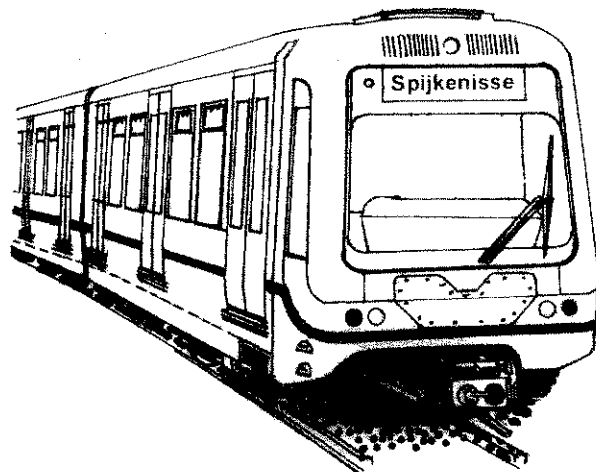
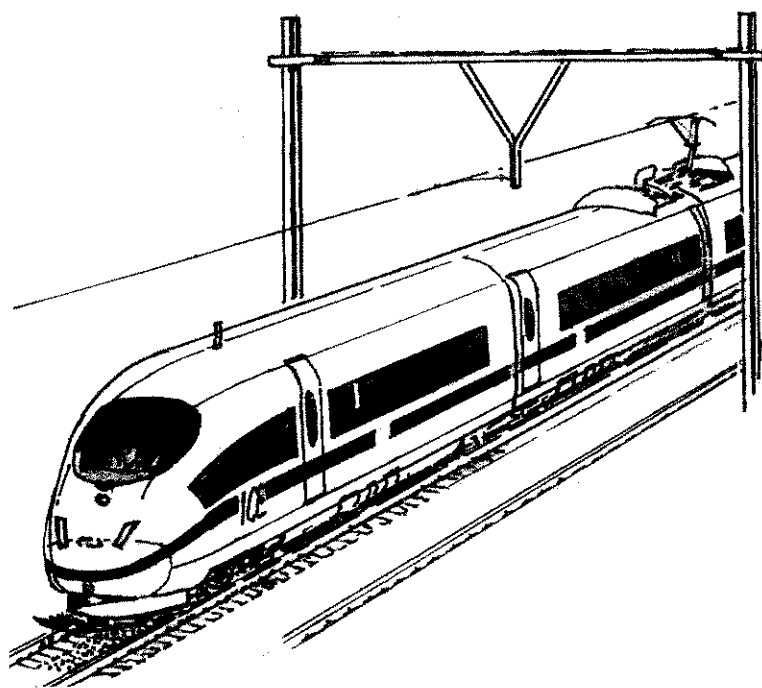
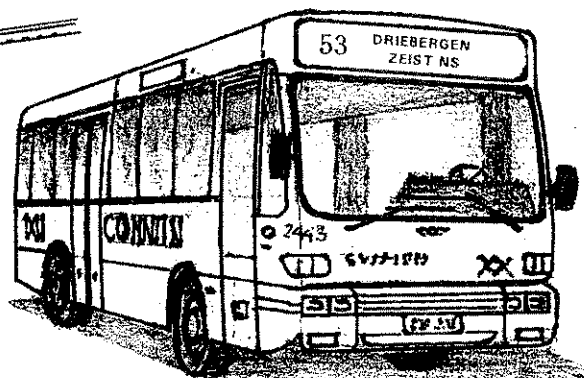
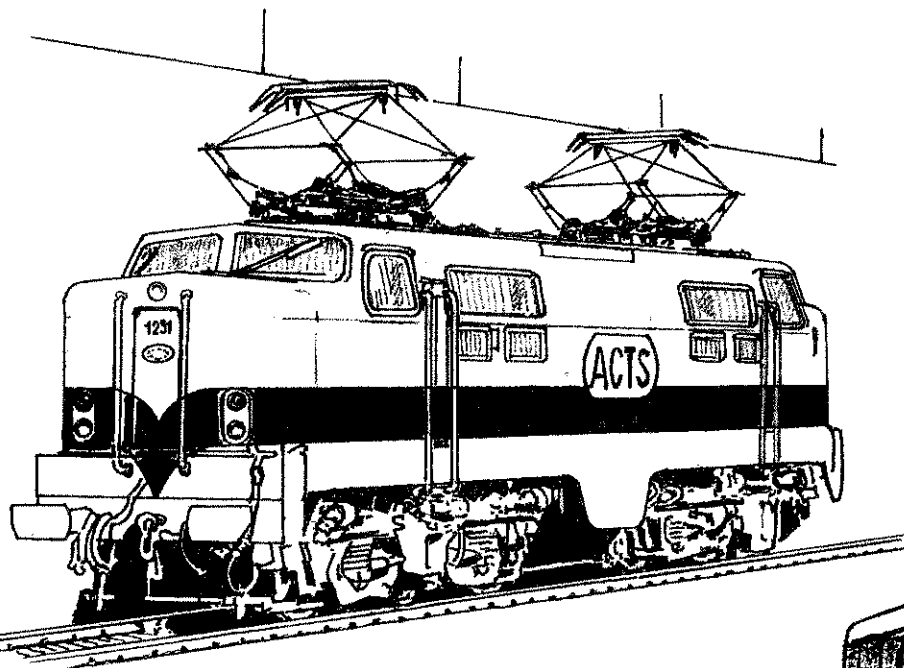
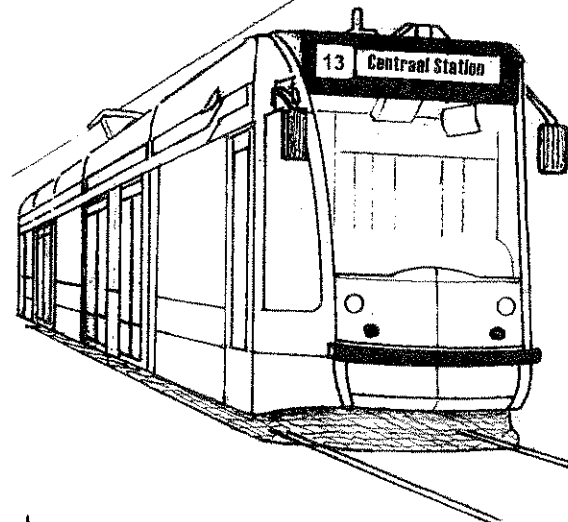


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

46^e Jaargang, nr. 8 (538) aug/sept 2003



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:

Tramnieuws Amsterdam:

Chr. Vonk

Tramnieuws Den Haag:

C. Pronk, C. Verhulst, R. Weterings

Tramnieuws Rotterdam:

J. van Driel

Busnieuws / streekvervoer:

J.M. Wolbers

Buitenlands stadsvervoer:

B. Verwijk

Spoornieuws België, Frankrijk:

S. Dierdorp

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk:

R. Kiès

Spoornieuws Zwitserland:

J.H. Bikker

Spoornieuws overige landen:

G.J. de Gier, A.P. de Meij

Spoornieuws Binnenland:

M. Nortbeek

Museumnieuws, agenda

A.P. de Meij

Redactie secretaris:

J.A.M. Verkerk

STAFMEDEWERKERS:

A.N.Baas, G.Bart, F.Bergamin,
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,

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

A.P. de Meij

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 verstreken maand in

mindering worden gebracht.

Een abonnement wordt automatisch

verlengd, tenzij 6 weken voor de ver-

valdatum schriftelijk is opgezegd.

Losse nummers € 1,25.

© 2003. Overname van informatie mag
alleen na schriftelijke toestemming van
de redactie en bij vermelding van de
bron.

ISSN: 1570-534X

Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein

Dit jaar bestaat de Sneltram 20 jaar. Om dit te vieren wordt op 20 september a.s. een Open Dag georganiseerd. Tijdens deze Open Dag kunnen belangstellenden een kijkje op de vestiging nemen. Er vinden diverse activiteiten plaats, o.a. een rondleiding door de werkplaats van TSN (= Techno Service Nederland), een kijkje bij de CVL, de mogelijkheid om zelf een tram te rijden, een kinderprogramma en de aanwezigheid van historische voertuigen. De open dag wordt begonnen met een officiële opening om 11 uur waarna de vestiging van 12 tot 17 uur geopend is voor publiek.

Lokatie: Remiseweg 1 te Nieuwegein, bereikbaar met buslijn 116 van NS-station Utrecht CS (een rit van 2 zones, uitstappen halte Remiseweg). Ook buslijn 51 uit de richting Zeist doet deze halte aan. Mogelijk wordt er een pendeldienst ingesteld vanaf de tramhalte Westraven (1 zone vanaf Utrecht CS). Behalve de tram doen (vanaf Utrecht CS) ook de buslijnen 116 en 117 de halte Westraven aan, alsmede buslijn 51 (vanuit Zeist).

Spoorwegmuseum gesloten

De directie van het Nederlands Spoorwegmuseum heeft op 26 augustus jl., nadat bekend was geworden dat de bouwvergunning wordt verleend voor het nieuwbouwproject, de knoop doorgemaakt: op 7 september om 17.00u werden de deuren gesloten. Negen maanden na het indienen van de bouwaanvraag is de procedure zo goed als afgerond. Op de slotdag was de toegang gratis en stond de Arend op een dieplader klaar voor vertrek.

De NV Nederlandse Spoorwegen investeert € 32 miljoen in het behoud van het verleden van NS en daarmee in de toekomst van het Spoorwegmuseum. Tot 7 september jl. stonden de locomotieven en de historische rijtuigen onder perronkappen. Deze boden te weinig bescherming tegen weer en wind. De investering maakt het mogelijk een gebouw te realiseren dat op een goede manier onderdak biedt aan de collectie.

Tijdens de sluiting gaat het museum zich voorbereiden om een nieuwe attractie te worden op de dagrecreatiemarkt. Dan worden de sterke kanten van een museum gecombineerd met de beste eigenschappen van een attractiepark. Een greep uit het aanbod: treinen in decoratieve setting, publiek in wagentjes langs, over en onder de treinen en acteurs die de bezoekers vermaken met verhalen over verre reizen met de Oriënt Express. Het Maliebaanstation wordt gerestaureerd en de attracties worden ondergebracht in een nieuw gebouw van ruim 10.000 m2. In het voorjaar van 2005 is het zover, dan gaat het nieuwe museum open.

Citadis in gebruik

Op maandag 25 augustus jl. werd in Rotterdam de nieuwe Citadis-tram officieel in gebruik genomen. Na toespraken in het stadhuis van burgemeester Opstelten en directeur Clayden werd de tram om 11.30 uur op de Coolsingel voor het stadhuis voor het toegestroomde publiek gepresenteerd. Motorrijtuig 2007, getooid met een fraai bloemstuk, doorbrak op dat moment de piepschuimwand waarachter het rijtuig de hele ochtend verborgen had gestaan. Daarna volgde nog een rit voor genodigden. Vanaf 15.00 uur 's-middags kwamen vervolgens vijf rijtuigen in dienst op lijn 20.

SteamRail.Net

Een uniek samenwerkingsverband tussen zes Europese Museumlijnen

Enige maanden geleden werd er een samenwerkingsverband opgericht tussen zes Europese Museumlijnen, met als voornaamste doelstelling het restaureren van zes (industrie) stoomlocomotieven en het uitwisselen van kennis omtrent het restaureren en conserveren hiervan.

Het project is opgezet, en wordt begeleid, door de Universiteit van Thessaly (Griekenland). De deelnemers zijn afkomstig uit Griekenland, Spanje, Engeland, Frankrijk, Letland en Nederland en omvat een totaalbedrag van € 1.500.000,-.

Gezien de bijzondere en unieke doelstelling vond de Europese Unie het waard om in 60% van het totaalbedrag bij te dragen. Deze 60 % is afkomstig uit het "Culture 2000 Programme" van de EU.

Het is de bedoeling de restauratieprojecten binnen twee jaar af te ronden. Na afloop wordt er door de universiteit een expositie in elkaar gezet, die bij elke deelnemer gedurende enkele weken te bezichtigen is. Tevens wordt er een videoband, een boek en een website (www.Steamrail.Net) van dit unieke project aangemaakt. Van de deelnemers wordt verwacht dat zij gedurende het project alles documenteren en dit onderling uitwisselen.

De Nederlandse inbreng in dit samenwerkingsverband is afkomstig van de **Museum Buurt Spoorweg (MBS)**. De in Zwitserland gebouwde industriële locomotief Navizence (MBS no. 8) is in dit project voorgedragen en zal derhalve worden gerestaureerd.

Inmiddels zijn de werkzaamheden aan deze, in 1910 gebouwde, locomotief gestart en de loc is al grotendeels gedemonteerd. De ketel bevindt zich in een slechte staat en zal worden vervangen door een nieuw exemplaar. De overige delen van de loc zijn in een goede conditie en kunnen veelal worden hergebruikt. Dit is te danken aan het feit dat de machine door zijn vorige eigenaar (Alluisse, Chippis) goed onderhouden is en altijd binnen is gestald, ook na zijn buitendienststelling in 1982.

Goedkoop naar / van IJburg

In 2003 en 2004, en wellicht ook in 2005, kunnen de bewoners en toekomstige bewoners van IJ-burg een z.g. IJburg-pas aanschaffen. Met deze kaart krijgen ze een korting voor het gehele gezin. De kaart kost per jaar € 522,00 hetgeen gelijk is aan een individuele jaarkaart voor het GVB. Deze kaart is geldig voor het gehele gezin, geeft voorts nog bonnen voor korting op taxiriten en een gratis jaarkaart voor de fietsenstalling aan het Centraal Station.

De kaart is speciaal bedoeld om de nieuwe bewoners over te halen om van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken in plaats van de auto en tevens om het autobedrijf in de nieuwe woonwijk terug te dringen. De kosten voor dit project worden betaald uit de aankoopkosten van IJ-burg, waarvoor de gemeente Amsterdam speciaal geld heeft gereserveerd. De gemeente heeft hiervoor een bedrag van € 500.000 beschikbaar. Aan het eind van 2003 verwacht men dat er 1600 gezinnen op IJburg wonen waarvan er ruim 300 gebruik zullen maken van de speciale IJburg-pas.

Conducteurs op lijn 1

Op maandag 4 augustus trad officieel de conducteur toe op lijn 1. Rond 9.00 uur werd aan het beginpunt Osdorp De Aker de officiële handeling verricht door wethouder Mark v.d. Horst die uit handen van een conductrice een stempelautomaat ontving waarna zij de taak van de automaat overnam. Overigens reden wethouder Mark v.d. Horst en GVB-direkteur Jan Schermer (personeelszaken) op de eerste rit mee als conducteur. In de eerste week reed lijn 1 steeds met Combino's, hetgeen uiteraard wel betekende dat op andere lijnen weer meer oudere geledes werden ingezet.

De 12G-wagens, die niet geschikt zijn voor de conducteursdienst rijden nu uitsluitend op de lijnen 16 en 24.

Infrastructuur

Door de bouwvakvakantie lagen de werkzaamheden aan de meeste projecten afgelopen periode stil; inmiddels zijn ze weer hervat.

Op de Piet Heinkade worden de spoorwerkzaamheden voor IJtramlijn 26 uitgevoerd tussen de Kattenburgerstraat en de Panamaknoop. Voorts vinden spoorwerkzaamheden plaats op het eiland Zeeburg waar inmiddels de sporen voor het opstel terrein zijn gelegd en gestart is met het plaatsen van de bovenleidingmasten. Op het trajectgedeelte van de Ennaeus Heeremabrug tot het tijdelijke eindpunt op IJburg liggen inmiddels alle sporen.

Het nieuwe traject van lijn 10 begint ook meer vorm te krijgen vanaf het Alexanderplein liggen de sporen reeds in 5e Sarphatistraat langs de voormalige militaire kazerne en in de Czaar Peterstraat liggen de sporen van de Lijndenstraat tot de Panamaknoop (ook al onder de NS-viaducten). Vanaf de Panamaknoop tot het Azartplein is de baan op de bovenleiding na gereed. In het weekeinde van 6 en 7 september werd op het Alexanderplein de aansluiting gelegd voor lijn 10 naar/van het nieuwe traject aan de Sarphatistraat.

Het nieuwe traject van lijn 16 begint steeds meer vorm te krijgen. Op het Stadionplein is de volledige sporendriehoek inmiddels gelegd en ontbreken alleen de aansluitingen nog. Ook is al een deel van de bovenleiding aangebracht. Bij de VU liggen nu ook de sporen naar de eindlus in het verlengde van de Van de Boechorststraat, alleen de eindlus zelf ontbreekt nog. Wel is al de ondergrond voor de twee sporen gestort en zijn de bovenleidingmasten geplaatst. Het is overigens de bedoeling de verlenging van lijn 16 eerder in gebruik te nemen in verband met de Marathon die op 19 oktober vanuit het Olympisch Stadion van start gaat en daar ook weer eindigt. Genoemd wordt nu de datum van 4 oktober a.s.

De verlenging van lijn 51 in Amstelveen van Poortwachter naar Westwijk verloopt nog altijd traag. Het gedeelte tussen het nieuwe eindpunt in Westwijk en Spinnerij/Smederij is vrij-

wel gereed en naast de sporen ook voorzien van bovenleidingmasten en bovenleiding. Op het stuk tussen Poortwachter en Smederij wordt nu de tunnel aangelegd onder de Bovenkerkerweg terwijl op dit stuk ook nog de sporen en de bovenleiding ontbreken.

Op het Bos en Lommerplein zijn weliswaar alle nieuwe sporen gelegd doch het nieuwe spoor op de Hoofdweg is nog niet aangesloten. Het ligt zelfs een stukje over elkaar heen en voorts ontbreekt op dit gedeelte ook de bovenleiding nog, waardoor dit nieuwe traject niet gebruikt kan worden voor omleidingen. Ook is de halte van lijn 14 richting Flevopark tijdelijk opgeheven waardoor er tussen Station De Vluchtlaan en Egidiusstraat richting oost geen halte is (richting west is er wel een tijdelijke halte).

Maandag 18 augustus werd de Kinkerbrug weer opengesteld voor het verkeer. De lijnen 7 en 17 rijden vanaf deze dag weer de normale route en het pendelbusje door de Kirikerstraat kwam te vervallen. Maandag 18 augustus werd gestart met spoorwerkzaamheden (en rioleringswerkzaamheden) op de kruising Adm. de Ruijterweg/Jan van Galenstraat.

Spoorwerkzaamheden vinden tevens plaats op de Ceintuurbaan tussen Van Woustraat en Amsteldijk. Gelijktijdig wordt hierbij de straat opnieuw ingedeeld waarbij de tram een vrije baan krijgt.

Materieelsituatie

Per 7 augustus jl. beschikte het bedrijf over 222 trams:

3G-wagens: 602,605,606,610,611,613,619,621-624,626,627, 629-631,634 (=17 stuks)

6/7G-wagens: 674, 675, 680-682, 686-688, 690, 695, 700, 701, 705, 706, 709-711,715-718,720-724 (=26 stuks)

Blokkendozen: 780-816 (=37 stuks)

BN-eenrichtingwagens: 817-841 (=25 stuks)

BN-tweerichtingwagens: 901-920 (=20 stuks)

Combino's-eenrichting: 2001-2075, 2077-2090, 2092-2095 (=93 stuks)

Combino's-tweerichting: 2201/2204 (= 4 stuks)

Het GVB ontdekte te elfder ure dat er problemen zouden ontstaan indien de afvoer van trammaterieel in hetzelfde tempo door zou gaan. Door de versnelde afvoer van de laatste stroomwagens, de verkoop van 3G-wagens naar Poznan en de trage indienststelling van Combino's is er met de komende winterdienst voor de deur een probleem ontstaan. Men heeft inmiddels maatregelen genomen om het aantal trams weer op peil te brengen.

Allereerst is er de komst van de extra ruimte in de HWT voor de afbouw van de Combino's door Siemens. In de praktijk blijkt echter nog niet veel op te leveren en zien we nog steeds een tram per week in dienst verschijnen. Daarnaast is besloten de eerstkomende maanden geen trams meer af te voeren en defecte trams te repareren. Hierdoor zullen de in remise Havenstraat buiten dienst staande elektronen alsnog worden hersteld. Ook de afvoer van rijvaardige trams naar Poznan in is stopgezet. Alleen de 615 en 619 zijn naar de Poolse stad vertrokken. Voorts zijn er de afgelopen weken diverse Combino's met defecten aan de kant komen te staan waarbij het gaat om een aantal van 20 stuks.

