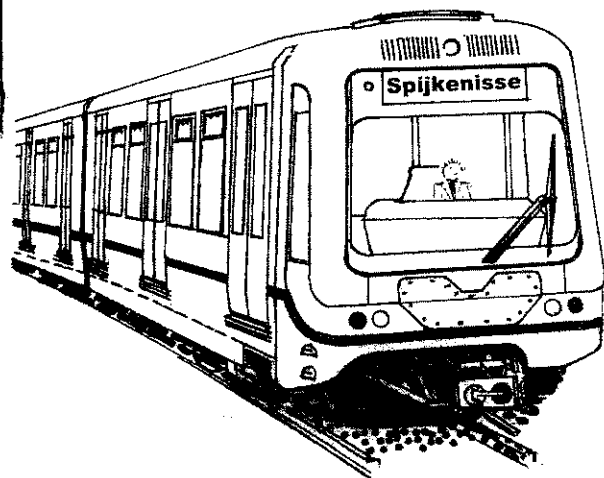
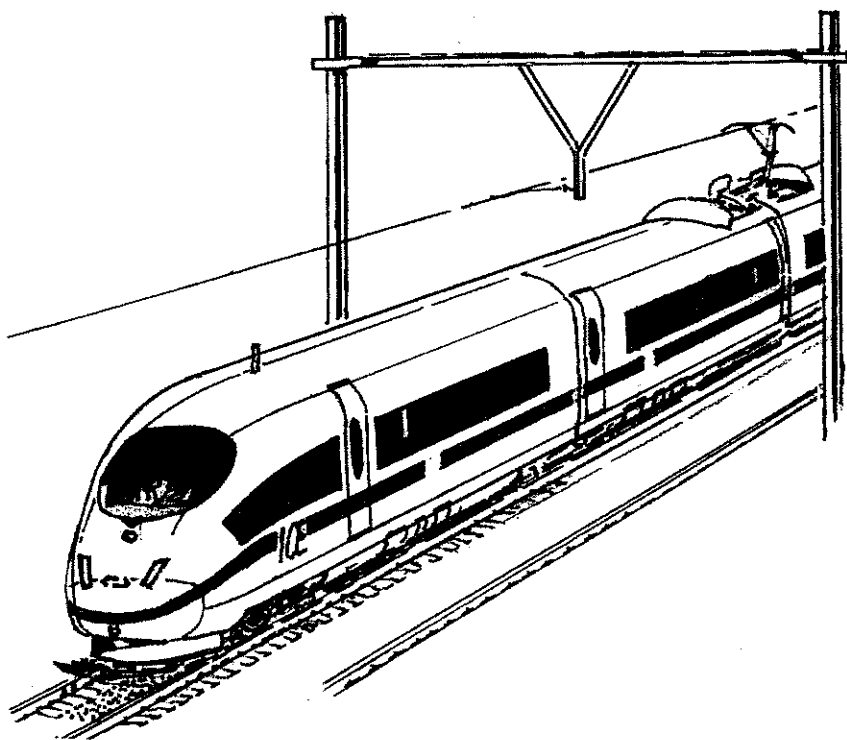
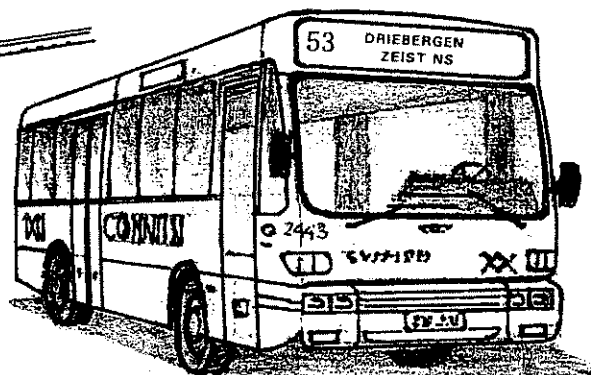
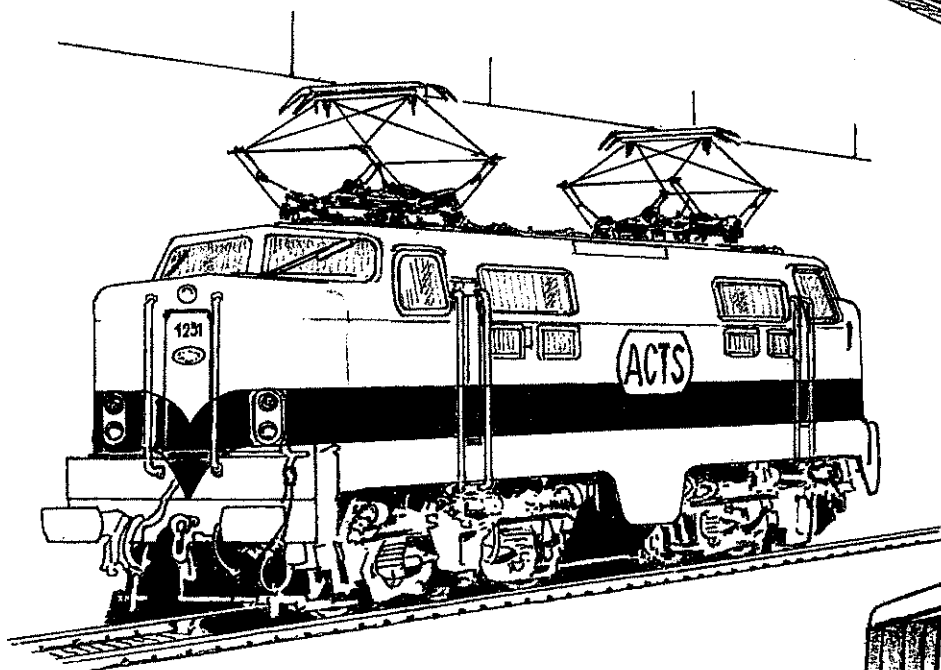
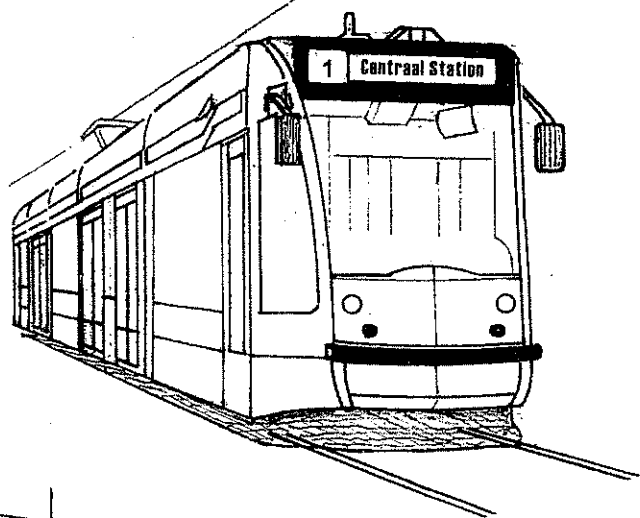


# Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

45<sup>e</sup> Jaargang, nr. 8 (527) Aug/Sept 2002



# Het Openbaar Vervoer



**45<sup>e</sup> JAARGANG  
AUGUSTUS/SEPTEMBER 2002,  
NUMMER 8 (527)**

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:

J. van Driel  
- *Tramnieuws Rotterdam*  
J.M. Wolbers  
- *Busnieuws / streekvervoer*  
B. Verwijck  
- *Tramnieuws Buitenland*  
M. Nortbeek  
- *Spoornieuws Binnenland*  
G.J. de Gier  
- *Spoornieuws Buitenland*  
A.P. de Meij  
- *Tramnieuws Den Haag*  
- *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,  
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.

Jaarabonnement (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 verstrekken 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

# DB AG neemt HSL Keulen-Frankfurt in dienst

Op donderdag 25 juli heeft de DB AG het hogesnelheidstraject Keulen – Frankfurt officiële in dienst genomen.

Vanaf 1 augustus laat zij zogenaamde shuttletreinen rijden tussen beide plaatsen. Voor doorgaande reizigers is er nu dus nog geen tijdswinst tenzij zij willen overstappen op een van beide stations. Bij het ingaan van het nieuwe spoorboekje op 15 december 2002, zullen doorgaande treinen van het nieuwe traject gebruik gaan maken. Vanaf dat moment kunnen ook reizigers vanuit of naar Nederland profiteren van het volle uur tijdswinst dat bereikt kan worden.

De ICE-dienst Amsterdam – Keulen v.v. waarvan de laatste al doorrijdt naar Frankfurt en de eerste al Frankfurt als beginstation heeft, wordt vanaf die datum naar en van Frankfurt verlengd. De reistijd van Amsterdam naar Frankfurt zal minder dan vier uur bedragen. Ook voor verdere bestemmingen dan Frankfurt zal de tijdswinst van één uur gelden. Zeer aantrekkelijk dus ook voor reizigers vanuit Nederland.

Van alle andere langeafstandstreinen die van het DB-net gebruik maken gaat maar liefst 70 % over het nieuwe traject rijden. Een en ander betekent dus een gigantische verandering van het Duitse spoorboekje met alle gevolgen voor omlopen en dienstregeling. De 222 kilometer die de reis nu nog telt tussen beide "Landes"-hoofdsteden wordt teruggebracht tot 177 kilometer. De reistijd van twee uur en vijftien minuten tot één uur en zestien minuten, soms zelfs nog een paar minuten korter. Een behoorlijke verbetering dus voor de reizigers. Toch hoor je ook teleurstelling omdat het fraaie traject langs de Rijn niet meer wordt aangedaan door de lange afstandstreinen. Voor de mensen die deze reis persé willen maken blijven de regionale treinen natuurlijk een alternatief om bijvoorbeeld de Loreley te kunnen aanschouwen.

De nieuwe lijn is zoveel mogelijk parallel gebouwd aan autosnelweg A3 en ligt geheel op de rechter rijnsoever. Het is bovendien het eerste traject in Duitsland waar de witte ICE 3-treinstellen van zowel DB als NS hun maximale snelheid van driehonderd kilometer per uur kunnen en zullen demonstreren.

Wanneer men per ICE 3 het fraaie station van Keulen verlaat, niet zoals nu richting Bonn maar weer terug over de Rijnbrug richting Keulen Deutz en Keulen Kalk, bereikt men na een paar minuten rijden de aansluiting naar de nieuwe HSL. Vervolgens gaat het naar Bonn-Siegburg dat een station heeft gekregen aan deze HSL. Andere stopplaatsen zijn Montabaur en Limburg. Uiteraard wordt ook de luchthaven van Frankfurt aangedaan waar ook de nieuwe lijn eindigt. Over bestaande sporen wordt Frankfurt Hbf bereikt. In het traject zijn 30 tunnels en 18 dalbruggen opgenomen.

Omdat de DB zeer hoog inzet op deze verbinding zullen nog meer zaken worden aangepast. Zo zal er vanaf 15 december zowel in de eerste als in de tweede klasse bediening zijn wat betreft spijzen en drankjes. Het assortiment in de Bistro aan boord zal geheel worden herzien. De belangrijkste wijziging die DB voor haar klanten in petto heeft is een aanzienlijke verlaging van de tarieven, deze gaan minimaal 25% omlaag, een korting die afhankelijk van het tijdstip van boeken kan oplopen tot 40%. Gezinnen krijgen nog meer voordelen. De eerste ouder betaalt de volle prijs, de tweede ouder kan een kaartje aanschaffen voor half geld, terwijl twee meereizende kinderen tot 14 jaar niets hoeven te betalen. Dit alles met het doel om meer reizigers vanuit de auto de trein in te krijgen. De verwachting zijn op alle fronten hoog gespannen.

Bondskanselier Schröder moest het bij de officiële openingsrit laten afweten daar hij in de Bondsdag te Berlijn zijn nieuwe Minister van Defensie moest beëdigen. Hij werd vertegenwoordigd door zijn vrouw. Uiteraard was DB-chef Mehdorn van de partij alsmede vele gezagsdragers uit de verschillende "Bundesländer" die deze HSL doorkruist. In totaal had de heer Mehdorn 800 gasten uitgenodigd voor de openingstrip. Een groot feest was het waarbij de "1" van één uur tijdswinst de rode draad was. Vanaf Frankfurt Flughafen reden twee openingstreinen, beide bestaande uit twee ICE 3-stellen, parallel naar Keulen Hbf. Voorwaar een waar en fraai staaltje machinistenwerk om de twee treinen zo precies gelijk te houden. De paralleltrein werd bevolkt door 700 lezers van Bild-Zeitung, het grootste boulevardblad van onze Oosterburen. Na aankomst in Keulen volgde natuurlijk nog een aantal toespraken. De DB-party werd besloten met een optreden van de in Duitsland zeer populaire band Sacha. Toen die uitgezongen waren kon iedereen tevreden huiswaarts keren.

Zowel DB AG als de DB-klanten verwachten veel van deze nieuwe spoorlijn. Ook bij onze Oosterburen moet de nationale spoorwegmaatschappij weer behoorlijk wat vertrouwen terugwinnen bij het autominnend publiek. Indien de beloftes waargemaakt worden is dat met treinen die de snelheidsmonsters op de naastliggende Autobahn met gemak inhalen geen onmogelijke opgave.

Harrie Peters

## Noord-Zuidlijn

De aanleg van de Noord-Zuidlijn staat op losse schroeven. De PvdA-fractie twijfelt over de financiële haalbaarheid, nu het regeerakkoord aanzienlijk minder geld naar de gemeente sluis. Op 2 oktober valt een definitieve beslissing over het project. Amsterdam loopt enkele tientallen miljoenen euro's mis, nu het nieuwe kabinet bezuinigt op het gemeentefonds en de voormalige Melkertbanen. Hierdoor kan, volgens de fractie, de gemeente de financiële ruimte missen om de laatste fase van de aanleg te bekostigen. Het gaat om een bedrag van 132 miljoen euro.

Eerder al stak de hoofdstad 172 miljoen euro in de voorbereiding van het project. Dat is voor de PvdA echter geen reden om te twijfelen. "Dat weegt voor ons niet mee. Het point of no return is nog niet bereikt. Er bestaat een goede kans dat we ons de Noord-Zuidlijn niet kunnen permitteren", aldus fractievoorzitter Tjalling Halbertsma. De keuze van de PvdA is doorslaggevend in de Amsterdamse gemeenteraad.

## Infrastructuur

Op 21 augustus werd begonnen met de aanleg van de tijdelijke transporen op de Vijzelgracht tussen Prinsengracht en Weteringlaan. Hierbij zal de trambaan aan de westzijde van de Vijzelgracht komen te liggen, waarbij tevens het gebruik van het rondje op het circuit tijdelijk zal vervallen. De halte Prinsengracht wordt opgeheven. Op 12 augustus gingen spoorwerkzaamheden van start op de Cornelis Lelylaan tussen Chr. Patijnpad en Piet Wiedijkstraat.

## Stadsbussen op waterstof

Volgend jaar valt er een nieuw voertuig te bespeuren in Amsterdam: een stadsbus die op waterstof rijdt. Daarvoor heeft het GVB een contract getekend met Hoek Loos. Er zullen medio 2003 drie bussen op waterstof door de stad gaan rijden. Hoek Loos levert daartoe een waterstofproductie-eenheid en een tankstation in de busgarage Amsterdam Noord. Andere partners binnen het project zijn de Milieudienst Amsterdam, de Dienst Afvalverwerking Amsterdam, Shell en Nuon.

De bussen worden ingezet in het kader van het Europese CUTE-project (Clean Urban Transport for Europe). Binnen dit project wordt in een tiental Europese steden, waaronder Amsterdam, gedurende twee jaar een praktijkproef uitgevoerd met een emissievrij en geluidsarm transportsysteem. Daimler Chrysler ontwikkelde speciaal voor dit project stadsbussen die op waterstof kunnen rijden. De actieradius van de bussen is ongeveer 250 kilometer. De bussen zullen op bestaande lijnen worden ingezet.

## Correctie (zie blz. 155)

De indienststelling van Combino's (na lijn 13) vond niet op lijn 17 plaats, maar vanaf 20/6 op lijn 7 en vanaf 10/7 ook op lijn 10.

## Combino maakt ook lawaai...

De Combino's die op lijn 13 rijden zijn niet stiller dan de oude trams. Omwonenden van het Lambertus Zijplein in West, de eindhalte van lijn 13, hebben veel overlast van piepende en knarsende geluiden van de Combino's.

Voor de omwonenden is dit een flinke tegenvaller omdat de nieuwe tram werd ingevoerd met de belofte dat hij stiller zou zijn dan de oudere trammodellen.

Het GVB geeft toe dat de Combino op sommige plekken meer herrie maakt dan verwacht. Waarschijnlijk wordt het beter als de tram meer is ingereden op de Amsterdamse trajecten. Hoe lang dat gaat duren kon het GVB niet zeggen.

## Hittegolf, gevolgen voor de tram

De hittegolf, die ons land recent bezocht, zorgde voor problemen bij de 11- en 12G-wagens. Op 28 juli viel een aantal van deze wagens uit door koelproblemen en pantograafperikelen; een dag later vielen vrijwel alle 12G-wagens uit. Op lijn 1 reden hierdoor in de middagspits ca. 5 à 6 trams met een zeer

onregelmatige frequentie. In de avonduren sprongen andere (oudere) wagens bij, die vrijgekomen waren van andere lijnen. Op lijn 5 waren er 30 juli niet meer voldoende 11G-wagens en moest Duisburger 999 worden ingezet.

De BN-stellen van sneltramlijn 51 en de CAF-stellen van lijn 50 kunnen ook niet goed tegen de hitte. Bij de eindpunten Poortwachter, Gein en Isolatorweg werden extra wagens klaargezet om bij uitval te kunnen inspringen.

Bij de oudste metrostellen deden zich geen problemen voor, zij het dat de binnentemperatuur tot onacceptabele hoogte steeg. Ook de seinen bij de metro/sneltram vertoonden kuren door de hoge temperatuur.

## Materieel tram

De Combino's zijn afgeleverd t/m nummer 2034 en in dienst t/m 2028 (stand 24/8). De 2001 en 2002 zijn nog niet in dienst. Als eerste tweerichting-Combino werd de 2202 op 24 juli afgeleverd. De 2201 bevindt zich nog op de testbaan van Siemens te Wildenrath (D).

Door Siemens zijn 10 "luchtwagens" (serie 725 t/m 779) verkocht naar Brassov in Roemenië. Het betreft de 755, 756, 764, 768, 770, 772, 773, 774, 775 en 779. De 744 krijgt een nieuwe bestemming als cholesterolcontainer (snackbar) op een camping te Voorthuizen; de 748 wordt voor de definitieve afvoer eerst nog gebruikt voor video-opnamen door de Baltus Videogroep. De 746 is bestemd voor een Mythyschool. De 734 is 15/7 aan de EMA overgedragen. De 767 wordt invalidentram.

In de oude kleur rijden nog de volgende "Blokkendozen" (serie 780 t/m 816): 781, 786, 792, 793, 797 en 800.

De 705 en 780 werden na herstel van defect/aanrijdingschade afgeleverd door de HWT; de 780 kwam op 10 augustus weer in dienst.

De 681, 684, 692, 695, 687, 688, 690, 699 en 717 verloren hun status als conducteurstram en kwamen zonder hekjes weer in dienst als éénmanwagen.

In dienst als conducteurstram: 602, 603, 605, 606, 609, 623, 624, 625, 626, 627, 629, 630.

De 905 krijgt als eerste van zijn serie (11G) een grote revisie (midlife-beurt); de 824 krijgt deze beurt als eerste 12G-wagen.

## Afvoer naar de sloop:

628 op 25 juni; 777 op 27 juni; 693 op 2 juli; 714 en 698 op 4 juli; 765 op 16 juli; 762 op 23 juli; 703 op 26 juli; 745 op 29 juli; 752, 646 en 657 op 12 augustus; 727 op 16 augustus.

## Materieel metro/sneltram

Sneltramwagen 54 werd door de HWT afgeleverd na herstel van de aanrijdingschade met de 905 en in de nieuwe kleuren wit/blauw geschilderd.

## Museumbussen rijden voor Open Monumenten-weekend

Tijdens het Open Monumenten-weekend op za 14 en zo 15 september verzorgen MUSA-bussen weer tussen 10.00 uur en 16.30 uur een aantrekkelijke tour langs Amsterdamse monumenten, welke opengesteld zijn voor het publiek. Het weekend staat in het teken van de koopmansgeest: *Monumenten van de handel*.

Op 14 september en 15 september kan men gebruik maken van de blauwe route: Amsterdam, Prins Hendrikkade (opstappen langs het water bij de St. Nicolaaskerk) – Stationsplein – Scheepvaarthuis – Scheepvaartmuseum – Wittenburgergracht – Czaar Peterstraat – Piet Heinkade – Jan Schäferbrug – Summatrakade – Azartplein, v.v.

De bussen vertrekken om het halve en hele uur van de Prins Hendrikkade.

Een extra (rode) route wordt slechts gereden op zondag 15 september. Een museumbus onderhoudt de verbinding tussen de Prins Hendrikkade (zelfde opstappunt als blauwe route) en het Stadionplein, alwaar men het Olympisch Stadion kan bezoeken en de befaamde, zojuist verplaatste, monumentale portierswoning. Het betreft hier een uurdienst. Op elk hele uur wordt vertrokken vanaf de PH-kade.

Volwassenen betalen € 3; kinderen 3 tot 11 jaar € 2, evenals 65+ en MUSA-donateurs. Wel dient voor beide routes apart betaald te worden.

### **HTM neemt Dynamische Lijnnetkaart in gebruik**

Sinds kort beschikt HTM over een Dynamische Lijnnetkaart. Deze is te vinden op de HTM-website. Via deze kaart kan gerichte reisinformatie worden opgevraagd.

De kaart omvat het gehele gebied waarin de bussen en trams van HTM rijden. Dit wordt onderverdeeld in kleinere kaarten. Hierin worden alle lijnen van HTM en ConneXXion, routes en haltes aangegeven. Wanneer men met de muis over een halte gaat, verschijnt de bijbehorende informatie, zoals de daar aanwezige lijnen, actuele wijzigingen en overige relevante reisinformatie.

Hiernaast bestaat de mogelijkheid, door op de links te klikken, bijbehorende haltetijden en uitgebreidere uitleg over de informatie op te vragen.

Er is bij het verder ontwikkelen van de kaart rekening gehouden met klantwensen. Gedurende de maand juni en de eerste twee weken van juli hadden klanten al via de website kunnen reageren op de Lijnnetkaart. Hun reacties zijn zo goed als mogelijk in de kaart verwerkt. Uit de feedback van klanten bleek onder meer dat alle nodige informatie voor hun reis, op een logische wijze, bij elkaar staat. HTM staat open voor reacties en opmerkingen op de nieuwe kaart.

De Dynamische Lijnnetkaart staat op de HTM-website (<http://www.htm.net/>) en is in het menu onder 'Reizigersinfo' te vinden. HTM denkt met dit nieuwe product weer een goede impuls te geven aan reisinformatie op maat.

### **Weer tramhalte bij station Mariahoeve**

Er komt weer een tramhalte in de buurt van station Mariahoeve. Sinds de opheffing van lijn 7 en de verandering van de route van lijn 6 stoppen er geen trams meer voor het station op het Aegonplein (voorheen Mariahoeveplein). In afwachting van een discussie met buurtbewoners over de definitieve plek van de nieuwe halte, zullen per 2 september ongebruikte perons op de Hofzichtlaan ter hoogte van het Aegonplein weer in gebruik worden genomen.

### **Voorburgse tramtunnel eerder klaar**

De tramtunnel, die onder de Mgr. Van Steelaan in Voorburg wordt gebouwd, wordt versneld aangelegd. De eerste trams rijden naar verwachting al in december door de tunnel. Dat is vier maanden eerder dan gepland. Aanleiding voor de versnelde aanleg zijn de vele klachten van de bewoners in de directe omgeving. Die worden al jaren geplaagd door werkzaamheden in het Sijtwende-gebied, waardoor ondermeer het verkeer op de Mgr. Van Steelaan al tijden forse vertraging oploopt. Het stadsgewest Haaglanden heeft daarom tot versnelde aanleg van de tunnel besloten.

### **HTM-klantenservice Wagenstraat tijdelijk dicht**

De vestiging Klantenservice in de Wagenstraat van HTM is tijdelijk gesloten. Deze vestiging wordt de komende tijd ingrijpende verbouwd en gemoderniseerd. Eind oktober wordt hij weer in gebruik genomen. Tijdens de verbouwing kunnen klanten voor vervoerbewijzen, informatie, gevonden voorwerpen en het betalen van boetes terecht bij de vestiging Venestraat. Op 26 september wordt deze vestiging definitief gesloten. Vanaf 26 september tot het moment dat de vestiging Wagenstraat weer opengaat, kunnen klanten terecht bij de HTM Vervoerbus die voor de vestiging Wagenstraat staat.

