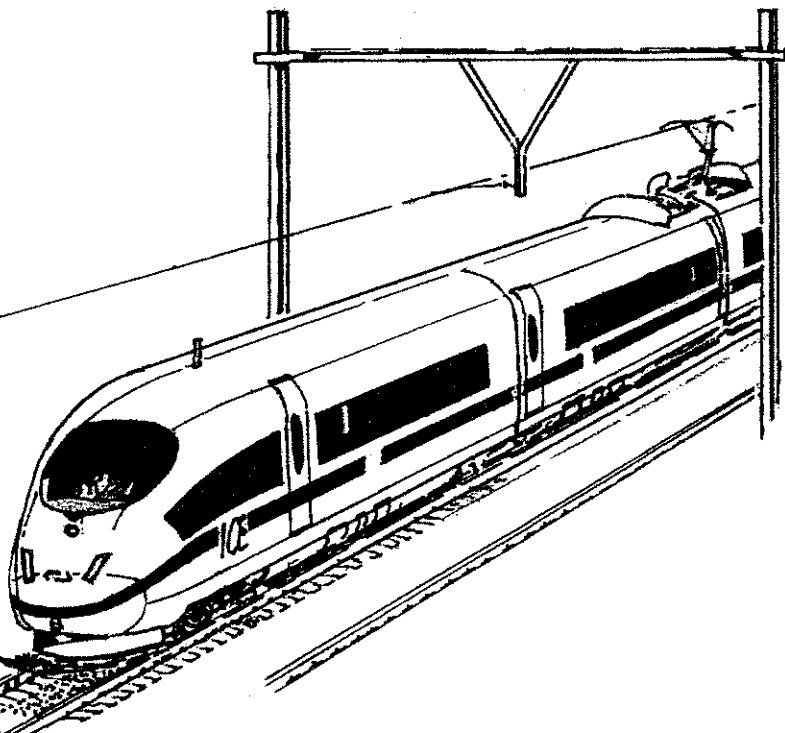
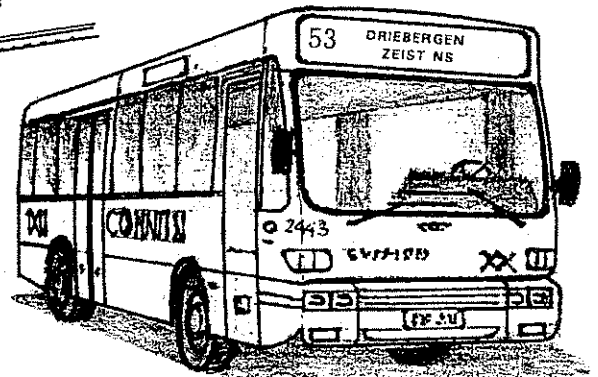
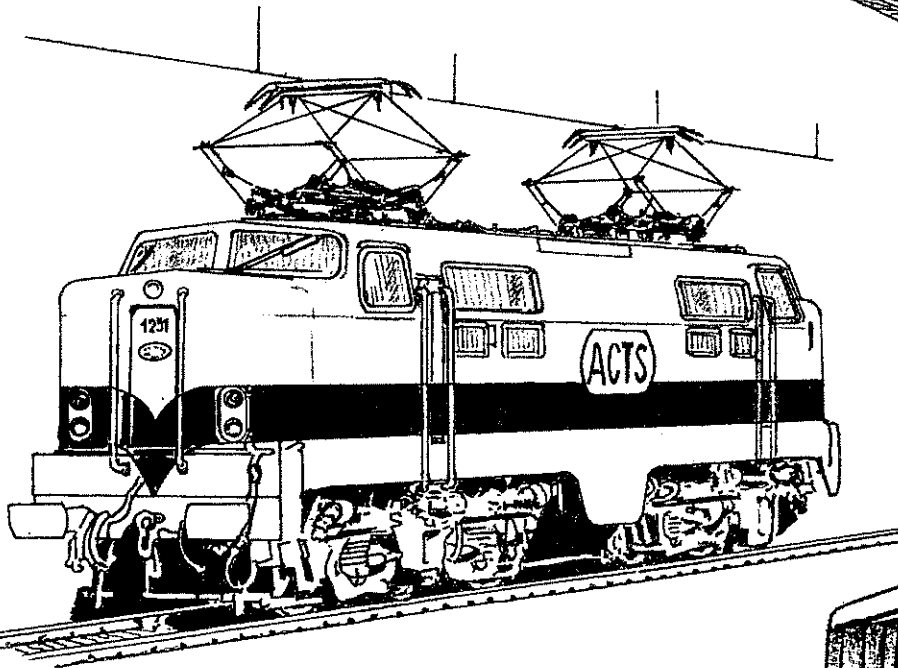
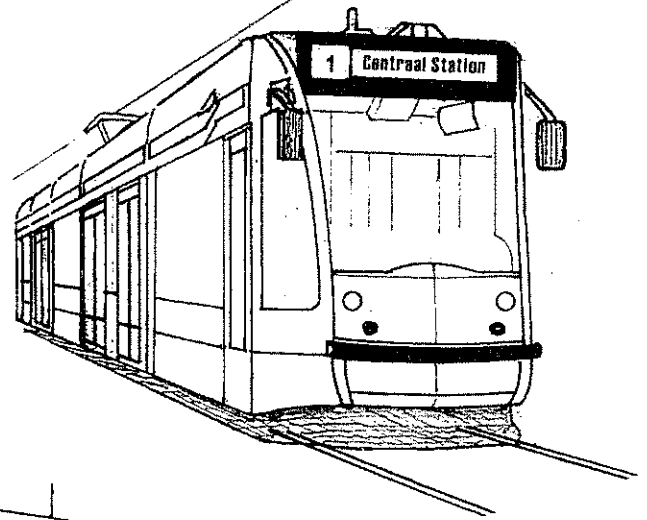


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

45^e Jaargang, nr. 4 (523) April 2002



Het Openbaar Vervoer



45^e JAARGANG
APRIL 2002,
NUMMER 4 (523)

Het Openbaar Vervoer / Railnieuws
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum & Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK
e-mail: rail@wanadoo.nl

REDAKTEUREN:

P. H. Kiers
- Tramnieuws Amsterdam
J. van Driel
- Tramnieuws Rotterdam
Haagse Tram-vrienden (HTV)
- Tramnieuws Den Haag
B. Verwijk
- Tramnieuws Buitenland
M. Nortbeek
- Spoornieuws Binnenland
G.J. de Gier
- Spoornieuws Buitenland
A.P. de Meij
- Spoornieuws Buitenland
- Museumnieuws, agenda
J.A.M. Verkerk
- Redactie secretaris

STAFMEDEWERKERS:

A.N.Baas, G.Bart, F.Bergamin,
J.H. Bikker, P.B.A.Dijkman,
R.F. Havez, J.A. van der Jagt,
J.P.G.Krom, F.A. van Loevezijn,
F.J. Rusch, E.H.L.Sallevelt,
B.A. Schenk, E. van Werkhoven,
Chr.Westerduin, J.M. Wolbers,
O.T.M. Bekedam (contact A.D.V.)

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

A.P. de Meij

ABONNEMENTEN:

Het Openbaar Vervoer / Railnieuws
verschijnt 10 x per jaar. Jaarabonne-
ment (minimaal):
binnenland € 9,-
buitenland € 17,50
De abonnementsprijs dient bij vooruit-
betaling te worden voldaan door over-
making op postbanknummer (giro)
1647821 ten name van:
Penningmeester STERN te Rijswijk.
Bij aanmelding in de loop van het jaar
kan € 0,75 per verstreken maand in
mindering worden gebracht.
Een abonnement wordt automatisch
verlengd, tenzij 6 weken voor de ver-
valdatum schriftelijk is opgezegd.
Losse nummers € 1,25.

© 2002. Overname van informatie mag
alleen met toestemming van de redac-
tie en bij vermelding van de bron.

ISSN: 1381-9011

Een toekomst zonder conducteurs ?

Begin april kwam voortijdig een toekomstvisie van de NS-directie in de publiciteit. In de he-
laas gebruikelijke sfeer van *soundbites* en negatief belichten van de NS werd gesuggereerd
dat het hier een (concreet) plan zou betreffen om "de conducteur van de trein te halen" en
dat dit plan duizenden banen zou gaan kosten. De Tweede Kamer, ook niet lui, vergat ten
zoveelste male dat ze geen zeggenschap over een zelfstandig vervoerbedrijf heeft en eiste
dat "de conducteur moet blijven".

Wat is er werkelijk aan de hand? De NS geeft een visie af op de toekomst van het bedrijf en
de bedrijfsvoering tot 2010 onder de titel *Zeker anders – anders zeker*. Deze visie is bedoeld
om de onzekerheid onder vooral het rijdend personeel weg te nemen en dient als startpunt
voor het overleg. In feite zet de directie bekende feiten op een rij: de ontwikkelingen rond de
exploitatie van de HSL Zuid, de komende (mogelijke?) aanbesteding van treindiensten bui-
ten het Kernnet en de komst van de chipkaart als vervoerbewijs in combinatie met de wens
stations of perrons zoveel mogelijk af te sluiten ("beheerste toegang"). NS kondigt aan mee
te zullen dingen bij de meeste, zo niet alle aanbestedingen. Zou het bedrijf dat niet doen of
ze allemaal verliezen, dan zou er een banenverlies optreden van rond 25 %. Meedingen op
vooral regionale treindiensten betekent per definitie conducteurloze treinen, omdat realis-
tisch gezien een aanbesteding anders niet gewonnen kan worden. Ook zal de „beheerste
toegang" de kaartcontrole op andere lijnen goeddeels overbodig maken en daarmee de
functie van conducteur, waarbij uiteraard vooral gedacht moet worden aan stadsgewestelijke
treindiensten met nieuw materieel, geschikt voor eenmansbediening. De functie van conduc-
teur zal dus voor een deel ingrijpend veranderen in de richting van bijvoorbeeld toezichthou-
der op stations of lid van een "vliegende ploeg" voor de kaartcontrole onderweg – maar ook
in de richting van gastheer/gastvrouw op intercity en HSL-verbindingen.

Om enige zekerheid te bieden voor de nabije toekomst geeft de NS-directie een
banengarantie aan het huidige personeel tot 2010, waarbij de inhoud van de baan niet zeker
is en er dus een flexibele opstelling gevraagd wordt. De werving van personeel (vooral van
treinsurveillanten en conducteurs) op dit moment gaat onverminderd door, omdat NSR er
nog rond 300 tekort komt en de instroom van nieuw personeel in de Randstad de uitstroom
het laatste jaar niet eens heeft kunnen bijhouden. Een wijziging van de inhoud van het
conducteursvak is concreet niet binnen enkele jaren te verwachten. *Zeker anders – anders
zeker* is dan ook geen plan dat meteen uitgevoerd wordt, maar een visie om het overleg met
het personeel en maatschappelijke organisaties aan te gaan. Gehoopt mag worden dat dat
in enige rust kan gebeuren, zonder schreeuwende pers op de stoep.



INDUSTRIE

Siemens Transportation Systems. Op 1.2.2002 werd in het testcentrum Wegberg-Wilden-
rath een Combino-dag georganiseerd voor de pers. Er was een parade met Combino's be-
stemd voor Amsterdam, Düsseldorf, Hiroshima, Basel en het hier verblijvende prototype dat
vanaf 1996 optredens verzorgde in 22 steden. En met succes want tot nu toe werden 500
Combino's verkocht aan 13 bedrijven. Hiervan zijn er ± 100 afgeleverd.

Een overzicht:

Amsterdam	155	Verona	22	Nordhausen	7
Melbourne	59	Freiburg	18	Augsburg	29
Düsseldorf	51	Bern	15	Basel	28
Erfurt	48	Hiroshima	12		
Potsdam	48	Ulm	8		

Verder verwacht men binnenkort een order uit Poznan. De meest opvallende uitvoering
worden de 3 Combino's voor Nordhausen. Deze driedelige tweerichtingtrams krijgen een
BMW dieselgenerator voor doorgaande diensten op de niet geëlektrificeerder HSB spoorlijn
naar Ilfeld. De inbouw van deze generator gaat ten koste van een aantal zitplaatsen.

Verzelfstandiging

Wethouder Irik en minister Netelenbos deden als voorstander van verzelfstandiging uitspraken hierover, die door de gemeente met graagte worden gebruikt om de uitslag van het referendum op 15 mei zoals gewenst te ondersteunen. De voorlichting door de gemeente blijkt niet steeds juist te zijn. De stichting Ons GVB geen nv had een klacht ingediend over de tekst van het referendum. Er stond namelijk dat de gemeente 100% eigenaar is, waarmee werd gesuggereerd dat de gemeente volledig bevoegd blijft; de waarheid is dat de gemeente slechts aandeelhouder wordt van de vennootschap. De stichting werd in het gelijk gesteld, de tekst wordt aangepast.

Overigens zijn de voorlichtingsverhalen van de gemeente nogal abstract. Het publiek ziet in feite weinig vooruitgang; voor hen is het belangrijkste goede rechtstreekse verbindingen en voldoende frequentie, geen overvolle trams en bussen. Terwijl het GVB (via dIvV) in het algemeen toch al deze zaken bepaalt, zijn juist hierover veel klachten. Een duidelijk voorbeeld is de mislukking van de nieuwe lijnvoering in Osdorp/De Aker; er werd absoluut niet naar de mening van de reizigers en middenstanders geluisterd. Maar ook de gebrekkige exploitatie van lijn 6 (met in weekeinde en tijdens de avonden ontbrekende verbindingen) en het niet willen invoeren van korte, noodzakelijke verlengingen van de V.U.-tram naar de Buitenveldertselaan en van lijn 13 richting Haarlemmerweg zijn voorbeelden van onwil/onkunde van onder meer GVB-functiearissen. En bovenal het opzettelijk een zodanig dom voorstel voor de tram over de Haarlemmer Houttuinen opstellen dat het ministerie het reeds betaalde geld hiervoor terug-eiste. Gevreesd moet worden voor grote problemen in de Indische Buurt bij indienststellingen van de tram naar Havens Oost (Azartplein).

Wanneer het bedrijf verzelfstandigt, zouden deze verslechteringen wellicht nog gemakkelijker kunnen plaatsvinden. Indien het GVB echter verbeteringen in exploitatie met nieuwe railinfrastructuur zouden voorstellen die op korte termijn na verzelfstandiging zouden worden verwezenlijkt, zouden er wel eens meer voorstanders kunnen zijn.

Remise/werkplaats Tollenstraat

De "Tollenstraat" is erkend als rijksmonument. Men vindt het complex kenmerkend voor de bouwstijl destijds met de combinatie van vormelementen van Berlage, toepassing van staalconstructie en art-nouveau-details. Dit betreft echter het uiterlijk.

Het stadsdeel wil het interieur namelijk opnieuw inrichten waarbij de trams moeten verdwijnen. Stadsdelen kijken vaak slechts naar het eigen belang en niet naar het algemeen belang, waaruit voor deze niet voldoende inkomsten kunnen worden verkregen.

Buslijn 59 per 31 maar verlengd naar Centraalstation

Na het berijdbaar worden van Jan Schaeferbrug en Verbindingsdam kon lijn 59 worden verlengd van Sumatrakade naar Stationsplein. De route is Tosaristraat, Jan Schaeferbrug, Piet Heinkade, Oosterdoks-kade, Prins Hendrikkade en via de mid-dentoe-gangsbrug naar de busstandplaatsen. De halte Suma-trakade is vervangen door de Tosaristraat; richting AMC kwam op de brug een halte; voorts bestaande haltes.

De indeling busstation C.S. werd gewijzigd. Langs het water staan nu achtereenvolgens 36/79; 35/73; 34/59/74, waarnaast 28/32 Oost/73 West; Op het middengedeelte (vanaf water naar station) 22/39 MP/43/77; 18/76; 21/75; 33/74 Amstel-veen/78.

Garage Zuid volledig in gebruik op nieuwe lokatie Amstel

Op zaterdag 30 maart reden de bussen voor het laatst uit het onderkomen aan de Hoogoorddreef. Het terrein van de Basis-werkplaats aan de Joan Muyskenweg werd het nieuwe onderkomen. De dienstregeling van de betreffende lijnen werden

dus i.v.m. de garageritten gewijzigd per 31-3-2002. In garage Amstel zijn nu ondergebracht de lijnen 22,29,31,37,39,43,59, 61,62,65,66,67,149,165,199,248, voorts 75 (vr,zat,zondag), 76,77,700 evenals AO35=135= de bus die omstreeks 23.30 uur een rit maakt van het Amstel-industriegebied naar Amstelstation (van lijn 75 betreft het 3 dienstwagen, van lijn 76 op vr/zat/zon eveneens 3, van 77 op vr 2, zat/zon 3, van 700 1 bus).

Werkzaamheden busbaan op Langsom (Sloten) begonnen

In de eerste week van april begon het werk tussen Vrije Geer en Sloterweg. Hier ondervinden de bussen vaak vertraging door het vastlopen van het verkeer aldaar.

Stadsmobiel overschrijdt grenzen

Stadsmobiel verzorgt vanaf 1 april ook voor zijn klanten vervoer binnen twee zones buiten de stad. De klanten moeten wel in Amsterdam woonachtig zijn.

Aanpassingen op Bos en Lommerplein

Bij het werk rondom dit plein werd in de nacht van 7 op 8 april het noordelijk spoor van lijn 14 opgeschoven in noordelijke richting.

IJtram

Vanaf maart wordt gewerkt in de westbuis van de Oostertoe-gang Stationsplein. Het wegdek wordt ongeveer een halve meter afgegraven om doorgang voor de tram mogelijk te maken (destijds reden hier ook trams). Vanaf 2 april worden de buslijnen aldaar voor de duur van ongeveer een half jaar omgeleid.

Veerbedrijf

De twee nieuwe veerponten zijn medio mei gereed; deze worden in de toekomst ingezet tussen De Ruyterkade en het IJplein. Daar binnenkort de 40-42 zullen worden verbouwd, gaan de nieuwe schepen, serie 50 eerst varen op de Buikslo-terweg-verbinding.

Het veerbedrijf is een van de deelnemers aan het project van De Zonnebloem, zowel de nautische als de technische dienst. Vanaf de aanlegsteiger bij het Oosterdok worden tussen 18 maart en 10 november met 181 vaarten bijna 11.000 passagiers vervoerd. Het betreft een contract voor drie jaar. De Zonnebloem verzorgt vaarten voor langdurig zieken en gehandicapten. Een speciaal aangepaste boot "De Zonnebloem" werd begin november aan die vereniging overgedragen.

Omleiding tram

Wegens het maken van een riooloversteek in de Overtoom reed lijn 1 op zondagochtend 24 maart via Rozengracht, De Clerqstraat, Bilderdijkstraat, 1e C.Huygensstraat.

Op 19 maart werd een aantal gekraakte panden op de Martelaarsgracht door de politie ontruimd, met als gevolg dat de Voorburgwallijnen tussen 7.45 en 11.30 uur moesten worden verlegd of ingekort. Aanvankelijk werden al deze trams verlegd via het Damrak. De korte fase van de verkeerslichten voor de afbuigende trams op de Dam was er de oorzaak van dat al na korte tijd de trams tot bij het C.S. in de rij stonden. De politie weigerde die lichten uit te schakelen. Een aantal lijnen werd toen maar ingekort tot een lus Rozengracht - Leidsestraat of naar elders verlegd. Opnieuw is gebleken dat de politie geen enkele belangstelling heeft voor het openbaar vervoer.

Speciale vervoerbewijzen

Voor het seizoen 2002/2003 introduceerde VVV Amsterdam Tourist Board de 1-,2- en 3 daagse Amsterdam Pass. Een onderdeel hiervan is de "Transport Ticket" dat bezoekers 1,2 of 3 dagen recht geeft op vervoer van alle GVB lijnen. Deze Pas-sen zijn geldig van 1 april 2002 tot 31 maart 2003.

Op 5 april vond de Kunstschoolag plaats, bestemd voor de achtste groepen van de Amsterdamse basisscholen. Ruim 6000 scholieren en 1000 begeleiders bezochten musea, thea-ters en concertzalen. Hiervoor waren speciale vervoerbewij-zen ontworpen die deze dag tussen 8.00 en 17.00 uur geldig waren. De gehele ochtend en middag kon men dan ook lange rijen kinderen onder begeleiding in en uit de tram zien stap-pen.

Van 8 t/m 12 april vond in de RAI de Interpol Conferentie 2002 (IPC2002) plaats. Voor de deelnemers werd een Amsterdam Travel Card geproduceerd die geldig was van 6 t/m 13 april in al het GVB vervoer.

Materieel tram

Afgeleverd werden mw 2002 op 15/2, 2003 op 12/3, 2004 op 22/3, 2005 op 29/3, 2006 op 5/4. Vanaf 2 april rijden de Combino's instructie voor het personeel van lijn 13. Op 22 april worden de eerste in dienst gesteld.

Wit/blauw geschilderd werden mws 794 (in dienst 12/3) en 902 (4/4, na herstel, waarbij een wagenbak werd gewisseld met een van de 917 wegens onderlinge aanrijding). De bevestiging van schortplaten van de series 901-920 en 817-841 geeft voortdurend problemen, daar deze vaak niet goed vast zitten en er soms afvallen (men ziet dan ook veel trams met anders gekleurde schortplaten i.v.m. reclames). Thans is als proef een wijziging aangebracht aan de platen en de bevestigingsmethode. Ook is de ruimte tussen de bovenkant van de platen en de wagenbak verkleind; in de komende tijd worden alle trams van deze serie zo gewijzigd.

De reclametram van het A.O.M., de H 41 werd geelachtig geschilderd en kreeg het nummer AD 1. Het betreft de vroegere motorwagen 329, die in 1958 werd verbouwd tot pekelwagen P 11. Eens was de 329 de snelste tram van Amsterdam (1933-1953)

Verschenen zijn

- de folder "Koop gewoon een kaartje", in het kader van de bestrijding van het zwartrijden, met prijzen van strippenkaarten en abonnementen;

- tourist guide Public transport (april 2002) met teksten in diverse talen: Nederlands, Engels, Duits, Frans, Spaans, Italiaans, met een netkaart van de vooroorlogse stad beneden het IJ met bezienswaardigheden.

DEN HAAG



Werkzaamheden Spui / Hofweg

De noodhalte richting Spui op de Hofweg in de bocht ter hoogte van de ingang van de Passage werd op 18 maart opgebroken omdat enkele trams o.a. met de stootlat van het vangraam vastliepen. Op 19 maart, rond 11:30u, werd een nieuwe noodhalte in gebruik genomen langs een recht stuk spoor ter hoogte van Meddens. Op 18 maart is het wissel recht door Spui / linksaf Kalvermarkt voor anderhalve week elektrisch buiten dienst genomen en bediende een wisselwachter het wissel.

NS viaduct Rijswijkseweg

Op 11 maart zijn de laatste sporen op hun plaats gelegd en aangesloten. Een week later begon men met het aanbrengen van de bovenleiding. Het schijnt dat tramlijn 10 voorlopig nog via het HS blijft rijden. De HTM wil bij het Rijswijkseplein een halte hebben, maar de gemeente denkt hier kennelijk anders over omdat er dan een rijbaan voor het autoverkeer moet worden opgeofferd. Eind maart was een groot deel van de bovenleiding, op de sporen in de Hofwijkstraat na, aangebracht.

Op 9 april werd een proefrit gereden met de 3017 op het deel tussen het Rijswijkseplein en de Laakkade.

Werkzaamheden Geestbrugweg / Haagweg

Op 18 maart werd begonnen met het met het vervangen van tramsporen en wissels rond de kruising Geestbrugweg / Haagweg. Ook krijgen de tramhaltes op het kruispunt een opknappbeurt. Deze werkzaamheden duren tot half juni en gaan

gepaard met een versmalling van de rijbanen van de Haagweg en de Geestbrugweg in alle richtingen ter hoogte van de kruising. Wederom heeft het wegverkeer op deze belangrijke verkeersader te maken met enorme filevorming, met name rond de spitsuren. Een alternatieve route langs het Diaconessenziekenhuis en dan langs de Vliet is eveneens door werkzaamheden aan het riool aldaar afgekap. Lekker geregeld..... In het weekeinde van 5 tot 8 april werd het kruispunt in zijn geheel afgesloten. De tramhalte van lijn 10 richting Statenkwartier kwam tijdelijk te vervallen en de bushalte van lijn 23 richting Rijswijk werd tijdelijk verplaatst naar het trottoir van de Geestbrugweg. De tram- en bushalte op de Geestbrugweg van de lijnen 10 en 23 richting Voorburg werden als tijdelijke halte een stuk in de richting van de Geestbrug verplaatst. Het is overigens nog geen half jaar geleden dat dit kruispunt geruime tijd werd gestremd door werkzaamheden aan de trambanen aldaar. Waarom de huidige werkzaamheden toen niet meteen zijn meegenomen is ons onduidelijk. Vanaf half juni zal de Geestbrugweg voor alle verkeer zijn gesloten, vanwege het vervangen van een deel van de tramrails en het aanbrengen van een nieuwe asfaltlaag.

Afdeling Trammaterieel gecertificeerd

Woensdag 27 maart werd gevierd dat aan de afdeling Trammaterieel van de HTM het KEMA-certificaat ISO 9001/2002 is verleend. Dit certificaat houdt een garantie in voor het leveren van een duurzame kwaliteit tramonderhoud een duurzame klantvriendelijkheid. Die garantie geldt zowel voor de tramafdelingen als voor externe opdrachtgevers. Tram 3143 kreeg een speciale bestickering die naar het certificaat verwijst.