Voor de komende winterdienst zullen t.o.v. de oude winterdienst in ieder geval wat meer trams op straat moeten komen. Ten eerste in verband met de omleidingroutes voor de lijnen 24 en 25 waarvan is toegezegd dat deze hun normale frequenties blijven houden en anderzijds door de doortrekking van lijn 16 waarvoor ook meer materieel benodigd is.

Men heeft dus ca. 222 trams beschikbaar voor rond de 175 dienstwagens, hetgeen voor het bedrijf al een grote opgave op zich zal zijn om voldoende rijdend materieel op de been te houden om de normale dienst te kunnen uitvoeren.

Materieel tram

Combino's: in dienst: 2082 op 4/7 lijn 4; 2071 op 8/7 lijn 25; 2083 op 9/7 lijn 4; 2084 op 12/7 lijn 9; 2085 op 26/7 lijn 25; 2086 1/8 lijn 25, 2087 15/8 lijn 14, 2088 9/8 op lijn 9 en de 2089 15/8 op lijn 12.

Om de afleverproductie van de Combino's op te voeren werd op het achterterrein van de HWT op de opstelsporen een grote tent geplaatst. In deze tent kan Siemens-personeel nog eens enkele Combino's in behandeling nemen. Men kan daarmee het aantal trams dat men tegelijkertijd afbouwt voor de dienst opvoeren van 3 naar 6 stuks.

In de remise Havenstraat zijn nieuwe werkplekken voor de Combino's in gebruik genomen. Op een spoor kunnen nu twee Combino's worden gerepareerd. Er zijn twee kuilen en stellages aangebracht.

Bij de Combino's worden de achterlichten (bij de tweerichtingswagens aan beide zijden) vervangen door nieuwe fellere Led-lampen waardoor bij het remmen de verlichting voor het overige verkeer beter zichtbaar is.

Enkele andere reeds doorgevoerde danwel op handen zijnde wijzigingen aan de Combino:

- bevestiging van het wisselizer gewijzigd
- kaartenplankjes zijn/worden gewijzigd
- dakcontainers beter afgedicht
- rolstoelsteunen aangebracht
- geluidsterkte van de passagiersintercom aangepast
- experimenten om het piepen in de bochten tegen te gaan
- nieuwe zonnenschermen aangebracht
- nieuwe deurstoppers aangebracht
- instelling van de deuren ingrijpend aangepast
- diverse softwarewijzigingen
- Mobil info in alle trams
- deurmotoren vervangen
- aanbrengen van software voor het gekoppeld rijden

Gelede wagens: afvoer: 9/7 609 naar het oefenterrein van de brandweer Amsterdam aan de Spaklerweg;

Bij Ceres stonden begin augustus: 642, 643, 645, 649, 652, 653, 654, 658, 660, 661, 663, 666, 667, 669, 684, 692, 694, 702, 708, 712. Vanaf de openbare weg zijn de trams niet of nauwelijks te zien en omdat de douane ook op dit terrein gevestigd is, wordt geen toegang verleend.

Bij HKS stonden begin augustus: 647, 668 en 707.

De 602 is bestemd voor het AOM als museumwagen evenals Electroon 709. Daarnaast zal er nog een 3G-wagen naar het trammuseum Skjoldnaesholm in Denemarken gaan.

De laatste Stuurstromer (3G) die nog in dienst reed was op vrijdag 27 juni de 659.

Na herstel van defecten kwamen de 613, 629, 674, 682, 709, 710, 711, 716 weer in dienst.

Voor schaftwagen aan de Plantage wordt afwisselend gebruik gemaakt van de 622 of de 634.

Op 22/7 ging de 615 naar Poznan (aankomst 24/7), op 28/7 volgde de 619. In Poznan werden de wagens als volgt omgenummerd: 615 werd 800, 619 werd 801.

De 856 en de 879 zijn dit jaar in Poznan zijn gesloopt.

Lagevloertrams: de 914 kwam na grote revisie op 15/7 weer in dienst.

Museummaterieel: van het AOM ging pekelmotorwagen H32 (ex-H33, ex-347) op 5/8 naar de SGB in Goes. Hier zal de wagen in het uiterlijk van de tramlijn Middelburg – Vlissingen dienst gaan doen als blikvanger op het nieuwe terrein van de SGB.

op 31 juli ging Carris 323 (vierasser uit Lissabon) op transport naar het trammuseum van Sintra in Portugal. De wagen zal daar worden omgespoord van 900 naar 100 cm.

Metro/sneltram: Nog altijd staat een groot aantal stellen buiten dienst. Het betreft de stellen 10, 14, 25, 36, 40 en 42.

Bij een aantal metrostellen heeft de afgelopen weken de verwarming op volle sterkte gedraaid...! Het is een bestaand "probleem", dat bij de extreme hitte voor rijdende ovens zorgde. Het GVB zegt dat het probleem bekend is maar dat het pas verholpen kan worden bij de komende renovatie. Wellicht zouden ze gewoon de zekering kunnen verwijderen, het is maar een idee...

Materieel bus

Als alles volgens planning verloopt zullen er nog 37 nieuwe

bussen worden besteld en zullen er 40 wagens worden afgevoerd. Momenteel rijden er nog 20 oudere standaardbussen in bedrijf (406-435) en 25 oudere gelede wagens (471-495 en 499-504).

DEN HAAG



Jaardienst 2002/2003

De jaardienst 2003 is ingegaan per 25 augustus en loopt tot en met 13 december 2003. Daarmee zijn de frequenties van de tram- en buslijnen weer wat verhoogd ten opzichte van de zomerdienst. Tot 14 december zijn de lijnen nog ongewijzigd. De meeste tramlijnen rijden in de avonduren een kwartierdienst, maar overdag wil de frequentie per lijn nog wel wat verschillen. Lijn 1 en 1K rijdt overdag om de 10 minuten en in de ochtend- en avondspits om de 5 minuten. Dat geldt ook voor lijn 2, maar in de avondspits rijdt deze lijn om de 7/8 minuten. Lijn 3 rijdt overdag vaker. Om de 6 minuten. Nieuw is buslijn 4P naar het Kijkduinsepark en rijdt om het kwartier. Lijn 5 rijdt om de 30 minuten, lijn 6 om de 6 minuten. De lijnen 8 en 9 rijden om en om (frequentie per lijn 13 tot 15 minuten), maar lijn 9 vertrekt om 18.00 voor de laatste rit vanaf Vrederust. Lijn 10 rijdt nog om het kwartier, lijn 11 om de 10 à 12 minuten en lijn 12 en 16 om de 8 minuten. De ex-Üstra's uit Hannover zijn nog steeds nodig en de verwachting is dat deze wagens nog wel even zullen rijden in Den Haag.

De buslijnen 13 en 14 rijden om de 10 minuten en de tramlijnen 15 en 17 om de 10 minuten. In de spits om de 8 minuten. Bus 20 is ook nieuw van Hollands Spoor naar de Laan van NOI en rijdt alleen in de ochtendspits om de 20 minuten. Andere ochtendspitsbussen 28 en 29 zijn ook weer aan de jaardienst toegevoegd en rijden om de 10 à 12 minuten. Bus 22 rijdt om het kwartier, 23 en 25 rijden vaker om de 7 à 8 minuten. Bus 25 heeft ook zijn aparte koopavonddienst op donderdagavond. Bus 26 vertrekt voor het laatst om 20.00 uur en bus 33 tenslotte rijdt overdag zijn route om het kwartier en 's avonds om het half uur naar Leidschenveen. De jaardienst 2003 ligt heel dicht bij de jaardienst van vorig jaar.

Jaardienst 2003/2004

Vanaf 14 december vindt de grote lijnwijziging plaats in Den Haag. Het is echter nog niet zeker of het lijn 8 is die verdwijnt. Stadsgewest Haaglanden wil namelijk lage lijnnummers reserveren voor Randstadrail en dat betekent dat het lijnnummer 1 zou moeten verdwijnen om later als eerste Randstadrail lijnnummer terug te keren. In dat geval zal lijn 8 blijven rijden over de Scheveningseweg en zal in het Centrum van Den Haag de route van lijn 1 moeten overnemen naar Delft Tanthof. Er is tevens sprake van de terugkomst van lijn 7. Lijn 17 zou worden vernummerd naar lijn 7, maar wat het nut daarvan is, is niet helemaal duidelijk. Het is ook in tegenpraak met de gedachte dat lage lijnnummers voor Randstadrail zouden zijn. Tenzij de nummers 1 t/m 6 gereserveerd gaan worden voor Randstadrail. De andere wijzigingen zouden wel normaal doorgang moeten vinden.

De veranderingen die op stapel staan zijn wel eens benoemd. In het kort geven we hier nog even de belangrijkste wijzigingen weer. Het betreft hier de *oorspronkelijke* plannen. Lijn 12 wordt ontkoppeld van lijn 16 en rijdt vanaf Duindorp niet verder dan het Rijswijkseplein. Lijn 15 neemt de route van lijn 10 over de Rijswijkseweg over en wordt aan lijn 16 gekoppeld. Lijn 10 wordt een spitslijn en rijdt vanaf het Statenkwartier via het Congresgebouw naar Voorburg. Lijn 17 neemt vanaf het Statenkwartier de route van lijn 10 over tot de Laan van Meerdervoort en gaat daar dan linksaf over nog nieuw aan te leggen bogen via de Zoutmanstraat en de Grote Kerk. Lijn 3 vanaf Loosduinen gaat dan bij de Waldeck Pymontkade rechtsaf het traject van lijn 10 overnemen via het Westeinde Ziekenhuis. Het lijnnummer 8 verdwijnt volgens dit plan voorlopig uit het Haagse straatbeeld. Lijn 1 neemt vanaf Delft Tanthof vanaf het Spui de route van lijn 8 over. Lijn 9 wordt weer een volwaardige tramlijn over zijn oorspronkelijke route.

De tweede tramlijn naar Wateringse Veld

Het is nu een interessante vraag wat er gaat gebeuren met het traject vanaf de Melis Stokelaan naar Wateringse Veld. Er wordt al volop gewerkt aan de infrastructuur en op sommige plekken is al te zien waar de tramrails komen te liggen. Volgens plan zou lijn 9 over dit traject worden verlengd naar Wateringse Veld. Als echter de genoemde plannen doorgaan zou dat betekenen dat Vrederust tramloos wordt omdat lijn 9 nu immers linksaf buigt de Dedemsvaartweg op. Er zijn vage plannen om eventueel lijn 16 vanaf Moerwijk door te trekken naar Wateringse Veld maar die zijn nergens bevestigd. De komende maanden zal duidelijk moeten worden wat de werkelijke plannen zijn.

Tramhaltes Spui

Aan het begin van week 34 is een aanvang gemaakt met de terugkeer van de haltes op het Spui (tussen de Amsterdamse Veerkade en de Nieuwe Kerk). Op beide haltes zijn deabri's geplaatst en richting centrum staan de hekjes er al. Op 25 augustus 2003 zijn beide haltes in gebruik genomen.

Nieuwe deuren GTL-I serie

De oude vouwdeuren van de GTL-I serie zijn versleten. De GTL's zouden nog zo'n 7 jaar mee moeten gaan met de bekende vouwdeuren, maar HTM denkt niet dat het haalbaar is. Een aantal jaar geleden werd in 99 trams de voordeur vervangen (bij 3055 was dit al eerder gebeurd) en er zijn nu nog zo'n 30 deuren als reserve beschikbaar. Dat is wat weinig om nog zeven jaar mee te doen. Daarnaast speelt ook dat de kosten voor onderhoud bijna net zo hoog zijn als de kosten voor nieuwbouw. De trams die vanaf volgend jaar door de tramtunnel zullen rijden, mogen geen vouwdeuren meer hebben. Daarom worden van zo'n 70 GTL's de vier vouwdeuren vervangen door zwenk/zwaaideuren. Dus ook de achterste, inmiddels door vergrendeling niet meer in te trappen, deur wordt vervangen.

Camera's in de tram (en afsluitbare achterbakken)

Reeds eerder werden de aantallen in trams geplaatste camera's genoemd, hierbij - op basis van eigen aanschouwing - de wagennummers:

3034, 3036, 3038, 3039, 3056, 3057, 3064, 3065, 3067, 3071, 3073 t/m 3076, 3078 t/m 3081, 3083 t/m 3085, 3087, 3088, 3092 t/m 3095, 3097 t/m 3099.

3101 t/m 3103, 3105 t/m 3113, 3118, 3119, 3121, 3123 t/m 3135, 3127, 3128, 3130, 3131, 3133 t/m 3135, 3138, 3140.

U ziet: nogal rommelig over de wagens verdeeld; dat de lage nummers (3001-3039) slecht bedeed zijn lijkt niet verwonderlijk omdat deze geen afsluitbare achterbak hebben en derhalve in principe 's avonds binnenblijven of alleen op lijn 3 komen (op deze regel vallen echter wel regelmatig uitzonderingen waar te nemen). Overigens rijdt lijn 9, die na de avondspits stopt, vrijwel uitsluitend met deze groep.

Slijpwagen RET 2303 (ex 1139) terug in Den Haag

In het vorige nummer van HOV/Railnieuws meldten wij u al dat de 2303 waarschijnlijk naar Den Haag zou terug keren. Tot onze voldoening kunnen we u nu melden dat dit inmiddels gerealiseerd is. Op 29 juli werd de 2303 door de Firma van der Vliet opgeladen op de Kleiweg in Rotterdam. Via de A20 en de A12 werd daarna koers gezet naar Den Haag. Het afladen bij remise Zichtenburg verliep vrij vlot en de tram ging na wat kunstgrepen zelfstandig de remise in. Op 5 augustus maakte de 2303 een proefritje naar Kraayenstein en werd op 23 augustus overgebracht naar het HOVM om acte de presence te geven op de twee jaarlijkse PCC-dag. De 2303 heeft wat olie-lekkage en mocht daarom niet zelfstandig terug rijden naar Zichtenburg. De H23 bracht zijn Rotterdamse soortgenoot aan het begin van de avond terug naar Zichtenburg. Het ligt in de bedoeling dat de 2303 geschikt wordt gemaakt voor het Haagse tramnet en de H23 vervangt. De H23 verkeert in een vrij slechte staat. Wat er op termijn met de H23 zal gebeuren is op dit moment nog niet helemaal duidelijk. De afgelopen weken is de H23 diverse malen op straat gezien.

Restauratie van een 350'er in Duitsland ?

In Dessau bestaan plannen voor de restauratie van de al ruim tien jaar geleden teruggevonden aanhangwagen 111, oorspronkelijk een HTM wagen uit de serie 21-150.

Korte geschiedenis van de wagen:

Gebouwd door Werkspoor in de jaren 1905-1907, serie 21-250, later restserie 102-150, exacte identiteit onbekend. Buiten dienst in de dertiger jaren; in april 1940 voor sloop verkocht en door sloper doorverkocht naar Duitsland (dus niet gevorderd) en in Dessau in dienst als aanhangwagen 123, in 1947 vernummerd in 111 en afgevoerd als schuur in 1966. Na herontdekking na de "Wende" is er niets gekomen van een eventuele terugkeer naar Nederland en de wagen wordt vluchtig maar herkenbaar gerestaureerd als "Imbiss" met het fictieve nummer 34.

Ongetwijfeld zal de restauratie een flinke klus zijn maar men heeft in Dessau al eerder een als hopeloos beschreven wagen omgetoverd tot een fraai museumstuk (mw. 30) en is thans bezig met een Lova-aanhangwagen die wordt gereconstrueerd uit een Brandenburgse pekel-aanhanger die ook nog omgespoord wordt.

De Haagse aanhangers 351-358 waren praktisch gelijk aan deze wagen en de nummers 350 en 359-364 waren zeer nauw verwant maar een wagen van dit type dat afgevoerd werd in 1952/53 ontbreekt in de Haagse collectie museummaterieel. Hoewel de wagens niet van groot historisch belang zijn is dat toch wel jammer, zeker voor de ritten met het gewone publiek waarvoor zo'n kort wagentje met langsbanken duidelijk "wat anders" zou zijn en duidelijk ouderwets; misschien kan de wagen nog eens komen logeren.

Mogelijk is het te overwegen zo'n soort wagen te bouwen uit een in te korten Amsterdamse pekelmotorwagen. Er zou dan een 359'er met wat ondergeschikte afwijkingen ontstaan, nummer 365 dan maar ? Ongetwijfeld zou ook dat een hele klus zijn, waarvan niet te verwachten is dat men het er in de Frans Halsstraat "even" bij doet. Men heeft hier de handen vol aan de 295, 1101, H51, 304 en ook het rijdend materieel vraagt de nodige aandacht. Zo'n project zou dus extern moeten worden uitgevoerd en gefinancierd.

Materieel tram

Het aantal 3100-en in de rood/beige kleur steeg met twee exemplaren. De 3112 en 3109 verschenen op straat in deze nieuwe livrei. Echter de 3109 liep alweer wat schade op zodat deze aan de linker voorzijde flink wat donkergrijze schortplaten heeft gekregen. De reserve schortplaten hebben dus nog de oude kleur. In de serie rood/beige 3100-en is nog een rariteit. De 3107 heeft een te donkere beige kleur, waardoor deze tram vanuit de verte al is te herkennen. Het is niet duidelijk waardoor dat komt. Het is wel zo dat de trams twee laklagen krijgen om te voorkomen dat de onderlaag zichtbaar wordt. De 3100-en die in het rood/beige werden geschilderd zijn: 3101, 3103, 3105, 3107, 3109, 3110, 3112, 3117, 3119, 3144 en 3146.

Aan de situatie rond de TW6000-en is de afgelopen tijd weinig veranderd. De diensten op lijn 11 worden meestal uitgevoerd door 3 of 4 TW6000-en, aangevuld met een aantal GTL's.

Overzicht midlife: De volgende 3000'en moeten nog een midlife-beurt ondergaan: 3016, 3050, 3052, 3082. De 3016 en 3050 hebben al een midlife-beurt ondergaan voor wat betreft de Abak. Deze trams hebben in 1999 een aanrijding gehad met respectievelijk de 3044 en 3084.

In behandeling is: 3048 (mei), 3035 (augustus).

Het HOVM organiseerde op 24 augustus jl. zijn twee-jaarlijkse PCC-dag. Bij het museum stonden o.a. de 1101, 1302, 1315, 1337, H23 en 2303 opgesteld als line-up. Er waren geen trams gedraaid, de PCC's stonden met hun 'kont' naar de Parallelweg. Hoewel het draaien van de trams een mega-klus is, zou het te hopen zijn dat bij de volgende PCC-dag (2005?) de wagens weer fotografeervriendelijk kunnen worden neergezet. De ritten werden uitgevoerd tussen 13 en 15.30 met 2 losse PCC's (de 1022 en de 1210) evenals een stel met drie gekop-

pelde PCC's. Deze combinatie bestond dit jaar uit de 1304-1165-2101. Het koppelstel reed probleemloos 4 ritten door de stad. Het indrukken achteruit het museumterrein op kon niet met drie gekoppelde PCC's.

De 1165 en de 2101 waren daar even als koppelstel te zien, iets wat eigenlijk nooit voorkwam omdat een 2100 breder is dan een 1100.

Materieel bus

Bij het begin van de schoolvakanties zijn de Neoplanbussen (die intussen ook de middelbare schoolleeftijd hebben) terzijde gezet in afwachting van wat waarschijnlijk hun laatste seizoen zal worden. Eén wagen zal zeker niet terugkomen: de 732 is in zwaar ontakelde toestand (o.a. de motor ontbreekt) overgedragen aan het Haags Bus Museum als opslag- en plukwagen.

HTM specials

Dit bedrijfsonderdeel heeft diverse activiteiten beëindigd als zijnde niet rendabel en daarbij de meeste toerwagens verkocht. Over zijn nog de 611 ("cabrioletbus") die met een linnen dakje stadsrondritten maakt, de 612 (ex Parijs) en de 621. Laatstgenoemde wordt met van de "gewone" HTM gehuurde bussen 671-675 en serie 801-840 gebruikt voor groepsvervoer. Overigens is de vorig jaar verkochte bus 615 in januari bij een garagebrand te Deventer verloren gegaan.

Haags Bus Museum

Het plan voor de bouw van een neusbuss op een vooroorlogs Kromhout chassis is om een complex van redenen verlaten; het chassis is (met een verzamelaar) geruild voor een trekker van hetzelfde merk voor gebruik bij de eerder verworven oplegger. Van deze trekker, die nog gevorderd blijkt te zijn geweest voor dat werk voordat de Crossleytrekkers waren afgeleverd, moet de carrosserie worden herbouwd, chassis en motor zijn in goede conditie.

Al gemeld werd de komst van pluk/opslagwagen 732; hopelijk omstreeks de jaarwisseling te volgen door de "echte" museumwagens.

