRALIË.

Melbourne. Onverwoestbaar zijn de oude vierassers van het type W. Nadat de problemen met het remsysteem werden opgelost rijden ze behalve op de "City Circle" (lijn 35) ook op de lijnen 30, 78 en 79.

DUITSLAND oost.

Plauen. Motorrijtuig 215 werd begin mei 2005 overgebracht naar de Mittenwalder Gerätebau. Zie bericht Zwickau.

Zwickau. Voor het herstel van het bij een ongeval zwaar beschadigde motorrijtuig 948 wordt bij de Mittenwalder Gerätebau de bak van motorrijtuig 215 uit Plauen gebruikt.

DUITSLAND west.

Bochum. Zoals eerder bericht (HOV/RN 552) werden bij Stadler 30 lagevloertrams besteld. Deze worden vanaf 2007 ingezet op lijn 301 ter vervanging van de motorrijtuigen type M. De 30 meter lange trams krijgen i.v.m. kaartverkoop een instapdeur bij de bestuurder.

Dortmund. De DSW (Dortmunder Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe) vraagt offerten voor de levering van 47 (+ 5 optie) lagevloertrams. Met een 70% lagevloer wenst men normale draaistellen. Zie ook HOV/RN 545.

Düsseldorf. In de plaatselijke pers werden de plannen ontvouwd voor de ontsluiting van de Medienhafen (Hafenbahn). De bestaande route Hauptbahnhof – Bilker Kirche – Franziusstrasse volgend komt er dan een kort stukje nieuw tramlijn met een keerlus in de Hafen. Voor toeristen en bezoekers van de Medienhafen komt er een nostalgische tramlijn die bij de Kniebrücke aftakt van de route van de lijnen 704/709/719 en via de Landtag en Rheinturm langs de haven tot de Franziusstrasse loopt zonder dat daar een aansluiting komt met de bovengenoemde verbinding. Men voorziet op deze nostalgische tramlijn een twintig minuten dienst waarvoor drie replica-tweeassers moeten worden gebouwd. Doorgerekend is het plan haalbaar. Nu nog afwachten of het dat ook politiek is.

Essen. Mogelijk komt het tot zaken doen met het trambedrijf van Lodz. Op 13.6.2005 vertrok motorrijtuig 1012 over de weg naar zijn nieuwe eigenaar. De tram wordt in Polen uitvoerig beproefd en als dat gunstig uitvalt lijkt men interesse te hebben in meer van deze trams.

Frankfurt am Main. Na een eerder transport (HOV/RN 559) gingen in mei 2005 ook de O-motorrijtuigen 901 en 905 naar Poznan.

Ludwigshafen. Er moet bezuinigd worden. Dat schreven we al eerder dit jaar. Weer wordt gesproken over het opheffen van lijn 11 naar Friesenheim en het staken van de tramdienst in de avonduren. Er gaan dan bussen rijden. Dit zou met ingang van de winterdienst 2005 moeten ingaan.

Stuttgart. Op 5.9.2005 werd officieel begonnen met de ombouw van tramlijn 15 tot Stadtbahn. Bij de kruising Hohenheimerstrasse/Charlottenstrasse werden de eerste rails gelegd voor de toekomstige lijn U15. Vanaf oktober 2005 wordt in fasen begonnen met het 5 kilometer lange gedeelte van de U15 zuid tussen Olgaek en Ruhbank. Men begint met het omploegen van één spoor waardoor gedurende de gehele aanlegtijd tramverkeer mogelijk blijft. Eind 2007 komt het zuidelijke deel van de U15 in dienst en vervalt de tramexploitatie. Wanneer met de aanleg van de U15 noord wordt begonnen komt er voor de Stadtbahn een eindpunt in Zuffenhausen. Even voorbij de halte Kelterplatz van lijn U5 wordt daartoe een keerlus aangelegd.

Wuppertal. De deelstaat Nordrhein-Westfalen wil nog maar € 104 miljoen in de reconstructie van de Schwebebahn steken. Dat is € 113 miljoen minder dan waarop werd gere-

kend. De WSW is tegen deze beslissing bij de deelstaat in beroep gegaan.

GROOT BRITANNIË.

Blackpool. Vanaf 2020 moeten alle middelen van openbaar vervoer in Groot Brittannië toegankelijk zijn voor gehandicapten. Nu van de Britse overheid geen geld is te verwachten om het trambedrijf te moderniseren zoekt men naar andere oplossingen. Zo bekijkt men of het met gebruikmaking van onderdelen uit de busindustrie mogelijk is om zelf een aantal lagevloertrams met middeninstap te bouwen. Al jaren terug had men met de "Roadliner" een prototype. Deze beviel niet. Een andere oplossing is de aanschaf van lagevloeraanhangrijtuigen.

ISRAËL.

Een lezer, die al eerder berichten over Israël inzond, bracht recent een bezoek aan dit land en informeert u en ons over de actuele stand van zaken.

Haifa. Haifa krijgt voorlopig geen light-rail. De plannen voor een regionaal sneltramnet zijn te duur. Er is nu sprake van de aanleg van een spoorbus.

Jeruzalem. Vrijwel het gehele traject voor de eerste tramlijn is gereed, met uitzondering van een aantal locaties in het noorden van de stad en op weg naar het eindpunt Piz'gat Ze'ev waar ook nog een brug moet worden gebouwd. Op sommige plaatsen vindt archeologisch onderzoek plaats. Er liggen echter nog nergens rails en het traject is "terug geasfalteerd" tot voorlopige busbanen. Langs het traject van de toekomstige sneltramlijn (geheel op vrije baan) staan projectborden met hoe het gaat worden. Kijkt u ook eens op: www.rakevetkala-jerusalem.org.il.

Lijnennet in de eindfase:

- lijn 1: Piz'gat Ze'ev – Kiryar Menachem
- lijn 2: Neveh Yaakov – Malkha
- lijn 3: Atarot – Damascus gate
- lijn 4: Ramot – Malkha
- lijn 5: Ramot – Gilo
- lijn 6: Kiryar Menachem – Gilo
- lijn 7: Jaffa gate – Kiryar Menachem
- lijn 8: Har Nof – Har ha Tsofim (Mount Scopus)

opm.: Malkha is het centraal treinstation.

Tel Aviv. Ook hier nog geen meter rail. Wel is men volop bezig met voorbereidende werkzaamheden, zoals het vernieuwen van waterleidingen, rioleringen, enz. Volgens de projectsite (www.nta.org.il) begint de eigenlijke aanleg in 2006. In Petah Tiqva, in Ramat Gan en Bnei-Braq zijn weliswaar reeds hele "vrije"banen aangelegd, maar volgens een kaart op de genoemde site gaat de tram kort na Petah Tiqva ondergronds verder. De tram in Tel Aviv wordt meer een tram/metro zoals die in Rotterdam naar Ommoord en Zevenkamp. In de eindfasen bestaat het net uit 4 lijnen:

lijn 1: adom (rode lijn), 22 km., Petah Tiqva – Bat Yam via het centrum,

hiervan loopt 7 kilometer ondergronds,

- lijn 2: yarok (groene lijn), 14 km., gepland,
- lijn 3: tshahov (gele lijn), 14 km., gepland,
- lijn 4: segol (paarse lijn), 12 km., gepland.

ITALIË.

Brescia. Voor de in aanleg zijnde volautomatische "light" metro werden bij AnsaldoBreda 18 driedelige motorrijtuigen besteld met een lengte van 39 meter. De opening verschuift van 2007, naar 2008, naar 2009, naar 2011.

Milaan. Op 17.3.2005 werd metrolijn 2 verlengd vanaf Famagosta naar Abbiategrasso. Een aftakking van Famagosta naar Assago komt in 2007 gereed. Een verlenging van metrolijn 1 naar het beursterrein in het naburige Rho is gereed

en werd al eens tijdens een beursopening gebruikt. Over alle plannen voor uitbreiding van de metro schreven we al eens eerder. Alles bevindt zich nog in het plan stadium. Er wordt op dit ogenblik alleen gewerkt aan de noordelijke verlenging van metrolijn 3 tussen Maciachini en Comasina.

NOORWEGEN.

Oslo. Er wordt nog steeds geruzied over de terugkeer van tramlijn 15. Deze ruzie speelt zich af tussen de tramvijandige directeur van het vervoerbedrijf AS Oslo Sporveier en de AS Tikkedrift, de exploitant van het trambedrijf. Deze directeur is ook woedend over het besluit van de gemeenteraad dat er vanaf oktober 2005 op alle tramlijnen tussen 7 en 19 uur een 10 minuten frequentie komt. Het hiervoor beschikbare geld zou beter het busbedrijf ten goede komen. In oktober 2005 wordt het tramlijnnennet aangepast. Vanaf dan zijn er 6 tramlijnen (11, 12, 13, 17, 18, 19). Door een verlenging van lijn 13 naar Jar vervalt lijn 10.

Een bestelling van 33 driedelige metrotreinstellen werd verhoogd tot 63 stellen om alle oude rijtuigen van de typen T1-T4 te kunnen vervangen. Een eerste stel wordt nog in 2005 afgeleverd. De serie-aflevering begint in 2006. Voor de in 2006 te openen ringlijn komt dit materieel niet op tijd. Om genoeg metromaterieel beschikbaar te hebben wordt overwogen om in 2006 de Kolsaslijn tussen Sörbyhagen en Lysakerelven te sluiten en in die tijd om te bouwen met stroomrail. In die periode zou de tram tot Kolsas doorrijden. Omdat bij de tram ook geen materieel over is valt te vrezen dat er weer een tramlijn tijdelijk wordt stilgelegd.

OOSTENRIJK.

Wenen. Vanaf 10.9.2005 worden op ma t/m vr op lijn O aanhangrijtuigen ingezet. In september 2006 wordt metrolijn U1 verlengd vanaf Kagran naar Leopoldau. Dit betekent tegelijkertijd het einde van tramlijn 25 op dit gedeelte.

POLEN.

Lodz. Men kocht in Essen motorrijtuig 1012 (type M). In juni 2005 arriveerde de tram. Na een testperiode wordt mogelijk meer van dit materieel overgenomen.

Poznan. In mei 2005 arriveerden uit Frankfurt a.M. ook de motorrijtuigen 901 en 905 (zie ook HOV/RN 557).

Warschau. Bij Cegielski (Poznan) werden 30 vierassige motorrijtuigen besteld met een hoge vloer. Inmiddels vraagt men offerten voor de levering van 15 gelede lagevloertrams.

ROEMENIË.

Boekarest. Erg snel gaat het niet, maar toch wordt het ombouwprogramma voortgezet waarbij twee Tatra vierassers worden omgebouwd tot een gelede zesasser. Sinds 1999 zijn 8 T4R trams zo verbouwd tot 3001-3004 in zowel een eenrichting als in een tweerichting uitvoering. Nog zo'n 18 M+m tramstellen (ex München) zijn aan te treffen op de lijnen 12, 23, 27 en 40.

Braila. In mei 2005 werden uit Rotterdam 10 achtassige Duewag trams overgenomen (RET 1601, 1604, 1611-1613, 1615, 1618, 1619, 1621, 1634).

Brasov. Men besloot om in 2006 het tram- en trolleybusbedrijf op te heffen. De enige tramlijn (lijn 101) werd pas in 1987 geopend, doet het centrum niet aan en speelt slechts een marginale rol. Het uitgebreide trolleybusnet met een netlengte van 28 kilometer vervult daarentegen een hoofdrol in het openbaar vervoer. Met een Europees krediet worden 130 nieuwe autobussen gekocht en worden de belangrijkste straten opgeknapt.

Constanta. Na het opheffen van lijn 100 zijn alleen nog de tramlijnen 101 en 102 in dienst. Het lijnnennet is dus gehalveerd. Van het trolleybusbedrijf resten nog de lijnen 48 en 48B.

Craiova. Uit Rotterdam arriveerden in mei 2005 de ex-Weense zesassers 651-655 en 657-660. Het was even slikken voor deze trams toen het treintransport in Wenen een dienststop maakte.

Iasi. De uit Bern overgenomen motor- en aanhangrijtuigen 627, 629, 630 en 330, 332, 334 rijden hier als 154 t/m 156, waarbij het aanhangrijtuig hetzelfde nummer heeft als het motorrijtuig.

Timisoara. Bij zijn bezoek aan Wenen kreeg de burgemeester op 16.6.2005 van zijn ambtgenoot het historische motorrijtuig 524 (type L) cadeau. De tram zal in Timisoara voor speciale ritten worden gebruikt.

TSJECHIË.

Liberec. In augustus 2005 werd het laatste dienstvaardige T2 tramstel (normaal spoor) buiten dienst gesteld.

Ostrava. De centrale werkplaats Martinov (eerder in deze kolommen vermeld) is eerder een tramfabriek dan een werkplaats. Hier worden de Inecon-Trio lagevloer trams gebouwd waarvan er 9 (1251-1250) in Ostrava rijden en in bestelling zijn voor Portland en Washington. Ook worden hier de Solaris trolleybussen gebouwd. Verder moderniseert men hier Tatra's voor eigen en andere bedrijven. Zo rijden er hier enkele Tatra's met een lagevloer-middenbalkon.

TURKIJE.

Antalya. Vier jaar geleden vroegen wij ons nog af: voor hoe lang? Wel: de tram rijdt nog steeds. Van de drie uit Neurenberg overgenomen Grossraum tramstellen zijn er steeds twee in dienst en is er een reserve. Ook het politieke klimaat is verbeterd en er is een plan voor een tweede tramlijn naar woongebieden in het binnenland.

Eskisehir. Het vorig jaar geopende metersporige trambedrijf heeft een lengte van 19,2 kilometer, waarvan 5,7 km. enkelsporig. Er zijn twee lijnen:

lijn 1: SSK – Çarci – Otogar

lijn 2: Opera – Çarci – OGÜ (Universiteit).

Men beschikt over 18 vijfdelige eenrichting trams (1-18). Vooral lijn 1 is een succes en nu al blijkt het wagenpark aan de krappe kant zodat al gedacht wordt aan een nabestelling.

Konya. In HOV/RN 535 gaven wij een overzicht van de uit Keulen overgenomen motorrijtuigen 101-151. Hiervan is inmiddels motorrijtuig 140 (ex Keulen 3828), na een brand in 2003, gesloopt. De in 2004 uit Keulen overgenomen achtassers kregen aansluitend de nummers 152-161. Een overzicht.

152 = ex Keulen 3774

157 = ex Keulen 3878

153 = ex Keulen 3770

158 = ex Keulen 3867

154 = ex Keulen 3872

159 = ex Keulen 3863

155 = ex Keulen 3866

160 = ex Keulen 3868

156 = ex Keulen 3777

161 = ex Keulen 3775.

VERENIGDE STATEN (USA).

Bayonne. Hier is een plan voor een 4 kilometer lange ringlijn die aansluit op de tramlijn Hudson-Bergen uit Newark zonder dat daarmee een spooraanluiting komt. Van de New Jersey Transit werden daarvoor 8 PCC's ex Newark overgenomen die staan opgeslagen in het depot Jersey City van de Hudson-Bergen lijn.

Boston. Fabrikant AnsaldoBreda ging diep door het stof. Het ontsloeg het Amerikaanse management en beloofde bij hoog en bij laag de lagevloertrams naar tevredenheid rijdend te krijgen. Hiermee lijkt er een einde te komen aan een al jaren slepend conflict en overweegt het trambedrijf de resterende 53 trams alsnog af te nemen. Dit moet enkele Nederlandse lezers, die eerder op de berichtgeving reageerden, goed doen. Op de route North Station – Boston College (lijn B) rijden in de spits enkele driewagenstellen, voor de reiziger herkenbaar aan het bordje "3 Car Train" achter de voorruit.

Dallas. Door Kinki Sharyo werd de eerste van de 20 nabestelde motorrijtuigen afgeleverd. Na aflevering beschikt men dan over 115 motorrijtuigen. Na een proef met motorrijtuig 170 overweegt men alle trams met een lagevloer bak te verlengen.

Minneapolis. De vorig jaar geopende tramlijn Bloomington (Mall of America) – Downtown rijdt als lijn 55. Overdag wordt een 10-minuten dienst uitgevoerd, in de spits wordt om de 7½ minuut in dubbeltractie gereden. Op het ondergrondse traject bij het vliegveld is het vervoer gratis. De verbinding tussen de twee terminals is 24 uur in bedrijf. Buiten de normale bedrijfstijd pendelt hier dan een enkel motorrijtuig.