Haags Openbaar Vervoer Museum

Vanaf de eerste zondag in april tot en met de laatste zondag in oktober is het Haags Openbaar Vervoer Museum van 13:00u tot 17:00u weer geopend voor het publiek. In dit museum bevinden zich historische bussen en trams van respectievelijk de stichtingen Haags Busmuseum en Haags Trammuseum. Op iedere zondag zullen er vanaf de voormalige remise Frans Halsstraat met historische trams, net zoals voorgaande jaren, twee korte ritten en één lange rit worden gereden conform onderstaand schema (wijzigingen voorbehouden).

Trams uit Hannover

In Hannover werden de volgende zeven tramwagens gekocht: 6037, 6055, 6057, 6058, 6064, 6098, 6099. Zij zullen worden ingezet op lijn 11. Wanneer de wagens naar ons land komen staat nog niet vast: in Hannover krijgen ze eerst een verfje.

Materieel tram

De onderstaande 3000'en moeten nog een midlife beurt ondergaan: 3016, 3035, 3040, 3048, 3050, 3051, 3052, 3063, 3082, 3084, 3097. In behandeling is: 3064 (februari). Uit behandeling kwam: 3021 (maart).

In maart is de 3070 weer geschilderd in het rood/beige kleurenschema.

De koppelstellen 1308+2104 en 1321+1187 hebben de tijdelijke standplaats bij het GVB in de HWT te Diemen verlaten voor de museumremise Tollensstraat van het AOM. De verdeling in Amsterdam is nu:

- 1024 Museumtramlijn remise Karperweg (geen motoren)
- 1180 Tollensstraat (rijvaardig)
- 1187 Tollensstraat (defect)
- 1193 Tollensstraat (rijvaardig)
- 1227 Museumtramlijn remise Karperweg (ook geen motoren)
- 1308 Tollensstraat (rijvaardig)
- 1321 Tollensstraat (rijvaardig)
- 2104 Tollensstraat (rijvaardig)

Ritten met museumtrams	1e korte rit: 13.15u	2e korte rit: 14.15u	Lange rit: 15.15u	<i>Beschikbaar zijn dit jaar: Mw's 215, 265, 810, 819, 1022, 1165, 1210, 1304, 1337 en de bw's 614, 769 en 780</i>
1e zondag v/d maand	De Uithof	rondrit Centrum	Delft Tanthof #	
2e zondag v/d maand	De Savornin Lohmanplein	Voorburg Station	Leidschendam	
3e zondag v/d maand	Mariahoeve	Scheveningen Haven	Wateringse Veld	
4e zondag v/d maand	Schev. Noorderstrand	Moerwijk	Nootdorp	
5e zondag v/d maand	Statenkwartier	rondrit Centrum	Kraayenstein	

Tijdens deze rit rijdt ook een bus van het HBM mee.

Op advies van de HTM rijden de stellen als 'vaste' combinaties. Dit houdt in dat de volgende koppelstellen zijn ontstaan: 1180+1193, 1321+1187 en 1308+2104. Van deze 'vaste' combinaties wordt dan ook niet meer zomaar afgeweken, zoals in het verleden nog wel eens gebeurde. Op dinsdag 26 maart hebben de 1180, 1193 en 1308 hun haagse bestemmingsfilms weer terug gehad om het geheel weer wat meer historisch te maken. Alleen de 1321 heeft nu nog een Amsterdamse bestemmingsfilm. De 1187 heeft als enige nooit een Amsterdamse film gehad.

Ontsporingen

Op 24 maart 2002 is de 3075 (overbrenging vanuit remise Scheveningen) met het tweede draaistel ontspoord op het remiseterrein Zichtenburg (spoor 3). Gelet op de schade aan de geleiding van de A/C-bak komt de tram in aanmerking voor baksplitsing in de werkplaats.

Op 4 april is de 3123 van lijn 16 richting CS ontspoord in de tunnelbak van de Tramtunnel HS. De ontsporing vond plaats toen de tram uit de tunnel kwam en rechtsaf richting HS reed. De tram ontspoorde met het derde en vierde draaistel en nam een negenoog en wisselstandaardwizer mee.

Door de ontsporing raakte het tramverkeer op de lijnen 1, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 en 17 ernstig ontregeld. Deze gebeurtenis toont weer aan dat het beschikbaar zijn van uitwijkroutes van levensbelang is. Als het spoor onder het viaduct Rijswijkseweg in dienst was geweest, zou de hinder beperkt(er) zijn geweest..... Aan de kant van de Leegwaterbrug werden ringlijnen ingesteld en later verbindingen tussen de diverse eindpunten. Aan de kant van het HS keerden de lijnen aan het HS (via de Oranjelaan). Lijn 9 reed niet verder dan het CS. Lijn 15 (2 wagens) pendelde tussen het CS en HS. Diverse bussen schoten te hulp. Na hersporing door de brandweer rukte de 3123 op eigen kracht in naar de werkplaats.

Materieel bus

Bus 152 is na herstel van aanrijdingsschade (kopschade, bij Hofzichtlaan tegen bovenleidingsmast eerst Den Oudsten, later SVD) weer terug in Den Haag. De bus is vanaf begin maart weer inzetbaar.

Afgevoerd (nog in 2001; dus schrappen uit het materieeloverzicht): 740, 749, 751.

De gelede bussen 919-923 komen nu eindelijk ook in dienst. Neoplan 767 werd na een ernstig defect toch weer in dienst genomen.

Het Haags Bus Museum verwierf een markante "streekbus": één van de 240 kort na de oorlog door DAF uit aluminium gebouwde opleggerbussen en wel nummer OB239. De wagen heeft na enkele jaren als bus een afwisselende loopbaan gehad. Eerst als rijdende kerkzaal in de DDR en laatstelijk als woon/kassawagen bij een circus. Hoewel momenteel niet als bus herkenbaar is de wagen in opvallend goede conditie (aluminium: geen roest) en het herstel wordt vrijwel meteen ter hand genomen. Wat nog ontbreekt is een trekker: het meest passend zou een Crossley zijn, maar ook andere typen "uit die tijd" zijn historisch verantwoord.

Brochure "in dienst van de reiziger"

De HTM deed deze brochure het daglicht zien, waarin de nadruk wordt gelegd op het thema "maatschappelijk verantwoord ondernemen". In het kort wordt verteld over de plannen o.a. met betrekking tot de Rijn-Gouwelijn, RandstadRail, Schipholvervoer, SVD als zelfstandige HTM-dochter, HTM-Consultancy; verbeteringen aan bus- en tram; aanpak agressie, e.d.

KoninginneNach

In verband met KoninginneNach rijden de bussen en trams in het centrum op 28 en 29 april anders dan normaal. Op zondag 28 april rijden bus 4, 5, 22 en tram 16 en 17 een andere route in verband met podium-opbouw op het Korte Voorhout. De bussen rijden tussen Plein 1813 en Centraal Station via de Alexanderstraat, de Mauritskade, de Koningskade en Konings-tunnel, in beide richtingen. Tram 16 en 17 rijden niet langs Centraal Station, maar gebruiken een tijdelijke halte bij de Schedeldoekshaven.

Op maandag 29 april (vanaf 18.00 uur) is het Centrum grotendeels afgesloten voor alle verkeer. De routes van trams en bussen zijn als volgt: Tram 2, 3, 6 en 10 rijden via de Grote Marktstraat. Tram 8, 12, 15, 16 en 17 rijden tussen Station Hollands Spoor en het Centrum een cirkel via de Weteringkade en de Lekstraat naar de tijdelijke halte bij de Schedeldoekshaven en weer terug via het Spui en het Zieken. Tram 8 vanuit Scheveningen rijdt niet verder dan Plein 1813. Tram 17 vanuit het Statenkwartier rijdt niet. Er is vervangend vervoer geregeld met Pendelbus P17. Deze rijdt tussen de tijdelijke halte Schedeldoekshaven, Plein 1813 (overstap voor tram 8) en vervolgens de route van tram 17 richting Statenkwartier. In de nacht van 29 op 30 april rijden de Nachtbussen tussen 01.30 en 05.30 uur.

Rotterdam / **RET**

Masterplan Centraal Station

Het prestigieuze nieuwbouwplan voor het Centraal Station wordt flink uitgekleed. Het Rotterdamse college stelt, na kritiek van het rijk, een besparing van € 270 miljoen voor.

In het nieuwe voorstel voor het Masterplan CS wordt het Reizigersplein aan de voorkant van het station verkleind, komt er een kleinere bovenverdieping van het stationcomplex (het Balkon) en een smallere overkapping van de perrons. Dit levert een besparing van € 135 miljoen op. Nog eens € 135 miljoen kan worden bezuinigd door het Balkon helemaal te schrappen, het Reizigersplein nog kleiner te maken en de voetgangerpassage onder de sporen te versmallen.

Het voorstel dat de kosten tot € 605 miljoen reduceert, betreft alleen de openbaar vervoervoorzieningen, niet de totale omgiving van het Centraal Station. Wethouder Kombrink wil graag dat de raadscommissie de plannen snel goedkeurt, dit omdat de politiek in Rotterdam sterk verdeeld is over het plan. Leefbaar Rotterdam dat na de gemeenteraadsverkiezingen de grootste partij is, is tegen het plan. Pim Fortuyn stelt zelfs voor om het oude station te behouden als monument. Voorstanders wijzen er op dat het knooppunt zich ontwikkelt tot een dicht-slibbende vervoersaorta. Het station moet onder meer op de schop omdat de Hogesnelheidslijn een volwaardige behandeling in Rotterdam is beloofd. Verder moet men ook aan de slag omdat RandstadRail, de snelle spoorverbinding met Den Haag, er op de metro moet aansluiten. Eigenlijk zou nu al wat moeten gedaan worden aan de enorme passagiersstromen, die groter zijn dan die op bijvoorbeeld Schiphol.

Voorstanders wijzen er verder op dat zo'n station voor een langere periode wordt neergezet en dan mag er ook wat staan. Men wijst daarbij naar de Erasmusbrug waar ook voor de duurste variant is gekozen tot tevredenheid van zo ongeveer iedereen nu. Verder worstelt men nog met de vele tramlijnen die over het Hofplein rijden van en naar het Centraal Station. In de spits passeren er circa 125 trams per uur, waardoor de wachttijden voor het overige verkeer op het Hofplein, Weena, Coolingsingel, Schiekade en Pompenburg steeds langer worden. Men wil nu een aantal tramlijnen direct vanaf het Kruisplein door een nieuwe tunnel onder het Centraal Station naar de Provenierswijk sturen. Dit plan stuit echter weer op grote bezwaren van de bewoners. Kortom, de stad staat voor belangrijke beslissingen en investeringen. De vraag is in welke richting moet worden gekoerst.

Verzakeling RET

In maart werd het startschot gegeven voor het verandertraject van de RET voor de komende jaren. Dit betekent dat de RET op weg naar 2006 moet veranderen in een organisatie met een marktconforme bedrijfsvoering en een gezond bedrijfsresultaat. Momenteel maakt de RET in 2002 'verlies'. Dit komt omdat er meer wordt uitgegeven dan dat er aan kaartopbrengsten en subsidies binnenkomt. Als er niet wordt ingegrepen bedraagt het verlies meer dan € 20 miljoen. Bovendien vermindert de groei van de rijksbijdrage in de komende jaren.

Er is momenteel een afspraak met de gemeente dat men maximaal € 8 miljoen 'rood' mag staan in 2002 en dat men in 2003 weer een positief saldo moet hebben. Voor dit jaar betekent het dat er toch nog ruim € 4,5 miljoen moet worden bezuinigd. Dit dwingt de RET om te verzakelijken en misschien zelfs te verzelfstandigen, waarbij men overigens wil benadrukken dat de RET een mensenbedrijf is. Men is in grote mate afhankelijk van de tevredenheid en loyaliteit van de medewerkers, maar dit betekent niet dat inefficiënt en onproductief handelen mag worden getolereerd.

Veiligheid

In maart publiceerde de Raad voor de Transportveiligheid een rapport naar aanleiding van de ontsporing van een metrotrein in januari 2000 in de tunnel onder de Oude Maas, tussen Hoogvliet en Spijkenisse.

De Raad concludeerde dat de RET te weinig aandacht besteedt aan de veiligheid en noemt het verontrustend dat binnen het bedrijf niemand belast is met de veiligheid van het materieel.

Uit het onderzoek blijkt dat de ontsporing - het ongeval vond plaats nadat een motor van het metrostel afviel - niet alleen technische oorzaken had. De bevestiging van de motor, die bij wijze van experiment in een bestaand voertuig was ingebouwd, bezweek voornamelijk als gevolg van achterstallig onderhoud. Gelukkig ontstond er alleen materiële schade, maar de gevolgen hadden een stuk ernstiger kunnen zijn als de ontsporing niet aan het begin van de tunnel maar op het hooggelegen metroviaduct in Rotterdam-Zuid had plaatsgevonden, aldus de onderzoekers. De Raad verwijt de RET vooral dat die niet alert reageerde toen in 1997 onder verschillende trams de motor losraakte. De motor die in januari 2000 in de metrotunnel losraakte en de ontsporing veroorzaakte, was van hetzelfde type en had dezelfde ophanging als die onder de trams.

De onderzoekers bevelen de directie van de RET daarom nu aan een zogeheten veiligheidsmanagementsysteem te ontwikkelen en functionarissen aan te wijzen die zich bezig gaan houden met toezicht op het materieel.

Verder adviseert de Raad ook de procedures voor het hervatten van het metroverkeer na incidenten te heroverwegen. Na het ongeval destijds werd het verkeer hervat terwijl een aantal passagiers uit de ontspoorde metro nog door de tunnel liep. De verkeersleiding was hier niet van op de hoogte, iets dat de RET ontkent.

De RET zegt inmiddels concrete maatregelen te hebben genomen om de technische veiligheid te vergroten. Zo zijn twee aanbevelingen van de Raad inmiddels opgevolgd. Ten eerste is het Bedrijfstechnisch Bureau (BTB) in zijn oude functie hersteld. Tot 1990 was het dit bureau dat toezicht hield op het materieel door middel van veiligheidscontroles, maar sinds 1990 had dit bureau na een reorganisatie alleen nog een adviserende taak.

Ten tweede schakelt de RET een onafhankelijk externe deskundige in bij de ontwikkeling van nieuw materieel (o.a. voor het inmiddels nieuw bestelde trammaterieel) of ingrijpende wijzigingen van bestaand materieel.

Met de brandweer is inmiddels overleg over extra maatregelen die de veiligheid in het metronet moeten vergroten. Eén van de belangrijkste voorzieningen waarover wordt gepraat is een lichtgevend fiberlint dat langs de wanden in tunnels wordt aangebracht. Bij brand en rook in een tunnel kan dit vluchten de passagiers de weg wijzen. Een dergelijk lint is al aangebracht in de nieuwe Beneluxtunnel. Of deze voorziening in het hele ondergrondse metronet van Rotterdam, de stations inbegrepen, zal worden aangebracht, hangt af van de bereidheid van de overheid om er geld voor uit te trekken. Alle maatregelen samen kosten zo'n € 29 miljoen.

Graffiti

Met een grootschalige actie tegen 'vuilspuiters', is de RET in april begonnen de overlast door graffiti in met name de metro hard aan te pakken. Het schoonmaken van de metro's is de eerste stap. Op 15 april startte de RET met schone rijklijnen.

Wordt hierna opnieuw graffiti aangetroffen, dan haalt een speciaal team die meteen weg. Bij grote vervuiling wordt het rijklijntje naar station Kralingse Zoom gereden om te worden geruimd tegen een schoon exemplaar.

Al enige tijd voeren kaartcontroleurs van de RET in samenwerking met de politie controle uit op de metrolijnen. Ook werden hierbij recent geplaatste en op afstand beweegbare camera's gebruikt. Hierbij zijn al meerdere 'vuilspuiters' op heterdaad betrapt. Alle graffiti-meldingen (waarbij ook aan burgers wordt gevraagd bekladdingen te melden) worden door de RET geregistreerd in een computersysteem. Daarbij gaat het niet alleen om de melding zelf, maar ook om het schadebedrag en een foto van de graffiti. Met deze gegevens kan de route van een dader in kaart worden gebracht, waardoor de politie steeds gerichter kan opsporen.

Het openbaar vervoer zucht al jaren onder vandalisme. Het besmeuren van de rijklijnen met viltstift en spuitbus levert de RET jaarlijks een schade op van € 1 miljoen.

Nieuw hoofdkantoor

Op 11 maart verhuisden de eerste RET-werknemers van het oude hoofdkantoor aan de Kleiweg naar de nieuwe locatie aan het Vasteland. Op 19 april volgde een tweede groep werknemers.

Toeristische Museumlijn 10

Binnenkort hoopt de Stichting RoMeO weer toestemming te krijgen van de RET om ook in 2002 weer met de Toeristische Museumlijn 10 te gaan rijden. Als men akkoord gaat en geen beperkingen worden opgelegd, gaat het er als volgt uit zien:

De route zal gelijk zijn aan die van 2001, terwijl de dienstregeling een kleine wijziging zal ondergaan. De eerste rit zal dit seizoen om 10.30 uur (was 10.00 uur) en de laatste om 16.00 uur (was 15.30 uur) van het Centraal Station vertrekken.

Er zal worden gereden op zondag, dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag in de periode van zaterdag 6 juli t/m zondag 8 september 2002 en daarna nog elke zaterdag en zondag t/m zondag 27 oktober 2002.

Nieuw dit jaar is, dat ook in de herfstvakantie op dinsdag 22, woensdag 23 en donderdag 24 oktober 2002 zal worden gereden.

In 2002 zijn er in totaal 62 rijdagen (vorig jaar 55).

Op de zaterdagen 27 juli en 10 augustus zal in verband met resp. het Zomercarnaval en de Dance Parade niet worden gereden.

Verder is het mogelijk dat er een weekeinde in september niet kan worden gereden wegens omvangrijke werkzaamheden aan de tramsporen op het Kruisplein/Weena/Stationsplein. De dienst zal, evenals in 2001, weer worden uitgevoerd met drie vierassers.

Het tarief is wegens de invoering van de euro aangepast en zal voor volwassenen € 5,00 en reductie € 3,50 gaan bedragen.

Het verdient aanbeveling de plaatsbewijzen in de voorverkoop aan te schaffen, dit omdat deze plaatsbewijzen als dagkaart geldig zijn op de weekdays vanaf 9.00 uur en in het weekeinde vanaf aanvang dienst tot einde dienst in het gehele RET-voersgebied met uitzondering van de Nederlandse Spoorwegen en de bussen van Connexion.

Den Oudsten

Op 19 november 2001 is - zoals wij eerder berichtten - de busfabrikant Den Oudsten failliet verklaard. De fabrikant had samen met de RET voor de lagevloerbus het nieuwe businterieur ontwikkeld. Den Oudsten was de leverancier van 73 lagevloerbussen (series 801 - 835 en 901 - 938) en zou nog eens 32 bussen (serie 939 - 970) leveren. Helaas kon Den Oudsten deze bussen niet afbouwen. Wel zou de bouw van zeven van deze bussen zo ver zijn gevorderd dat deze misschien toch nog geleverd kunnen worden. In april en mei orienteert de RET zich op een nieuwe leverancier, waarbij het nieuwe businterieur ook als eis wordt meegenomen. Men hoopt in de periode september t/m november tot een besluit te komen en in december 2002 wil men een order plaatsen.

Kwartsstof

Sinds enige tijd mogen de trambestuurders in de remises geen remproeven meer doen met zand. De zandstrooi-installaties van een tram functioneren als extra rem en worden gebruikt bij extra gladde rails of een noodstop. Het zand wordt hierbij voor de wielen gestrooid en vervolgens vergruisd tijdens het remmen. Hierbij komt er stof vrij, kwartsstof en dit kan in hoge concentraties kankerverwekkend zijn. Om dit tegen te gaan werden de remises al regelmatig nat gehouden en tevens werden er borstelwagens aangeschaft om dit stof op te zuigen. Helaas bleek uit een meting dat de concentratie stof hiermee niet genoeg afneemt en tegen de kritische waarden aanzit. Dit kan schadelijk zijn voor de gezondheid voor de ongeveer 400 medewerkers Materieel in de verschillende remises.

De directie en de ondernemingsraad hebben daarom besloten dat remproeven met zand voortaan buiten moeten plaatsvinden. Dit houdt in dat trambestuurders de remproeven nu buiten doen en wel vlak na het uitrukken en vlak voor het inrukken. Men verwacht dat de concentraties door de maatregelen met 90% in de remises afnemen en er een veilige situatie ontstaat.

Infrastructuur en exploitatie

In het weekeinde van 13 en 14 april werden de nieuwe tramsporen in het midden van de Broersvest aangesloten op de oude. Lijn 1 reed hierdoor niet verder dan het Marconiplein.

I.v.m. grondsanering (verwijdering asbest) in de 2e Middellandstraat reden de lijnen 1 en 7 van maandag 8 april t/m vrijdag 12 april een omleiding via de Claes de Vrieselaan, Mathenesserlaan en Mathenesserplein.

Vanaf 2 april reden de buslijnen 39 in de richting Station Noord en 45 in de richting Sint Franciscus Gasthuis om dezelfde reden een omleiding via de Claes de Vrieselaan.

Buslijn 32 rijdt sinds 18 maart een omleiding via de Groshansstraat, Aelbrechtsskade en Aelbrechtssplein in beide richtingen, dit i.v.m. reconstructiewerkzaamheden op het Mathenesserplein. Hoe lang dit duurt is nog niet bekend.

I.v.m. werkzaamheden op de Horvathweg zijn er vanaf 18 maart omleidingen voor de buslijnen 52, 54 en 57.

I.v.m. afbouw van het gebied rond het nieuwe busstation Noord rijden de buslijnen 35, 39 en 41 tijdelijk een omleiding. De lijnen 35 en 41 in de richting Station Noord en lijn 39 in de richting Zuidplein rijden via het Rozenlaanviaduct.

Tramlijn 23 wordt vanaf 25 maart geheel gereden vanuit de remise Hilledijk. Dit betekent dat de dienst uitsluitend met 700-en wordt gereden.

Materieel

Metro/sneltram: Redelijk stil is het rond de nieuwe sneltrams serie 5400. Er wordt wel getest bij het complex 's-Gravenweg, maar verder worden de rytuigen nauwelijks gesignaleerd. Ook is niet bekend of er inmiddels nieuwe rytuigen zijn afgeleverd. In de C.W. wordt gewerkt aan het herstel van loc 6102.

Tram: In dienst na herstel schade mr. 715, 737 en 750 en na rev. B in de eerste helft van maart de 749 en in de tweede helft van maart de 702. Mr. 819 kwam begin april gereed na rev.B+. I.v.m. werkzaamheden werd de uitgang van remise Hilledijk echter versperd en moest de wagen enige tijd wachten op verlossing. In de C.W. voor herstel schade de 735, 843 en vierasser 537. In de Hilledijk voor rev. B mr. 703 en voor rev. 2 mr. 710.

I.v.m. een tekort aan materialen stond een aantal wagens langdurig buiten dienst. Sinds eind februari waren dit de 727, 845, 1615 en 1634. Begin april waren deze nog altijd niet in dienst. Sinds eind maart staat in remise Hilledijk ook de 659 buiten dienst. Dit was waarschijnlijk ook de reden dat de reserverytuigen weer in beeld kwamen. Zo reed mr. 1605 (Tingeling-tram) op 8 april als lijn 8.

Bus: In dienst na herstel schade de 646, 679 en 809. Voor herstel schade in de CW de 495, 631 en 692.

Nieuws per datum:

12/03: Op buslijn 60 reed deze dag een kleine bus van De

Jong Tours.

20/03: I.v.m. een brand op de Wolphaersbocht werd lijn 2 ingekort tot metrostation Maashaven.

22/03: Op het Kruisplein derailde 1-735 en kwam tot stilstand tegen een bovenleidingsmast, hetgeen tot een flinke ravage leidde. Drie vrouwen raakten gewond door rondvliegend glas. De wagen liep behoorlijke schade op aan de linkerzijde van de A-bak.

06/04: In de feestverlichting van mr. 1628 (De Snertram) ontstond kortsluiting. De tram liep gelukkig geen schade op, maar de feestverlichting zal in april (de laatste maand van dit rijseizoen van de Snertram) niet meer branden.....



ARRIVA

Onze correspondent uit Groningen had nog enkele berichten voor ons in portefeuille: we maken een inhaalslag en gaan daarbij terug naar begin 2000.

Exploitatie Nieuwe dienstregeling per 9 januari 2000.

Op 9 januari 2000 ging een nieuwe dienstregeling in voor de stad, waarbij –zoals haast gebruikelijk– de nadruk lag op bezuinigingen. Vooraf had de wethouder van Verkeer&Vervoer (K. Schuiling) deze nieuwe dienstregeling aangeprezen met de mededeling "we vervoeren nu geen hete lucht meer". Een ieder trekke daaruit zijn conclusies...

De wijzigingen:

Het geïntegreerde stadslijnnennet werd opgedeeld in een *verbindend* en een *ontsluitend* net. Het verbindend net bestond uit de lijnen 1, 3, 6 en 11, die de gehele dag rijden; zij vormden het *hoogwaardig basisnet met hoge frequenties* (?).