### **Besluit TU over Mekelwegtram (zie ook blz. 133 en 156)**

Het is definitief: tramlijn 19 zal niet over de Mekelweg lopen, zo heeft het college van bestuur van de TU Delft besloten. Het college vindt een tramlijn een te grote aantasting van de toekomstige TU-campus en houdt vast aan het oude besluit. Studentenorganisaties reageerden teleurgesteld

### **Werkzaamheden Duindorp**

Binnenkort zal begonnen worden met de aanvang van de werkzaamheden in verband met de komst van buslijn 23, die nu nog halteert aan het Tesselseplein. Het eerste gedeelte bij

de uitstaphalte zal zowel voor de bus als tram geschikt worden gemaakt. De instaphalte van de bus zal aan de binnenzijde van de keerlus worden gesitueerd. De hele spoorconstructie van het stuk waar de boog in de Duivelandsestraat begint tot net na de uitstaphalte zal worden vervangen. Vanaf daar wordt tot het inrijwissel alleen de spoorstaven vervangen. Ook wordt het uitrijwissel vervangen. Er zijn tijdelijk stoplichten aangebracht voor het gefaseerd uitvoeren van de spoorwerkzaamheden in de Duivelandsestraat.

### **Halte Loosduinseweg verplaatst**

Maandag 26 augustus 2002 werd gestart met de renovatie van de halte Loosduinseweg van tramlijn 11 richting Scheveningen. Gedurende de werkzaamheden is de halte opgeheven en is er een tijdelijke halte geplaatst vóór de kruising van de Loosduinseweg.

### **Trams uit Hannover**

De trams behouden hun oorspronkelijke nummer, op de kopbakken wordt het nummer gevolgd door een a of een b, afhankelijk van de cabine. Op 31 juli jl. arriveerde als eerste de 6099; op 3 augustus gevolgd door de 6098.

Op woensdag 7 augustus maakte vanuit de remise Lijsterbesstraat het koppelstel 6099+6098 een ritje naar Bohemen.

In de vroege ochtenduren van dinsdag 20 augustus maakte de 6098 een proefrit vanuit de remise Lijsterbesstraat tot aan de Fahrenheitstraat. Vervolgens reed de 6098 achteruit weer terug naar de remise.

's Avonds arriveerde de vrachtwagen met daarop de 6064. Na het afladen duwde GTL 3064 de TW 6064 remise Scheveningen (put 19) in.

De daarop aansluitende nacht heeft de 6098 een proefrit gemaakt van de remise LB - naar remise Scheveningen en weer terug. Na de klok van 01:00u vertrok het transport via de route van lijn 3 - 11 - Duinstraat - 8 - remise Scheveningen. Rond 02:30u werd remise Scheveningen bereikt waar een paar sporen werden bereden om te kijken of er geen masten in de weg staan. Na een korte pauze werd om 03:00u een aanvang gemaakt voor de terugreis. Bij de Duinstraat werd nog even achteruit gereden om te kijken of de halte richting Scheveningen Haven voor problemen zorgt. Vervolgens weer vooruit naar Scheveningen Haven waar geconstateerd werd dat er het e.e.a. aan de haltes moet worden aangepast. Hierna reed de 6098 weer via 11- 3 naar remise LB.

Op 21 augustus vertrok de 6098 vanuit de remise LB op eigen kracht naar remise Scheveningen. Hierna is de 6098 aan de 6064 gekoppeld en werd naar de remise LBV gereden

Eind week 34 was de stand van zaken in Hannover als volgt: De 6057 is nog groen. De 6055 is als laatste tram van de serie van 7 binnen genomen in de werkplaats. De 6058 vertrekt op maandag 26 augustus naar Leinhausen in afwachting van het transport naar Den Haag.

### **Materieel tram**

De volgende 3000'en moeten nog een midlife beurt ondergaan: 3016, 3035, 3040, 3048, 3050, 3051, 3052, 3063, 3082. Uit behandeling kwam: 3084 (aug).

Op dinsdag 20 augustus maakte PCC 1193 een uitstapje van Amsterdam naar Den Haag. Een van de wielbanden was aan vervanging toe en dit kan niet bij het GVBA geschieden. Met een vrachtwagen werd de 1193 naar remise Zichtenburg gebracht voor het wisselen van de wielbanden. Aan het begin van de middag keerde de PCC weer terug naar Amsterdam. Museummotorwagen 824, die op de museumlijn te Amsterdam verbleef en daar op 14 juli jl. voor het laatst dienst deed, arriveerde een dag later op z'n nieuwe standplaats, het tram-museum Skjoldenæsholm tussen Roskilde en Ringsted in Denemarken.

Op woensdag 7 augustus werd de mock-up van Velocity overgebracht met een vrachtwagen naar het Haags Openbaar Vervoer Museum (spoor 12) en zal daar in ieder geval tot het einde van het jaar blijven. De mock-up is op woensdagochtend 13 juni 2001 vanuit Amsterdam (GVBA) gearriveerd in de centrale werkplaats met een dieplader van de firma de Ruiter.

Op 14 juli werd het 75-jarig bestaan van lijn 11 herdacht. Vanuit het HOVM reed museumstel 810+769 een drietal ritten naar Scheveningen Haven.

### Ontsporingen en andere narigheid

Op 8 augustus 2002 ontspoorde de 3133 op het remiseterrein Zichtenburg. Op weg naar spoor 27 liep de wagen uit de rails en raakt daarbij met de rechter achterzijde een bovenleidingsmast. De schade was aanzienlijk. Tegen middernacht botste bus 143 (lijn 4) op de Hofzichtlaan ter hoogte van station Mariahoeve tegen een bovenleidingsmast. De rechter voorzijde van de bus raakte hierbij zwaar beschadigd. Lijn 6 werd vanaf de halte Essesteyn via lijn 2 omgeleid naar het centrum en een inrukkende bus van lijn 4 vervoerde passagiers op het tramloze gedeelte.

Op 9 augustus 2002 is de 3041 (lijn 17) richting Wateringse Veld bij het opdraaien van de Schedeldoekshaven vanaf de Rijnstraat met het eerste draaistel het spoor van lijn 12 opgeden. Het tweede draaistel stond wel in de bocht richting Schedeldoekshaven. Hierdoor kwam de 1e as van het 1e draaistel naast het spoor te staan en ontstond er een knik bij de geleiding van de A-/C-bak.

Vanwege een hevig onweer op 20 augustus had het tramverkeer te kampen met problemen. Rond 08:10u sloeg de bliksem in bij de 3003 (lijn 1) bij de Broekmolenweg. De tram werd door een andere GTL opgeduwd naar Delft Tanthof. Op lijn 15 had de 3028 een blikseminslag op de Laan van Ypenburg. De 3028 werd door een andere GTL opgeduwd naar Nootdorp. In Leidschendam sloeg bij de Burgemeester Kolf-schotenlaan de bliksem in waardoor er brand ontstond in een mast. Lijn 6 reed tijdelijk naar het eindpunt Antoniushove en bus 137 pendelde naar Leidschendam Noord.

Op 22 augustus bleek de toestand van de sporen aan het begin van de Slachthuisstraat zodanig slecht te zijn dat de tramlijnen 1, 10, 15, 16 en 17 richting Oudemansstraat werden omgeleid. Vanaf het Rijswijkseplein reden de trams via de Rijswijkseweg. Bij de Laakweg ging lijn 10 rechtdoor en sloegen de overige lijnen rechtsaf om zo weer de Oudemansstraat te bereiken. Richting Hollands Spoor was de Slachthuisstraat wel te berijden.

Op 23 augustus kwam de 3092 (lijn 17), rijdend richting Wateringse Veld en de 827 (lijn 23) bij Station Rijswijk met elkaar in botsing. Lijn 17 week uit naar de keerdriehoek in de Plaspoel-polder.

## ROTTERDAM / RET

### Carnisselandlijn

Nadat de TramPluslijn naar Carnisselande in Barendrecht door VVD-wethouder Hulman van tafel was geveegd, is een storm van kritiek losgebarsten. Barendrecht ziet niets in de voorgestelde snelbus en wil de wethouder een rekening van minimaal € 10 miljoen presenteren als de TramPluslijn wordt uitgesteld. Mocht de lijn helemaal worden geschrapt dan zal de rekening nog vele malen hoger zijn. De voorbereidingskosten worden dan in het water gegooid en daarbovenop moeten dan herontwikkelingskosten worden gemaakt. Ook de deelgemeente IJsselmonde en de reizigersvereniging ROVER hadden veel kritiek.

Door de harde kritiek en de kosten die dit voor Rotterdam gaat opleveren, koos de wethouder eieren voor zijn geld. Hij liet weten voor een ander tracé te willen gaan kiezen. Hierop kreeg hij van de regioraad tot 1 september de tijd om met een nieuw plan op tafel te komen. Lukt dit niet dan wil de gemeente Barendrecht aan de Stads-regio vragen om met een aanwijzing te komen.

De aanleg van het tracé van TramPlus in Barendrecht Carnisselande gaat inmiddels gewoon door. Eind augustus werd gestart met de aanleg van twee viaducten over de A15 en de Carnisser Baan. De viaducten zijn niet alleen bedoeld voor TramPlus, ook fietsers kunnen er gebruik van maken. Het via-

duct over de A15 wordt zeven meter hoog, over de Carnisser Baan vijf meter. De gehele constructie beslaat in totaal 770 meter.

### Jaarverslag 2001

Zoals verwacht leed de RET in 2001 een licht financieel verlies van € 1,5 miljoen, dit ondanks opnieuw een stijging van het aantal vervoerde passagiers. In 2000 boekte men nog een winst van € 1,6 miljoen. De kostendekkingsgraad viel terug naar het niveau van 1997.

Het aantal vervoerde passagiers steeg van 181,3 miljoen in 2000 naar 185,7 miljoen in 2001, een verhoging van 2,4%. De bezettingsgraad verbeterde aanzienlijk. Het rapportcijfer kwaliteitsmonitor loopt de laatste jaren langzaam achteruit.

### Exploitatiegegevens:

Het aantal lijnen bij de metro/sneltram bleef gelijk, n.l. vijf. De tram steeg van negen naar tien en de bus van 40 naar 44 lijnen.

	2001	2000
<u>Lijnennet in kilometers</u>	550.1	545.4
*Tram	105.9	99.9
*Bus	371.3	372.6
*Metro Is nel tram	72.9	72.9
<u>Aantal personenritten (x 1 miljoen)</u>	185.7	181.3
*Tram	59.9	58.3
*Bus	38.7	39.3
*Metro/snel tram	87.1	83.7
<u>Aantal reizigerskilometers (x 1 miljoen)</u>	730.9	722.5
*Tram	159.7	159.1
*Bus	131.2	132.7
*Metro Isneltram	440.0	430.7
<u>Aantal plaatskilometers (x 1 miljoen)</u>	3352.2	3460.1
*Tram	660.9	653.6
*Bus	738.0	753.7
*Metro/sneltram	1953.3	2052.8
Bezettingsgraad	21.8%	20.9%
Kostendekkingsgraad	32.0%	33.4%
Gem. bruto arbeidsverzuim	12.8%	13.9%
Aantal personeelsleden	3390	3445
Rapportcijfer kwaliteitsmonitor	6,9	7,0

### Tourniquets

Metrostation Pernis is als eerste station voorzien van tourniquets. De apparatuur wordt hier samen met het computersysteem getest. Pernis maakt deel uit van het demonstratieproject Sociale Veiligheid Beneluxlijn waar alle stations van de Beneluxlijn onder vallen, evenals station Marconiplein. De zeven stations krijgen bij de tourniquets een strippenkaartbox en een abonnementenbox, waardoor het mogelijk is de tourniquets vanaf 2 september bij het Marconiplein al in gebruik te nemen.

### Veiligheid

De RET wil binnenkort surveillancehonden inzetten op de perons van metrostations en sommige tramlijnen. De dieren mogen zwartrijders niet aanraken, maar moeten al blaffend controleurs beschermen tegen agressieve reizigers. Dit staat in een 'aanvalsplan' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer moet verbeteren. Het plan is inmiddels naar de Tweede Kamer gestuurd, waar de ministers van Justitie en Verkeer de knoop moeten doorhakken. De RET laat weten dat de dieren niet te pas en te onpas zullen worden ingezet. Dus niet op een stampvol metrostation midden in de spits, maar vooral in de avonduren op stations waar overlast is, zoals b.v. op het Marconiplein, waar veel drugsgebruikers rondhangen.

### Dynamische Reizigers Informatie

Op 12 augustus startte op de haltes van tramlijn 20 op het traject Centraal Station - Reijerdiijk een proef met Dynamische Reizigers Informatie (DRI). Op de haltes staan zilverkleurige masten met digitale borden, waarop de passagier kan zien over hoeveel minuten de volgende tram komt. Er zijn 33 haltes van een display voorzien en 22 TramPlus-rijtuigen zijn geschikt gemaakt voor het geven van berichten naar de TramPlus-haltes.

Door het succes van lijn 20 rijden er tegenwoordig regelmatig

700-en welke niet zijn uitgerust voor TramPlus en deze kunnen deze informatie niet doorgeven. Met de komst van de nieuwe Citadis-trams zal dit probleem echter zijn opgelost. Op het traject Reijderdijk - Beverwaard zijn de masten niet geplaatst.

Na een jaar onderzoeken Rijkswaterstaat en RET of het geven van dit soort informatie op de halten bijdraagt aan de kwaliteitsbeleving van de klant.

#### Stichting RoMeO

De toeristische museumlijn 10 doet het opnieuw uitstekend. Half augustus was het totale aantal vervoerde passagiers ongeveer gelijk aan dat van 2001 in dezelfde periode. In het begin verwachtte men dat er door gebrek aan personeel op sommige dagen slechts met twee rytuigen gereden zou kunnen worden. Gelukkig kon door een uitstekende inzet en medewerking van het beschikbare personeel tot nu toe nog steeds met drie rytuigen worden gereden.

In het jaarverslag is te lezen dat de rapportcijfers kwaliteitsmonitor de laatste jaren langzaam teruglopen. Misschien een idee om lijn 10 hierbij te betrekken? Een hoger rapportcijfer is dan zeker.

Op 1 augustus had mr. 523 van lijn 10 een aanrijding met een personenauto op de Burg. Oudlaan. De auto was totaal-loss, de tram kreeg slechts lichte schade. Op 4 augustus deraileerde 10-537 in de bocht Boezemweg-Goudserijweg. De oorzaak lag in een verzakking van het wegdek. De 523 kreeg medio augustus een warmloper en ging voor herstel naar de C.W. Op 20 augustus reed mr. 556 sinds lange tijd weer eens een gereserveerde rit. Diezelfde dag reden de 368, 373 en 1610 voor de nieuwe studenten van de Erasmus Universiteit, rondritten door de stad.

'Snertram' 1628 wordt binnenkort bestickerd voor de nieuwe Nederlandse speelfilm "Pietje Bell". De versieringen aan zowel de binnen- als buitenzijde van de snerttram zijn inmiddels verwijderd. De bestickering voor de film blijft het gehele winterseizoen gehandhaafd. Vanaf 19 oktober komt het rytuig weer in dienst als 'Snertram'. Er worden elke week twee ritten gereden, op zaterdag om 13.30 en 16.00 uur en op zondag een rit om 16.00 uur.

#### Weense trams

Het onderzoek naar de problemen met de Weense trams heeft niet tot enig concreet resultaat geleid. Op 17 juli ging mr. 660 vervolgens als eerste van de C.W. naar remise Hilledijk voor een onderhoudsbeurt. Vervolgens vertrok elke week een rytuig in de richting Hilledijk voor onderhoud. Medio augustus stonden de 660, 652, 655, 657 en 658 weer in deze remise. De 656 en 4626 blijven in de CW. Het ligt in de bedoeling de Weense wagens binnenkort weer in te zetten op lijn 2. Momenteel worden hiervoor 30 bestuurders geselecteerd. Indien nodig wordt dit aangevuld met nieuwe bestuurders. Deze bestuurders zullen een opleiding van drie tot vijf dagen krijgen. Men hoopt hiermee de problemen te hebben opgelost.

#### Kunststrams

Van 15 t/m 26 juli reden er op lijn 20 twee kunststrams, de mr. 724 en 750. In het kader van de 'Opzoomergedachte' hadden drie kunstenaars de trams ingericht. De ramen kregen rode, doorzichtige folie en de stoelen werden overtrokken met hoezen waarop de namen waren geborduurd van de vijftig meest voorkomende jongens- en meisjesnamen. Ook werden telefoons geïnstalleerd, waarmee passagiers met elkaar konden communiceren. Thema van de actie was het doorbreken van de anonimiteit in het openbaar vervoer.

#### Exploitatie

De RET heeft veel klachten ontvangen betreffende de intervallen van de tramlijnen 3,5, 8 en 20. Ondanks het feit dat de frequentie van lijn 20 ook in de zomerdienst was verbeterd, bleven de rytuigen overvol.

De winterdienst gaat in op 2 september en is gelijk aan die van 2001, voor zowel tram, bus en metro. De enige verandering is dat lijn 23 ook gaat rijden in de avonduren. Op 4 november komt er dan een nieuwe dienstregeling i.v.m. de ope-

ning van de Benelux-lijn. Vooral het busnet wordt dan drastisch gewijzigd.

Op 13 en 14 juli reed de metro van de Erasmuslijn niet verder dan station Spijkenisse Centrum. De stations De Akkers en Heemraadlaan waren gesloten omdat deze moesten worden aangepast om een aansluiting met de Beneluxlijn te realiseren. Reizigers werden op het gesloten traject vervoerd met pendelbussen.

#### Materieel

Metro/sneltram: De laatste nieuwe sneltrams werden niet in de eerste week van juli afgeleverd, maar nog in de laatste week van juni. Om precies te zijn arriveerden de 5417 en 5418 op 27 juni om 10.43 uur bij de remise 's-Gravenweg.

De afwijkende rode deuren van de 5201 zijn inmiddels ook zilvergrijs geverfd.

Tram: Binnenkort worden drie trams voorzien van extra deurbeveiliging met behulp van zogeheten solonoides. Hiermee kunnen passagiers de deuren niet zomaar opentrappen tijdens de rit. Als dit goed blijkt te werken zullen meer tramrytuigen worden voorzien van deze vergrendelingssystemen.

In de zomerdienst reden regelmatig 1600-en. De 1600-en in remise Hilledijk worden regelmatig omgewisseld.

Mr. 709 kwam in juli in dienst na rev. 2. De 713, 714 en 717 kregen rev. B. De 710 kwam in dienst na herstel aanrijdingsschade.

Naar verluidt zijn er wat problemen met de rytuigen van de 700 serie. Alle wagens worden de komende tijd binnengenoemen in de CW. Als eerste verscheen de 723. De volgende keer hopen wij hier meer over te kunnen melden.

Bus: De afbouw van de resterende Den Oudsten bussen van de 900 serie door de firma Berkhof verloopt traag. Dit houdt verband met de andere manier van bouwen bij Berkhof.

## UTRECHT

#### Gratis of vier keer zo duur als in Hasselt

We hadden al gehoord dat 'gratis' openbaar vervoer in Nederland duurder zou uitpakken dan in de Belgische voorbeeldstad Hasselt. Maar nu heeft Utrecht uitgezocht dat de kosten zelfs vier keer zo hoog zullen zijn. Hasselt heeft 69.000 inwoners, negen buslijnen en dagelijks 12.000 passagiers. Jaarlijks betaalt Hasselt een miljoen euro aan de busexploitant, wat neerkomt op ongeveer 15 euro per inwoner. Utrecht heeft 255.000 inwoners, 150 GVV-bussen op achttien lijnen en 100.000 passagiers die vorig jaar 16,9 miljoen euro opbrachten. Als de gemeente of het regiobestuur dit bedrag voor zijn rekening zou nemen, komt dat neer op meer dan 66 euro per inwoner.

#### Terug in de tijd...

Het Utrechts Nieuwsblad publiceerde een verslag over de nieuwe dubbelgelede bussen. De kern van het verslag: - er kunnen veel mensen tegelijkertijd worden vervoerd - de chauffeurs mogen niet te hard want dan worden de passagiers achterin misselijk. "tien minuten later aankomen is dan beter".

- de snelbus rijdt met een gemiddelde snelheid van 13 km/h Dat is toch anno 2002 niet te geloven! De gemeente heeft zich hard gemaakt voor een busbaan, waartegen terecht veel verzet is, die honderden miljoenen heeft gekost, die de stad overhoop gezet heeft en niet toegankelijker maakt, die enkelen hoogwaardig openbaar vervoer durven te noemen en waarvan het resultaat is, dat de bus nauwelijks sneller gaat dan een paardentram van meer dan 100 jaar geleden.

#### Materieel sneltram

Op vrijdag 12 juli is de gerenoveerde 5022 uit Weiden (PFA) aangekomen. De ene bak is volledig nieuw opgebouwd; de andere alleen hersteld van de zware aanrijdingsschade (Utrecht met achteruit rijdende kraanwagen). De nieuw opgebouwde bak is erg gebobbeld; allerm minst strak, een nieuw rytuig onwaardig. Ook lijkt de dakrand anders van vorm. Zal iets te maken hebben met de vergoeding van de verzekering.

### Arriva

De tweede aanbesteding in Zuid-Holland is gewonnen door ARRIVA Nederland. Naar het oordeel van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben zij de beste offerte ingediend voor het verrichten van het openbaar vervoer in het concessiegebied Drechtsteden en Alblasserwaard / Vijfheerenlanden. In de winnende offerte staat een groot aantal voorstellen, die het openbaar vervoer in dit gebied de komende 4 jaar zullen gaan verbeteren. De volgende verbeteringen zullen worden doorgevoerd:

- er komt een nieuwe sneldienst van Nieuw-Lekkerland en Alblasserdam naar Rotterdam Zuidplein;
- de VINEX-locatie Volgerlanden (HI Ambacht) en de nieuwe wijk Oostpolder (Papendrecht) zullen een busverbinding krijgen;
- op bestaande sneldiensten, zoals van HI-Ambacht naar Rotterdam en van Papendrecht en Sliedrecht naar Rotterdam zullen in de spitsuren extra ritten gaan rijden;
- de scholengemeenschap de Hoefslag in Gorinchem zal met directe verbindingen vanuit diverse bestemmingen in de Vijfheerenlanden worden bediend;
- de aparte stadsdienst in Gorinchem blijft gehandhaafd, gaat de wijk Laag Dalem beter bedienen en op werkdagen eerder rijden. Bovendien zullen de Lijntaxi-ritten worden omgezet in een zgn. Taxi Vast verbinding. Dat betekent dat de dienstregeling volledig wordt uitgevoerd, telefonisch reserveren hoeft niet meer
- de periode waarin de bussen volgens de zomerdienst rijden zal worden bekort van 8 tot 6 weken, bovendien gaat een aantal spitsdienstsneldiensten weer in de zomer- en kerstvakantie rijden;
- lijn 152/252 van Dordrecht naar Alblasserdam zal een ringlijn worden, gaat vooral op zaterdag vaker gaan rijden en gaat daarbij ook bij de Fast-Ferry halte stoppen;
- de bestaande Interliners zullen ook gaan stoppen in Meerkerk en Hardinxveld-Giessendam, waarmee de verbindingen met Utrecht verder zullen worden verbeterd;
- op een aantal buslijnen zal 's avonds en ook op zondag vaker gereden gaan worden

Naast deze extra's in de dienstregeling wordt ook de kwaliteit van het vervoer verder verhoogd. Zo zal Arriva zo snel mogelijk met een volledig nieuw wagenpark de diensten in het gebied gaan uitvoeren. Dit zijn milieuvriendelijke bussen, die vrijwel allemaal zullen zijn voorzien van een lagevloer

### BBA

Geen gedwongen ontslagen bij de BBA stadsdienst Den Bosch en bussen die stoppen bij bejaardentehuizen en het NS station in Rosmalen. Uit de nieuwe BBA dienstregeling, die per 1 oktober wordt ingevoerd, is een aantal belangrijke pijnpunten geschrapt.

Vanwege een storm aan kritiek werd de nieuwe dienstregeling van de BBA in februari van dit jaar door de raadscommissie verkeer en vervoer verworpen. Pijnpunten waren onder meer dat bushaltes bij een aantal bejaardentehuizen in de stad en bij het NS station in Rosmalen zouden verdwijnen en dat de loopafstand naar de haltes te lang zou zijn. Ook was de kritiek dat de aanvullende deeltaxi te duur was. Verder waren er zorgen over gedwongen ontslagen.

In de vorige editie maakten we er al kort melding van dat BBA de concessie van BRU Noordwest heeft gewonnen. (Bestuurs Regio Utrecht). Het betreft hier het busvervoer tussen de kernen Mijdrecht, Abcoude, Loenen, Breukelen, Woerden en de lijnen tussen deze plaatsen en Utrecht. De concessie gaat in per 15 december 2002 en geldt voor vier jaar. Naast BBA, hadden ook Arriva en Connexxion een offerte ingediend. Er komen geen ritten te vervallen. Er komen zelfs enkele ritten bij:

- Lijn 126 tussen Mijdrecht en Amsterdam Zuidoost gaat ook overdag en op zaterdag twee keer per uur rijden.