New York. Met de aflevering van de metromotorrijtuigen 7731 – 7810 voltooide Kawasaki de levering van de laatste serie rijtuigen type R142A. Alstom levert nu nog de serie 8313 – 8712 (type R160A) en Kawasaki de serie 8713 – 8972 (type R160B) ter vervanging van het materieel R40, R42 en R44.

Pittsburgh. In HOV/RN 547 schreven we over de aflevering van 28 CAF lagevloertrams. Zoals uit nog eerdere berichten valt af te leiden betreft het echter klassieke hogevloertrams. Na deze aflevering begint CAF met de modernisering van 40 Siemens/Duewag trams van het type U3 uit 1984-1986. Zoals eerder bericht gingen de 4111 en 4125 hiervoor naar Spanje en keerden eind maart 2005 terug. De overige 38 trams worden in de CAF fabriek Elmira/NY opgeknapt. Eind maart 2006 moet deze klus geklaard zijn. Op de op 2.6.2004 heropende Overbrook lijn (HOV/RN 550) rijdt lijn 47L: Gateway Center – Library. Sinds 16 mei 2005 is er een nieuwe spitslijn 47S via Overbrook naar South Hills Village.

San Diego. Op 8.7.2005 werd de derde tramlijn geopend. Deze "groene" lijn met de naam Mission Valley East Line rijdt op de route Old Town – Mission San Diego – Grossmont – Gillespie Field – Santee Town en vormt een belangrijke verbinding tussen de "blauwe" en de "oranje" lijn. Voor de nieuwe lijn moest een 9,3 kilometer lang nieuw traject (Mission Valley – Grossmont) worden aangelegd, waarvan 1,6 km. ondergronds. In de toekomst worden op de "groene" lijn drie rijtuigen gekoppeld ingezet waarbij steeds een Siemens S70 lagevloer tram tussen twee hogevloer SD100 trams wordt geplaatst. Een eerste proefrit met zo'n treincombinatie gaf nog wat problemen.

San Francisco. De uit Newark overgenomen PCC's 2, 9, 11, 12, 14, 17, 19-23 worden bij Brookville opgeknapt en krijgen de nummers 1070-1080. Zoals gebruikelijk krijgen ze de kleuren van verschillende (vroegere) Amerikaanse trambedrijven.

San Juan. (Puerto Rico). Na een aantal eerdere officiële en onofficiële openingen, ging op 23.5.2005 de normale dienstuitvoering van start.

Washington. Bij het trambedrijf van Ostrava (Tsjechië) is de eerste Trio 12T tram voor Washington in aanbouw.

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

D.B.

Per 11 december as. gaat de prijs van een treinkaartje bij de Deutsche Bahn met gemiddeld 2,9 procent omhoog. Reden: de dramatisch gestegen marktprijs van elektriciteit en dieselloolie.

S-Bahn Berlin

Met ingang van 28.5.2006 komt er weer een "Vollring" treindienst waarbij de lijnen S41 (met de klok mee) en lijn S42 (in tegenovergestelde richting) alleen de Ringbahn berijden. De lijnen S8 en S85 blijven de Ostring gebruiken, de lijnen vanuit het zuidoosten rijden via de Südring en eindigen aan de

Hermannstrasse (S45), Papestrasse (S47) en Westend (S46).

Niebüll - Tønder

Het contract tussen de deelstaat Schleswig-Holstein en de NordOstseeBahn (NOB) voor de treindienst Niebüll - Tønder is met 5 jaar verlengd. Hierdoor blijven de treinen ook met ingang van de nieuwe dienstregeling rijden. Door een betere afstemming met de (Deense) treindienst Tønder - Esbjerg en de door de NOB te exploiteren Marschbahn Hamburg - Westerland moet het aantal reizigers verder toenemen. Dat is nodig ook, want ondanks een groei van bijna 40% sinds de herinvoering van het reizigersvervoer

in 2003 bedraagt het aantal reizigers per maand (!) nog slechts 3.000, ofwel ongeveer 6 per trein. De Deense en Duitse autoriteiten willen per eind 2010 de treindiensten Niebüll - Tønder en Tønder - Esbjerg gezamenlijk aanbesteden, zodat dan een doorgaande dienst kan ontstaan.

De NOB werkt bij de exploitatie van de lijn samen met de NEG (Niebüll – Dagebüll Mole), onder meer door indien nodig het materieel uit te wisselen. Zo was op 2 augustus jongstleden het NEG-motorrijtuig T4 op de dienst naar Tønder te zien, en stond het eigen NOB-motorrijtuig VT411 (type NE81) te dutten op het NEG-emplacement in Niebüll.

Serie 146.2

De eerste loc van de vervolgserie 146.2 is op 22 juli jl. door Bombardier Kassel overgedragen aan de DB. De loc is van het type TRAXX P160 AC, en is net als de 185.2 van een vernieuwd model. De loc is inmiddels voorzien van een reclame voor de deelstaat Baden-Württemberg ("Typisch Baden-Württemberg. Erst das Auto erfinden und dann mit Bus und Bahn fahren), waar de loc op de Schwarzwaldbahn zal worden ingezet. Op 12 en 13 augustus stond de loc te kijk op een Bahnhofsfest in Heilbronn.

MRCE koopt SBB locs

MRCE (Mitsui Rail Capital Europe), het Japanse treinlease bedrijf in Amsterdam, heeft van de Zwitserse spoorwegen SBB zes elektrische locomotieven overgenomen. De locomotieven zijn oorspronkelijk in dienst gekomen als serie 486, maar werden spoedig na aflevering omgenummerd in de serie 481. Het serienummer 481 zal ook de aanduiding zijn als de locs in eigendom zijn bij MRCE. MRCE zal de locs aan een aantal Duitse private spoorwegondernemingen ter beschikking stellen. De locs 481 003, 481 005 en 481 006 komen bij HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) in dienst, de WMB (Mittelweserbahn) zal de locs 481 001 en 481 002 gebruiken. De 481 004 gaat rijden voor RAG (Ruhrkohle AG).

De zes elektrische locomotieven zijn alle gebouwd door Bombardier en behoren tot de familie van de Traxx locomotieven. Als de locs worden overgedragen aan MRCE, wordt de software in alle locs gemoderniseerd en gelijk aan de nieuwste software in de locs van de serie 185.

Nummer Mitsui	481 001	481 002	481 003
Originele nummer	486 651	486 652	486 653
EBA registratie	95T14A 083	95T14A 084	95T14A 085
Productie nummer	33370	33375	33380

Nummer Mitsui	481 004	481 005	481 006
Originele nummer	486 654	486 655	486 656
EBA registratie	95T14A 086	95T14A 087	95T14A 088
Productie nummer	33386	33392	33393

ZWITSERLAND

In de derde week van augustus heeft een zich boven het Alpengebied uitdiepende depressie voor extreme regenval gezorgd, welke voor sommige regio's desastreuze gevolgen had. Doordat de vooral extreme regenval enige dagen aanhield, ontstond grote schade door aardverschuivingen. Opstuwend hout in kolkende rivieren zorgden voor gevaarlijke

situaties bij bruggen, die hierdoor dreigden te bezwijken. Door het enerzijds opblazen, dan wel wegtrekken van het drijvende hout, dat werd bemoeilijkt door de sterke stroming vanwege het steeds wassende water, probeerde men het ergste te voorkomen. Plaatselijk viel tot 206 liter regen op een vierkante meter! Behalve in het zuiden van Duitsland, Centraal en Oost Zwitserland en West Oostenrijk liet het slechte weer zijn sporen eveneens na in Slovenië, Roemenië en Bulgarijë. Er ontstond op diverse plaatsen zware schade aan wegen en spoorlijnen, die lokaal geheel werden verwoest, waardoor dorpen en regio's werden afgesloten van de buitenwereld. Helaas heeft het noodweer ook menslevens geëist. Herstel van de schade loopt in de miljoenen Euri.

Het traject van de **Lötschbergbahn** in de omgeving van station Riechenbach werd bedekt met een dikke laag modder, zodat het traject van een geheel nieuwe grintbedding moet worden voorzien. Daarnaast werd het omgeleide Gottardverkeer gehinderd door problemen in de waterafvoer in de Lötschbergtunnel. Het noordzuidverkeer werd via West Zwitserland en de Simplontunnel omgeleid. Door de stijgende waterspiegel van de Vierwoudstedenmeer stond het station Interlaken Ost onder water..

Het oostelijke deel van het net van de **Rhätische Bahn** had te leiden van de aanhoudende regenval. De spoorlijn door het Engadin haalde zelfs als nieuwsfeit het programma Knooppunt op radio 2. Een zijrivier van de Inn bij het dorp Süşch richtte aanzienlijke schade aan, waarbij de spoorbrug onherstelbaar werd beschadigd, doordat er twee huizen werden verwoest. Bij de uitgang van de Magnacumtunnel tussen Guarda en Ardes bezweek de brug over de Val Tasna onder het natuurgeweld, zodat tot half september er geen treinen rijden tussen Sglaains en Scuol. Het toeval wil dat op dit moment reeds werd gewerkt aan een nieuwe brug ter vervanging van de huidige, die door werking van de bergwand uit zijn profiel werd gedrukt. Door aardverschuivingen bij Sglaains was het autoverkeer door de Vereinatunnel een week lang niet mogelijk. De trein Pontresina - Scuol reed via de verbindingstunnel naar Klosters.

Voor de Gotthardlijn van de **Schweizerische Bundesbahn** had aan de noordzijde te lijden van de extreme regenval, waardoor het traject Ertsfeld - Göschenen een week lang was gestremd voor het doorgaande transietverkeer. Na enige dagen begonnen de regionale treinen weer te rijden ter ontsluiting van het getroffen gebied. De Zwitserse teletekst besteedde achttien pagina's aan de belemmeringen in het doorgaande treinverkeer. Uw redacteur nam deel aan een vierdaagse treinreis, welke werd verzorgd door de Verein Dampffreunde van de RhB en de opstapplaats werd gezijgd van Arth Goldau in Olten. Door het slechte weer zou via de Lötschbergtunnel worden gereden, wat later werd gewijzigd in een fascinerende rondreis met de Churchillpeil met uitzicht op de vrije baan via Bern, Fribourg, Puidoux - Chexbres, Vevey, Brig naar het Italiaanse Domodossola waar werd overgestapt op extra trein van de Centovallbahn. De overige dagen was er geen noemenswaardige hinder vanwege het slechte weer.

Voor de **Zentralbahn** is de schade groot. Het dorp Brienz werd bedolven door een modderlawine. Bij Engelberg sloeg de betonnen fundering van de enige toegangsweg weg, waardoor het talud van de spoorlijn eveneens in de diepte is verdwenen. Ontsluiting van Engelberg gebeurt nu door twee bospaden, die beiden werden verhard en geschikt werden gemaakt als éénrichtingsweg.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

NS

VIRM

De botsschade van de 9522, die overigens ontstond in de vroege morgen van **03-08** (blz. 221), bleek toch niet zo snel hersteld als aanvankelijk werd aangenomen. Het stel, afgeleverd op 05-08, kwam namelijk op de baan met de 290 8681 van stel 9510. De 290 8705 is met schade in het Revisiebedrijf achtergebleven.

De op blz. 209 genoemde terzijdestelling van achttien VIRM-tussenbakken vond inderdaad plaats. De NSR-directie besloot dat de besparing op bakkilometers prevaleerde boven het ongemak dat ontstond voor de reizigers. De inkorting werd namelijk doorgevoerd zonder dat daartegenover een aanpassing van de omloop tegenover stond. Met andere woorden: sinds 05-09 zijn elke dag in acht diensten van VIRM-zeswagengestellen viertjes onderweg. Hoewel de besparing is gebaseerd op de gedachte dat een aantal treinen te veel zitplaatsen biedt, is niet duidelijk welke treinen het hier betreft. De viertjes zwerven zo door de VIRM-omloop en rijden daarbij ook in treinen zonder enig surplus aan zitplaatsen. Idealiter zou de omloop zodanig zijn aangepast dat een aantal treinen waar de inzet van een VIRM-6 te veel van het goede was/is, van een viertje werd voorzien. Indien een omloopwijziging op korte termijn niet te realiseren was (en men niet langer kon wachten met de inkorting), zou de bijsturing van NSR op z'n minst voorzien moeten zijn van een lijst met treinen waarin de vervanging van zeswagengestellen door viertjes geen kwaad kan. Niets van dat alles geschiedde aanvankelijk.

Minstens zo kwalijk als bovenstaande gang van zaken is het feit dat de ingekorte zesjes als vierwagengestel over te veel zitplaatsen eerste klasse beschikken. Hoewel het ooit in de bedoeling lag dergelijke 'foute' stellen in de reeks 8400 te nummeren, is dat, net als bij de 9456, niet gebeurd. In totaal zijn er dus nu negen VIRM-vierwagengestellen die qua zitplaatscapaciteit afwijken van hun soortgenoten. Waar in vroeger dagen uit het oogpunt van de klant een aparte omloop voor de 8498 en 8499 werd gemaakt (en voor de 4444 deze bestaat nog steeds!), mag diezelfde klant in tijden van bezuinigingen en materieeloverschot genoeg nemen met een staanplaats. In een 'worst-case'-scenario komen namelijk twee ingekorte stellen – mét hun relatief nog veel grotere tekort aan zitplaatsen tweede klasse – in een trein terecht, die vanwege het grote reizigersaanbod met twee zesjes behoort te rijden.

Inkorting VIRM					
stam			stam		
8653	9453	08-09	8662	9462	05-09
8654	9454	31-08	8663	9463	29-08
8655	9455	06-09	8667	9467	03-09
8657	9457	01-09	8676	9476	30-08

Hoe het ook zij, de 8653, 8654, 8655, 8657, 8662, 8663, 8667 en 8676 werden op de Amersfoortse Bokke-duinen ontdaan van hun ABv5 en mBv7. De zestien bakken werden in de voormalige Wagenwerkplaats Amersfoort gestald, bij de vier mBv-casco's die daar al stonden. De ABv5-en werden daarbij opgebokt. Hun draaistellen zijn merkwaardigerwijs nodig als werkvoorraad voor het Lange-Termijnonderhoud onderworpen aan de IRM-loopdraaistellen, hetgeen de vraag doet rijzen hoe NedTrain een 'werkvoorraad' had aangelegd als er geen materieeloverschot zou zijn geweest. De 9457 moest na zijn inkorting direct Onderhoudsbedrijf Amsterdam opzoeken, omdat zijn

eerste meters als viertje leidden tot bovenleidingproblemen en enkele gaten in het dak van de ABv6.

▪ De *Raailklipper* was op en rond *Sail* een publiekstrekker van de eerste orde. Nadat de manifestatie ten einde was, kwam de 290 8698 naar Rotterdam om op 02-, 03- en 04-09 de Wereldhavendagen luister bij te zetten.

▪ VIRM 9412 heeft een extra klimaatbeheersingsunit in de cabine, een volgende poging om het klimaat voor de machinisten te verbeteren. Bombardier is ook bezig om de software aan te passen zodat de bestaande aircounit in de cabine extra hard moet werken. Wellicht wordt daarmee hetzelfde resultaat bereikt als met de extra unit (zie ook blz. 208 en 209).

▪ Treinstel 8621 draagt nog immer de onjuist eerste-klassebelijning op de ABv5.

▪ Een oplettende storingsmonteur van NedTrain merkte op dat het nummer dat de op de 9525 afgebeelde atleet draagt, aanvankelijk in spiegelbeeld was geplakt. Medio augustus werd het euvel hersteld in de Watergraafsmeer.

▪ De 9525 werd op 09-09 ingezet voor een extra rit van het Spoorwegmuseum naar Almere Oostvaarders. Via Lelystad Opstel kwam het treinstel naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam en vertrok aansluitend leeg naar OB Onnen voor de open dag van 10-09.