Het ontsluitend net werd gevormd door de lijnen 2, 4, 5 en 8; in de late avonduren (21.30-01.00 uur en de vroege morgenuren op za 06.30-09.30 uur) en zo (07.30-12.30 uur) rijden deze lijnen NIET; daarnaast was er nog het spitsnet met de lijnen 7, 9, 12 en 15;

Opgeheven werden de "oude" lijnen 10 en 13 en ook de Servicebus Noord 25; deze laatste werd opgenomen in de bestaande lijnen 2 en 5.

Er werd tegen deze dienstregeling en de bijbehorende frequentie behoorlijk geprotesteerd (zwak uitgedrukt). Vooral het laten vervallen van de interwijk-lijn 7 en de halvering van de frequentie van lijn 6 naar Hoornsemeer zette veel kwaad bloed. Enkele weken later werd dan ook besloten, dat lijn 7 terug zou komen, "zodra de gelegenheid zich voor zou doen".

Op 28 mei 2000 kon een nieuwe jaardienstregeling worden ingevoerd, waarbij het volgende werd gewijzigd:

Lijn 1 werd vanaf het Molukkenplantsoen weer doorgetrokken via Bedumerweg-Asingastraat-Eikenlaan naar het Station Noord;

Alle ritten van lijn 2 bij het Martini Z'huis (Van Ketwich) rijden weer door als lijn 5 naar De Wijert en omgekeerd;

Lijn 3 ging 's avonds na ca. 21.00 uur vanaf Vinkhuizen via de routes van lijn 7 en 5 (De Paddepoel-Selwerd) doorrijden naar Station Noord;

De route van lijn 4 in de Oosterparkwijk werd gewijzigd in Florakade/Crocusstraat;

De ritten van lijn 6 tot het Martini Z'huis (Van Swieten) werden voortaan als lijn 16 gereden;

Lijn 7 werd weer ingesteld op Vinkhuizen-De Paddepoel-Selwerd Zuid-Station Noord-De Hoogte-Korrewegwijk-Oosterpark-AZG-Zuiderdiep-Centraal Station v.v.;

Lijn 9 werd gesplitst in:

9 *Centraal Station-Driebond v.v. (spitslijn); en*

19 *Centraal Station-Sontweg (Arriva) v.v.*

Lijn 2 werd tussen Station- Noord en het CS opgeheven (opgenomen in "nieuwe" lijn 7).

Zodoende bestond het verbindend net uit de lijnen 1, 3, 6/16, 11 en 19; het ontsluitend net werd gevormd door de lijnen 2, 4, 5, 7 en 8. Tot slot nog de spitslijnen 9, 12 en 15.

Materieel

Tussen juni en begin september 1999 reden de bussen 120 en 139 op Schiermonnikoog. Ze kwamen begin september '99 weer in Groningen in dienst.

De in Zuid-Limburg rijdende Mercedes 122 keerde medio oktober 1999 terug in Groningen en kwam onder het oude nummer 122 weer in bedrijf.

Het aardgasproject met de 200 was begin april '99 al afgelopen; op 11/11 werd de bus voor sloop verkocht.

De Citybusjes C1-C3 en midibus C4 werden begin januari 2000 vernummerd in 111-114. En tussen februari en juli 2000 reed de 520 in Leeuwarden op de stadslijnen aldaar.

Begin 2000 werden de Mercedes-bussen 120, 124 en 136 in Arriva-huisstijl gespoten.

De vier bestelde Mercedes-Benz O530G Citaro/Mercedes-EVObus wagens werden als volgt in dienst gesteld: 158 op 16/2/2000; 159 op 3/3; 160 op 16/3; 161 op 26/2. Deze vier wagens tellen 49 zit- en 101 staanplaatsen en zijn uiteraard in Arriva-huisstijl.

De Groningse CSAII DAF 591 maakte in het laatst van 2000 een uitstapje en werd tijdelijk op de stadsdienst Emmen ingezet. Dit had te maken met de vertraagde aflevering van de Dennis-bussen uit de serie 5850-5899.

In 2001 maakten de volgende stadsbussen "uitstapjes" (inzetten) binnen het streekvervoergebied van Arriva:

- Maart 2001 waren de 120 en 593 in dienst op Schiermonnikoog;
- De 141 deed vanuit Heerenveen dienst op o.a. belbuslijn 18;
- In Winschoten waren ingedeeld de 517 en 520;
- De 591 reed die maand –nog- op de Emmense stadsdienst;
- De 595 deed in maart 2001 dienst op Ameland.

En dan dat Citybusproject. Sinds de introductie in april 1996 gingen de Citybusjes steeds meer passagiers vervoeren. Hoewel de routes in de loop van de afgelopen jaren waren aangepast, bleef het aantal reizigers stijgen. Uiteindelijk waren begin zomer 2001 de volgende drie lijnen in exploitatie:

- 22 Sontweg (Arriva)-Grote Markt oostzijde v.v.;
- 23 Peizerweg (veiling)-Akerkhof v.v.;
- -- Zaanstraat-Akerkhof-Vismarkt-Grote Markt v.v.

Op de administratieve lijn 22 werd al sinds de introductie met gelede bussen gereden; op lijn 23 reden in hoofdzaak de DAF 201-206. De lijn Zaanstraat-Grote Markt was tegen de zomer "uit zijn jasje" gegroeid, zodat de kleine Citybusjes vervangen moesten worden. Gewone stadsbussen waren te groot (binnenstad auto- en BUS-vrij), zodat uiteindelijk de keuze viel op drie kleinere stadsbussen. Eind augustus 2001 werden op deze citypendel ingedeeld de bussen 6012, 6014 en 6015 (Van Hool A508/Van Hool, 24/32, 1992), waarvan de 6014-6015 voordien op Terschelling hadden gereden. Deze drie busjes waren gespoten in huisstijl en deden ook wel dienst op lijn 19. Ultimo augustus 2001 was de toestand van het wagenpark als volgt:

1. van de oudste DAFs 590-597 stonden opgelegd: 590, 591; de overige zes reden nog, waarvan 592, 594, 596 en 597 in Groningen;
2. Ook de DAF 520 was aan de dienst onttrokken voor verkoop;
3. De citybusjes 111-114 stonden eveneens aan de kant voor verkoop.

Verkocht werden daarna de citybusjes 111 ((6/9), 112 (6/9), 113 (1/10) en 114 (1/10) aan Auto Posthumus in Roden voor export (medio maart 2002 was het terrein aldaar leeg!).

Overige berichten

Arriva verzorgt alsnog het openbaar vervoer rond de start van de Giro d'Italia in de stad. Onderhandelingen tussen Arriva en de organisatie van Groningen waren op een dood spoor beland. Concurrent Connexion bood zelfs aan het vervoer voor haar rekening te nemen als Arriva er niet uit zou komen met

de organisatie. Maar dankzij bemiddeling van wethouder Schuiling zijn beide partijen elkaar toch in de armen gevallen. Een ritje kost 4 euro per persoon. De proloog van de Giro d'Italia is op zaterdag 11 mei.

Op woensdag 20 maart is bekend gemaakt is door het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft Arriva Personenvervoer Nederland de aanbesteding gewonnen van het openbaar vervoer in Rivierenland. Het gaat hier om het gebied dat is gelegen tussen de steden Arnhem en Nijmegen en de provinciegrens tussen Zuid-Holland en Gelderland, de regio rondom Tiel en Geldermalsen. ARRIVA is uiteraard zeer ingenomen met dit besluit van het College; daarbij gaat het hier niet alleen om het winnen van deze concessie, dit is bovendien de eerste substantiële aanbesteding in Nederland die naar een nieuwe vervoerder gaat sinds de invoering van de liberalisering van het openbaar vervoer! ARRIVA zal uiteraard met inzet en genoegen dit gebied bedienen met een uitstekend pakket aan openbaar vervoer. Da concessie beslaat een periode van zes jaar, gerekend vanaf 1 januari 2003.

De affaire omtrent regiomanager Van Hengel is al eerder in HOV/Rainieuws vermeld: Van Hengel is nu bij Arriva Stad weg en is naar Arriva Emmen gegaan om daar "de zaken te regelen". Directeur Van der Hoek neemt in Groningen zijn taken over.

Arriva wil af van de 15 meter lange Aggloliner-bus. Door de dubbele achteras zwaait deze extra lange, luxe bus fors uit bij het maken van scherpe bochten. Daardoor loopt de bus, bedoeld voor de langere onafgebroken trajecten, regelmatig schade op. Recentelijk was zo'n bus betrokken bij het dodelijke ongeluk op het Stationsplein in Groningen waarbij een 14-jarig meisje bekneld raakte tussen twee bussen. Op een totaal van 500 bussen rijden er in Groningen en Drenthe sinds 2000 ongeveer dertig van dit soort bussen rond. De bussen hebben 500.000 gulden per stuk gekost.

BBA

Asielzoekers van opvangcentrum Prinsenbos kunnen sinds 2 april met de bus naar Gilze. Het Centraal Orgaan Opvang Asielzoekers (COA) heeft in samenwerking met de gemeente Gilze en Rijen en vervoersmaatschappij BBA een busverbinding opgezet die zal worden onderhouden door de firma Diepstraten. De bus rijdt in eerste instantie drie maal per dag. 's Ochtends, rond het middag en laat in de middag.

connexion

Vervoersbedrijf Connexion gaat opnieuw in de kosten snijden, waarbij arbeidsplaatsen verloren zullen gaan. Ook zijn plannen om in het buitenland bussen te rijden voor onbepaalde tijd uitgesteld.

In de Hoeksewaard en op Flakkee is onrust ontstaan onder buschauffeurs van vervoerder Connexion. Die zijn sinds kort verplicht een badge met hun voornaam te dragen. Enkele chauffeurs zijn behoorlijk overstuur, ze vinden dit een aanslag op hun privacy. Het idee kwam van een ambtenaar van de provincie Zuid-Holland, ongetwijfeld in een poging de klantgerichtheid te bevorderen.

Een lijnbus van Connexion (2092) is dinsdagochtend 2 april op de kruising Stroomweg Grevelingenstraat in Middelburg tegen een bus van Bizon Tours gebotst. Vier personen, waaronder de chauffeur van de Bizon-bus liepen verwondingen op.

De kleine busjes die dagelijks rijden van station Schothorst naar het nieuwste deel van bedrijventerrein De Hoef in Amersfoort, lijken succesvol. Het aantal ritten is binnen korte tijd al met de helft toegenomen. In de ochtendspits rijden ze van half acht tot half tien af en aan tussen station en bedrijven. In de eerste weken, begin februari, werd gestart met 100 ritten per week. Drie bedrijven hadden toen een abonnement aangeschaft voor hun werknemers. Inmiddels rijden de busjes gemiddeld 150 ritten per week. Abonnees kunnen bellen om 's avonds weer te worden teruggebracht naar het station.

Zo'n dertig passagiers zijn donderdagmiddag 4 april door een brand in een Connexion-bus gestrand op de Rijksstraatweg in Empe (bij Brummen). Ze konden allen bijtijds een veilig heenkomen vinden en later met een andere bus hun reis vervolgen. Door onbekende oorzaak vatte rond half vier het motorcompartiment aan de achterzijde van de streekbus vlam.

Connexion en de gemeente Gouda zijn het niet met elkaar eens over de inzetbaarheid van de nieuwe stadsbussen. Volgens woordvoerder Opmeer van de vervoersmaatschappij levert de fabriek op korte termijn nieuwe lage-vloerbussen voor Gouda in een tempo van 2 per week. De bussen kunnen volgens Opmeer echter niet gaan rijden omdat de routes waarop de bussen worden ingezet, niet afdoende zijn aangepast. De nieuwe bussen zouden hierdoor schade oplopen en ook zou de vervoerder de voorgeschreven rijtijden niet kunnen halen.

Sinds maandag 1 april is er in Harderwijk een vernieuwde en uitgebreide stadsdienst: Stadsbus Harderwijk. Er zijn vanaf nu twee stadlijnen (in plaats van één) en er wordt gereden met comfortabele achtpersoonsbussen. Stadsbus Harderwijk bedient bovendien meer woonwijken en krijgt 10 extra haltes. Dat maakt het voor u nóg aantrekkelijker om in Harderwijk op de bus te stappen. Stadsbus Harderwijk rijdt op werkdagen van 7.00 tot 18.30 uur, op koopavonden tot 21.00 uur en op zaterdag tussen 8.15 en 17.45 uur. De twee bussen rijden elk een verschillende route.

GVU (Utrecht)

Op 20 april wordt een nieuwe mijlpaal bereikt. Na de HOV-baan wordt dan de nieuwe DUBBELGELEDE bus voor het HOV gepresenteerd. Vanaf augustus wordt deze langste bus van Europa op lijn 12/12s ingezet. Een makkelijke lage instap, topcooling, een eigen design en plaats voor vele klanten. Op zaterdag 20 april organiseert het GVU ter gelegenheid van deze presentatie een leuke, gratis middag, in de Veemarkthallen. Deze middag begint om 13.30 uur tot 17.00 uur. Vanaf 13.15 rijden er pendelbussen langs alle haltes van de HOV baan naar de Veemarkthallen.



Met ingang van zaterdag 6 april gaat openbaarvervoerbedrijf Hermes in het weekeinde bussen inzetten naar en vanaf Eindhoven Airport. De directie van de regionale luchthaven had hierom verzocht, naar aanleiding van de komst van vliegmaatschappij Ryanair, die ook in het weekeinde op Eindhoven Airport vliegt. Zowel op zaterdag als op zondag vertrekt er vanaf het vliegveld om 13.45 uur een bus naar het station in Eindhoven. 's Morgens om 11.30 rijdt er een bus vanaf het station naar Eindhoven Airport. Dit is de Hermes Groep vrijdag 5 april overeengekomen met de luchthavendirectie.



In onze vorige editie schreven wij dat NoordNed bus 1280 op lijn 35 op dinsdag 26 februari door storm van de weg af raakte en daarbij in de sloot terecht kwam. Een lezer maakte ons erop attent dat het hier niet ging om bus 1280, maar om bus 1286, waarvoor dank! In Sneek rijden de ex-Arriva Leeuwarder Volvo's: 6340 en 6341.



De meerderheid van de Borculose raad voelt er nog steeds niets voor om Syntus toestemming te geven om de snelle busverbinding tussen Doetinchem en Enschede om de bebouwde kom van het Berkelstadje heen te leiden. Alle nieuwe pogingen van het college ten spijt.

Taxi Centrale Renesse

Taxi Centrale Renesse (TCR) wil een tweede ecobus inzetten voor het door haar verzorgde gratis vervoer vanaf het transferium in Renesse. De milieuvriendelijke manier van personenvervoer per elektrisch aangedreven bus oogst veel waardering bij zowel de klant als aanwonenden van de route waarlangs

deze stille bus rijdt. TCR is vanwege de hoge investeringskosten nog op zoek naar subsidiemogelijkheden.

OVERIGE BERICHTEN

Op provinciale wegen in Zeeland wordt naar verwachting nog voor de zomer een begin gemaakt met het plaatsen vanabri's. Binnen de grenzen van de gemeente Veere komen provinciale bushokjes langs de weg van Serooskerke naar Westkapelle en van Middelburg via Zoutelande naar Westkapelle.

De Alkmaarse actiegroep www.alcoholvrijrijden.nl wil graag nachtbusen in de stad. Dit om jongeren die in Alkmaar uitgaan op een veilige manier thuis te laten komen. Burgemeester M. van Rossen en wethouder H. Eggermont hebben de actiegroep maandag ontvangen. De collegeleden hebben de groep gemeld dat zij zelf met Connexion zullen moeten gaan praten.

Ex lijndienstmaterieel bij Zeebra Tours te Bergen op Zoom: 44 = BBA 1525, 45 = BBA 1571, 46 = BBA 9935 (allen ex Argo).

Ex lijndienstmaterieel bij Zeeland Tours / Zeeuwse Taxi centrale te Middelburg: 17 = VAD 7854 (geleed ex Zeeland Tours 1), 18 = FRAM 9653, 19 = VSL 9689, 21 = ZWN 9418, 22 = GVB 523 (geleed).

Ex lijndienstmaterieel bij AMZ te Borssele: 326 = GVU 555, 329 = GSM 8794, 330 = GSM 8805, 333 = ZWN 5612, 334 = ZWN 5616, 337 = VAD 7864, 341 = ZWN 1549, 342 = WN 9280, 350 = BBA 1584, 354 = BBA 1590, 357 = ZWN 7915, 358 = VAD 7876, 360 = NZH Travel 626, 361 = CFL 51 Luxemburg *, 362 = CFL 53 Luxemburg, 365 = Integro in XX-uitv. *, 366 = TET 3399 *.

NB: * = nog niet in dienst. Gelede bussen zijn 326, 337, 357, 358, 360, 361, 362.

Ex lijndienstmaterieel bij Hatro Tours te Ochten: hier kwamen bij de volgende ex Arriva-bussen: 3500, 3501, 3516, 3539, 9847.

De werkgevers en de vakbonden in het streekvervoer hebben op 15 april een principeakkoord bereikt over een nieuwe eenjarige CAO. Met terugwerkende kracht vanaf 1 januari komt er een loonsverhoging van 3,75%. Ook ontvangen de werknemers aan het einde van 2002 een eenmalige uitkering van 0,25%. De voor week 16 geplande acties waren daarmee van de baan. Eerder liepen de CAO-besprekingen vast, waarna passagiers gratis met het streekvervoer mochten reizen. De actie werd door de rechter getolereerd. Dat kostte de werkgevers € 250.000 per dag.

BERICHTEN UIT BELGIË

M.I.V.B. - BRUSSEL

Tramnet uitbreidingen

Voor het tramnet zijn nu gelden uitgetrokken. Minister Chabert noemde onder meer 9,4 miljoen euro (380 miljoen frank) voor verlenging van lijn 94 van Wiener naar Vorst rond-punt; de uitvoering is voorzien in 2004 of begin 2005; voor de tramaanleg langs de Werkhuizenkaai 6,7 miljoen euro (270,2 miljoen frank), begin aanleg in 2003;

Een nieuw tracé voor lijn 56 in Anderlecht voor 8,42 miljoen euro (340 miljoen frank), eind 2003;

Verlenging van lijn 55 van Bordet naar Eurocontrol 4,56 miljoen euro (184 miljoen frank), datum nog niet vastgesteld, hangt af van andere werken.

Trammaterieel

Nadat vaststond dat zij niet konden worden verkocht, werden in maart afgevoerd naar de sloper de PCC's 7005, 7054 en 7129.

Na revisie en renovatie kwam mw 7732 in februari gereed. PCC 7074 werd in maart in de nieuwe kleuren geschilderd; dit was de laatste nog dienstdoende 7000 in de oude kleur.

Het trammuseum zond standaard motorwaggen 1259 naar

Cannes-La Bocca Industries voor algehele renovatie, waarbij de tram zal worden teruggebracht in de toestand van 1936, dus zonder deuren en met compartimenten in het interieur. Deze restauratie kan worden uitgevoerd dankzij een flinke bijdrage van Brussels minister Chabert.

Gelede motorwagen 4032 keerde, na revisie bij de MIVB, terug in het museum.

Feest Tervurenlaan

Op zondag 5 mei vindt tussen 10.00 en 19.00 uur weer een feest plaats rondom de Tervurenlaan, waarbij historische trams en bussen uitgebreid worden ingezet. Een dagkaart voor die trams kost 2½ euro.

Metro

Op 25 maart werd het vernieuwde metrostation Maalbeek geopend, met liften voor rolstoelgebruikers. Bij deze gelegenheid verklaarde minister Chabert dat geld beschikbaar wordt gesteld om ook alle andere stations voor ieder toegankelijk te maken.

Het metroverkeer op de lijnen 1A en 1B werd in de ochtend van 27 maart enige uren stilgelegd tussen Kunst-Wet en Graaf van Vlaanderen wegens een brandje in de tunnel, waarschijnlijk veroorzaakt door in brand gevlogen papier. Wellicht als gevolg daarvan moest het metroverkeer na enige tijd opnieuw worden gestaakt tussen Centraal en Schuman door een storing in de electronica.

VLAAMSE VERVOERSMAARSCHAPPIJ (DE LIJN)

In 2001 reisden 56% meer reizigers gratis dan in 2000. Het zijn er nu 31,5 miljoen. De eerste twee maanden van 2002 steeg het aantal vervoerde personen weer met bijna 8%. Directeur-generaal Lieten wees erop dat Buzzy Pazz voor jongeren tot 25 jaar zo'n succes is dat vooral in de steden de capaciteit van tram en bus nu ontoereikend is. De inkomsten stijgen echter nauwelijks of dalen. Financiële problemen bij De Lijn zijn er niet zolang de regering voortgaat met het huidige openbaar-vervoer-beleid.

In verband met 7 eeuwen Guldensporenslag heeft de Vlaamse regering besloten dat het vervoer bij De Lijn op 11 juli gratis is. Bij een controle in Antwerpen in de middag van 6 maart bleek dat bijna 10% van de tramreizigers zwart reed.

ANTWERPEN

Na renovatie kwam mw 7059 in februari weer in dienst, in maart volgde 7001. Ook op lijn 12 worden nu af en toe nieuwe lagevloertrams ingezet.

WEST-VLAANDEREN (KUST)

In de Panne, waar de trams vaak grote vertragingen oplopen, veroorzaakt door verkeer, is een nieuw systeem ingevoerd: 500 meter vóór het einde van de vrij baan vanaf Koksijde zet de tram bij de halte Golfstraat een verkeerslicht op rood; na het verlaten van deze halte kunnen de auto's weer oprijden.

Bronnen: Tram 2000; VRT Radio Vlaams-Brabant/Brussel; diverse krantenberichten. Samengesteld door P.H.Kiers.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda. Zie berichten Bad Schandau, Berlijn, Chemnitz, Dresden, Halberstadt, Jena, Leipzig, Magdeburg, Augsburg, Bochum, Bremen, Düsseldorf, Keulen, Marseille, Graz en Zürich.

ARGENTINIË

Buenos Aires. Het eerste door Alstom gebouwde vijf-wagen metrotreinset rijdt sinds 12.10.2001 op lijn D. Er komen 16 van deze treinstellen. Ze kunnen worden ingezet op de vier bovenleidinglijnen A, C, D en E. (lijn B = stroomrail).

Rosario. Hier is met hulp van een aantal Zwitserse bedrijven (waaronder het trambedrijf van Bern) een project gestart dat de aanleg van een 6 kilometer lange tramlijn tot doel heeft. Hiertoe is in Zwitserland de vereniging "Tram Rosario" opgericht die ook geldmiddelen inzamelt. Enkele Zwitserse kantons, waar veel Argentijnen wonen, hebben bijdragen toegezegd. De plannen zijn ambitieus. In de eindfase moet er een nood/zuidlijn komen met een lengte van 20 kilometer met een

8 kilometer lange lijn naar het vliegveld. Tweedehands materieel komt uit Bern. Zie ook bericht Bern.

AUSTRALIË

Melbourne. Zoals twee jaar geleden bericht, zijn bij Siemens 62 driewagen metrotreinstellen (186 rijtuigen) besteld voor de Melbourne Bayside Metro (thans M>Trains, zie hieronder). Deze treinstellen krijgen een lengte van 71,61 meter en worden geleverd in 2003/2004. Net als de bestelde treinstellen voor Wenen, Boekarest en Guangzhou is dit een produkt uit het Siemens leveringsprogramma "MoMo". Dit staat voor: Mobility Modular, een modulair gebouwd treinstel. Individuele designs zijn mogelijk. De spoorbreedte is 1600 mm. Zoals steeds meer gebruikelijk bij metrosystemen krijgt dit materieel een stroomafnemer voor bovenleiding.

Per 1.10.2001 hebben de spoor- en trambedrijven in Melbourne nieuwe namen gekregen. Swanston Trams heet nu M>Tram en Bayside Trains heet nu M>Trains en horen beide bij National Express. De M staat voor Moving Melbourne. Hillside Trains heet nu Connex en alleen Yarra Trams heet nog steeds zo. De trams van M>Tram worden groen aan de onderkant en wit rond de ramen. Van het logo is de gestyleerde M blauw en >Tram en >Trains groen op de witte ondergrond. De voorstadsspoorlijn van M>Trains naar St.Albans (in het noordwesten van de agglomeratie) is op 27.1.2002 verlengd naar Sydenham aan de spoorlijn naar Bendigo. De verlenging is ± 6 kilometer en geëlektrificeerd. Het oude station Sydenham is hierbij gesloten en vervangen door het circa 400 meter zuidelijker gelegen station Watergardens bij een nieuw shopping center. Er tussenin ligt nog het nieuwe station Keilor Downs. De dieseldienst van V/Line is ingekort van St.Albans tot Watergardens.

De eerste Citadis trams zijn in dienst gekomen op lijn 109 (Port Melbourne - Mont Albert). De trams zijn wit met in groen een soort bakkebaarden achter de cabineramen langs. Het westelijke deel van deze lijn is een voormalige voorstadsspoorlijn en één van de twee lightrail-lijnen (de andere is lijn 75 naar St.Kilda). De spoorlijnen zijn in 1987 versmald tot normaalspoor en aangesloten op het tramnet. De hoge perons zijn deels verlaagd voor tramgebruik. Op de beide proefwagens 2001 en 2002 na, zijn de overige trams niet voorzien van klaptreden. Beide lijnen open door de oude vakwerk bovenleidingsportalen nogal spoor. De voormalige spoorbrug over de Yarra bij Flinders Street Station is nog aanwezig. Misschien moeten ze van Randstadrail eens hier gaan kijken. Lijn 109 wordt in juni 2002 in het oosten verlengd van Mont Albert naar Box Hill (2,2 km). Het nieuwe eindpunt komt te liggen bij een shopping center en het station aan de voorstadslin naar Ringwood en Belgrave.