- In de spits gaan er meer bussen rijden op lijn 120 (van Loenen naar Utrecht) en op lijn 140 (van Utrecht naar Mijdrecht).
- Lijn 101 (van Zegveld naar Woerden) gaat niet alleen overdag vaker rijden, maar ook op zaterdag.
- Er komt een nieuwe, aparte, lijn (143) van Woerden via Kockengen naar Breukelen in de plaats van delen van lijn 141 (Woerden - Kockengen) en lijn 127 (Kockengen - Breukelen).
- Er worden nieuwe lage vloerbussen ingezet, die zijn voorzien van de nieuwste (schoonste) motoren en roefilters.

Op lijndiensten zal met gewone bussen gereden worden. Alleen bij wijze van uitzondering zullen taxibussen ingezet worden. In de dienstregeling komen geen oproep-ritten te staan. De chauffeurs van Connexxion die op de lijnen binnen het gebied Noordwest rijden kunnen overstappen naar de nieuwe vervoerder BBA, en behouden dus hun werk.

Op de A50 tussen Knooppunt Valburg en de brug over de Rijn bij Heteren is in de ochtend van 19 juli een BBA stadbus uit Tilburg spontaan in brand gevlogen. Niemand raakte daarbij gewond. De Tilburgse stadbus was op weg naar Apeldoorn voor een opknabbeurt. De Apeldoornse chauffeur werd door passerende automobilisten geattendeerd op de brand in zijn bus. „Er knipperden wel lampjes, maar ik wilde rustig een parkeerplaats opzoeken en daar uitzoeken wat er aan de hand was”, aldus de geschrokken Apeldoornse. Nadat steeds meer passanten claxoneerden en naar de chauffeur wenkten, besloot hij de bus direct langs de kant van de snelweg te zetten. Buspogingen van de chauffeur en twee assisterende automobilisten bleken toen tevergeefs. In een mum van tijd was het voertuig compleet uitgebrand.

De Nightliner rondom Bergen op Zoom rijdt niet in september. Als de uitgaansbus ooit nog gaat rijden, is dat niet vroeger dan in de maand oktober. Dat zegt wethouder G. Janssen. De proef met de nachtbus begon in maart van dit jaar, maar de belangstelling viel zo tegen dat de gemeente eind mei besloot er mee te stoppen. De proef werd onderbroken, omdat tijdens de zomermaanden het aantal buspassagiers alleen nog maar verder zou verminderen.

De eerste nieuwe Van Hool gelede streekbus (832) voor de BBA is enkele weken geleden binnengekomen. Op maandag 26 augustus ging de 832 voor het eerst in de reizigersdienst rijden.

### Connexxion

Busmaatschappij Connexxion gaat het zwartrijden in Zeeland aanpakken. Voor Zeeuwse begrippen is het aantal niet-betalende reizigers aan de hoge kant. Gemiddeld koopt bijna twee procent van de 25.000 passagiers die per dag met connexxion reizen geen kaartje. Dat zijn dus 500 zwartrijders per dag. Vergeleken met de Randstad is het probleem in Zeeland niet groot. Maar dat zwartrijden hier wel vaker voorkomt dan gedacht werd, is gebleken uit een onderzoek in Zeeuws-Vlaanderen.

Met ingang van 14 juli 2002 is lijn 26 in Leiden vervallen. Dit is besloten door de gemeente Leiden en connexxion in verband met de lage passagiersaantallen. Lijn 26 reed op zaterdagen vanaf het Transferium/A44 via Leiden Centraal Station naar de Nieuwe Beestenmarkt in Leiden. De lijn bood bezoekers uit de regio de mogelijkheid het Leidse centrum te bezoeken.

De buslijn Apeldoorn-Zwolle krijgt nieuwe abri's. De gemeente Heerde is al bezig met het vervangen van een deel van de bushokjes. Vervoersbedrijf Connexxion juicht het initiatief toe. 'Wachthokjes zijn je visitekaartje.' Heerde vervangt twaalf oude en vervallen bushokjes. Bij acht haltes in Heerde en Wapenveld is inmiddels beton voor de fundering gestort. Na de bouwvakvakantie plaatst de gemeente de nieuwe en doorzichtige abri's. Vier andere haltes komen volgend jaar aan de beurt. Tien haltes in de gemeente Heerde moeten het zonder abri's doen.

De dienstregeling tussen de Achterhoek en Enschede wordt met ingang van volgend jaar betrouwbaarder. Er wordt druk gewerkt aan een nieuwe oprit voor de bussen bij Usselo (bij Enschede). Daardoor hoeven de lijnen 20, 73 en 74 niet meer over de Haaksbergerstraat de stad in. En dat scheelt file-ophoud, zodat de bussen beter op tijd kunnen rijden.

Buschauffeurs van Connexxion in Zwolle hebben de strijdbijl opgegraven. Ze komen in actie tegen de gestage toename van het aantal verkeersdrempels, rotondes en andere snelheidsbeperkende maatregelen. 'We worden er letterlijk ziek van', zegt actieleider Pieter Beuzenberg. De boze chauffeurs hebben de gemeente Zwolle een ultimatum gesteld. Voor 1 augustus moet er ergens in de stad een drempel verdwenen zijn. Daarbij speelt ook dat in de vernieuwde Assendorperstraat een drempel meer is aangelegd dan was afgesproken. Wordt niet aan het ultimatum voldaan, dan laten de chauffeurs de drie haltes in de Assendorperstraat links liggen. 'We beseffen dat dit voor de passagiers lastig en vervelend is, maar in deze is onze gezondheid belangrijker', zegt Beuzenberg, voorzitter van de bedrijfsafdeling Connexxion van FNV Bondgenoten.

Ouders in Almere zijn massaal in actie gekomen tegen de maatregel van Connexxion om alleen nog ingeklapte buggy's en kinderwagens toe te laten in hun bussen. Op initiatief van een moeder van twee jonge kinderen worden zoveel mogelijk brieven en handtekeningen verzameld om de busmaatschappij te dwingen deze maatregel te laten vallen. Met name jonge moeders dreigen door de maatregel hun huis niet meer uit te kunnen. Connexxion wil nu onderzoeken of het mogelijk is een speciale buggybus in te zetten in Almere. Deze bus zou een grote hoeveelheid buggy's en kinderwagens moeten vervoeren. Dat zou veiliger zijn voor kinderen en medereizigers. Over de buggykwestie in Almere werden zelfs vragen gesteld in de Tweede Kamer. Om tot een oplossing te komen, hebben de gemeente Almere en Connexxion nu afspraken gemaakt. Het onderzoek naar een buggybus is daar één van. Voorlopig mogen passagiers met kleine kinderen hun uitgeklapte buggy's plaatsen op het stabalkon in de Almeerse lage-instapstadsbussen. Als die plek vol is, moeten de kinderen alsnog op schoot worden genomen en de buggy's worden ingeklapt.

Op dinsdagmiddag 6 augustus reed in Alkmaar een Cito van Stadsvervoer Dordrecht op proef.

Bij een ongeval op de N207 ter hoogte van Rijsaterwoude is zaterdagochtend 3 augustus een bestuurder van een personenauto om het leven gekomen. Een aantal inzittenden van interliner 276, die van Alphen aan den Rijn onderweg was naar Schiphol raakte gewond. De personenauto klapte frontaal op de bus na een gevaarlijke passeermanoeuvre van een nog onbekende tweede automobilist. Volgens de politie reed de veroorzaker van het ongeval door. De buschauffeur sloeg na de klap door de voorruit en belandde in het ziekenhuis.

Op zaterdag 3 augustus vond in Spaarnwoude Dance Valley plaats. Met meer dan 40.000 bezoekers een van de grootste openlucht evenementen in Nederland. Connexxion verzorgde in opdracht van de United Dance Company (UDC) het pendelvervoer. Enkele tientallen bussen reden zaterdag continu tussen station Sloterdijk en het Dance Valley-terrein op en neer om bezoekers van en naar het evenement te brengen. Naar schatting zijn er gedurende de hele dag tussen de 7.000 en 10.000 mensen door de pendelbussen vervoerd (ca. 20% van het totale aantal bezoekers). Dankzij de goede samenwerking met de UDC, de gemeenten Velsen en Amsterdam, politie, brandweer en ambulancevervoer verliep alles dit keer vlekkeloos.

Connexxion dreigt uit het project te stappen voor de ontwikkeling van een OV-chipkaart. Connexxion werkt al enkele jaren aan een elektronische betaalkaart voor het openbaar vervoer, samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de NS en de HTM. Met de chipkaart hoeven reizigers geen kaartje meer te kopen of te stempelen, omdat de ritprijs automatisch wordt afgeschreven bij het in- en uitstappen. Voor Connexxion

zijn de financiële risico's te groot geworden. Het busbedrijf lijdt voor het tweede jaar achtereen een verlies van ruim twintig miljoen euro en noemt het 'onverantwoord' nu te investeren in de nieuwe techniek. Connexxion wil alleen meewerken als het ministerie extra geld bijdraagt.

De Groepsdirectie van connexxion holding NV presenteerde op 6 augustus jl. het jaarverslag 2001. Ondanks een hogere omzet (+ 1,6%) en reizigersgroei (+2,0%) is 2001 met verlies afgesloten. Het netto resultaat bedroeg euro 20,2 miljoen negatief tegenover euro 8,8 miljoen positief in 2000. Het financiële resultaat is sterk beïnvloed door een toenemende druk op de marges. Daar waar de reguliere kosten stegen ten gevolge van indexering bleef de omzet binnen onze concessiegebieden op een constant peil. De overheidsbijdrage aan de concessiegebieden werd gereduceerd en daarmee onze mogelijkheid tot compensatie van die reguliere kostenstijging. De kosten van de reorganisatie voor divisievorming, haar consequenties voor medewerkers, alsmede de nagekomen kosten uit voorgaande jaren en kosten met een meer incidenteel karakter, hebben eveneens geleid tot een nadelig nettoresultaat. De kaartjes voor de Bredabus (lijn 19) tussen Hulst en Breda via Antwerpen worden vermoedelijk vanaf 1 september een stuk duurder. Vanaf die datum trekt de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn zich terug uit de exploitatie. Dit houdt in dat alleen busmaatschappij Connexxion de Bredabus nog runt. Tot woede en onbegrip van abonenthouders ziet het er naar uit dat de goedkopere abonnementen van De Lijn dan niet langer geldig zijn. Ook gaan er geruchten dat het straks niet meer mogelijk is in België in te stappen, behalve dan in Antwerpen. Daar zou de bus voortaan het centrum mijden, zodat op de Linkeroever overgestapt moet worden. Connexxion komt pas met informatie als alle wijzigingen officieel zijn. Wel geeft de maatschappij toe rijkelijk laat te zijn met informatie aan de reizigers. De uiteindelijk gekozen optie, waarbij Connexxion het beheer van de Bredabus (lijn 19) volledig in eigen handen neemt en commerciële tarieven gaat hanteren op die verbindingen, was de enig haalbare kaart.

Vanaf 18 augustus rijden de bussen in Twente volgens een nieuwe zoneverdeling. Dat kan tot gevolg hebben dat een rit meer strippen kost. Ook kan daardoor een abonnement duurder worden.

De buschauffeurs van Connexxion zijn van plan in Enschede-West een andere route te kiezen als de gemeente niet snel met maatregelen komt. In februari is de chauffeurs beloofd dat de verkeersremmers in straten als de Elferinksweg en Bruggerstraat zouden worden aangepast. Dat is nog steeds niet gebeurd.

Nogal wat Hilversummers moeten langer wachten of verder lopen om gebruik te kunnen maken van een van de stadsbussen. Dat is het netto resultaat van de nieuwe dienstregeling die Hilversum en Connexxion zijn overeengekomen. De inkrimping en afslanking van de dienstverlening, die 18 augustus is ingegaan, is het gevolg van stijgende kosten en gemeentelijke zuinigheid.

De lijntaxi tussen de wijk Nieuw-Othene en het centrum van Terneuzen en het ziekenhuis wordt opgedoekt. Tegenvallende reizigersaantallen zijn voor Connexxion de aanleiding om deze beslissing te nemen. Gemiddeld maakte de lijntaxi maar één rit per dag en daarom is Connexxion per 1 april dit jaar met het experiment gestopt.

Connexxion en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport hebben het traXX-contract verlengd. Overeengekomen is dat connexxion het bovenregionaal vervoer voor ouderen en gehandicapten zal blijven verzorgen in de periode van 1 oktober 2002 tot 1 april 2004.

Connexxion en Sp/its hebben besloten om met ingang 19 augustus te stoppen met het verspreiden van de splits in de bussen van deze vervoersmaatschappij.

Connexxion blijft het busvervoer in Midden-Zeeland verzorgen. Het dagelijks provinciebestuur heeft bij de aanbesteding van het openbaar vervoer op Walcheren en de Bevelanden



voor dit bedrijf gekozen. Het collectief vraagafhankelijk vervoer op Walcheren komt in handen van Taxi Blaakman in Vlissingen. Connexion kwam als beste uit de bus voor het openbaar vervoer. Dat bedrijf is nu al verantwoordelijk voor het busvervoer in bijna heel Zeeland. Alleen op Tholen rijden bussen van de BBA. Die zal overigens vanaf volgend jaar maart ook het fiets-voetveer Vlissingen-Breskens exploiteren. Naast connexion hadden ook BBA en een combinatie van Arriva met Taxicentrale Renesse ingeschreven.

#### Materieelnieuws:

In de eerste week van augustus ging Interliner 275 voor afvoer naar Womy. Half augustus werd de 3323 per dieplader van Womy naar Duitsland overgebracht.

De 917 (Mercedes op Schiphol) werd wit. De tours 658 en 661 werden vernummerd in resp. 58 en 61 met opschriften "connexion Schiphol". Ex Interliner 270 (NZH met kenteken VH-28-ZV) werd ontdaan van zijn groene Interlinerkleur en werd witgrijs met "Airport Hotel Shuttle" opschriften, de wagen reed al langer voor Schiphol hoteldiensten op A'dam, hij werd tevens vernummerd in 770. De groene ex Interliner 271 is nog steeds groen en rijdt ook al enige tijd deze hoteldiensten.

#### Hermes

De intensieve actie van Son en Breugelnares voor het in ere herstellen van de Hermes-buslijn 9 heeft vooralsnog slechts een mager resultaat: een folder met informatie over de overstaptijden en een aanvraag bij de gemeente voor een bushokje. Sinds het traject van lijn 9 (Eindhoven-Son en Breugel) gewijzigd is, kunnen passagiers uit Son en Breugel niet meer rechtstreeks naar het Eindhovense Winkelcentrum Woensel en naar het Catharina-ziekenhuis. Ze moeten nu overstappen in de zogenoemde autowijk in Eindhoven-noord. Verder is de lus die de bus door Son en Breugel maakte, fors ingekort. Een en ander is het gevolg van het samenvoegen van twee buslijnen; een bezuinigingsmaatregel van Hermes.

#### MTI

Het Hoogeveense bedrijf MTI wil, als aanvulling op de bestaande buslijnen van Hermes en BBA, met vier extra bussen gaan rijden in Waalre. In september gaat het bedrijf ook aan tafel met de directie van Hermes. Alleen als Hermes toestemming geeft en er geen bezwaren komen, kan MTI eind dit jaar van start. Het bedrijf wil de vier bussen op drie routes laten rijden; een route binnen Waalre, van Waalre naar het Máxima Medisch Centrum in Veldhoven en van Waalre naar het Veldhovense City Centrum. MTI wil haar busroutes in ieder geval starten bij winkelcentrum Den Hof in Aalst en bij de diverse zorgcentra in de gemeente Waalre. Klanten kunnen op iedere plek langs de route opstappen. Ze geven de chauffeur een seintje door de hand op te steken. Verder is MTI van plan ook Ekenrooi aan te doen.

De vervoersbedrijven MTI en Arriva gaan meer bussen laten rijden tussen Meppel en Hoogeveen. Na maandenlang kibbelen over de toepassing van de CAO zijn de bedrijven het eens geworden; dertien chauffeurs van Arriva stappen over naar MTI. Voor de reiziger betekent dit dat er meer bussen gaan rijden en dat meer bestemmingen worden aangedaan. Zo komt er een buslijn tussen Dwingeloo en Hoogeveen en tussen Koekange en Meppel. Het gaat om een experiment van twee jaar, dat op 1 september ingaat.

#### SVD

Als alles volgens plan blijft verlopen hoopt SVD nog dit jaar een vast kantoorje voor de klantenservice te openen op het busstation. Overigens moeten hiervoor nog wel wat hobbels genomen worden, want er is wat vertraging opgetreden bij het verlenen van de bouwvergunning.

Met ingang van de a.s. winterdienst krijgt lijn 4 een frequentieverhoging naar 10 minuten in een deel van de spits en wordt lijn 17 doorgetrokken naar het industriegebied Dordtse Kil III.

Naast de 51 en 52 is inmiddels ook wagen 48 in de nieuwe uitmonstering verschenen. De 84 t/m 88 en 93 volgen te zijner tijd nog

## BUITENLANDS STADSVERVOER

Agenda: Berlijn: vakbeurs Inno Trans van 24 t/m 27.9.2002; zie verder berichten Brandenburg, Düsseldorf, Freiburg, Hannover-HSM, Stuttgart, Ulm en Kosice.

#### BELGIË.

Berichten over België kunt u insturen aan het redactieadres. Voor zover mogelijk volgen we de in deze rubriek gebruikelijke volgorde op plaatsnaam.

U stuurde ons veel berichten over de nieuwe tarieven van De Lijn ingaande 1.7.2002. In de rubriek Berichten uit België berichtten wij daar al eerder over. Wij vatten nog enkele punten samen. Nieuw is de zogenaamde Omnipas waarmee klanten tussen 25 en 59 jaar een goedkoop netabonnement kunnen kopen. Prijs: 190,30 Euro per jaar (60+: 167,20 Euro). Nieuw is ook de dagpas (5 Euro) die geldig is op het hele net. Deze is er ook voor 3 dagen (7½ Euro) en 7 dagen (10 Euro). Ook voor kaart- en biljetreizigers werden bus en tram goedkoper. Maximaal betaalt men 6 zones, ongeacht de afstand. Door een beslissing van de Vlaamse regering rijden Vlaamse 65-plussers gratis met alle bussen en trams van De Lijn (sinds 2000) en de TEC (sinds 1.6.2001). Vanaf 1.7.2002 is voor Vlaamse senioren ook het vervoer bij de MIVB in Brussel gratis. Er zijn nog enkele beperkende voorwaarden. Momenteel werken de drie vervoersmaatschappijen (MIVB, TEC en De Lijn) aan een 65+ kaart die geldig is op de drie netten. In een persbericht spreekt De Lijn over een drastische vereenvoudiging van de tarieven. Dat betekent dat een aantal kaartsoorten is vervallen. Zo schrijft een lezer ons dat de dagpas en de gezinskaart bij de Kusttram niet meer verkrijgbaar zijn. Een laatste nieuwtje op tariefgebied: een werkgroep onderzoekt om wie zijn auto wegdoet drie jaar lang een gratis abonnement te geven op bus en tram.

Antwerpen. Al sinds april 2002 worden er proefritten gereden op het nieuwe traject van lijn 3 tussen Merksem en het nieuwe eindpunt Keizershoek. Dit nieuwe baanvak komt in september 2002 in dienst. In 2003 wordt begonnen met de heraanleg van de Sint Bernardsesteenweg. Er is hier sprake van een latere verlenging van lijn 12 vanaf Schoonselhof naar Hemiksem. Er zijn ook plannen voor de verlenging van de lijnen 2 en 4 van de Kioskplaats via de Van Amstelstraat en het park van Hoboken naar de Krijgsbaan tot aan de Schoonselhof.

Oostende. Kusttram. In totaal 32 gelede trams worden tot juli 2003 verlengd met een door Bombardier te leveren lagevloer tussensbak. En in totaal 49 trams krijgen een zogenaamd softfront, zoals eerder de verlengde 6009.

Op 28 juli jl. had een ernstig ongeval plaats langs de Koninklijke Baan te Wenduine. Ter hoogte van het kruispunt Molen botste motorwagen 6036 met een Britse touringcar waarbij 15 gewonden vielen. De tram werd zwaar beschadigd. De bus reed door het groene licht het kruispunt op en wilde de tramsporen kruisen. De aankomende tram gaf tot 3 x toe vergeefs een signaal.

Langs het Mercatordok in Oostende wordt een vrije tram- en busbaan aangelegd. Vanaf het Canadaplein wordt het sporentracé rechtgetrokken langs de Burgemeester Jan Pierslaan om vervolgens via de Leopold III-laan het Kaaistation te bereiken. Gereed: november 2003.

Het 100 jaar oude tramstation De Haan-Kiemsbeke werd fraai gerestaureerd.

Thuin. De ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) bouwt in Thuin een nieuw museumgebouw dat tevens moet dienen als remise voor 25 tramwagens. De bestaande museumlijn Lobbes - Thuin wil men door nieuw aan te leggen sporen verlengen naar Biesmes sous Thuin.

Op 13 juli werd rijdraad (voor trolley+ pantograaf) opgehangen tussen rue de la Couture en Thuin (museum), een dag later draad (voor pantograaf alleen) tussen rue du Fosteau en Thuin (museum)

**AUSTRALIË.**

**Melbourne.** De "City-Circle", een toeristenlijn, wordt weer volledig met historisch trammaterieel type W geëxploiteerd. De 36 Citadis trams voor Yarra Trams werden inmiddels afgeleverd.

Het eerste van de 62 bij Siemens bestelde metro-/voorstads-treinstellen kreeg het nummer NX 001 en werd vanuit de fabriek in Venen overgebracht naar het testcentrum Wegberg-Wildenrath in Duitsland. De driedelige stellen zijn bestemd voor M>Trains (vroeger: Bayside Trains).

Ook Connex Trains Melbourne (voorheen Hillside Trains) stelt nieuw materieel in dienst. Bij Alstom werden 58 driedelige treinstellen gekocht waarvan het eerste inmiddels in Melbourne is aangekomen en wordt getest. Als alles goed gaat komt het nieuwe materieel eind 2002 in de personendienst.

Op 14.3.2002 arriveerde de eerste Combino tram voor M>Tram (vroeger Swanston Trams). Tot eind 2003 worden 38 driedelige trams afgeleverd; aansluitend volgen tot eind 2004 de 21 vijfdelige trams. De nu in aflevering zijnde tweerichting trams hebben een lengte van 20040 mm, zijn 2650 mm breed en hebben een 100% lagevloer op een hoogte van 300 mm. De maximumsnelheid is 70 km/u. Capaciteit: 124 passagiers, waarvan 88 staanplaatsen!

· AW 306 met sneeuwplough, Type Lindner, 1912

· Turmwagen (bis Margarethenhof)

Onderweg worden diverse fotostops georganiseerd.

**Dessau.** Op 7.7.2002 (officiële opening: 5.7.2002) kwam de nieuwe tramlijn naar Zoberberg in dienst. (verlenging vanaf Kleine Schaftrift).

**Dresden.** Actueel nieuws is al weer oud als het bij u in de brievenbus valt. Zo ook het bericht in HOV/RN 525. Een lezer was in juni 2002 in Dresden en stelde vast dat de Schwebebahn ook op doordeweekse dagen weer in dienst is. Waarvan akte. Omdat vorig jaar het 100-jarig jubileum van de Schwebebahn niet kon worden gevierd werd dit in het weekend van 22 en 23.6.2002 goedge maakt door de viering van het 101-jarig jubileum.