▪ Enerzijds om de bijsturing van de treindienst te vergemakkelijken en anderzijds om een mogelijk alternatief dienstregelingconcept voor de treindienst tussen Utrecht en Amersfoort op haalbaarheid te toetsen, maakte VIRM 9512 op 11-09 profielmeetritten tussen Baarn en Utrecht via Soest, daarbij vooral gadegeslagen door vroege wandelaars, dronkelappen en verbaasde bewoners van station Soest. Voor de bediening van Amersfoort Vathorst wordt binnen NS onder meer gestudeerd op een wijziging van de treinserie 5600. Die serie zou dan als stoptrein tussen Utrecht en Amersfoort gaan rijden en de functie van de 7400 overnemen. Omdat de korte kering in Utrecht (thans vier minuten) dan niet meer gehaald wordt, zou de 5600 exploitatief gekoppeld worden aan de serie 5500 Utrecht – Baarn, om de buurtsporen (1 – 4) in Utrecht niet te veel te belasten.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst		
2878	06-09	2978	2971	19-08	2971	31-08
			2973	06-09	2973	06-09

▪ Zoals het er thans naar uitziet, zullen de twee tweewagenstellen die in de SpitsPendel-treinserie 14100 Rotterdam – Vlaardingingen rijden, vooralsnog niet vervangen worden door SGMm. Of en door wat de tweetjes wel vervangen worden, is nog niet bekend. Als de vernieuwde Sprinters de treinseries 4000, 4100 en 4200 volledig hebben overgenomen, volgen de series 9700 Rotterdam – Gouda Goverwelle, 9800 Den Haag – Gouda Goverwelle en 3300 Schiphol – Hoorn Kersenboogerd. Alleen van december 2005 tot februari 2006 zal SGMm in de serie 14000 rijden.

▪ Omdat van alle Sprinterdrietjes de luchtleidingen gespoeld zijn, werd er bij NSR vanuit gegaan dat ze met verbouwde stellen mogen worden gekoppeld. De periode dat er nog drietjes met oude compressoren rijden, is dermate kort dat vervuiling van de leidingen van SGMm niet meer kan optreden. Het is om diezelfde reden niet meer toegestaan dat tweetjes met (oude of nieuwe) driewagenstellen gecombineerd rijden, omdat de kans op vervuiling dan wel aanwezig is. NS Commercie stelde zich op het standpunt dat een combinatie van 2800-en en 2900-en de uitstraling van de Sprinterformule aantast. Met andere woorden: in geval van een tekort aan SGMm maar een overschot aan oude drietjes moet met te korte treinen gereden worden. Ook aan het koppelen van oude en nieuwe Sprinters bij leegmaterieelritten werden voorwaarden verbonden. Men wil al-

leen toestaan een 2800 en een 2900 te combineren als er bijvoorbeeld een machinist mee uitgespaard wordt, en indien de combinatie zo snel mogelijk na aankomst wordt ont-koppeld.

▪ Overigens is gebleken dat het Reizigersinformatiesysteem (RIS) van SGMm wel werkt indien ook een 2800 in de trein loopt. In het nieuwe treinstel zijn zowel de automatische berichten te horen als de omroepboodschappen van machinist en/of conducteur. Bij het aanzetten past de SGMm zich aan de oude Sprinter aan, waardoor de acceleratie enigszins langzamer geschiedt.

Overbrenging 2880			
82203	09-10	82204	09-10
Leidschendam	13:58	Den Haag HS	14:28
Den Haag HS	14:08	Haarlem	14:57 – 15:04
		Amsterdam C	15:23 – 15:25
46696	10-10	Weesp	15:43
Hengelo	11:36	Amersfoort	16:07 – 16:14
Oldenzaal	11:48	Apeldoorn	16:44
Bentheim	12:12	Deventer	16:57
		Almelo	17:29
		Hengelo	17:41

van Leidschendam naar Hengelo. Na de 2880 is het de beurt aan de 2881 – 2895.

▪ Vanaf 10-09 reed een fors aantal treinstellen Mat '64 in de dienst van SGMm. Op 12-09 waren het de 808 en 515 die in Alkmaar in de 4808 startten, terwijl die morgen de 510 en 447 in de Watergraafsmeer begonnen als 80732, in Amsterdam overgaand in 4827.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 678	19-08	20-70 267	20-70 547	09-08			
10-70 681	23-08	20-70 268	29-70 439	10-08			
82-70 925	25-08	29-70 448	10-77 333	19-08			
			10-77 334	24-08			
			20-70 548	02-09			
ICRm nawerk							
binnengenomen			afgeleverd				
10-70 351	12-08		20-70 405	12-08			
10-77 302	18-08		20-77 108	12-08			
20-70 203	18-08		82-70 435	17-08			
20-77 104	18-08		10-77 302	18-08	stam 5652 (1)		
20-77 118	23-08	stam 5652	20-70 203	18-08	stam 5652 (1)		
10-70 352	23-08	stam 5652	20-77 104	18-08	stam 5652 (1)		
20-77 128	23-08	stam 5652	20-77 110	25-08	stam 5607		
20-77 133	02-09	stam 5615	10-77 307	25-08	stam 5607		
10-77 315	02-09	stam 5615	20-70 210	25-08	stam 5607		
20-77 113	02-09	stam 5615	10-70 351	31-08			
			20-77 118		stam 5652		
			10-70 352		stam 5652		
			20-77 128		stam 5652		
ICRm ombouw BDs			DDM-1 LTO				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
20-70 219 (3)	09-09						
Plan V revisie R6				ICR Zilverrail			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
962	10-08	936	05-09	82-70 921	24-08	82-70 915	10-08
964	09-09					82-70 924	12-08
						82-70 918	17-08
						82-70 921	31-08
VIRM LT1				ICR-3 Bs upgrade			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
8666	19-08	8660	31-08			28-70 104	06-09
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel				afgeleverd	
836	09-08	onbekend defect				22-37 977	12-08

22-37 907	09-08	botsschade (stam 5429)	12-37 029	17-08
12-37 029	09-08	botsschade (stam 5429)	22-37 907	17-08
22-37 987	09-08	botsschade (stam 5429)	10-77 305	26-08
10-77 318	16-08	ontsporingsschade Asd (stam 5618)	1760	26-08
20-70 256	16-08	ontsporingsschade Asd (stam 5618)	459	02-09
1760 (2)	23-08	botsschade Asd	22-37 987	08-09
(1) ICR 20-70 203, 10-77 302 en 20-77 104 werden niet behandeld omdat er geen onderdelen voorhanden waren				
(2) de 1760 ging onbehandeld verder naar RB Tilburg				
(3) de 20-70 219 werd als prototype binnengenomen voor de verbouwing van ICRm-B's tot BDs				

Mat '64

De 459, bestaande uit Bk 481 en ABk 459 en op 20-01 beschadigd bij een brand bij Ommen, werd per 02-09 in Revisiebedrijf Haarlem terzijde gesteld en nog diezelfde dag per dieplader naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn vervoerd.

Serie 1700 & 1800

Een lezer meldde ons dat de overbrenging van een aantal 1800-en iets anders was verlopen dan hier beschreven. De 1826, 1829, 1830 en 1823 kwamen als kwartet in een keer naar Revisiebedrijf Tilburg, waarbij de 1826 de tractie leverde.

Revisiebedrijf Tilburg

6400 GSM-R				VIRM Cw Airco			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6425	12-08	6422	08-08			8663	09-08
		6423	16-08				
1700 LT1				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1712	11-08	1753	26-08	4021	12-08	4044	15-08
1736	18-08	1709	29-08	4015	19-08	4021	19-80
1768	22-08	1768	06-09	4016	26-08	4015	26-08
1725	01-09	1772	08-09	4050	02-09	4016	02-09
				4036	09-09		
6400 LT1				SGM luchtleidingen			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6403 (1)	08-08			2882	26-08	2880	26-80
				2884	06-09	2882	06-09
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>			
26-37 515	09-08	defecte omzetter		26-37 515		24-08	
6474	09-08	wielas wisselen		6462 12-08			
6414	10-08	draaistel wisselen					
1603	11-08	defecte snelschakelaar					
1853	22-08	onbekend defect					
1760	29-08	botsschade Asd					
1742	01-09	onbekend defect					
(1) correctie blz. 213: de 6403 kwam niet naar Tb voor GSM-R maar voor de LT1-beurt							

ICM

De 4044 werd op 19-08 afgeleverd voor de reizigersdienst.
 De 4240 werd op 09-09, na 1722 V gereden te hebben, vanuit Den Haag naar Gouda Goverwelle gebracht. Daar vond een fotosessie plaats voor het nieuwe spoorboekje. Vervolgens werd het treinstel in Den Haag in 565 geplaatst en liep in Groningen uit, waarna het op 10-09 de open dag in Onderhoudsbedrijf Onnen opluisterde.

SM '90

In Onderhoudsbedrijf Zwolle staat de 2104 op een bovenleidingloos spoor.

Plan U

Op 17-08 werden de 119 en 121 met de Overnight Expressvrachtrijtuigen en twee koppelwagens uit Amersfoort Vlasakkers weggehaald en overgebracht naar Heerlen, op 18-08 gevolgd door de 150 en 151. Op 29-08 werden de 191 en 192 opgehaald met bestemming Blerick. Treinstel 192 bleef achter in Eindhoven toen (ook) daarvan een automatische koppeling afbrak, de 191 kwam naar Blerick. Op 30-08 volgden, weer achter de 6445, de 116 en 117, die naar Heerlen werden gesleept. Een poging de 147 op 01-09 te verplaatsen achter de 6445 met een koppelboom met luchtslangen, mislukte op 31-08 door luchtlekkage, maar op 01-09 slaagde het transport naar Blerick wel. Op 02-09 sleepte de 6445 treinstel 126, waarvan een koppeling was vernield (blz. 213) en die op Amersfoort GE was terechtgekomen, naar Blerick. Op 06-09 werd de 134 overgebracht van de Vlasakkers naar Blerick en op 09-09 de 192 alsnog van Eindhoven naar Blerick.

De 125, die sinds 02-08 in Onderhoudsbedrijf Zwolle staat, wordt verkocht aan de enige particuliere railvervoerder in Slowakije, Bratislavská Regionálna Kolajová Spoločnosť, die enkele zijlijnen bij Bratislava exploiteert, maar vijf DE3-en zou willen gebruiken voor treinen over langere afstanden. Na de 125 zullen de vier volgende stellen pas na betaling worden opgeknapt en overgedragen.

DM '90

Van de Buffels die zijn afgezonderd van de overige DM '90-treinstellen voor de dienst Zutphen – Apeldoorn, de 3443 – 3445, hebben de 3444 en 3445 op de LED-bestemmingsaanduidingen stickers gekregen met de tekst "Zutphen – Apeldoorn v.v."

Per 01-08 werd treinstel 3405 formeel terzijde gesteld. Het treinstel was op 20-03-2003 betrokken bij een botsing met ShortLines-loc PB01 in Roermond. De ABk werd hierbij onherstelbaar vernield. De bak bestaat nog wel en werd in maart van dit jaar gebruikt bij een rampenoefening in Revisiebedrijf Haarlem. De onbeschadigde Bk-bak bevindt zich eveneens in Revisiebedrijf Haarlem. Het treinstel wacht nu op een besluit over sloop.

ICR

Met ingang van 01-09 werd rijktuig 20-70 583 overgeplaatst van Onderhoudsbedrijf Maastricht naar OB Amsterdam voor inzet in de Beneluxdienst. De 20-70 219 werd op 09-09 als prototype voor de ombouw tot BDs in Revisiebedrijf Haarlem binnengenomen. Inmiddels is definitief besloten voor de tien extra BDs-en reeds gemoderniseerde B's te gebruiken.

Per 05-09 werd het stambedrijf voor ICR ingevoerd. De weken voorafgaand aan deze datum werden besteed aan het formeren van de rijktuigstammen. In totaal waren tot begin september 206 rijktuigen ICRm voorzien van stamnummers, hetgeen net genoeg was om alle ICR-treinen in stammenbedrijf te rijden. Zoals ook bij ICK, zijn de koppelingen van de rijktuigen in een stammetje voorzien van een krimpkous. Van 01- tot 04-09 werd in principe al het ICR dat niet in stammen zou worden opgenomen, aan de kant gezet. Daaronder zouden in principe ook alle onverbouwde rijktuigen vallen. Tevens werden alle fietsenrijtuigen uit de composities gehaald.

De omloop omvat vanaf 05-09 voor de treinseries 800 en 900 veertien composities van twee typen. Een soort rijdt in de samenstelling BDs (5200) – B (5100) – Bv (5900) – BAB (5600) – BAB (5600) – BAB (5600) – loc, waarbij de lok aan de Limburgse zijde van de trein loopt. De overige stammen rijden in de samenstelling BDs (5200) – B (5100) – BAB (5600) – BAB (5600) – BAB (5600) – loc, waarbij ook

hier de lok aan de Maastrichtse zijde rijdt. De omloop moet aan deze samenstelling nog worden aangepast, omdat aanvankelijk de bedoeling was de losse B en de Bv direct aan de loc te plaatsen. De composities worden 's nachts echter ontkoppeld omdat enkele reinigingsperrons geen elf of twaalf bakken aankunnen, reden om de BAB-jes juist aan de 1700 te koppelen. De losse B's serie 5100 mogen ook door een BF (5500) of BD (5700) worden vervangen.

- Van de veertien stammen staat er telkens één op reserve in Maastricht. Deze wordt gebruikt om een defecte of vertraagde stam te vervangen. Indien alle composities rijvaardig zijn, wordt degene met de meeste overige defecten uit de dienst genomen en onderworpen aan een 'check-up'.

- Het ICR dat in de serie 3500 wordt ingezet, zal in de samenstelling loc - BAB (5600) – BAB (5600) – BD (5700) – loc rijden. De BAB-stammen lopen daarbij aan de noordzijde van de trein.

- De reeds geformeerde stam 5618, bestaande uit de 20-70 222, 10-77 318 en 20-70 256, was betrokken bij de ontsporing in Amsterdam op 15-08 (zie onder). De onbeschadigd gebleven 20-70 222 kwam terecht in BAB-stam 5605. De 10-77 318 en de ernstig beschadigde 20-70 256 liepen op 16-08 in Revisiebedrijf Haarlem binnen.

- De rijtuigen die nog worden gerenoveerd, zullen ook tot stammen worden geformeerd. Verwacht mag worden dat de BF-rijtuigen in de zomer van 2006 volop nodig zijn voor het fietsenvervoer.

- Voor de nog onverbouwde A-rijtuigen 10-70 671 – 675 en 682 waren nog de stamnummers 5681, 5686, 5683, 5684, 5685 en 5682 gereserveerd, maar deze hoeven dus niet meer gebruikt te worden.

- Voor de proef met camera's in een Beneluxstam, waarvan nut en noodzaak met het einde van de Beneluxdienst in zicht nog niet duidelijk zijn, zullen de rijtuigen 10-70 377, 20-70 581 en 582 en BF 29-70 497 gebruikt worden.

- Zoals het er thans naar uitziet, zullen twee van de veertien A-rijtuigen die in het kader van het ICRm-project tot B worden omgebouwd, bij hun revisie A blijven. De rijtuigen 10-70 668, 671 – 676, 678, 681 – 684 en 686 en 687 zouden oorspronkelijk de B's 20-70 261, 274, 262 – 273 worden. De 20-70 261 rijdt inmiddels, de 10-70 676, 678, en 681 worden momenteel in Haarlem verbouwd tot 20-70 266 - 268. Omdat duidelijk is dat de Beneluxrijtuigen fors later dan gepland naar de binnenlandse dienst zullen overgaan en er meer BDs-en komen, komt de verdeling tussen rijtuigen eerste en tweede scheef te liggen.

- Op 15-09 zal worden gestart met het inrichten van de ICR-rijtuigen voor de *Silverrail*.

- De nog niet gemoderniseerde A 10-70 673 is voorzien van een Delftsblauw toilet. Het rijtuig wordt in principe B 20-70 263.