Nieuws per datum

06/07: In de nacht van 5 op 6 juli werden de bogen Laan van Meerdervoort / Aaltje Noorderwierstraat vervangen. De werkzaamheden duurden tot ver in de ochtend. Tot die tijd reed lijn 3 niet verder dan Bohemen en reden de bussen 157 en 165 tussen Bohemen en Loosduinen. De 3016 testte als eerste de vernieuwde sporen.

18/07: Vanwege wat problemen met de bovenleiding op de kruising Laan van Meerdervoort / Aaltje Noorderwierstraat reed lijn 3 's morgens enige tijd niet verder dan Bohemen. Als pendelbussen reden de 827 en 828.

24/07: Rond 18:00 uur had de 3009/9 bij de halte Bierkade een aanrijding met een voetganger. De lijnen 1, 8, 9, 10, 15, 16 en 17 reden tot circa 20:15u in beide richtingen om via de Lekstraat - Weteringkade.

25/07: Rond 13:30u vond op de kruising Admiraal Helfrichsingel / Prinses Beatrixlaan een aanrijding plaats tussen een personenauto en de 3035/17, richting Statenkwartier. De tram kwam met de eerste twee draaistellen naast de rails te staan. Nadat de zwaar beschadigde auto was weggetakeld, werd de tram met behulp van de kraan van het brandweerkorps Haaglanden herspoord. Het eerste draaistel werd op asbreukwagentjes geplaatst en aan de blinde zijde werd de railrem van dat draaistel verwijderd. Ook het vangraam onder de tram werd verwijderd. Tegen de klok van 17:00u reed de tram (bestuurd vanaf de hulpcontroller en op de tweede beugel) voorzichtig onder begeleiding van de noodploeg en de verkeersdienst naar de keerdriehoek aan de Volmerlaan en werd daar tijdelijk uitgerangeerd. Vanaf circa 17:20u mocht lijn 17, die tot die tijd niet verder reed dan de keerdriehoek Volmerlaan, weer verder naar Weteringse Veld. De bussen 107, 126 en 922 voerden vervangende busdiensten uit. Om 20:30u vertrok de 3035 naar de onder begeleiding naar de werkplaats.

01/08: Bij de Vrijenbanselaan ontspoorde de 3089. De 3089

stond met zijn voorstel draaistel bijna op het trottoir. Het verhaal gaat dat de 3089 al eerder op precies dezelfde plek een ontsporing had. Nadere gegevens over die gebeurtenis hebben wij echter niet meer kunnen achterhalen.

11/08: In de buurt van Station Hollands Spoor vond om 19:45 uur een dodelijke schietpartij plaats. Het tramverkeer werd omgeleid via de tramtunnel. Lijn 11 driehoekte bij de Delftselaan.

15/08: Aan het eind van de middag ontspoorde bij het wissel in de keerlus bij Vrederust de 3009 van lijn 9. De brandweer moest eraan te pas komen om de tram te hersporen. De 3009 liep geen noemenswaardige schade op. Het sproeisysteem in de eindlus raakte licht beschadigd, zodat net als de rest van het land nu ook het eindpunt Vrederust aan het verdrogen was....

29/08: Aan het eind van de middag verzakte de tramrails van lijn 17 even voorbij de halte Eikelenburg in de richting Weteringse Veld. Vrijwel onmiddellijk werd besloten dat er geen trams meer mochten rijden over dit traject. In de keerlus van lijn 17 kwamen de 3026, 3047, 3086 en de 3112 gestremd te staan. Bij het afsluiten van het nieuws was er aan deze situatie nog weinig veranderd en verbleven de trams noodgedwongen in de openlucht.

ROTTERDAM



RET-zomerdienst 2003-1 (26 mei-6 juli)								
lijn	maandag t/m vrijdag						zaterdag middag	zondag middag
	ochtend-spits	ochtend	middag	middag-spits	vroege avond	late avond		
1/7	26x8 ¹	23x10 ₂	31x8 ³	29x8	16x15	11x20	23x10	7x15 ⁴
2	6x10	5x15	5x12	6x12	4x15	3x20	4x15	4x20
3	5x15	5x20	4x20	5x15	5x20	4x20	4x20	4x20
4	11x8	8x12	11x10	10x10	6x15	5x20	10x10	7x15
5	7x10 ⁴	5x15 ⁵	6x12 ⁶	6x10 ⁷	5x15	3x20	6x12	5x15
8	8x15	8x15	9x15	8x15	6x20	5x20	9x15	5x20 ¹⁰
20	17x5	10x10	12x7	17x5	9x8-12 _a	6x15	9x10	9x10
23	2x20	2x30	2x30	2x20	1x60	1x45	2x20/30	2x30/1x40

1 lijn 7: fr 10', 2 lijn 7: fr 12', 3 lijn 7: fr 10', 4: t/m 15/6 8x8, 5 t/m 15/6 6x12, 6 t/m 15/6 7x10, 7 t/m 16/6 8x8, 8 op koopavond 12x8, 9 lijn 7: fr 20', 10 tijdelijk 6x20.

Lijn 20 t/m 15 juni op ma-vr volgens winterdienst. De avonddiensten op zaterdag en zondag zijn in het algemeen gelijk aan de weekdagen.

RET-zomerdienst 2002-2 (7 juli-24 augustus)								
lijn	maandag t/m vrijdag						zaterdag middag	zondag middag
	ochtend-spits	ochtend	mid-dag	mid-dag-spits	vroege avond	late avond		
1/7	19x12	22x12 ₁	27x12	21x12	15x15	12x20	22x12 ²	12x20
2	5x15	4x15	4x15	5x15	4x15	3x20	4x15	4x20
3	4x20	4x20	4x20	5x20	4x20	3x30	5x20	5x20
4	7x12	7x15	8x12	8x12	7x15	4x20	7x15	5x20
5	6x12	5x15	5x15	5x12	5x15	3x20	5x15	4x20
8	6x20	6x20	6x20	6x20	6x20	5x20	6x20	5x20
20	11x8	8x12	10x10	13x8	10x11/12	6x15	10x12 ³	8x12
23	2x20	2x30	2x30	2x20	1x60	1x45	2x20/30	2x30/1x40

1 lijn 7: fr 15', 2 lijn 7: fr 10', 3 meeste tijd 8x12.

De avonddienst op zaterdag en zondag is in het algemeen gelijk aan die van maandag t/m vrijdag.

Jaarverslag 2002

Het financieel verlies van de RET bedroeg in 2002 9,8 miljoen euro. In 2001 bedroeg het verlies slechts 1,5 miljoen euro. De belangrijkste reden is de daling van de rijksbijdragen. Deze zijn in vier jaar met circa 12,5% gedaald.

Het aantal vervoerde passagiers steeg licht van 185,7 naar 186,9 miljoen, een verhoging van 0,6%. Het aantal metroreizigers op de Erasmuslijn steeg in de eerste helft van 2002, maar daalde in de tweede helft van het jaar. Dit werd deels veroorzaakt door de ingebruikname van de verlengde Calandlijn, waardoor een verschuiving van de Erasmuslijn naar de Calandlijn optrad.

Bij de tram steeg het aantal reizigerskilometers met 1,3%, vooral op de lijnen 5 en 20. Bij de bus daalde het aantal reizigerskilometers. Na de invoering van het nieuwe busnet in november nam het aantal reizigerskilometers toe.

Per saldo is in 2002 slechts sprake van een lichte daling.

De bezettingsgraad viel terug naar het niveau van 1999 en 2000. Na de forse daling van de kostendekkingsgraad in 2001, was er in 2002 een lichte daling.

Exploitatiegegevens:

Het aantal lijnen bij de metro/sneltram steeg door de verlenging van de Calandlijn van vijf naar acht. De tram zakte van tien naar negen lijnen en de bus viel terug van 44 naar 36 lijnen.

	2002	2001
Lijnennet in kilometers	691,6	550,1
Tram	93,4	105,9
Bus	422,6	371,3
Metro/sneltram	175,6	72,9
<u>Aantal wagenkilometers</u> (x 1 miljoen)	32,0	30,1
Tram	6,2	6,0
Bus	12,1	11,7
rietro/snel tram	13,7	12,4
<u>Aantal plaatskilometers</u> (x 1 miljoen)	3562,9	3352,2
Tram	679,8	660,9
Bus	726,1	738,0
Metro/snel tram	2157,0	1953,3
<u>Aantal personenritten</u> (x 1 miljoen)	186,9	185,7
Tram	60,6	59,9
Bus	38,4	38,7
Metro/sneltram	87,9	87,1
<u>Aantal reizigerskilometers</u> (x 1 miljoen)	737,0	730,9
Tram	162,0	159,7
Bus	131,0	131,2
Metro/snel tram	444,0	440,0

Het aantal lijnen en de totale lijnlengthe is berekend volgens definitie van Koninklijk Nederland Vervoerbeprijpen.

Het aantal plaatskilometers is exclusief in- en uitrukken.

	2002	2001
Bezettingsgraad	20,7%	21,8%
Kostendekkingsgraad	31,8%	32,0%
Gem. bruto arbeidsverzuim	11,3%	12,8%
Aantal personeelsleden	3.368	3.390
Rapportcijfer kwaliteitsmonitor	6,9	6,9

Bezuinigingen

De aangekondigde bezuinigingsplannen bij de RET (zie HOVRN nr. 7 (537) juli 2003) zijn door de Rotterdams gemeenteraad grotendeels naar de prullenbak verwezen. Men wil dat wethouder Hulman zijn huiswerk opnieuw maakt en bij het rijk nog eens wil bepleiten dat de bezuinigingen minder drastisch moeten zijn.

De gemeenteraad wil in ieder geval dat de nachtbus blijft gehandhaafd. Verder mogen niet alle bus-, tram- en metroritten in de avonduren een uur eerder ophouden. Wel ging men akkoord met het voorstel om 's-morgens later te laten beginnen aan de diensten. Over enige tijd beslist de Stadsregio Rotterdam over de in te voeren bezuinigingen bij het openbaar vervoer in de Rijnmond. Overigens heeft wethouder Hulman meegedeeld zijn bezuinigingsplannen bij de Stadsregio toch te zullen verdedigen. *(wordt vervolgd)*

ZoRo-rail

Op korte termijn is er onvoldoende uitzicht op een voldoende kostendekkende exploitatie van ZoRo-rail, een onderdeel van het RandstadRail-project, zonder de toevoeging van een aanzienlijk aantal woningen langs het tracé. Dat is de conclusie uit een onderzoek, dat in opdracht van de Stadsregio is gedaan naar de vervoerwaarde en de exploitatiemogelijkheden van de ZoRo-lijn, een hoogwaardige railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, via de B-driehoek. Voor het kostendekkend maken van de ZoRo-rail zijn tenminste 6000 reizigers per dag meer nodig, dit betekent een verstedelijkingsopgave van circa 14.000 à 17.000 woningen. De bestemmingsplannen gooien echter roet in het eten. In de gebieden waar de extra woningen gebouwd kunnen worden, hebben de gemeenten - deels - glastuinbouw in gedachte. Daardoor is woningbouw zo goed

als uitgesloten. Bussen zullen nu waar mogelijk op een vrije baan gaan rijden vanaf 2008, in afwachting van een eventuele latere railverbinding.

IJsselmondlijn

De IJsselmondlijn komt tussen de Noordhelling en de Kreekkade over een vijf meter hoge spoordijk, die rust op in de grond geperste palen. Om de trambaan te stabiliseren is voorbelasting met zand normaliter een goede oplossing. De zandlaag lag echter extreem diep. Deze methode zou te veel druk leggen op de slappe veengrond en een slechte invloed hebben op de waterhuishouding. Daarom is gekozen voor een nieuwe techniek: het speciaal voor de spoorbouw ontwikkelde AuGio-systeem van de firma Cofra. Hiermee zijn goede ervaringen opgedaan in onder andere Maleisië en Hongkong. De ondergrond van de trambaan wordt gefundeerd met holle kunststof ribbelpalen. De palen worden vanaf het maaiveld in grote aantallen in een rechthoekig stramien geperst naar de laaggelegen vaste zandlaag. De tussenruimtes worden opgevuld met zand en verdicht. Vervolgens wordt de holte van de plastic paal vol gestort met bewapening en beton. Groot voordeel is de geringe trilling- en lawaaioverlast voor de omgeving. Bovendien bieden deze palen op de langere termijn een betere stabiliteit dan zandophoging. Op de palen komt een ingepakt zandlichaam, waar de trambaan meteen bovenop kan worden gelegd. Met een productie van zo'n dertig palen per uur volgen tot september in totaal nog zo'n 5600 palen, voor een tracé van 475 meter. Met de werkwijze wordt de begroting voor de aanleg van de sneltram niet overschreden, verzekeren RET en Gemeentewerken.

Controles

De extra controles, die sinds een aantal maanden op twaalf grote metrostations worden gehouden, blijken volgens de RET succesvol. Daarnaast zijn er ook intensieve controles in de tram uitgevoerd. Op bijna alle tramlijnen zijn inmiddels conducteurs actief die daarbij ook worden bijgestaan door veiligheidsmensen. Uit reacties blijkt dat reizigers zeer tevreden zijn over de controles en men zich ook duidelijk veiliger voelt dan voorheen. Ook de trambestuurders zijn positief gestemd. De RET trekt komend jaar € 1,3 miljoen extra uit voor 75 controleurs, maar men hoopt door de maatregelen zelfs nog wat geld over te kunnen houden omdat iedereen nu gedwongen is een kaartje te kopen. De wijze van controleren bij de metro blijft gehandhaafd tot medio 2004. Op dat tijdstip denkt men alle metrostations te hebben voorzien van tourniquets.

Geluidsschermen

Langs het tracé van de Calandlijn in Prins Alexander in Rotterdam-Oost komen over een lengte van 4200 meter geluidsschermen. Men is inmiddels met de werkzaamheden gestart tussen de Ringvaartweg en station Schenkel. De uitvoering zou duren tot medio september. Daarna is de beurt aan de trajecten Schenkel-Prinsenlaan, Prinsenlaan-Oosterflank en station Alexander-Graskruid. Plaatsing kost € 2,3 miljoen.

Slagbomen

De plaatsing van nieuwe, veiligere slagbomen op gelijkvloerse kruisingen van de metro/sneltram in de deelgemeente Prins Alexander is vertraagd. Tijdens de laatste testen zijn nog gebreken geconstateerd. Hoewel de nieuwe bomen er inmiddels al hadden moeten staan, wil de RET de nieuwe installaties pas plaatsen als alle tests bij TNO goed zijn doorlopen. Fabrikant Siemens heeft nu nog een paar maanden de tijd gekregen om een en ander in orde te maken.

Stichting RoMeo

Het aantal passagiers dat dit seizoen van lijn 10 gebruik maakt heeft, is helaas achtergebleven bij de verwachting. De oorzaak moet worden gezocht bij het bijzonder warme weer van deze zomer en mogelijk speelt ook de economische teruggang een rol. Ook andere organisaties kregen dit seizoen minder bezoekers, zoals de Spido (de rondvaartdienst in de Rotterdamse haven), het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem en de Stoomtram Hoorn-Medemblik.

Op 16 juli verloor mr. 523 een bout waardoor een motor los kwam te hangen. Samen met ahr. 1001 werd het stel weggesleept door mr. 515.

Op 28 augustus werd de koppelstang van het stel krom geduwd, waarschijnlijk bij het achteruit naar binnen rijden in de remise Hillegersberg. Op zaterdag 30 augustus werd het stel vervangen door de 565+1042. Tijdens de Wereldhavendagen op 6 en 7 september zou lijn 10 versterkt worden met een derde dienstwagen, namelijk motorrijtuig 220.

Tijdens de brandersfeesten op zaterdag 27 en zondag 28 september 2003 zijn op het Stadserf bij de Broersvest de motorrijtuigen 1 en 210 aanwezig, alsmede enkele oude bussen. Bovendien wordt op zondag 28/9 de dienst van lijn 1 versterkt met vier 4-assers op het traject Woudhoek-Marconiplein. Er wordt gereden onder lijnnummer 11 met de motorrijtuigen 515, 523, 537, 565.

Citadis in dienst genomen

Op 25 augustus reden voor het eerst Citadis-trams in de vaste dienst. Zie ook het bericht op de binnenzijde van de cover van deze editie. Op 29 augustus vond de eerste aanrijding met een personenauto plaats, als gevolg waarvan de tram naast de rails kwam te staan. De 2006 had deze twijfelachtige primieur nabij het eind van het beukendaal bij de keerdriehoek. De tram liep lichte schade op.

Feiten & cijfers Citadis:

Lengte: 31,31 m * Breedte: 2,40 m * Hoogte: 3,45 m
Gewicht van een lege tram: 36797 kg
Aantal zitplaatsen: 63 * Aantal staanplaatsen: 118
4 dubbele deuren van 1,30 m breed
Vloerhoogte: 32 cm boven straatniveau
Speciale perrons: 28 cm hoog
Instaphoogte: max. 4 cm
Breedte looppad: 80 cm
Aantal steunstangen: 50 * Aantal leunsteunen: 4
Geluidsniveau bij 50 km per uur: 68-71 dBA
(afhankelijk van de plaats in de tram)
Levensduur: 30 jaar

Infrastructuur en exploitatie

Tijdens de zomerdienst 2 van 7 juli t/m 24 augustus werd er niet gereden met de rijklijnen van de serie 1600.

Buslijn 38 reed in deze periode niet tussen Crooswijk en het Centraal Station, met uitzondering van de rit om 5.40 uur. Lijn 37 reed niet tussen het Marconiplein en C.S.

Op zaterdag 26 juli was er weer het Zomercarnaval met diverse omleidingen voor het openbaar vervoer. Lijn 1 reed de gehele dag op vrijdag 25/7 en op 26/7 tot 11.00 uur via West-Kruiskade, Mauritsweg en v. Oldenbarneveltstraat. Daarna van 11.00 tot 13.30 uur via Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein en Weena; van 13.30 tot 20.00 uur via de Boezemweg, Crooswijksestraat, Zaaqmolenstraat, Berqweg, Schiekade, Provenierssingel, Henegouwerlaan en Middellandstraat en van 20.00 uur tot einde dienst via Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein, Schiekade, Provenierssingel, Henegouwerlaan, Middellandstraat v.v.

Lijn 3 op 25/7 de gehele dag via Pompenburg, Hofplein, CS en Weena. Op 26/7 gebeurde dit ook vanaf aanvang dienst tot 13.30 uur en van 20.00 uur tot einde dienst. Vanaf 13.30 tot 20.00 uur werd gereden Bergweg, Schiekade, Provenierssingel, Bentincklaan en Blijdorp v.v.

Lijn 4 op 26/7 via Heemraadsplein, Mathenesserlaan, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, Henegouwerlaan, CS Nz, Provenierssingel, Schiekade en Bergweg v.v.

Lijn 5 werd van 13.00 tot 20.00 uur gecombineerd met lijn 8 en reed vanaf de Schiekade via de Provenierssingel, Henegouwerlaan, Middellandstraat, Claes de Vrieselaan, G.J. de Jonghweg, Westzeedijk en Pelgrimstraat v.v.

Lijn 7 van 13.30 tot 20.00 uur via Goudsesingel, Jonker Fransstraat, Linker Rottekade, Zaaqmolenstraat, Bergweg, Schiekade, Provenierssingel, Henegouwerlaan en Middellandstraat.

Lijn 8 vanaf aanvang dienst tot 13.00 uur en na 20.00 uur tot

e.d. via Eendrachtsweg, Mauritsweg en Kruisplein.

De lijnen 20 en 23 op 25/7 de gehele dag via Kruisplein, v. Oldenbarneveltstraat en Coolsingel en op 26/7 via Erasmusbrug, Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein. Alle omleidingen vice versa.

Bij de bus waren er omleidingen voor de lijnen 32, 36, 37, 38, 44, 48, 49 en de nachtbussen H2, N4 t/m N7.

Op 30 juli Open Dag bij de voetbalclub Feyenoord. Lijn 23 reed voornamelijk met lage 800-en zonder richtingfilm voor het stadion. Er werd weer gewerkt met allerlei papiertjes en kaartjes. Slechte service!

Zaterdag 9 augustus de Dance Parade. Omleidingen tussen 11.30 en 17.00 uur voor de buslijnen 48 en 49 en tussen 14.00 en 19.00 uur voor de lijnen 66 en 77.

Lijn 1 van circa 11.30 tot 15.45 uur via CS, Weena, Hofplein, Pompenburg, Goudsesingel en Oostplein.

Lijn 3 in dezelfde periode Blijdorp, Schiekade, Hofplein, Weena, CS, Weena, Hofplein en Pompenburg.