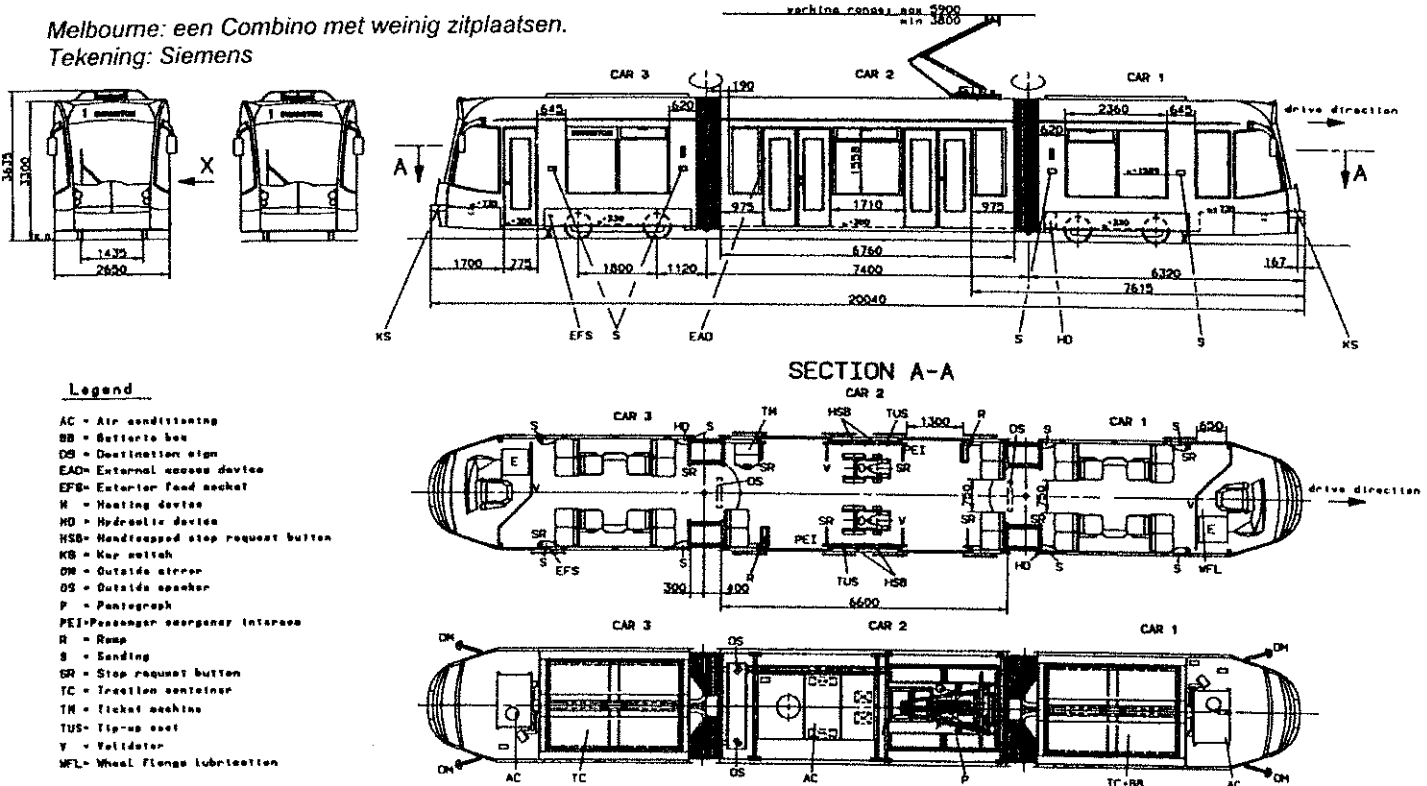
Met de aflevering op 25.6.2002 van motorrijtuig 2723 is de gehele serie NGT8DD 2701 - 2723 compleet. In totaal beschikt men nu over 83 lagevloer trams.

Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van het trammuseum was uit Leipzig motorrijtuig 1600, de "Offener Leipziger" overgekomen. De wagen reed hier op aangepaste draaistellen tussen 22.5.2002 en 14.6.2002.

**Erfurt.** Op 13.6.2002 vertrok motorrijtuig 405 naar Naumburg. Zie bericht Naumburg.

Melbourne: een Combino met weinig zitplaatsen.

Tekening: Siemens



**Perth.** Voor het elektrische voorstadsnet (1067 mm) werden bij Bombardier 31 driedelige treinstellen besteld. Deze worden in 2004-2006 afgeleverd.

**Portland.** De nostalgische "kabeltram" (zie HOV/RN 517) kwam in januari 2002 in dienst en werd op 2.3.2002 officieel geopend.

**DUITSLAND oost.**

**Brandenburg.** (zie ook bericht op blz 140) Op 28 september rijdt lijn 1 voor het laatst naar Kirchmöser West. Op zaterdag 21 september wordt tussen 14 en 16 uur een afscheidsoptocht gereden vanaf de halte Hohenstücken Betriebshof naar Kirchmöser West en terug. De deelnemende trams zijn:

- TW 30 Type Lindner, 1912, Traditionswagen
- TW 42 Type LOWA (Waggonbau Gotha), 1954,
- TW 125 Type Gotha, 1964 met BW 273, Type Gotha, 1964
- TW 180 Type KT4D, 1983
- TW 172 Type KTNF6, 1981
- TW 100 Type MGT6, 1995

**Gera.** Uit de failliete boedel van Tatra Praag werd een lagevloer tussenbak overgenomen. Deze wordt in de buswerkplaats in Praag gekompleteerd en ingebouwd in motorrijtuig 353.

**Gotha.** Soms is onze berichtgeving wel wat al te summier. Zo ook over het nieuwe traject naar het Kreiskrankenhaus in Sundhausen in HOV/RN 526. Dit traject wordt bereden door lijn 1 die daarvoor werd verlengd vanaf de keerlus Sundhausen naar het nieuwe ziekenhuis. Het nieuwe traject takt af van lijn 4 (Gotha - Tabarz), waartoe in Sundhausen een sporendriehoek werd aangelegd. Daardoor is het mogelijk om elke tweede of derde dienst van lijn 4 via het ziekenhuis te laten rijden. Deze diensten hebben een bord of een toevoeging in de lijnfilm: "über Kreiskrankenhaus". Omdat de Thüringer Waldbahn en het nieuwe traject enkelsporig zijn is de dienstregeling zo afgestemd dat zowel de tram van lijn 4 uit de richting Gotha als vanuit de richting Tabarz gelijktijdig bij de keerlus Kreiskrankenhaus halteren. Deze omweg kost een 4 tot 6 minuten langere rijtijd.

Van de destijds uit Bochum overgenomen motorrijtuigen werden er 4 afgevoerd (HOV/RN 526), zodat er nog twee dienstvaardig zijn: 528 en 592. Hiervan pendelt er steeds één op de 2,4 kilometer lange zijlijn Waltershausen Gleisdreieck - Waltershausen Bahnhof.

**Halberstadt.** Tijdens het Altstadtfest op 31.8 en 1.9.2002 werden ritten gereden met museummotorwagens 31 en had Siemens geregeld dat er een Combino uit Nordhausen over kwam. Ook hier werden publieksritten mee uitgevoerd.

**Halle.** Een aantal oorspronkelijk voor Kaliningrad bestemde trams vertrok in april 2002 naar Pyatigorsk (1040, 1041, 1056, 1072, 1108, 1114).

**Halle-DB.** DB Regio. Vijf jaar geleden ging de eerste schep de grond in voor de S-Bahnlijn Halle - Leipzig. En toen werd het stil. Maar zie: op 20.3.2002 werd daadwerkelijk met de aanleg van de 33 kilometer lange lijn begonnen. Er komen 11 haltes langs het traject. Men denkt in 2005 te kunnen rijden. Voorzien is een twintig minutendienst (stille uren: 30 min.).

**Jena.** Op 21.6.2002 werd lagevloermotorrijtuig 620 afgeleverd, de eerste van de 14 bestelde GT6M's. Elke maand wordt een nieuwe tram geleverd. Ze zijn nagenoeg gelijk aan de 19 eerder geleverde trams. Correctie op een eerder bericht: nog in dienst zijn de Reko's 134 en 138. Gotha-motorwagens 102 werd weer in dienst gesteld na het na een botsing buiten dienst gestelde motorrijtuig 113.

**Leipzig.** Ter gelegenheid van een turnmanifestatie reed er van 18 t/m 24.5.2002 een lijn 36 op de route Grünau Nord - Wilhelm Leuschner Platz - Hauptbahnhof - Messe. Een omvangrijk vervoer waarvoor 30 T4D motorrijtuigen en 19 B4D aanhangrijtuigen uit de mottenballen werden gehaald. Na afloop ging het spul weer aan de kant, in afwachting van een mogelijke koper.

**Naumburg.** Ook motorrijtuig 582 en aanhangwagen 5713 verlieten Naumburg; aanhangwagen 171 staat te koop. Een deel van dit en eerder vertrokken materieel was partikulier eigendom en destijds ter redding naar Naumburg overgebracht. Nu blijkt men zich te realiseren dat niet alles hier inzetbaar is, zeker het eenrichtingmaterieel niet.

Op 13.6.2002 arriveerde uit Erfurt KT4D motorrijtuig 405. Deze tweerichting wagen verblijft op leenbasis tot het eind van 2002 voor proefritten in Naumburg. Dit alles met het idee om straks de normale tramdienst te hervatten op het traject Hauptbahnhof - centrum met een dergelijke over te nemen tram. In het weekend kan dan met historisch materieel worden gereden. De gemeente staat nog sceptisch tegenover dit plan. Welliswaar beschikt de 405 over twee stuurstanden, een echte tweerichting tram is het niet: het heeft maar aan één zijde deuren.

## DUITSLAND west.

**Bielefeld.** De tramlijn naar de Universität (lijn 4) vervoert 60% méér passagiers dan daarvoor met de bus. Dit traject is nu met ± 19.000 passagiers per dag het drukste in Bielefeld. Als in september 2002 lijn 4 wordt verlengd naar Lohmannsdorf verwacht men een verdere toename van het aantal reizigers. De begin 2001 ingevoerde merknaam "moBiel" heeft inmiddels een dermate bekendheid dat de Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH overweegt dit als haar bedrijfsnaam in te voeren.

**Bremen.** Enige tijd geleden schreven we over de plannen van de Bremer Strassenbahn om de spoorlijnen Bremen - Hude - Nordenham/Oldenburg te gaan exploiteren als Regional-StadtBahn (RSB) met meersysteem materieel en met een overgang op het bestaande tramnet. Een andere optie is de spoorlijnen te gaan exploiteren met modern spoormaterieel zoals de serie ET 425. Binnenkort beslist hierover het Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

**Düsseldorf.** Door het overnemen van 51% van de aandelen van de spoorwegaatschappij Trans Regio werd de samenwerking met het in financiële problemen verkerende busbedrijf Moselbahn beëindigd. De Rheinbahn zoekt een nieuwe part-

ner. Trans Regio exploiteert drie spoorlijnen in Rheinland-Pfalz.

Op 15.6.2002 vond de officiële opening plaats van de Oberbilker Stadtbahntunnel. Deze loopt vanaf de zuidzijde van het Hauptbahnhof en komt bij de Siegburger-/Kaiserslauterner Strasse weer bovengronds met een aansluitend traject naar het Werstener Kreuz. Nieuw zijn de ondergrondse stations Oberbilker Markt/Warschauer Strasse, Ellerstrasse en Oberbilker Bahnhof/Philips Halle. Het nieuwe traject wordt bereden door de lijnen U74 en U77 en in de spitsuren door de verlengde lijn U79 waardoor er ook regelmatig materieel uit Duisburg tot Oberbilker Kaiserslauterner Strasse rijdt. Door het ingebruik nemen van dit nieuwe Stadtbahntraject kwam er na 110 jaar een eind aan het tramverkeer door de Kölner Strasse in Oberbilker. In de vooravond van 14.6.2002 reed hier een laatste diensttram van lijn U77 nog stijlvol gevolgd door het historische tramstel 954 + 858. Twee dagen lang werd op de verlaten tramsporen feest gevierd en werd met historische trams gereden op de route Staufenplatz (F. Bruchstrasse) - Oberbilker Markt - Auf'm Hennekamp - Holthausen.

Europees worden offertes gevraagd voor de levering van 76 tweerichting lagevloertrams, te leveren tussen 2004 en 2009.

Op 28 en 29.9.2002 zijn er open dagen in de remise Lierenfeld. Op 29.9.2002 is de officiële opening van het nieuwe traject Auf der Hardt - Gerresheim Krankenhaus.

**Essen.** Als het aan de EVAG ligt wordt met ingang van 7.1.2003 op werkdagen na 23.00 uur de dienst gestaakt. Vanaf dit tijdstip rijden op een aangepast lijnennet nachtbussen nog een drietal ritten (23.30, 0.30, 1.30 uur).

Op 16.6.2002 (officiële opening: 14.6.2002) werd het omgebouwde Stadtbahntraject Holsterhauser Platz - Margarethenhöhe van lijn U17 in dienst gesteld. Dit traject bestaat al sinds 1981 maar werd toen niet op Stadtbahnnorm aangelegd. Met wisselende buitendienststellingen is vanaf medio 2000 aan dit 2 kilometer lange traject gewerkt. Aan het eindpunt Margarethenhöhe werd de keerlus vervangen door een kopeindpunt. Vanaf hier is een verdere verlenging mogelijk naar Bredeney. Dit lijkt echter niet op korte termijn te gebeuren. Met een lengte van 14,7 kilometer is lijn U17 de langste Stadtbahnlijn in Essen.

**Frankfurt am Main.** De nieuwe tramlijn naar Rebstock komt pas medio 2003 in dienst. Het is de bedoeling dat lijn 16 hier gaat rijden. Gelijktijdig komt er dan een lijn 17 op de route Ginnheim - Westbahnhof.

Ter gelegenheid van 25 jaar Ebbelwei-Express trok op 5.5.2002 een konvooi van 3 Ebbelwei Express tramstellen door de stad. Een korte terugblik. Omstreeks 1975 werden de in 1954 in dienst gestelde 2-assige motor- en aanhangwagens van het Verbandstype vervangen door Grossraum- en gelede materieel. Iemand kwam toen op het idee om met dit goed onderhouden materieel stadsrondritten te organiseren. En zo verliet op 7.2.1977 onder grote belangstelling de eerste "Ebbel-Ex" de remise Eckenheim. Op zater- en zondagen werd volgens dienstregeling gereden met een frequentie van veertig minuten ('s winters: 80 min.). Vanaf het begin waren de rondritten een succes. In de prijs voor de ongeveer één uur durende rondrit was een flesje appelwijn, appelsap of mineraalwater en een zoute krakeling inbegrepen. Door een plaatselijke Apfelweinkellerei werden speciale flesjes gevuld met een eigen etiket. Het materieel van de types K + k werd opvallend beschilderd. Het dak als een blauwe hemel met witte wolken en op een rode achtergrond werden Frankfurter bezienswaardigheden aangebracht. In de richtingfilm de tekst Ebbelwei Express en de lijncijferplaat wordt gesierd door een appel. In 25 jaar is nauwelijks iets aan het concept gewijzigd. Voor buitenlandse toeristen is de tram een must. Gemiddeld worden 34.000 reizigers per jaar vervoerd. Dit gebeurt in een losse motorwagen of in een tramstel, bij uitzondering wordt een driewagenstel ingezet. In de beginjaren begonnen de ritten bij de Zoo; van 1980 tot 1990 was het beginpunt het Ostbahnhof, nadien vertrekt men vanaf de remise Bornheim.

Dienstregeling en route werden meermaals gewijzigd door ophef van en nieuwe trajecten door het centrum. Sinds 31.3.2001 rijdt de rode tram op de route Bornheim - Nordend - Altstadt - Hauptbahnhof - Sachsenhausen - Zoo - Bornheim. Op Pinksterdagen en de daarop volgende dinsdag (Waldches-tag, een Frankfurter feestdag) rijden de Ebbelwei Express motorwagens als "Lieschen" op de voormalige Waldbahn een pendeldienst tussen Riedhof en Oberforsthaus. Dit traject is normaal niet in exploitatie. Uiteraard is de kaartverkoop nog mensenwerk: conducteurs overhandigen u uw biljet als in vroeger tijden.

**Materieeloverzicht Ebbelwei-Express:**

- motorwagens: 105 - 108 (Crede, 1954)
- aanhangwagens: 1703, 1705, 1706, 1712 (Fuchs, 1954)
- 1723, 1724 (Fuchs, 1955).

**Freiburg.** Op 8.6.2002 was er een open dag. Gratis vervoer op het hele net, een historische tramlijn 3 naar en van de remise West en de scheidende burgemeester Salomon opende het eerste deel van de nieuwe tramlijn naar Haslach. Na 41 jaar werd Haslach door een nieuwe lijn 7: Munzinger Strasse - Pressehaus weer aangesloten op het tramnet. Tot 1961 reed lijn 5 naar Haslach. Dr. Dieter Salomon was de stuwende kracht achter de modernisering en uitbreiding van de tram in Freiburg, het Regio Verkehrsverbund en het S-Bahn concept. En dat mag ook hier op deze plaats wel eens gezegd worden. Overigens vindt op 12.10.2002 de officiële opening plaats van de Stadtbahn Haslach (eerste gedeelte: Am Lindenwäldle - Pressehaus).

**Hamburg.** Op 17.6.2002 werd het eerste nieuwe DT4.5 treinstel afgeleverd. Opvallend is het op het front aangebrachte HHA logo en het woord HOCHBAHN. Het rood is iets donkerder dan bij voorgaande series.

**Hamburg-DB.** S-Bahn Hamburg. Op 26.5.2002 kwam na acht jaar het S-Bahntraject tussen Reinbek en Aumühle weer in dienst. In verband met werkzaamheden en elektrificatie van de spoorlijn Hamburg - Berlijn werd op 28.5.1994 de S-Bahn tussen Bergedorf en Aumühle stilgelegd. Er werd met oud dieselmaterieel een vervangende dienst ingesteld. Op 1.6.1997 keerde de S-Bahn weer terug op het traject Bergedorf - Reinbek.

**Hanau.** Ter ondersteuning van de tramplannen organiseerde de Hannauer Strassenbahn AG (het bedrijf behield zijn naam na het opheffen van de tram in 1945) op 10 en 11.5.2002 demonstratieritten met het uit Karlsruhe geleende motorrijtuig 877. Er werd een uurdienst gereden op het DB traject Hanau Nord - Nidderau. Nog dit jaar wordt besloten over de mogelijke terugkeer van de tram.

**Hannover.** Vanaf 15.12.2002 gaat op basis van de huidige zomerdienstregeling een nieuwe jaardienstregeling in. Op enkele uitzonderingen na wordt dan gereden met een basisfrequentie van 15 minuten (spitsuren 7/8 min; 's-middags 10 min.). Tevens worden enkele lijnwijzigingen van kracht. Zo ruilen de lijnen 6 en 11 hun noordelijke eindpunten. Mogelijk komt er een lijn 19 ter versterking van lijn 9 op dagdelen dat deze tot Lahe wordt verlengd. De verlenging van lijn 5 vanaf Kirchrode naar Anderten komt in oktober 2002 in dienst. Opvallend zijn de berichten om het traject Thielenplatz - Zoo weer in exploitatie te nemen. Hier zou dan lijn 11: Haltenhofstrasse - Kröpke - Marienstrasse - Zoo verder rijden als lijn 17: Zoo - Thielenplatz - Hauptbahnhof - Goetheplatz - Wallensteinstrasse en omgekeerd. Afwachten.

Onveranderd zijn de plannen voor het te zijner tijd invoeren van een 10 minuten basisfrequentie. Wij schreven daar al over in HOV/RN 524. Behalve de aanschaf van nieuw materieel moet hiervoor ook de infrastructuur worden aangepast. Denkt u daarbij aan halten met hoge perrons en het verder uiteen leggen van de sporen om overal met 2000-en te kunnen rijden. In plaats van 115 6000-en moeten er dan 175 in dienst blijven (correctie op een eerder bericht). Daarvan had men er

ooit 260 (zie hieronder). Als men na de verkoop van 85 van deze trams aan Boedapest (76 stuks), Houten (NS/HTM, 2 st.) en Den Haag (7 st.) er nog meer aan Den Haag verkooft of verhuurt, wordt dat wel wat krap. Een overzicht van de naar Boedapest vertrokken trams vindt u elders in deze rubriek (bericht Boedapest).

De serie 6000 werd in 6 series tussen 1974 en 1992 afgeleverd. Zoals gezegd: 260 trams. De eerste serie werd gebouwd door Duewag, de overige door LHB. Een overzicht.

1e serie	6000 - 6100	bouwjaar 1974-1978
2e serie	6101 - 6190	bouwjaar 1979-1983
3e serie	6191 - 6205	bouwjaar 1985
4e serie	6206 - 6230	bouwjaar 1988-1989
5e serie	6231 - 6250	bouwjaar 1991
6e serie	6251 - 6260	bouwjaar 1992

**Hannover-HSM.** Hannoversches Strassenbahn-Museum. Op de laatste openingsdag van dit seizoen (3.10.2002) worden extra veel trams ingezet waaronder enkele ongewone rijtuigen.

**Karlsruhe.** Meersysteemtrams van de AVG maken veelvuldig uitstapjes. Zo reed motorrijtuig 877 op 10 en 11.5.2002 in Hanau (zie bericht Hanau).

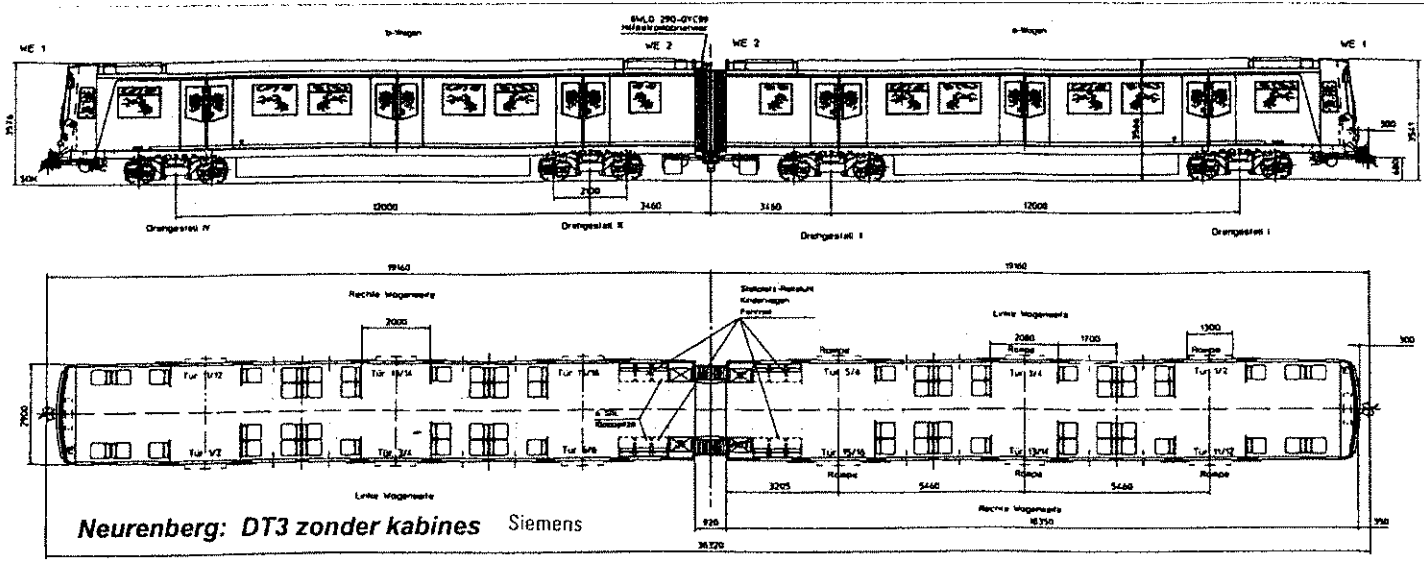
Zoals eerder bericht rijdt de AVG sinds 15.6.2002 op de Murgtalbahn. Elk uur rijdt een meersysteemtram van lijn S41 op het traject Rastatt - Forbach en rijdt elke tweede dienst door naar Raumünzach waar aansluiting gegeven wordt op de DB trein naar Freudenstadt. Het nieuwe traject wordt in 47 minuten afgelegd. De totale lengte tot in de binnenstad van Heilbronn is 127 kilometer en daarvoor is men 3 uur en 4 minuten onderweg. Elk uur rijdt lijn S4 naar Baden Baden. De meeste diensten van lijn S4 beginnen/eindigen in Bretten-Gölshausen. In de spits worden de lijnen S3 en S31 komende uit Menzingen en Odenheim vanaf Karlsruhe Hauptbahnhof via Ettlingen West en Rastatt verlengd tot Forbach. Al met al worden er op werkdagen 32 slagen met meersysteem trams gereden op de Murgtalbahn. Daarnaast zet de DB nog 7 doorgaande RE-treinparen in tussen Karlsruhe en Freudenstadt. Sinds 2.1.2002 wordt ook het goederenvervoer tussen Rastatt en Baiersbronn door de Albtalbahn uitgevoerd. Hiervoor werd bij Vossloh een nieuwe 4-assige diesellocomotief van het type G1206 gekocht die het nummer 467 kreeg.

**Neurenberg.** Zoals eerder bericht (HOV/RN 522) zijn er bij Siemens 30 gelede metrorijtuigen type DT3 besteld (+ 7 optie). De eerste twee rijtuigen worden in april 2004 afgeleverd. Na een testbedrijf volgen er tot 2006 nog eens 14 stuks. Deze zijn bestemd voor de volautomatische lijn U3. De resterende 14 rijtuigen worden in 2007 geleverd voor lijn U2 die dan ook volautomatisch geëxploiteerd gaat worden. In een tussenfase (2006-2007) bestaat er op het gezamenlijke traject van de lijnen U2 en U3 een gemengd bedrijf met bemande en onbemande metrotreinen. (zie tekening op de volgende blz.)