- In onderstaande tabel de ICR-stammen zoals die per 05-09 waren samengesteld. De met een B gekenmerkte stammen zijn zogeheten buurlandstammen, geheel bestaande uit rijtuigen met een meerspanningsverwarmingsinstallatie. Overigens is ICRm niet toegelaten in Duitsland.

stam		stam		stam		stam	
5105	20-77 105	5605	10-77 305	5623	10-77 323	5659B	10-70 359
5106	20-77 106		20-70 222		20-70 223		20-70 238
5108	20-77 108		20-77 114		20-70 226		20-77 115
5116	20-77 116	5606	10-77 306	5624	10-77 324	5660B	10-70 360
5117	20-77 117		20-70 234		20-70 254		20-70 225
5119	20-77 119		20-77 103		20-77 142		20-70 227
5121	20-77 121	5607	10-77 307	5625	10-77 325	5661	10-70 361
5125	20-77 125		20-70 210		20-77 112		20-70 221
5127	20-77 127		20-77 110		20-77 129		20-70 583
5138	20-77 138	5608	10-77 308	5626	10-77 326	5662B	10-70 362
5144	20-77 144		20-77 101		20-70 233		20-70 215

5145	20-77 145		20-77 107		20-70 255		20-70 228
5148	20-77 148	5609	10-77 309	5627	10-77 327	5663B	10-70 363
5150	20-77 150		20-70 542		20-77 131		20-70 206
5151	20-77 151		20-77 141		20-77 139		20-70 208
5155	20-77 155	5610	10-77 310	5628	10-77 328	5664B	10-70 364
5201	82-77 001		20-70 231		20-77 137		20-70 214
5202	82-77 002		20-77 152		20-77 140		20-70 245
5203	82-77 003	5611	10-77 311	5629	10-77 329	5665B	10-70 365
5204	82-77 004		20-77 124		20-77 136		20-70 235
5205	82-77 005		20-77 147		20-77 149		20-70 243
5206	82-77 006	5612	10-77 312	5631	10-77 331	5666B	10-70 366
5207	82-77 007		20-77 134		20-70 260		20-70 249
5208	82-77 008		20-77 135		20-77 156		20-70 253
5209	82-77 009	5613	10-77 313	5632	10-77 332	5667B	10-70 367
5210	82-77 010		20-77 120		20-70 242		20-70 211
5211	82-77 011		20-77 132		20-70 541		20-70 229
5212	82-77 012	5614	10-77 314	5633	10-77 333	5668B	10-70 368
5213	82-77 013		20-70 201		20-70 212		20-70 252
5214	82-77 014		20-77 109		20-70 251		20-77 123
5215	82-77 015	5615	10-77 315	5634	10-77 334	5669	10-70 369
5216	82-77 016		20-77 113		20-70 239		20-70 543
5217	82-77 017		20-77 133		20-70 250		20-70 547
5218	82-77 018	5616	10-77 316	5652	10-70 352	5678B	10-70 378
5219	82-77 019		20-70 549		20-77 118		20-70 207
5220	82-77 020		20-77 143		20-77 128		20-70 209
5221	82-77 021	5617	10-77 317	5654	10-70 354	5679B	10-70 379
5222	82-77 022		20-70 232		20-70 205		20-70 258
5537	29-70 437		20-70 246		20-70 248		20-70 259
5538	29-70 438	5619	10-77 319	5655B	10-70 355	5680	10-70 380
5539	29-70 439		20-70 240		20-70 241		20-70 213
5601	10-77 301		20-77 153		20-70 244		20-70 247
	20-70 202	5620	10-77 320	5656B	10-70 356	5732	82-70 432
	20-70 236		20-77 122		20-70 261	5733	82-70 433
5602	10-77 302		20-77 126		20-70 584	5734	82-70 434
	20-70 203	5621	10-77 321	5657	10-70 357	5735	82-70 435
	20-77 104		20-70 220		20-70 257	5736	82-70 436
5603	10-77 303		20-70 544		20-70 546	5737	82-70 437
	20-70 204	5622	10-77 322	5658B	10-70 358	5738	82-70 438
	20-77 130		20-77 146		20-70 230	5739	82-70 439
5604	10-77 304		20-77 154		20-70 237		
	20-77 102						
	20-77 111						

DDM/DD-AR

- Voor het beproeven van het nieuwe ATB++-systeem, werd Bvk-rijtuig 270 7061 gekoppeld met eloc 1774. Het duo werd gebruikt voor proefnemingen op de Bokkeduinen. ATB++ voorziet gevaarpunten in het spoorwegnet van een extra code, waardoor de passage van een stoptonend sein ook onder de 40 km/h wordt opgemerkt. Langs het spoor waren bakens geplaatst voor de codesignalen voor de ATB++, alsmede een gele kast met electronica. Op 02-09 werd stam 7479 van Onderhoudsbedrijf Leidschendam naar de Bokkeduinen gebracht, waarna in de week van 05-09 proefritten plaatsvonden richting Hilversum. Op 07-09 kwam de stam terug naar Leidschendam.

- Het opnieuw samenstellen van de DD-AR-stammen om rijtuigen met gelijke revisietermijnen bij elkaar te zetten (blz. 214), werd in augustus afgerond. De actie heeft er wel toe geleid dat in enkele eenheden de ABv-rijtuigen verkeerd om lopen, dus met de eerste klasse aan de kant van de Bvk. Voormalig ABv-rijtuig 280 7508 (ex-380 7508) bevindt zich thans in stam 7402 met loc 1720.

- De viercijferige nummers op de DDM-1-rijtuigen werden, in tegenstelling tot hetgeen gemeld werd op blz. 214, eerst in het weekend van 03- en 04-09 aangebracht. Dat was echter op tijd voor de invoering van het stammenbedrijf bij DDM en ICR op 05-09.

- Bij de veiligheidsbeurt die DDM-1 thans in Revisiebedrijf Haarlem krijgt, wordt een aantal zaken aangepast in de cabines van de Bvk-rijtuigen:

- de plaats van de groene meldlamp *deuren dicht* wordt min of meer gelijk aan die in DD-AR; deze krijgt een

plekje op het verticale deel van de stuurtafel, links van de rijcontroller. Op het linker horizontale deel van de stuurtafel bevindt zich een potmeter voor het kunnen dimmen van de groene meldlamp *deuren dicht*;

- de schakelaar om de deuren te ontgrendelen, is vervangen door een exemplaar met de ronde knop die DD-AR ook heeft;
- de remkraan wordt zodanig gewijzigd dat de vulstoot in de vulstand en de tussenvulstoten bij het kiezen van een lagere remstand verdwijnen;
- bij de revisie van de rytuigen die na de 26-37 103 aan de beurt komen, is het de bedoeling dat de cabine grondig gereinigd wordt;
- ook zal bij de volgende te behandelen rytuigen de ruitenwisperinstallatie gereviseerd worden.

De 26-37 103 zal in een later stadium op deze laatste punten alsnog worden aangepast.

ICK

- De op 15-07 in Den Haag beschadigde 5429 (blz. 220) kwam via Maastricht alsnog naar Revisiebedrijf Haarlem.
- Inmiddels is gebleken dat de positie van de BBD-rytuigstam aan het uiteinde van de ICK-composities niet optimaal is. Wanneer een stam verkeerd om loopt, betekent dat een forse wandeling dan wel rit voor een invalide reiziger en/of diens begeleider. Derhalve wijzigde de samenstelling van de composities in de treinseries 1900 en 2500 per 05-09 zodanig dat de BBD (5300) tussen het eerste en tweede BAB-stammetje (5400) zou moeten lopen, en dan zodanig dat de BD naar het midden van de trein wijst. De samenstelling van de ICK-treinen is BAB (5400) – BBD (5300) – BAB (5400) – BAB (5400), waarbij de BBD in de Haagse helft van de trein loopt.

A32

- Medio augustus werden twee A32 wagens overgebracht van Alphen naar Utrecht OZ, met het doel om proefritten met de stellen te houden.
- Op 11-09 was er geen rijvaardige tram voorhanden, zodat Plan V 830 in Alphen van trein 8820 werd afgehaald en de rest van de dag in de treinserie 9500 reed.

Korte berichten

- Al enige jaren speelt binnen NS het probleem dat de gemeten bezettingscijfers van de treinen niet juist lijken te zijn. De metingen door de conducteur en de onderzoeken door externe bureaus (de NIPO-enquêteurs met hun 'bliep'-apparaatjes) blijken in sommige gevallen structureel te hoge of te lage bezettingscijfers op te leveren. Dit kan vervelende gevolgen hebben. Enerzijds blijken treinen soms te krap, anderzijds rijden bepaalde treinen in een te grote samenstelling. Middels een nieuwe methodiek wordt getracht de cijfers betrouwbaarder te maken. Van 05-09 tot 02-10 wordt in de treinseries 800, 900, 3000, 3200, 3500, 4700 en 7300 de materieelinzet fijngeslepen. Een eerste uitvloeisel daarvan is de verkorting van zeven stammen in de series 800/900 naar elf rytuigen ICR. Indien blijkt dat de treinen toch te kort zijn, is het bedoeling dat op korte termijn de capaciteit wordt uitgebreid. Er wordt dan niet gewacht op de volgende omloopwijziging.
- Ter gelegenheid van haar dertigjarig bestaan verkocht drogisterijketen *Kruidvat* vanaf 07-09 NS-dagkaarten voor € 9,95. De kaarten, tussen 10-09 en 30-10 geldig in het weekend, waren binnen enkele dagen uitverkocht.
- Bestuurder Donald Cijs van de vakbond voor machinisten en conducteurs VVMC werd in september ontslagen. Volgens onbevestigde berichten zou Cijs vakbondsgelden hebben verduisterd.

- Een open dag in Onderhoudsbedrijf Onnen bracht, naast de al genoemde 9525 en 4240, het nodige exotische materieel naar het noorden. Sprinter 2969 was al op 09-09 vanuit Utrecht overgebracht, terwijl VIRM 8636 de 3432 uit Zwolle meebracht. Vanuit Eindhoven kwam de 1758 met twaalf rytuigen ICR, waaronder BDs 82-77 020. De combinatie nam de route via Deventer. Jammer genoeg werd verzuimd de 2969 tijdig terug te brengen naar Utrecht, zodat hij maandagmorgen 12-09 node gemist werd in trein 7314.

- De wekelijkse Thalys-verbinding tussen Amsterdam en Marne-la-Vallée, bij Disneyland Paris, trekt onvoldoende klandizie. Per 01-11 wordt deze verbinding opgeheven. Het betreft de vrijdagse trein 9956 Amsterdam – Marne-la-Vallée en de zondagse retourrit 9947. Het treinpaar zal nog wel rijden op enkele uitgekozen data: 23-12/26-12, 24-02, 10-03/12-03, 17-03/19-03 en 24-03/26-03. Op de overige dagen bestaat er voor Disneyland-bezoekers een op de Benelux aansluitende, rechtstreekse Thalys tussen Brussel-Zuid en Marne-la-Vallée v.v.. Trein 9352 wordt eveneens opgeheven op zondag.

- Het NS-concern heeft in de eerste helft van 2005 een bedrijfsresultaat behaald van 141 miljoen euro, ten opzichte van 56 miljoen euro in het eerste halfjaar van 2004. Het nettoresultaat is meer dan verdubbeld tot 112 miljoen euro (47 miljoen euro in het eerste halfjaar van 2004). In het reizigersvervoer steeg het bedrijfsresultaat van 21 miljoen euro tot 75 miljoen euro. Het totaal geïnvesteerd vermogen in dit segment bedraagt 2,2 miljard euro en ook in de komende jaren wordt geïnvesteerd in nieuw en renovatie van bestaand rollend materieel. Het betreft hier met name de aanschaf van nieuwe Sprinters en de renovatie van ICM. NS preeft zichzelf opvallend gelukkig met de stijging van de klantwaardering. Volgens het bedrijf bevinden zich de klantdelen weer op het niveau van begin 2000. In dat jaar raakte NS in een diepe crisis, met slechte gevolgen voor de rapportcijfers die de reizigers NS gaven. Wel is NS bevreesd dat de hoeveelheid en omvang van infrastoringen niet in voldoende mate terugloopt.

- Rond het nieuwe boetebeleid van NS, dat per 01-10 in werking treedt, ontstond medio september opnieuw verwarring. Naar aanleiding van een brief van minister Peijs aan de Tweede Kamer over het boetebeleid, circuleerden in de media berichten als zou NS alsnog verregaande concessies hebben gedaan als het gaat om het toepassen van coulanteregelingen voor reizigers die – bijvoorbeeld – door een defecte kaartautomaat geen vervoerbewijs hebben kunnen komen. Dit bleek niet het geval. De coulanteregels aangaande de kwijtschelding van de 35 euro boete in geval van een defecte kaartautomaat, een vergeten abonnement of een alleen reizende gehandicapte die niet in staat is om bij de automaat een vervoerbewijs te kopen, werden niet gewijzigd. Wel heeft NS in juni een coulanteregel toegevoegd waarbij reizigers die zich vóór vertrek van de trein melden bij de conducteur, niet vaker dan één maal per jaar de boete kwijtgescholden kunnen krijgen.

Ongeval Amsterdam

- Op 15-08 vond voor de derde maal dit jaar een ontsporing plaats aan de westzijde van Amsterdam Centraal. Van trein 822 bestaande uit een ICR-BDs-stam geduwd door loc 1760, ontspoorde het voorlaatste rytuig 10-77 318, waarna de daarachter lopende 20-70 256 op twee sporen kwam te lopen. Het rytuig kraakte een staander van een vakwerkportaal dat vrijwel het gehele Westelijk Eiland overspande en werd door de duwende 1760 omhoog gedrukt tegen het portaal en de betonnen voet ervan. Daardoor stortte een tweede overspanning in. Een derde portaal kreeg daarvan een tik en daarvan viel de ligger eveneens naar beneden. Juist deze laatste constructie overspande alle opstelsporen en de

twee zuidelijke hoofdsporen. Het derde bovenleidingportaal toucheerde het bistorijtuig van ICE-treinstel 4613 licht. De tegemoetkomende trein 3030 kwam net op tijd tot stilstand. Er vielen geen gewonden. ICR 20-70 256 raakte ernstig beschadigd en het moet op grond van de knikken die in de bak te zien waren, betwijfeld worden of het rijtuig nog hersteld wordt. Op 03-09 werd het rijtuig al onder zeildoeken op het buitenterrein van Revisiebedrijf Haarlem gezien, maar dat betekent nog niets. Loc 1760 raakte op het oog licht beschadigd. Met name de polyester neus moest het ontgelden.

- De ontsporing leidde tot een chaos in het treinverkeer rond Amsterdam. Eerst op 19-08 was de treindienst weer volledig mogelijk. En dat terwijl op 17-08 begon de manifestatie *Sail 2005*. NS had juist voor dit evenement groots uitgepakt met de Railklipper en advertenties in dagbladen om toch vooral per trein naar Amsterdam te komen.

- In de media werd al snel een verband gelegd met de ontsporingen van 06-06 en 10-06 (blz. 170), die op slechts tientallen meters afstand gebeurden, maar wel in andere wissels en met zeer waarschijnlijk andere oorzaken. Hoewel het onderzoek nog volop gaande is, werd al spoedig duidelijk dat het feit dat 822 uit een lange, geduwde rijtuigstam bestond, een belangrijke factor is in wat blijkbaar een spontane ontsporing van het voorlaatste rijtuig is geweest. Op het emplacement Amsterdam Centraal komen nog wissels voor met de (krappe) hoekverhouding van 1:8. Omdat in dergelijke wissels lange geduwde treinen grote slijtage veroorzaken, geldt voor dit soort treinen een snelheidsbeperking van 30 km/h. Vier dagen na het ongeval werd deze snelheid al verlaagd tot 25 km/h (na overleg tussen IVW, ProRail en NS) en intern NS werden de machinisten gewaarschuwd voor het „harmonica-effect“ in de lange stammen, die grote krachten kan losmaken.

Het harmonica-effect treedt op bij aanzetten, snel uitschakelen of zelfs afremmen en daarna weer opschakelen. De koppelingen in de trein komen dan strak te staan en daarna buffert de rijtuigstam weer sterk in. Berijdt de trein een wissel in afbuigende stand, dan zijn de buffers aan de binnenkant van de boog helemaal ingedrukt en zoekt de duwkracht een andere uitweg. De theorie is dat die kracht zo groot kan zijn dat een rijtuig iets omhoog geduwd wordt en onder ongunstige omstandigheden zou kunnen ontsporen.

Aanbestedingen

- Inmiddels is het nieuwe bestek voor de aanbesteding van de *Valleilijn* Amersfoort – Ede-Wageningen bekend. Belangrijkste verandering is dat de eis dat volledig nieuw materieel wordt ingezet, is vervangen door de voorwaarde dat het gebruikte materieel na 1974 is gebouwd en gemoderniseerd is. Op deze manier lijkt te worden toegeschreven naar het inzetten van SGM-tweewagenstellen, die immers uit 1975 (SGM-0) en 1978/1979 (SGM-1) zijn.

Het lijkt uw redacteur raadzaam dat NSR een aanbod doet om de Kippenlijn te exploiteren met de gerenoveerde 2021 – 2035. De stellen kunnen mogelijk aansluitend op de laatste te renoveren driewagenstellen bij Bombardier in Denemarken gemoderniseerd worden en van zitplaatsen eerste klasse en een toilet voorzien worden. Ruim voor de komst van nieuw LightTrain-materieel kan daarmee voor een bescheiden bedrag beschikt worden over moderne treinstellen. Sowiezo lijken de nieuw bestelde *Sprinter*-treinstellen te groot voor de verbinding Amersfoort – Ede, zeker indien de frequentie verhoogd wordt. Hetzelfde geldt voor de gemoderniseerde SGM-driewagenstellen.