CHILI

Santiago de Chili. Er wordt gewerkt aan een verlenging van metrolijn 2. Deze zal aan het nieuwe eindpunt Cerro Blanco aansluiten op de bestaande lijn waardoor een U-vormig net ontstaat. De aanleg van twee tramlijnen met een lengte van 15 kilometer wordt binnenkort aanbesteed. Men spreekt van een opening in 2004.

DUITSLAND oost

Bad Schandau. Op 1.5.2002 worden nog historische trams ingezet dan waarmee men normaal al rijdt en kan de remise worden bezichtigd.

Berlijn. Op 5.1.2002 waren voor het laatst de 64 nog aanwezige B6 aanhangrijtuigen in dienst. Hun laatste inzet was op de lijnen 61 en 67. Al eerder schreven we over de financiële problemen, waardoor veel zaken vertragen. In 2002 is er alleen geld voor de verlenging van de tramlijn Prenzlauer Tor - Rathaus/Jüdenstrasse. Zie ook HOV/RN 519.

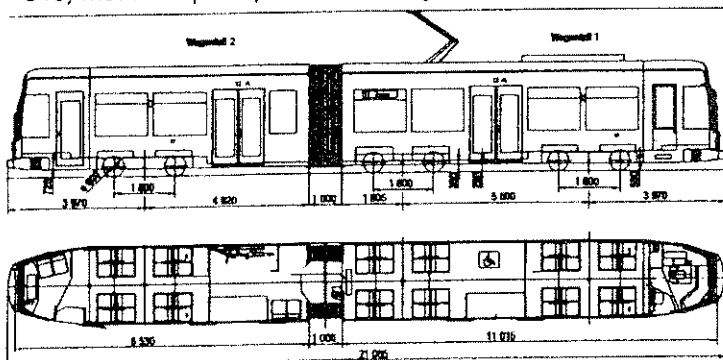
Op 12.5.2002 wordt in de museumremise Schmöckwitz het fraai gerestaureerde motorrijtuig 10 gepresenteerd. Deze 2-asser werd in 1903 gebouwd door Herbrand voor de toenmalige Städtische Straßenbahn Cöpenick. Ook het net gerestaureerde aanhangrijtuig 808 is van de partij. Dit rijtuig dateert uit

1906 en werd gebouwd in de werkplaats van de Große Berliner Strassenbahn.

We krijgen veel berichten over het jubileum van de U-Bahn. Samenvattend verwijzen we naar het vorige nummer van HOV/RN (522): elke derde zondag van de maand rijdt een historisch metrotreinstel in de normale dienst. Zo rijdt op 19.5.2002 een C2 treinstel op lijn U8; op 16.6.2002 een treinstel type EIII op lijn U5 en op 21.7.2002 een A1 stel op lijn U2.

Chemnitz. In het weekend 15/16 juni 2002 is er open dag in de remise Kappel (Zwickauer Strasse). Een aantal T3D trams die oorspronkelijk voor Ufa waren bestemd, bleken daar niet meer gewenst. Daarom gingen de 445, 446, 459, 460, 471 en 472 naar Alma Ata (Almaty). Dit bedrijf kocht ook de 419, 420, 422, 423. Motorrijtuig 421 bleef dichterbij huis: het werd in Chemnitz gesloopt.

Dessau. Het gelede lagevloer motorrijtuig dat op 21.12.2001 werd afgeleverd kreeg in januari 2002 het nummer 301. Bombardier levert in totaal 10 trams van het type NF2000 (301 - 310) met een optie op een bestelling van nog eens 10 trams.



.....Dessau 301 - 310.....

Dresden. Het 10-jarig bestaan van de museumremise Trachenberge is aanleiding voor een tramparade op 2.6.2002. Men verwacht ook trams uit andere plaatsen. Tot september 2002 wordt ook elke zaterdag een rondrit gereden met historisch materieel (let op: niet op 4 mei, 13 juli en 17 augustus). Op 13.7.2002 is in dezelfde remise een museumnacht. U kunt er dan terecht vanaf 17.00 uur tot 01.00 uur. Dresden beschikt over 15 historische motorwagens en 16 historische aanhangwagens.

Halberstadt. Ondanks het feit dat de gemeenteraad vorig jaar besloot de tram te handhaven, blijven de tegenstanders zich roeren. Met name speelt dit in de gemeenteraad waar besluiten over financiële middelen moeten worden genomen. De vraag is of er geld genoeg is voor de aanschaf van nieuwe trams. Zo niet, dan moet op de tweedehands markt worden gekocht. Vertegenwoordigers van het trambedrijf zijn al wezen kijken in Brandenburg naar de GT4 motorwagens 116 - 118 (ex Freiburg). Op 4.5.2002 is er open dag en feest in de remise naar aanleiding van 99 jaar elektrische tram. Zou men dan toch bang zijn de 100 jaar niet te halen? Mogelijk komt er een lagevloertram uit Nordhausen voor demonstratieritten.

Jena. Naast de in HOV/RN 521 genoemde data, rijdt museummotorwagen 26 ook nog op 29 juni, 27 juli, 31 augustus en 26 oktober 2002. Dus als u in de buurt bent....

Leipzig. Op 14.1.2002 kwam aanhangrijtuig 700 in dienst. Samen met de motorrijtuigen 1700 + 1800 vormt het de "Gläserner Leipziger" en wordt ingezet voor stadsrondritten. De historische tramremise Möckern (hier staat uiteraard het museummaterieel) is geopend op elke derde zondag van de maand (t/m 15.9.2002). Per 1.1.2002 beschikt de Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) over 320 motor- en 121 aanhangrijtuigen. Verder is er werkmaterieel (11 motor- en 13 aanhangwagens), materieel voor speciale ritten (6 rijtuigen) en 40 historische tramwagens.

Magdeburg. Agenda: 11.5.2002 vanaf 19.00 uur. Museumnacht in de remise Sudenburg. Vanaf het station Neustadt rijdt een lijn 99 met historische trams. Een herhaling vindt plaats op 25 en 26.5.2002 in de vorm van museumdagen. Alleen op

26.5.2002 rijdt dan lijn 99 met historische trams op dezelfde route.

Potsdam. Per 3.3.2002 vonden enige lijnwijzigingen plaats in verband met de vervoerbehoefte in Bornstedter Feld. Lijn X91 (die slechts in de spits op ma t/m vr rijdt; niet tijdens de schoolvakanties) werd verlengd naar Bornstedt Kirchallee. Lijn 90 werd ingekort tot Bahnhof Rehbrücke - Platz der Einheit (rijdt niet op zondagochtend) en lijn 95 rijdt nu tussen Babelsberg Fontanestrasse en Viereckremise (alleen ma t/m vr tot ± 19.00 uur). Dit betekent dat op het op 7.4.2001 geopende traject naar Viereckremise op ma t/m vr na ± 19.00 en in de weekenden geen tram meer rijdt. Dit verandert weer als dit traject in 2003/2004 wordt doorgetrokken naar Weissen Kaserne. Combino motorrijtuig 416 reed van 23.1.2002 t/m 6.2.2002 testritten zonder passagiers in Brussel. Om het vandalisme de kop in te drukken overweegt men om als proef weer conducteurs aan te stellen.

DUITSLAND west.

Augsburg. Op 26.5.2002 rijdt een KSW motorwagen vanaf de Moritzplatz. Er staan antieke auto's op het plein en er rijdt een oldtimer bus. Op 1 en 2.6.2002 kan het museummaterieel worden bekeken tijdens een remisefeest in de remise Lechhausen.

Bielefeld. Na de verlenging van lijn 4 naar de Universität (op 2.9.2001) werden in de ochtendspits nog enkele ritten gereden naar de halte Obernstrasse. In verband met het geringe aantal passagiers werd het traject Rathaus - Obernstrasse per 18.2.2002 opgeheven en rijden alle diensten van lijn 4 tot de Universität. De sporen in de Obernstrasse zijn nu tramloos maar worden niet opgebroken.

Bochum. Elke derde zondag van de maand wordt een stadsrondrit gereden met museummotorwagen 40. De drie uur durende rit vertrekt om 14.00 uur vanaf de remise Bochum.

Op 12.1.2002 werd op het terrein van een vroegere steenkolenmijn begonnen met de bouw van de nieuwe remise/centr.werkplaats Engelsburg. Als deze in 2005 in gebruik komt, worden de remise Universitätsstrasse en de centrale werkplaats Gerthe Hiltrop gesloten. In verband met de aanleg van de Essener Stadtbahnlijn U17 werd per 14.1.2002 het eindpunt Essener Strasse in Gelsenkirchen Horst opgeheven en werd lijn 301 ingekort tot de halte Kärntener Ring. Hier werd een overloopwissel gelegd. In de toekomst rijden hier op het traject Buerer Strasse - Devensstrasse gezamenlijk de lijnen U17 (normaalspoor) en 301 (meterspoor) waarvoor gecombineerde haltes met hoge en lage perrons moeten worden aangelegd. Plaatselijk is er kritiek op deze lange halteperrons. Eind 2003 zijn de werkzaamheden voltooid.

Bremen. Ook op 7.7.2002 zijn er rondritten met historisch materieel. Zie HOV/RN 521. Op 21.7.2002 rijdt een lijn 15 met museummotorwagen 445 of 811. Vertrek Hauptbahnhof: 11.00, 14.00 en 16.00 uur.

Zoals eerder bericht loopt er een aanbesteding voor nieuw trammaterieel met een breedte van 2.65 meter. Dit vraagt tot 2025 een aanpassing van de infrastructuur. Als eerste geldt dit voor lijn 1 waarop vanaf 2004 dit materieel kan worden ingezet.

Düsseldorf. Eind november 2001 was de eerste serie lagevloertrams type NF10 (2001 - 2018) compleet afgeleverd. In januari 2002 werd begonnen met de aflevering van de tweede serie 2019 - 2036. De 2019 was op 1.2.2002 te gast op de Combinodag in Wildenrath. Zie bericht Industrie.

Tot ver in oktober 2002 worden rondritten georganiseerd met historisch materieel. Er zijn verschillende thema's. Een complete vermelding vraagt teveel plaats; raadpleegt u op internet: www.rheinbahn.de. Lezers zonder aansluiting kunnen veelal in de plaatselijke bibliotheek internet raadplegen.

Keulen. Zoals al gemeld in HOV/RN 522 werd op 28.2.2002 op de Neumarkt het eerste nieuwe Stadtbahnmotorrijtuig type K5000 gepresenteerd. Deze typeaanduiding is enigszins verwarrend omdat de nummering begint bij 5101. De 5101 werd op 28.12.2001 in Wenen afgeleverd voor een 10.000 kilometer

testbedrijf zonder passagiers op de Lokalbahn Wien-Baden (WLB).

Toen de tram in de nacht van 19/20 februari 2002 vanuit Wenen naar Keulen vertrok (aankomst op 22.2.2002) had het 8000 kilometer onder de wielen. De resterende 2000 kilometer werden in maart 2002 afgelegd op het testcentrum in Wildenrath. De 5102 en 5103 rijden inmiddels testritten bij de WLB, ook in dubbeltraktie. Alle 55 bestelde rytuigen worden nog in 2002 afgeleverd.

Hoera, feest ! In mei 2002 bestaat de tram 125 jaar. Op 20.5.1877 reed hier voor het eerst een paardentram. Er zijn tal van activiteiten zoals in het weekend 25/26 mei 2002. Noteert u 26 mei in uw agenda. Om 14.00 uur is er een grote tramparade tussen de Neumarkt en de Rudolfplatz waarbij alle materieeltypen vertegenwoordigd zijn: van paardentram tot K5000. En 8.9.2002. Dan is er een festiviteit in de tramremise Thielenbruch waarbij het museummaterieel een prominente rol vervult.

In het jubileumjaar wordt ook het tramnet uitgebreid. Op 15.6.2002 komt een 900 meter lange verlenging van lijn 3 vanaf Bocklemünd naar Mengenich, Ollenhauerring in dienst. Om het centrum van Mengenich te bereiken wordt aansluitend begonnen met een verdere verlenging van 600 meter. In Mengenich komt dan een ondergronds eindpunt. In de verre toekomst (denkt u aan 2015) wordt gedacht aan een verlenging naar Widdersdorf met een eindpunt aan de regionale DB spoorlijn naar Grevenbroich. In plaats van een verlenging van lijn 3 is het ook mogelijk dat gekozen wordt voor de optie om lijn 1 naar Widdersdorf te verlengen. Deze lijn 1 wordt op 15.6.2002 met 2,9 kilometer verlengd: Junkersdorf (huidige eindpunt) - Lövenich - Weiden, Schulstrasse. In 2004 te verlengen met 995 meter tot het eindpunt Weiden, Bonnstrasse. Als de DB op dit punt een halte zou willen inrichten kan hier worden overgestapt op de toekomstige lijn S13 naar Düren. Actueel ligt ook de plannen voor de nieuwe ondergrondse noord/zuidlijn. Dit traject van 4 kilometer loopt vanaf het bestaande tunnelstation Breslauer Platz tot aan de Grossmarkt in de wijk Raderberg. Hier komt de lijn weer bovengronds. Er komen 6 ondergrondse stations (Rathaus, Heumarkt, Severinstrasse, Kartäuserhof, Chlodwigplatz, Bonner Wall) en 1 bovengronds station (Marktstrass). In een volgende fase volgt een bovengrondse verlenging langs de Bonner Strasse tot Arnoldshöhe, een punt aan de autoweg A555. Met de aanleg van het tunneltraject denkt men in 2003 te beginnen. Opening: 2011. Kosten: ± 515 miljoen Euro.

Het bestaande station Breslauer Platz wordt geheel omgebouwd. De destijds al voor de noord/zuidlijn aangelegde keerdriehoek in de verbinding met het station Dom/Hauptbahnhof moet worden vervangen omdat deze niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. Het blijkt nagenoeg onmogelijk deze werken uit te voeren terwijl het normale tramverkeer op het drukke traject Dom - Breslauer Platz - Ebertplatz doorgang vindt. In 2004 wordt dit traject dan ook zeven maanden opgeheven wat aanlegtijd en geld bespaart. Een aantal tramlijnen wordt dan omgeleid. Naar verwachting zal men tijdens de aanleg van het tunneltraject bij het station Heumarkt gelijk voorzieningen treffen voor een ondergrondse kruising met de oost/westlijnen 1, 7, 8 en 9.

München. Het nieuwe metromaterieel type C won weliswaar een designprijs, maar is nog steeds niet in dienst. Technische problemen (de koppelingen tussen de rytuigen zijn mogelijk te zwak) moeten door de fabrikant worden verholpen. Al met al is het nu bijna twee jaar geleden dat het nieuwe materieel in dienst had moeten zijn. Met een afleververtraging van een jaar, verblijft het stel nu al weer bijna een jaar in München. Het gaat nog wel een half jaar duren voordat Siemens het stel dienstvaardig kan overdragen. Het moge duidelijk zijn dat de Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) niet staat te juichen. Men blijft echter optimistisch en heeft het bedrijf van Neurenberg toezeggingen gedaan dat bij voldoende dienstvaardige nieuwe metrotreinstellen oude stellingen type A naar deze stad gaan.

München-DB. S-Bahn München. De aanleg van een Transrapidlijn naar het vliegveld heeft weinig kans van slagen. Het stadsbestuur van München is tegen de plannen.

Neurenberg. Omdat het nog even duurt voordat Siemens het nieuwe metromaterieel aflevert (zie HOV/RN 522) en men wat krap in het materieel zit, worden uit München 6 metrotreinstellen type A overgenomen. Deze uit 1970/1971 daterende stellingen zijn gelijk aan het Neurenbergse type DT1. Omdat er in München vertraging is ontstaan bij de levering van nieuw materieel zal dit pas eind 2002 gebeuren.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Een optie voor 32 Citadis trams werd omgezet in een definitieve bestelling. Alstom levert 24 stuks in de lange uitvoering en 8 stuks in de korte. In totaal zijn nu dus 70 trams besteld. (56 lang + 14 kort). De eerste tram wordt binnenkort afgeleverd.

Caen. Op 8.2.2002 vond de presentatie plaats van de eerste spoorbus. De eerste proefritten verlopen goed. De 15,7 kilometer lange lijn wordt in september 2002 geopend. Er komen 24 "trams" gelijkend op die van Nancy. Het systeem in Caen heeft een enkele stroomdraad (de spoorbussen hebben een pantograaf zoals bij trams), in Nancy hangt een dubbele trolleybus bovenleiding.

Marseille. In het vroegere station Noailles bij het eindpunt van tramlijn 68 is een klein vervoersmuseum ingericht. Behalve op zondagen is het dagelijks geopend.

Nancy. Na aanpassingen door fabrikant Bombardier en een uitvoerig proefbedrijf zonder passagiers, kwam op 13.3.2002 de "tramway sur pneu", het spoorbussysteem, weer in dienst. Inmiddels werd besloten om een tweede lijn aan te leggen die in 2006/2007 in dienst komt.

Parijs. De RATP bestelde bij CFD in Bagnères 14 vierassige elektrische lokomotieven (stroomrail) type RME voor het metronet. Kiepe levert de elektrische installatie. De eerste wordt medio 2003 afgeleverd.

Rennes. Op 15.3.2002 werd hier een volautomatische VAL-metrolijn geopend. VAL staat voor Véhicule Automatique Léger. De lijn heeft tussen de eindpunten J.F. Kennedy (in het noordwesten) en La Poterie (in het zuidoosten) een lengte van 9,4 kilometer met 15 stations, waarvan 13 ondergronds. De rijtijd bedraagt 16 minuten. Het systeem werd aangelegd door Siemens plus de levering van 16 tweewagen motorrijtuigen type VAL208. Deze werden gebouwd bij Siemens SGP in Wenen. Ze bieden plaats aan 158 passagiers, waarvan men er dagelijks 77.300 hoopt te vervoeren.

GRIEKENLAND.

Athene. In de berichten over het nieuwe tramnet miste u tot nu toe het materieel. Wel: de opdracht ging kortgeleden naar het Italiaanse bedrijf Ansaldo/Breda. Deze levert 35 vijfdelige trams van het type Sirio 5C3 in een tweerichting uitvoering. De 2,40 meter brede rytuigen krijgen een lengte van 32 meter en bieden plaats aan 194 passagiers.

GROOT BRITANNIË.

Leeds. Er zijn vier consortia geselecteerd die kunnen inschrijven op het turnkey opleveren van een tramnet met een lengte van 28 kilometer en de levering van 40 gelede lagevloertrams. Eind van dit jaar moeten de offertes binnen zijn; het contract wordt medio 2003 gesloten. De eerste tram moet dan in 2007 rijden.

IERLAND.

Dublin. De kogel is door de kerk. De Ierse regering heeft op 17.1.2002 definitief besloten tot de aanleg van een metro in Dublin. In eerste instantie zal er noord/zuidlijn, met een zijlijn in noordwestelijke richting, worden aangelegd, die onder ander het vliegveld Dublin Airport in het noorden van de Ierse hoofdstad verbindt met het centrum en zuidelijke suburbs. Het tracé zal bij het vliegveld en in de binnenstad ondergronds worden aangelegd. In zuidelijke richting wordt gebruik gemaakt van de baan van de Luas-sneltramlijn B, die momenteel wordt aangelegd en eind 2003 in gebruik zal zijn genomen.

De metrolijn zal in het zuiden eindigen in Shanganagh, in de buurt van Shankill, waar in een nieuw station kan worden overgestapt op de DART en andere (stadsgewestelijke) treinen. De stadsgewestelijke treindiensten, zoals de DART, en de metro worden niet fysiek geïntegreerd omdat Luas en metro op normaalspoor rijden, terwijl de gewone treinen gebruik maken van rails met een spoorbreedte van 1600 mm. Als alles goed gaat, kan de eerste metropassagier in 2007 instappen. Tussen 2007 en 2016 staat een veel grotere uitbreiding op het programma. Met de eerste fase van het project is 1,6 miljard euro gemoeid, terwijl de aanleg van het hele metrosysteem op ruim 7 miljard euro is begroot. In 2016 zal het metronetwerk 70 kilometer lang zijn, waarvan het ondergrondse gedeelte 12 tot 14 kilometer in beslag neemt. Tot zover de bijdrage van een lezer, die ons ook nog attent maakt op twee websites: www.dublinrail.tk en www.ierlandweb.nl. In HOV/RN 521 informeerden wij u over het in aanleg zijnde Luas tramnet. Luas is een lers woord voor snelheid. Tram en metro gaan het openbaar vervoer in Dublin completeren. Actief tot nu toe zijn Dublin Bus met ± 800 bussen en de Ierse spoorwegen I.R. = Iarnrod Eireann (Irish Railways). Deze exploiteert de hierboven genoemde DART-lijn, een met 1500V gelijkstroom geëlektrificeerde spoorlijn tussen Greystones en Howth met een aftakking Howth Junction - Malahide. In het voorstadsverkeer exploiteert de IR ook nog vier diesellijnen. Overigens: DART staat voor Dublin Area Rapid Transit.

OOSTENRIJK.

Graz. Het museumdepot Mariatrost is in verband met een opknabeurt dit jaar gesloten. Alleen het buitenterrein is van 16 tot 19 uur toegankelijk op de dagen dat er met museumtrams wordt gereden. En dat gebeurt op alle vrijdagen van 5.7.2002 t/m 6.9.2002 met een retourrit Mariatrost - Hauptbahnhof. Vertrek Mariatrost: 17 uur. Op zondag 15.9.2002 wordt het seizoen afgesloten met een remisefeest in Mariatrost vanaf 11 uur.

Linz. Lijn 2 naar Ebelsberg kwam op 2.4.2002 in dienst. Dit was ook de eerste dag dat de nieuwe Cityrunners in de persoonsdienst kwamen. De officiële opening vindt plaats op 26 en 27.4.2002.

PORTUGAL.

Lissabon. Als autocoueurs rijdende buschauffeurs, bedachtzame trambestuurders die hun waarlijk antieke trams behoedzaam door het drukke verkeer loodsen, een handvol moderne lagevloertrams, frequent varende veerboten over de Taag (Rio Tejo), een drietal funiculaires, een lift van Eifel, druk voorstadsvervoer op de CP-lijn naar Cascais en sinds 1999 de partikuliere voorstadslijn van Fertagus over de Taag doen bijna vergeten dat de Portugese hoofdstad ook nog over een relatief klein metronet beschikt. Dit normaalsporige bedrijf ging op 29.12.1959 van start met een eerste traject van 6½ kilometer dat in de daarop volgende jaren steeds met enkele kilometers werd uitgebreid. De wereldtentoonstelling van 1998 deed het net groeien tot 4 lijnen met een totale netlengte van 27,7 kilometer met 39 stations.

lijn:	km:	traject:
blauw	8,7	Potinha - Baixa/Chiado
geel	5,9	Campo Grande - Rato
groen	8,1	Campo Grande - Cais do Sodré
rood	5,0	Alameda - Oriente

De lijnen worden ook aangeduid met namen, respectievelijk: Gaivota, Girassol, Caravela en Oriente. De lijnletters A - B worden alleen intern gebruikt.

In aanleg zijn de verlengingen:

- blauw lijn: Baixa/Chiado - Sta.Apolónia (2 km.), met een eindpunt bij het gelijknamige CP-station,
- gele lijn: Campo Grande - Odivelas (5 km.), een verlenging in noordelijke richting,
- groene lijn: Campo Grande - Telheiras (0.8 km.).

Naar verwachting komen deze gedeelten in 2003 in dienst.

Verdere plannen:

- gele lijn: Rato - Estrela (1 km.),
- gele lijn: Estrela - Alcantara (1,7 km.), geeft aansluiting op de CP-lijn naar Cascais,
- blauwe lijn: Potinha - Falaguira (2,7 km.),
- rode lijn: Oriente - Sacavém (4 km.),
- rode lijn: Alameda - Campolide (1,8 km.),
- rode lijn: Campolide - Campo de Ourique (2,7 km.).

De aanleg van het traject Alameda - Campolide geeft kortere verbindingen en geeft overstapmogelijkheden op twee andere metrolijnen.

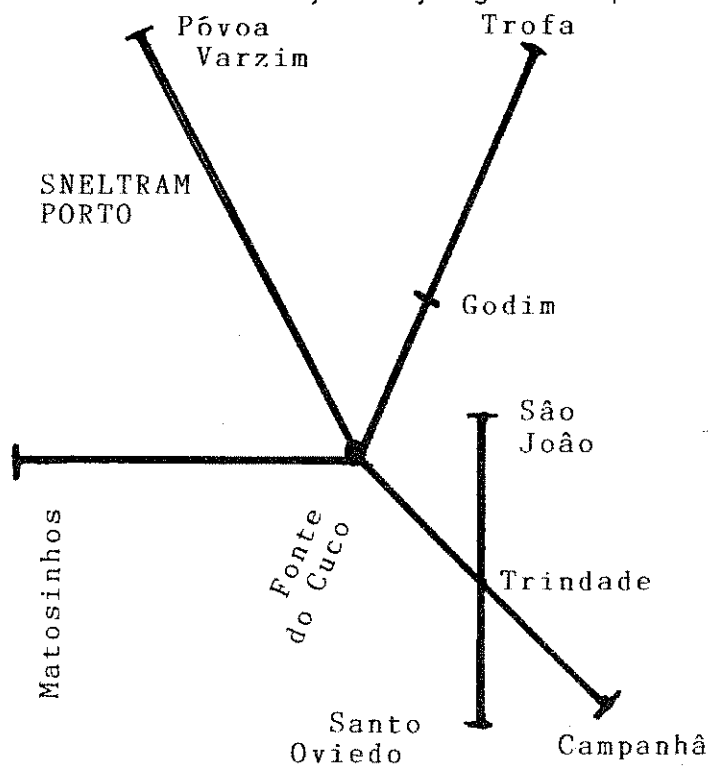
Het wagenpark bestaat uit 56 dubbele motorrijtuigen en 113 driewagen treinstellen; in totaal 395 rijtuigen. Hiervoor zijn drie depots aanwezig: Sete Rios, Calvanas en Potinha.

aantal:	type:	nummers:
56	ML79	101 - 156
57	ML90	201 - 257
114	ML95	301 - 414
54	ML97	501 - 554
114	ML99	601 - 714

De eerste generatie materieel, type ML7 geleverd tussen 1958 en 1972 (84 dubbele motorrijtuigen 1 - 84), werd begin 2001 buiten dienst gesteld. Eén motorrijtuig bleef voor museumdoeleinden behouden.