Lijn 5: van 13.30 tot 16.30 uur werd niet gereden tussen het CS en het Willemsplein. Vertrekhalte op CS richting Schiebroek voor het Groothandelsgebouw (lijn 20).

Lijn 8 van 10.00 tot 13.30 uur via CS, Mauritsweg, Eendrachtsweg en Westzeedijk en van 13.30 tot 17.00 uur niet tussen Droogleever Fortuynplein en Kruisplein maar via Claes de Vrieselaan, West-Kruiskade, CS.

Lijn 20 reed niet vanaf de Erasmusbrug en het CS tussen 10.00 en 14.00 uur. Vanaf 14.00 tot 18.00 uur werd niet gereden tussen de Randweg en CS en werd uitsluitend gereden tussen de Beverwaard en metrostation Maashaven.

Lijn 23 vanaf circa 10.00 tot 14.00 uur via Erasmusbrug, Vasteland, Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein. Tussen 14.00 en 18.00 uur werd lijn 23 opgeheven. Alles vice versa.

Van 8 t/m 10/8 Wielerdriedaagse met aanpassingen / omleidingen voor de buslijnen 47 en 70 op 8/8, 47 op 9/8 en 48 en 49 op 10/8.

In verband met werkzaamheden op het Broersvest in Schiedam reed lijn 1 op maandag 11/8, dinsdag 12/8, maandag 18/8 en dinsdag 19/8 alleen tussen het Marconiplein en De Esch. Op het Broersvest was geen tramverkeer mogelijk. Tussen Woudhoek en Stadserf reden pendeltrams.

In verband met het afsluiten van de Groene Hilledijk tussen Groene Zoom en Vinkenbaan (aanleg Carnisselandelijk) rijdt buslijn 76 vanaf 13/8 voor onbepaalde tijd een omleidingroute in de richting Keizerswaard.

Op 13 en 14/8 bleef regelmatig de Erasmusbrug open staan als gevolg van storingen. Diverse malen omleidingen voor de lijnen 20 en 23 en museumlijn 10.

Vanaf 21/8 tot in de ochtenduren van 25/8 reed lijn 8 via de Noordsingel en Heer Bokelweg, dit wegens spoorvernieuwing op de Bergweg tussen Noordsingel en de Schiekade.

Op 23 en 24/8 werden ook de sporen vernieuwd op de kruising Schiekade/Bergweg/Schieweg. Lijn 3 reed naar Blijdorp in beide richtingen via de achterzijde CS. Lijn 5 reed alleen CS - Willemsplein. Tussen CS en Schiebroek reden pendelbussen.

Op 25/8 kon niet gereden worden op de Coolsingel tussen de v. Oldenbarneveltstraat en het Hofplein van 9.00 tot 15.00 uur i.v.m. de ingebruikname van de Citadis.

Op zaterdag 13 en zondag 14 september 2003 is de Groeninx van Zoelenlaan buiten dienst wegens het vernieuwen van de tramsporen. Het traject Reijderdijk - Beverwaard v.v. kan niet worden bereden. Lijn 20 wordt ingekort tot de Reijderdijk.

Van maandag 15 september 2003 t/m vrijdag 10 oktober 2003 is de Nieuwe Binnenweg tussen het Heemraadsplein en de Mathenesserlaan buiten dienst wegens spoorvernieuwing. Lijn 4 rijdt via Heemraadsplein en Mathenesserlaan.

De Erasmusbrug is afgesloten van vrijdag 19 september 22.00 uur tot zaterdag 20 september 12.00 uur.

Vanaf zaterdag 20 september t/m zondag 19 oktober is de Westzeedijk buiten dienst wegens werkzaamheden in verband met aansluiting van de nieuwe tramsporen op de oude tramsporen.

In juli was railvernieuwing aangekondigd op het Hofplein Noordzijde, Schiekade en Heer Bokelweg maar dit werd toen uitgesteld. Dit staat nu gepland op zaterdag 11, zondag 12 en maandag 13 oktober op het Hofplein Noordzijde/Schiekade op zaterdag 18 en zondag 19 oktober op de Schiekade/Heer Bokelweg.

Op maandag 5 januari 2004 zal de IJsselmondelijn in dienst worden gesteld. Lijn 23 wordt dan verlengd van het Stadion Feijenoord naar de Beverwaard en lijn 20 zal dan worden ingekort tot de Reijerdiijk. Lijn 2 wordt verlengd van de Reijerdiijk naar de Groene Tuin, waar binnenkort een keerlus wordt aangelegd.

Materieel

Metro/sneltram: De 5105 en 5123 werden omstreeks 22/8 afgevoerd. De 5255, die al enige weken op de 's-Gravenweg buiten dienst stond, zat in augustus aan een zijde geheel onder de graffiti.

Tram: Aflevering Citadis: op 4/7 de 2006 en vanuit Wenen op 17/7 mr. 2003. Het waren de laatste wagens die op de Hilledijk werden afgeleverd. In verband met o.a. parkeeroverlast was het niet langer zinvol om hier de rijtuigen af te laden. Besloten werd om in het vervolg de rijtuigen te lossen op de G.J. de Jonghweg.

Op 7/8 gebeurde dit als eerste met de 2007. Daarna arriveerden hier nog op 13/8 de 2008 en op 26/8 de 2009. Op de eerste dag van de officiële indienststelling (25 augustus) reden de volgende wagens: 2001, 2003, 2005, 2006 en 2007. Op wat kleine storingen na verliep de inzet op deze eerste dag redelijk goed. De Weense wagens keerden op 18 en 19/8 terug naar de remise Hilledijk en werden gestald op het buitenterrein. Op 20/8 werd de 655 nog gesignaleerd op de Linker Maasover, bestuurd door een monteur.

In de zomermaanden werd besloten om 1600-en met schade of defecten niet meer te herstellen. Om die reden werden de 1613 en 1624 buiten dienst gesteld. Bij het begin van de winterdienst werd dit toch weer teruggedraaid en werden de 1613 en 1624 weer hersteld.

Op 29/7 keerde slijpwagen 2303 terug naar de HTM i.v.m. de op handen zijnde buiten dienst stelling van de oude slijpwagen H 23.

In de laatste week van juni werd de ingebouwde deurvergrendeling bij de series 701-750 en 827-850 ingeschakeld.

In CW kwam na herstel schade mr. 724 op 18/7 weer in dienst. In dienst na inbouw nieuwe tredeplaten in juli 739 en in augustus 728. Binnengenomen hiervoor en voor herstel schade op 4/8 mr. 737.

In remise Hilledijk na rev. B in dienst op 27/6 de 705, 706 op 7/7, 703 hiervoor binnen op 1/7 en in dienst op 21/7, 702 binnen 28/7 in dienst 22/8. Binnengenomen op 8/8 de 708 en op 19/8 de 711.

ARRIVA

Op zaterdag 2 augustus reed de laatste Arriva Zabo bus, de 3948 voor het laatste zijn rondjes. Niet in de normale reizigersdienst, nee hij reed een excursie bij wijze van afscheid van dit markante type streekbus. De Stichting Veteraan Autobussen, had de excursie georganiseerd. Arriva vond het een erg leuk plan en wilde daar zijn volledige medewerking aan verlenen. De bus werd enkele dagen langer in de verzekering en wegenbelasting gehouden om het spektakel mogelijk te maken, waarvoor hulde!! Uw busredacteur was er bij en kan melden dat het een uitstekende rit was, die van Dordrecht via Ridderkerk (voor een uitgebreide fotostop bij de Zabo-fabriek) verder ging via de route van lijn 154 naar Utrecht voerde, lijn 118 richting Gorinchem om vervolgens via de route van lijn 151 in Papendrecht nog even een kijkje te nemen bij de Arriva-stalling aldaar. Na dit uitermate leuke, fotogenieke rondje werd de excursie, met dank aan beide chauffeurs, in Dordrecht afgesloten.

De Citaro's 523, 524, 526, 532 en 533 zijn op 9 juli vanuit Sliedrecht terug naar Groningen gebracht. Vanuit Groningen

gingen 5 CSA II's (510, 511, 512, 514 en 519) terug naar het Land van Heusden en Altena waar ze zijn opgeslagen in afwachting tot afvoer naar WOMY. Op 23 juli zijn vanuit Sliedrecht de Dennis Dart's 8554, 8569 en 5880 naar Meppel gebracht voor modificatie om daar vandaan weer in het Noorden in dienst te komen. De CSA II's 503 en 596 gingen vanuit Meppel mee terug voor opslag in het Land van Heusden en Altena.

Op 11 augustus zijn de 6201 en 6202 uit Vierstromenland (Arriva DAV) voor modificatie naar VOITH in Twello geweest.

BBA

De ex BBA 141 en 142 rijden als 7119 en 7120 bij de TEC in Charleroi. De GMC gasmotor en de tanks op het dak zijn verwijderd.

Op 21 juli was er brand in de stalling te Den Bosch. De 353 en 659 zijn onherstelbaar beschadigd. De 153 en 978 liepen brandschade op. Bij een eerdere brand waarbij een TSN servicewagen in vlammen op ging raakten de 342 en 499 beschadigd.

In Uithoorn is een ex-CFL gelede wagen geplaatst. De bus is in dienst gekomen in de CFL-kleurstelling voorzien van BBA-logo's en heeft BBA nummer 820 gekregen. Samen met de overgeplaatste 872 zal deze bus de scholierenlijnen 641 en 647 vanuit de stalling Uithoorn gaan rijden. Inmiddels is de 428 vanuit het Brabantse land ook naar Utrecht gekomen om te versterken op de scholierenlijnen.

Op maandagmorgen 11 augustus kreeg een BBA bus in Tilburg Noord wel een heel bijzondere passagier aan boord. Er stapte een levensechte makaak (een apensoort) in de bus. De aap slingerde de bus in en ging rustig op een stoel achterin zitten en verkende vervolgens slingerend van handgreep naar stang de bus. Uiteindelijk is hij uit de bus gehaald en naar de Beekse Bergen gebracht. Vandaar uit is aap Appie (de eigenaar had zich inmiddels gemeld) naar Stichting Aap gegaan voor opvang.

CONNEXION

Half juli gingen de 1036, 1051, 1052, 1053 en 1060 naar Texel. Van Texel kwamen terug de 2146-2148, 4956 en 4957. Tientallen wagens, waaronder in elk geval 2136, 3972, 4080, 5116, 7186, 7829, 8144, 8147, 9044 en 9064 werden op zaterdag 2 augustus ingezet voor de aan- en afvoer van bezoekers van Dance Valley. Het vervoer is naar volle tevredenheid van zowel reizigers als connexion verlopen.

Op zaterdag 16 augustus reed de Citybus in Hoorn voor het laatst. Dit experiment, dat eind 2002 is gestart is vanwege het zeer geringe aantal reizigers voortijdig stopgezet. Er zouden gemiddeld 2 à 3 reizigers PER DAG in de busjes zitten. De citybus reed op koopavond, zaterdag en koopzondag door de Hoornse binnenstad.

Bus 5547 wordt gesloopt. Op maandag 11 augustus reed connexion bus 5547 onderweg als lijn 41 van Wijk bij Duurstede naar Utrecht een woonhuis binnen. De schade aan de bus was groot, de schade aan de woning viel mee. De passagiers kwamen er goed vanaf en de chauffeuse werd na te zijn bevrijd naar het ziekenhuis overgebracht.

Per 1 januari 2004 mogen er vanuit de stallingen in Noord-Holland Noord: Alkmaar, Den Helder en Hoorn alleen nog maar groene bussen ingezet worden. Te zijner tijd zal er dus flink geschoven gaan worden.

De nieuwe servicebussen 8225-8232 zijn inmiddels allen beschikbaar. De DAB's 6017-6025 (waarvan de laatste nog steeds met RET nummer 703) staan voor afvoer in Alkmaar.

Eind juli opgelegd in Boskoop de 428, 3681, 3882 en 9789.

Eind juli is de nachtbus in Den Helder definitief opgeheven.

Als calamiteitenreserve heeft connexion voor haar gehele vervoersgebied 73 wagens beschikbaar. Per 13 augustus gaat het om de: 2230, 2546, 2601, 2709, 2711, 2723, 2890, 2891, 3965, 3967, 4001, 4002, 4013, 4027, 4028, 4030-4032, 4034-4036, 4050-4055, 4080, 4081, 4106, 4108-4110, 4157, 4160, 4182, 4186-4188, 41191, 4198, 4199, 4200, 4209, 4216, 5082, 5085, 5088, 5096, 5099, 5100-5102, 5104-5110, 5139,

5140, 5143, 5145, 5148, 5152, 5390, 5391, 5766, 6335-6337, 7296 en 7618.

De concessie Voorne-Putten is tot en met 2010 in handen van connexion.

GVU

Het GVU heeft sinds begin augustus de beschikking over een Van Hool A308 New en heeft het wagenparknummer 412. De bus is gesignaleerd op de route van lijn 2.

NOVIO

Op 17 juli stond te koop bij Novio Techniek de HTM 740, arriva 62, 642, 6344, 7627, 7629 en 9506.

TCR Vlieland

TCR Vlieland heeft de beschikking over de 59 (Denis Dart SLF - Berkhof), de 55 (Volvo B10M-55 - Den Oudsten) ex-BBA 990. De TCR 38, een 8-persoons Mercedes 312D doet dienst als belbus. En voor de zomerse lijn 111 is er cabrio 46, voorheen in dienst als NZH 6674, NZH Travel 709, NZH 644 en Bakker 59. Na Bakker kwam hij in april 1999 naar TCR.

Overig Nieuws

MB200 wagen 3839 is in gebruik genomen als promobus voor de Bestuurs Regio Utrecht. De bus is aan de buitenzijde zilvergrijs bestickerd. Het interieur is voorzien van een balie, DVD computer, internetzuil, zitjes en folderbakken. De bus is voorzien van een aggregaat voor de voeding van alle apparatuur.

De laatste weken staan in het teken van de komende bezuinigingen. Deze bezuinigingen treffen het OV in bijna heel Nederland. Gelderland heeft ongeveer 40 buslijnen op de nominatie staan om te schrappen. Connexion in de omgeving Ridderkerk/Rotterdam schrapt per eind augustus diverse lijnen op bepaalde dagen/dagdelen. BBA in de regio Kempen (Valkenswaard/Reusel) heeft enkele lijnen omgezet in een buurtbus of de frequentie of route aangepast. Hiermee zijn de reguliere grensoverschrijdende buslijnen naar Neerpelt en Lommel vervangen. Reizen per bus naar Neerpelt is vanuit Nederland niet meer rechtstreeks mogelijk. Naar Lommel kan middels een overstap op een buurtbus in Luysgestel nog wel. Echter niet meer op zaterdag. Met ingang van de nieuwe jaardienstregeling 2004 zullen naar alle waarschijnlijkheid vele andere aanpassingen volgen.

In Limburg zijn de aanbestedingen vastgelegd in twee nieuwe concessiegebieden. De bestaande concessie Heuvelland, nu in handen van Limex, is door te geringe omvang te onaantrekkelijk voor de vervoerders. De nieuwe concessiegebieden zijn Noord- en Midden-Limburg en Zuid-Limburg. De concessieverlening vindt plaats voor een periode van maximaal zes jaar en gaat niet in voor 1 juli 2005.

Op donderdag 7 augustus omstreeks 19.30 uur brandde op het busstation in Maastricht de Stadsbus Maastricht 105 volledig uit. De exacte oorzaak is ons niet bekend.

BUITENLANDS STADSERVOER

BELGIË

De Lijn. Na de aflevering in de periode 2003-2005 van de tweede serie "Hermelijnen" voor Antwerpen (30 stuks) en Gent (17 stuks) komen er nog twee vervolgbestellingen van elk 10 wagens te leveren in 2006-2007. Er komt een nieuw lastenboek voor volgende afleveringen in 2006-2011. Het gaat dan om 96 trams voor Antwerpen en Gent en 12 trams voor de Kustlijn. In 2008 wordt dan gekeken naar de behoefte in de periode 2012-2018. De trams zijn nodig voor vervanging en de uitbreiding van de tramnetten in Antwerpen en Gent. Hierbij geeft De Lijn de voorkeur aan een regelmatige maar langzame vervanging/aanschaf in plaats van een eenmalige grote bestelling. In principe zijn er voor de Kust méér trams nodig maar men onderzoekt of er in de zomer trams uit Antwerpen en Gent naar de Kust kunnen.

Gemeten over de periode februari 2002 - februari 2003 steeg het aantal reizigers met 20%. Men schrijft dit toe aan de verbeterde dienstverlening en de tariefhervorming die op 1 juli

beterde dienstverlening en de tariefhervorming die op 1 juli 2002 inging. Met name de invoering van de Omnipas zorgde voor een forse stijging bij de abonnementen. Met de recente invoering van het 3W-Extra-abonnement mikt De Lijn op bedrijven voor het woon-werkverkeer van hun werknemers.

Antwerpen. De lus bij het uitgaanscentrum Metropolis kwam gereed. Het is vooralsnog niet de bedoeling om hier een reguliere tramlijn naar toe te laten rijden. Het eindpunt kan bij bijzondere gelegenheden worden gebruikt en mogelijk vanaf 2005 dienen als eindpunt voor een tramlijn die het nieuwe treinstation Groenendaallaan aandoet. Op een enkele wagen na (die volgen binnenkort) zijn nu alle nog aanwezige PCC's uit de serie 7001-7060 gemoderniseerd en kunnen nog een aantal jaren mee.

Brussel. Als op 15.9.2003 metrolijn 1B wordt verlengd tot Erasmus wordt tramlijn 56 ingekort tot Debussy, keerlus Meir. Spitslijn 56E verdwijnt dan. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 40 lagevloertrams (20 stuks met een lengte van ± 30 meter en 20 stuks met een lengte van ± 40 meter). Bombardier (met de Cityrunner) en Siemens (met de Combino) zijn hiervoor in de race. Nadat in 2002 al eens een Combino uit Potsdam had proefgereden, stuurde Siemens nogmaals twee van deze trams naar de Belgische hoofdstad. Vanuit de fabriek kwam de voor Erfurt bestemde 635 op 24.6.2003 in Brussel aan. Nog zonder nummer en geplaatst op Amsterdamse draaistellen (Erfurt heeft 1000mm spoor) reed het hier van 26.6.2003 t/m 4.7.2003 in gezelschap van het uit Potsdam overgekomen prototype nachtelijke proefritten. De trams reden ook gekoppeld.

Gent. Alle 22 PCC's (6202-6223) zijn nu gemoderniseerd.

Oostende. Kusttram. Motorrijtuig 6000 is als laatste tram verlengd met een lagevloertussenbak. Inmiddels zijn de volgende trams voorzien van "soft"front: 6000-6010, 6012, 6013, 6015-6019, 6021, 6024, 6026, 6030, 6033, 6035, 6036, 6038, 6040-6042, 6045.

Er wordt studie gedaan naar grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Knokke en Breskens (NL). Dat kan een buslijn worden of een peplemover of simpelweg het doortrekken van de Kusttram. Hiervoor is Europese subsidie beschikbaar.

DUITSLAND oost.

Bad Schandau. De karakteristieke klinkerweg door het Kirnitzschial (zo iets zou ook op de monumentenlijst moeten komen) wordt geasfalteerd. Derhalve werd vanaf 16.6.2003 tot eind november 2003 de tram tijdelijk opgeheven. Men maakt van de gelegenheid gebruik enkele noodzakelijke spoorwerken uit te voeren. En tijdens het Kirnitzschialfeest (26/27.7.2003) reed de tram gewoon.

Cottbus. Nadat op 27.4.1903 de elektriciteitscentrale in gebruik was genomen kon op 18.7.1903 de eerste tram rijden. We kunnen in dit blad niet aan elk jubileum aandacht besteden, maar de viering van dit jubileum op 28 en 29.6.2003 mag vermeld worden. Er was een speciale jubileumlijn "100" waarop historische trams reden, er reden museumbussen, er was een tramparade, enz., enz. Behalve uit Cottbus waren er trams gekomen uit Gera, Bochum, Brandenburg, Darmstadt en Erfurt. KSW-motorwagen 96 (uit 1948) uit Bochum werd nog een week daarna ingezet in de lijndienst op lijn 4. De oudste autobus (er waren er ± 25) kwam uit Berlijn, een zogenaamde D2-750 dubbeldekker uit 1927.

Dessau. Over de op handen zijnde restauratie van een ex-HTM wagenbak leest u meer op blz. 187 (HTM-nieuws)

Dresden. Lagevloertram 2802 reed in mei 2003 demonstrerend in Leipzig.