OV-chipkaart

- Ook als het gaat om de OV-chipkaart slaat NS een slecht figuur. Waar RET en Connexxion zijn begonnen met proeven op grotere schaal dan voorheen, komt NSR niet

verder dan enkele tientallen medewerkers die af en toe de kaart gebruiken. Volgens het bedrijf speelt het grote aantal kaart- en tariefsoorten het bedrijf parten, omdat deze allemaal in het nieuwe systeem moeten worden opgenomen. Het projectteam ET/BTS (Electronic Ticketing/Beheerste Toegang Stations) is van samenstelling gewijzigd. Naar verluidt is een aantal projectleden van externe bedrijven de wacht aangezegd en zitten de overgebleven NS-ers redelijk met de handen in het haar. Veelzeggend is het afdekken van de aankondiging “gereed najaar 2005” op de reclameborden bij Schiedam Centrum.

Railion

6400

- In het lijstje beschadigde 6400-en op blz. 217 waren de 6417 en 6475 omgewisseld: de 6475 was de loc die op de Maasvlakte geschampt werd door een stel ertswagens en de 6417 botste in Pernis tegen enkele ketelwagens. De 6472 kan aan de lijst worden toegevoegd, want deze loc was eveneens betrokken bij de botsing op 07-01 in Venlo.

Overig nieuws

- Aangezien de Franse spoorwegen (SNCF) sinds begin augustus 2005 hun attest voor België hebben gehaald, bestaat de mogelijkheid dat in de nabije toekomst Franse elocs in Roosendaal te aanschouwen zijn. Vanaf december gaat er een goederentrein rijden vanuit Frankrijk met SNCF-tractie welke in België of Roosendaal wordt overgedragen aan Railion.

- Half augustus begon in Venlo de instructie voor machinisten op de Belgische reeks 77. Voor dit doel werden de 7782 en 7783 naar Venlo overgebracht. Tijdens de instructie werd ondermeer naar Maastricht en het Duitse Moers gereden. Sinds 05-09 rijdt een kalktrein planmatig vanuit Yves-Gemozée via Maastricht en de Maaslijn naar Venlo waar de trein kopmaakt en naar het Duitse Millingen rijdt met doorgaande tractie reeks 77.

- Naast het rijden van reeks 77 ging er nog meer wijzigen in per 05-09. Zo rijdt het voorspan RN6500 met NMBS 25.5 met de kalktrein vanuit Kinkempois naar Sittard niet meer in deze combinatie, maar met een duo Vlaamse reuzen. Bij Tilburg doet het werkplaatssternet nu ook Tilburg Industrie aan omdat NedTrain daar een magazijn heeft. Tegelijk wordt het emplacement niet meer door een Railion-containerrein bediend. Deze shuttleverbinding vanuit de Maasvlakte is overgegaan naar ACTS. De Eemshaven in Roodeschool wordt in theorie nu 's nachts bediend en men rijdt nu ook slagen naar Leer (D) vanuit Onnen. Aangezien Nieuweschans – Leer een grensbaanvak is kunnen gewone 6400-en hier rijden en hoeven zij niet voorzien te zijn van PZB 90 (Indusi). Het vuilvervoer van Haanrade heeft na de zomerstop weer Moerdijk als eindbestemming in plaats van Wijster gekregen.

- Graanvervoer is voor Railion een belangrijk vervoer. Vanuit Tsjechië rijden twee tot drie treinen per dag die bij de Maassilo gelost worden. Bestemming van het graan is het Midden-Oosten.

- Voor ERS rijdt Railion, in samenwerking met NMBS en SNCF, een aantal containertreinen naar Lyon. Dit omdat de Rotterdamse haven momenteel wat voordelen biedt ten opzichte van de haven van Le Havre.

- Sedert 05-09 rijdt Railion een nieuwe containershuttle vanuit Rotterdam naar het Poolse Poznan. De trein vertrekt dinsdag- en vrijdagochtend van de Waalhaven en komt daar donderdag- en zondagmiddag weer aan. Railion voert het transport uit in samenwerking met PKP Cargo.

Syntus

Materieel

- Lint 35 verbleef voor het herstel van (onbekende) schade in Revisiebedrijf Haarlem.

Overig nieuws

- Een Nederlands/Duitse werkgroep die de mogelijkheden van een treinverbinding tussen Emmerich en Arnhem onderzoekt, adviseert om deze zo snel mogelijk in te stellen. Daardoor kan optimaal worden geprofiteerd van subsidiegelden.

De werkgroep heeft een weekenddienst voor ogen die gedurende twee jaar op proef zou moeten worden gereden. De dienst omvat op zaterdag vier en op zondag drie treinen tussen Arnhem en Emmerich. Voor het eerst zal de trein in het weekeinde van 10- en 11-12 rijden. Een retourrit kost € 7,50.

Overige vervoerders

ACTS

- Zo af en toe komt er nog trein voor soja naar Pernis. Op 23-08 was dit het geval; twee dagen later ging de trein beladen bij Emmerich de grens weer over.
- Op 27-08 reed ACTS een rit voor Herik Rail vanaf Den Haag HS via Amsterdam naar Tilburg, alwaar de passagiers uitstapten. Ter verhoging van de feestvreugde werden op de retourrit twee tussentijds in Emmerich opgehaalde discorijtuigen meegevoerd.
- Van 27- tot en met 29-08 werden in Onnen geluidsproeven genomen met het tractiematerieel van ACTS. De proeven vonden plaats in opdracht van ProRail; Arcadis verrichtte de metingen. Van elke type ACTS-lok, behalve de V60, kwam er minstens een naar Onnen. Na de proeven keerden de locomotieven weer in de dienst terug.
- Sinds 02-09 rijdt ACTS de containertrein Maasvlakte – Tilburg Industrie. ACTS heeft het vervoer overgenomen van Railion. De klant was ontevreden over Railion, die echter vaak ook de schuldige niet was. Dikwijls was de trein al te laat beladen door ECT op de Maasvlakte. Nadat de 7101 de wagens, 36 ICF-Lgns-en, op 31-08 had opgehaald, trok dezelfde loc op 02-09 de eerste trein naar Tilburg. De eerste slagen werden via de Westelijke Betuwelijn gereden. Omdat vast geplande treinen niet over dit traject gepland mogen worden, rijdt de nu vast ingelegde trein via de Brabantroute.
- Op 04-09 werden de Eaos-en van verhuurder Witt Handelsvertretung GmbH en bestemd voor het houtafvalvervoer, overgebracht naar Emmerich. Vervolgens vertrokken ze richting de voormalige DDR. Doordat het houtafvalvervoer voor ACTS geen doorgang vond, hebben de wagens ruim een half jaar werkloos aan de kant gestaan, aanvankelijk op de Houtbank in Roosendaal en de laatste maanden te IJsselmonde.
- Op 10-09 was de 1251 aanwezig op een open dag in Neuenhaus bij het MEC-spoorwegmuseum.

ERS

- Op 19-08 nam de Neuss-shuttle 41782 iets anders mee dan alleen containerwagens. Achterop de trein werd een vers gereviseerde Eanos in opzending meegevoerd voor Cronifer in Moerdijk.
- De neusversiering op de cabine van Class 66 6612 werd niet door iedereen gewaardeerd. De wat vreemd uitzijnde snor werd vervangen door twee horizontale strepen tussen de frontseinen. Alle cabines van de Class 66-locomotieven van ERS hebben een ander uiterlijk.
- Op de Maasvlakte is de spoorlijn naar de terminal van DFDS Tor Line op 02-09 in gebruik genomen. De lijn is een

verlenging van de lijn naar Lyondell op de Maasvlakte en is enkelspoor. Vlak voor het hek van de terminal is een omloopmogelijkheid. Loc 6604 van ERS was op 02-09 de eerste met tien wagons voor belading van containers met bestemming Italië. DFDS is nog in gesprek met verschillende railoperators voor het vervoer richting Italië en Duitsland. De onderneming wil vanaf half september dagelijks met treinen van deze terminal vertrekken.

Rail4Chem

- R4C kreeg een oude bekende terug. Op 12-08 kwam de voormalige SL1201 als R4C 1202 naar Nederland. R4C heeft dringend behoefte aan extra locomotieven en PB02 nam derhalve naast de G1206 ook G2000 R4C 2004 mee. Op de heenweg naar Duitsland had de PB02 de defecte R4C 2002 mee, kampend met een gescheurd carter. Sowiesso moest deze locomotief voor het uitvoeren van enkele modificaties terug naar Vossloh.
- De gele 66.020 is de afgelopen maanden een zorgenkijnde gebleken. De loc had steeds een gebrek aan tractie. De van DLC gehuurde 6304 keerde per 03-09 terug naar de Belgische vervoerder. R4C is in afwachting van nog twee G1206-locs en één G2000 welke nog dit jaar geleverd zullen worden. Voorlopig blijven de graantreinen uit Tsjechië nog rijden, terwijl sinds 15-08 gedurende een aantal dagen per week een vierde shuttle vanuit Rotterdam naar Blerick rijdt.
- Op 09-09 werd tijdelijk gebruik gemaakt van een V60 van Volker Stevin. Door een tekort aan trekkrachten kon de voormalige SL-1002 even bijspringen met rangeren van de graanwagens in de Botlek en met het inzetten van treinen op het RSC Waalhaven. Ook ging de loc nog naar P&O in de Europoort. Door een defect staat ook deze loc aan de kant. De loc stond al op de nominatie om gereviseerd te worden. Zustermachine SL-1001 is onlangs uit revisie gekomen.

RRF

- Op 20-08 werd loc RRF1 van Ede naar NedTrain-Onderhoudsbedrijf Feijenoord overgebracht. De loc kampte met kortsluiting en werd in Ede vervangen door de RRF4.
- Het lag in de bedoeling om vanaf 26-08 met loc RRF3 in de Botlek te gaan rangeren voor Rail4Chem. Tijdens het overbrengen van de Maasvlakte naar de Botlek sloeg de middenas vast zodat verder transport niet meer mogelijk was. De loc werd geplaatst op emplacement Europoort.
- Op 04-09 eindigde het rijzeizoen van de AutoSlaapExpress van EETC. Loc RRF5 was derhalve niet meer nodig in 's-Hertogenbosch en werd op 07-09 overgebracht naar Zwolle om daar met werktreinen te rijden op 10- 11-09. De loc was bij deze gelegenheid voor het eerst voorzien van een externe compressor, geplaatst op een platte wagen. De benodigde hoofdreservoirdruk was hiermee snel verkrijgbaar.

BEG

- BEG pendelt regelmatig tussen Emmerich, Zevenaar en Arnhem Goederen. Naast de normale wagons vervoert de onderneming ook vaak werkmachines. Zo nam de trein vanuit Arnhem op 29-08 een stopmachine van een Duitse aannemer mee naar Emmerich. Op deze manier hoeven geen pilots te worden gesteld.

Volker Stevin Rail & Traffic

- Op 04-09 ging loc 203-2 Jerry mee in opzending achter loc PB 01 van Rail4Chem met de Schkopau-shuttle van Europoort naar Emmerich. De lok moest voor herstel naar de Alstom-werkplaats in Stendal. De defect geraakte onderdelen werden uit de derde, nog in aanbouw zijnde V 100 voor Volker Stevin gehaald. Half september wordt de 203-2 terug verwacht in Nederland.

Spitzke

▪ Inmiddels zijn de eerste V 100-en geleverd aan Spitzke, de V 100-SP-004 en -005. De 004 loc is verbouwd uit de uit de 202 609 (112 609) van de voormalige Deutsche Reichsbahn. De loc werd in 1974 geleverd door LEW in Hennigsdorf. De andere loc heeft de 202 744 (112 744) als basis en is eveneens in 1974 gebouwd.

ProRail

Infrastructuur

▪ Inmiddels wordt in hoog tempo grondwerk verzet voor de spooruitbreiding tussen Harmelen en de brug bij het Amsterdam-Rijnkanaal bij Utrecht. In 2010 moet het project zijn afgerond. Er komen vier sporen en drie stations. Vleuten krijgt een nieuw station dat ten opzichte van het huidige ongeveer 500 meter naar het westen wordt verplaatst. De huidige, tijdelijke halte Terwijde wordt vervangen door een nieuwe accommodatie op dezelfde locatie. Station Utrecht Leidsche Rijn komt bij het knooppunt met de verlegde A2 en het centrum voor het stadsdeel. Het nieuwe Mesosziekenhuis is er onderdeel van. Station Leidsche Rijn is volgens de huidige plannen pas in 2015 klaar. Het wordt een belangrijke halte. Het staat op de nominatie voor een Intercitystatus. Onduidelijkheid is er nog over station Majella, tussen Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Centraal. De komst van deze stopplaats hangt af van het aantal geprognosticeerde in- en uitstappers.

▪ In tegenstelling tot wat op blz. 168 werd gemeld, kwam de ATB Nieuwe Generatie tussen Groningen Noord en Sauwerd niet per 22-05 in dienst. Technische problemen verhinderden dit. Per 05-09 gebeurde het alsnog. Op de lijn naar Nieuweschans wordt zichtbaar gebouwd aan de aanleg van assentelers en andere benodigde apparatuur voor ATB NG.

▪ Op 05-10 zullen de ministers Peijs van Verkeer en Dekker van VROM een overeenkomst tekenen met de gemeente Delft over de bouw van een spoortunnel. In 2011 moet het bestaande tweesporige viaduct vervangen zijn door een tunnel met een nieuw station, dat gecombineerd wordt met een stadskantoor, bijna 1500 woningen, enkele kantoren, een stadspark, parkeergelegenheid en nieuwe wegen. In 2008 start de bouw van de tunnel. De twee ministeries dragen samen € 344 miljoen euro bij. Delft betaalt € 45,5 miljoen, de provincie Zuid-Holland € 30 miljoen en het stadsgewest Haaglanden €11,3 miljoen. De bouw van de 1500 woningen moet € 78 miljoen euro opleveren.

▪ De indienststelling van emplacement Ypenburg, bij de aansluiting van de Nootdorpboog op de lijn Den Haag – Gouda, heeft een forse wijziging van de beveiliging tot gevolg. De hele blokindeling tussen Den Haag en Zoetermeer verandert. De beveiliging blijft daarbij onveranderd beveiligd linkerspoor. De huidige P-seinen langs de vrije baan tussen Binckhorst en even voorbij de kruising van de Hofpleinlijn met de Goudse lijn bij Nootdorp vervallen en worden vervangen door nieuwe exemplaren op andere locaties.

Infraproblemen

▪ Te Rotterdam Centraal is het perron langs spoor 1a tenminste tot 25-09 afgesloten voor reizigerstreinen. Het perron bleek verzakt, wellicht door de werkzaamheden aan RandstadRail, die daar vlak naast gaande zijn.

▪ Eveneens in Rotterdam verliep het inlezen van een nieuwe versie van het *Procesleiding*-systeem voor de aansturing van seinen en wissels in de morgen van 10-09 niet goed, zodat NSR om 05.55 doodleuk werd meegedeeld dat van 06.00 tot 06.30 geen treinen zouden rijden in het gehele bediengebied van post Rotterdam. Ondanks het vroege uur onttaarde de treindienst natuurlijk direct in een – zij het kortstondige – chaos.

Werkzaamheden

▪ Afgelopen maart werd de proef met het *onderhouds-rooster* voortijdig beëindigd. Het project was in het leven geroepen om het periodiek onderhoud aan de infrastructuur planmatig in de dienstregeling te verwerken. Op een bepaald traject reden op een vaste dag tussen de spitsuren minder treinen. De proef slaagde niet, met name doordat de uitwerkingen op de punctualiteit desastreus waren. Begin september presenteerde NSR een nieuw plan. In de nieuwe opzet is het de bedoeling dat vooral in de nachtelijke uren wordt gewerkt aan het spoor. Dat betekent dat late treinen in tijd verschoven worden en/of sneltreinen de functie van stoptreinen overnemen. Het laatste vindt alleen plaats op de Oude Lijn. Van het schrappen van (laatste) treinen, iets waarover Rover direct ophef maakte, is geen sprake. Met de verschuivingen worden enkelsporige buitendienststellingen van 5,5 uur mogelijk gemaakt. Omwille van de eenheid wordt in veel gevallen de dienstregeling van de betreffende treinen gedurende de hele week aangepast.