Lissabon: een interessante stad.

Porto. Zoals eerder bericht komt in november 2002 een eerste deel van het nieuwe sneltramnet in dienst. Op 22.5.2001 werd de eerste van 72 lagevloertrams afgeleverd; in december 2001 werd begonnen met de eerste proefritten. Eind 2002 moet ongeveer de helft van de bestelde trams afgeleverd zijn. Het nieuwe tramnet krijgt een lengte van ± 70 kilometer. Hiervoor werd ± 50 kilometer spoorlijn overgenomen van de staatsspoorwegmaatschappij CP (Caminhos de Ferro Portugueses) en wordt 20 kilometer nieuw aangelegd, waarvan 7 kilometer ondergronds. Het vroegere spoorwegtraject moest worden omgespoord van meter- naar normaalspoor en geëlektrificeerd. Stations werden gemoderniseerd en vele gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer worden ongelijkvloers uitgevoerd. Het oost/west net bestaat uit drie lijnen. De lijn Matosinhos - Fonte de Cocu - Trindade (opening november 2002) wordt vanaf Trindade ondergronds verlengd naar Campanhã (opening september 2003). Het tunneltraject is al in ruwbouw gereed. Eveneens in september 2003 komen vanaf Fonte do Cocu delen van de lijnen naar Póvoa Varzim en Trofa in dienst. In mei 2004 zijn beide lijnen geheel in exploitatie.



Het station Trindade wordt overstappunt op de 8½ kilometer lange noord/zuid lijn São João - Trindade - Santo Ovidea, gelegen in de voorstad Villa Nova da Gaia op de zuidoever van de Douro. In het centrum verloopt deze lijn over een afstand van 3½ kilometer ondergronds. Een blikvanger wordt ongetwijfeld de kruising met de Douro. Men is bezig met de aanleg van een nieuwe verkeersbrug waardoor voor de tram het bovendeck vrij komt van de beroemde dubbele Dom Luis I brug (gebouwd door Eifel). Ook hier herhaalt zich de geschiedenis: tot 1959 reed de vroegere stadstram over deze brug. Deze vierde lijn komt in mei 2004 in dienst. Nog voordat er één tram rijdt zijn er al plannen voor uitbreidingen. Vanaf Campanhã zou de lijn met 12 kilometer in oostelijke richting verlengd kunnen worden naar het vliegveld. De noord/zuid lijn zou vanaf São João verlengd kunnen worden naar Godim, gelegen aan de lijn naar Trofa. Het tramnet zou dan een lengte van ± 100 kilometer hebben. Het is dan groter dan het vroegere tramnet met zijn vele lijnen ooit was. Het heeft er dan ook niets gemeen mee. Weliswaar keert op sommige plaatsen de tram weer terug, maar zo zullen de inwoners van de vissersplaats Matosinhos het nieuwe vervoermiddel toch niet direct identificeren met hun vroegere tramverbinding.

Van het oude trambedrijf resteert nog een klein gedeelte dat een overwegend toeristisch karakter heeft. Maar de stadstram lijkt weer terug te keren. Er zijn plannen voor een forse uitbreiding dat het toerisme te boven gaat en weer tot een normale vervoersfunctie uit kan groeien. Wij berichtten daar al eens eerder over. Dat valt dan ook niet meer met museumtrams te behappen, zodat gedacht wordt aan de aanschaf van 15 lagevloertrams. Let wel: het zijn nog plannen. Besloten is er nog niets.

ROEMENIË.

Craiova. In december 2001 arriveerden uit Leipzig de motorrijtuigen 1828, 1848, 1946, 1949, 1981, 1982, 1988, 1989, 1994, 1997, 2001, 2002, 2004, 2005, 2008, 2009, 2010 en de aanhangrijtuigen 600, 602, 603, 607, 613, 614, 618, 619, 626, 628, 630, 631, 659, 685, 687, 691 en 698.

Iasi. Men heeft het plan om uit Freiburg het tweerichting GT4 motorrijtuig 107 over te nemen. De overname van nog eens 10 T4D Tatra's uit Halle ging op het allerlaatste moment niet door. Halle kan de trams niet missen en annuleerde de overeenkomst.

Oradea. In december 2001 arriveerden uit Magdeburg 20 T4D motorrijtuigen en 4 B4D aanhangrijtuigen. Zie voor de nummers bericht Magdeburg in HOV/RN 522.

Timisoara. In 2001 arriveerden uit München nog meer P+p materieel. Zie voor de nummers bericht München in HOV/RN 522.

ZWITSERLAND.

Basel. Er zijn plannen om langs de Rijn tussen Pratteln en Augst een "Erlebnisraum" aan te leggen. Om dit evenement te bereiken wordt lijn 3 vanaf Birsfelden verlengd via Schweizerhalle - Bahnhof Pratteln naar een eindpunt bij de S-Bahnhalte Längi.

Bern. Zoals eerder bericht worden vanaf eind 2002 tot begin 2004 15 lagevloer trams van het type Combino afgeleverd. Dit betekent het einde voor de Be4/4 motorrijtuigen 621 - 630 (bouwjaar 1960/1961), 5 Be8/8 motorrijtuigen uit de serie 711 - 726 (711 - 714, 717) en een aantal aanhangrijtuigen. Zo goed als zeker gaat dit materieel naar Argentinië. Het trambedrijf van Bern en enkele Zwitserse bedrijven zijn betrokken bij de aanleg van een nieuwe tramlijn in de derde stad van dit land: Rosario.

Genève. Drie fabrikanten dingen naar de order voor levering van 40 lagevloer trams: Alstom, Bombardier en Siemens.

Lausanne. De beslissing tot verlenging van de metrolijn Lausanne - Ouchy werd uitgesteld. Een besluit wordt in mei 2002 verwacht. Een jaar later is hierover een referendum.

Zürich. Op 11.5.2002 is er een buurtfeest in en om de remise Burgwies met medewerking van de Verein Tram Museum Zürich. De proef met het met een lagevloerbak verlengde motorrijtuig 2113 is geslaagd. Nog eens 22 2000-en worden op deze wijze verlengd.

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

De eerste "VIRM", treinstam 9401, doet sinds hij voor de tweede keer in Nederland is aangekomen, weinig anders dan pendelen tussen Helmond en Horst-Sevenum in een schier eindeloze reeks proeffritten voor het nieuwe type stroomafnehmer. Op 10/4 was het wel welletjes en kwam de 9401 naar Roosendaal. Op 18/4 werd de treinstam overgebracht naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat. De treinstam is verder vooral bestemd voor opleiding van personeel van Ned-Train en zal daartoe de komende tijd veel bij de Zaanstraat en op de Watergraafsmeer te zien zijn.

De tweede VIRM-stam, de 9478, staat al sinds 4/2 in Rotterdam voor de opleiding van machinisten. Zoals de plannen er nu voorstaan, gaat de stam op 24/4 naar de Zaanstraat voor onderhoud en het uitvoeren van nawerk door Bombardier. Daarna begint op 6/5 een tweede periode van opleidingen, die in Amsterdam zal plaatsvinden.

Als derde tot VIRM te verlengen treinstam werd de 8212 eind maart in Onnen gereed gemaakt en op 2/4 door de zorg van Railion overgebracht naar Aken. Op 16 /4 werd de 8231 als vierde stam naar Aken overgebracht.

Rijtuigen ICRm

Het door het revisiebedrijf Haarlem ongereviseerd teruggeleverde IC Plus-rijtuig 10-70 004 wordt na een periode van reserve sinds 22/3 ingezet in de treinseries 1900/2500. Het is de vraag of Haarlem "zin" heeft het rijtuig snel alsnog in revisie te nemen, omdat de IC Plus-rijtuigen allemaal *specials* zijn die voor een deel voor het stagneren (of: niet op gang komen) van de ICR-revisies hebben gezorgd. Om de revisies nu eindelijk eens goed op gang te brengen, is Haarlem begonnen aan een seriegewijze aanpak. Na de Beneluxrijtuigen 20-70 405 - 407 begin maart zijn al zeven B-rijtuigen buurland (serie 20-70 800) binnengenomen en na de Beneluxrijtuigen 20-70 401 - 403 begin maart zijn vier rijtuigen van dit type afgeleverd (nu serie 20-70 200). Het aantal rijtuigen dat tegelijk in behandeling is, is aangepast aan de capaciteit van Haarlem en teruggebracht van 25 naar 20. In Haarlem zijn nu nog in behandeling (naast Benelux-B en buurland-B) de IC-Plusrijtuigen 10-70 005, 18-70 003 en 20-77 011 (worden respectievelijk 10-70 371, 10-70 373 en 10-77 301), de binnenland-B 20-77 701 en 734 (worden 20-77 101 en 123) en de BKD 82-70 902 en 938 (worden BD 82-70 433 en 439). BKD-rijtuig 82-70 928, totaal uitgebrand in Maastricht in mei 2000, is als casco inmiddels hersteld en zal in revisie gaan om BD 82-70 438 te worden. Overigens is de eerste BD, de 82-70 435 die op 21/2 al afgeleverd is, nog altijd niet in dienst gekomen.

Het voormalige BKD-rijtuig 82-70 901, dat sinds 7-5-1998 in Haarlem staat en als prototype heeft gediend voor allerlei interieurs en voor de verbouwingen van de BKD, is nu aangewezen als prototype voor de verbouwing van BKD tot stuurstandrijtuig Bs en zal (waarschijnlijk) de 82-77 001 worden.

Rijtuigen ICK

Op 18/3 arriveerden de A-rijtuigen 12-37 019 en 022 en de B's 22-37 925, 928, 952 en 954, die op 21 maart de door Railion verzorgde proeffrit naar Breda maakten. Op de 954 na zijn deze rijtuigen echter niet goedgekeurd en overgenomen van de fabrikant, die er in Maastricht dus nog het een en ander aan zal moeten doen. Op 28/3 kwamen de A's 12-37 023 en 026 aan en de B's 22-37 929, 930, 955 en 958, op 1/4 de 12-37 025 en 22-37 931, 959 en 961. Deze tien rijtuigen maakten hun afnameproeffrit op 4/4. Niet alle rijtuigen doorstonden die proef: de 12-37 026 en 22-37 955 gingen op 11/4 met succes in de herkansing. Op 16/4 arriveerden in Maastricht weer acht rijtuigen: 12-37 028 en 029 en 22-37 932, 962, 964, 965, 967 en 969. Zij stonden gepland voor een proeffrit op 18/4.

De eerste ICK-rijtuigen, 12-37 001 en 22-37 901, zijn na aanpassingen te Weiden eind maart, respectievelijk begin april in Nederland teruggekeerd. Overigens zijn er nu al ICK-rijtuigen

tot plukrijtuig benoemd: de 12-37 016 en 22-37 915. Dit is minder alarmerend dan het lijkt, want na de levering van alle rijtuigen zal PFA een grote hoeveelheid reserve-onderdelen leveren. Er zijn namelijk al meer dan 150 rijtuigen in Weiden bin-nengekomen, waarvan een aantal puur als onderdelenleverancier.

Het instructieprogramma in Amsterdam met de 22-37 902 (en de 1312) duurde maar kort en op 23/3 werd de combinatie door mP 3030 overgebracht naar Haarlem, waar hij een week bleef staan. Op 3/4 vertrokken ze met de "werkplaatstrein" naar Maastricht (de ICK) en Tilburg (de 1312). Op 5/4 werden ook ICK 12-37 002 en de 1315 uit Utrecht weggehaald en naar Mt en Tb gebracht. Hiermee was het instructieprogramma afgelopen. Per saldo waren op 8/4 66 ICK beschikbaar voor de dienst: 20 A en 46 B. Die dag ging de omloopwijziging in waarbij de inzet van ICK sterk werd verhoogd, tot 14 A en 39 B (zie HOV/RN 521, blz. 45). De volgende omloopwijziging, per 16/6, zal dat aantal al zien stijgen tot 20 A, 49 B en de eerste twee BD. De stijging zal dan vooral plaatsvinden in de getrokken treinen van de treinserie 3500 Maastricht - Amsterdam.

NSR-nummer	Aankomst Mt	was Bm235	Bouwjaar
50 84 12-37 023	28-3-2002	51 80 22-90 184	1977
025	1-4-2002	023	1977
026	28-3-2002	257	1979
50 84 22-37 924	11-3-2002	173	1977
926	idem	479	1975
929	28-3-2002	528	1975
930	idem	602	1975
931	1-4-2002	558	1975
943	11-3-2002	381	1974
944	idem	017	1977
945	idem	164	1977
947	idem	178	1977
948	idem	188	1977
955	28-3-2002	007	1977
958	28-3-2002	609	1976
959	1-4-2002	656	1976
961	idem	636	1976

Rijtuigen ICR

De inzet van ICR op de IJssellijn in de serie 3600 (vroeger veelal de IJssel-Brabantroute genoemd) ging zoals gepland op 8/4 van start. Het inzetplan was de eerste vier dagen overigens aangepast, omdat door spoorvernieuwingswerkzaamheden tussen Breda en Roosendaal de serie 3600 in westelijke richting werd omgeleid via Lage Zwaluwe. Daarom werden aanvankelijk niet de geplande drie, maar twee stammen ICR ingezet met loc voor en achter. Zo werd er alsnog in trektraktatie gereden, maar dit was dus slechts tijdelijk. Op 12/4 kwam de derde stam getrokken materieel in dienst en sinds die dag wordt er loc omgereden in Roosendaal en loc gewisseld in Zwolle.

Voor de dienst op de IJssellijn zijn de volgende 29 ICR in onderhoud overgegaan van Maastricht naar Zwolle: acht A-rijtuigen 10-77 618, 621 - 627; zestien B-rijtuigen 20-77 715, 717, 721 - 724, 726, 727, 732, 733, 735 - 738, 741, 742; vijf BKD-rijtuigen 82-70 943 - 945, 947, 948. Dit zijn genoeg rijtuigen om vier stammen te vormen, maar de "vierde stam" staat voornamelijk voor onderhoud en als reserve in Zwolle. De inzet van ICR op de IJssel-Brabantroute wordt in juni uitgebreid met twee stammen, waartoe nog eens circa 14 rijtuigen van Mt naar ZI zullen "verhuizen".

Gehuurde DB-rijtuigen

Zoals gepland werd de huur van de DB-rijtuigen type Bm 235 per 8/4 beëindigd. In het weekend van 6 en 7/4 werden de gehuurde DB-rijtuigen uit de dienst genomen en vervangen door ICK. De rijtuigen werden in de loop van de dagen erna teruggestuurd naar Berlijn met treinen serie 2300.

Gehuurde NMBS-rijtuigen K4

Zoals verwacht zullen de rijtuigen ICK de rijtuigen K4 voor een groot deel afllossen en betekent de instroming van VIRM-

stellen op termijn het einde van de huur van deze ex-SNCF-rijtuigen van de NMBS. De huur wordt per 2003 verlaagd van 80 naar 27 rijtuigen: 7 A's en 20 B's, waarvan er 4, resp. 16 ingezet worden. Van de 15 BD's worden geen exemplaren meer gehuurd. De NMBS is voornemens de BD-rijtuigen zelf weer te gaan inzetten, de rest van de K4-rijtuigen niet meer. Het kan dus zijn dat rijtuigen die aan een "kilometerrevisie" toe zijn, vervangen worden door andere, omdat revisie niet meer plaatsvindt. De huur van de 27 rijtuigen duurt tot september; daarna wordt bekeken hoe het er met het materieelpark voor staat en of er dan nog K4 gehuurd zullen worden.

Locomotieven serie 1300

Na het beëindigen van de instructie op ICK-rijtuigen waarvoor zij de spanning leverden, werden drie van de vier 1300-en weggehaald van hun standplaats. De 1304 in Eindhoven werd op 2/3 werkeloos en werd in de week erna overgebracht naar het revisiebedrijf Tilburg en weer een week erna naar de loods in Roosendaal. De 1312, die na Amsterdam ook Haarlem bezocht had met zijn ICK, kwam op 4/4 in Tilburg aan en de 1315 uit Utrecht op 8/4. De locs zijn sindsdien in gebruik als ballast voor 6400-en die in Tb behandeld zijn en op proefrit gaan. Zou NSR dat weten...?

De 1302 in Rotterdam verloor weliswaar zijn ICK-rijtuig op 16/3, maar kreeg dezelfde dag gezelschap van Df-rijtuig 92-37 008, waarin EHBO-opleiding wordt gegeven. De 1302, de enige 1300 die een revisie heeft gekregen als proef voor de (mislukte) herindienststelling van de serie bij NSR, wordt overgedragen aan het Spoorwegmuseum in plaats van de tot nu toe gereserveerde 1312. Een dergelijk buitenkansje (een gereviseerde loc die nauwelijks een kilometer heeft gereden) zal zich niet vaak voordoen!

Treinstellen plan U

Na de aflevering van de 194, 195 en 116 in de tweede helft van maart waren er 7 DE3-en beschikbaar voor de dienst in de serie 9100 Zwolle - Groningen per 8/4. Op aangeven van gedeputeerde Musschenga van Groningen, die alle berichten van NSR en publiciteit sinds september 2001 kennelijk gemist had en beweerde niet ingelicht te zijn over dit "schandelijke besluit", werd getracht een hetze tegen het materieel te ontketenen. Het is voornamelijk stokoud en oncomfortabel en produceert dichte rookwolken, in plaats van gereviseerd, met hetzelfde of beter comfort dan mat '64 en voorzien van een nieuwe dieselmotor. Het is maar hoe men iets wil neerzetten... Overigens zijn de gereviseerde stellen niet erg betrouwbaar: de eerste week moest in plaats van een setje steeds vervangend materieel worden ingezet. De stellen doen uitsluitend gecombineerd dienst.

De rijtijdproeven tussen Zutphen en Oldenzaal, die met ATB NG-stellen zijn uitgevoerd op 1/3, werden in de nacht van 29 op 30/3 herhaald. De resultaten waren bedroevend en besloten is in principe de stellen met ATB NG niet op baanvakken met ATB NG en een hogere baanvaknelheid dan 100 km/h in te zetten... De problemen ontstaan doordat de ATB NG-bakens zijn uitgelegd op DM '90, dat een veel hoger remvermogen heeft dan een DE3. De DE3-en krijgen dan ook veel eerder een remopdracht dan DM '90, zelfs vóór een sein of bord dat snelheidsvermindering aangeeft. Los van het vreemde beeld voor een machinist levert dit een aanzienlijke rijtijdverlenging op.

Treinstellen mat '64 in brand

Een reeks brandstichtingen trof treinen bestaande uit mat '64 op de verbindingen tussen Geldermalsen en Utrecht, meest in of bij Utrecht Centraal. Op 25/3 vond de zwaarste brand plaats: in stel 448 langs een van de perrons van Utrecht C, dat vanwege de rookontwikkeling ontruimd werd en vanwege de brand grotendeels spanningloos geschakeld. De Bk 448 brandde vrijwel volledig uit. Na een paar dagen bij de HTMU-loods gestaan te hebben voor onderzoek, werd het stel op 28/3 zonder veel omhaal naar Zutphen gesleept en daar terzijde gesteld als plukstel bij zijn soortgenoten 462, 815 en 846. Op 27/3 was er een brandje door aangestoken kranten in een

trein bij Houten, waarbij nauwelijks schade optrad. Op 29/3 strandde trein 6058 echter voor Utrecht met een brand in de ABk 424. In de uren erna kon de vermoedelijke dader worden aangehouden en sindsdien hebben er geen treinbranden bij Utrecht plaatsgevonden. De 424 liep flinke schade op, maar werd wel naar het revisiebedrijf Haarlem gebracht.

Materieelnieuws revisiebedrijf Haarlem (12/3 – 15/4)

Binnengenomen in Haarlem werden: voor **grote revisie ICR** (B) 20-70 804 (14/3), 20-70 805 (22/3), 20-70 807 (28/3), 20-70 812 (4/4), 20-70 811 (5/4), 20-70 814 (12/4) 20-70 815 (15/4); voor het opnieuw trekken van kabels 20-77 104 (19/3), 20-77 111 (9/4) en 20-70 103 (11/4); voor **revisie R6** en verbouwing van de Bpk: ELP2 856 (18/3), 858 (4/4); voor **revisie R7** en verbouwing van de BD: ELD4 530 (9/4; de laatste plan T die deze revisie zal ondergaan) en voor een technische **opknapeurt LT1** Sprinter 2882 (29/3) en 2883 (15/4).

DE3 150 kwam op 28/3 binnen uit Tb voor interieurrevisie.

Na grote revisie **afgeleverd** werden ICRm 20-70 252 (ex-20-70 864; 29/3), 20-70 221 (ex-20-70 825; 10/4), 20-70 229 (ex-20-70 835; 12/4). Na herstellen van het kabelwerk vertrokken de 20-77 109 (19/3), 20-77 104 + 156 (29/3), 20-77 102 (29/3, tevens zijwand opnieuw geschilderd).

Na revisie R6 (+ verbouwing Bpk tot Bk) werden EL2 859 (21/3), 864 (28/3) en 866 (11/4) afgeleverd, na revisie R7 (+ verbouwing BD tot B) EL4 519 (5/4) en na een technische opknapeurt (LT1) Sprinter 2894 (28/3).

De DE3-en 194 + 195 vertrokken op 15/3 uit Hlm met gerevisieerd interieur, de 116 op 29/3.

Constructiewijzigingen mDDM: binnengenomen werden mABk 390 7708 (19/3), 7747 (26/3), 7704 (9/4). Afgeleverd werden de 390 7711 (14/3), 7721 (22/3), 7708 (12/4).

Met **schade/defecten** kwamen naar het rb.: 4067 (26/3) botsschade, 10-70 668 (29/3) bufferschade, 424 (2/4) brandschade (zie hiervoor), 8460 (8/4) botsschade, 4230 + 3444 (9/4) botsschade (zie hierna).

Afgeleverd na herstel werden: 502 (14/3), 818 (22/3), 4209 (26/3; met sBFk 4219), 4082 (26/3), 2106 (26/3; niet hersteld, zie elders), 2027 (28/3), (AB) 30-70 062 (3/4), 4230 (11/4; met mB 4219).

Bakwisselingen: 4219 verdeeld

De vorige maand voorspelde bakwisseling tussen de 4209 en 4219 heeft plaatsgevonden. De door een botsing met een bus beschadigde sBFk van de 4209 werd vervangen door de sBFk van de 4219, die met brandschade in het A-rijtuig in Haarlem stond. Omdat eerder de mBDk 4219 de plaats had ingenomen van de beschadigde mBDk 4229 (botsing Groningen met de 867 op 3/1), was de enige onbeschadigde rijtuigbak nog de mB 4219. Op 7/4 reed DM '90-stel **3444** (Syntus) te Arnhem Berg zijdelings de **4230** aan en zocht daarvoor het mB-rijtuig uit! Het vervolg lag voor de hand: op 9/4 kwam de 4230 in Haarlem aan en op 11/4 vertrok hij alweer, nu met de mB 4219. In Haarlem staat nu een bonte verzameling van schadebakken die theoretisch een IC4 vormen: mBDk 4229 + mB 4230 + A 4219 + sBFk 4209. Zover bekend is het niet de bedoeling hier één treinstel van te maken, maar alle bakken terug te wisselen.

SM '90-stel 2106 werd op 26/3 door de 4209 (bakwisseling) en 4082 (hersteld van flinke botsschade uit 2001) naar Zwolle gesleept. Het stel was nog niet hersteld van schade en staat ook niet hoog op de prioriteitenlijst. Het is de bedoeling dat er een bakwisseling plaatsvindt met de 2108, die botschade heeft opgelopen. Er zijn echter twijfels of het diagnosesysteem van SM '90 een bakwisseling wel zomaar toelaat.

Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (10/3 – 6/4)

NSR-materieel: Voor **revisie** kwamen naar Tilburg DE 3 147 (13/3), 125 (9/4); voor constructiewijzigingen en het aanbrengen van Automatische Ritregistratie (ARR) de locomotieven 1769 (14/3), 1729 (18/3), 1739 (29/3), 1726 (4/4).

Afgeleverd werd na revisie DE3 150, die naar Hlm gingen voor inbouw interieur.

Na constructiewijzigingen en voorzien van ARR vertrokken 1712 (14/3), 1767 (15/3), 1769 (26 /3), 1729 (29/3), 1722 (4/4).

Met **schade/defecten** kwamen naar het rb: 8429 (28/3) leidingen spoelen, 1748 (27/3) botsschade, 2837 (11/4) leidingen spoelen.

Afgeleverd werd: 1781 (13/3), 2836 (11/4).