Erfurt. Bij de open dag op 17.5.2003 (HOV/RN 534) werd Gotha aanhangwagen 275 voor het eerst ingezet als open cabriowagen. Op 1.7.2003 kwam motorrijtuig 405 na een verblijf van ruim een jaar terug uit Naumburg. De fabrieksnieuwe Combino 635 (nog zonder nummer en geplaatst op Amsterdamse wielstellen), arriveerde op 24.6.2003 voor proefritten in Brussel.

Halle. Tussen 5 en 9.5.2003 vertrokken de 27 GT4 motor-

wagens (ex Freiburg, ex Stuttgart) naar Iasi. Zie voor de nummers het bericht in HOV/RN 534. Een groot deel van de T4D motorrijtuigen en B4D aanhangrijtuigen kon buiten dienst worden gesteld. Van het niet gemoderniseerde materieel rijden op werkdagen nog enkele 3-wagenstellen op de lijnen 3 en 5. Verder houdt men nog enkele tramstellen als reserve achter de hand.

Jena. Gotha motorwagen 117 ging naar het trammuseum in Klagenfurt. Op 15.5.2003 werd GT6M motorrijtuig 633 als laatste van zijn serie afgeleverd.

Leipzig. Na het gastoptreden van een Combino uit Erfurt (zie HOV/RN 533) verbleef van 9 t/m 27.5.2003 de fonkelnieuwe 2802 uit Dresden in Leipzig. Daartoe werd het op andere draaistellen geplaatst omdat Leipzig een afwijkende spoorbreedte van 1458 mm heeft. De tram werd ook gedoopt: "Stadt Leipzig - Olympiabewerber 2012".

Naumburg. Het KT4D motorrijtuig 405 keerde na het jaarlijkse Kirschfeest (rijdagen 26 t/m 29.6.2003) terug naar Erfurt.

Nordhausen. Van 24.6.2003 t/m 8.7.2003 verbleef de Combino 107 in Oostenrijk. Het reed ritten bij Stern & Haffert in Gmunden en op de Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf. Als tegenprestatie rijdt in 2004 tijdens de Landesgartenschau de historische open motorwagen 100 uit Gmunden (ex Linz, Pöstlingbergbahn) in Nordhausen.

Potsdam. Het Combino prototype (Siemens, bouwjaar 1996), vertrok op 24.6.2003 voor enkele weken naar Brussel. Hier werden er test- en demonstratieritten mee gereden. Zie ook bericht Brussel.

Schwerin. Er worden geen Tatra driewagen tramstellen (twee motorwagens + aanhangwagen) meer ingezet. Op 23.8.2003 werd van deze exploitatievorm afscheid genomen met enkele activiteiten. Er was een tramparade waarbij het laatst gebouwde tramstel 417+418+359 reed.

DUITSLAND west.

Bochum. Museummotorwagen 96 ging op stap. Op 28 en 29.6.2003 reed het mee bij de jubileumfeesten in Cotbus; bleef daarna nog een paar dagen te gast en vertrok op 2.7.2003 naar de Bergischen Museumsbahn in Wuppertal-Kohlfurt. Daar rijdt het tot half oktober 2003.

Bonn. Op 6.5.2003 herriep de gemeenteraad een eerder besluit en komt er geen fusie met de Kölner-Verkehrs-Betriebe. De eerste tram van het type K5000 arriveerde op 8.7.2003. Tot nu toe was er steeds sprake van een aansluitende/corresponderende nummering 5156 - 5170 met die van de Keulse serie 5101 - 5155, maar het niet doorgaan van de fusie werkt klaarblijkelijk door: de nieuwe tram heeft het nummer 0364. Aan de Dortmund Stadtwerke werden 13 B100 Stadtbahnwagens verkocht die straks vrijkomen na de indienststelling van de nieuwe K5000-en. In samenwerking met Keulen, Bombardier en Kiepe liep nog altijd een project voor de ontwikkeling van een tweesysteem motorrijtuig (elektrisch/dieselelektrisch) voor doorgaande tramdiensten op niet geëlektrificeerde trajecten. Wij schreven hierover in 2000. Dit onderzoek is van tafel en wordt niet voortgezet. Onder druk van o.a. het Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) wordt nu de voorkeur gegeven aan "zwaarder" spoorwegmaterieel voor op deze lijnen. Daardoor zijn in de toekomst geen doorgaande verbindingen mogelijk vanuit de regio over de trammatten van Keulen en Bonn.

Dortmund. Uit Bonn worden 13 Stadtbahnwagens type B100 overgenomen. Het is nog niet bekend om welke wagens het gaat. Na aanpassing krijgen ze in Dortmund de nummers 365 - 377.

Düsseldorf. Het eerste rijtuig van de serie 2201-2215 (type NF8), de 2201, werd op 8.5.2003 aan de Rheinbahn geleverd. Op dat moment stonden een aantal van deze wagens opgeslagen in het testcentrum Wegberg-Wildenrath. Door problemen destijds bij de langere NF10 trams is de aflevering vertraagd.

Essen. Het metersporige trammaterieel is aan vervanging toe. Rekening houdend met de aanleg van de Krupp-Gürtel is

er sprake van een bestelling van ± 35 lagevloertrams. Komt men tot een gezamenlijke bestelling met de trambedrijven van Bochum, Krefeld en Oberhausen dan gaat het om ongeveer 100 trams. Voor wat betreft deze samenwerking: zie ook het bericht Mülheim.

Op 7.6.2003 moest het tramverkeer op lijn 105 voor een half uur worden onderbroken. En u weet: alleen in bijzondere gevallen haalt zo'n bericht deze rubriek. En bijzonder was het: een zwangere vrouw moest bevallen. Haar echtgenoot wist haar nog uit de tram te krijgen en de geboorte vond plaats in het haltehuisje. De door de bestuurder gewaarschuwde hulpdienst vervoerde moeder en kind (ze maken het goed) naar het ziekenhuis.

Frankfurt am Main. De nieuwe lagevloertrams 201 en 202 reden in juni 2003 proefritten in Chemnitz, keerden terug naar de fabriek in Bautzen en waren in juli en augustus 2003 weer in Chemnitz voor het afleggen van de eerste 5000 kilometer; ook in dubbeltractie.

Heidelberg. We hebben er méér dan twee jaar geen aandacht aan willen geven - maar vooruit daar gaat-ie-weer: de nieuwe tramlijn naar Kirchheim. Met een krappe meerderheid besloot de gemeenteraad wat ze al eens eerder had besloten (.... en weer verworpen) de aanleg van de centrumvariant door de Schwetzingen Strasse in Kirchheim. De HSB (Heidelberger Strassenbahn und Bergbahn) kan nu met het uitwerken van de plannen beginnen. Over een openingsdatum zult u van ons nog niets horen.

Op 28.4.2003 nam de gemeenteraad het principebesluit om het trambedrijf op termijn op te laten gaan in een regionaal vervoersbedrijf. Zie bericht Mannheim-RNV.

Op 1.7.2003 waren alle acht Variobahn motorrijtuigen 273-280 afgeleverd en in dienst gesteld.

In HOV/RN 528 schreven we over de zorgelijke situatie bij de Bergbahn, de kabelspoorlijn naar de Königstuhl. Op 1.5.2003 werd de dienst gestaakt op het bovenste gedeelte Molkenkur - Königstuhl en op 31.10.2003 wordt het onderste gedeelte Kornmarkt - Molkenkur (Schloss) tijdelijk opgeheven. Na een sanering komt dit deel in mei 2004 weer in dienst. Wat met het boventraject gaat gebeuren is nog niet bekend. Er rijdt een vervangende busdienst via een behoorlijk langere route naar boven.

Karlsruhe. In maart 2003 werd de laatste meersysteem tram van de 5e serie afgeleverd (GT8-100S/M-S 878-899). Eind 2003 volgt een zesde serie van 12 stuks. Met al dat nieuwe materieel (in aflevering is ook een serie GT6-70D/N) is er behoefte aan meer remisecapaciteit. Na verschillende uitbreidingen kan men in de remise West geen kant meer uit en ook de remise Ost zit vol. Gezien de gunstige ligging van Ost wil men in deze buurt een depot handhaven. In de naaste omgeving is nu een terrein aan de Gerwigstrasse aangekocht waar binnenkort met de aanleg van een kleine onderhoudswerkplaats wordt begonnen. Op vier sporen is plaats voor acht trams. Verder komt er een hal met 18 sporen met elk een lengte van 163 meter waar 72 trams gestald kunnen worden. In 2006 moet het nieuwe Ost in dienst komen. Het oude Ost wordt dan voornamelijk busgarage en thuisbasis voor het omvangrijke park werkmaterieel tram.

Kassel. Op 11.3.2003 vertrok de 4-assige aanhangwagen 570 per dieplader naar Norrköping. De 568 volgde later.

Vertraging bij de nog steeds niet begonnen aanleg van de verlenging van de Lossetalbahn vanaf Helsa naar Hessisch Lichtenau. Daar waar in het verleden stoom- en dieseltreinen zonder enig probleem het gebied doorkruisten, lijkt de tram nu een ernstige bedreiging voor hier levende padden, kikkers en salamanders. Onder druk van natuurbeschermers moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Zo mag er alleen in de periode oktober-januari worden gewerkt met apparatuur op en vanuit het ballastbed. Werken naast het spoor is verboden. Ter hoogte van Fürstenhagen moet de baan over een lengte van 650 meter op een viaduct worden aangelegd met een minimum onderdoorgang van 30 centimeter, zodat de diertjes

ongestoord hun gang kunnen gaan zonder door voorbijrazende trams meegezogen of meegesleurd te worden. U wilt niet weten wat de meerkosten zijn. De officiële opening in december 2005 wordt waarschijnlijk niet gehaald; dat wordt zomer 2006. Kwaak.....

Keulen. Wij herroepen het bericht in het vorige nummer betreffende de fusie met het vervoersbedrijf van Bonn. Op 6.5.2003 draaide de gemeenteraad van Bonn het eerdere besluit terug en gaat de fusie niet door. Dit tot grote verbazing van de Keulse partner.

Ludwigshafen. Hier werd op 18.6.2003 de eerste van de acht bestelde Variobahn trams, nr. 215, afgeleverd in een groen/witte kleur.

Mannheim-RHB. Rhein-Haardtbahn. Op 23.8.2003 was er open huis in de remise in Bad Dürkheim ter gelegenheid van het feit dat 90 jaar geleden, op 30.8.1913, de smalspoorlijn Mannheim - Bad Dürkheim werd geopend. Opgesteld stond de 4-assige motorwagen 1122 (bouwjaar 1939). Het is de oudste bewaard gebleven RHB tram die nog tot 1970 dienst deed en door de Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz werd opgeknapt.

Mannheim-RNV. Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft. Onder deze afkorting publiceren wij in de toekomst berichten die betrekking hebben op het samengaan van de MVV Verkehr AG (Mannheim), MVV-OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft), VBL (Verkehrsbetriebe Ludwigshafen), RHB (Rhein-Haardtbahn) en de HSB (Heidelberger Strassenbahn und Bergbahn).

Mülheim. "MEOLINE GmbH" is sinds 13.6.2003 de nieuwe naam voor de samenwerkende vervoersbedrijven van Essen, Mülheim en Oberhausen. Op 1.1.2004 gaat de nieuwe onderneming (gevestigd in Mülheim) van start. Alle medewerkers gaan mee over, nieuwe medewerkers treden vanaf deze datum in dienst bij Meoline. Het materieel wordt door Meoline gehuurd van de drie vervoersbedrijven. Nieuwe autobussen worden aangeschaft door Meoline.

Neurenberg. Het worden er steeds minder: nog dienstvaardig zijn de 6-assige gelede motorrijtuigen 305, 326, 334 en de 4-assige aanhangwagens 1554, 1556, 1581 en 1585. Ze rijden alleen in het scholierenvervoer en incidenteel op lijn 8.

Oberhausen. Zie bericht Mülheim.

Ulm. Op 27.7.2003 ging een nieuwe dienstregeling in waarbij 6 van de 8 nieuwe Combino's overdag om de 10 minuten rijden en in de spits elke 7½ minuut. Weliswaar is het materieel een verbetering, de frequentie is lager dan toen met 10 van de 14 GT4's om de 5 minuten werd gereden. Van het oude materieel blijft de GT4 nr.10 in Ulm, de rest werd verkocht aan Arad.

FINLAND.

Helsinki. Als dit nummer verschijnt is de tweede serie van 20 Variobahn trams afgeleverd en beschikt men over 40 trams van dit type. De nog op lijn 2 rijdende 4-assers gaan dan aan de kant. Naar verwachting rijden ze in oktober 2003 voor het laatst. In aanleg is een 600 meter lange verlenging van lijn 6 naar Arabia. Opening: 2004.

FRANKRIJK.

Lyon. De opening van het traject Porte des Alpes - Bel Air (St.Priest), een verlenging van 4,7 kilometer van lijn T2, is op 27.10.2003. Al vanaf eind april 2003 worden proefritten gereden. Inmiddels werden 6 nieuwe Citadis trams afgeleverd, zodat er nu totaal 49 stuks aanwezig zijn. Voor een nieuwe lijn T3: Part Dieu - Saint Exupéry, die eind 2006 in dienst moet komen, zijn nog eens 10 trams nodig; hiervoor loopt de aanbesteding. De 11,7 kilometer lange tramlijn Part Dieu - Minuettes (nu aangeduid als lijn T4) wordt in juli 2009 geopend en vraagt nog eens een aanvulling met 16 trams. Zo goed als zeker worden dit ook Citadis trams van Alstom.

GRIEKENLAND.

Athene. Er wordt koortsachtig gewerkt aan de aanleg van het nieuwe tramnet, uitbreiding van de metro, een voorstadslijn en busbanen. Dit alles met het oog op de Olympische Spelen die op 13.8.2004 beginnen. Al sinds 2000 heeft u dit

in deze rubriek kunnen volgen. Op 22.5.2003 werd door Ansaldo/Breda de eerste zilverkleurige vijfdelige Sirio tram afgeleverd. De 100% lagevloertram heeft een lengte van 31,9 meter, is 2,40 meter breed en biedt plaats aan 194 reizigers. De tweerichting trams kunnen in dubbeltractie worden ingezet. In totaal komen er 35 van deze trams. Inmiddels is men begonnen met de proef- en instructieritten vanuit de remise die is aangelegd op de voormalige luchthaven Glyphada.

HONGARIJE.

Miskolc. Er kwam nog meer materieel uit Wenen: de motorrijtuigen 4643, 4669, 4716 en de aanhangrijtuigen 1103, 1107, 1122, 1125, 1147, 1154, 1161, 1165.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-GM. Strassenbahn Gmunden. Aanvulling op het bericht in het vorige nummer. De Combino uit Nordhausen (nr. 107) arriveerde op 25.6.2003. Vanaf 29.6.2003 reed de lagevloertram in de personendienst. Op 7.7.2003 verhuisde de gast naar de Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, reed daar getritten en keerde op 8.7.2003 terug naar Nordhausen.

Graz. Na 19.00 uur rijden de lijnen 1 en 7 een gewijzigde route via het Hauptbahnhof. Voor de aansturing van de wissels zijn het dan administratief de lijnen 11 en 17. Sinds kort kunnen door de matrix lijnaanduiding deze lijncijfers ook "gefilmd" worden. Daarbij nog de opmerking dat de trams van de series 500 en 600 vanaf eind april 2003 hun rolfilms vervuilen voor zo'n matrix aanduiding.

Linz. Er was een feestje op 13.5.2003 ter gelegenheid van de doorslag van de in aanleg zijnde tramtunnel bij het Hauptbahnhof. De werkzaamheden lopen voor op schema. In juli 2004 kan worden begonnen met de proefritten, in augustus 2004 komt het 1935 meter lange traject met de ondergrondse halten Hauptbahnhof, Unionkreuzung en Herz Jesuskirche in dienst. Dat is dan vier maanden eerder dan gepland. Gedurende de werkzaamheden moesten enkele keren de sporen bovengronds worden verlegd. Door de verscherpte veiligheidseisen voor tunnels stegen de aanlegkosten met ruim 20 miljoen Euro tot 90 miljoen Euro.

In samenhang met de werken aan de Westbahn (uitbouw tot vier sporen) wordt begin 2004 begonnen met de verlenging van lijn 2 vanaf Ebelsberg Hillerstrasse naar Solar City Pichling (2,3 km.). Opening: eind 2005. Een jaar later volgt een tweede verlenging van 2,6 km. tot Pichling See. Hier komt ook een nieuw ÖBB-station. En als ooit het oude plan wordt gerealiseerd om de Florianerbahn te reactiveren kan hier op het Linzer tramnet worden aangesloten.

In mei 2003 kwam de voorlopig laatste Cityrunner in dienst. Er zijn er nu 11 (001-011). Vanaf eind 2004 komen de volgende 10 Cityrunners (012-021), die enigszins afwijken van de eerste serie, die later wordt aangepast. De 8-assige gelede motorrijtuigen 81-85, 87 en 88 staan terzijde. Ze kunnen worden omgespoord voor meterspoor en er zijn geïnteresseerde kopers. Al eens eerder schreven we over een tramlijn richting Leonding - Pasching - Traun - Ansfelden - Nettingsdorf. Dat wordt de vanaf het Hauptbahnhof te verlengen lijn 3 waarbij bij de aanleg van de tramtunnel al rekening is gehouden. De totale verlenging is 13 kilometer lang en is in 2012 gereed. Voor een eerste gedeelte van 5½ kilometer tot Leonding Weingartshof loopt de planmatige voorbereiding. In 2005 wordt met de aanleg begonnen die in 2008 tot Weingartshof in dienst komt.

Salzburg. Al eens eerder schreven we over de gevarieerde beelden die bij de Salzburger Lokalbahn (SLB) zijn aan te treffen. Zo werden eind februari 2003 proefritten gereden met de meersysteemlok 189.001 van de DB. De machine werd getest onder 1000V gelijkstroom. Vanwege de smalle (Italiaanse) beugelsleepstukken kon alleen op rechte sporen in Salzburg Itzling worden gereden. Eind mei 2003 was op dezelfde locatie een "Taurus"locomotief te zien, o.a. getrokken door de SLB oldtimerlok E11. Deze ÖBB machine 1116.131 was daartoe omgenummerd tot 1116.911 aldus behorend tot de pool Dispoloks van Siemens. De machine is bestemd voor de Duitse Mittelweserbahn (MWB) en haar partner Eisenbahn Verkehrsgesellschaft mbH in Bergisch-Märkischen Raum



(EBM) in Oostenrijk vertegenwoordigt door de Salzburger Eisenbahn Transport Logistik GmbH (SETG), een dochteronderneming van de SLB. De locomotief werd onder tijdsdruk van levering aan de MWB/EBM/SETG uit de serieproductie voor de OBB gehaald, waarvoor te zijner tijd een nieuwe 1116.131 wordt gebouwd. De lok wordt ingezet voor de drie maal per week rijdende containertrain Salzburg - Keulen en wordt nog in de blauw/gele huisstijl van de nieuwe eigenaar geschilderd.

Wenen. Afgeleverd werden de A35 (27.2.2003), A36 (17.3.2003), A37 (2.4.2003), A38 (11.4.2003), A39 (29.4.2003), A40 (15.5.2003), A41 (5.6.2003), A42 (19.6.2003), A43 (3.7.2003). Inmiddels is besloten om 1 A-wagen meer aan te schaffen zodat de tweede serie loopt t/m A51 (A30-A51). Aansluitend volgt de aflevering van de langere B-trams B669-B701, waarmee dan ook de optie is omgezet in een bestelling. Terwijl jongere soortgenoten worden afgevoerd, werd E-motorrijtuig 4401 na een schade nog gerepareerd en zowaar ook nog voorzien van een afscherming rond de draaistellen. De destijds naar Rotterdam verkochte E1 motorrijtuigen werden daar met ingang van de zomerdienst buiten dienst gesteld. De instroom van nieuw materieel maakt een latere inzet dit jaar daar zeer onwaarschijnlijk. De E1 motorrijtuigen 4663, 4669, 4716 en de c3 aanhangrijtuigen 1103, 1107, 1122, 1125, 1147, 1154, 1161 en 1165 werden in april 2003 aan Miskolc verkocht. Een jaarlijks terugkerend evenement (toevallig in 2002 niet) is de Wiener Tramwaytag. Dit jaar op 14.6.2003 in de remise Hernalis. Geshowd werd nieuw en oud materieel, waaronder de recent gerestaureerde motorwag 244. Deze wagen reed ook mee in een bonte stoet museumtrams bij een parade op 28.6.2003.