Onregelmatigheden bij vervoerders

▪ De botsing tussen een Wadloper en een auto bij Uithuizermeeden op 12-08 vond niet plaats met de 3214 maar met de 3201.

▪ Op 23-08 ontspoorde twee schuifwandwagens in Pernis. De wagens waren achter de 6460 op weg naar de firma Inter Forest 2.

▪ In de nacht van 24- op 25-08 woedde in Rail4Chem-loc 2001 brand in het motorcompartiment, veroorzaakt door een gesprongen brandstofleiding. De loc was onderweg met een graantrein van Bad Bentheim naar de Botlek en kwam tot stilstand op de overweg in Baarn. De brandweer kwam ter plaatse.

▪ Trein 854 strandde op 29-08 met een defect aan loc 1749 bij Utrecht Lunetten. De juist passerende mC 9002 *Jaap* sleepte de trein, met enige moeite, naar Utrecht Centraal, hetgeen door de reizigers van de 854 beslist gewaardeerd werd.

▪ Op 29-08 botste Wadloper 3212 bij Uithuizermeeden met een dieplader die op de overweg in de Burgemeester Bronsstraat was blijven steken. Ondanks de forse klap viel de schade mee. Het stel kwam naar Revisiebedrijf Haarlem.

▪ In de Amsterdamse Westhaven raakten op 01-09 twee Rs-wagens van Spitzke aan het rollen en schampten de vertrekkende trein 53617, hetgeen voor de machinist van die trein onopgemerkt bleef. Eerst nadat de ontspoorde Rs-en werden gevonden, werd twintig minuten later de 53617 opgehouden. De laatste drie wagens hiervan keerden terug naar de Westhaven.

▪ Op 02-09 moest loc 232 909 met trein 40037 in Oudewater aan de kant genomen worden, nadat drie wachtende reizigers tijdens de passage van de trein in Gouda onwel geworden waren. De stations Gouda en Gouda Goverwelle werden ontruimd. In Oudewater vond een onderzoek van de trein plaats, hetgeen niets opleverde. Omdat het, net zoals vorig jaar oktober het geval was met de MTBE-trein in Arnhem, om een loc BR 232 ging, (destijds was de 232 201de trekkracht) nam IVW de trein in beslag. Na vier uur van onderzoek, tijdens welke geen treinverkeer mogelijk was tussen Woerden en Gouda, werd de trein overgebracht naar Arnhem Goederen. In week 36 werden te Maarn Goederen emissieproeven gedaan om te bepalen welke stoffen de locs uitstoten.

▪ Trein 693080 raakte op 04-09 tussen Den Helder Zuid en Anna Paulowna een auto aan de achterzijde.

▪ Op Zwolle Rangeerstation liep op 04-09 loc 004 van Spitzke van werktrein 69875 uit de rails. De kettinghor kon de daarop volgende nacht niet ingezet worden tussen Rijsen en Snippeling Aansluiting.

Van loc 1187, onderweg als 639, bleef op 05-09 de stroomafnemer achter in de bovenleiding bij Den Haag Mariahoeve. Van de achteropkomende trein 2465 raakte een handdraad verward in de stroomafnemer, waarna de bovenleiding geheel naar beneden kwam. Deze trein strandde 200 meter voor Mariahoeve. Het duurde enige tijd voordat er zekerheid was dat de naar beneden hangende dragen geen restspanning meer bevatten, zodat de reizigers in de 2465 niet direct geëvacueerd konden worden. De spreekwoordelijke hufferigheid van de Nederlanders kwam ook hier in alle hevigheid naar boven, toen het treinpersoneel van de 2465 door reizigers werd belaagd tijdens het onvrijwillige oponthoud. De 1200 reizigers in de 2465 moesten drie kwartier wachten voordat ze te voet naar Den Haag Mariahoeve konden. Al spoedig meldde de machinist van de 9356 dat bij de in dit verband beruchte Ringvaartbrug tussen Hoofddorp en Leiden ook problemen met de bovenleiding optraden, hetgeen achteraf overigens wel mee bleek te vallen. Loc 703 uit Onderhoudsbedrijf Leidschendam sleepte het materieel van trein 2465 weg bij Mariahoeve, terwijl de 1834 de 1187 en diens stam naar de Watergraafsmeer bracht. Op 06-09 werd de NMBS-loc met 637 opgezonden naar Brussel.

De compressor van Plan V 893 raakte op 07-09 in Weert in brand, toen het stel met de 467 gereed stond voor vertrek als 6452 naar Eindhoven. De machinist wist de brand te blussen, terwijl de brandweer nabluste. De 476 bracht het treinstel diezelfde avond naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam.

Op 07-09 's avonds liep een 6400-radioloc op de Kijfhoek met één as uit de rails. Even voor 01.00 uur stond de loc weer in het spoor.

Trein 932 botste op 08-09 bij Halfweg met een bestelauto. De tegemoet komende 2228 kon nog tijdig tot stilstand komen. BDs 82-77 015 (stam 5215) en B 20-70 155 (stam 5155) raakten beschadigd. De gehele compositie, met loc 1745, kwam naar de Watergraafsmeer en op 09-09 naar Maastricht.

In trein 877 woedde die dag een brandje in een toilet, toen de trein bij Duivendrecht onderweg was. Het treinpersoneel wist het vuur zelf te doven.

Eveneens op 08-09 verloor Plan V 804 als trein 5152 een deel van de stroomafnemer. De trein, waarin ook de 876 liep, kwam bij Barendrecht tot stilstand. De reizigers werden met de 876 naar Rotterdam vervoerd.

Van Rail4Chem-trein 340027 ontspoorde in de nacht van 08- op 09-09 een wagen in Ede-Wageningen. Voor de reizigersdienst had de ontsporing geen gevolgen. Een beladen treingedeelte kon niet vertrekken met de Brescia-shuttle en ook de aangekomen wagens konden niet gelost worden. Het wissel waarop de trein ontspoorde, moest worden vervangen.

Op 09-09 rolde op spoor 3 in Den Haag Centraal een onbekende eloc tegen de 8668, maar beide voertuigen bleven onbeschadigd.

RandstadRail (zie ook blz. 238)

In het weekeinde van 03-09 werd de naast het spoor voorgebouwde perronkap voor halte Leidschenveen op zijn plaats gehesen. De laatste hulpbrug in de sporen Leidschendam Aansluiting – Leidschendam-Voorburg werden verwijderd, zodat ook de daar geldende snelheidsbeperking verviel. De Nootdorpbog werd tevens definitief aangesloten op de sporen in de polder van Leidschendam. Enkele wisselverbindingen moeten nog wel gemaakt worden.

De proefritten met RET-sneltramrijtuig 5264 gingen eind augustus van start. De vroege uurtjes van 06-09 werden gebruikt voor ritten vanuit Onderhoudsbedrijf Leidschendam over de Zoetermeerlijn, een nacht later gevolgd door slagen

Leidschenveen – Pijnacker v.v.. In de nacht van 08- op 09-09 reed het zilvergrijze rijtuig tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Hofplein. In de nacht van maandag op dinsdag werd er gereden over de Zoetermeerlijn naar Centrum West. Een nacht later reed het metrorijtuig tussen 01:00 en 04:00 uur heen en weer tussen het in aanbouw zijnde station Leidschenveen en Pijnacker.

In het weekend van 10-09 werd in de Prinses Beatrixlaan in Den Haag een tweetal viaductdelen geplaatst.

De onderdelen van de tunnelboormachine werden begin september in de startschacht bij het Sint-Franciscus Gasthuis gehesen. De machine moet deze herfst starten met het boren van de tunnel naar Rotterdam Centraal.

Betuwerroute

In augustus vonden alsnog de eerste proefnemingen met elektrische locomotieven op de Betuwerroute plaats. Op 09-08 bracht SBB 482 009, in Holcim-reclameuitmontering, de SBB Re 484 005 en een Re 482 naar Venlo. De 484 005 kwam tussen achter Railion-loc en twee remwagens naar Utrecht HTMU. Op 10-08 werd DB-loc 189 013 van de Kijfhoek naar Utrecht gebracht en uit Amersfoort kwam weer ICR-BKD 82-70 917 om te dienen als meetrijtuig. Na inbouw van meetapparatuur en het driehoeken van de 484 005 en meetrijtuig 88-70 021, sleepte loc 6418 op 15-08 de combinatie 82-70 917 + 189 013 + 484 005 + 88-70 021 + 6504 via Rotterdam naar Sliedrecht om daar de Betuwerroute op te gaan. In de nacht van 15- op 16-08 was de 484 005 de allereerste op eigen kracht rijdende elektrische locomotief op de Betuwerroute. De 189 013 volgde kort daarop. Aan het eind van de nacht gingen locs en rijtuigen retour Utrecht via Dordrecht en Tilburg.

Op 22-08 volgde opnieuw een overbrenging naar Sliedrecht, ditmaal tussen de locs 6445 en 6507. In de daaropvolgende vijf nachten werd er tussen 21.00 en 05.00 uur proefgereden op de Betuwerroute. In de ochtend van 27/8 kwamen de combinaties als één trein terug naar Utrecht HTMU, alwaar de treinen uit elkaar gehaald werden.

De 6463 bracht op 30-08 de 484 005 naar Venlo, waar de loc bleef staan tot 02-09 toen de loc onverwacht werd meegegeven met trein 45726 naar de Kijfhoek. Diezelfde dag werd de 189 013 naar Venlo gebracht door loc 6507. De 189 vertrok op eigen kracht naar Duitsland. De 484 005 bracht het weekend door op Kijfhoek en op 06-09 ging de loc in opzending mee met trein 45713 naar Duitsland.

Sloelijn

Alle benodigde landbouwgrond is aangekocht en de aanleg van de nieuwe Sloelijn kan van start gaan. De lijn wordt een bijna drie kilometer lang enkelsporig baanvak en gaat het havengebied Vlissingen-Oost verbinden met hoofdspoor Vlissingen – Roosendaal. Eind 2007 moet het baanvak gereed zijn. De nieuwe lijn is nodig omdat de oude door een aantal dorpskernen gaat. Door de groei van het goederenverkeer wordt de overlast in deze plaatsen te groot.

Naast de bouw van de nieuwe spoorlijn vinden in het Sloegebied een aantal aanpassingen plaats. De bestaande spoorlijn wordt verdubbeld en er wordt bovenleiding en beveiliging aangebracht. Tevens wordt het emplacement Sloe verbouwd.

HSL-Zuid/HSA

In augustus ontstond enige commotie over mogelijke vertraging bij de ingebruikname van de HSL-Zuid. NSR beweert dat het, gezien het vele werk dat in Europees verband nog gedaan moet worden inzake het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, niet lukt om dit systeem tijdig gebruiksklaar te hebben voor inbouw in het nieuwe HSA-materieel en de bestaande Thalys-treinstellen (blz. 222). Volgens NS

is het ministerie van Verkeer en Waterstaat de specificaties van het systeem te laat heeft verstrekt, maar minister Peijs ontkent dit.

- Hoe het ook zij, vele NS-ers houden inmiddels hun hart vast omdat zij vermoeden dat niet het ERTMS-systeem de bottleneck zal blijken te zijn, maar dat fabrikant AnsaldoBreda ofwel de bestelde treinstellen in het geheel te laat levert of dat het geleverde materieel zo sterk afwijkt van de gestelde specificaties dat het met grote vertraging of in het geheel niet in gebruik kan worden genomen. De ontwikkelingen rond de serie nieuwe dieseltreinstellen van de Deense DSB en de lagevloertrams van Göteborg en Boston, waarbij maanden- tot jarenlange vertragingen en rechtszaken aan de orde van de dag zijn, doen de vrees ontstaan dat NS mogelijk nog voor onaangename, maar daarom niet minder vermijdbare verrassingen komt te staan. Naar verluidt vinden er bij AnsaldoBreda in Napels pittige discussies plaats over hoe bepaalde zaken opgelost worden. De noodrem bleek een fraai gevormde handel te zijn die waarschijnlijk veelvuldig gebruikt zal worden om tassen aan op te hangen. De beenruimte was aanvankelijk afgestemd op de duidelijk kleinere Italianen, terwijl ook de instaphulp voor mensen met een normaal Nederlands postuur niet op de juiste hoogte was aangebracht. De vluchtroute voor de machinist leidde aanvankelijk door een zijraampje van de cabine. Aanvankelijk zou het de bedoeling zijn geweest één proeftreinstel te bouwen, maar de vertraging wordt waarschijnlijk zo groot dat daarvoor geen tijd meer is.

IJzeren Rijn

- Het bericht op blz. 219 omtrent de openstelling van de IJzeren Rijn bleek niet helemaal volledig te zijn. DLC zou graag vanuit Antwerpen via Neerpelt, Budel en Weert naar Born willen rijden. Deze levert ruim een uur tijdswinst op. DLC heeft daarom bij ProRail een verzoek ingediend om via dit stukje IJzeren Rijn te gaan rijden. Tot half december 2004 kwam Railion vanuit Weert in met enige regelmaat met enkele wagens naar Budel. Vanuit Antwerpen rijden grotere treinen nog steeds dagelijks naar Budelco in Budel. ProRail heeft DLC toestemming gegeven om vanaf oktober het verlaten traject Budel – Weert te gebruiken, maar wil eerst het baanvak wat opknappen. De gemeenten Cranendonck en Weert zijn tegen het gebruik van de spoorverbinding. Na een overleg met ProRail hebben de gemeenten hun bezwaren geuit bij met ministerie van Verkeer en Waterstaat. Minister Peijs heeft de bezwaren van de gemeenten terzijde geschoven. De gemeenten zijn vooral bang dat met de toestemming aan DLC zomaar weer een deel van de IJzeren Rijn in gebruik is genomen.

- Nadat rechtzaken waren aangespannen door de gemeenten, Milieufederatie Limburg en het vakantiepark Weerterbergen, heeft ProRail besloten voorlopig nog niet te starten met het opknappen van de spoorlijn Budel – Weert. Om de veiligheid van voetgangers en ander verkeer te waarborgen, zou een aantal overwegen worden aangelegd. Of DLC per 01-10 mag rijden tussen Budel en Weert, is nu voorlopig nog onzeker.

Wist u dat...

- de cabinedeur van ICM 4027 geheel geel is?
- NoordNed het op 06-09 presteerde om de op trein 8454 uit Leer (D) aansluitende trein 30458 te laten weggrijden zonder de aansluiting over te nemen?
- de 8454 weliswaar vertraging had, maar dat deze zodanig was dat de reizigers nog wél de sluitseinen van de Wadloper konden zien?
- trein 7412 op 17-08 vanwege werkzaamheden een stop had op de in 1997 gesloten halte Soestduinen, de ma-

chinist klaarblijkelijk de deuren ontgrendelde en een reiziger abusievelijk uitstapte?

- in de nacht van 16- op 17-08 zestien bakken vanuit Onderhoudsbedrijf Amsterdam via Amsterdam Lelylaan en de Hemboog naar Zaandam werden overgebracht?
- er de laatste weken bijzonder veel SGMm-treinstellen op de Hofpleinlijn rijden, bijvoorbeeld de 2970 op 16-08, de 2945 op 26-08, de 2950 op 05-09 en de 2947 op 07-09?
- de 9412 op 09-09 twee *Vlaflips* verving in de treinserie 4800?
- Rotterdamse NS-ers de Plan V's 901 – 915 voor de speciale omloop met de lettercombinatie ARR voor Dordrecht – Geldermalsen gekscherend *arrensleeën* noemen?
- loc 6481 aan één zijde nog geen Railion-logo op de cabines heeft, hoewel het NS-vignet wel verwijderd is?
- van treinstel 2881 op de Bk2 een oude Philips-reclame zichtbaar is geworden na het verwijderen van graffiti?
- op 11-09 treinstel 4085 een aantal slagen in de treinserie 4600 reed, te beginnen met 4625/4626?
- ook een treinstel deze hele dag in de serie 4600 vertoefde, alsmede een mDDM-stam?
- U vrijwel dagelijks op de hoogte gesteld kunt worden van het actuele cargo-nieuws?
- Dat u alleen maar even <http://www.rolandrail.net/> hoeft aan te klikken?

Stoomtram Hoorn - Medemblik

Stoomtramlocomotief HTM 8 'Ooievaar' van de Haagsche Tramweg-Maatschappij is met succes onder stoom gebracht en heeft haar eerste proefritten gereden. Op zaterdag 30 juli is de loc voor het eerst getest op het emplacement te Hoorn. Op dinsdag 16 augustus volgde een tweede test, waarbij onder andere met een tram bestaande uit zeven lokaal-spoorrijtuigen is gerangeerd.