Railion-materieel: Naar Tilburg kwamen de locs 6445 (29/3) defecte dieselmotor, 6507 (29/3) defecte wisselrichter, 6501 (2/4) idem, 6444 (4/4) bots/ontsporingsschade.

Afgeleverd werden: 6431 (11/3, herstel defecten en onderhoudsresearch), 6467 (15/3), 6472 (19/3), 6477 (20/3), 6503 (23/3), 6445 (5/4).

Vakantiedienstregeling

Het uiteindelijke plan treinseries te schrappen in de hoogzomer onder de naam *Vakantiedienstregeling* werd begin april in de publiciteit gebracht. In afwijking van het plan dat HOV/RN op blz. 69 heeft gepubliceerd, zal de serie 3900 Lelystad – Amsterdam – Hoofddorp blijven rijden en wordt de 4500 derhalve niet aangepast. Omdat het geen personeelsdiensten oplevert, blijft ook de 2000 rijden tussen Arnhem en Nijmegen en de serie 7400 tussen Amersfoort en Utrecht.

Nieuwe rangeerlocomotieven

NS bestelt bij Vossloh te Kiel (oud-MaK) 12 rangeerlocomotieven ter vervanging van de 600-en die bij NSR en NedTrain in gebruik zijn en neemt een optie op nog eens vier. De locs zullen van het standaard-ontwerp G400B zijn met (hoe kan het anders) een paar NS-specifieke aanpassingen. Het zijn twee-assige dieselhydraulische locomotieven die uiterlijk een kleine uitvoering van de 6400 zijn. Levering van de locs, die circa 11 miljoen euro kosten, zal eind 2003 plaatsvinden.

Korte berichten

* Hondekopstel **766** wordt nogal eens gebruikt voor een nostalgisch accent bij het afscheid van een machinist. Op 22/3 maakte het stel een rondrit Rotterdam – Breda – Den Bosch – Utrecht – Rotterdam, op 29/3 reed het stel in de reizigersdienst (!) 7143/7142 Dordrecht – Geldermalsen. Op 26/4 zal het stel het rondje Rotterdam – Den Bosch nogmaals rijden. Op 18/5 wordt een excursie gereden vanuit Amsterdam CS (zie elders in dit blad).

* Op 8/4 maakten het **blokkendoosstel** van het Spoorwegmuseum en motorrijtuig **Jaap** van het rb Haarlem een rit van Purmerend naar Zaandam (zodat de lege kilometers die van de extra rit verre overtroffen).

* Op 17/4 maakte de **Jaap** vanuit Haarlem een rondrit door Noord-Holland.

* Op 22/3 werd het buiten dienst gestelde **Ultrasoonmeetrijtuig I** door een stam DDM-1 van het rb Tilburg naar de Watergraafsmeer gesleept, waar het een eventueel hergebruik afwacht.

SYNTUS, NSR en NoordNed

Op 26/3 kwamen de nieuwe **Lint**-stellen 32 en 33 voor Syntus van Salzgitter via Bentheim in Hengelo aan en maakten hun afleveringsproefritten tussen Hengelo en Zutphen. Ze werden op 29 en 30/3 in dienst gesteld. Op 31/3 werden daarop de DM '90-stellen 3442 en 3443 naar Zwolle gestuurd en op 4/4 overgedragen aan NSR. Deze droeg op haar beurt de DH-stellen 3101 – 3103 over aan NoordNed, waarmee alle DH-stellen en -motorrijtuigen nu bij de noordelijke vervoerder zijn. De nieuwe Lint-stellen 34, 35 en 36 zijn, als alles volgens plan verlopen is, op 16/4 in Hengelo aangekomen. Het was de bedoeling de DM '90-stellen 3444 en 3445 op 24/4 aan NSR over te dragen, maar de 3444 kon niet wachten en botste op 7/4 zijdelings met de 4230 te Arnhem Berg. Pas na herstel in Haarlem zal het stel daarom kunnen worden overgedragen aan NSR.

Lint 31 staat nog altijd in Hengelo te wachten op een beslissing over sloop en vervanging van de beschadigde bak of herstel ervan. Van de DE3-en die bij Syntus in dienst zijn, gaat contractueel de 112 terug naar NSR per 1/6 en de 113-115 per 1/7. De dienst is dan overgenomen door de nieuwe stellen

t/m 39. Het ziet er naar uit dat de 112-115 geen functie meer bij NSR zullen krijgen, misschien nog onderdelen zullen leveren voor de stellen in revisie (en reserve-onderdelen!) en gesloopt zullen worden. Op de 114 rust overigens nog een claim van het Spoorwegmuseum.

Railion Railion is begonnen met het opruimen van de vele tientallen rangeerlocomotieven serie 600, de diesellocs serie 2200 en de elektrische locs serie 1100 die in de loop der jaren zijn afgevoerd en terzijde gesteld, maar niet gesloopt. Als eerste werd het revisiebedrijf Tilburg "bevrijd" van de slooprijpe locomotieven: zes 600-en de twee 2200-en. Deze locs werden nu eens niet verkocht aan HKS Metals en/of de firma Koek, maar aan sloperij Kroon in Wilnis. Achtereenvolgens vertrokken per dieplader uit het rb de 635 op 27/3, 656 op 28/3, 681 op 29/3, 693 op 2/4, 628 op 3/4 en 631 op 4/4. Op 9/4 werd de 2221 zonder draaistellen naar Wilnis vervoerd en op 10/4 de 2351.

Het meest omvangrijke project zal het verwijderen van de tientallen locomotieven zijn die in de loop der jaren uit het rb Tb op Breda GE zijn weggezet. Er is hier sprake van een concurrentiestrijd tussen het wegvervoer en het spoorvervoer: worden de 1100-en en 2200-en per spoor onder begeleiding van de *Sleepdienst Watergraafsmeer* naar HKS Metals afgevoerd of over de weg naar andere slopers?

Voor de 600-en is het geen vraag: die worden in ieder geval over de weg vervoerd.

In Breda staan de 603, 608, 610, 617, 619, 622, 624, 651, 672; 2201, 2223, 2239, 2241, 2245, 2249, 2256, 2263, 2293, 2310, 2311, 2319, 2320, 2330, 2354, 2366, 2367, 2373, 2375, 2377, 2378, 2381, 2382, 2383; 1117, 1127, 1147, 1149, 1160. In Roosendaal staan de 2202, 2209, 2215, 2225, 2260, 2352, 2368, 2369, 2370, 2374, 2380 opgesteld bij het postperron en de 2361, 2371, 2372 en 2379 bij en in de loods.

In Maastricht staan op het emplacement tegenover het onderhoudsbedrijf 1110, 1113, 1115, 1132, 1136, 1145, 1152. In Zwolle verblijven de 2211, 2363, 23634 en 2365 (naast een aantal mP's) en in Feijenoord staan nog de 2323, 2336 en 2353, alsmede (in ieder geval) de slooprijpe rangeerlocs 641, 644 en 664. Naast de loods te Blerick staan al vele jaren de 2224, 2228 en 2235.

ACTS

Rangeerloc 6002 werd verhuurd aan de Duitse spooraanneemers die tussen 5 april en 8 mei het baanvak Hindeloopen - Staveren totaal vernieuwen. De loc verzorgde in de eerste periode het vervoer van wagens dwarsliggers tussen de Umbauzug *Mark Brandenburg 120* van de firma Heitkamp en de voormalige losplaats in Staveren, waar een depot was ingericht, en diende in de tweede periode als trekkracht voor de kettinhormachine. Tijdens de afwezigheid van de 6002 werd de V 100 093, die ACTS van de VSM huurt, ingezet voor het rangeerwerk met de Autoslaapexpressen in Den Bosch.

Uit Tsjechië vertrok op 14 maart de derde V60 die ACTS daar heeft overgenomen. De 6004 (LEW 16539) is eveneens afkomstig van een particulier bedrijf en is bij Ceska Trebova gerevisieerd en geschilderd. "Al" op 11/4 kwam de 6004 in Venlo aan. De loc werd naar Den Bosch gebracht en zal, na keuring, het rangeerwerk aldaar gaan verrichten. In Nymburk is ook de toekomstige ACTS 6005 in behandeling: een V60 met het nummer 716 511 (LEW 18001).

Short Lines

De chemie/containerrein tussen DSM Lutterade en het Duitse Marl rijdt behalve op maandag ook facultatief op donderdag. Of dit vervoer nog lang door ShortLines gereden zal worden is de vraag, nu opdrachtgever Rail4chem zelf locs *class 66* besteld heeft bij leasebedrijf Porterbrook die ook geschikt voor Nederland, Duitsland en België zijn. Rail4chem wil op termijn ook op de overige dagen dat de trein rijdt (woensdag en vrijdag) de tractie van Railion overnemen.

PORTERBROOK

Het Britse leasebedrijf van spoorwegmaterieel laat bij het revisiebedrijf Tilburg in totaal twintig locs *class 66* verbouwen voor verschillende spoorwegbedrijven in binnen- en buitenland. Nadat in januari de twee voor ShortLines bestemde locs PB01 en PB02 door het revisiebedrijf in dienst werden gesteld, werd op 15/2 de 29.001 als eerste van drie locs voor *Heavy Haul Power International* afgeleverd en vertrok direct naar Duitsland, waar de loc proefritten zal maken. Vanwege het ontbreken van ATB mag dat niet in Nederland. Op 29 maart volgde de tweede loc, de 29.002. Op 2 april werd de eerste van drie locs voor de Belgische vervoerder Dille en Le Jeune Cargo (DLC) afgeleverd, de PB03, die net als ShortLines in het grijs met gele fronten gestoken is. De PB03 reed daags daarop al haar eerste rit van Aachen naar Antwerpen. DLC gaat drie-maal per week containertreinen rijden tussen Regensburg en Antwerpen Cirkeldijk, waarvan de *class 66* het deel Aachen - Antwerpen voor zijn rekening neemt. Binnenkort levert Tilburg ook een locomotief af voor Rail4chem, die in Duitsland chemietreinen vervoert. Deze zal reeds worden voorzien van ATBL-NL, maar Rail4chem is nog niet als spoorvervoermaatschappij toegelaten in Nederland.

Begin april kwamen er weer drie per schip aan op Rotterdam Heyplaat, die op 12/4 door de DE 82 van ShortLines werden overgebracht naar Tilburg.

Locomotoren van Strukton en Volker Stevin

Na Strukton Railinfra maakt ook Volker Stevin nu werk van het saneren van het bestand sikken. Uit Zwolle vertrok de 265 (locomotor met kraan) naar de VSM, die nu al negen sikken heeft. Uit Almelo verdween in maart de eveneens van een kraan voorziene 276, die vervolgens opdoek bij transportbedrijf Van Maanen in Barneveld. De 263, aanvankelijk van Geldermalsen naar een Volker-kantoor in Dordrecht gebracht, werd begin april eveneens bij Van Maanen gesignaleerd. Uit Geldermalsen werd eind maart de 214 weggehaald en overgebracht naar Nijmegen, ter vergroting van de verzameling van de Gelderse Smalspoorstichting. Op 11/4 werd de 283 weggehaald uit Breda, nadat hij eerder al apart van het grote locomotievenkerkhof was geplaatst. Deze sik zou als versiering gaan dienen van een golfbaan bij Loon op Zand. De 232, die al heel lang in Haarlem staat, werd overgedragen aan de HIJSM en kreeg begin april gezelschap van de 222 (ex-Strukton), die tot dan toe bij de Connexion-werkplaats in Nieuwegein had gestaan.

Nogmaals melding van de 331, die via sloper Van de Heuvel te Spijk in april 2001 doorverkocht is, blijkt in Engeland in Kent dienst te doen bij de firma Brett Aggregates. De overige vier locomotoren die Volker Stevin aan Van de Heuvel verkocht heeft, 241, 256, 278 en 305, staan nog altijd in Spijk.

RAILINFRA BEHEER

Arnhem

Van vrijdag 7 tot en met zondag 9 maart was het treinverkeer tussen Arnhem en Arnhem Velperpoort gestremd vanwege het vervangen van de Zijpendaalse Poort nabij het station Arnhem. Het uit 1908 stammende gewelfviadukt, deels bestaande uit één meter dik beton, werd gesloopt en vervangen door een betonnen onderdoorgang. Het treinverkeer op het drukke traject werd volledig vervangen door bussen (ook het internationale reizigersvervoer werd niet omgeleid), de goederentreinen naar en van Emmerich werden omgeleid via Venlo.

Nefit

Van 26/3 tot 11/4 werd het baanvak Breda - Roosendaal enkelsporig buiten dienst gesteld voor het vervangen van het Nefit-spoor. Een jaar geleden werden de werkzaamheden op het allerlaatste moment afgeblazen omdat de Arbeidsinspectie de werkmethode afkeurde. Hierna ontstond ook de turbulente periode waarin de reeds geplande werkzaamheden op Apeldoorn - Amersfoort steeds opnieuw gepland en afgeblazen werden. Door gebruikmaking van machines en/of de werkmethode van Strukton Railinfra werd uiteindelijk toch het werken

in enkelsporige buitendienststellingen mogelijk en van eind 2001 tot maart 2002 werden beide sporen Apeldoorn – Amersfoort geheel vernieuwd. Daarna werd dus het baanvak Breda – Roosendaal alsnog aangepakt, waarbij als eerste het spoor Roosendaal – Breda werd vernieuwd. Hierbij kwam de Umbauzug van de Duitse aannemer Spitzke met loc V 100 SP 002. Het andere spoor zal in het najaar vernieuwd worden (nieuwe aanbesteding). Ook elders in het land gebeurt veel spoorvernieuwing in het kader van vervanging van Nefit-spoor. Dit voorjaar en in de zomer is Hengelo – Oldenzaal bijna elk weekend enkelsporig buiten dienst, terwijl tot november gewerkt wordt tussen Zwolle en Meppel en tussen Assen en Groningen in meest enkelsporige buitendienststellingen in de avond en nacht.

Staveren - Workum

Een rigoureuze totale spoorvernieuwing vindt plaats op het baanvak Workum – Staveren. Zoals bij ACTS vermeld, wordt hier door de Duitse firma Heitkamp de complete bovenbouw vernieuwd op de 11 kilometer van Hindeloopen tot Staveren: na het vervangen van sporen en dwarsliggers wordt de ballast vernieuwd met de kettinghormachine en aangevuld met nieuwe ballast. Het baanvak heeft lang op de nominatie gestaan om gesloten te worden en is daarom steeds minimaal onderhouden.

De Rotterdamse bogen

Van de drie verbindingbogen ten westen van Rotterdam Centraal werd de verbinding Westelijke Splitsing – Delfhavense Schie Aansluiting op 5 mei buiten dienst gesteld, nadat al eerder een van de twee sporen was opgebroken. De verbinding verdwijnt voor ongeveer anderhalf jaar om ruimte te maken voor de aanleg van de sporen van de HSL Zuid.

De verbindingsoog met de Hofpleinlijn, tussen de Aansluiting ZHES en Rotterdam Kleiweg Aansluiting, zal rond 1 januari 2003 opgebroken worden voor de aanleg van de boortunnel van het project Randstadrail. De boog zal niet terugkeren, omdat na de aanleg na de indienststelling van Randstadrail een verbinding met het „heavy rail” -spoorweg niet meer heeft. Om dezelfde reden zal ook de scherpe verbindingsoog in de andere richting, tussen Hillegersberg Aansluiting en Kleiweg Aansluiting, in 2005 verdwijnen. Omdat tijdens de bouw van de boortunnel het handhaven van deze verbinding zeer kostbaar zal zijn, staat ook het voortbestaan van deze boog na 1 januari 2003 ter discussie. Het verdwijnen van al deze bogen maakt het voor met name NS Reizigers bijzonder gecompliceerd het onderhoudsbedrijf Leidschendam te bereiken. Het baanvak Leidschendam – Den Haag is zeer zwaar belast en om Rotterdam te bereiken, moet de flessenhals Delft gepasseerd worden

Verschenen is **Nummers op het spoor 2002**, de vernieuwde en bijgewerkte uitgave van het spottersboekje van al het Nederlandse spoorwagematerieel, van NSR, Railion, ACTS, Noordned, Syntus en Shortlines (m.u.v. goederenwagens), met vernummeringen, afvoerdata en een overzicht van het museummaterieel (niet-stoommaterieel). Het wordt thuisgestuurd na overmaking van 3 (drie !) Euro op rekening 4370419 t.n.v. STIBANS in Duijven o.v.v. "spottersboekje". Svp. adres op het overschrijvings /girotel formulier noteren. Het geld komt geheel ten goede aan de restauratie van WD /NS loc 162 (dus meer mag ook!)

Excursie met Mat'54-treinstel 766 op 18 mei 2002

De rit begint in Amsterdam Centraal en voert via o.m. Haarlem en Den Haag HS als klassieke boottrein naar Hoek van Holland. Vervolgens wordt 's middags een bezoek gebracht aan het depot van de Stoom Stichting Nederland te Rotterdam Noord Goederen, waar de deelnemers een rondleiding over het terrein en een 'koude' line-up met enkele stoomlocs wordt aangeboden. Tenslotte wordt via Gouda en Breukelen teruggereden naar Amsterdam Centraal, de eindbestemming. Deelname aan de rit kost € 35,- per persoon. Donateurs van

de stichting krijgen een korting op de ritprijs en betalen € 27,50 per persoon. Opgave voor de rit geschiedt door overmaking van het verschuldigde bedrag op girorekening 187711 t.n.v. Stichting Mat'54 Hondekop-vier te Hengelo, onder vermelding van 'Excursie 18 mei'.

Belangrijk: vermeld bij Girotel-overschrijvingen altijd uw naam, adres en 'Excursie 18 mei'!

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het secretariaat van de Stichting Mat'54 Hondekop-vier tel. 0182-537605, of kijk op www.mat54.nl.

Buitenlands Spoorwegnieuws

Eurostar

Eurostar Group, de exploitant van de passagiersdienst tussen Brussel, Parijs en Londen, heeft voor het derde opeenvolgende kwartaal minder kaartjes verkocht. Topman David Azema verwacht vanaf de tweede helft verbetering, maar verwacht dat Eurostar pas echt uit de startblokken zal schieten zodra de hogesnelheidslijn in het Verenigd Koninkrijk voltooid is.

Eurostar verkocht in het eerste kwartaal van 2002 1,77 miljoen treintickets, dat is een daling met 6,6 procent tegenover het eerste kwartaal een jaar eerder. Toen kon de treinitbater nog 1,89 miljoen tickets aan de man brengen.

De omzet viel terug van 112 miljoen pond (68,7 miljoen euro) tot 103,6 miljoen pond (63,5 miljoen euro), of een daling met 7,5 procent. Wanneer geen rekening wordt gehouden met de wisselkoersverschillen, viel de omzet terug tot 104,4 miljoen (64 miljoen euro).

De tunnel was tijdens de paasperiode gedurende twee dagen gesloten omwille van onderhoudswerken. „Het paasweekende is een van onze drukste weekendes van het jaar”, aldus Azema. Volgens Azema liep Eurostar door de sluiting 60.000 passagiers en 3 miljoen pond (1,8 miljoen euro) aan inkomsten mis.

Maar de sluiting is niet de enige boosdoener. De algemene economische malaise en het dure pond schrikken de toeristen nog altijd af.

Eurostar boekte het afgelopen jaar een verlies van 100 miljoen pond (61,3 miljoen euro). Voor dit jaar verwacht Azema een gelijkaardig verlies. Pas in 2005 zou Eurostar de laatste lijn van de resultatenrekening in zwarte inkt schrijven. Azema stelt alle hoop op de afwerking van de hogesnelheidslijn in het Verenigd Koninkrijk. Daardoor zou de afstand Parijs-Londen op twee uur en vijftien minuten overbrugd kunnen worden, veertig minuten minder dan nu.

De snellere lijn zou tot 10 procent meer passagiers trekken. Eurostar Group wordt gezamenlijk uitgebaat door de NMBS, de Franse spoorwegen SNCF en een consortium van Britse spooruitbaters.

Binnenkort komt er een rechtstreekse verbinding van London-Waterloo naar Avignon. Het aandoen van Disneyland leverde 28% meer reizigers op naar Parijs. Londen –Cote d'Azur nu in 7 uur. Overigens rijdt de dienst Waterloo-Avignon met een gewone meerstroom TGV. Ook het wintersportverkeer per Eurostar is toegenomen.

België

Bij B-Cargo, de goederentak van het spoor, verdwijnen 1000 van de 4500 arbeidsplaatsen. Het overblijvende personeel zal flexibeler moeten werken. B-Cargo wordt omgetuurd tot een New-Cargo dat zijn mannetje moet staan in een geliberaliseerde goederenmarkt. De herstructurering moet in 2005 rond zijn.

B-Cargo zal in de toekomst over zijn eigen locomotieven kunnen beschikken, specifiek gebouwd voor het goederenvervoer.

Prij斯卡artje van het hele New-Cargo-Plan: 535 miljoen euro. Daarvan wordt 333 miljoen euro uitgetrokken voor nieuw materieel, de rest wordt besteed aan personeelskwesties zoals herscholing.

Het herstructureringsplan zal ook niet zonder gevolgen voor het reizigersvervoer zijn. Nu heeft een reizigerstrein absolute voorrang op een goederentrein. Die absolute prioriteit valt weg. Als nu een reizigerstrein met pech stil komt te staan en er komt een goederentrein langs, dan wordt de goederenlocomotief ingeschakeld."

Maar ook zonder concurrentie was de herstructurering dringend nodig. Uit interne documenten blijkt dat B-Cargo in 2000 een bedrijfsverlies van 85 miljoen euro leed, vorig jaar was dat al ruim 90 miljoen euro. Zonder herstructurering zou het verlies tegen 2010 oplopen tot 138 miljoen euro.

In het New-Cargo-scenario zou de goederenpoot in 2008 een bedrijfswinst boeken van 4 miljoen euro. In 2010 zou dat al 16 miljoen euro zijn.

Het hele moderniseringsplan van B-Cargo wordt echter voorlopig in de ijskast gestopt. De spoorbonden wachten op de nieuwe spoordirectie om over New Cargo te onderhandelen.

De eerste concurrent van de Belgische Spoorwegen "Dillen en Le Jeune Cargo (D&L Cargo)" stuurde op 3 april de eerste goederentrein van Duitsland naar de Antwerpse haven. Daarmee kwam een definitief einde aan het NMBS-monopolie voor het goederenvervoer per spoor. In spoorkringen gaat rond dat de tarieven van D&L Cargo ten minste 20 procent lager liggen dan die van de NMBS.

Dillen & Le Jeune Cargo is een echte nieuwkomer in het goederenvervoer per spoor. Maar achter deze onderneming uit Boom gaat wel een grote naam uit het spoor-wegtransport schuil. Enkele maanden geleden stapte de Zwitserse Hupac-groep via een kapitaalverhoging in Dillen & Le Jeune Cargo. De volledige capaciteit van deze goederentrein is verkocht aan de Zwitserse containerrederij Mediterranean Shipping Company (MSC). De trein vervoert voornamelijk containers met auto-onderdelen van de fabrikant BMW.

De tractie wordt geleverd door een Class 66 van Porterbrook (zie ook blz. 95)

De eerste goederentrein van D&L is door de vakbonden onthaald met twee symbolische spoorbezettingen en een manifestatie in het eindstation in de Antwerpse haven. De spoorbonden ontvingen een dag eerder ook een uitnodiging van de NMBS om te gaan praten over de toekomst van het goederenvervoer. „Een vreemd toeval", oordeelt Roger Van Hove van de socialistische spoorbond.

Men had rekening gehouden met protesten onderweg. De goederentrein was in Aken een half uur eerder vertrokken dan gepland.

De topman van het spoor, Etienne Schouppe, moet opnieuw naar zijn huidige baan solliciteren. De regering heeft besloten om een nieuwe directie te vormen. Voor de televisie liet hij weten geen examen te zullen doen maar er op te vertrouwen dat men zijn prestaties voldoende waardeert. In de Europese Spoorwegunie kreeg hij al 85% van de stemmen als beste voorzitterskandidaat, te kiezen uit 4 man. Hij gaat er trots op dat in België 91% van de treinen op tijd rijdt. Hij wil naar 94%. Verder wil de baas het Belgische goederenvervoer sterk moderniseren en zijn huidige mandaat tot eind 2004 in ieder geval uitdienen. Overigens heeft hij niet zo'n beste PR bij zijn medewerkers.

Er zijn nog 4 diensten met IC's, getrokken door locomotieven serie 16 (Oostende-Köln). Ter compensatie rijden Duitse goederentreinen met de Duitse 225 van Aken-West naar Montzen, waar Belgische diesellocs (serie 55) de treinen richting Antwerpen overnemen. Vooral Vrijdags is het vaak zeer druk op deze diesellijn die verder naar Visé in Noord-België doorloopt. De provincie en papierfabrikant Sappi in Maastricht willen de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken weer in gebruik nemen.

Denemarken

Bombardier gaat 25 dubbeldeks wagons aan het buurtverkeer van Kopenhagen leveren. Het zijn de eerste in Denemarken.

Het korte-afstand-verkeer rond Kopenhagen heeft de laatste jaren een grote ontwikkeling gekend.

De Partikuliere Lollandsbanen heeft op 10 april haar nieuwe "oude" GM-lok in Nykoebing Falster gepresenteerd.

De MY 1153 werd gekocht van de DSB; kreeg een verfje en het nummer M 38. De "Boile Neus" gaat goederentreinen trekken tussen Nakskov en Naestved en waarschijnlijk ook Ringsted. Eerste rit was op 16 april jl.