Een aantal metromotorrijtuigen type U werd voorzien van een draaistroominstallatie. Met hetzelfde wagennummer vormen deze stellen nu het type U2. Begin mei 2003 werd begonnen met de verlenging van metrolijn 2, waarvoor de officiële eerste schep op 12.6.2003 de grond in ging. Het nieuwe traject Schottenring - Stadion komt op 10.5.2008 in dienst, een jaar later volgt de verdere verlenging tot het eindstation Aspernstrasse.

POLEN.

Poznan. De 14 bij Siemens bestelde Combino's worden vanaf november 2003 afgeleverd. Het trambedrijf sloot met Siemens een onderhoudskontraakt af voor de nieuwe trams. Gedurende twaalf jaar verplicht Siemens zich om tegen een vergoeding per kilometer een inzet van 98% te garanderen. Op 22.7.2003 vertrok uit Amsterdam het 3G motorrijtuig 615. Dit tramtype rijdt bij het GVBA zo'n beetje de laatste rondjes. Er volgen er nog meer: 605, 610, 613, 619, 621, 622, 623, 624, 626, 627 en 630. (Volgens een opgave in DAT 1872/1873). Na de aankomst van de tweede wagen, de 619, stopte de aanvoer omdat men in Amsterdam tot de ontdekking kwam dat veel meer oude trams werden afgevoerd dan nieuwe in dienst gesteld en men dus geconfronteerd werd met een materieeltekort. De rest komt dus later.

Met dank voor uw bijdragen, die deels zijn verwerkt in de berichtgeving hierboven en/of in een volgend nummer. De berichtgeving over België ontleenden wij voor een groot deel uit Rail-Revue.

Wegens inkrimping verzameling bordjes, halteborden, enz. van trein/tram/bus uit binnen- en buitenland **te koop of te ruil**. Lijst (17 pagina's) te bestellen door overmaking van € 2,- op postgiro 167.18.52 van G.C. van Straaten, Wolvenstraat 5 te 3817 WZ Amersfoort. Geïnteresseerden buiten Nederland kunnen de lijst bestellen door toezending van twee Internationale Antwoordcoupons aan genoemd adres.

Te koop: Fleischmann stoomlocomotieven, in vitrinestaat en in de originele verpakking. De locnummers zijn te koop t.e.a.b.: 4000, 4016, 4028, 4064, 4094, 4111, 4125, 4139, 4156, 4160, 4170, 4175. Telefoon: 0229-542608 (na 18.00 u) of e-mail: j-vriend@wanadoo.nl

VIRM

Naar Bombardier / Talbot Aken werd op 7/7 de 8468 overgebracht, op 14/7 de 8471 en op 21/7 de 8476, waarna een vakantieverperiode aanbrak. Daarna vertrok op 25/8 de 8491 naar Aken en op 1/9 de 8441.

Van Aken naar Amersfoort Bokkeduinen werden overgebracht: 8649 op 10/7, 8654 + 9417 op 17/7, 8668 op 24/7, 8671 op 1/9 en op 4/8 de nieuwbouw-stammen 8713 en 9514. In dienst gesteld werden: 8711 en 9512 op 8/7, 8654 en 9417 op 22/7, 8649 en 8713 op 26/8, 8671 en 9514 op 3/9. De 8713 werd op 25/8 gebruikt bij de presentatie van "het honderdste VIRM-rijtuig", die werd gehouden in het Spoorwegmuseum. Bij de botsing van treinstam 8215 met een pantservoertuig op een overweg tussen Assen en Beilen op 17/6 (zie blz. 171) raakte de kop van mBvk 290 8529 zeer zwaar beschadigd. Als vervanger in stam 8215 wordt mBvk 290 8637 aangewezen, die al zeer geruime tijd op de Watergraafsmeer stond en als plukbak was gebruikt. Erg veel was er dan ook al niet meer heel aan, te meer daar de bak met open deur bij een woonwijk was geparkeerd. Na enkele vruchteloze pogingen de bak naar Haarlem te slepen, kwam op 25/7 de in moeilijker klussen gespecialiseerde *Sleepdienst Watergraafsmeer* in actie en werd de bak naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept en geduwd. Samen met de mBvk 290 8568 en ABv 3/4 380 8027, die al sinds het najaar van 2000 in Haarlem feitelijk terzijde staan met brandschades, vormt de zwaar beschadigde 290 8529 nu een complete terzijde gestelde driewagenstam (theoretisch nummer 8227) en als de door brand beschadigde ABv5 380 8220 (uit de 8450) meegerekend wordt, een vierwagenstam 8427.

Sprinters

Op 22/7 ging stel 2842 op eigen kracht naar Hengelo, waar ditmaal de rem/koppelwagens aan beide zijden geplaatst werden. Op 23/7 bracht de 6428 het stel naar Bentheim en op 24/7 kwam het in Randers aan. Op 2/9 kwam de 2843 naar Hengelo, om op 3 en 4/9 naar Randers gesleept te worden. De 2939 wordt begin oktober in Nederland verwacht, waarmee een afleveringscyclus begint van een stel per twee, soms drie weken. In de reeks stellen die tot nu behandeld zijn, ontbreekt de 2840. Dit stel wordt voorlopig overgeslagen omdat het met een gewijzigde antiblokkeerinstallatie (ABI) dienst doet: een proef die overigens al jaren duurt.

De proefritten met de 2936-2938 duurden tot 1 augustus, waarna een periode van afwerken en van opleiding van NedTrain-personeel begon. Op 14/9 zal een stel profielmetingen (met de treeplanken eraan) uitvoeren in de driehoek Amsterdam - Uitgeest - Haarlem. Op 15/9 begint de instructie van machinisten, waartoe een stel te Amersfoort Bokkeduinen zal worden gestationeerd. Het vorige maand aangekondigde proefbedrijf op de Hofpleinlijn zal vanaf 13/10 gedurende drie weken plaatsvinden met één treinstel, vanaf 4/11 zullen twee stellen gedurende vier weken op proef worden ingezet in de serie 4700 Amsterdam - Alkmaar. Zoals eerder gemeld gaan de eerste acht stellen per 14/12 de serie 4800 Amsterdam - Haarlem - Uitgeest rijden, waarbij het ernaar uitziet dat NS Commerce zal afzien van de introductie van de Nieuwe Sprinterformule tot er meer treinseries voorzien zijn. Na de 4800 zal de gereviseerde Sprinter (SGMr) in april de serie 4700 overnemen (in de nieuwe dienstregeling is dat Amsterdam - Zaandam - Uitgeest) en in de loop van de rest van het jaar de 7300 Utrecht - Alkmaar.

Hoewel de gereviseerde Sprinters een andere tractie-installatie hebben (chopperinstallatie zoals ingebouwd in de 2014 en 2015) en ze sneller kunnen optrekken, is de besturingssoftware ervan zodanig ingesteld dat ze ook gekoppeld met onverbouwde exemplaren kunnen rijden. Pas als ze in een definitieve, eigen omloop rijden met alleen verbouwde stellen, zal de software gewijzigd worden en het maximale vermogen beschikbaar komen.

Rijtuigen ICR**ICR van Zwolle naar Maastricht v.v.**

De laatste B-rijtuigen werden tussen de beide onderhoudsbedrijven gewisseld. Van Maastricht naar Zwolle werd op 10/7 de 20-70 231 overgeplaatst, op 17/7 de 20-70 235, 236, 238, 244 en 252, op 25/7 de 20-70 237 en op 1/8 de 20-70 241. Omgekeerd gingen over: op 10/7 20-77 748 en 764, op 17/7 20-77 751 en 753, op 25/7 20-77 761 en 762 en op 1/8 de 20-77 758 en 767. Hiervan gingen de 748 en 751 naar Eindhoven voor het uitnemen van het interieur en daarna naar Haarlem voor revisie. Op 22/8 werd rijtuig 20-70 213 tijdelijk van Maastricht naar Zwolle verplaatst, omdat aan de gereviseerde B-rijtuigen het nodige nawerk moet worden verricht door Alstom. Nog was het niet helemaal gedaan met het kabel / verhuisproject, want om een aaneengesloten nummerreeks te krijgen werd de stuurstroomkabel van A-rijtuig 10-77 646 overgezet op de 10-77 635 en werden deze rijtuigen administratief geruild tussen de onderhoudsbedrijven Zwolle en Maastricht (op 22/8). Sindsdien zijn in Zwolle in onderhoud:

9 A: 10-77 627, 628, 631 – 637

34 B: 20-70 213, 228 – 260

10 AB: 30-70 061 – 068, 071, 072

8 BKD: 82-70 944, 945, 948, 951 – 955

De BKD-rijtuigen zijn de enige die niet voorzien zijn van stuurstroomkabels. Zij zullen geleidelijk vervangen worden door de stuurstandrijtuigen BDs, waarvan de eerste per 6 oktober in de gewone dienst verwacht worden. Sinds 1 september wordt een proefbedrijf gereden met een complete trek-duwstam. Hiertoe is een stam getrokken rijtuigen in de omloop vervangen door een zeswagenstam VIRM. De trek-duwstam dient voor instructie- en proefritten en kan tevens op proef in de reizigersdienst worden ingezet.

Revisie en de Beneluxdienst

Tussen de seriegewijze aflevering van gereviseerde B-rijtuigen door leverde Haarlem op 14/7 A-rijtuig 10-70 353 (ex-10-70 656) af. Het werd opgezonden naar Zwolle, waar de laatste set Benelux-stuurstroomkabels aangebracht werden. Het rijtuig ging daarna naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam voor inzet in de Beneluxdienst; dit weer om de revisie van Benelux-A's mogelijk te maken. Dat resulteerde dan ook in het in revisie gaan van de 10-70 481 op 15/8. Op 29/8 verliet de eerste gereviseerde A 10-70 491 het revisiebedrijf, om op 1/9 als een rijdende graffitimuur bij het onderhoudsbedrijf Zaanstraat aan te komen.

Na het afleveren van de laatste gereviseerde Benelux-B 20-70 416 op 25/7 werden dezelfde dag de ICR-4-met-Beneluxkabels 20-70 582 en 583 op papier uit de Beneluxdienst gehaald en weer teruggeplaatst van het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Maastricht. De 20-70 581 blijft echter voorlopig in de Beneluxdienst en op 22/8 kwam ook de 20-70 584 (na drie maanden in Maastricht geweest te zijn) weer naar Amsterdam voor de Beneluxdienst. Beide dienen om de nawerkactie (ook hier door Alstom) aan de gereviseerde B-rijtuigen de ruimte te geven.

Op 9/8 ging BKD 82-70 593 over van Mt naar de Beneluxdienst in Asd. Het is het tweede BKD-rijtuig ICR-4 met Beneluxkabels dat in de Beneluxdienst wordt ingezet, nadat eerder de 82-70 592 was overgegaan. Op 14/8 ging daarop Benelux-BKD 82-70 972 in revisie

Revisie en verbouwing

Op 15/7 leverde het revisiebedrijf het derde BD-rijtuig af: de 82-70 436, ex-BKD 82-70 905. Er is echter nog geen sprake van een seriematige behandeling van BKD-rijtuigen die tot BD verbouwd worden, al loopt de revisie en soortgelijke verbouwing van de Benelux-BKD's, die nu gestart is, daar wel op vooruit.

De overige BKD's in Haarlem zijn in verbouwing tot stuurstandrijtuigen BDs, een verbouwing die nu wel seriematig verloopt. Op 15/8 leverde het rb het derde exemplaar af: 82-77 003, ex-BKD 82-70 907. Het werd op 25/8 gebruikt ter opluistering van de overdracht van het honderdste VIRM-rijtuig in een stammetje met de onverbouwde 10-77 633 en ICRm 10-77 304. De vierde

BDs wordt in de tweede helft van september op de baan verwacht, de vijfde in de eerste helft van oktober.

De verbouwing van een aantal A-rijtuigen tot B-rijtuigen is (ook) nog geen serie-productie. De 10-70 685, die na schadeherstel in revisie is genomen, was eigenlijk bestemd om tot B-rijtuig verbouwd te worden. Dit zal niet gebeuren en het rijtuig ruilt in de omnummerlijsten daarom van plaats met een ander: de 10-70 685 zal als A 10-70 369 het rb verlaten, de 10-70 677 zal t.z.t. verbouwd worden tot B 20-70 285.

Rijtuigen plan W

Per 1/9 werden 18 van de 28 rijtuigen plan W aangewezen voor afvoer. Tien stuks blijven voorlopig in dienst, waarvan er op papier zes in omloop blijven. Zij blijven in dienst omdat de levering van stuurstandrijtuigen BDs achterloopt op de planning en daardoor tijdelijk BKD's op de IJssellijn dienst moeten blijven doen. In principe blijven de tien uitgekozen rijtuigen (waaronder de drie voor het Spoorwegmuseum) in dienst tot midden december. Het zijn: 21-37 455, 456, 457, 464, 467, 472, 475; 517, 523 en 525. De overige worden in een periode van ongeveer twee weken na 1/9 uit de rijdende dienst gehaald: het zijn de 21-37 451, 452, 453, 461, 463, 466, 471, 473; 501, 503, 511, 513, 514, 515, 516, 521, 524, 531. De vaalgele 453 en 531 zullen worden gestationeerd te Amersfoort Bokkeduinen voor de koppelinstructie aan machinisten. Samen met de 1315 staan zij daar tot zeker eind dit jaar.

Samenstelling getrokken treinen

Met de samenstelling van de getrokken treinen is het geleidelijk van kwaad tot erger gegaan. Een totaal gebrek aan sturing in combinatie met slecht functionerende rangeer locomotieven en te weinig rangeer personeel heeft tot een algehele anarchie geleid. De voorgeschreven samenstellingen bestonden vanaf enkele maanden gelden alleen nog op papier: de volgorde van de rijtuigen (plaats van de eerste klasse) en het soort rijtuigen (ICR, ICK en plan W) waren volstrekt willekeurig geworden. De treinen serie 800 en 900 hebben meestal nog wel het juiste aantal rijtuigen (twaalf stuks), omdat er overdag vrijwel niet mee gerangeerd hoeft te worden. De situatie in de serie 1900 Den Haag – Venlo en 2500 Den Haag – Heerlen liep echter steeds meer uit de hand. Doordat de rangeerdienst in Den Haag vrijwel helemaal niet meer functioneerde, werden de treinen steeds bonter van samenstelling, steeds vaker te kort en steeds vaker met te weinig eerste klasse of voorzieningen voor invalidenvervoer (BD of BKD).

Om aan deze situatie een einde te maken, vond eind augustus een radicale ingreep plaats. Met een actieweekend op 30 en 31/8 is deze actie voltooid, waarbij zeker honderd rijtuigen van treinserie gewisseld hebben en een veelvoud aan rangeerbewegingen gemaakt is. Sinds 1 september rijden in de series 1900 en 2500 nog uitsluitend stammen van elk tien rijtuigen ICK dienst: 2 A + 3 B + BD + 4 B (rijrichting zuid). Er worden geen versterkingen meer bijgeplaatst of afgerangeerd, al worden de gevolgen voor de zeer drukke 1918 en 1965 met argusogen gevolgd. In de andere treinseries (800, 900 en 3500) mag dan geen ICK meer dienst doen en hierin worden bijgevolgd het ICR, de laatste plan W's en de dubbeldeksrijtuigen ingezet.

Treinstellen ICM

Van de dit jaar af te voeren serie 4001-4007, de protoserie ICM-0, is op 9/7 de 4002 vanwege verlopen revisietermijn aan de kant gezet. Net als bij de 432 destijds mankeerde het stel overigens niets en was er geen officiële opdracht gegeven het uit de dienst te halen. Wel was per 15/6 de omloop van het ICM al met een dienst verminderd. De 4002 werd in Onnen gezet; net als van de 4006 zullen onderdelen geplukt worden voor het in dienst houden van andere stellen (waaronder de 4003). Per 1/9 werd de omloop opnieuw met een dienst verkleind en in het najaar zullen weer twee stellen ICM-0 terzijde worden gesteld. Een stel dat met een defect van enige omvang in Onnen binnenkomt, maakt dan niet veel kans meer. Aangewezen voor buitendienststelling is in ieder geval de

4007, waarvan het de bedoeling is de middenbak (het AB-rijtuig) te gebruiken ter vervanging van de AB 4044, die in mei 2002 volledig uitgebrand is. De 4007 is uitverkoren omdat dit treinstel als enige op SIG-draaistellen is geplaatst, de standaard-draaistellen van de rest van het ICM. De 4001-4006 staan op draaistellen van Wegman. Niettemin zal de AB 4007 bijna volledig gestript en gereviseerd moeten worden, vanwege een volledig andere bedrading en deurvergrendeling.

Treinstellen plan U verdekt opgesteld

De aangekondigde bakwisseling tussen de 134 (beide koppen beschadigd) en de 126 (brand in de motorkamer) in Tilburg is nog steeds niet uitgevoerd, noch is het herstel van de stellingen ter hand genomen. Gezien de resterende actieve levensduur ligt het voor de hand dat herstel in het geheel niet meer zal plaatsvinden. Nadat de DE3-en per 14/12 buiten dienst zullen zijn gesteld, worden zij opgesteld op het emplacement Amersfoort Vlasakkers, waartoe NSR een contract met Defensie aan het afsluiten is. De stellingen staan daar dus bewaakt, wat belangrijk gevonden wordt met het oog op de mogelijke verkoop. Naar verluidt zullen ook de stellingen ICM-0 hier worden opgesteld; voor plan W is er geen plaats, maar deze zullen snel worden gesloopt. De organisatie bij NedTrain die daarvoor zou moeten zorgen, wist overigens niet eens dat er per 1/9 rijtuigen afgevoerd worden...

Botsing in Venlo

In de late uurtjes van 15/8 botste op de oostelijke opstelsporen van Venlo een rangeerdeel bestaande uit de plan V-stellen 410 + 926 + 882 + 906 met 40 km/h en zonder te remmen op de 1827, een stam van negen rijtuigen en de 1855. De klap was zo groot dat de getrokken trein een meter of tien opschoof en de achterop staande 1855 vijf meter door het stootjuk gedrukt werd. De kop van de Bk werd losgescheurd en enkele meters naar achteren en opzij geduwd en de rest van de bak raakte ontzet. Het pleit voor de stevigheid van de kop dat de machinist alleen enkele schrammen opliep. De stellingen erachter botsten alle door hun koppeling heen op elkaar en liepen beschadigde neuzen op; de 906 alleen aan de ABk. De 1827, die de klap opving, liep uiteraard ook flinke schade op. Doordat de loc in een boog stond, botste hij aan de andere zijde met het midden op de hoek van ICK 22-37 916, die ontspoorde en flinke bufferbalkschade opliep. Ook ICK 12-37 001 en ICR 10-70 677 liepen schade op; de overige zes rijtuigen (ICK 22-37 922 - ICR A 10-77 308 - ICK 22-37 931 - ICR BD 82-70 434 - ICK 22-37 906 - plan W 21-37 471) bleven onbeschadigd en werden op 17/8 als eerste afgevoerd. De locs 1827 en 1855 werden op 20/8 naar het rb Tilburg gesleept en de plan V's werden op 22/8 van tijdelijke koppelingen voorzien, terwijl van de Bk 410 het buiten profiel stekende deel van de kop werd afgesneden. Op 24/8 werden de rijtuigen 22-37 916, 12-37 001 en 10-77 677 afgevoerd naar Haarlem en pas op 29/8 sleept de 6410 de vier plan V's naar Haarlem. De Bk van de 410, die op de nominatie staat voor afvoer in juli 2004, zal zeker niet hersteld worden en een combinatie van de ABk met de in Hlm terzijde staande Bk 413 lijkt ook niet erg waarschijnlijk meer.

Enkele schadegevallen

Naast de 1827 en 1855 liepen maar liefst nog eens drie 1800-en botsschade op. De 1840 botste op 1/8 aan het hoofd van trein 857 nabij Culemborg op een auto. De 1846 deed hetzelfde met een bestelbusje op een overweg tussen Houten en Lunetten op 17/8 (trein 980).

Materieelnieuws revisiebedrijf Haarlem (4/7 - 1/9)

Binnengenomen in Haarlem werden: voor **grote revisie ICR** (B) 20-77 747 + 748 (15/7), (BKD) 82-70 934 (wordt BDs 007; 15/7), (B) 20-77 751 (24/7), 20-77 752 (5/8), (BKD Benelux) 82-70 972 (14/8), (A Benelux) 10-70 481 (15/8), (B) 20-77 753 (29/8), (BKD) 82-70 935 (wordt BDs 008; 29/8) en voor **revisie R6** de plan V's 889 (17/7), 894 (14/8), 897 (27/8).