Op maandag 22 augustus is de Haagse tramloc voor het eerst op de SHM-lokaal-spoorlijn in actie gekomen. Als losse locomotief werd een rit naar Hoorn-Wognum v.v. gemaakt (veertien kilometer). Deze proefritten zijn allen succesvol verlopen. Slechts enkele kleine bijstellingen dienen thans nog te worden uitgevoerd. Zo is onder andere gebleken dat de condensor op het dak niet alle toegeleverde stoom in water kan omzetten.

De restauratie van de tramlocomotief is overigens nog niet geheel voltooid. Diverse kleine zaken zullen in de komende weken worden uitgevoerd om de locomotief geheel af te werken. Daarbij valt de plaatsing van de raampartij aan de voorzijde van de vierkante kast op de locomotief het meest in het oog. In 2006 zal de in Nederland gebouwde tramlocomotief officieel in dienst worden gesteld, waarmee de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik over twee dienstvaardige vierkante tramlocomotieven beschikt.

Museumspoorlijn S.T.A.R.

Ketel stoomlocomotief "Anna" naar Tsjechië

De ketel van stoomlocomotief "Anna" is onlangs aangekomen in de locomotievenwerkplaats ŽOS České Velenice in Tsjechië. Deze werkplaats beschikt over de benodigde expertise om de ketel van de "Anna" te kunnen reviseren. De ketel zal daar onder andere voorzien worden van een nieuwe vuurkist. Later dit najaar zal de gereviseerde ketel terug worden verwacht in Stadskanaal, waarna met de opbouw van stoomlocomotief "Anna" kan worden begonnen. De verwachting is de in 1953 gebouwde "Anna" in de loop van 2006 weer op de Veenkoloniale sporen te zien zal zijn.

Sanering grond

De afgelopen weken hebben regelmatige bezoekers van het emplacement Stadskanaal gezien dat er naast het station veel grondwerk werd verzet. Op de plek van de voormalige locomotievenloods is de grond gesaneerd in opdracht van

de Stichting Bodemsanering NS. Op het gedeelte wat nu gesaneerd is zal t.z.t. de nieuwe rijkspoorlijnen komen, alsmede enkele rangeersporen. Met het gereedkomen van de sanering is de eerste fase van grondsanering afgesloten. Na de zomervakantie zal aan de noord-oostzijde van het emplacement gestart worden met de sanering. Dit is het gebied langs de losweg richting het spoordok. Hier zal tevens in samenwerking met de gemeente Stadskanaal een nieuwe 2,5 meter hoge geluidswal gerealiseerd gaan worden.

Station Veendam gerenoveerd

Het uit 1909 stammende station Veendam is onlangs geheel gerenoveerd. Het pand is in het voorjaar overgenomen van NS Vastgoed. Sindsdien is er het nodige achterstallige onderhoud weggewerkt. Dakgoten en kozijnen zijn hersteld en vernieuwd. Ook zijn enkele 'moderne' deuren vervangen door een ouder type deur. Daarnaast is het dak op diverse plaatsen hersteld. De sanitaire voorzieningen zijn uitgebreid met twee damestoiletten en een rolstoeltoegankelijk toilet. Tevens is het gehele gebouw opnieuw geschilderd. Het voormalige NOLS-station is klaar voor de toekomst!

Met de stoomtrein naar Zuidbroek

Op 18 september a.s. organiseert de S.T.A.R. 'Met de stoomtrein naar Zuidbroek'. Meer hierover op blz. 232.

De historie van ICR – deel 3

De eerste twee afleveringen van het ICR-verhaal zijn terug te vinden in HOV545 en HOV547. In dit deel komt de grote revisie van ICR aan de orde. Als het revisieproject afgerond is, verschijnt het vierde en laatste deel, inclusief een tabel waarin de verbouwing van alle rijkspoorlijnen is samengevat.

ICRm

■ In 1999 begon in revisiebedrijf Haarlem de grote revisie van ICR, die door problemen met de onderdelenvoorziening een grote achterstand opliep. Momenteel loopt de operatie op volle toeren. De met de IC+ opgedane ervaringen leidden tot de nodige aanpassingen in het ontwerp. De echt luxe elementen van de "verwentrein" (vloerbedekking, kinderhoek, videoruimte, zitplaatsreservering) werden geschrapt. Kwantiteit werd belangrijker dan kwaliteit. De hogere eisen die reizigers aan lange-afstandsmaterieel stellen, zorgden echter wel voor een aantal toevoegingen. De wijzigingen bij ICRm:

- inbouwen van airconditioning, waarvoor rijkspoorlijn 50 84 10-77 601 vanaf juli 1998 als proefkonijn diende. De klimaatbeheersing veroorzaakt een grotere energiebehoefte, reden om een nieuwe, door Alstom geleverde statische omzetter in plaatsen;
- aanbrengen van stuurstroomkabels om trekduwverkeer met 1700' en mogelijk te maken;
- vervangen van de draairamen door vaste ramen;
- inbouw van nieuwe individuele stoelen met okergele velours (tweede klasse) danwel ossebloedrode lederen (eerste klasse) bekleding en voetensteuren;
- creëren van een extra rij stoelen door de beenruimte te verkleinen en meer stoelen in coachopstelling te plaatsen (uitgezonderd in de BD en BDs);
- in de Benelux-A- en -B-rijtuigen zijn twee zitplaatsen opgeofferd aan een rek voor het opbergen van koffers;
- grondig ombouwen van de BKD-rijtuigen door het verwijderen van keukens en bagageruimte met bijbehorende deuren, waardoor het BD-rijtuigen zijn geworden. In de BD's is een invalidentoilet gesitueerd. Om hiervoor plek te maken, is de rijkspoorovergang wel wat smal geworden: één van beide kopwandschuifdeuren verdwijnt voor een groot deel achter dit toilet;
- wijzigen van het deursluitingssysteem zoals bij DD-AR, met sluitfluit en een groene lamp bij de machinist (in te-

genstelling tot het huidige systeem waarbij handopzwaaien bij vertrek en sleutelen bij snelheden onder de 5km/h noodzakelijk zijn). Het nieuwe deursluitingssysteem zal pas in werking komen als alle rijkspoorlijnen zijn omgebouwd, om verwarring bij het rijdend personeel en mogelijke technische storingen te voorkomen;

- verbouwen van een 22 BKD-rijtuigen tot BDs-rijtuigen met stuurstand;
- inbouwen van een nieuw vacuümtoilet, dat overigens wel op de baan loost. De 10-77 306, 20-77 102 en 82-70 435 werden op proef met een zogenaamde bioreactor uitgerust, die als opvangbak van de wc fungeert en de uitwerpselen met behulp van bacteriën tot water reduceert. Bij gebleken geschiktheid worden alle rijkspoorlijnen hiermee uitgerust. De bioreactor verdween in 2004 weer uit de rijkspoorlijnen;
- met gele verf accentueren van de bovenste uitstaptrap, om het 'gat' tussen perron en trein optisch te verkleinen.
 - Aan de kleurstelling werd weinig gewijzigd. Het IC-schema met geel en blauw als hoofdkleuren werd vrijwel onveranderd overgenomen. De blauwe band rond de ramen werd een fractie verder naar beneden doorgetrokken. De eerste-klassestreep die vroeger in blauw in het gele vlak werd geschilderd, werd een gele lijn in het blauw. Daardoor valt hij beter op. Het NS-logo is bij de vernieuwde rijkspoorlijnen blauw in plaats van zwart, de opschriften werden in een nieuw lettertype uitgevoerd en het rijkspoornummer kwam op de stelbalk terecht.
 - Enkele rijkspoorlijnen werden bij hun modernisering tevens gewijzigd. Naast de stuurstandrijtuigen type BDs werden veertien A's aangewezen om tot B te worden. omgebouwd tot B's.
 - Alle rijkspoorlijnen worden, op de Beneluxrijtuigen na, vernummerd (zie onder). De rijkspoorlijnen die geschikt zijn voor buurlandverkeer, zijn niet meer toegelaten in Duitsland. Het *Eisenbahn Bundesamt* (EBA), de Duitse tegenhanger van IVW, wil geen rijkspoorlijnen meer toelaten die geen noodremoverbrugging en gesloten toiletten hebben. Omdat NSR de grondig verbouwde ICR-en als nieuwe rijkspoorlijnen ter toelating heeft aangeboden, heeft het EBA de aanvraag afgewezen.
 - De Beneluxrijtuigen hebben reeds een stuurstroomkabel om met de Belgische lokomotieven reeks 11.8 te kunnen rijden. Om ook als reserve in de binnenlandse dienst te kunnen dienen, worden deze rijkspoorlijnen van een tweede kabel voorzien voor de serie 1700. Sowieso komen deze rode ICR in de binnenlandse dienst te lopen zodra de bestaande treinserie 600 wordt vervangen door een dienst over de HSL-Zuid.

BDs

- De wens om het park getrokken rijkspoorlijnen in treinstelvorm te exploiteren, leidde tot de ombouw van een aantal BKD's tot BDs met een stuurstand. Deze rijkspoorlijnen – naast de modernisering – op de volgende punten aangepast:
 - de kopwand aan de kant van de bagageruimte werd vervangen door een machinistencabine. De vorm van de stuurstand is hetzelfde als die van de Benelux-Bs'en. De kop werd als één geheel door een Duitse en later een Tsjechische firma geleverd. De bij de Benelux-Bs gedeelde frontruit kwam bij de BDs uit één geheel te bestaan, terwijl de rijkspoorlijnen ook van een baanruimer werden voorzien;
 - de inrichting van de cabine komt overeen die van de lokomotieven serie 1700. De stuurtafel is geleverd door Alstom. De machinist zit in tegenstelling tot in de 1700, in het midden;

- in een stam moeten de BDs-en een B(K)D kunnen vervangen, zodat ze ook het grote fietsenbalkon en het invalidentoilet krijgen dat de BD-rijtuigen hebben. De dubbele binnenschuifdeur van de BKD is gehandhaafd. Ook is er een conducteursruimte;
- het kopdraaistel is voorzien van ATB-spoelen; het draaisteltype is gewijzigd van Ra in Rc.
- Omdat het gele linoleum dat op de vloer van de overige gemoderniseerde ICR-rijtuigen gelegd wordt erg besmettelijk bleek, kregen de BDs-en grijze vloerbedekking. Deze wijziging is vanaf september 2003 bij alle typen doorgevoerd.

Recente ontwikkelingen

- Omdat men in 2000 door een tekort aan DD-IRM op de IJssellijn korte ICR-stammen wilde inzetten en deze in verband met de rijtijden aan beide zijden van een tractie levende 1700 wilde voorzien, werden in 2000 alvast 26 rijtuigen voorzien van een stuurstroomkabel:

A10	50 84 10-77 636, 642 – 646
5 BKD	50 84 82-70 953 – 956, 958
15 B10	50 84 20-70 755, 758, 761 – 768, 771 – 775

- Deze rijtuigen kwamen alle in ob Zwolle in onderhoud. Vanaf 2001 werden ook rijtuigen ingezet in combinatie met een DD-AR Bvk (waarvan de automatische koppeling verwijderd werd) in de series 3500 en 19600. In de loop van 2002 werden op de IJssellijn stammen ICR ingezet met één loc. In Zwolle en Roosendaal werd nu wel omgelopen.

- Omdat de behoorlijk afgeleefde Benelux-rijtuigen geen visitekaartje waren voor de treindienst Amsterdam – Brussel, kregen deze rijtuigen voorrang bij de modernisering. Ter vervanging van in revisie zijnde rijtuigen maakt(e) men royaal gebruik van het reservebestand Benelux-rijtuigen. Het succes van de serie 600 heeft in 2002 bovendien gezorgd voor een structurele verlenging naar zeven rijtuigen. Dat werd gerealiseerd door de ene helft van het aantal stammen een AB extra te geven en de andere helft een A, welke laatste werden gerekruteerd uit het reservebestand.

- Vanaf januari 2003 werden de AB-rijtuigen uit de Beneluxstammen gehaald en naar Zwolle overgeplaatst. Het bleek economischer om de AB's in de treinserie 3600 in te zetten en wel om dezelfde redenen die in 1986 golden voor het inzetten ervan in de Beneluxtreinen. Een voordeel is dat alle Beneluxcomposities dezelfde samenstelling kregen met twee A-rijtuigen. De verlenging werd gerealiseerd door alle blauwe ICR-4-rijtuigen in de Beneluxdienst in te zetten. Dat was echter niet voldoende, zodat zes gemoderniseerde ICRm A10 en twee ICRm B10 werden verbouwd voor de trekduwtreinen. In het kort kwam de hele schuifactie, die in februari en maart 2003 werd uitgevoerd, hierop neer:

- drie rijtuigen ICR-4 A10 (reserverijtuigen voor de Benelux) van Maastricht naar Amsterdam voor de Beneluxdienst;
- twee rijtuigen ICR-4 B10 (reserverijtuigen voor de Benelux) van Maastricht naar Amsterdam voor de Beneluxdienst;
- acht rijtuigen B10 en twee rijtuigen BKD die in 2000 alvast voorzien waren van stuurstroomkabels (zie boven), verhuisden van Amsterdam naar Zwolle;
- in Zwolle werd daarvan de 19-aderige stuurstroomkabel (geschikt voor NS-1700) verwijderd en gehangen onder de tien ICR-3 AB's die uit Amsterdam waren overgeplaatst;
- daarvan werden de 61-aderige stuurstroomkabels (geschikt voor NMBS-1180) verwijderd en onder zes ICRm A10 en vier ICRm B10 die van Maastricht naar Amsterdam kwamen, gemonteerd

- In september 2003 kwamen de eerste drie ICRm BDs-stuurrijtuigen naar Zwolle en namen – na een proefbedrijf vanaf 22 september – vanaf 6 oktober 2003 de plaats in van evenzoveel BKD's. De BKD's werden gebruikt als vervanging van Plan W's. Alle oude ICR B10-rijtuigen die toen nog in Zwolle waren, werden vervangen door ICRm-rijtuigen uit Maastricht. Met ingang van de dienstregeling 2003/2004 was het de bedoeling om alle getrokken treinen op de IJssellijn met een stuurstandrijtuig te rijden. Omdat de BDs-en niet allemaal tijdig beschikbaar waren, werd een aantal stammen voorzien van een loc voor en achter. Het slepen van een dode loc achterop kent echter twee nadelen: de locomotief is niet in staat elektrodynamisch te remmen en de cabineverwarming kan niet ingeschakeld blijven. Door de BKD's zonder stuurstroomkabel te ruilen met gereviseerde BD-rijtuigen mét kabel, kon hieraan tegemoet gekomen worden. De na de komst van de BDs-stuurrijtuigen overgebleven Zwolse BKD's werden begin december 2003 naar Maastricht overgeplaatst; de BKD's van de stammen zonder een BDs werden gewisseld voor een BD. Alle Zwolse ICR waren toen geschikt voor trekduwbedrijf.

- Rijtuig 20-70 224 was op 21 mei 2004 betrokken bij een botsing te Amsterdam CS. Loc 1838 botste met trein 866 op de lege VIRM 8656. De 20-70 224 liep als eerste achter de loc en klapte dubbel op het dak van de eloc. Het rijtuig werd in juli 2005 bij sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn gesloopt, nadat het op 25-04-2005 nog bij een rampenoefening in Revisiebedrijf Haarlem was gebruikt, samen met de beschadigde VIRM-kopbak 290 8611 en ABk 3405.