Duitsland

In Leipzig wordt een oude droom werkelijkheid: Op 18 maart werd groen licht gegeven voor het zgn. City-Tunnel Leipzig project. Het betreft een 3 km lange spoortunnel van het Hauptbahnhof (kopstation) onder het stadscentrum door naar het Bayerischen Bahnhof. Naast de S-Bahn zal de capaciteit van de tunnel ook benut worden voor het regionale en lange-afstandsverkeer. Hierdoor wordt het kopmaken in het Hbf overbodig, met name voor het treinverkeer op de as Berlijn-Leipzig-Neurenberg-München.

De plannen van DB in Beieren voor 2002 zijn onder andere de volgende. Het gerestaureerde Nürnberg Hbf staat op gereedkomen. Werkzaamheden gaan nu beginnen aan de stations van Kempten, Günzburg, Ingolstadt, Forchheim en Schweinfurt.

München-Augsburg wordt 4-sporig. Deze zomer gereed tot Maurach. De overvolle S-Bahn in München die met heel veel storingen te kampen heeft krijgt een investering van € 270 miljoen. Het knelpunt Ostbahnhof wordt aangepast.

In Dortmund Spähenfelde wordt een nieuwe werkplaats (voor ICE3) gebouwd, die in 2003 gereed komt en ook IC-treinen zal beheren. De werkplaats is nodig voor de nieuwe lijn Köln-Frankfurt.

De Duits-Franse vervoerder Connex, die vanaf 1 maart dagelijks een treinenpaar van Gera via Berlijn Lichtenberg naar Rostock rijdt (zie ook blz. 71), is tevreden over de eerste resultaten. Dagelijks reisden 500 passagiers in beide richtingen en voor het Paasweekende was de trein al volgeboekt.

Het betonnen viaduct in de spoorlijn Lauscha en Ernstthal am Rennsteig, dat sinds 1997 niet meer gebruikt mocht worden wegens de slechte staat waarin het verkeerde, is opgeblazen en zal worden vervangen door een nieuw modern viaduct. Eind dit jaar moeten er weer treinen rijden.

In het weekend van 16 maart waren drie NoHAB-diesellocs (bolle neuzen) ingehuurd voor werktreinen op de Saalebahn tussen Jena en Orlamünde. Op de zondag kwamen de My 1143, My 1131 en My 1125 nog in Saalfeld.

Net als in ons land worden in Duitsland particuliere goederenvervoerders ingeschakeld om extra reizigerstreinen te rijden. De moderne e-loc 145-CL 003 van rail4chem trok eind vorig jaar een "Sonderzug" van Kaiserslautern naar Erfurt.

In Cottbus worden 64 locs (met een optie op nog eens 76 stuks) van de BR 232 voorzien van nieuwe 12-cilinder Kolomna dieselmotoren. Na de ombouw worden de locs omgenummerd in BR 233.

E-loc 103 101 werd op 15 maart buiten dienst gesteld en gaat naar het Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.

Diesellocc 216 221-2, de laatste loc uit de serie die nog in de oude rode kleur reed, is overgegaan naar het museumbestand van de DB. Van de oorspronkelijk uit 224 exemplaren bestaande serie zijn thans nog 40 locs in de actieve dienst. Drie van deze locs worden gestationeerd in Keulen en nog eens drie in Frankfurt a/M. Zij werden speciaal omgebouwd, om in geval van nood ICE-3 treinen weg te kunnen slepen van de nieuwe HSL Keulen - Frankfurt.

Loc 218 473-7 werd op 23 maart jl. ingezet voor een extra trein. Speciaal voor deze gelegenheid werd de lok omgeschilderd in een soort Berlijns Blauw.

Een 30-tal ex DR railbussen van de Baureihe 772/972 zijn verkocht aan Cuba. Begin maart werden er vier verscheept

vanuit Bremen, samen met een dertigtal rijtuigen (Dms902, Bm234, en diverse Bn). De 220 rijtuigen, die door Cuba zijn gekocht, worden daar uitgerust met de daar gebruikelijke mid-den koppeling. De koop omvat ook enkele spoorcranes.

De problemen bij de treinstellen 605 en 612 met de kantelbak (pendolino) blijven bestaan. Er is geen zicht op een oplossing, ook niet in de toekomst. Men heeft zelfs verordend deze geheel uit te schakelen en de treinstellen "gewoon" te laten rijden. Een betreurenswaardige zaak. Toen de Engelsen er in de 70-er jaren mee experimenteerden bij de APT (Advanced Passengers Train) was het hetzelfde liedje. Het proefstel verliet de rails en kwam in de wei terecht. Nu gaat Virgin binnenkort met nieuwe stellen de Westkust-hoofddlijn berijden. Wij zijn benieuwd!

In oktober 2001 sloot het Bw Berlin Grunewald de poorten. In januari jl. is het Bw overgedragen aan DB-Museum. Het historisch materieel, dat in de omgeving Berlijn wordt ingezet, wordt nu hier ondergebracht en onderhouden.

Een vergelijkbaar verhaal met betrekking tot het voormalige Bw Gelsenkirchen-Bismarck, dat in 1988 haar poorten sloot: de provincie Nordrhein-Westfalen wil het ombouwen tot een soort centrum voor spoorwegtoerisme. Vanaf 2005 worden van hier uit weer museumtreinen ingezet. De stoomlocs 41 241, 41 360 en 50 2404 en nog wat klein grut (zoals Köfjes) zijn er nu reeds ondergebracht.

De locloods en de draaischijf van het voormalige Bw Arnstadt zijn overgedragen aan de vereniging "Bw Arnstadt hist. e.V." Veel historische locomotieven van de vereniging bevonden zich al in de loods. Stoomloc 65 1049 komt pas in september naar Arnstadt: de loc bevindt zich voor rijvaardig herstel in Meiningen.

Museum-stoomloc 35 1113 (ex DR 23 1113) moet, als het aan de Verein Eisenbahn Museum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig ligt, zo snel mogelijk weer bedrijfsvaardig hersteld worden. Daarvoor moet dan wel een half miljoen euro worden opgehoest.

Stoomloc 94 1292 (eigendom van DB-Museum) is na een opknopbeurt weer bedrijfsvaardig. Eind augustus 2001 moest de loc aan de kant omdat de ketelkeuring verlopen was. De loc is voor langere tijd verhuurd aan de "Verein Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig". Deze organisatie betaalde ook het herstel.

E-loc E04 01 uit Leipzig (eigendom van DB-Museum), die sinds vorig jaar buiten dienst staat, wordt ook weer opgeknapt omdat de E81 31 binnenkort ook aan de kant gaat en er dan nog maar één bedrijfsvaardige Altbau Elok (E94 279) over zou zijn. Omdat stoomlocomotieven niet meer over de Berliner Stadtbahn mogen rijden en omdat de ritten met oude e-locs vorig jaar veel publiek trokken, is men tot het besluit van het herstel van de E04 gekomen.

Stoomloc 57 3088 werd onlangs van zijn sokkel in Haltingen gehaald en naar het voormalige Bw Siegen overgebracht, waar de Eisenbahnfreunde Betzdorf zich over de loc ontfermen. De loc wordt in ieder geval rolvaardig gemaakt. De E44 1170 uit Freiburg ging ook naar Siegen.

Op 15 juni houdt het DB-museum een grote happening in het goederenstation Nürnberg Gastenhof. Er komen ook buitenlands locs uit onder andere Oostenrijk (de beroemde 310 van Gölsdorf) en Tsjechië. En nu maar hopen dat het niet zo'n publieksonvriendelijke catastrofe wordt als bij het jubileum van het museum enkele jaren geleden. Van belang is onder andere de geplande locparade.

Op 13 en 14 juli vindt in Hersbruck (Pegnitz) een groot stoomfeest plaats met diverse Duitse en buitenlandse stomers (onder andere uit Oostenrijk en Tsjechië, Polen en Slowakije). Er komen diverse "zubringer" uit Duitsland. Info: ICE Bahntouristik Hersbruck, tel. 0049 09151/817200 (Am Bahnhofgelände 7, D91217 Hersbruck, Dld.)

Een Russische firma (Narod/Yandex) biedt via internet stoom-

locomotieven te koop aan voor US\$ 189.000,= per stuk. Het gaat om rijvaardige exemplaren van de voormalige DRB serie 52 (TE-52), verkrijgbaar in normaalspoor (?) of breedspoor, aldus de advertentietekst.

Engeland.

De herrie rond Railtrack (voormalig eigenaar van de baan en de stations: nu failliet na onder andere de ramp bij Hatfield) duurt voort. De transportminister Byass (sommigen noemen hem al Bypass) wil nu ineens 300 miljoen pond aan de voormalige aandeelhouders compenseren. Hij wil in totaal 500 miljoen pond nieuw (belasting) geld hebben. 200 miljoen zou dan in modernisering belanden. Tot voor kort hield Tony Blair (de Engelse Kok) vol dat je, als je aandelen koopt, ook risico loopt en daarvoor geen douceurtje moet krijgen. Per slot van rekening heeft men in de vette beginjaren van Railtrack ook flinke dividenden opgestreken. De conservatieve oppositie wil zelfs 1,5 miljard pond aan de aandeelhouders (veel particulieren) geven. De regering wilde echter zo'n bedrag echter in Rail-track of diens opvolger zelf stoppen ter verbetering van de dienstverlening.

Het roer is nu toch (zij het fractioneel) om. Waar wij echter vooral benieuwd naar zijn is een ander aspect van de modernisering van het spoor. Virgin Rail die de drukke Westkust-hoofddlijn bedient begint nu de bestelde pendolino's te krijgen. Hoe gaan die het doen? DB en SBB hebben nog steeds vrij uitzichtloze problemen met het kantelmechanisme. De Engelse pogingen in de 70-er jaren met de APT waren desastreus en hebben handen vol geld gekost. We keep our fingers crossed!!!

Overigens zou een succes in het algemeen eigenlijk het einde betekenen van de Engelse getrokken trein. De Western en Southern Region (HST en 3^e rail) hebben nauwelijks meer iets, de Eastern Region heeft de Oostkust trekduwformaties en in de Midlands rijden ook HST-en.

Als we het over de Westkust-hoofddlijn hebben dan betekent dit niet alleen Londen-Glasgow maar ook Londen/ Birmingham/Manchester/Liverpool. Op de transversaal York-Leeds-Manchester-Liverpool is alles al treinstel en dit geldt ook voor provinciale (zeer toeristische) Schotse lijnen naar het hoge Noorden.

De treinen van Londen naar Norwich en Harwich in East Anglia zijn echter nog steeds klassiek.

's Zomers wil er naar de badplaatsen in Noord Wales en Blackpool etc. ook weleens wat gewoon "getrokken" rijden.

Bombardier gaat 127 diesel-treinstelwagens bouwen voor de Midland Line (Sheffield-Derby-Nottingham-London St. Pancras). Hier rijden nu de ook al weer 30 jaar oude HST-stellen.

Frankrijk.

In 2001 reed 87,8% van alle treinen op tijd. De helft hiervan was TGV-en. Men had zich 90% als doel gesteld maar dit werd niet bereikt door problemen op de Noordelijke lijnen (verzakkingen en overstromingen). In juli en augustus waren er verkeersproblemen in het Zuiden. De TGV Atlantique deed het het beste.

In het hele jaar reden er 415.000 treinen. 15.000 hadden last met diverse problemen (storingen, aanrijdingen etc.).

Op 27/12/2001 werd afscheid genomen van de serie 7100 (= onze 1300-en). 49 jaar deden ze dienst waarvan de laatste jaren voor goederentreinen vanuit het depot Avignon. Er worden er diverse bewaard. 7102 heeft nog geen bestemming. 7105 gaat naar een club in Dyon, 7106 naar een museum in Ambarieu, 7107 die in 1955 331 km/h. haalde wordt gerestaureerd en gaat zich bij de andere recordhouder uit die tijd, BB 9004, voegen. 7121 (231 km/h. in 1954) gaat naar een club in Miramar bij Marseille. 7140 tenslotte (type Maurienne, ex 3^e rail) gaat naar een museum in Bussoleno (Italië). Dit noemen we nog eens historie maken!

De SNCF locserie ASTRIDE (60 machines) is bijna compleet. Nr. 60 is aan het depot van Lens (in het Noorden) toebedeeld. Dit depot was vroeger een groot "krokodillen"-depot.

Voor inzet op de zogenoemde Maurienne lijn naar Italië (vroe-

ger 3^o rail) op de verbinding Lyon-Turijn via Modena zullen deze locs in dubbelspan rijden.

Terwijl de werkzaamheden voor de TGV Est (Parijs-Strasbourg) net begonnen zijn is het eerste deel van de TGV Rijn-Rhone tot "utilité public" verklaard, dus er kan geïnvesteerd worden. Men is er zeker van dat de Zwitserse kantons Basel, Jura en Zürich zullen gaan meebetalen, als in 2004 de werken starten. Parijs-Basel in 2½ uur: dat is het doel.

Door een brand is in de nacht van 16 op 17 maart een deel van het station van Parijs St. Lazare verwoest, waaronder een historische hal. De brand lijkt te zijn aangestoken.

De Franse overheid gaat flink investeren in het openbaar vervoer in en rondom Parijs. Dat blijkt uit het nieuwe Plan Contract voor de periode 2002-2008. In dit document staat hoe de staatsgelden de komende jaren aangewend zullen worden.

Concreet worden er vanaf 2003 vijf metrolijnen uitgebreid met 10 kilometer. In de voorsteden van Parijs wordt 22 km vrije busbaan aangelegd. Op sommige plaatsen komen geleide, elektrische bussen, rijdend onder een bovenleiding. Gebleken is dat verpauperde stadswijken opleven wanneer de mobiliteit in een gebied wordt verbeterd. Daarom worden de bestaande tramlijnen aan elkaar worden geknoopt en wordt er op korte termijn 60 km extra tramlijn neergelegd in de stad.

Verder zal er haast worden gemaakt met de aanleg van een 100 km lange ringspoorlijn. De SNCF gaat hierop een kwartierdienst exploiteren. Overigens ligt het grootste gedeelte van dit netwerk er al, maar heeft het momenteel de functie van goederenspoorlijn.

Er zal een strakke planning worden gehanteerd die in 2007 uiteindelijk zal moeten leiden tot het sluitstuk: de bouw van acht superstations. Op deze knooppunten zullen diverse overbindingen samenkomen. Hiervoor wordt 200 miljoen euro apart gezet.

Hongarije.

Siemens heeft voor verschillende spoorwegmaatschappijen een nieuwe eloc-familie ontwikkeld, type Taurus (een 4-asser). 10 stuks voor MAV en 5 voor GYSEV. ÖBB heeft er al 400 (!) besteld, onder te brengen in de series 1016/1116. Verder gaan er nog 83 naar andere. De bouw vindt plaats in München en Linz.

Luxemburg

Stoomloc CFL 5519 (ook bekend onder nummer 42 2718), die zich voor een grote opknopbeurt in het Duitse Meiningen bevond, kreeg begin maart de nieuwe ketel. Later volgden enkele proefritten en reed de loc op 23 maart op eigen kracht en zonder problemen naar Luxemburg terug, ruim op tijd voor het evenement in de stad op 27 en 28 april, dat plaatvindt in het voormalige goederenstation in Luxemburg Bonnevoie. (zie agenda)

Oostenrijk

MAN Bus GmbH heeft een raamovereenkomst gesloten met de ÖBB voor de levering van 200 lijnbussen. De overeenkomst effent de weg voor een modernisering van de voertuigvloot tot 2004, met de optie voor een vervolgoopdracht in 2005. De waarde van het contract kan oplopen tot zo'n € 35 miljoen. ÖBB en MAN hadden al in 1998 een overeenkomst voor de levering van 250 bussen gesloten; voornamelijk van het type ÜL 353 Interliner. Van de 900 bussen die de ÖBB exploiteert, bestaat tweederde uit MAN's. De ÖBB is het grootste openbaarvervoerbedrijf van het land.

Al naar gelang de inzet heeft de ÖBB nu verschillende types uit het lijnbussenprogramma van MAN gekozen: lagevloer Interliners en lagevloer stadsbussen (NÜ 313, resp. NL 263), drie-assige lagevloer Interliners met een lengte van 15 meter en standaard SÜ 313 intercitybussen.

Roemenië

SNTFC heeft 120 diesel-tweetjes van het type Desiro besteld bij Siemens ter waarde van € 300 miljoen. Er is een optie voor nog 104 stuks. De aflevering start in november 2002 en wordt

afgerond in 2007. De helft van de stellen zal in Roemenië zelf worden geassembleerd. Elk stel krijgt 123 zitplaatsen en 90 staanplaatsen en is goed voor een topsnelheid van 120 km/u. Ze worden ingezet in Boekarest en wijde omtrek en tussen Arad, Oradea en Cluj.

General Motors heeft in Engeland met de diesellocs serie 66 groot succes gehad. Nu probeert men in Europa verder door te dringen. Zo is men met een fabriek in Roemenië in onderhandeling (Electroputere). De zwakke Lira is de oorzaak.

Spanje

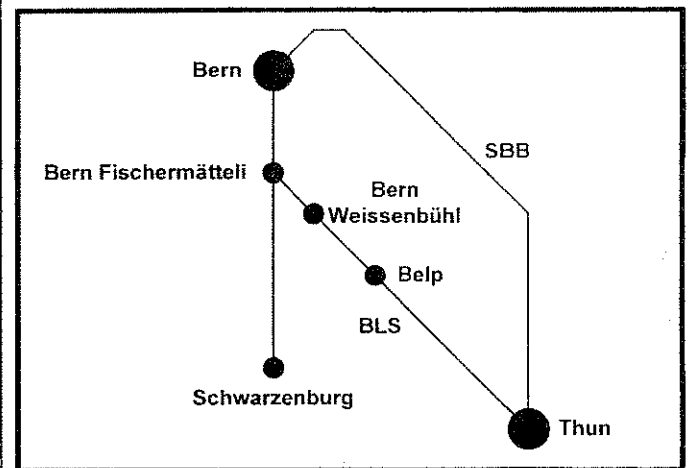
Bij een treinbotsing op het station van Torredembarra, in het oosten van Spanje, zijn op 30 maart twee mensen om het leven gekomen. Het aantal gewonden liep op tot 99.

De Euromed-snelrein die vanuit Valencia via Alicante naar Barcelona reed en de regionale trein van Tortosa naar Barcelona waren bij het ongeluk betrokken. Door onbekende redenen verlieten de volle treinen op hetzelfde moment het station in dezelfde richting. Daarbij raakten ze met elkaar in botsing.

Zwitserland

De Regionalbahn Bern Solothurn betaalt bij onvoorziene vertragingen de ritprijs terug aan de reiziger. De trein dient dan meer dan 10, de bus meer dan 20 minuten vertraging te hebben opgelopen. Waar hebben we dit meer gehoord?

Bern Lötschberg Simplon Bahn, na 7 ½ jaar planningsstudie is eindelijk gestart met de ombouw tot dubbelsporigheid van enkele trajecten van de nu nog enkelsporige lijn Bern-Thun. In oktober 2001 is begonnen met het stuk Bern Fischermätteli - Bern Weissenbühl, waarvan de oplevering is gepland eind 2004. Zomer 2002 wordt begonnen bij Belp.



Station Interlaken West krijgt langere perronsporen en een tot 55cm verhoogd perron. Wegens achterstand in de revisie van de Re 465 rijden er tijdelijk twee Ae 6/6 bij de BLS. Ze rijden onder andere EC 104 Berner Oberland! De lijn Frutigen - Brig werd voor P80 profiel in het containervervoer geschikt gemaakt.

Op de lijn Dietikon - Wohlen van de Bremgarten Dietikon Wohlen Meisterschwandenbahn worden de kruisingssporen te Reppischhof en Heinruti verlengd om in de spits met tot drie eenheden verlengde treinen te kunnen rijden. In verband met 100 jaar BD werd een motorwagen Be 4/8 met kopcompartimenten uit 1902 en een met visie op 2102 omgebouwd. Het onveranderde middendeel werd met een satelliet ondersteunde besturingssysteem GPS-ontvanger uitgerust.

Na een lange planningstijd door de Ferrivia Autolinee Regionale Ticinese komt de nieuwbouw van het depôt Ponte Brolla eindelijk in zicht. Bouwkosten Fr. 6.000.000,-. In Caedo zullen de kruisingssporen worden verlengd.

De Chemin de fer Montreux Oberland Bernois heeft RJ Bahntechnik in Biel opdracht gegeven voor de levering van een rijtuig Abt en een rijtuig Bt als aanvulling voor de pendeltreinen van de serie 5000. Ze worden uitgerust met een verlaagde middeninstap. Er rijden bij de MOB nog scholierentreinen tussen Château d'Oex en Rougemont. Ze staan niet in het spoor-

boekje en rijden niet in de schoolvakanties. Ze worden gereden door de motorwagens Be 4/4 1002 (ex Biasca - Acquarossa) of 1003 (ex Lugano - Ponte Tresa).

Het voormalige restauratierijtuig WR 3813 van de Rhätische Bahn, dat in 1990 overging naar de DFB, zal worden verbouwd tot pianowagen. In Castrisch werd in december 2001 het eerste Siemens IS bedieningstabelau klein formaat in gebruik genomen. In Küblis werd de oude vakwerkbrug over de Schanielabach door een betonnen exemplaar vervangen. In dienst kwamen vier diesellokomotoren, Tm 2/2 111 - 114 van fabrikant Schöma.

De vele sneeuw van deze winter was in het algemeen geen vertragingsfactor voor de Rhätische Bahn. Wel heeft men ernstig te lijden gehad van extreem lage temperaturen waardoor de baan te lijden had van ingevroren water.

Bij de Südostbahn zal gebruik worden gemaakt van de eigendomscode 48 van de BT. Dit is derde en vierde cijfer van het twaalfcijferige wagenkenmerk. De BT kenmerken werden tijdelijk met plakfolie vervangen door SOB kenmerken.

Het stationsgebouw van St Sulpice werd in de nacht van 15 op 16 december 2001 door brand volledig verwoest. Het werd door de Club Vaueur Val de Travers gebruikt als bureau, garderobe, kantine, archief en opslagplaats. De afgelopen jaren was Fr. 40.000,- aan verbeteringen in het gebouw aangebracht. Het rollend materieel kwam er kwam onbeschadigd vanaf, zodat het rijseizoen 2002 normaal doorgang zal vinden. Sedert 2 januari 2002 is er een S-Bahn verbinding tussen Basel en Offenburg in Duitsland langs de Rheintalstrecke.

SBB heeft 10 nieuwe ICN stellen (pendulaires) bijbesteld bij Alstom ondanks de problemen met de al geleverde treinen. Nu rijden ze van Lausanne naar St. Gallen via Biel en Zürich. Met de nieuwe bestelling komen ze ook naar Genève-Neuchâtel-Basel.

De fabrikant Stadler scoort goed met zijn 2-delige diesel GTW. Er zijn er al 325 verkocht. SNCF wil nu ook een elektrische versie. Het is bijzonder te noemen dat iemand in het Alstom-bolwerk inbreekt.

In Noord-Italië waar het spoor rond Bolzano sinds 1991 provinciaal is gaan ze ook rijden.

Reeds eerder meldden wij de oprichting van de stichting "Historisches Erbe der SBB". Verdere details zijn nu bekend. In 1999 kwam er een nieuwe directie bij SBB met nieuwe instructies: alleen geld verdienen met vervoer. De rest niet. SBB nam nog snel maatregelen om haar historische bezit te redden. In 2001 kwam er de Stichting die behalve veel materieel ook veel documentatie bezit. Het Luzerner Verkeersmuseum blijft gewoon bestaan. Het voornaamste is wel dat er een vast bedrag is gereserveerd en dat er wisselende toelagen bijkomen, die niet ineens verlaagd gaan worden.

Het archief bevat 250.000 foto's en dia's. Het materieel is zo'n 100 miljoen Francs waard en bestaat uit 12 stomers, 1 stoomrijtuig, 21 elocs, 5 elektrische treinstellen of motorwagens, 1 diesellocc, 2 tractoren, 1 draine, 4 stuurrijtuigen, 1 sneeuwruimer, 1 complete TEE trein, en 16 muziekautomaten. Het geheel is over 11 depots verdeeld: Basel, Bern, Biel, Erstfeld, Lausanne, Luzern, Olten, Rapperswil, Rorschach, Winterthur en Zürich.

VIDEO'S

Bij Eisenbahn Kurier verschenen 5 nieuwe titels:

Die Baureihe 23¹⁰, één van de meest succesvolle DR-nieuwbouwconstructies uit de 50-er jaren. Er waren er 113; nu zijn er 4 bewaard, waarvan 2 bedrijfsvaardig. U ziet de 2 overgebleven machines in volle actie voor hobbyistentreinen. Ze vallen op door hun snelle optrekken. Ook zijn er enkele opnamen uit het "echte" bedrijf. Ze waren vooral in het Zuiden van de DDR actief, bijvoorbeeld rond Dresden, Cottbus, en Nossen. 50 minuten, € 15,50, bestelnummer 5348.

Die Hedjazbahn. Wat er overbleef van het spoor in Syrië en Jordanië staat garant voor een mooie stoomreis door woeste landschappen en stadsgewoel met aandacht voor de welhaast folkloristische kleine dingen van het leven aldaar. U ziet luid gillende stomers van SLM Winterthur, Borsig, Jung en uit Japan. Van Da-

ascus naar Amman en op het overgebleven deel van de lijn naar Haifa (nu Israël). De overblijfselen van de oude Turkse hoofdlijn naar Medina zorgen voor een waar reisavontuur. 60 minuten, € 20,40, te bestellen onder nr. 5353.