Na **grote revisie** werden **afgeleverd** de ICRm (B) 20-70 139 (ex-20-77 755; 2/7; correctie vorige HOV), (B Benelux)

20-70 413 (4/7), (A) 10-70 353 (ex-10-70 656; 14/7), (BD) 82-70 436 (ex-BKD 82-70 905; 15/7), (B Benelux) 20-70 416 (25/7), (B) 20-77 127 (ex-20-77 738; 31/7), 20-77 128 (ex-20-77 741; 1/8), 20-77 130 (ex-20-77 743; 14/8), (BDs) 82-77 003 (ex-BKD 82-80 907; 15/8), (B) 20-77 129 (ex-20-77 742; 20/8), 20-77 117 (ex-20-77 723; 25/7); (A Benelux) 10-70 491 (29/8); na **revisie R6**: 886 (10/7), 887 (24/7), 891 (11/8), 893 (21/8).

Constructiewijzigingen mDDM: op 26/6 werd niet de 7721 binnengenomen, maar de 7722. Vervolgens kwamen naar Hlm: mABk 390 7723 (16/7), 390 7701 (23/7), 390 7721 (29/7), 390 7738 (6/8), 390 7727 (15/8), 390 7714 (21/8). Afgeleverd werden de 390 7722 (11/7), 390 7723 (22/7), 390 7701 (23/7), 390 7721 (1/8), 390 7738 (14/8), 390 7727 (26/8), 390 7714 (29/8).

PRIL-wijzigingen en leidingen spoelen SGM: binnengenomen werden 2029 (4/7), 2030 (4/8). Afgeleverd werd 2021 (21/8).

Cabine-airco Benelux-stuurstand: binnengenomen werden de Bs 28-70 111 (7/7), 103 (11/7), 106 (18/7), 112 (25/7), 104 (4/8), 105 (12/8), 101 (19/8), 108 (27/8); afgeleverd werden 28-70 107 (7/7), 111 (15/7), 103 (22/7), 106 (25/7), 112 (1/8), 104 (11/8), 105 (18/8), 101 (25/8), 108 (2/9).

Met **schade/defecten** kwamen naar het rb: 2865 (4/7) botschade, 874 (7/7) verwijderden syndanio, 418 (9/7) idem, 9420 (17/7) botsschade, 4021 (25/7) dakschade, (B) 20-70 204 (25/7) defecte watertank, 20-70 242 (29/7) onbekend defect, 434 (30/7) verwijderden syndanio, 457 (31/7) idem, 20-70 257 (1/8) lichte schade en defecte watertank, 9401 (1/8) botsschade, 2034 (4/8) idem, 871 (5/8) idem, stam 7432 (12/8) schade onderzijde, mABk 390 7739 (14/8) botsschade, 8437 (25/8) onbekend defect, 445 (25/8) botsschade, A 10-77 677 + 12-37 001 + B 22-37 916 (25/8) botsschade Venlo, 410 + 882 + 906 + 926 (1/9) idem.

Afgeleverd na herstel werden: 8463 (4/7), mABk 390 7749 (9/7), (BD) 82-70 434 (11/7), 4217 (14/7), 8628 (17/7), (A) 10-77 624 (15/7), 931 (24/7), 2865 (29/7), 4021 (30/7), 418 (31/7), (A) 10-77 622 (31/7), 9420 (1/8), 20-70 204 (1/8), 280 7236 (Bv uit de beschadigde stam 7809; 6/8), 457 + 2034 (7/8), 9401 (8/8), 434 (11/8), Bvk 270 7009 + ABv 380 7567 (uit de beschadigde stam 7809, 22/8). B 20-70 242 (22/8), 871 (26/8), 7432 (27/8), mABk 390 7731 (uit de beschadigde stam 7809, 27/8).

Voor het nodige nawerk kwam BDs 82-77 011 (met loc 1772) op 11/7 in Hlm aan en vertrok op 22/8.

Linoleumactie DDM-1: Voor het herstellen en vervangen van stukken beschadigde vloerbedekking werden tijdens de vakantiedienstregeling, waarin minder DDM wordt ingezet, steeds complete stammen in Haarlem gedurende een week behandeld. Het waren:

26 438 + 471 + 474 + 611 + 612 + 108 van 14/7 tot 21/7,
26 418 + 436 + 473 + 614 + 615 + 107 van 21/7 tot 28/7
26 426 + 437 + 441 + 617 + 633 + 105 van 28/7 tot 4/8
26 431 + 475 + 616 + 618 + 632 + 113 van 4/8 tot 11/8
26 417 + 421 + 432 + 625 + 627 + 631 + 108 van 11/8 tot 18/8,
met uitzondering van de reeds behandelde 108.

Bakwisselingen

Hoewel er bij de geregeld van samenstelling wisselende treinstammen IRM geen sprake kan zijn van bakwisselingen in de ware zin des woords, is de volgende wisseling van samenstelling toch noemenswaard ter verklaring van de hersteltijd van twee beschadigde stammen. Op 10/4 kwam de 8456 in Hlm binnen met brandschade in mBvk 290 8612 (Den Helder, 4/4). Toen op 15/5 de 8464 met bufferschade binnenkwam, werd mBvk 290 8633 van deze stam overgezet in de 8456, die al op 19/5 in zijn gewijzigde samenstelling vertrok. De 8464 werd op 19/6 afgeleverd met de herstelde mBvk 290 8612.

De bakwisseling die deze term meer dan waard is, is bijna gereed: Haarlem hoopt de 528 met als BK2 de ex-Bk 424 medio september af te leveren.

Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (4/7 - 29/8)

Binnengenomen in Tilburg werden voor **revisie LT3** de locs: 1845 (7/7), 1831 + 1832 (19/8); **afgeleverd** werden: 1846

(8/7), 1851 (30/7; tevens herstel brandschade), 1857 (4/8), 1858 (21/8).

Constructiewijzigingen ICRm-bedrijf: binnengenomen werden de 1763 (7/7), 1766 (1/8) en 1756 (21/8); afgeleverd werd de 1763 (17/7), 1766 (21/8).

Met **schade/defecten** kwamen naar het rb: 1747 (4/7) draaistel wisselen, 1769 (15/7) idem, 1841 (18/7) idem, 1840 (5/8) botsschade, 1827 + 1855 (20/8) botsschade, 1834 (22/8) idem, 1846 (26/8) idem, 9403 (26/8) bufferschade.

Afgeleverd werden: 1740 (9/7), 1747 (11/7), 1769 (24/7), 1841 (6/8).

Voor het **spoelen** van de **luchtleidingen** kwamen de Sprinters 2851 (22/7), 2856 (6/8) en 2858 (27/8) binnen, **afgeleverd** werden de 2852 (8/7), 2854 (21/7), 2855 (6/8) en 2851 (27/8).

Locomotieven serie 1300: 1308 gesloopt

Op 7/8 werd de bak van loc 1308 per dieplader naar sloper HKS Metals in Amsterdam Westhaven gebracht en enkele dagen later tot schroot verwerkt.

Na de verkoop van de 1300-en van Railion aan NSR in 2000 en de proefrevisie aan de 1302 stond de 1308 opgebokt op het terrein van het revisiebedrijf. Daarom bleef de loc daar staan, ook nadat duidelijk was geworden dat de 1300-en een miskoop waren en de overige in en bij de loods in Roosendaal waren weggezet. De sloop van de 1308 is vooral het gevolg van het opschonen van het werkplaatsterrein in Tilburg, maar ook de sloop van de overige lijkt nu aanstaande, ondanks de belangstelling die vanuit de BVS (Branchevereniging Van Spoorvervoerders) en zelfs door de Nostalgie Expresse voor een 1300 is getoond.

De 1315, die weer in Tilburg stond sinds hij in Eindhoven voor instructiedoeleinden was gebruikt (koppelen van getrokken treinen voor beginnende en gevorderde machinisten) werd op 26/8 opgehaald door de 1743 en naar de Watergraafsmeer gebracht. De loc is, als alles volgens plan verlopen is, op 7/9 naar Amersfoort Bokkeduinen gebracht voor dezelfde instructie, samen met de plan W's 21-37 453 en 531.

Nieuwe rangeerlocomotieven 700

Op 23/6 werd de eerste van de 13 bestelde rangeerlocomotieven door Vossloh in Kiel (MaK) officieel overgedragen aan NS Financial Services (!). De locs, van het type G 400 B, worden door NSFS geleased aan NSR en NedTrain en worden genummerd in de serie 700 (zie HOV/RN 535, blz. 125).

Op 19/7 kwam deze 701 in Bentheim aan, aangebracht door een aantal Duitse privé-vervoerders. Railion bracht de loc naar Heerlen en op 23/7 naar het revisiebedrijf Tilburg voor inspectie en opleiding.

Internationale rijtuigen

De op blz. 172 aangekondigde overdracht van elf rijtuigen (9 Bcvmh, 1 WR en 1 Df) aan Euro Expres TrainCharter heeft op 10/7 plaatsgevonden. EETC heeft een optie de aangekochte WR 015 te ruilen tegen de 017, die een gereviseerde airco heeft, maar door NS Int nog altijd gereserveerd wordt voor The Train Company (TTC). Dit eenmansbedrijf, via welke o.a. de Bedevaartstichting rijtuigen voor haar treinen wil veilig stellen, heeft nog altijd de aankoopfinanciering niet rond, maar geniet een opvallend soort voorkeursbehandeling van NS Internationaal. Zo worden er voor TTC paden geregeld voor wintersporttrein(en) die kennelijk in concurrentie met EETC moeten gaan rijden.

Voor de volledigheid: de 14 Bc-rijtuigen die NS Int nog bezat, zijn al op 27/1 verkocht aan Euro Expres Traincharter: 51 84 50-70 001, 002, 004, 005, 007, 008, 010-012, 014, 016-018 en 021. De rijtuigen staan op de Watergraafsmeer, zijn deels geavanceerd en moeten draaistelrevisie en op zijn minst een opknapbeurt te krijgen.

Het laat zich aanzien dat deze in Oostende zal worden uitgevoerd door RSI, de verzelfstandigde vroegere werkplaats van Wagons-Lits.

Railion

Locomotieven BR 204

De 204 492 werd bijna een maand na zijn overdracht (op 19/6) van Stendal op 11/7 opgezonden naar Nederland. De *Jacob Roggeveen*, die als de enige van de serie 204 radiografisch bestuurbaar is, arriveerde op 14/7 in Terneuzen.

Motorpostrijtuigen

De aangekondigde revisie van mP 3030 werd eind juli door het rb Haarlem ter hand genomen. De mP werd om te beginnen in Railion-rood gespoten. De 3027 wordt met enig kunst en vliegwerk op de rails gehouden en zal in het najaar weer als Sandite-trein gaan rijden.

Locomotieven serie 2200

De 2278 verliet op 18/7 het werkemplacement Papendrecht van de Betuweroute en werd naar de Kijfhoek gebracht. De huur door Strukton was daarmee beëindigd. Op 18/8 werd de loc naar Amsterdam Westhaven overgebracht, waar Railion niet-uitgewerkte plannen heeft er rangeerwerk mee te verrichten om een 6400 uit te sparen. Noodzaak tot opleiding van personeel en olie lekkage van de loc maken de uitvoering van dat plannetje onzeker.

De 2225 van de Beverwijkse Railion-hobbyclub en plukloc 2368 zijn na de motor- en huifwisseling met de 302328 van Strukton in juni naar Beverwijk Hoogovens Centraal overgebracht.

Rangeerlocomotieven serie 600

Railion gaat in bescheiden mate weer meer gebruik maken van rangeerlocomotieven serie 600, de *bakkies*. De 686, in het voorjaar uit Zeeuws-Vlaanderen naar IJsselmonde gekomen voor het rangeerwerk bij de "DES" (Desinfectie) werd daar midden augustus vervangen door 658 (de algemene reserve) en werd op 18/8 per dieplader naar het Sloehavengebied vervoerd, waar het rangeerwerk sterk is toegenomen. Loc 677, die al een paar jaar aan NedTrain verhuurd was als rangeerloc bij het onderhoudsbedrijf Zaanstraat, werd teruggeëist en op 22/8 per dieplader naar de Rotterdamse Waalhaven Zuid vervoerd. In de Zaanstraat werd de 677 vervangen door de 683 van NSR, die met dezelfde dieplader uit Maastricht was aangevoerd.

In Beverwijk is de 654 in gebruik. Deze groen geschilderde 600 is jaren lang onofficieel "eigendom" geweest van de Stoomclub Hoogovens, maar is door Railion teruggehaald toen deze club dreigde te worden opgeheven.

Sloop locomotieven

De zeven 2200-en die nog in Roosendaal op sloop stonden te wachten, werden op 15/7 naar de Watergraafsmeer gesleept in een konvooi met twee vrachtrijtuigen ex-Overnight Expres, een Df en twee Bar-rijtuigen als schut- en remwagens. Op 22/7 werd het geheel doorgevoerd naar Maastricht, waar zij direct door rangeerloc 663 op het emplacement Beatrixhaven geplaatst werden. Aansluitend werden ook de zeven 1100-en die op het emplacement Maastricht stonden, naar de Beatrixhaven gebracht. Op 31/7 werden de locomotieven voor de poort van het sloopterrein gezet, omdat het spoor er naartoe op 1/8 door Railinfrabeheer buiten dienst werd gesteld en dit kennelijk geen dag uitstel meer kon velen. Op 8/8 werden de veertien locomotieven met behulp van een vijfhonderdtons kraan het terrein van de sloper op getakeld: 1110, 1113, 1115, 1132, 1142, 1144, 1152, 2202, 2209, 2260, 2369, 2370, 2374 en 2380. Een laatste Hbis die op het terrein gehesen werd, symboliseerde ook het einde van de aanvoer van de honderden goederenwagens uit Susteren die in Maastricht gesloopt zijn en worden.

1122 naar de Werkgroep Loc-1501

Op 7/8 werden de 1122 en de locomotoren 290, 322 en 351 van Beverwijk Hoogovens Centraal naar de Watergraafsmeer gesleept. Hier nam de 1501 de 1122 over en sleepte de nieuwe aanwinst van de werkgroep naar de Kijfhoek. De loc werd

op 24/8 aan een aantal testen onderworpen en bleek na de nodige reiniging van contacten en dergelijke geheel te functioneren. Hoewel de definitieve besluiten nog moeten worden genomen, ziet het er sterk naar uit dat de werkgroep de 1122 van Railion zal overnemen en rijvaardig zal maken. De indienststelling kan overigens nog wel voor de nodige problemen zorgen, omdat de serie 1100 zijn type-goedkeuring kwijt is en wellicht weer helemaal "door de molen" moet.

(De uit Beverwijk meegevoerde locomotoren zijn, zoals alle exemplaren van Railion, in principe bestemd voor onderdelenleverantie en sloop.)

Buitenlandse locs gaan en komen

Bij wijze van proef laat de NMBS sinds midden augustus trein 40822 van de Kijfhoek naar België niet trekken door een tweespanningsloc 25.5, maar door twee voor dienst in Nederland geschikte (en uiteraard inmiddels toegelaten) locs reeks 77.

Er zijn tegenstrijdige geluiden of dit het einde van de inzet van de reeks 25.5 inhoudt; feit is wel dat deze locs de "leeftijd der sterken" wel aan het bereiken zijn.

Met ingang van 6/10 komt een einde aan de inzet van de DB-locs Reihe 241 op Nederlands grondgebied, waarmee de desinvestering die dan gepleegd is om deze locs geschikt te maken kennelijk voor lief wordt genomen. De treinen 45121 en 45120 zullen in Duitsland met BR 151 met Nederlandse machinist worden gereden (en in Nederland met 1600).

Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (29/6 - 8/8)

Voor herstel van schade of defecten kwamen in Tilburg binnen: 6422 + 6485 (1/7) botsschade, 6512 (1/7) defecte wisselrichter, 6458 (4/7) olie lekkage, 6501 (4/7) defecte ED-rem, 6401 (7/7) defecte lager hoofdgenerator, 6517 (7/7) defecte rem, 6457 (8/7) ontsporingschade, 6404 (9/7) tractiemotor wisselen, 6430 (15/7) botsschade, 6408 (16/7) ontsporingschade, 6412 (28/7) tractiemotor wisselen, 6463 (28/7) assen wisselen, 6445 (1/8) olie lekkage, 6421 (6/8) botsschade, 6487 (6/8) defecte dieselmotor.

Na herstel afgeleverd werden: 6424 (1/7), 6435 + 6515 (4/7), 6420 (5/7), 6426 (7/7), 1613 + 6453 + 6512 (10/7), 6517 (11/7), 6415 + 6501 (15/7), 6401 + 6408 (16/7), 6402 (22/7), 6434 (24/7), 6457 (31/7), 6485 (5/8), 6404 (7/8), 6412 + 6464 (8/8).

Enkele schadegevallen

De 6457 ontspoorde in Wijster op 27/6. De 6430 had op 11/7 op de Kijfhoek een zijdelingse aanrijding met een aantal wagens en de 6421 botste op 4/8 op de Havenspoorlijn op een busje.

Op 14 juli werden de testen aan de 5811 in Zutphen beëindigd en kon de machine formeel in dienst worden gesteld. De loc werd naar de Kijfhoek gesleept en na een periode van korte testritten en opleiding aanvankelijk alleen in het Rotterdamse gebruikt. Na deze proefperiode, met nogal wat storingen "van het lange stilstaan" werd de 5811 op 2 en 3/8 voor het eerst ingezet voor een van de containershuttles van ACTS, in dit geval naar en van Veendam. Sindsdien rijdt de loc in vaste dienst en vermindert daarmee de inzet van de elektrische locomotieven 1250. De Class 58 blijkt een goede loc voor de containershuttles; hij kan een trein van maximaal 2400 ton trekken en in tegenstelling tot de Class 66 behoudt hij veel vermogen boven de 60 km/h. De komst van de 5812 staat op de rol voor oktober. Of de 5813 uiteindelijk zal komen, hangt mede (sterk) af van het besluit van Vos Logistics over het spoorvervoer voor de eerste vijf jaar vanaf 2004. De tender daarvoor is gesloten en naast ACTS heeft in ieder geval ook Railion daarop ingeschreven.

Op 20 augustus verzorgde ACTS voor de derde maal de tractie voor een rit van Herik Rail: een gezelschapstrein van Naarden-Bussum naar Den Bosch v.v., getrokken door de 1252.

Loc G2000, de (feitelijk nummerloze) loc van het type G2000 van Vossloh die door ShortLines wordt gehuurd, werd na een periode van bijna twee maanden van beproevingen voor de toelating en instructie van het personeel op 12/8 voor het eerst ingezet in een van de olietreinen uit de Amsterdamse Coenhavens, in dit geval een ledige trein van de Humber. De loc wordt voor verschillende treinen gebruikt en dus niet op een vaste route ingezet. Een tweede loc van hetzelfde type volgt binnenkort.

ProRail

Spoorverdubbeling Groningen Noord – Sauwerd

In een lange buitendienststelling van 2 tot 6/5 jl. werd in het kader van dit project het spoor tussen Groningen Noord en Sauwerd omgelegd over de nieuwe brug over het Van Starckenborgkanaal. Tevens werd in een extra lange buitendienststelling (drie dagen) de sporensituatie in Sauwerd gewijzigd. In het weekend van 6 en 7/9 werd de nieuwe beveiliging op de beide sporen in dienst gesteld, waarmee het project (op wat afwerken na) voltooid werd.

Het oorspronkelijke plan voorzag ook in een verdubbeling van het gedeelte Groningen Noord – Groningen, maar gezien de meerkosten van ruim 19,5 miljoen Euro is hiervan afgezien.

Behalve het verdubbelen van de spoorbaan werd ook het emplacement van Sauwerd uitgebreid en daarbij de boog in de richting Delfzijl verruimd. Verder omvatte het project ook het beveiligen van alle overwegen op het baanvak met Ahob's in plaats van Aki's en het opheffen van alle particuliere overwegen en de aanleg van (vee-)tunnels. Er werd uiteraard geheel nieuwe beveiliging aangelegd, maar zonder treinbeïnvloeding ATB. Geen van de „Noordelijke Nevenlijnen" is daarvan voorzien, met uitzondering van Groningen – Leeuwarden sinds de gedeeltelijke spoorverdubbeling. Ook hier zou ATB niet misplaatst geweest zijn, zeker gezien het gestegen risico te Sauwerd en zeker in het licht van de (overigens tamelijk onzinnige) ATB die recent is aangebracht op enkelsporige lijnen elders in het land.