(wordt vervolgd)

BOEKEN

“**Dieselend door Nederland**” is de titel van een fotoboek, uitgegeven door Uitgeverij Uquilair, over het diesel-elektrische reizigersmaterieel van NS, dat vanaf 1934 tot 1960 is gebouwd en dat nog de kleuren heeft gekend die vooraf gingen aan de gele NS-huisstijl vanaf 1968. Kortom een fotoboek met rode, olijfgroene en blauwe treinen. Elk hoofdstuk behandelt één van de spoorlijnen, waar de diesels gereden hebben. Zo wordt begonnen met Groningen – Delfzijl en komen we via Maastricht – Aken uiteindelijk uit op de lijn Alkmaar Hoorn. Naast een korte inleiding over de betreffende trajecten vrolijke plaatjes van kartonnen Edmonson-kaartjes, geldig op genoemde lijnen, de hoofdstukken op. Ook is een spoorkaart uit 1950 afgedrukt. Tenslotte treffen we de hoofdstukken “Extra ritten en excursieritten” en “Terzijdestelling, ontmanteling en sloop”. Het is een goede keuze geweest om bij de fotoselectie te stoppen bij de komst van het gele materieel; van het oude spul blijkt nog genoeg kwalitatief goed beeldmateriaal voorhanden. Hoofdmoot vormen de DE-1'en en DE-2'en (Plan X); verder de dieselvijven (mat '40), enkele opnamen van de oude dieseldrietjes (mat'34) en de nieuwe drietjes (Plan U). Ook de Kameel komt een keer langs in de kleuren waarin hij nu weer te bewonderen is in het Spoorwegmuseum. Van de Werkspoor “omBC'tjes” uit 1937, die dieselstellen waar je door een ruit over de schouder van de machinist kon meekijken over de baan, troffen wij geen beelden, maar dat zal te maken hebben met het feit dat deze het maar uithielden tot 1952, terwijl de DE-3'en uit 1934 tot 1964 bleven rijden. De hobbyisten begonnen eind jaren '50 mondjesmaat met kleurenfotografie. Alle 275 foto's in dit boek zijn dan ook in kleur en het betreffen vrijwel uitsluitend nooit eerder gepubliceerde opnamen van gerenommeerde fotografen. 128 blz, 24 X 33 cm. ISBN 90-71513-52-1. Voor € 28,95 bij de bekende verkoopadressen of te bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 14.45.23.787 van Uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. “Diesel”.

(Aad de Meij)

Spoor en Tram, editie 16. Jaaroverzicht spoor- en tramwegen Nederland (2004). Uitgave: De Alk. Deze uitgave is een vervolg van de 15-delige serie "Spoor en Trein", met nu ook de tram als onderwerp. Belangrijke bron voor dit boek is ons eigen HOV-Railnieuws geweest. De opzet en de inhoud van ons blad zijn in Spoor en Tram herkenbaar, dus als u bij het lezen van S&T in enkele gevallen teksten leest waar u van denkt: "waar heb ik dat eerder gelezen...?", dan klopt dat. In de inleiding van S&T leest u meer over de geschiedenis van Railnieuws en Het Openbaar Vervoer, de fusie, de gang naar het internet en reden van de samenwerking met S&T. Dat enkele medewerkers tot de redacties van zowel S&T als HOV-RN behoren, en dat bij de keuze van de vernieuwde opzet ook is gekeken naar de opzet van de in de jaren '90 bekende dia-journaals in de Railtheaters en vele NVBS-afdelingen in het land, waar uw recensent eveneens nauw bij betrokken was, zal daarom geen verbazing wekken. De belangrijkste hoofdstukken behandelen achtereenvolgens het reizigersvervoer, goederenvervoer, afvoer en sloop, railmusea, infrastructuur en materieeloverzichten. Naast een bloemlezing van het nieuws uit het afgelopen jaar bevat het boek enkele artikelen, waarin nader op de zaken wordt ingegaan: Ongeval Amsterdam 21 mei * De Combino * Treinstel 419 * Locomotief 1501 vijftig jaar * De lotgevallen van stoomlocomotief 52 8091 * 125 Jaar stoomtram in Nederland * Veertig jaar museummaterieel van de HTM * Betuweroute nadert voltooiing * HSL-Zuid grensverleggend * RandstadRail *. Aldus ontstond een zeer gevarieerd en met ruim 300 foto's van uitstekende kwaliteit geïllustreerd boek, aangevuld met duidelijke netkaarten, tabellen e.d., waar jong en oud uren lees- en kijkplezier aan zullen beleven. 168 bladzijden geheel in kleur, formaat A4, Prijs € 32,50. ISBN 90-6013-271-8. Nog verkrijgbaar zijn de edities van Spoor en Trein 9 t/m 15. Meer info op www.alk.nl (Aad de Meij)

De bekende Steffen Lüdecke stelde deel 2 samen, gewijd aan **Die Baureihe 98**. Het gaat hier om totaal 5 onderverdelingen. Een geweldig dik boek en dan te bedenken dat dit slechts deel 2 is! De serie 98 werd vooral in Beieren gebruikt, onder andere bij de bekende Tegernseebahn. Aan alle onderseries zijn hoofdstukken gewijd. De hoeveelheid zwart/wit illustraties is overweldigend groot. Opvallend is een aantal winteropnamen; verder uiteraard ook mooie statische locomotiefportretten. Ook is er een aantal puur technische details. Schrijver en uitgever Eisenbahn Kurier staan er garant voor dat er niets over het hoofd gezien is. 416 blz. A4, 600 zw/w foto's, ISBN 3-88255-137-2, de prijs 39,90 euro, bestelnr. 137.

Die Baureihe V200. Hier een "Leckerbissen" dat elke DB-fan zal interesseren. Bouw, geschiedenis, inzet en buitenlands vergelijkingsmateriaal (BR) van Duitslands eerste "Grossdiesellok". Overigens is dit weer zo'n EK-pil uit de Baureihen-serie. Over heel het land werden deze fraaie machines ingezet, bijv. laatstelijk op de Emslandstrecke, ten zuiden van Stuttgart en natuurlijk het Ruhrgebied. De afwijkende exemplaren en de verkoop/verhuur in het buitenland (onder andere Zwitserland, het Midden-Oosten, Italië, Griekenland, Spanje en Joegoslavië) komen ook aan bod. De Griekse V200-en zijn inmiddels door Duitse particuliere maatschappijen teruggekocht. Een apart hoofdstuk is gewijd aan speciale belevenissen met de V 200-en. Bij de illustraties zijn er 2 kleurgedeelten. De zw/w foto's zijn ook van hoge kwaliteit. EK gaf jaren geleden een kleiner boek uit over dit onderwerp: publicaties elders volgden, maar dit boek slaat alles. Aanbevolen! 400 blz. A4, 350 foto's zw/w en kleur, prijs 39,90 euro, bestelnr. 208, ISBN 3-88255-206-5.

Modellbahn Kurier 18, Industrie und Gewerbe II. Een A4 brochure over kleinschalige industrie en bedrijven voor de modelbouwer. De vorige ook door ons gerecenseerde uitgave – deel I – ging over mijnen en staalfabrieken. 90 blz. met alle mogelijke tips zoals te gebruiken bouwdelen maar ook enkele echte voorbeelden. Toch maar knap als je hiermee kunt werken! De prijs: € 9,90.

Les Chemins de fer privés (1980-2004), deel 1. Na vorig jaar een boek te hebben uitgegeven over de SBB in de overgangperiode 1980-2004 dan nu deel 1 over de particuliere Zwitserse lijnen. Een fotoboek in kleur (veel) met ook verklarende tekst omtrent de lijnen en zwart/wit van een superieure klasse. Misschien wel het allerbeste boek over Zwitserland van de laatste 10 jaar en zeker uit huize **EDITIONS DU CABRI** in het algemeen. Een totale aanrader voor Zwitserland fans en hen die het willen worden. Wij verwachten dat er over enige tijd nog twee delen komen. Dit boek gaat over West Zwitserland (franstalig), namelijk Wallis, de Furka Oberalp en de BLS. In totaal worden in dit boek 23 maatschappijen besproken. Het boek staat geheel in het teken van het laatste vóór de modernisaties uit onze dagen, die echter niet allen getroffen hebben. Schitterend zijn bijvoorbeeld de winteropnamen. Laat u niet afschrikken doordat de tekst in het Frans is, het gaat tenslotte om de foto's, naar schatting zo'n dikke 400. 208 blz. A4, prijs 56 euro, ISBN 2-914603-26-6.

VIDEO

Eisenbahn – Video Kurier nr. 65 met veel aandacht voor de Siemens Dispo-loks Taurus en Hercules in Duitsland en Oostenrijk (Brenner), verder de Oberweiszbacher Bergbahn in Thüringen met kabel en aansluitende elektrische spoorlijn. Interessant is het hoofdstuk over de Rübelandbahn die van elektrisch naar diesel ging in plaats van omgekeerd, dan de Mandaubahn met oude Schienenbusse, 30 jaar Dampfbahn Fränkische Schweiz, de 65.1049 weer in bedrijf (indrukwekkende stoom), de rubriek Bahnnews en in de terugblik Baureihe 403 (Airport Express) "Donald Duck". 1 uur kijkplezier voor 15,50 euro, bestelnr. 5265.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-9. ISSN:0030-3321. Themanummer Rotterdam * Honderd jaar elektrische tramlijn 1 in de Maastad * De Rotterdamse Havenspoorlijn * Het begin van de gemeentelijke tramexploitatie in Rotterdam * Uitbreidingsplannen voor het Rotterdamse tramnet in 1947 * Rotterdamse trams naar Roemenië * Verder de gebruikelijke vaste rubrieken

Rail Magazine, sept. 2005, nr. 7 (227) * ISSN:0926-3489 * De 1202 terug in het Spoorwegmuseum * Nieuwe Sprinters besteld * Materieel RandstadRail: RET-bestelling geplaatst * NS brengt SailTrain in de vaart * Een vroege vogel op NS eloc-serie 1000-jacht * De Bocholtse Baan * Trams in en om het Oostelijk Havengebied (2) * Modelspoorinformatie *

Rail Hobby, sept. 2005, nr. 9. * ISSN:0165-4551 * Houtvervoer per spoor * Een station vertelt zijn historie; de vergeten smalspoorlijnen van de Morvan (F) * Remsystemen * Modelspoor met o.a. wireless camera in Blokkendoos; NS 1300 Electrotren * Uitslag RH-enquête * Vaste rubrieken: Railview; museumnieuws; Recensies *

Rail Revue, 3^e kwartaal 2005, nr. 3. ISSN 0773-0713 * De eerste NMVB-bussen (3) * Museumtrambeleid in Vlaanderen * Rail – Aktueel (NMBS, De Lijn, MIVB) *

RAILTHEATERS

De Railtheaters in Amsterdam (RTA) en Voorburg (RTV) zijn weer gestart met het seizoen 2005-2006. Programmagegevens kunt u vinden op www.railtheater.nl (v.w.b. het RTV) en opvragen via postbus 1215 te 1000 BE Amsterdam (v.w.b. RTA). Het volgende programma brengen wij graag onder uw aandacht:

Waar? Railtheater Voorburg (RTV), Herenstraat 77 (zaal direct naast de oude kerk) te Voorburg

Wanneer? Vrijdag 7 OKTOBER a.s., aanvang 20.00 uur.

Wat? Kleurrijke diaprojectie:

“DE RONDE VAN ZWITSERLAND” (deel 1)

Zo'n klein land met zo veel spoorwegbedrijven, bovendien nog “verpakt” in een adembenemend stuk natuurschoon en ook nog redelijk dicht bij Nederland, ja, dat is Zwitserland. Een land waar je vele vakanties voor nodig hebt om alle bedrijven met een bezoek te vereren.

Met dia's van de afgelopen 20 jaar maken we een “oud en nieuw” reis in de noordelijke en oostelijke helft van Zwitserland. Veel oud materieel heeft de afgelopen jaren plaats moeten maken voor nieuwe treinen, op heel wat stations werd de infrastructuur gewijzigd en gemoderniseerd, maar wat bleef was het mooie berglandschap met de vele kunstwerken.

Centraal in dit programma staan de normaalspoorbedrijven, met de SBB natuurlijk op de eerste plaats, en verder interessante privé maatschappijen als de BT, MfHB, SOB en EBT.

Op menig station zal echter ook het stationsplein worden aangedaan om de aldaar aansluitende meterspoorbedrijven te bekijken. Gestart wordt in Basel, vanwaar we, af en toe van de route afwijkend, stroomopwaarts de Rijn volgen tot Chur. Vandaar gaat het via het Toggenburg en Winterthur naar Zürich en omgeving en geeft de Süd Ost Bahn ons tenslotte aansluiting op de Gotthardlijn. Deze machtige Alpenspoorweg volgen we tot Chiasso. Tot slot bereiken we na een bezoek aan het Emmenthal het einddoel van het eerste deel van onze rondreis, Olten.

Uw reisleader is Bert van der Kruk.

Oude(re) edities van HOV-RN

Regelmatig bereikt ons de vraag of wij oude(re) edities van dit blad op internet willen zetten. De oudste digitale beschikbare editie is thans nr. 546 van mei 2004. Eerdere jaargangen hebben wij zelf vooralsnog niet digitaal beschikbaar.

Mocht een van onze lezers oudere edities compleet ingescand hebben en bereid zijn deze als tekstbestand aan ons beschikbaar te stellen voor publicatie in PDF-format op onze site, wordt hij/zij vriendelijk verzocht contact op te nemen met de redactie.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 28 september 2005: Fototentoonstelling: Steam, Steel & Stars; fotograaf - Winston Link. Fotografiemuseum Amsterdam, Keizersgracht 609 te Amsterdam, Dagelijks geopend van 10-17 uur, do/vr 10-21 uur. <http://www.foam.nl/>

Heden t/m 30 oktober 2005: Tentoonstelling “Treinen op het Spoor”, Museum van de Twintigste Eeuw, Bierkade 4 in Hoorn. Di t/m vr 10 - 17 uur, za en zo 12 - 17 uur.

16 september 2005: rit voor genodigden met de Blokkendoos: Hlmwph 12:20, Hlm 12:24-12:47, Asd 13:05-13:08, Ut 13:40-13:43, Ln 13:47-13:59, Utm 14:03-15:15, Ln 15:19-15:30, Ut 15:35-16:10, Gdm 16:30-16:52, Ht 17:08-17:04, Gdm 17:23, Utm 17:44-18:33, Ln 18:36-18:46, Ut 18:51-18:54, Asd 19:24, Hlm 19:39-19:45, Hlmwph 19:50. (bron: OVL)

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.

17 september 2005: Najaarsexcursie met Hondekop 766 naar de VSM. Dienstregeling: Amsterdam CS V 09.36; Utrecht V 10.13; Arnhem V 10.49; Nijmegen 11.03 - 12.03; Apeldoorn A 13.03 (bezoek VSM); Arnhem V 17.58, Utrecht V 18.49, Amsterdam CS A 19.22. Bron: <http://www.mat54.nl/index.html>

18 september 2005: Tramparade t.g.v. 100 jaar Elektrische Tram in Rotterdam, info op blz. 198 en www lijn10.nl

18 september 2005: Treinenbeurs 10-16 uur: Ontmoetingscentrum de Rekere, Muiderwaard 396 in Alkmaar; in / verkoop van treinen, clubbaan, fotocollectie.

18 september 2005: 'Met de stoomtrein naar Zuidbroek', zie blz. 232 van deze editie.

24 en 25 september 2005: (Let op NIET meer op vrijdag) Modelspoor Expositie RAIL in de Groenordhallen te Leiden. www.rail.nl

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 <http://www.zslm.nl/>

25 september 2005: viering 30-jarig jubileum elektrische museumtramlijn Amsterdam. Inzet 9 dienstagens.

8 en 9 oktober 2005: Stoomtreindagen bij de Stoom Stichting Nederland.

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, Jaarbeurs te Utrecht.

29 en 30 oktober 2005: Met twee stoomlocs van de VSM pendelritten tussen Sneek en Stavoren.

Zie www.stoominfriesland.nl.

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

28 januari 2006: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

17 en 18 september 2005: i.v.m. 140 jarig bestaan Hamburg – Lübeck stoomritten met 03 204. <http://www.vlv-luebeck.de/>

18 september 2005: Jaarlijkse Tram-, Trein- en Busdag in België; voor een klein bedrag het hele weekend met het OV. www.btbb.be

24 en 25 september 2005: Stoomlocefeest in het Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt, 9–17 u. www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de

24 september 2005: 13-15uur zgn. “Fitnessfahrten” met elocs en diesellocs in het depot Olten (CH). www.sbbhistoric.ch

1 oktober 2005: vanaf ca. 10.00 uur: “Fitnessfahrten” met elocs (Gotthardlocs) in het depot Erstfeld (CH). www.sbbhistoric.ch

8 en 9 oktober 2005: Euromodelbouw 2005; 9.30 – 18.00 uur, in de Limburghal te Genk (B)

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

www.busworld.org

29 oktober 2005: 13-15uur zgn. “Fitnessfahrten” met elocs en diesellocs in het depot Olten (CH). www.sbbhistoric.ch

7 t/m 9 november 2005: Beurs/congres Rail # Tec 2005 in Dortmund (D). <http://www.railtec.de/>

7 t/m 9 november 2005: Congres/Tentoonstelling Eurailspeed 2005 in Milaan (I). <http://www.eurailspeed.com/>

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

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?
Kijk op www.hov-rn.nl