Met ingang van 17.6.2002 rijdt lijn 7 (Hauptbahnhof - Bayernstrasse) na het passeren van de halte Marientunnel en de gelijknamige tunnel weer via de Scheurlstrasse. Eind 1994 werd de tramdienst via deze route gestaakt. De sporen bleven voor omleidingen in takt. Het betreft een proef voor een jaar. Tenslotte kun je de al jarenlange klachten en verzoeken van bewoners niet zo maar honoreren.

Door het in dienst stellen van lagevloertrams kon weer materieel gemist worden voor Krakow. Eind juni 2002 vertrokken de motorrijtuigen 343, 344, 346, 347, 354 en de aanhangrijtuigen 1531, 1536, 1539, 1568, 1572 en 1573 naar Polen.

**Stuttgart.** Op 31.5.2002 werd in de vooravond het traject Obere Ziegelei - Wilhelmsplatz van lijn 2 opgeheven. Na het vertrek van de laatste diensttram werd het traject nog eenmaal met museumtrams bereden en ging het meterspoor buiten dienst. Het resterende traject Bad Cannstatt (remise) - Hölderlinplatz bleef nog tot 22.6.2002 in dienst. En zo was er op 23.6.2002 geen tramlijn 2 meer. In plaats daarvan kwam op



22.6.2002 het eerste deel van de nieuwe Stadtbahnlijn U2 in exploitatie op het traject Bad Cannstatt Hauptfriedhof - Stuttgart (lus door het centrum) - Bad Cannstatt Hauptfriedhof. Hiervoor werd 2,7 kilometer nieuw spoor aangelegd en 2,1 km. tramspoor van lijn 2 tussen de Wilhelmsplatz en Obere Ziegelei omgebouwd tot Stadtbahn. Vanaf Obere Ziegelei werd de lijn 600 meter verlengd tot het Hauptfriedhof. Dit is een tijdelijk eindpunt; in 2005 wordt onder het kerkhof doorgereden naar het 1,7 km. verdere gelegen definitieve eindpunt Neugereut. Door de ophef van lijn 2 is er geen railvervoer meer op het traject Berliner Platz - Hölderlinplatz. Hier rijden tijdelijk bussen tot dat lijn U2 op 14.12.2002 ook hier gaat rijden.

De laatste metersporige tramlijn is lijn 15: Stammheim - Ruhbank. Op 22.9.2002 wordt er tussen 11-18 uur met 5 historische metersporige trams gereden op de route Remise Bad Cannstatt - Hauptbahnhof - Ruhbank.

**Ulm.** Op 5 en 6.10.2002 wordt er een bus- en tramfeest gehouden in de remise Westplatz. De remise kan worden bezocht en er zijn ritten met historisch materieel.

**FRANKRIJK.**

**Bordeaux.** Begin juni 2002 werd bij de Alstom fabriek in Ayrtré de eerste zevendelige tram voor Bordeaux gepresenteerd. Zoals eerder bericht zijn er hiervan 56 besteld voor de toekomstige lijnen A en B en 14 vijfdelige trams voor lijn C. In oktober 2003 (een jaar later dan eerder bericht) komt een eerste traject in dienst.

**Parijs.** In HOV/RN 513 schreven we over een aanbesteding van tweesysteem trams door de SNCF voor de in 2004 te openen tramlijn Aulny sur Bois - Bondy. Men koos, heel opmerkelijk, voor een buitenlandse leverancier: de nog te ontwikkelen Avanto van Siemens. De opdracht omvat de levering van 15 vijfdelige trams met een lengte van 37 meter plus een optie voor nog eens 45 rytuigen. Op de beurs Inno Trans (Berlijn: 24 - 27.9.2002) is zo'n Avanto te zien.

**HONGARIJE.**

**Boedapest.** Onderstaand een overzicht van de uit Hannover overgenomen trams. De genoemde datum is de transportdatum vanuit Duitsland; aankomst in Boedapest steeds enkele dagen later.

<u>transport-</u> <u>datum:</u>	<u>BKV</u> <u>Boedapest:</u>	<u>ex-Üstra</u> <u>Hannover:</u>
11.6.2001	1500, 1501	6061, 6070
25.6.2001	1502, 1503	6046, 6091
2.7.2001	1504, 1505	6039, 6048
9.7.2001	1506, 1507	6038, 6100
16.7.2001	1508, 1509	6043, 6047
23.7.2001	1510, 1511	6089, 6092

31.7.2001	1512, 1513	6075, 6090
6.8.2001	1514, 1515	6079, 6080
13.8.2001	1516, 1517	6076, 6093
20.8.2001	1518, 1519	6094, 6095
27.8.2001	1520, 1521	6066, 6077
3.9.2001	1522, 1523	6033, 6072
10.9.2001	1524, 1525	6018, 6084
17.9.2001	1526, 1527	6014, 6073
24.9.2001	1528, 1529	6074, 6086
1.10.2001	1530, 1531	6088, 6096
8.10.2001	1532, 1533	6032, 6059
15.10.2001	1534, 1535	6069, 6071
22.10.2001	1536, 1537	6050, 6052
29.10.2001	1538, 1539	6019, 6051
5.11.2001	1540, 1541	6026, 6040
12.11.2001	1542, 1543	6012, 6041
19.11.2001	1544, 1545	6036, 6063
26.11.2001	1546, 1547	6009, 6062
3.12.2001	1548, 1549	6034, 6042
10.12.2001	1550, 1551	6003, 6015
7.1.2002	1552, 1553	6006, 6056
14.1.2002	1554, 1555	6054, 6065
21.1.2002	1556, 1557	6049, 6085
28.1.2002	1558, 1559	6029, 6067
4.2.2002	1560, 1561	6020, 6028
11.2.2002	1562, 1563	6078, 6081
18.2.2002	1564	6082
25.2.2002	1565, 1566	6030, 6097
4.3.2002	1567, 1568	6004, 6087
11.3.2002	1569, 1570	6002, 6007
18.3.2002	1571, 1572	6010, 6011
25.3.2002	1573, 1574	6024, 6028
8.4.2002	1575	6031

**Szeged.** Gelijktijdig met de reconstructie van het Dugonicsplein werd een spoorverbinding aangelegd tussen de lijnen 3 en 4. Aan de andere zijde werd lijn 3 op 27.4.2002 verlengd tot het Vadaspark. Het traject Vadaspark - Postás Sporttelep werd opgeheven, te weinig passagiers. De sporen blijven liggen omdat in de toekomst door stadsuitbreiding weer voldoende vervoersvraag ontstaat.

**KOREA noord.**

**Chongiin.** Aansluitend op het bericht in HOV/RN 511 kan als openingsdatum van dit nieuwe trambedrijf 21.8.1999 worden genoemd. Dit deel van Korea is niet voor toeristen toegankelijk.

**KOREA zuid.**

**Yong-In.** Hier is sprake van de aanleg van een ± 19 kilometer lange tramlijn tussen het centrum en een attractiepark.

**MALEISIË.**

**Kuala Lumpur.** De nieuwe lijn naar het vliegveld kwam op 19.4.2002 in dienst.

**ROEMENIË.**

**Brasov.** Volgens een bericht in het tijdschrift D'Amsterdamse Tram (D'AT 1824) gaan er 10 Amsterdamse "luchtwagens" naar Brasov. Het betreft de motorrijtuigen 755, 756, 764, 768, 770, 772, 773, 774, 775 en 779. (zie ook blz. 175)

**SLOWAKIJE.**

**Kosice.** In de voetgangerszone in het historische centrum ligt al enkele jaren een ± 1 kilometer lange normaalsporige trambaan. Dit dubbelspoor is niet geëlektrificeerd. Bij evenementen rijdt hier een paardentram waarvoor een replica rijtuig aanwezig is. Een particuliere ondernemer heeft tramlijn en rijtuig van de gemeente gepacht en verzorgde dit jaar in de periode van 1.5.2002 t/m 31.10.2002 een halfuurdienst op dit traject. Om het overbrengen van het rijtuig naar de remise te vereenvoudigen werd een aansluiting aangelegd met het geëlektrificeerde tramnet.

**Poprad.** Alle 14 nieuwe driedelige motorrijtuigen serie 425 werden door Stadler afgeleverd en in dienst gesteld op de metersporige Tatra-lijn. De 8-assige gelede Tatra motorrijtuigen worden nog ingezet op drukke ritten omdat het nieuwe materieel uitsluitend solo wordt ingezet en dan onvoldoende capaciteit biedt. Zo gauw de Stadler motorwagens gekoppeld rijden gaan de Tatra's aan de kant.

**TURKIJE.**

**Bursa.** Op 24.4.2002 kwam een eerste gedeelte van het sneltramnet als proefbedrijf in dienst. Dagelijks wordt 2 x 3 uur gereden. Eind van dit jaar moeten beide lijnen (20,6 km.) in dienst zijn met de 48 door Siemens geleverde B80 motorrijtuigen 001 - 048.

**Eskisehir.** Hier wordt binnenkort begonnen met de aanleg van een nieuw trambedrijf. Bombardier en het Turkse bouwconcern Yapi Merkezi leveren het compleet op (turnkey). Bombardier levert 18 trams. Er komen twee lijnen met een lengte van 9,8 en 4,7 kilometer. Begin 2004 moet de tram gaan rijden. Men verwacht 170.000 reizigers per dag.

*Met dank voor uw bijdragen (België en Dresden). Verder lezen wij berichten in andere tijdschriften, kranten en persberichten.*

**Te Koop:**

Eisenbahn Amateur vanaf 1960, Stadtverkehr 1981-1990 en andere boeiende bladen. Telefoon 0180 599775 of e-mail h.hoogerhuijs@obr.rotterdam.nl

**Te koop:**

eerste twee jaargangen van het NS-personeelsblad "De Koppeling" (1962-1963). Ingebonden. T.e.a.b. Reacties gaarne via het redactieadres van dit blad of email rail@wanadoo.nl

**NS WIL TREINKAARTJE FÖRS DUURDER MAKEN****Nederlandse Spoorwegen****VIRM**

Op 24/7 werd de 9419 overgebracht van Aken naar Amersfoort Bokkeduinen. Op 31/7 maakte de treinstam een afleveringsproefrit op de Schiphollijn en direct daarna werd het in dienst gesteld. De 9405 kwam op 7/8 de grens over als vijfswagenstam, met als extra bak een nieuwe ABv5 (zie hierna). De 9405 werd naar de Watergraafsmeer gesleept, waar de ABv5 (380 8248) werd uitgerangeerd en de 9405 rijvaardig gemaakt. Het stel werd op 9/8 in Amsterdam geplaatst voor instructie-doeleinden (er moeten nog heel wat standplaatsen worden opgeleid). Op 15/8 maakte de 9405 als intermezzo de afleveringsproefrit naar Den Haag.

Op 26/8 kwam ook met de die dag afgeleverde "nieuwe" 9413 als vijfde bak een ABv5 mee: de 380 8249. Daarom werd ook dit "vijfje" naar de Watergraafsmeer gesleept, waar deze bak werd uitgerangeerd voor plaatsing in een drietje. De 9413 vertoonde overigens op het eerste gezicht teveel manco's om een afnameproefrit te houden, zodat dit stel ongebruikt op de Watergraafsmeer bleef staan.

Voor verlenging tot vierwagenstam werd op 10/8 de 8220 in het onderhoudsbedrijf Onnen binnengenomen, dat de treinstammen die naar Aken gaan, een grote onderhoudsbeurt geeft voordat zij aan Bombardier worden overgedragen. Op 16/8 liep de 8216 voor hetzelfde doel in Onnen binnen. Op 18/8 werd de 8220 naar Aken gesleept.

Als tweede (en voorlopig laatste) zeswagenstam kwam de 8636 op 17/7 de grens over. Deze stam en de "8624" reden talrijke proefritten om de tractie-installatie van de mBv7 en de antiblokkeerinstallatie in te regelen en om de technische toelating van het materieeltype te verkrijgen. Van 8 tot 13/9 zullen combinaties van vier- en zeswagenstammen toelatingsproefritten moeten rijden, waartoe de 9401 uit de reizigersdienst gehaald zal worden.

**Tijdelijke verlenging DD-IRM**

Met de 9405 kwam de eerste van waarschijnlijk 9 rijtuigbakken ABv5 mee die tijdelijk gebruikt zullen worden om driewagenstammen tot viertjes te verlengen (zie HOV/RN 525, blz. 142). Deze bakken, die bestemd zijn voor de nieuw te bouwen zeswagenstammen VIRM, hebben in vergelijking met de bestaande ABv5 een extra afdeling eerste klasse op de bovenverdieping en zijn daardoor min of meer gelijk aan de ABv5-bakken in de treinstammen 8498 en 8499 (waar destijds zo'n afdeling is ingebouwd om aan meer capaciteit eerste klasse te komen). Mede om die reden zullen de viertjes die nu tijdelijk zullen ontstaan, genummerd worden als 8488-9497. Waarschijnlijk gaat men niet zover het nummer van de ABv3/4-bakken van de betrokken stammen, die immers eigenlijk het volgnummer van het stamnummer bepalen, hierbij tijdelijk om te nummeren. Op 24/8 werd de 8225 op de Watergraafsmeer met de 380 8248 verlengd tot vierwagenstam en vernummerd in 8497. Doordat de ABv5-bakken onvolkomenheden bleken te bevatten, werd de 8497 niet in dienst gesteld en de plaatsing in een treinstam afgelast van de tweede ABv5, de 380 8249, die gepland was op 31/8.

**Rijtuigen ICK**

Het meest opvallende aan de ICK-rijtuigen is dat er weinig meer te melden valt dan de gestage stroom nieuwe exemplaren die door PFA Weiden afgeleverd wordt: 9 à 10 stuks per twee weken. Op 16/7 arriveerden in Heerlen de B-rijtuigen 22-37 941, 942, 981 - 984 en BD 82-37 058, 059 en 061, die op 18/7 de afleveringsproefrit naar Breda maakten. Op 30/7 kwamen weer 9 stuks in Heerlen aan: 22-37 986 - 991 en BD 82-37 055 en 060. Zij maakten op 1/8 hun afleveringsrit, samen met de eerder afgekeurde 22-37 980. Op de 22-37 985 na werden alle rijtuigen door NedTrain namens NSR overgenomen van PFA.. Precies twee weken later herhaalde de cyclus zich nog een keer met de aankomst van de 22-37 292 - 296 en 82-37 0062 en 063 op 13/8 en hun proefrit, samen met de 22-37 985, op 15/8. Ditmaal kwamen alle B-rijtuigen door

de keuring, maar de beide BD's niet. Nadat eerder de levering van de A-rijtuigen voltooid was, is dat nu ook het geval met de B-rijtuigen. Er volgen nog 5 BD's.

NSR-nummer	Aankomst Heerlen	was Bm235	Bouwjaar
50 84 22-37 941	16-7-2002	51 80 22-90 166	1977
942	idem	083	1978
981	idem	116	1976
982	idem	806	1974
983	idem	502	1975
984	idem	099	1978
985	30-7-2002	514	1975
986	Idem	727	1976
987	Idem	513	1975
988	Idem	162	1977
989	Idem	720	1976
990	Idem	621	1976
991	Idem	247	1979
992	13-8-2002	090	1978
993	idem	195	1978
994	idem	748	1977
995	idem	685	1976
996	idem	543	1975
50 84 82-37 055	idem	398	1974
058	16-7-2002	121	1976
059	30-7-2002	482	1975
060	idem	324	1975
061	16-7-2002	365	1975
062	13-8-2002	464	1974
063	idem	423	1974

#### Rijtuigen K4

Het buiten dienst nemen van de 62 rijtuigen K4 die naar België moeten terugkeren, verliep in een even hoog tempo als de aankomst van rijtuigen ICK. De rijtuigen worden in het Technisch Centrum Eindhoven van een aantal kleine Nederlandse aanpassingen ontdaan. In de week van 12/8 werden de laatste rijtuigen uit de dienst gehaald waarvan de huur beëindigd is. Wekelijks werd op woensdag een sleep rijtuigen door Railion overgebracht naar België via Eijsden. Op 21/8 vertrok de laatste groep, waarna alleen BD 82-37 413 nog achterbleef. Dit rijtuig stond defect in Maastricht en wacht op toestemming om naar België gebracht te worden. De rijtuigen vertrokken als volgt:

- 17/7: (B) 20-37 305, 309, 326, 337, 343, 352  
(BD) 82-401, 82-409, 82-412, 82-414
- 24/7: (A) 18-37 406, 411, 412, 413  
(B) 20-37 320, 323, 348, 350  
(BD) 82-37 402, 410
- 31/7: (A) 18-37 403, 407  
(B) 20-37 324, 339, 340, 342, 351  
(BD) 82-37 405, 407, 411
- 07/8: (A) 18-37 401, 409  
(B) 20-37 304, 315, 331, 334, 335, 344, 353  
(BD) 82-37 404
- 14/8: (A) 18-37 402, 404, 405, 410  
(B) 20-37 301, 310, 332, 333  
(BD) 82-37 403, 82-415
- 21/8: (A) 18-37 408, 414  
(B) 20-37 302, 314, 321, 327, 341  
(BD) 82-37 406, 408

Verder werden per 1/8 de 20-37 316 en 329 administratief afgevoerd, die al voor onderhoud in België stonden. In huur bij NSR blijven nog enkele maanden de 22 B-rijtuigen die op blz. 165 genoemd zijn.

#### Rijtuigen ICRm

Het standaardiseren van de revisie van ICR in Haarlem door alleen nog B-rijtuigen type buurland binnen te nemen, leverde in zoverre het gewenste gevolg op dat er in een ongewoon snel tempo in juli en augustus rijtuigen konden worden afgeleverd. De plaatsen van de afgeleverde rijtuigen werden voornamelijk ingenomen door andere B-rijtuigen, waaronder enkele exemplaren die met schade in Haarlem stonden. Dergelijke binnenkomsten verhogen uiteindelijk het aantal rijtuigen dat voor de rijdende dienst beschikbaar is. Binnengenomen werd

ook BKD 82-70 908, dat het tweede stuurstandrijtuig BD's zal worden (82-77 011) na het prototype dat in behandeling is (de 82-70 901, wordt 82-77 001). Tussen de afgeleverde rijtuigen zat ook een *special*: het A-rijtuig 10-77 301, waarachter het vroegere IC Plus B-rijtuig 20-77 011 schuil gaat. Dit rijtuig, dat zijn bestaan in 1982 begonnen is als B 20-77 725, stond sinds 22-11-1999 in Haarlem.

#### Rijtuigen ICRm - Benelux

Medio juli verkregen de gereviseerde ICR-rijtuigen hun theoretische toelating in België nadat de statische omzetteren op de proefstand uitgebreid waren getest. Om te bekijken of de omzetteren zich ook in de praktijk goed zouden houden, werden de rijtuigen 20-70 402 en 405 uit de binnenlandse dienst gehaald en op 30/7 gebruikt voor een proefrit met de 1189 en een Bs naar Antwerpen Schijnpoort. Deze verliep succesvol en vanaf 10/8 werden deze twee rijtuigen opgenomen in de Beneluxdienst. Ook de juist afgeleverde 20-70 406 werd in een Beneluxstam gerangeerd. De verrichtingen van deze rijtuigen werden nog een tijdje gevolgd. Eind augustus werd besloten dat ook de overige vier gereviseerde Benelux-rijtuigen in de Beneluxdienst konden worden opgenomen. Als eerste kwam de 20-70 404 op 26/8 naar het ob Zaanstraat; de overige drie zullen volgens planning begin september volgen. Deze rijtuigen vervangen de volgende vier Beneluxrijtuigen die in revisie zullen gaan: de 20-70 408, 411, 412 en 413.

#### Beneluxstammen

In het park ICR-rijtuigen bevinden zich 20 rijtuigen van het type ICR-4 (de laatste bestelling ICR) die door de aanwezigheid van de juiste stuurstroomkabels geschikt zijn voor de Beneluxdienst, maar normaliter in de binnenlandse dienst worden ingezet: de BKD-rijtuigen 82-70 591 - 593, de B-rijtuigen 20-70 571 - 575, 581 - 585 en de A-rijtuigen 10-70 561 - 567.

Om de revisie van Benelux-ICR mogelijk te maken, zijn in de loop van de maanden in totaal 7 B-rijtuigen in de Beneluxdienst ingezet: 20-70 571 - 575, 581 en 582. Zij zijn daartoe in onderhoud overgeheveld van het onderhoudsbedrijf Maastricht naar Amsterdam Zaanstraat. Voor de uitbreiding van een paar Beneluxstammen met een extra rijtuig is ook A 10-70 565 "overgeplaatst". Het uitbreidingsproject is volledig mislukt omdat er in de praktijk niet op drie verschillende soorten stammen ICR te sturen is. Om die reden keert de 10-70 565 terug naar Maastricht (en dus de binnenlandse dienst). Omdat de gereviseerde Beneluxrijtuigen nu volledig zijn toegelaten in de Beneluxdienst, kunnen ook drie van de B-rijtuigen terug naar de binnenlandse dienst en zo keerden de 20-70 575, 481 en 482 terug naar Maastricht. De 20-70 571 - 574 blijven echter in de Beneluxdienst om de voortzetting van de revisie der Beneluxrijtuigen mogelijk te maken. Tegen het eind van het jaar zal naar de huidige ideeën overigens de 20-70 575 weer naar de Beneluxdienst komen, omdat dan vijf Benelux-B tegelijk in revisie zullen zijn.

Verder zullen de (acht) Beneluxstammen in de nieuwe dienstregeling per 15/12 verlengd worden naar zeven rijtuigen. Omdat de uitbreiding van de capaciteit zowel eerste als twee klasse moet inhouden, zullen dan vier van de Benelux-geschiedte A-rijtuigen en vier B's overgeheveld worden naar de Beneluxdienst. Dit duidt erop dat er vier stammen gevormd zullen worden met 2 A-rijtuigen en 3 B (+ BKD + Bs) en vier stammen met 1 A, 2 AB, 2 B (+ BKD + Bs). In combinatie met de revisie van de BNL-rijtuigen zullen dan dus 13 vervangende rijtuigen in de Beneluxdienst zitten, die daarmee meer "blauw" zal bevatten dan ooit.

Overigens is het ook denkbaar dat acht rijtuigen ICR-4 overgeschilderd worden met de rode band en belijning, omdat zij permanent naar de Beneluxdienst gaan. Voor een aantal rijtuigen zou dat dan de tweede keer zijn, aangezien de samenstelling der Beneluxstammen al vaker vergroot en weer verkleind is en de Benelux-geschiedte rijtuigen ICR-4 daar (uiteraard) steeds bij betrokken waren. In dat geval ligt ook een vernummering voor de hand en ook dat zou niet de eerste keer zijn...

### Rijtuigen ICR

Per 2/9 wordt in de treinserie 3600, de *IJssel-Brabantroute*, een zevende stam ICR-rijtuigen in de rijdende dienst ingezet. Hiertoe verhuisden nog eens vier rijtuigen in onderhoud van Maastricht naar Zwolle, 1 A en 3 B. In totaal heeft Zwolle nu in onderhoud:

15 A: 10-77 618, 621 - 628, 631 - 634, 636, 637

31 B: 20-77 715, 717, 721 - 724, 726, 727, 732, 733, 735 -

738, 741 - 748, 751 - 753, 755, 756, 758, 761, 762, 764

8 BKD: 82-70 943 - 945, 947, 948, 951 - 953.

### Treinstellen plan U

De revisie van de DE3-en loopt ten einde. Het laatste in Tilburg gereviseerde en van nieuwe motoren voorziene stel was de 125, die op 28/8 naar Haarlem vertrok voor inbouw van gereviseerd interieur. Nog dezelfde dag werd de 128 overgebracht naar Amersfoort Bokkeduinen door de 118. De 128 heeft de revisie net misgelopen, maar is nog wel deels ontmanteld. De 118 heeft de revisie misgelopen omdat het door het revisiebedrijf steeds als "sleepstel" voor de andere stellingen is gebruikt. De 118 en 128 voegden zich bij de 142 en 152 en daarmee stonden alle DE3-en die bij nader inzien niet gereviseerd worden, verenigd op de Bokkeduinen. De 112 - 115 staan sinds hun terugkomst van Syntus nog steeds in Arnhem Berg. Het is de bedoeling de 114 aan het Spoorwegmuseum over te dragen en in de loods te Blerick te stallen; de overige stellingen hebben nog altijd het predikaat: sloop.

Van de gereviseerde en actieve stellingen vertrokken op 22/7 de 116, 119 en 126 van Zwolle naar Eindhoven voor instructie aan rijdend personeel en monteurs. Met ingang van december zullen vier DE3-en worden ingezet in de dienst Weert - Eindhoven, serie 6400. De dienst in de serie 9100 blijft zes stellingen vergen (drie eenheden van twee stellingen) en de overige vijf (eenderde van het bestand!) zijn reserve. De van de (nimmer als zodanig te gebruiken) ATB NG voorziene stellingen 191 - 195 worden alleen in de serie 9100 ingezet, vanwege hun iets afwijkende bediening en aparte storingsbehandeling.