Mit der Citybahn ins neue Jahrtausend. Al 120 jaar rijden er trams in Neurenberg. Sedert 1995 is er ook de zeer moderne Citybahn die in 1999 26 4-delige wagens kreeg. De film laat in korte historische beelden de ontwikkeling van de tram zien. Het leeuwendeel is aan de super 4-delige wagenstellen van de meest recente datum gewijd. We maken ermee een uitgebreide rit door de stad en zien ook nog even iets van de U-Bahn. De Citybahn beëindigde de gewone trams in Fürth. Deze film biedt een mooi overzicht. Speelduur circa 50 minuten, bestelnr. 5374, prijs: € 15,50 (in Duitsland).

Deutsche Strassenbahnen im Osten Europas. 4 videos in één pakket over de 900 trams die sedert 1994 onder andere door bemiddeling van liefhebbers voor een appel en een ei naar Roemenië zijn gegaan. Van waar naar waar? Uit Berlijn, Bochum, Gelsenkirchen, Bremen, Darmstadt, Dortmund, Frankfurt, Halberstadt, Halle, Karlsruhe, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Potsdam, Stuttgart, Würzburg en Zwickau. In deze plaatsen kwam veel eigentijds materieel nieuw aan. U ziet de Tatra's, Düwag's etc. in Arad, Botosani, Braila, Brasow, Bucaresti, Cluj, Constanta, Craiova, Galati, Iasi, Oradea, Phoesti, Resita, Sibiu en Temeschwar. Een compleet Duits trammuseum gemengd met Roemeens materieel. Men bezoekt ook depots waar nog menige rariteit huist. Ze duren 50 minuten per deel, kosten € 15,50 per stuk, per pakket van 4 stuks € 50,80. Te bestellen onder de nummers 5370 t/m 5373. Zeer boeiend!

Die Baureihe 03¹⁰. Een film met de uit de DR als museumloc bewaarde 03 1010 (was ook bij het NS-jubileumfeest in 1989) in de hoofdrol bij Plandampf en liefhebbersritten. Wij zien de loc in een aantal "krachtige" scènes. De historie van de serie die vroeger gestroomlijnd was wordt in oude foto's belicht. We zien ook wat historische filmopnamen uit de DB- en de DR-tijd. Ook figureert nog even de gestroomlijnde 01 die enkele jaren geleden geres-taureerd werd. 45 minuten, bestelnr. 5346, € 15,50 (in Duitsland).

REOS

Rectificatie: In het vorige nummer bespraken wij al 2 van hun superieure videofilms, abusievelijk voor €8,- per stuk; dit moet echter zijn €18,-). Nu hebben we nog te melden **BLS Lötschbergbahn van Brig naar Göppenstein**. Het zeer drukke en gevarieerde treinverkeer is gefilmd onder de meest afschuwelijke winterse weersomstandigheden met soms nauwelijks zicht. Een schitterende film die je de omgeving waarin je zit te kijken doet vergeten! Je zit op het perron in Göppenstein en Brig. Totale realiteit bijna een uur lang! Voor € 18 ben je even heel ergens anders geweest! Bestelnummer 010. Overigens voor de goede orde nog even: geen gesproken commentaar of muziek. U hoort alleen de treinen en . . . de sneeuw knapperen.

Bahnhof Göschenen in de winter is nog zo'n film. Dezelfde weersomstandigheden met nog iets meer sneeuw en een nog grotere treinparade (SBB) dan in de BLS-film. Hier ook een aantal prachtige nachtopnamen. Verder laat de Furka Oberalp-bahn zich een paar keer zien. Waar de echte stilte alleen onderbroken wordt door de stationsomroeper in zijn Schweizer-Deutsch. Variatie aan locs is beperkt tot Ae 6/6 en Re 6/6 en 460. Maar wel kakelbonte treinen met veel containervervoer en autotreinen om van de IC's nog maar te zwijgen. Prijs: € 18,-, bestelnummer 012; verzendkosten € 2,- per film. Verkrijgbaar bij REOS Beeldproducties, A. van Altenastraat 20, 3312 EB Dordrecht, telf. 078-6144931, of bij Railpress, Papendrecht, Meijer & Bles- (Rectificatie: in onze vorige editie vermeldde € 8,- bij een REOS-video: dit moet echter zijn €18,-)sing, Rotterdam en Van Stockum, in Den Haag.

Wat schreven de anderen...?

Op de Rails, 2002-4. ISSN:0030-3321. Themanummer Duitsland. Nieuw licht spoormaterieel in Duitsland; Het regionale reizigersvervoer in Duitsland *); Nieuwe initiatieven in het Duitse goederenvervoer; HSL Keulen - Frankfurt; Het tramwegnet in het gebied van Rijn en Ruhr *). Een paginagrote kaart toont alle particuliere regionale spoorlijnen met reizigersverkeer.

*) = deze artikelen worden in de komende edities vervolgd.

Rail Magazine, april 2002, nr. 193. ISSN:0926-3489. Gladheid op het spoor: Stoomtractie bij de spoorwegen in Joegoslavië en Bosnië; Vopak Terminals Chemiehaven en Tank Terminal Rotterdam; Combinatiedag in Wildenrath; Modelspoor met o.a. Buurtstation Baarn.

Rail Hobby, april 2002, ISSN 0165-4551. Het Transsiberisch Spoorwegmuseum; Plandampf met 44'ers; Bochum-Dahlhausen 25 jaar museum; Railmusea presenteren nieuwe dienst-regeling; Modelspoor met oa. RTM-modulebaan; De deutsche Reichsbahn. **Spoorweg Journaal**, maart/april 2002 (nr 126). Van Leiden naar Dordrecht in heden en verleden; Langs de lijn; De NS slaaprijtuigen type T2S; Nieuws vande stoomtrein Goes-Borsele; De nieuwe M6-rijtuigen van de NMBS; Rails en foto's België; Spielwarenmesse Nürnberg 2002; div. Modelspoorart.

Trolleyberichten, april 2002, nr 137. 77 jaar trolley in Nieuw Zeeland; Het jaar 2001 in beeld; Excursieverslagen; Berichten uit Arnhem; Buitenland Actueel; NTV-berichten.

BOEKEN

Bij uitgeverij **De Alk** verscheen (na heel lang wachten...) "**Diesel-locomotieven in Nederland**" van de auteurs Bert van Reems, Carel van Gestel en Peter van der Welle. In de eerste helft van het 240 blz. tellende boek worden alle locseries, zoals de Sikken, War-departmentlocs, en Beelen, kort maar krachtig besproken, geïllustreerd met tekeningen en zwart/wit-foto's. Ook gehuurde locs (o.a. DB 216), buitenlandse locs in het grensverkeer en de locs van de nieuwe vervoerders krijgen de aandacht. Met gemiddeld nog geen 10 blz. per loctype laat het zich raden dat deze besprekingen toch wat summier moesten blijven. In de tweede helft van het boek maken we een reis door de tijd. Bekende spoorweg-fotografen stonden garant voor prachtige veelal niet eerder gepubliceerde foto's, waarvan een deel in kleur. We zien o.a. de 2530 in de lila-kleur maar ook in het bruin, de éénling 2801, 2400'en in Saoedi-Arabië, de roemruchte NVBS-excursie door het Westland met de 451, het onherkenbaar veranderde station van Eijsden, Beelen in bruin en blauw, enz., enz. Op menig plaatje is ook stoomtractie te zien. De 6442 op de voorplaat doet niet vermoeden dat het accent in dit boek juist op de historie ligt. Totaal 350 zwart/wit foto's en ruim 100 kleurenopnamen voor € 34,50. ISBN 90 6013 089 8.

Bij **GeraMond** verscheen **Straßenbahn Jahrbuch 2002** (=duits-talig) van de hand van Wolfgang Klee e.a. In tegenstelling tot de Alk-uitgave Trams 2002 ligt hier de nadruk sterker op Duitsland. Verder worden wat meer politieke en bedrijfseconomische achtergronden belicht, waar Trams 2002 gedetailleerd de materieelontwikkelingen beschrijft. Naast Duitsland worden besproken Oostenrijk, Zwitserland, Groot Brittannië, Frankrijk, Italië, Polen, Nederland, België, Scandinavië, Spanje en Portugal. Foto's zowel in zwart/wit als kleur. De verkoopprijs zal rond de € 19,- liggen. Verkrijgbaar bij het NVBS-Documentatiebureau en Van Stockum in Den Haag. Verder per Internet te bestellen o.v.v. "Straßenbahn Jahrbuch 2002". www.geranova.de respectievelijk per e-mail: service@geranova.de of per post: Gera-Nova Zeitschriftenverlag GmbH D-81664 München. Prijs excl. verzendkosten is € 16,90.

Transpress, **Baureihe 58**. Een encyclopedisch werk over deze, na de series 44 en 45, sterkste loc van de Reichsbahn. In feite de eerste echte "Einheitslokomotiven", vóór het woord zelfs uitgevonden was. Ze stonden onder G12 te boek en werden eerst geleverd na de Eerste Wereldoorlog aan de Pruisische, Saksische, Badische en Württembergische Spoorwegen. Daarna ging alles naar de Reichsbahn: DB en Reichsbahn II erfden alles na 1949. Het waren zware goederenlocs die ook wel stoptreinen reden en in de 70-er jaren nog in de DDR liepen. Polen, Bulgarije, Joegoslavië, Luxemburg, de Fransen (zoals de Alsace-Lorraine), Oostenrijk, Rusland en Tsjechoslowakije waren de voornaamste buitenlandse "gebruikers" (oorlogsbuit). Omgekeerd gingen er in '39-'45 ook locs uit Oostenrijk, Polen en Tsjechoslowakije terug naar Duitsland, terwijl de levering voor Turkije achtergehouden werd. De machines van de serie 58.30, verbeterde versie DR-II, komen ook aan de orde. Veel zwart/wit en enkele kleurenillustraties. Lange lijsten geven aan waar ze allemaal in depot waren. Dit boek kost € 36. 222 blz., 23,5 x 26,5 cm. ISBN 3-613-71171-0.

Eveneens bij **Transpress** verscheen in de serie **Fahrzeug Portrait** het deel over de beroemde Oostenrijkse serie 310. Het betreft de 1C2 sneltreinloc van het genre Gölsdorf. Deze machines liepen ook in Polen en Tsjechoslowakije na 1918. De eerste hoofdstukken gaan

over het ontwerp zelf en de diensten in het keizerrijk. In 1938 lijfde de Reichsbahn de Oostenrijkse Spoorwegen in. In 1944 ging een aantal naar Mainz als Heizlok. Na 1945 "ontfermden" de Sowjets zich over een aantal. In Oostenrijk zelf bleef een klein aantal (6) in onbelangrijke diensten, hoewel ze nog wel voorspan leverden bij zware treinen. Mooie scherpe zwart/wit fotografie begeleidt het verhaal van Heribert Schropfer. Er zijn ook enkele kleurenfoto's en repro's van schilderijen. Voor de echte Oostenrijkse stoomfan een must. Prijs € 16, 121 blz. 17,5 x 24,5 cm. ISBN 3-613-71183-4.

Transpress, Udo Paulitz, één van de meest bekende fotografen (artistieke beelden) gaf een kleuren album uit getiteld **Dampfloks zwischen Harz und Weserbergland**. 7 hoofdstukken getiteld: Met de 44 van Altenbeken naar Ottbergen, BW Ottbergen, van Ottbergen naar Northeim, BW Northeim, Eindsput van Northeim naar Herzberg, BW Herzberg, en als laatste Van het Ijzeren Gordijn naar Ellrich. 176 blz. geheel in kleur, met alle aspecten van de stomers serie 44 en 50, in alle jaargetijden en met vaak veel rook 's avonds en 's ochtends vroeg als daar het meeste vervoer was. Soms geeft dat wat donkere effecten. Een herinneringsalbum voor de liefhebber. € 29,80, 23 ½ x 27 cm., ISBN 3-613-71189-3.

Kosmos uit Stuttgart (voorheen Franck'h) verblijdde ons met kleurenalbum over de **stoom bij de DB en de DR**, van de hand van Georg Wagner. Jaren geleden zijn beide delen apart verschenen. Nu dus in één band. Kort en goed volgt men de resp. Bahndirektionen in West- en Oost-Duitsland. Uiteraard zien wij veel van de stoom uit de laatste jaren vóór het einde, zoals de bekende series 01, 01⁵, 03, 38, 41, 44, 50, 52, 58, etc. etc., maar ook de zeldzamere series als 18 (ook DR) en dergelijke komen in beeld evenals het DDR smalspoor. Dit boek bevat eigenlijk alles wat er in onze hobby-hoogtijdagen te beleven viel. Het is gemaakt in oblongformaat (27,5 x 23 cm.), bevat zo'n 500 bladzijden met ruw geschat meer dan 400 foto's. En wat kost dit allemaal? Slechts € 25 ! ISBN 3-440-09152-X.

Elk jaar is er van **Uhle und Kleimann** (Pettenpohstrasse 17, 32312 Lübbecke, Did) het **Kursbuch der deutschen Museums Eisenbahnen**. 150 blz. (A5 formaat) met maar liefst 189 dienstregelingen en gegevens over spoorwegmusea. Er zijn wat zwart/wit foto's opgenomen maar daar gaat het hier niet om. Het is veeleer de veelheid aan informatie. Gelukkig is er voorin een lijst met nummers opgenomen die naar de lijnen verwijzen. Elk jaar komen er wel nieuwe lijnen bij. € 4,5 + € 2,5 porto. ISBN 3-928959-35-2.

Eisenbahn-Kurier. In de bekende kloeke **Baureihenserie** nu een dikke pil over de (stoom)serie 39. Hansjürgen Wenzel vertelt het verhaal van deze eerste Pruisische standaard-eenheidsserie van vlak na de Eerste Wereldoorlog. De totstandkoming (idee + constructie) maar vooral de inzet bij de diverse Reichs- en Bundesbahndirecties wordt uitvoerig belicht. Na 1945 gingen er slechts enkele als oorlogsbuit weg. Midden- en Zuid-Duitsland vormden hun arbeidsterrein, laatstelijk vooral Stuttgart en Köln (Eifellijn). In de DDR werden 85 stuks tot serie 22 verbouwd. Zoals in deze boeken gebruikelijk vindt u er een weelde aan informatie en vooral ook mooie foto's (meest zwart/wit, maar ook een aantal in kleur). Prijs (in Duitsland): € 39,90, 400 foto's en tekeningen, 21 bij 29,4 cm., 320 blz. (!) Bestelnr. 138, ISBN 3-88255-138-0.

EK Special 64 Die Eisenbahn am Bodensee. Duitse, Oostenrijkse en Zwitserse treinen rond dit bekende vakantiegebied. Stoom/ electrisch en diesel. Er rijden ook particuliere treinen, zoals de Zwitserse Mittelthurgauer Bahn en de Bodensee-Oberschwaben Bahn. De fotografie van deze A4 brochure is fraai, zowel in kleur als in zwart/wit. Bekende plaatsen zijn Friedrichshafen (van de Zeppelins), Lindau, Bregenz en Rorschach. In het Bregenzer Wald is een museumlijn "aus Oma's Zeiten". Verder is er nog aandacht voor de imposante vloot van toeristen- en lijndienstschepen naar de 3 landen. Prijs: € 10,50, 98 blz.

Daneen deel uit de serie **Meisterfotos aus der Dampflokzeit**. (*Erlebnis Deutsche Reichsbahn*). Het gaat hier om emplacements en stations in Saksen en de Reichsbahndirektion Dresden. Meyer heeft een heleboel klassieks op dit gebied bij elkaar geraapt. Want er zijn ook seinhuizen, seinbruggen alsmede dienstgebouwen te zien. Verder een aantal treinen (ook smalspoor). Ook modelbouwers zullen er plezier aan beleven. Oblong formaat 30 bij 21 cm., 143 blz., 250 zwart/wit foto's. Prijs € 29,80 (in Duitsland), te bestellen onder nummer 280, ISBN 3-88255-280-8.

Nederlandse Smalspoorweg Stichting

Traditiegetrouw start het seizoen op Hemelvaartsdag 9 mei met de Nationale Stoomtrein Dag. Op deze dag zullen er meerdere locs onder stoom staan, en zal er een extra static display zijn van andere stoomlocomotieven uit de collectie. Voor de rijdagen verwijzen wij naar de bij dit blad gevoegde brochure "Railmusea in Nederland 2002".

Bijzondere evenementen zijn in 2002 op 8 en 9 juni de Stoom en Dieseldagen en op 22 en 23 juni de Nationale Smalspoor-modelbouwdagen. Op 12 oktober zal er in samenwerking met de Modelspoorruilbeurs van Houten weer een modelspoorbeurs georganiseerd worden. Op deze dag rijden de stoomtreinen ook, waardoor de aantrekkelijke combinatie van modelspoor en echte stoomtreinen ontstaat. Openingstijden beurs 10.00 - 15.00 uur. Laatste rit met de stoomtrein 16.00 u.

Uit de werkplaats

Stoomloc 6 (O&K 50 pk, fabr.nr. 11735, bouwjaar 1933) is inmiddels gereviseerd en in bedrijf gesteld. Met succes werd op 15 december 2001 met deze loc in Winterswijk gereden op de sporen van steenfabriek Daas Baksteen Zeddam BV.

Rijtuig P46 (4-assig personenrijtuig) is gered uit de werkplaats gekomen en vormt met haar identieke zusterrijtuig P45 een fraaie combinatie. Rijtuig P42, het eerste in 1979 zelfgebouwde 4-assig rijtuig in de collectie, is binnengenomen in de werkplaats voor een revisie, waarbij onder andere het houtwerk van de kozijnen wordt vernieuwd.

De restauratie van Whitcomb diesellocc 35 (fabr.nr. 40311, bouwjaar 1945) vordert gestaag. Het Caterpillar motorblok heeft zijn originele gele kleur teruggekregen. De loc wordt verder in Army Green geschilderd zoals de loc indertijd bij Oving Spoor is afgeleverd. De letters "OVING" worden ook weer aangebracht op de cabine. Het ligt in de bedoeling de loc tijdens de Stoom en Dieseldagen weer officieel in bedrijf te nemen.

De Spoorbaan

De plannen voor vervanging en verzwaring van de spoorbaan zijn in een vergevorderd stadium. Na heel veel voorbereiding en de toezegging van een tweetal subsidies voor dit project kan op 13 juni officieel de eerste nieuwe zware spoorstaaf gelegd gaan worden. Gekozen is voor een spoorstaaf met een gewicht van 24 kg/m op 12 meter lengtes. Er is voor drie kilometer aan spoorstaven besteld. Met de realisering van de nieuwe spoorbaan gaat een lang gekoesterde wens in vervulling. Er kunnen zwaardere locomotieven worden ingezet, geen overbodige luxe met het toegenomen treingewicht te Valkenburg. Er zal ook minder aan spooronderhoud gepleegd hoeven te worden als bij het huidige lichtere spoor.

De afgelopen weken heeft onze tekenaar Jan de Graaf de laatste hand gelegd aan onze nieuwe cover. Wij sluiten niet uit dat tussentijds een bepaald materieeltype wordt vervangen: denk bijvoorbeeld aan de komst van de nieuwe trams in Rotterdam. Dit zou kunnen betekenen dat de Combino het veld moet ruimen.....

RAIL - A G E N D A (Binnenland)

27 april, 10.30 – 16.00 uur: Concours d'Elegance met moderne touringcars en historische autobussen, Kon. Wilhelmina Boulevard, Noordwijk

27 + 28 april: Modelspoordagen, Darling Expo, Volmerlaan 12 te Rijswijk

27 t/m 30 april: Stoomdagen in het Haagse Zuiderpark.

9 mei (Hemelvaartsdag) nationale stoomtreindag.

Op deze dag is o.a. de SSN van 10:00 tot 17:00 geopend en zullen de SSN locomotieven 23 023, 65 018 en vuurloze locomotief 6326 onder stoom gebracht worden. U vindt het SSN Museumstoomdepot aan de Bosdreef 75 te Rotterdam Noord.

9, 10 en 11 mei manifestatie "50 jaar motortractie bij de RTM"

11 mei op het Circuit van Zandvoort: recordpoging t.b.v. het Guinness Book of Records met meer dan 1000 antieke voertuigen w.o. museumbussen 117, 4282 en 7639 van het H.B.M.

18 mei: 10-16 u. ADV Verkoopdag, Wijkcentrum De Schakel, Archimedesstraat 9, Nijmegen.

18 mei: excursie met Hondekop 766, zie blz 96.

24 – 26 mei: Dordt in Stoom

25 mei (10-15 u) Modelspoorbeurs Houten, Meidoornkade 24

1 juni: (10-18u) vlaggetjesdag, museumtrams op lijn 11, Den Haag.

8 en 9 juni stoomtreindagen bij de Z.L.S.M.

8 en 9 juni stoomdagen bij de stoomtram Valkenburgse Meer.

9 juni: Amsterdamse Nostalgie Vervoerdag. De samenwerkende Amsterdamse OV-musea bieden een gevarieerde dagtocht met museumtram en -bus door de hoofdstad met o.m. bezoek aan museumtramdepot Tollensstraat. Opstappunten/kaartverkoop: Infobus Amstel Station, en verkooppunt t/o Victoriahotel Volwassenen: € 9 p.p./ Pas 65: € 7,50/ 4-11 jaar: € 4,00

30 juni: Open Huis bij museumbusstichting MUSA. Garage Oost in Amsterdam. Tal van activiteiten, zoals rondritten met museumbussen, kraampjes, modelbouw en demonstraties. *Toegang gratis*

6 en 7 juli: feest i.v.m. 75-jarig bestaan Spoorwegmuseum

7 juli: Schipholiday Unieke dagtocht met museumbussen, gewijd aan het vervoer (in de breedste zin van het woord) in en rond de nationale luchthaven. Info volgt.

14 juli: themadag "75 jaar lijn 11" in het Haags OV-museum

3 aug. (10-15 u) Modelspoorbeurs Houten, Meidoornkade 24

1 sept. (**Z O N D A G**; 10-15 u) Modelspoorbeurs Houten

7 en 8 sept. Terug naar Toen bij de V.S.M.

14 sept. Open Monumentendag

4 t/m 6 okt.: RAIL'2002 Brabant Hallen Den Bosch.

12 en 13 okt.: Thomas de locomotief-weekend (*voor de kleintjes*)

18 t/m 20 okt.: Eurospoor 2002 Jaarbeurs Utrecht.

RAIL - A G E N D A (Buitenland)

27 april: 30-jarig jubileum S-Bahn in München. Open huis S-Bahn Betriebswerk in Steinhausen.

27 en 28 april: Open dag van het depot in Luxemburg Stad onder het motto: "Afscheid van het depot". Diverse stoomlocomotieven uit het buitenland. De CFL 5519 is na revisie in Meiningen aanwezig.

1 mei: Bad Schandau: ritten met historische trams en remisebezoek. Org.: Oberelbische Verkehrsges. Pirna-Sebnitz, Tel. +49 35022 / 42370

5 mei: (10.00 - 19.00 uur) feest rondom de Tervurenlaan te Brussel, waarbij historische trams en bussen worden ingezet.

9 mei (Hemelvaartsdag) en 10 mei: Denemarken: Fotoritten met bruine GM-dieselloccs (o.a. Mx 1001) in de stijl van de jaren 1960-1975. Info + aanmelden: Klub 4Q, c/o Jakob Stilling, Svalevej 7, DK 2900 Hellerup, Tel. (avond) +45 39 40 01 19, e-mail: pia.stilling@post.tele.dk

11 en 12 mei: Open huis in het museumdepot te Randers (Denemarken). Za 10-17u; Zo 10-16 u. Info: DSB Randers, Hvidemøllevej 10 A, DK - 8900 Randers

18 t/m 20 mei (Pinksteren) 10-16 u: Stoomlocfeest in Dresden Altstadt; van 8-10 uur speciaal voor de fotografen en filmers.

26 mei: 13-14 uur tramparade tussen Neumarkt en Rudolfplatz in Keulen. (*let op gewijzigde datum*)

25 en 26 mei 9-18 u: Spoorfeest in het voormalige Bw Weimar (Eduard-Rosenthal-Straße) met parade van oude e-locs.

25 mei t/m 2 juni: feestweek t.g.v. viering 25 jaar Eisenbahn Museum Bochum Dahlhausen, met op 31 mei (*onder voorbehoud*) rondrit met stoomloc 65 018 van de SSN.

14 t/m 16 juni: Festival der Eisenbahn, DB Regio Nürnberg Gostenhof, Georg-Hennch-Str. 25. Materieelshow met stoomloks e.a. historisch materieel uit Duitsland, Tsjechië, Slowakije en Hongarije; Fotoshooting met stoomlok 18 201; lokparade.

1 sept.: Erstes Osnabrücker Dampflokkfest (met o.a. 01 1066, 01 1100, 24 083, 41 360 en 50 3655).

8 sept. 100 jaar elektrische tram Antwerpen. Tramoptocht.

24 t/m 27 sept. Innotrains 2002 Berlijn. www.innotrans.de

Zie ook de berichten over evenementen in de rubriek buitenlands stadsvervoer in deze en vorige edities !

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Aankondigingen onder voorbehoud van wijzigingen, typerfouten e.d.

Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom (gaarne ruim tevoren) op het redactie-adres.

Zijn wij wat vergeten...? Had 't ons maar laten weten.....