### Materieelnieuws revisiebedrijf Haarlem (7/7 - 28/8)

Binnengenomen in Haarlem werden: voor grote revisie ICR (B) 20-70 824 (8/7), 20-70 841 (2/8), 20-70 838 (8/8), 20-70 836 (14/8), 20-70 843 (23/8), 20-70 845 (27/8) en (BKD) 82-70 908 (26/8). Tevens gingen in revisie de eerder met bufferschade binnengenomen 20-77 763 en 20-70 854.

Voor revisie R6 en verbouwing van de Bpk tot Bk kwamen in Hlm aan de plan V's ELP2 882 (10/7), 867 (30/7), 870 (15/8), 846 (27/8, uit Zutphen). Voor een technische opknopbeurt (LT1) kwam de 2887 op 27/8 binnen, die tevens hersteld wordt van lichte aanrijdingschade.

DE3 147 kwam op 22/7 binnen uit Tb voor het inbouwen van interieur, DE3 125 op 28/8.

Na revisie afgeleverd werden:

Grote revisie ICRm: (B) 20-70 207 (ex-20-70 807; 19/7), 20-70 210 (ex-20-70 812; 28/7), 20-70 209 (ex-20-70 811; 30/7), 20-70 212 (ex-20-70 814; 2/8), 20-70 205 (ex-20-70 805; 6/8), (B Benelux) 20-70 406 (8/8), (B) 20-70 213 (ex-20-70 815; 12/8), 20-70 215 (ex-20-70 817; 14/8), 20-70 214 (ex-20-70 816; 21/8), 10-77 301 (ex-20-77 011; 26/8).

Revisie R6 (+ verbouwing Bpk tot Bk): EL2 857 + 861 (11/7), 862 (30/7), 863 (15/8),

Revisie R7 (+ verbouwing BD tot B): EL4 530 werd op 31/7 als laatste gereviseerde plan T afgeleverd.

LT1: Sprinter 2886 (16/8).

DE3 151 vertrok op 8/7 uit Hlm met gereviseerd interieur, de 121 volgde op 13/8.

Constructiewijzigingen mDDM: binnengenomen werden mABk 390 7731 (25/7), 390 7716 (8/8), 390 7742 (21/8). Afgeleverd werden de 390 7733 (18/7), 390 7737 (8/8), 390 7731 (22/8).

Met schade/defecten kwamen naar het rb: (B) 20-70 854 (11/7) bufferschade, (A) 10-70 306 (29/7) defecte watertank, (A) 10-70 646 (30/7) dakschade, 419 (6/8) schade aan vloer en apparatuur ABk, (B) 20-70 834 (6/8) buffer- en vloerscha-

de, mBvk 290 8547 + 8586 + ABv 380 8043 (22/8) botsschades, 508 (21/8) defect stoot- en trekwerk, 528 (22/8) zware brandschade Bk2, 530 (23/8) lichte botsschade, (A) 10-77 632 (22/8) defecte leidingen.

Afgeleverd na herstel werden: 461 (18/7), 881 (31/7), 4046 (6/8), Bv 280 7210 (7/8), BKD 82-90 981 (12/8), 2854 (16/8), 4209 (19/8), mABk 390 7717 (26/8).

### Bakwisselingen

De indienststelling van de stellingen 2854 en 2863 liet nogal op zich wachten. Nadat de 2854, die dienst deed met de Bk2 2863, op 21/6 in Haarlem was binnengelopen om deze bak te wisselen tegen zijn eigen Bk2, duurde het nog maanden voordat de stellingen in dienst konden worden gesteld. Dat had niet te maken met het schadeherstel, maar met een gebrek aan onderdelen... De 2854 verliet het rb op 16/8, de 2863 stond er begin september nog steeds.

De bakwisselingen tussen verschillende IC4-en werd eveneens ongedaan gemaakt. Op 12/8 werd de 4209 naar Haarlem gehaald om de "geleende" sBfk 4219 te wisselen tegen de eigen sBfk, die van botsschade hersteld was. Een week later, op 19/8, vertrok de 4209 en kwam de 4229 in Haarlem voor het vervangen van de geleende mBDk 4219 door de eigen, herstelde mBDk. Omdat de mB 4219 na een kortstondige uitleen aan de 4230 al in juni in Hlm was teruggekeerd en de A 4219 inmiddels hersteld was van brandschade in het toilet, kon de 4219 weer in zijn oorspronkelijke samenstelling op de baan worden gebracht. De 4219 en 4229 vertrokken op 23/8 naar Onnen voor afwerking.

Bij de treinstellen plan V met brandschade hebben de bakken ABk 424 en Bk 444 als bestemming "sloop" gekregen. De mogelijkheid wordt nu bekeken om de ABk 453, die nog wel van brandschade hersteld is, te combineren met de Bk 424. Iets dergelijks zal waarschijnlijk te zijner tijd gaan gebeuren met de in Zutphen staande bakken ABk 448 en Bk 815. Mogelijk wordt e.e.a. nog doorkruist door de gevolgen van het uitbranden van de Bk2 528 in Hoofddorp (zie hierna).

### Enkele schadegevallen

De 419 liep schade op aan de onderzijde van vooral de ABk, toen op 5/8 een kraan met opstaande giek bij Diemen Zuid tegen een viaduct aan reed en de geluidsschermen onder de naderende trein duwde. Een stang kwam door de vloer van de ABk naar binnen, maar niemand raakte gewond.

Het brand stichten in treinen dreigt school te maken. In Dordrecht is het aan de orde van de week: hier hebben de twee Beneluxrijtuigen de schade aan te danken toen zij in mei brand in toiletten hadden, evenals de ABvk 390 7717 waar in juni de cabine van verbrandde. Nadien zijn in Dordrecht zeker vijf branden ontdekt en tijdig geblust. Op 21/8 had brandstichting in de kopcoupés van een plan T een uitslaand "succes": de Bk2 van de 528 brandde volledig uit kort voor het station Hoofddorp, nadat er in Nieuw Vennep brand in was gesticht. De bak wordt als verloren beschouwd. De overige drie bakken worden op nooddraaistellen in Amersfoort Bokkeduinen geplaatst (hoera, een plukstel!) en bekeken wordt of een van de terzijde staande Bk's plan V verbouwd zal worden voor de 528. Het oog valt hierbij vooral op de Bk 815 uit Zutphen. Een Bk van een plan V is technisch overigens nogal verschillend van een Bk plan V.

Ook het voortbestaan van de AB 4044 wordt bedreigd. De uitgebrande bak is ietwat doorgezakt en herbouw is dermate duur en langdurig dat NSR sterk overweegt de bak te laten slopen en de kopbakken van de 4044 op reserve te laten staan.

### Sloop materieel

Na de brand in Zutphen op 7/7 werden nog in juli de ABk 815 gesloopt en zowel de uitgebrande als de niet beschadigde rijtuigen plan W: 21-37 454, 468, 502, 505, 522 en 527. Delen van de rijtuigen werden vervolgens waargenomen bij HKS Metals in Amsterdam Westhaven. Naar dit bedrijf werd op 13/8 ook de bak vervoerd van de 21-37 528 uit het revisiebedrijf Haarlem. Dit rijtuig brandde op 14-12-2000 gedeeltelijk uit als



gevolg van brandstichting te Amsterdam Amstel. Het werd destijds vervangen door museum-rijtuig 21-37 472 van het Spoorwegmuseum. In Haarlem werd het geheel leeggehaald en het laatste jaar was het niet meer dan een kaal casco.

De meeste motorpostrijtuigen die nog in Zwolle Rangeerstation stonden opgesteld, werden naar de sloper gebracht. De 3011, 3015, 3018 en 3019 waren al een paar jaar geleden door Railion aan NSR verkocht voor onderdelenleverantie. Overeengekomen werd dat de andere mP's ook via NSR naar de sloper zouden gaan en door NedTrain geheel geplukt zouden worden (onderdelen zijn bruikbaar voor mat '64). Op 26 en 28/6 werden in totaal 9 mP's overgebracht naar Amersfoort Bokkeduinen, waar de verdere onttakeling plaatsvond: 3001, 3011, 3015, 3017, 3018, 3019, 3020, 3022 en 3023. In de nacht van 22 op 23/7 werden deze mP's overgebracht naar Amsterdam Westhaven, waar zij in de loop van augustus en september bij HKS Metals binnengenomen werden.

#### Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (7/7 - 24/8)

**NSR-materieel:** Voor constructiewijzigingen en het aanbrengen van Automatische Ritregistratie (ARR) de locomotieven 1730 (15/7), 1705 (18/7), 1714 (1/8), 1719 (7/8), 1736 (13/8), 1721 (14/8).

**Afgeleverd** na revisie werd DE3 147 (19/7), die naar Haarlem ging voor het inbouwen van interieur.

Na constructiewijzigingen en voorzien van ARR vertrokken 1762 (11/7), 1704 (22/7), 1730 (26/7), 1705 (6/8), 1714 (13/8).

Met **schade/defecten** kwamen naar het rb: 1712 (2/7) storingsonderzoek, 1717 (8/7) defect, 1758 (16/7) botsschade, 1751 (31/7) defect, IRM 8454 + 8281 (7/8) leidingen spoelen.

**Afgeleverd** werden: (ICK-A) 12-37 016 (17/7), 1717 (18/7), (IRM) 8471 (19/7), 1712 (24/7), (IRM) 8206 (6/8), 1844 (23/8). De 1731 was van 24/6 tot 11/7 in het rb voor aanpassingen voor de DD-AR-dienst.

#### Nieuwe directeur NS-concern

Per 1 november zal Aad Veenman als nieuwe president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen aangesteld worden. Hij volgt in die functie interim-directeur Noordzij op. De 47-jarige Veenman werkte sinds 1986 bij Stork en was sinds 1998 voorzitter van de Raad van Bestuur. Tegelijk met zijn aanstaande benoeming bij NS werd zijn aftreden bij Stork aangekondigd, waar hij met "verschillen van inzicht" vertrekt. In de vervoerwereld is hij een onbekende. De nieuwe directeur zal een flinke klus krijgen aan het in stand houden van de onder Noordzij ontstane broze, maar vooral gewapende vrede tussen directie en personeel, terwijl tegelijkertijd het NS-concern begint aan een bedrijfsbrede bezuinigingsoperatie omdat het dit jaar de rode cijfers in gaat.

#### Aanbesteding spoorlijnen

In augustus hebben de provinciale overheden van Gelderland en Overijssel de aanbesteding gestart voor de spoorverbinding Zutphen -- Hengelo -- Oldenzaal en enige buslijnen rond Zutphen en Deventer. Behalve vervoerder Syntus, dat reeds openbaar vervoer exploiteert in de Achterhoek, zullen naar verwachting ook het Engelse Arriva (dat momenteel buslijnen in en rond de stad Groningen exploiteert) en het Franse Connex meedingen. Overigens behoort Zutphen - Oldenzaal tot de lijnen waarnaar de NS in de in het voorjaar gepresenteerde toekomstvisie heeft aangekondigd mee te zullen dingen. Met treinen met conducteurs maakt het bedrijf echter geen schijn van kans. Uiterlijk 15 december moet de gunning rond zijn, ruim een jaar voor de datum waarop de concessie van start gaat. In de concessie is onder andere opgenomen dat er tussen Zutphen en Oldenzaal een halfuursdienst onderhouden moet worden.



Op 21/8 arriveerde opnieuw een treinstel type Lint voor Syntus in Hengelo. Het treinstel, met het nummer 40, is de vervanger van de 31, die na een botsing met een landbouwvoertuig uit-

eindelijk total loss is verklaard. De 31 staat in Hengelo en zal voorlopig dienen als plukstel.

#### DE2-en nog steeds te koop

Na de mislukte acties van de Stichting *Blauwe Engel Lochem* heeft de STAR zich gemeld als potentiële koper van een of meer van de stellen 164, 180 en 186. De informele contacten hebben inmiddels geleid tot de oprichting van een mogelijke beheersgroep voor de DE2-en binnen de STAR en tot officiële gesprekken. Deze hebben overigens nog niet tot merkbaar resultaat geleid.



Spanning over wat er op het meest onrendabele en meest besproken baanvak van Nederland na 1/9 gaat gebeuren. De meest opmerkelijke spelletjes zijn er rond de treindienst op Almelo - Mariëberg gaande. Concessiehouder Connexion en aanbestedende overheid Regio Twente spelen een pokerspel, waarbij Syntus van de zijlijn meespeelt en ook Rover zich inhoudelijk in het spel begeeft. Duidelijk: noch de Regio Twente noch Connexion hebben zich gehouden aan de afspraken die zij in een Gemeenschappelijk Persbericht in het najaar van 2001 meldden: de concessie is niet verlengd tot 7 jaar en er zijn geen nieuwe Lint-treinstellen besteld. Duidelijk: in juni werden te elfder ure de inleidende bewegingen gestaakt rond de mogelijke inzet van twee DH1 die van NSR overgenomen kunnen worden. Oorzaak: de Regio Twente hield vast aan de belofde Linten en accepteerde niets anders, zeker geen "stokoude treinen". Feit: eind augustus werden vertegenwoordigers van de Regio Twente, Connexion en Syntus signaleerd in het onderhoudsbedrijf Onnen. Bij *Wadlopers* wel te verstaan. Feit: op 10/8 sleepte NSR de 3101 van zijn standplaats Arnhem Berg naar het onderhoudsbedrijf Onnen en op 31/8 de 3103. Feit: In Onnen gebeurt er aan de 3101 - 3103 niets, omdat er geen contract is. Vraag: wat rijdt er op Almelo - Mariëberg na 1/9, de datum waarop Syntus aankondigde geen stel meer te kunnen missen vanwege het einde van de schoolvakanties? Vermoeden: toch een Lint, omdat veel eerder dan verwacht stel 40 is geleverd, terwijl de spitslagen per bus gereden worden. Het scenario lijkt verder dat de Regio Twente ervan overtuigd wordt dat het met de *Wadlopers* wel meevalt en akkoord gaat met de inzet. Als dit gebeurt, kunnen na onderhoud van de 3101 en 3102 en instructie aan machinisten deze motorrijtuigen begin oktober worden ingezet. Gaat de Regio Twente niet akkoord, dan is het haast onvermijdelijk dat de treindienst gestaakt wordt.

## **Railion**

#### 6400-en met ATB NG

Op 1/8 leverde het revisiebedrijf Tilburg de 6412 af na inbouw van ATB Nieuwe Generatie. De voormalige heuvellocomotief van de Kijfhoek is daarmee de vierde 6400 met ATB NG. Vorig jaar werden de andere 6400-en voorzien van ATB NG die tot dan toe als heuvelloc gediend hadden en niet voorzien waren van ATB, de 6411, 6413 en 6414.

#### De Duitse Herders

Met dank aan een trouwe lezer een samenvatting van de bewogen geschiedenis van de Induslocomotieven serie 6400, die wordt gekenmerkt door een paar flinke aanrijdingen en vooral hun gevolgen. De 6495 t/m 6499 werden in mei 1999 door Tilburg afgeleverd en waren toen alle vijf geel/grijs.

Ter gelegenheid van de "inwijding" van Railion werden de 6496 en 6497 op 14-9-99 in de nieuwe Railion-huisstijl in het rood afgeleverd. Op 15-7-99 liep de 6495 bij een botsing met de 6488 te Zlr zware schade op. Daarop werd in Tilburg de 6494 voorzien van de Indusi van de 6495 en in Railionrood op 8-10-99 op de baan gebracht. Op 6-9-00 werd de 6495 hersteld afgeleverd en kwam in het rood op de baan, maar zonder Indusi. Op 28-3-01 botste de 6499 met de 6491 in de Westhavens. Van de flink beschadigde 6499 werd de Indusi overgezet in de 6495, die op 18-5-01 als *Duitse Herder* actief

werd. Toen kwam op 1-6-01 de klap in Oberhausen, waarbij de 6495, 97 en 98 betrokken waren. De minst beschadigde loc was de 6498, tevens de laatste geel/grijze Indusiloc. Op 3-8-01 werd hij hersteld en in het rood afgeleverd. Op 19-12-01 werd de 6499 in het rood in dienst gesteld met Indusi, namelijk de installatie die hij weer terug gekregen had van de 6495. Op 3-5-02 werd de 6497 afgeleverd, maar de aanwezige Indusi/ Zugbahnfunk is thans nog steeds niet 100 %, dus kan de loc alleen als middenspan dienen. Op 12-6-02 werd de 6495 afgeleverd, zonder Indusi, maar met alle voorzieningen om het snel weer te kunnen inbouwen. Per saldo zijn de echte *Duitse herders* nu 6494, 6496 – 6499, alle Railion-rood. De 6495 is reserve voor de Duitse Herders en ook Railion-rood..

**Locomotieven serie 1600**

Op 13/7 werd met het afleveren van de 1607 een begin gemaakt met het wijzigen van de logo's op de locomotieven serie 1600, naar het voorbeeld van de vorig jaar al gewijzigde 1606. De locs verliezen de NS-logo's (de "vishaken") en krijgen het Railionwapen met internetadres. Het stadswapen verdwijnt en wordt vervangen door de naam van de betreffende plaats in het wit, een wel heel minimale opvatting van de vernoeming van een loc.

**Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (7/7 - 24/8)**

Naar Tilburg kwamen de locs 6461 (11/7) botsschade stootjuk, 6475 (12/7) defecte hoofdgenerator, 6495 (16/7) nawerk na eerder herstel, 6503 (19/7) dieselmotor wisselen, 6427 (5/8) ontsporingschade, 6511 (16/8) defecte dieselmotor, 6418 + 6480 + 6493 (22/8) botsschade.

**Afgeleverd** werden: 6402 (3/7), 6422 (9/7), 6475 (19/7), 6461 (22/7), 6503 (25/7), 6507 (5/8), 6427 (8/8), 6495 + 6511 (23/8). Op 1/8 vertrok de 6412, voorzien van ATB Nieuwe Generatie. Mp 3030 werd op 25/7 in het **revisiebedrijf Haarlem** binnengenomen met schade na brand in het elektrisch gedeelte.

**Locomotieven serie 204**

Na enkele mislukt pogingen lijkt de lang verwachte vervanging van de locomotieven serie 2200 in Zeeuws-Vlaanderen door DB-locomotieven *Baureihe* 204 thans nabij. Vijf locomotieven van dit type die al enige tijd terzijde staan in Stendal, zijn overgedragen aan Railion Benelux: 204 366, 204 399, 204 492, 204 616 en 204 626. Zij worden in dit Betriebswerk dienstvaardig gemaakt en zullen naar verwachting in oktober naar Zeeuws-Vlaanderen komen.

**Rangeertractor**

In Zeeuws-Vlaanderen is midden augustus een nieuw rail/wegvoertuig in gebruik genomen die rangeerloc 686 vervangt bij het rangeerwerk bij Ceresstar te Sas van Gent. De forse tractor, die voorzien is van spoorbuffers, heeft de bijnaam "Jerommeke" gekregen. Als het voertuig blijkt te voldoen, zal de op reserve staande 686 buiten dienst worden gesteld.

**Rangeerloc in het rood**

Midden juli werd de terzijde staande rangeerlocomotief 641 van de werkplaats Feijenoord overgebracht naar de Kijfhoek en in de nieuwe Railion-rode kleurstelling als statisch object voor het hoofdgebouw geplaatst. De 641 is de eerste en vermoedelijk ook meteen de laatste 600 in Railion-kleur.

**Sloop locomotieven**

De laatste locomotieven uit Breda werden als volgt naar sloper Kroon in Wilnis afgevoerd: 2383 en 2363 op 10/7, 2366 op 11/7, 2256 en 2293 op 12/7, 2330 en 2249 op 15/7, 2239 op 16/7 en als laatste de 2320 op 17/7. In Blerick verscheen terzelfder tijd sloperij Hoeben uit Hasselt (Ov), die behalve de meeste daar terzijde staande goederenwagens op 17 en 18/7 ook de drie 2200-en sloopte die al decennia in Blerick stonden en in de oprukkende struiken waren ingegroeid: 2225, 2228 en 2235. Hierna begaf de firma Hoeben zich naar Roosendaal en sloopte daar de drie 2200-en die opgesteld waren achter de loodsen van de voormalige werkplaats. Doordat van deze loodsen de deuren met staalplaten zijn afgesloten, was het voordeliger deze locs ter plaatse te slopen. Tussen 14 en 19/8 werden de 2361, 2371 en 2372 tot schroot verwerkt. De firma Hoeben heeft ook het sloopcontract op zak van de 2379 die in de werkplaatsloods gestald is.



**Revisie en herstel in Tsjechië**

De 1252, die in de werkplaats ZOS te Nymburk een (zeer) grote revisie heeft ondergaan, maakte op 31/7 proefritten op de Tsjechische testbaan *Ring van Velim*. De machine wacht nu op transport naar Nederland. ACTS is zo tevreden over de revisie dat besloten is ook de grote revisie aan andere 1250-ers in Nymburk te laten uitvoeren, evenals het herstel van de beschadigde diesellocomotieven 6703 en 6705. Beide locomotieven en de 1255 zullen op korte termijn naar Tsjechië worden overgebracht.

**Locomotieven Class 58**

Na een moeizaam traject van onderhandelingen sloot ACTS in augustus definitief het leasecontract bij EWS voor vijf locomotieven *Class 58*, waarbij een loc in Engeland stand-by gehouden wordt. In de werkplaats te Toton worden de reeds lang gereserveerde locomotieven voorzien van ATB en gereed gemaakt voor transport naar Nederland: 58 036, 58 038, 58 039, 58 044 en 58 046. De levering van de eerste loc wordt in november verwacht.

**IJzeren Rijn-locomotief gehuurd**

Door een tekort aan rijvaardige 1250-ers reed ACTS sinds juli een groot aantal malen de Veendam-shuttle met twee DE-locomotieven (6701, 6702, NMBS 6220, 6237 en 6304) in voorspan. Omdat er, ook in geval van overmacht, slechts een beperkt aantal malen een ontheffing van de ATB-plicht door Railned wordt gegeven en het locomotievenbestand erg krap was, zocht ACTS naar locomotieven met ATB in afwachting van de komst van locomotieven *Class 58*. Aanvankelijk zou een loc *Class 66* van HGK gehuurd worden, maar dit ging door schade aan een aantal andere locomotieven van dit bedrijf niet door. Inventief huurde ACTS daarop een vierde loc van de NMBS: de 5526, die in het kader van het opvoeren van de politieke druk op de heropening van de *IJzeren Rijn* van ATB en Telerail is voorzien. De loc kwam op 18/8 in Nederland aan, maar keerde op 26/8 alweer terug naar Merelbeke voor onderhoud. Ter vervanging was de 5517 al op 24/8 in Nederland gearriveerd. Op 28/8 werden de twee locs opnieuw gewisseld.

**Locomotieven serie 6000**

Opnieuw vond een aanrijding plaats tussen twee locomotieven van ACTS die een ervan waarschijnlijk fataal is geworden. Nadat eerder de 6704 bij rangeren op de Kijfhoek total loss was geraakt (de loc staat nu dichtgelast in Dordrecht Zeehaven) botste op 19/7 de 1253 op bijna dezelfde plaats op de 6003. De rangeerloc liep daarbij zoveel schade op dat hij waarschijnlijk niet hersteld wordt. Vervanging was echter al bijna onderweg: op 22 juli vertrok uit Nymburk de tot ACTS-loc 6005 gereviseerde V60 ex-716 511. Na een tocht van enkele weken kwam de loc begin augustus in Bentheim aan, werd op 14/8 door de 1253 naar Zwolle overgebracht en op 22/8 door de net in ACTS-dienst getreden 5526 naar Rotterdam.

**RAILINFRABEHEER**

**Werkspoorbrug**

Op 10 en 11/8 werd de tweede brug in het baanvak (Amsterdam -) Maarssen – Utrecht over het Amsterdam-Rijnkanaal op zijn plaats gebracht. De *Werkspoorbrug*, die onderdeel uitmaakt van het spoorverdubbelingsproject Amsterdam – Utrecht, is opgebouwd op de noordelijke oever van het kanaal en werd in het weekend "overgevaren" en vlak naast de bestaande *Demkabrug* gelegd. De brug weegt 5.000 ton, is 255 meter lang en heeft een hoofdoverspanning van 237 meter, de langste in Nederland. In het kader van de geluidsreductie krijgt de stalen brug een betonnen rijvloer waarin de spoorstaven worden ingegoten. De brug wordt in de tweede helft van 2003 in gebruik genomen door het verleggen van de sporen Maarssen – Utrecht over het nieuwe tracé, waarna de Demkabrug

een grote opknapbeurt zal krijgen. Kreeg de bestaande brug destijds de naam Demka van een staalgieterij die ermaast gevestigd was, de nieuwe brug is genoemd naar Werkspoor, dat tot 1970 aan de andere zijde gevestigd was en dat destijds de Demkabrug heeft gebouwd.

### Breukelen verlegd

In het weekend van 14 en 15/9 wordt in Breukelen het nieuwe tracé in gebruik genomen. Een groot deel hiervan is naast de bestaande baan gebouwd, maar een belangrijk deel moet in het weekend zelf gebouwd worden ter plaatse van het nu nog in gebruik zijnde spoor. Hierbij behoren de aansluitingen richting Harmelen, inclusief het beweegbare kruispunt in het spoor Asd - Ut. De oude infrastructuur moet dus eerst worden afgebroken, een talud van anderhalve meter hoog gestort en rails, wissels en bovenleiding aangebracht. In het nieuwe tracé wordt de brug over de Kerkvaart een vaste betonnen overspanning en vervallen de overweg en het overpad ten gunste van een tunnel. De perrons van Breukelen worden vervangen door noodperrons op het lange betonnen viaduct. De zeer omvangrijke werkzaamheden beginnen op vrijdag 13/9 om 20.30 uur en moeten op 16/9 om 5.00 uur gereed zijn voor de sporen van en naar Utrecht en Amsterdam, om 12.00 uur voor de richting Harmelen. De baan zal tijdelijk met 80 km/h bereiden mogen worden; ongebruikelijk is dat deze snelheidsbeperking wordt opgenomen in de ATB.

### Nieuwe Veerbrug vervangen

In het weekend van 24 en 25/8 werden de beide sporen Breda - Lage Zwaluwe omgelegd over een nieuwe Nieuwe Veerbrug over de rivier De Mark, overigens niet meer dan een hoog gelegen betonnen viaduct. De oude, beweegbare brug en het aansluitend tracé zullen in september en oktober worden gesloopt om ruimte te maken voor een brug in het tracé van de HSL Zuid. De omlegging is dan ook onderdeel van de groot-schalige werken die op het traject uitgevoerd worden in het kader van de aanleg van de HSL Zuid naast de bestaande sporen en de verbreding van de eveneens parallel lopende snelweg A16.



De gereviseerde, maar nooit in dienst gestelde 1302 werd in juli overgedragen van NS Reizigers aan het Spoorwegmuseum. Op 26/7 trok de 1202, die tijdelijk in Arnhem stond, trein Int 202 naar Amsterdam en haalde uit de Watergraafsmeer de daar nog steeds geparkeerde plukloc 1211 op. De 1202 en 1211 gingen daarop naar het revisiebedrijf Tilburg, waar de 1302 werd aangekoppeld. De 1211 werd in de museumloods in Blerick geplaatst, waarna de 1202 + 1302 naar het Spoorwegmuseum gingen.



De stoomtrein van staalbedrijf Corus hervat eerder dan verwacht zijn ritten. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de trein vanaf begin volgend jaar weer zou gaan rijden, maar zoals het er nu uitziet is er dit najaar al weer gelegenheid voor wekelijkse excursies. Volgens een Corus-woordvoerder is de locomotief 'Tom' bedrijfsklaar.

Enkele wagons moeten nog worden gekeurd. Het beheer van de trein komt in handen van een vrijwilligersorganisatie. Inmiddels telt de vereniging ruim 40 vrijwilligers. Enkele maanden geleden nog overwoog het noodlijdende Corus een einde te maken aan de subsidies aan de voormalige Stoomclub Hoogovens, organisator van de ritten. Het voornemen leverde een storm van kritiek op bij onder meer de ondernemingsraad en vrijwilligers. De directie van Corus IJmuiden is inmiddels op dit besluit teruggekomen.

Besloten is om de locomotief 'Bonne' uit bedrijf te halen. De 'Bonne' zal een permanente plaats krijgen in de werkplaats van de vrijwilligers. De leiding van het concern is akkoord gegaan met de doorstart nadat vrijwilligers op een speciale bij-

eenkomst hadden gezegd te kunnen garanderen dat er voldoende gekwalificeerd personeel op de treinen kan worden ingezet.

De vrijwilligers zelf gaan ervan uit dat zich meer treintiefhebbers bij de vereniging aansluiten. De stoomtrein wordt ondergebracht bij de afdeling Logistiek en Transport van Corus. Een medewerker van Railvervoer krijgt de dagelijkse leiding over de trein. In de nieuwe constructie wordt de staalonderneming de hoofdsponsor van de vereniging. Hiermee is jaarlijks een bedrag van enkele tienduizenden euro's gemoeid. De vrijwilligersorganisatie onderzoekt de mogelijkheid om de trein op andere wijze te exploiteren, zoals verhuur voor bruiloften of partijen.



### Museumspoorlijn S.T.A.R.

#### Nieuwe ketelwagen

Sinds kort is het park goederenwagens van de S.T.A.R. uitgebreid met een ketelwagen. Deze 2-assige wagen is gebouwd in de jaren 30 van de vorige eeuw en heeft na z'n loopbaan bij de Deutsche Bundesbahn sinds 1967 dienst gedaan bij de RWE (Reinische Westfälische Energie) AG. Daarna is de wagen opgenomen in het museumbestand van de HSW (Historischen Schienenverkehr Wesel). T.z.t. zal de wagen een schilderbeurt krijgen.

#### Stoomloc "Britta" gearriveerd te Stadskanaal.

Op 31 juli is stoomloc "Britta" te Stadskanaal gearriveerd. Per vrachtwagen is de van origine Zweedse locomotief in de nacht van dinsdag 30 juli op woensdag 31 juli getransporteerd van Kappeln (Did, nabij Flensburg) naar het Rail Service Centre te Veendam. Bij het RSC kon de machine makkelijk op het straatspoor gelost worden. Later die dag is de locomotief verder vervoerd per Sik naar het S.T.A.R.station Veendam. Stoomloc "Emma" heeft de nieuwe aanwinst aan het begin van de avond opgehaald uit Veendam.

#### Fundering oude weegbrug blootgelegd

Bij een proefuitgraving zijn de fundamenten blootgelegd van de weegbrug, welke tot van de jaren '50 van de vorige eeuw in Stadskanaal heeft gelegen.

De fundamenten zullen, na grondige inspectie, worden gebruikt voor de weegbrug uit Leeuwarden die op dezelfde plaats als de oude weegbrug zal worden herlegd

#### Overnachten in de Pionierswagen

Al enige tijd is de S.T.A.R. in het bezit van een door Atelier van Lieshout verbouwde wagen van het type Gbs. Het in Rotterdam gevestigde atelier heeft deze wagen omgebouwd tot een 'Pionierswagen', dit in het kader van het Semslinie Kunstlijn project. De wagen (S.T.A.R nummer G225) is nu een soort 'trekkershut' op rails, maar heeft aan de buitenkant het karakteristieke 'Gbs' uiterlijk behouden. Sinds kort is de wagen ook daadwerkelijk beschikbaar voor de verhuur en kan men op diverse plaatsen op het traject Veendam - Musselkanaal overnachten. Meer informatie is te vinden op de S.T.A.R.-site S.T.A.R.-dagen 2002

Tijdens het weekend van 21 en 22 september 2002 vinden de traditionele S.T.A.R. Open dagen weer plaats. Op de zaterdag zal voor de 5e keer het startschot klinken van de hardloopwedstrijd 'Race The Train'. Gedurende beide dagen zal er intensief treinverkeer plaatsvinden op de complete spoorlijn. Het programma en de dienstregeling is te vinden op internet ([www.stadskanaalrail.nl](http://www.stadskanaalrail.nl)).



### Stichting Museum Buurt Spoorweg

Op 20 oktober wordt de jaarlijkse Najaarsstoomdag gehouden. Vier stoomlocs zullen onder stoom zijn en er wordt uitgebreid gereden tussen Haaksbergen en Boekelo, waarbij elke drie kwartier een trein vertrekt van één van de stations. Het onlangs aangelegde traject bij de buurtschap Stepelo wordt voor het eerst gebruikt. In de werkplaats in Haaksbergen organiseert de Modelbouwvereniging "de Seinpaal" een grote modelbouwruilbeurs. In het centrum van Boekelo zijn talloze oude auto's en motorfietsen te bezichtigen.

# Buitenlands Spoorwegnieuws



## BELGIË Materieel

Reeks 41: alle stellen van de eerste serie (4101-4180) zijn geleverd. Dat de tweede serie van zestien stellen erg hard gewenst is, blijkt wel uit de regelmatige inzet van 62'ers met M2 en zelfs de eigenlijk al op reserve staande motorwagens reeksen 44 en 45 in diensten van 41'ers.

Reeks 44/45: de verkoop van het grootste deel van de motorwagens aan de Roemeense spoorwegen is zo goed als afgeketst.

Reeks 51: nog slechts éénderde van de reeks is aanwezig in de goederendienst. Werden de locomotieven halverwege juni geconcentreerd in Antwerpen Noord, binnenkort zullen zij allen verhuizen naar de stelplaats van Hasselt. In praktijk zal er in hun dienstenpakket weinig veranderen, maar op het einde van het jaar zouden alleen de diensten in Limburg (met name Winterslag) nog overblijven. Er is sprake van de verkoop van meerdere tientallen locomotieven aan het buitenland.

Reeks 55: Drie locomotieven met de aanpassingen voor de dienst op de IJzeren Rijn zijn aanwezig om éénmaal per week, op vrijdag, met twee locs de zinkertstrein 47662/47663 Budel-Kallo v.v. te trekken. Tot dusver worden de locomotieven (opnieuw) geplaagd door storingen en defecten. Eind juli begon in Mol een opleiding voor machinisten van ACTS, welke twee locs wil huren voor hun diensten in Nederland.

Reeks 77: zo rond deze tijd moet de eerste loc reeks 77 met voorbereidingen voor ATB (voor diensten op de IJzeren Rijn en via Roosendaal) geleverd zijn. In totaal krijgen de 7771-7790 ATB. De locomotieven van deze reeks nemen overigens telkens meer diensten over van oudere reeksen. In augustus werden de bekende heetijzerreinen tussen de vestigingen van Cockerill te Luik overgenomen door deze locs.

### Museummaterieel

Eindelijk breidde de NMBS zijn patrimonium weer eens uit: lijndiesel 5166 en motorwagen 4505 zijn voor het nageslacht bewaard.

### Hogesnelheidslijn Leuven-Luik

In augustus begonnen de intensieve proefritten op de nieuwe HSL. Op de lijn gaan vanaf 15 december zowel de reguliere treinen Oostende-Keulen (bestaande uit rijkstrijtuigen I11 en locs reeks 13) met snelheden boven de 200 km/u als de Thalysen met snelheden rond de 300 km/u rijden. Ook de ICE komt vanaf die datum via de HSL naar Brussel Zuid.

### Ongeval Lede

Een bizar ongeval op 23 juli te Lede (lijn 50 richting Gent). Een trein met vier Break-treinstellen naderde het station toen de remmen van het tweede stel van de sleep dienst weigerden. Hierdoor braken de koppelingen tussen de stellen en reden alle stellen op elkaar, met als gevolg zware schade aan de stellen 361 en 388 en lichtere aan de 358 en 373. Overigens heeft dit type treinstel toevallig al hun hele loopbaan te maken met zware schades en de vier stellen van het recente ongeval maken de rij op herstelling wachtende stellen alleen maar langer.

### Vennbahn (zie ook blz. 117)

De Vennbahn is in juli failliet gegaan; niet echt failliet in de directe zin van het woord. Er is echter geen geld voor het spooronderhoud op het niet meer door de NMBS gebruikte deel en hebben dus een rijverbod. Omdat er geen toekomstperspectieven en een hoop geruzie is, is de geldkraan door het Duitstalig geweest dichtgedraaid en staat het Vennbahn materieel dat gefinancierd was (dus eigendom is) van het gewest nu te koop, onder andere het CFL Wegmann stelletje, de ex NMBS rijkstrijtuigen, CFL bolle neus 1603 en stoomloc 50 3666. Het enige belangwekkende dat de Vennbahn zelf nog heeft (zelf gekocht direct na de oprichting) zijn de fraaie ex NMBS lijndiesels 5922 en 5930.

Overigens weer een voorbeeld van slecht beleid van de museumorganisaties in België. Wie gaat er nou wekelijks rijden

van een gat (Raeren) naar een meer waar je een uurtje kunt verblijven voordat de trein weer teruggaat (omdat de route zo lang is), terwijl er ook gereden kan worden op het veel kortere gedeelte Trois Ponts-Bütgenbach met drie toeristische centra langs de lijn Trois Ponts, Malmédy en Bütgenbach. Hier werd slechts 1 keer per maand gereden. Als ze enkele slagen per dag zouden maken tussen genoemde plaatsen en de rest van de veel te lange Vennbahn zouden laten voor wat het is (hoe zonde ook), dan was het uit commercieel oogpunt echt wel te doen geweest.

### Jongeren in Gent sporen gratis

In Gent kunnen jongeren tot 15 jaar vanaf 1 oktober gratis met de trein reizen tussen de vijf Gentse stations Sint-Pieters, Dampoort, Wondelgem, Gentbrugge en Drogen. De capaciteit van de fietsenstallingen wordt verbeterd. Gent is de eerste stad met volledig gratis openbaar vervoer voor de jongeren. De NMBS overweegt om enkele kleine stations aan de rand van Gent opnieuw te openen. Het gaat om Evergem, Muide, Oostakker, Beervelde, Destelbergen en aan de Muide in Gent. Het is de bedoeling om de reizigers vlotte overstapmogelijkheden met bus of tram te bieden. Aan het hele project hangt een prijskaartje van € 400 miljoen.



## DUITSLAND Watersnood

De gevolgen van de watersnoodramp zijn desastreus voor de spoorwegen. Sommige trajecten zijn zo zwaar beschadigd, dat een spoedige her-ingebruikname niet te verwachten is. Het zwaarst getroffen is het traject Dresden - Chemnitz: het gedeelte tot Klingenberg-Colmnitz blijft waarschijnlijk dicht tot eind 2003. Op korte termijn is ook geen doorgaand verkeer mogelijk tussen Dresden en Leipzig. Het traject door het dal van de Elbe richting Tsjechië kan op z'n vroegst eind september weer worden opengesteld. Verder is een aantal regionale verbindingen rond Dresden, Leipzig en Chemnitz langere tijd gesloten. In totaal is ca. 400 km spoor in Sachsen en Sachsen-Anhalt beschadigd. Ook het pas gesaneerde traject Heidenau - Altenberg is volledig verwoest. De infrastructuur van de smalspoorbaan Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf is voor 70 % verwoest, inclusief de stations en halteplaatsen.

Vier ICE-Diesel-Treinstellen met "Neigetechnik" (ICE TD) werden beschadigd, verder 61 rijkstrijtuigen (IC-, IR- en dubbeldekkers). Rond 150 goederenwagens stonden in het Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt tot aan de assen onder water. De assen moeten tenminste worden vervangen; schade hier € 400.000. De totale schade van de ramp is voorlopig geschat op minstens € 1 miljard. De kaart hiernaast laat zien welke trajecten getroffen werden en dus nu hersteld moeten worden.

### Stoomverbod

De directie München van de Deutsche Bahn heeft een verbod uitgevaardigd om met kolengestookte stoomlocomotieven te rijden in Zuid Beieren. De reden: angst voor spoor-bermbrandjes. Men gaat kennelijk even voorbij aan het feit dat remblokken tijdens het remmen ook vonkjes produceren en dus ook brand kunnen veroorzaken. Als gevolg van deze maatregel moest loc S3/6 18 478 op 27 juli in de loods van Nördlingen blijven staan in plaats van acte de présence te geven op een stationsfeest in Murnau. De maatregel lijkt op z'n zachtst gezegd discriminerend, want ze geldt niet voor de rest van Duitsland, waar de spoorbermen kennelijk minder snel vlam vatten.

### Infrastructuur

Het traject Garmisch Partenkirchen-Ehrwald, dat in 1990 wegens veroudering zijn masten verloor wordt opnieuw geëlectriceerd.

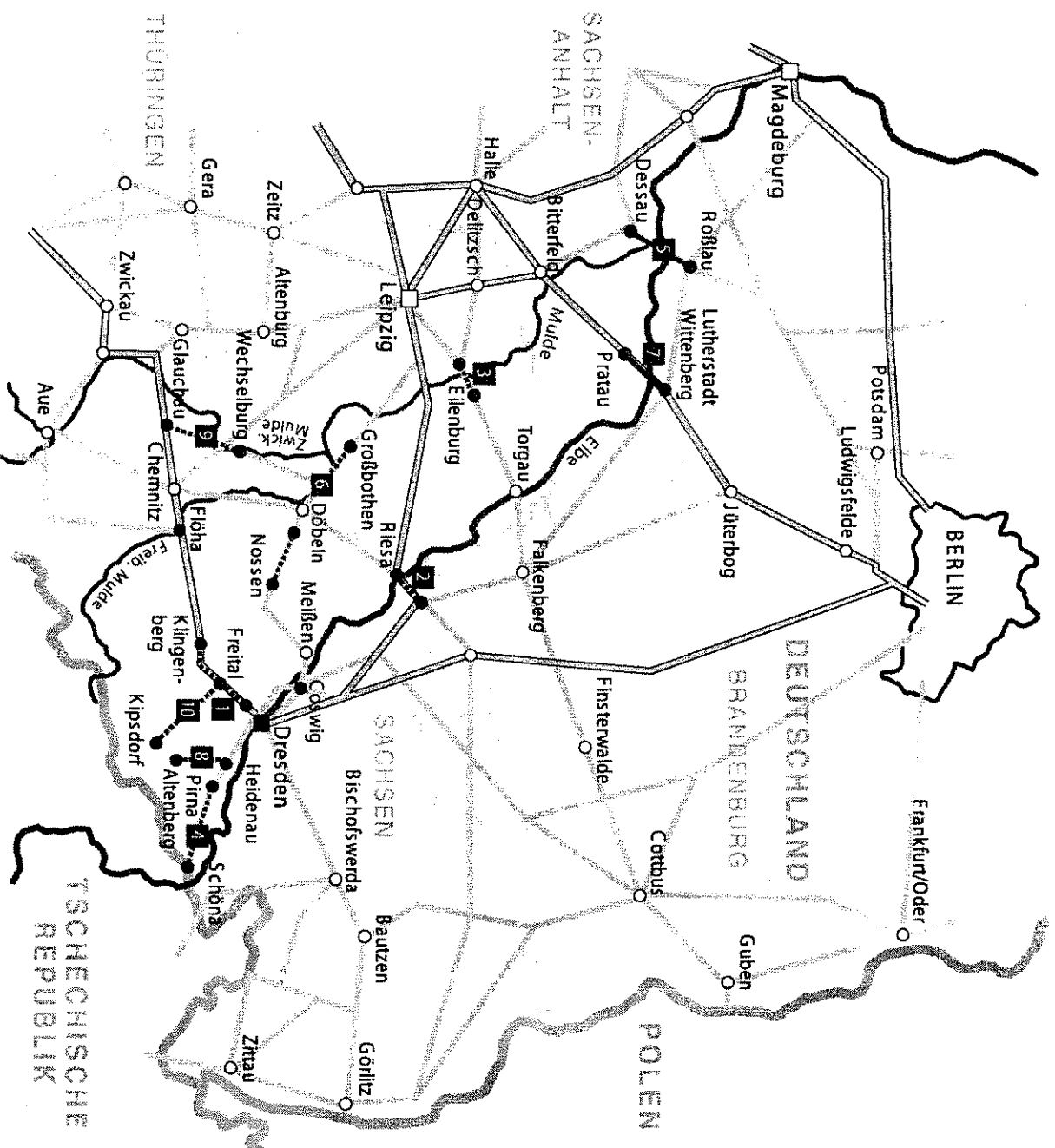
Het rangeerterrein Maschen bij Hamburg bestaat 25 jaar. Het verving vijf oude stations in Hamburg, is 7 km. lang en 700 meter breed. Capaciteit 5000 wagens per dag, iets dat nooit is gehaald.


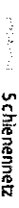


# WIEDERAUFBAU STRECKEN (DB NETZ AG) IN SACHSEN UND SACHSEN-ANHALT

## Die Bahn

### Vorgesehene Bauprojekte

- 1** Sanierung Tharandt – Klingenberg einschl. vorgezogene Umsetzung Sachsen-Magistrale
- 2** Brücken im Vorflutbereich bei Riesa, eingleisiger Hilfsbetrieb Leipzig – Dresden ab Ende Oktober
- 3** Brücke zwischen Eilenburg und Eilenburg Ost Hilfsbetrieb ab Anfang September
- 4** (Dresden –) Pirna – Schöna (- Prag), vorauss. eingeschrt. Nahverkehr ab Ende dieser Woche, Wiederaufnahme Fernverkehr und Cargo noch ohne Termin
- 5** Brücken zwischen Dessau und Roßlau, zurzeit mit 30 km/h
- 6** (Leipzig –) Grobbothen – Döbeln – Meißen
- 7** Brücke Lutherstadt Wittenberg – Pratau, Nahverkehr wieder aufgenommen, Fernverkehr ab 29. August
- 8** Heidenau – Altenberg
- 9** Glauchau – Weichselburg
- 10** Freital – Kurort Kipsdorf



-  ICE/EC-Strecke
-  Schienennetz
-  eingeschränkter Betrieb
-  Sperrung

Op 25/7 opende DB-baas Mehdorn de nieuwe ICE-lijn Keulen-Frankfurt (zie coverstory). Overigens zorgt Mehdorn telkens voor ongenoegen. Nu wil hij het vervolgstuk naar het Zuiden om Mannheim heen laten lopen. Mannheim Hbf is net vernieuwd en vormt een waar knooppunt waar straks ook de TGV naar Parijs komt! Eerder oogste hij kritiek met het plan om Heidelberg en Bonn IC-loos te maken. Bonn is overigens nog wel te begrijpen nu Berlijn de hoofdstad is.

De aanleg van de ICE-lijn Dresden-Nürnberg zit volledig in het slop. Zo'n 240 miljoen Euro is al besteed maar de werken liggen stil. Het is in zijn huidige vorm een moeilijke lijn die misschien goedkoper te exploiteren is met pendolino's op de bestaande baan. Als men nu nog verder treuzelt (politiek) dan vervalt zelfs het bouwrecht!

#### Materieel

De serie E10 (110) bestaat 50 jaar. Eerst werden 5 prototypen gebouwd die in depot Nürnberg hun leven eindigden. Van de bijna 400 locs die volgden waren er 2 hoofdtypen, die met rechte en gestroomlijnde kast voor snelverkeer. De E10 stond model voor een hele generatie nieuwe elocs, die nu inmiddels ook op hun retour zijn: E39, E40, E41 en E50.

De meerspanninglocs van de BR 184 zijn enige tijd geleden buiten dienst gesteld. De ooit uit 5 exemplaren bestaande en als E410 geïntroduceerde serie zag het levenslicht in 1967. De locs, waarvan er ooit een op proef in Amsterdam kwam, werden de meeste jaren van hun bestaan ingezet in de dienst naar Luxemburg en N.O. Frankrijk.

Loc 101 083 maakt sinds 31.07.02 reclame voor de film "Minority Report" met Tom Cruise.

Bij een heftig rangeerongeval in Chemnitz-Hilbersdorf liepen de volgende museumlocs schade op: 35 1097, 50 1849 en 52 8039.

#### Diverse berichten:

Het aantal reizigers bij DB is 5,5% teruggezakt. De hoge werkloosheid zal ook ten dele schuld hieraan zijn. Dit voor de periode tot 1-5-2002. Men had zelfs op een verhoging gerekend. DB Regio is zelfs meer dan 6% teruggelopen.

Het Europese spoornet is tussen 1990 en 1999 teruggelopen van 160.000 naar 153.000 km. De grootste boosdoener was Duitsland. Toch is het Duitse net na België nog het dichtst.

#### ENGELAND

60 km van de West Coast Main Line wordt medio volgend jaar nabij Stoke-on-Trent 17 weken gesloten voor groot onderhoud. De eerste van 7 nieuwe elocs voor de Kanaaltunnel zijn door Brush afgeleverd. Ze rijden trek-duw met één pantograaf, 800 m. trein met 160 km/u.

#### FINLAND

VR heeft nog een achttal Pendolino's besteld; de aflevering vindt plaats in 2004. VR verwacht in 2006 alle hoofdlijndiensten met 18 Pendolino-stellen te kunnen uitvoeren. Thans wordt dit materieel reeds ingezet op: Helsinki – Turku, Helsinki – Tampere – Jyväskylä en Helsinki – Oulu. Elke Finse Pendolino telt 6 rytuigen, kunnen 287 passagiers vervoeren met een gangetje van max. 220 km/u.

#### FRANKRIJK

De aanleg van de TGV-Est van Parijs naar Beaudrecourt (ten oosten van Metz) is nu al ernstig vertraagd en gaat € 290 miljoen meer kosten. Reden van de vertraging: geo-technologische- en contractuele problemen. Opening is nu voorzien in 2007 in plaats van 2006.

#### ISRAËL

Als vervolg op een eerdere bestelling van 14 stuks, hebben de Israelische spoorwegen bij Bombardier Transportation drie dubbeldeks-viertjes besteld ter waarde van € 16 miljoen. De treinen zijn air-conditioned en bestaan uit een motorwagen en drie rytuigen. Ze zullen vanaf april 2004 worden ingezet vanuit Tel Aviv.

#### KANAALTUNNEL

De Eurotunnel kampt met een teruglopend aantal passagiers en ook het vrachtvervoer door de tunnel daalt. In de eerste zes maanden van dit jaar werden er 1,06 miljoen personenauto's "overgezet", 9% minder dan in 2001. Er gingen 3,2 miljoen passagiers mee, een daling van 5 procent.

De getrokken rytuigen, die ooit werden gebouwd voor de overnightdiensten (o.a. naar Amsterdam) door de Kanaaltunnel maar nooit in dienst kwamen door o.a. technische problemen, hebben een nieuwe bestemming gekregen. VIA Rail in Canada begon op 23 juni met deze rytuigen een nachtdienst tussen Montreal en Toronto. Volgend jaar gaat men ook naar Halifax. VIA Rail kocht 139 rytuigen en breidde daarmee de passagiersvloot met éénderde uit.

#### POLEN

Op 16 juli werd op de hoofdbaan Poznan – Warchau zo'n 220 meter bovenleiding ter waarde van € 3500 gestolen.. (ja u leest het goed). In het eerste kwartaal van 2002 leed de PKP een schade van € 200.000,=, veroorzaakt door diefstal en vandalisme.

#### OOSTENRIJK

Bombardier Transportation heeft met de in België gevestigde lease-onderneming Locomotion Capital (dochter van Angel Trains International) een contract getekend voor de levering van vijf elektrische twee-systeem goederenlocs van de BR 185. De locs worden tussen november 2002 en maart 2003 afgeleverd door Bombardier Kassel en ingezet vanuit Oostenrijk.

Het traject Buchs–Feldkirch wordt gemoderniseerd in de periode van 2 tot 15 September 2002. Daardoor wordt de nachttrein «Wiener Walzer» Zürich–Wien over St. Margrethen omgeleid, tussen Buchs und Feldkirch vindt vervangend busvervoer plaats.

#### VERENIGDE STATEN

Op 28/6 heeft de Amerikaanse regering Amtrak van de ondergang gered. Tot september lopen kredieten van maand tot maand. Dan begint het nieuwe fiscale jaar en kan men \$. 1,6 miljard trekken. Het was bijna gebeurd met het reizigersvervoer in de VS! Sedert de oprichting in 1971 heeft Amtrak geen enkel jaar meer positief afgesloten....

#### ZWITSERLAND

De SBB heeft begin 2002 bij Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH in Kiel 59 dieselhydraulische locomotieven van de MaK-bouwserie G1206/G1700 ("familie" van onze 6400'en) besteld met een optie op nog 37 stuks. De locs krijgen de SBB serie-aanduiding Am843; aflevering van de eerste locs wordt verwacht in de eerste helft van 2003. De locs wijken ondermeer af van de "standaard-versie", doordat ze zijn ingericht voor het in Zwitserland gebruikelijke links-verkeer. Verder krijgen ze het ETCS-systeem level 2. (zie tekening volgende blz.)

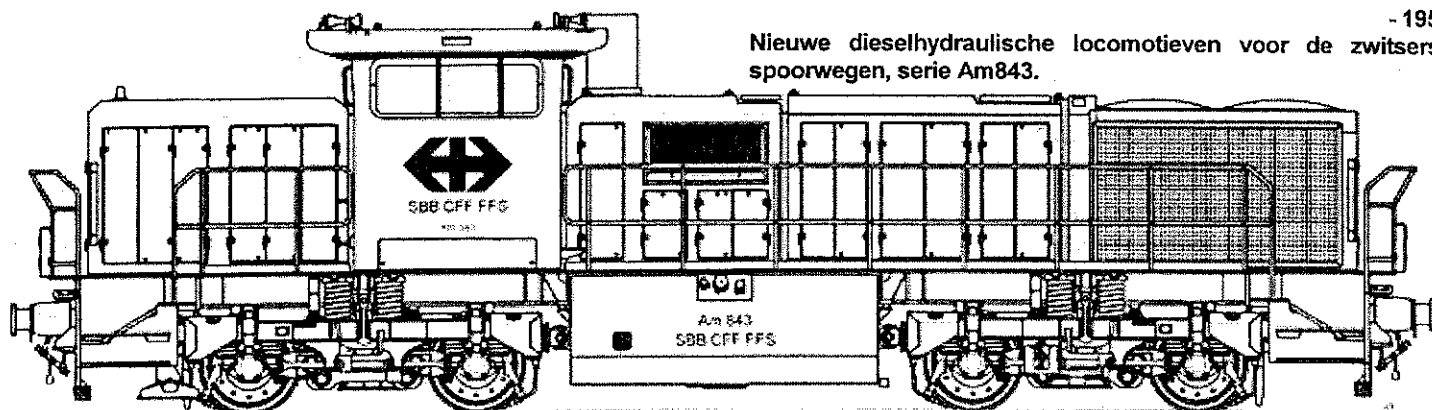
Op 7 september 2002 organiseert de SBB een Tag der offenen Tür op het Rangeerstation Basel in Muttenz naar aanleiding van het 100-jarig bestaan.

Straight Light en Core heten de 2 volgende fasen van Etappe Bahn 2000. Hier is het Yuppen-Engels dus ook al doorgedrongen. Bern, Basel en Zürich worden per 2004 zogenoemde "Vollknoten", dus alles sluit op elkaar aan. St. Gallen en Lausanne volgen later. Dit alles heet Core.

De andere benaming doelt onder andere op Bern-Zürich elk kwartier een sneltrein. De Zwitserse regering en de kantons hebben bijna 6 miljard Frank beschikbaar gesteld om één en ander uit te voeren. Het gaat hier om het Intercity-net: afgesloten wordt de operatie pas in 2020.

SBB Cargo heeft de eerste 10 nieuwe goederenlocs type Re 482 (bijna gelijk aan DB 185) afgenomen. Het zijn de eerste echte goederenlocs sinds 80 jaar! Toen waren het de roemruchte krokodillen.

Nieuwe dieselhydraulische locomotieven voor de Zwitserse spoorwegen, serie Am843.



## BOEKEN

Bij Uitgeverij de Alk verscheen Spoor & Trein, editie 13 met een serie uitgebreide artikelen in woord en beeld over materieel, infrastructuur en spoorweghistorie in Nederland en het buitenland. Redactie: Carel van Gestel, Jurgen Houben, Peter van der Meer. In deze editie: Spoorbruggen in Nederland (nooit geweten dat er zoveel waren...); 20 jaar eloc serie 1600 in Nederland (met praktijk-ervaringen van machinisten, plaatjes van de proto-locs, ongevallen en de langste reizigerstrein ter wereld); NS Actueel - Beelden van Nederland 2001 (op het eerste gezicht zeer alledaagse plaatjes, die tot de verbeelding spreken na het lezen van het fotobijchrift); Metro New York (gigantisch bedrijf, duidelijke kaartjes en emplacementtekeningen); De Blauwe en Gele Tram (NZH/ HTM nostalgie; jammer dat er maar 1 kleurenplaat van is). 160 blz., formaat 21 x 29 cm, ruim 300 foto's waarvan een deel in kleur, € 32,50, ISBN906013222X. [www.alk.nl](http://www.alk.nl)

La Vie du Rail, te verkrijgen bij Editions du Cabri, Quartier Giandola, Breil s/Roya, 06540 France. Tel. (Fr.) 4-93-04-46-91, fax 4-93-04-92-23.

Des Omnibus au TER. Een gigantisch standaardwerk over het wel en wee van de secundaire SNCF-lijnen tussen 1949 en 2002 met alle plannen: sluiten, consolideren en ook weer reactiveren. U ziet in honderden illustraties in kleur en zwart/wit al het materieel van de echte railbussen tot de moderne 1-, 2- en 3-delige TER's van nu. In het begin ook nog wat stoom, maar dan diesel- en elektrisch materieel met alle mogelijke typen zoals Michelin, Renault, Décauville en De Dietrich. Achterin zit een aantal kaarten met alle ontwikkelingen door de tijden heen. 463 pag's, A4-formaat, € 54,80 (in Frankrijk). Schrijvers: Émangard-Collardey en Zembré, ISBN 2-902-808-83-6.

Ook op A4-formaat deel 2 van Les Locomotives à vapeur unifiées. (Collardey en Rasserie). Deel 1 ging over de 145 P, 241 P en 240 P, nu spreken we over de stroomlijners 232 R, S en U van de Région du Nord, de 154 TQ en 050 TQ, eveneens van die regio en over een aantal prototypen van Chapelon, onder andere 160 A1, 242 A, en enkele turbine-locs. Vele zwart/wit foto's en enkele zeldzame opnamen in kleur. Een boek voor de kenner en historicus. 192 blz., prijs € 43,- (Frankrijk), ISBN 2-902-808-02-X.

### EK. 50 Jahre Obus in Solingen.

In 1952 stopte de tram in deze grotendeels verwoeste stad. Toen kwamen er trolleybussen. U ziet de hele geschiedenis in zwart/wit, en uit de moderne tijd in kleur. Ook enkele tramplaatjes. De huidige bussen zijn zeer modern en kleurrijk. Een mooie kaleidoscoop van de Duitse trolleygeschiedenis. 16,5 x 23,5 cm., 112 blz., € 14,80, bestelnr. 842, ISBN 3-88255-842-3.

EK. Spécial nr 65 is gewijd aan het einde van de stoom bij DB in 1977. In 98 blz. A4 beleeft U, meestal in kleur, alles nog eens. Einde van de stoom in Gelsenkirchen Bismarck, Rheine en op de Emslandstrecke. U ziet de laatste goederentreinen en flink wat Sonderzüge. Pure nostalgie in zo'n 160 kleurenfoto's. € 10,50, bestelnr. 1812.

EK. Deel 2 van Die Eisenbahnen in Vogtland is verschenen (Wilfried Rettig). Het gaat over zijlijnen, smalspoorlijnen, emplacementen/bruggen, ongevallen en anekdoten, kortom, hetgeen overbleef na deel 1, dat ging over de hoofdlijnen en het materieel. Centra van aandacht zijn Plauen en Reichenbach. Het Vogtland is Schesisch maar had ook een deel van Bohemen binnen haar grenzen. Het boek bevat enige tientallen aandachtsgebieden en is zoals bij EK gebruikelijk rijk geïllustreerd met schema's, kaarten en met vele zwart/wit en een aantal mooie kleurenfoto's. Ook is een aantal spectaculaire ongelukken afgebeeld. In totaal 224 blz. op A4 voor € 35,-, bestelnr. 687, ISBN 3-88255-687-0

EK. Een waar boek naar ons hart is Franco Crosti ofwel de geschiedenis van de 2 Duitse locseries volgens dit systeem. 21 jaar geleden verscheen het voor het eerst en was het het eerste boek in A4-formaat bij EK over locseries. De schrijvers Ebel en Gänzfusz bespreken en illustreer de series 42<sup>50</sup> (2 stuks) en 50<sup>40</sup> (31 machines) van de DB na een algemeen hoofdstuk over de Italiaanse, Engelse en Spaanse Crosti's. 6 hoofdstukken vooral over techniek en inzet. Het is voor een flink deel een technisch boek met veel details en schema's. Prachtige zwart/wit foto's over hun inzet. Er zijn ook wat kleurenopnames maar die dragen de tekenen des tijds (overigens alleen van de 50-ers). Het is in het algemeen een schitterend en informatief boek. Een zeer welkome bron van informatie over locs die eind 60-er jaren van de vorige eeuw alweer weg waren door elektrificaties. 224 blz. A4, 250 foto's, € 39,90, bestelnr. 150, ISBN 3-88255-050-X.

EK. Die Baureihen 145, 146 und 185 van de hand van Baur, of wel de zich zeer snel voltrekkende modernisering van het elocpark van DB A.G. voor goederentreinen en forensenverkeer. Het boek begint met een hoofdstuk over de Duitse electricatiegeschiedenis in het algemeen. De eerste moderniseringsperiode van DB uit de 50- en 60-er jaren krijgt hierbij wat meer aandacht dan de rest. Dit deel heet "van AEG naar Adtranz". In totaal 18 hoofdstukken: veel aandacht voor de techniek en de bouw bij Adtranz/Bombardier in Kassel (ex Henschel) en Hennigsdorf (ex AEG) in Siegen. Heel mooi fotomateriaal in kleur. Het boek bevat ook een lijst van de honderden machines die al geleverd zijn. Zeer de moeite waard allemaal, als U met de tijd mee wilt rijden. 21 x 29,7 cm., bestelnr. 145, 176 blz. 180 foto's (meest in kleur), € 39,90, ISBN 3-88255-345-3.

Transpress. Ott en Janikowski maakten een boek over de historie, maar vooral het heden van Deutschlands S-Bahnen. De geschiedenis gaat alleen over Hamburg en Berlijn, het heden ook over Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart, Rostock, Magdeburg, Halle, Dresden en het Ruhr-gebied. Verder wordt ook aandacht besteed aan het buurtverkeer in andere steden. Inhoud: geschiedkundig overzicht, de techniek (baan, seinen, gebouwen etc.), de bedrijven S-Bahnen van de DB AG en S-Bahnen als onderdeel van bijv. een Verkehrs-Verband. Goede kaarten en honderden foto's zwart/wit en een aantal in kleur. Opvallend is de verscheidenheid in materieel tot voor kort in Berlijn. En wat kost deze piii? Slechts € 16,- (Duitse prijs), € 17,60 in Nederland bij Van Stockum. 214 blz., formaat 24 x 27 cm. ISBN 3-613-71195-8.

## Wat schreven de anderen...?

Op de Rails, 2002-8. ISSN:0030-3321. Het goederenvervoer in NL, zomerdienst 2002; Overzicht goederenwagenpark Railion 1-1-2002; de ronde van Kruispunt Beugen; Het tramwegnet in het gebied van Rijn en Ruhr (vervolg); Uit de NVBS-schatkamer.

Rail Magazine, sept. 2002, nr. 197. ISSN:0926-3489. ICK-familie compleet; Goederenvervoer bij Thermphos in Vlissingen Sloe; Sluiting Enka Ede; HSL Keulen-Frankfurt in dienst; Stoomspektakel rond Neurenberg; diverse modelspoor-artikelen.

Rail Hobby, sept. 2002, ISSN 0165-4551. Spoorbrug Oosterbeek verlengd; Concurrentie op het spoor; Nordhausen, oude poort naar de Harz (2); Rijst het verloren spoor van Eritrea weer uit het as ?; diverse modelspoorartikelen o.a. Conradkade Den Haag in HO.

Spoorweg Journaal, juli-aug.2002. nr. 128. Actualiteiten; In memoriam treinstel Toekomst; C12c 6400'en de laatste coupérijtuigen?; Hedendaagse Nederlandse Grensbaanvakken deel 7: Maastricht - Visé - Luik; Van Leiden naar Dordrecht in heden en verleden (afl.9); Door de spoortunnel naar Rotterdam Zuid; Jumet: van lus tot lus... zonder bus (2); Afscheid Blauwe Engelen; modelspoor.

Railpress Barendrecht (Postbus 207, 3350 AE Papendrecht, tel/ fax 078-6153350, e-mail: railpress@zonnet.nl) maakte samen met Joka een video (deel 1) van een serie over **trams in de DDR**. De opnamen zijn van Henk Ontrop, periode 1970-1979. Wij bezoeken Naumburg, Gera, Plauen, Gotha, Erfurt en Halberstadt: nog nauwelijks nieuw materieel te zien of te horen. Knarsen, kraken, net als de voorbijrijdende auto's uit die tijd. Een uur lang 8 mm. kleurenfilm en enkele dia's. € 25,-, bestelnummer SV 321/RP-009

Eisenbahn Kurier (hierna te noemen EK). **DB damals, deel I het Zuiden**. Beelden uit de 70-er jaren. Met Ludwig Gachenholz reist u langs de stoomcentra van toen: Crailsheim, Lauda, het Zwarte Woud en de Schiefe Ebene. We bezoeken Ulm met de laatste 03 en de omgeving van Nürnberg met 64 en 86. Verder de series 38, 70, 01, 23 en 50, ook in de winter. In het Schwarzwald rijden de V200-en en in Freilassing de typen 10, 18 en 44. In Lichtenfeld paraderen E10 Voraus serie, E18, 19, 44 en 94. De filmkwaliteit is behoorlijk ondanks het door ons vermoede 8 mm-formaat. 50 minuten. Prijs € 15,50, bestelnr. 5393.

Videokurier nr. 55 EK. Men presenteert de rode 18 201 en laat de Adler weer rijden. Dan scènes met een goederentrein, getrokken door een 52. Aandacht ook voor de herboren stomer, type 35 (1C1) van de DRB. Vervolgens zult u onder de indruk raken van de gigantische gelede E-loc van 45 m. lengte, die men in Kassel voor de Ertslijn in het Zweedse Kiruna bouwde.. Verder is er nog een impressie van de oude S-Bahn-treinstellen in Berlijn uit 1928/30, die nu vervangen zijn. Dan actualiteiten. Tot slot een stukje historie: de aflevering van de gestroomlijnde 05 001 aan de Reichsbahn, "damals". Speelduur: 1 uur, prijs € 15,50, te bestellen onder nr. 5255.

Führerstandmitfahrt Schweiz (EK) Wat de machinist ziet, niet meer en niet minder. U reist mee in de cabine van Interlaken Ost naar Luzern, met de SBB smalspoor Brüniglijn via diverse meren en bergketens onderweg. Flinkke stukken zijn tandrad (snel achter elkaar). Het ingezette materieel (met panoramawagen) en de baan zorgen voor een praktisch schokvrije rit. Er is in de zomer gefilmd. Bijna alles enkelspoor met inhaalstukken. Een rustige belevenis met alleen wat machine-gebrom. Zo'n 100 minuten, € 20,40, bestelnummer 5411.

## RAIL - AGENDA (Binnenland)

Het Nederlands Spoorwegmuseum maakt bekend dat in tegenstelling tot eerdere berichten, waarin werd vermeld dat het per 1 september gesloten zou worden voor de grote verbouwing, het museum voorlopig open blijft. Waarschijnlijk tot medio 2003.

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

**7 en 8 sept.:** SSN-stoompendel i.v.m. Wereldhavendagen R'dam

**14 + 15 sept.** Open Monumentenweekend. Za ritten A327 + B303 Den Haag (Zie blz. 154). Museumbussen Amsterdam (zie blz. 175).

**21+22 sept.:** STAR-dagen met Race the Train (zie blz. 191)

**21+22 sept.:** MUSA-Engelandexcursie 2002 (zie blz. 112)

**21 sept.:** (10-15u) Modelspoorbeurs Spijkspoor in het Deltaziekenhuis Poortugaal (gebouw Het plein).

**28 sept.** Donateursrit van de Werkgroep Loc-1501 / Stichting Klassieke Locomotieven. (Zie blz. 171)

**4 t/m 6 okt.:** RAIL'2002 Brabanthallen Den Bosch.

**5 okt.:** 20 jaar TS-depot Scheveningen. Open dag, ritten A327+B303.

**6 okt.:** Drie Techniekentocht/Grootouderdag. Een tocht per museumbus, -tram en -IJveer. (MUSA).

**12 okt.:** modelspooruilbeurs stoomtram Valkenburgse Meer 10-15 u

**12 okt.:** Open Dag in het Revisiebedrijf Tilburg

**12 en 13 okt.:** ZLSM: Thomas de locomotief-weekend.

**13 okt.:** "Over de Utrechtse Heuvelrug", rit tussen Utrecht en Arnhem met voorm. NBM-streekbus 4710 (1959). (MUSA).

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

**20 okt.:** najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

**26 okt.:** Modelspoorbeurs bij de RTM Ouddorp

**2 nov.** 10-15 u: Modelspoorbeurs, Euretco Expo Center, Meidoornkade 24 te Houten

**2 + 3 nov.:** 3e Museumn8. Museumtrams- en bussen verzorgen 's avonds en 's nachts een verbinding tussen musea in Amsterdam

**16 nov.:** (10-15u) Modelspoorbeurs Spijkspoor in het Deltaziekenhuis Poortugaal (gebouw Het plein).

**16 + 17 nov.:** Modelspoor tentoonstelling (spoorgroep zuid: Helmond, Roermond, Sittard), za 10-17u, zo 11-17, Dr Knippenbergcollege, Nachtegaallaan 40 in Helmond.

**14 dec.** 10-15 u: Modelspoorbeurs, Euretco Expo Center, Meidoornkade 24 te Houten

**1 t/m 3 april 2003** Rail-Tech Europe 2003 en Infra-Tunnel 2003 internationale vakbeurs: Jaarbeurs, Utrecht. www.railtech.nl.

## RAIL - AGENDA (Buitenland)

**7 t/m 13 sept.:** MOROP-Congres Lyon. Info: www.morop2002.org

**8 sept.** 100 jaar elektrische tram Antwerpen. Zie ook blz. 154.

**8 sept.:** Tag der offenen Tür in het Museums-Bw Leipzig-Plagwitz, Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof, Schönauerstrasse 113, D-04207 Leipzig

**8 sept.:** Werkplaatsdag / Dag van het open museum bij de Selfkantbahn. Info: IHS, Postfach 603, D-52007 Aachen

**29 sept.:** Herinneringen aan het bietenvervoer, met belading van goederenwagens bij de Selfkantbahn. Info zie bij 8 sept.

**12 t/m 19 sept.:** IAA bedrijfswagens en bussen Hannover (D).

www.iaa.de of tel. +49-6997507298

**14 sept.:** Bahntag (in Hof en alle andere lokaties) **VERVALT !!!!**

**15 sept.:** v.a. 10 uur: Open dag in het oude Betriebshof van de Bentheimer Eisenbahn in Neuenhaus. Pendelritten naar Nordhorn.

**21 sept.** Tramtocht Brandenburg (zie blz. 182)

**22 sept.:** 11-18 u inzet museumtrams Stuttgart (zie blz. 185)

**28 en 29 sept.:** Düsseldorf, open dagen remise Lierenfeld.

**3 t/m 6 okt.:** (Gratis) Plandampf in het Westerwald met o.a. 01 118, 03 1010, 41 1150, 41 360, 50 2740, 52 4867, 52 8134, 78 468. Info www.plandampf-westerwald.de

**5 en 6 okt.:** Jaarlijkse Trein- tram -busdag (TTB) in België.

**5 en 6 okt.:** (10-16u) Stationsfeest "100 Jaar Koblenz Hbf" met pendelritten, materieelshow, e.d.

**5 en 6 okt.:** Ulm, bus- en tramfeest remise Westplatz (zie blz. 185)

**12 en 13 okt.:** Modelspoor Expo 2002, Zaal Gowalt, Kwatrechtsesteenweg te Wetteren (B).

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

**23 t/m 27 okt.:** materieelshow van RENFE, DB, SNCF, FS, en CP in het station Madrid Chamartin t.g.v. Eurailspeed 2002.

**7 t/m 11 nov.:** (9-18 u) Modelspoor tentoonstelling in de Kölner Messe, Deutz-Mülheimerstrasse 30, D-50679 Köln. Zie ook: www.modellbahn-koeln.de

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

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

## Programma Railtheaters

**Amsterdam RTA:** nog geen opgave ontvangen

**Rotterdam RTR**

17-09: Diaprogramma over de RTM van Jan Vogels

01-10: Videoprogramma Zwitserland van Reos Beeldproducties

15-10: Toen NS nog een echt spoorwegbedrijf was... Diaprogramma van Bert van der Kruk

29-10: Video-avond met als thema Oostenrijk.

**Voorburg RTV**

13-09: HTM Scheveningen (3). Diaprogramma van Jan Vogels

20-09: Diaprogramma van Jan de Graaf over Oostenrijk

27-09: Filmprogramma door Raymond, Sonja en Simon Naber over de HTM jaren '70, en 125 jaar tram in Den Haag. Verder stoomlocomotieven in Zimbabwe.

04-10: Videoprogramma Zwitserland van Reos Beeldproducties

11-10: "Ruhrpott, Kohlenpott". Diaprogramma van G.J. de Gier

18-10: Films van W.Dijkman over de NS-locseries 1100, 1200 en de Hondkoppen; 60 jaar NVBS; spoorwegen in de Amerikaanse staten Arizona en New Mexico.

01-11: Dia Kijk- en Koop-avond

08-11: Toen NS nog een echt spoorwegbedrijf was... Diaprogramma van Bert van der Kruk

15 okt - 8 nov.: "**Nederlandse Spoorweken**" in de Railtheaters. De NS-liefhebbers kunnen in deze periode hun hart ophalen: Op 15 oktober in Rotterdam en op 8 november in Voorburg een nostalgisch diaprogramma van Bert van der Kruk en op 18 oktober ziet u de oude vertrouwde treinen nog een keer echt voorbijrijden in een filmprogramma van Willem Dijkman. Ook de Kijk- en Koopavond op 1 november zal naar verwachting de nodige NS-plaatjes bieden !