Spoorvernieuwing Moerdijkbrug

De sporen op de Moerdijkbrug worden vervangen door een ingegoten spoorstaafconstructie. Hierbij worden op het brugframe vloerdelen aangebracht met twee goten voor het ingieten van de spoorstaven. Na het aanbrengen en stellen van de spoorstaven worden deze ingegoten bij een temperatuur (van de spoorstaaf) van ongeveer 20 graden. De twee sporen op de Moerdijkbrug zouden beurtelings gedurende maar liefst negen dagen buiten dienst worden gesteld. De eerste buitendienststelling begon op 16/8 augustus, waarbij het spoor Lage Zwaluwe - Dordrecht aangepakt werd, de tweede was gepland in oktober. Per periode wordt een spoor geheel vervangen, waarbij het treinverkeer enkelspoor moet rijden tussen de overloopwissels te Willemsdorp en Lage Zwaluwe. De gevolgen voor het reizigersverkeer en goederenverkeer tussen de Rotterdamse havens en het achterland zijn in een groot deel van het land te merken. De meeste goederentreinen rijden om via Utrecht of de westelijke Betuwelijn, terwijl twee treinen per uur de Moerdijkbrug kunnen berijden. De Beneluxdienst en Thalys reden via Den Bosch – Utrecht. De reizigersdienst in heel Brabant en Zeeland was aangepast, waarbij in het oog sprong dat de getrokken treinen serie 1900 Venlo – Den Haag waren ingekort tot Tilburg en reden in trek-trekformatie (getrokken trein met loc voor en achter). De serie 2500 Heerlen – Den Haag reed van en naar Eindhoven en ging daar over op de serie 900 Eindhoven – Haarlem. Om ruimte op het baanvak Eindhoven – Utrecht te maken, werden de meeste sneltreinen serie 3500 opgeheven. De eerste buitendienststelling liep volledig uit de hand en duurde niet 9, maar 14 dagen, waarbij een enorme inspanning in de planning en uitvoering van de treindienst werd verricht om de omvangrijke maatregelen vijf

dagen extra uit te voeren. Door goed onderhandelen slaagde Thalys erin de uitgaande treinen in voor goederendienst bestemde paden over de Moerdijkbrug te leiden. NS kondigde na dit debacle een schadeclaim tegen Prorail aan. Wat daarvan terecht komt, is nog de vraag: dergelijke stoere taal is bij het bijna nog dramatischer uitlopen van het werk aan de Rijnbug bij Arnhem uiteindelijk niet in daden omgezet. De lering uit het uitlopen van dit werk zal waarschijnlijk zijn dat de geplande buitendienststelling van het andere spoor in oktober op voorhand verlengd zal worden....

Ernstige problemen rond EBS

Na het debacle rond de indienststelling van nieuwe beveiliging type EBS te Amsterdam Sloterdijk in mei, waarbij het treinverkeer drie weken gehinderd werd, bleef medio juli het baanvak Arnhem – Nijmegen een dag langer dan gepland buiten dienst na het in dienst stellen van de aansluiting van het midden-spoor en de aansluiting op de Betuweroute ten zuiden van Elst, terwijl weken later nog steeds niet zonder seinstoringen gereden kon worden. De indienststelling van nieuwe EBS-beveiliging op de reizigerssporen in het project Barendrecht op 16/8 liep vervolgens ook uit de hand. Dagenlang was er niet of nauwelijks treinverkeer mogelijk, hetgeen het gewijzigde treinverkeer als gevolg van de spoorvernieuwing op de Moerdijkbrug flink compliceerde. Pas op 20/8 waren de problemen verholpen.

De indienststelling van nieuwe EBS-beveiliging in het project Woerden – Harmelen, gepland voor begin september, is uitgesteld tot april 2004. Nog onbekend is of aanstaande indienststellingen als de aansluiting van de Betuweroute in Zevenaar en van de HSL Zuid in Hoofddorp ongewijzigd zullen plaatsvinden.

Geen lightrail-proef Zandvoort

Na ruim twee jaar studeren en overleggen is besloten een geplande proef met „light rail” op het baanvak Haarlem – Zandvoort niet door te laten gaan. Het was de bedoeling met een CAF-stel van de Amsterdamse metro te gaan rijden bij wijze van test om het gebruik van light rail en „heavy rail” door elkaar te bestuderen. Omdat het niet toegestaan is de theoretische veiligheid op een hoofdbaanvak te verlagen, stelde IVW eisen die in feite neerkwamen op het upgraden van het metrostel tot een treinstel of het vrijwel volledig op eigen baan brengen van de light rail, hetgeen nu juist niet de bedoeling van de proef was. Daarnaast zouden de kosten dan oplopen tot vele miljoenen euro’s. Het grootste knelpunt vormde het drukke emplacement Haarlem en de rechte kruising met de verbindingbaan, die bereden wordt door zware goederentreinen. Waarom er ruim twee jaar gestudeerd is op iets dat in twee minuten vast te stellen zou zijn, blijft overigens raadselachtig. Ook de vraag waarom de soortgelijke proef op Gouda – Alphen wel doorgang heeft gevonden, blijft onbeantwoord.

Korte berichten

- Meetrijtuig *mP Jules* onderging tussen 8/7 en 1/9 een revisie voor 7 ½ jaar dienst. De mP is geel geschilderd in "Euroscout"-look en is nu ook voorzien van meetapparatuur voor GSM-Rail, ATB NG en airconditioning voor apparatuur en bemanning.
- Locomotor 323 van Volker Stevin Rail & Trafic werd op 4/7 (na ruim twee jaar stilstand) van Geldermalsen overgebracht naar Stadskanaal, waar de motor en diverse onderdelen afgestaan worden aan de 250 van de STAR. In het najaar zal de 323 naast het stationsgebouw in Sneek geplaatst worden, als een wat late herinnering aan de ex-NTM-tramlijn Sneek – Bolsward, waarop de locomotoren jarenlang goederentransporten gereden hebben.
- Locomotor 369, die stond opgesteld voor het kantoor van Volker Stevin in Hoogeveen, is in juni verhuisd naar Broek op Langedijk, waar bij de firma Vialis, fabrikant van onder andere seinen en overweginstallaties, een stuk spoor is gelegd.

- Het Spoorwegmuseum sloot op 7/9 zijn deuren voor anderhalf jaar verbouwing en nieuwbouw. Vrijwel al het materieel wordt ondergebracht in gehuurde loodsen van de voormalige wagenwerkplaats Amersfoort, in de loodsen te Blerick, in het HTMU, bij museumbedrijven (zoals de MBS, waar de SS13 en de Nestor naar toe gaan), op de Watergraafsmeer en Arnhem Berg. Van alle verhuizingen hopen wij volgende maand een overzicht te geven.

BUITENLANDS SPOORWEGNIEUWS

BELGIË

Materieel



Reeks 13: alle locomotieven zullen wat betreft hun inzetbaarheid op het SNCF-net gelijk worden gemaakt: tot nu toe waren er drie verschillende poules.

Reeks 23: de bij een ontsporing te Monceau flink beschadigde 2369 is in herstelling genomen

Reeks 41: met de aankomst van stel 4196 in juli in Merelbeke is de hele serie nu afgeleverd. Naast de 4117 staan nog twee stellen (tijdelijk) buiten dienst: de 4143 in Hasselt en de 4193 van Merelbeke, na als splinternieuw stel behoorlijk beschadigd te zijn bij een overwegaanrijding bij Lovendegem op de lijn naar Eeklo op 11 juli. Overigens lijkt het eerder gemelde aanbrenge van wagennummers op de fronten op een misverstand (of een fabeltje) te berusten.

Reeks 51: De 5122 is verkocht aan een Italiaans spoorweg(bouw)bedrijf.

Reeks 62: De 6201 en 6202 en naar verluidt ook de 6230 zijn in Merelbeke buiten dienst gesteld. De grootschalige afvoer van deze reeks lijkt blijkaar ook niet al te ver meer.... Eind dit jaar zou de grootschaligere afvoer van 62'ers (net als de reeks 51 bij elke dienstregelingwissel enkele) beginnen. De eerder afgevoerde 6234 is inmiddels al voor onderdelenpluk naar Salzannes gegaan.

Reeks 73: op 8 augustus reed een vrachtwagen in de Antwerpse haven loc 7344 van de zijkant aan. De loc liep hierbij uit de rails en kwam dwars op het spoor op de weg te staan. Twee rangeerders werden gewond.

Reeks 77: al meer dan honderd machines zijn afgeleverd: de 7800 kwam in juli aan te Antwerpen en eind augustus was de levering reeds gevorderd tot de 7810 (de 7803 is echter nog in Duitsland). Kinkempois kreeg er een paar locs bij en dientengevolge werden vanaf juli ook de FO-treinen met 77'ers gereden. Tevens kreeg Stockem drie locs reeks 77 op proef te leen voor instructie en in juli werden zij voor het eerst in de laatste omloop voor de AFB-locomotieven ingezet. Blijkbaar is de tijdelijke komst van 62'ers (waar de bestuurders om één of andere reden erg tegen waren) van de baan.

Poststellen: Slechts de 965, 966 en 973 resteren voor de laatste diensten op Brussel-Gent. Begin oktober, en niet pas in december zoals eerder gepland, zullen ook deze laatste diensten verdwijnen. Naar blijkbaar goed gebruik in dit soort situaties wordt in de laatste week met lege treinen gereden.

SNCF BB 36000: nadat de locomotieven via Jeumont en Quévy al in België kwamen, wordt deze serie binnenkort ook ingezet op de Athus-Meuselijn. Medio september rijdt hiertoe een loc proef.

Museummaterieel: De 4001 is doorverkocht van de CFV3V naar het TSP. In "ruil" kocht de CFV3V een motorwagen reeks 44 (nummer nog onbekend) en een loc reeks 51, waarbij op typisch Belgische wijze men weer een brij maakt van de nummers: door vier verschillende bronnen zijn vier verschillende nummers (5120, 5131, 5135 en 5149) opgegeven voor die verkochte loc. Vooral zo doorgaan! We wachten beter maar weer af... De 4506 van het TSP werd schitterend opgeknapt en ziet er piekfijn uit, zeker in vergelijking met de staat waarin de roodgele motorwagens de laatste jaren reden. Buiten de 4001 gaan er geruchten (en meer voorshands niet) dat het TSP de door NMBS-personeel bewaarde 8320 onder zijn hoede wil nemen.



Vennbahn: al het materieel lijkt een beetje verdeeld te zijn, hoewel nog niet precies bekend is wat aan wie. De 1603 en het CFL-Wegmanstel zijn verkocht aan buitenlandse clubs, de 59'ers aan een particulier in België (uw redacteur gokt op de verzamelaar in Hombourg) en de K-rijtuigen aan het TSP. Het materieel kan nog niet weg uit Raeren daar de spoor is afgekeurd in zowel de richting Eupen als Weywertz. In augustus werden enkele niet verkochte rijtuigen (vermoedelijk M1's) in Raeren gesloopt.

Dienstuitvoering

Airco: net als overal in west-Europa waren er in België problemen met uitvallende airco's in defecte treinen met materieel waar de ramen niet van open kunnen. Het probleem deed zich meermalen voor met de IC treinen Oostende-Eupen via de HSL2, toch al een dienst met veel technische problemen. Op 7 augustus verliet zo een groep reizigers op eigen houtje een gestrande trein via de HSL-sporen naar de naastgelegen snelweg E40. Na dit laatste voorval ontstond er een haast ordinaire ruzie tussen pers en NMBS, waarbij de pers het risicovolle gebeuren aldaar volledig toeschreef aan de NMBS en de NMBS zich daartegen op 11 augustus in een persbericht daartegen heftig verweerde. Feit blijft echter dat – hoewel de juiste procedure gevolgd is – het vragen om problemen was door de deuren voortijdig (voor het aankomen van een vervangende trein) te openen. Hoewel een ieder natuurlijk verantwoordelijk is voor zijn of haar eigen daden, was dit een risico dat de NMBS nooit had mogen nemen – ook al was de situatie is de oververhitte defecte trein ernstig.

De Kust: het nemen van de (toeristen)trein richting de Kust wordt nog altijd populairder, onder meer natuurlijk ook door de lange, warme zomer. In juli werd al een record gehaald van 760.000 reizigers die de gewone of extra treinen naar de verschillende badplaatsen namen. De verwachting is dat dit record in augustus nogmaals verbroken zal worden.

Nog meer dagtrips: ook de overige dagtrips doen het nog altijd goed: de stijgende lijn in verkoop van B-dagtrips die al vele, vele jaren te zien is werd wederom niet doorbroken in de eerste helft van 2003. Ook niet verassend was het feit dat de Zoo in Antwerpen wederom het meest populair was.

Houtvervoer Büllingen: eindelijk eens goed nieuws! Vanaf juni rijden er weer sporadisch houttreinen naar Büllingen, nadat een Duits bedrijf de oorspronkelijke klant heeft overgenomen en vermoedelijk dan wél wil meebetalen aan het onderhoud van de spoorlijn. Vanaf september zou weer elke maandag, woensdag en vrijdag gereden worden zoals "vroeger".

Infrastructuur

De NMBS is van plan de verbinding Wondelgem-Eeklo te moderniseren: de gemiddelde snelheid zou fors omhoog moeten en de frequentie zou mogelijk worden verdubbeld tot een halfuursdienst. Van elektrificatie is geen sprake; er rijdt inmiddels net nieuw dieselmaterieel.

Eind augustus werd het bekende stationnetje van Muide aan lijn 55/58 Gent-Wondelgem(-Eeklo/Sas van Gent) gesloopt.

DENEMARKEN

Op korte termijn vinden proefritten plaats met de eerste, onlangs uit Italië over zee aangevoerde IC4 dieseltreinstellen. De ritten worden door de DSB uitgevoerd op het voor hoge snelheden ingerichte dubbelsporige traject tussen Tingleff en Woyens, waar de dieseltreinstellen op topsnelheid (200 km/u) kunnen worden getest. Pas eind 2004 komen de stellen planmatig in de Intercity-dienst. In totaal heeft de DSB 83 van deze vierdelige stellen besteld: een transactie die nogal omstreden is, omdat daardoor de elektrificatie van de hoofdlijn Fredericia-Århus en andere hoofdlijnen direct werd gestopt. Het energieverbruik van de dieseltreinstellen is nogal fors, in vergelijking met andere Europese HST's.

Op 7 augustus jl. werd, na vijf jaar restauratiewerkzaamheden in het museumdepot Roskilde, een proefrit gemaakt met tenderlok S 736 (Frichs 1928) van Roskilde naar Havdrup. Een lager zorgde nog voor wat problemen. Op 16 augustus moest de loc present zijn bij de museumdagen in Odense.

DUITSLAND

Algemeen

♦ Vanaf 1 oktober 2003 vallen DB Reise & Touristik, DB Regio en DB Stadtverkehr onder DB Personenverkehr GmbH, een volle dochter van de Deutsche Bahn AG. DB Reise & Touristik wordt op dezelfde datum omgedoopt in DB Fernverkehr.

♦ De grote lijnen van het per 1 augustus 2003 gewijzigde en dus "nieuwe" tariefsysteem: De BahnCard is in drie varianten verkrijgbaar: 25, 50 en 100, waarbij het cijfer het kortingspercentage aangeeft. De BahnCard voor 25 procent korting is goedkoper geworden: de klant betaalt € 10,- minder voor de tweede klas (€ 50,-) en € 50,- minder voor de eerste klas (€ 100,-). De BahnCard 50 is terug van weggeweest. De prijs hiervan bedraagt € 200,- voor de tweede klas, die voor de eerste klas kost het dubbele. Bepaalde doelgroepen, zoals jongeren en senioren, betalen de helft. De BahnCard 100, feitelijk dus gewoon een netkaart, kost € 270,- per maand of, bij betaling ineens, € 3000,- (tweede klas) per jaar.

De SparPreis is er nog maar in twee varianten: 25 of vijftig procent korting. De voorwaarden verschillen per geval (verbinding, beperkt aantal plaatsbewijzen per trein). Er moet minimaal drie dagen van te voren worden geboekt.

Op beperkte schaal kunnen kortingen met elkaar worden gecombineerd. Het Schönes Wochenende Ticket blijft in onveranderde vorm in ieder geval tot 14 december 2003 verkrijgbaar.

De DB wil dat de BahnCard, ongeacht voor welk kortingspercentage, in het regionale verkeer een korting geeft van 25 procent. Daartoe lopen onderhandelingen met de deelstaten.

♦ Twee weken na de hervorming van het prijssysteem zijn de positieve gevolgen al merkbaar. In 14 dagen werden 210.000 BahnCards verkocht; dat zijn er 15.000 per dag. De opnieuw ingevoerde BahnCard 50 ging 160.000 keer over de toonbank.

♦ Het komende jaar brengt meer wijzigingen in het prijssysteem. Tevens werkt men eraan dat de klant bij de koop van een vervoersbewijs altijd het meest gunstige tarief krijgt aangeboden. Ook zal de veelheid aan prijzen voor één traject zoveel mogelijk worden teruggedrongen. Daarnaast streeft men ernaar de service de komende tijd te verbeteren.

♦ Het reizigersvervoer op de lijnen Rathenow - Neustadt/Dosse en Brandenburg-Belzig wordt vanaf december 2003 gestaakt. Tussen Rathenow en Neustadt/Dosse voert de Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) in opdracht van de DB de dienst uit.

♦ Ondanks het eerder gesloten contract met de DB is de deelstaat Brandenburg voornemens de komende tijd spoorlijnen aan te besteden. Als eerste is de verbinding Berlin-Karow – Basdorf – Schmachtenhagen/ - Groß Schönebeck aan de beurt: 670.000 treinkilometers op jaarbasis. Dat kunnen er meer worden als de verbinding Basdorf – Berlin-Wilhelmsruh – Gesundbrunnen wordt gereactiveerd. De nieuwe exploitant moet vanaf december 2005 gaan rijden en het contract krijgt een looptijd van vijftien jaar.

Connex ving overigens bot bij de rechter, die bepaalde dat de onderhandse aanbesteding van het regionale vervoer aan de DB in de deelstaat Brandenburg niet in strijd is met de regels.

♦ De deelstaat Baden-Württemberg en de DB ondertekenden op 8 juli 2003 een verdrag waarin voor de komende 13 jaar het aanbod en kwaliteit van het regionale spoorvervoer en de inzet van nieuw materieel is vastgelegd. De overeenkomst heeft een waarde van € 4,6 miljard en omvat 78 procent van alle regionale treinverbindingen in de deelstaat. Volgens de stand van de dienstregeling 2002/2003 gaat het om 49 miljoen treinkilometer per jaar. Gedurende de contractperiode wordt ongeveer een derde deel van het aanbod openbaar aanbesteed; hieronder valt de lijn Ulm – Friedrichshafen – Lindau. Mocht de DB geen bod uitbrengen of het vervoer verliezen, zal de deelstaat de toelages naar ratio korten. Voor wat betreft de kwaliteit zijn bindende afspraken gemaakt: blijft de DB in gebreke dan kan ze rekening houden met boetes die kunnen oplopen tot € 10 miljoen per jaar, maar als de kwaliteit van het aanbod beter is dan afgesproken wordt de toelage verhoogd.



De DB heeft zich voorts verplicht de komende jaren fors in nieuw materieel te investeren. Er is een verlanglijstje gemaakt waarop nieuwe locs (serie 146), dubbeldeksrijtuigen en treinstellen, zowel diesel (serie 650) als elektrisch (serie 425.2), met een totale waarde van ruim een half miljard Euro, prijken. Een aantal van de nieuwe elektrische treinstellen is bestemd voor de uitbouw van de S-Bahn Rhein-Neckar.

Vanaf 14 december 2003 zullen in Baden-Württemberg vrijwel alle regionale treinen rookvrij zijn. Thans beschikken de treinstellen van de serie 611 en de motorrijtuigen series 641 en 650 al niet meer over rokerscompartimenten. Daarbij zullen zich onder andere de treinen op het S-Bahnnetten van Stuttgart en Rhein-Neckar voegen.

♦ De DB en het Verband Region Stuttgart (VRS) ondertekenden het contract voor exploitatie van de S-Bahn in Stuttgart tot eind 2013 ter waarde van € 1,3 miljard. In het contract is een kwaliteitssysteem vastgelegd: vier keer per jaar controleert een onafhankelijke partij de tevredenheid van de reizigers. Daarbij zijn punctualiteit, het schoon zijn van treinen en stations en de informatie naar de reizigers toe de belangrijkste meetpunten. De uitkomsten van de inspecties worden in boetes of bonussen vertaald. Ook is de montage van ruiten in cabinedeuren van de ingezette treinstellen serie 420 in de overeenkomst vastgelegd om het veiligheidsgevoel van de reizigers te bevorderen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling zullen de S-Bahntreinen op alle lijnen tussen 15:30 en 19:00 uur in een kwartierdienst rijden. Voorts is in het contract de mogelijkheid van een Europese aanbesteding opgenomen. Mogelijkerwijs kan het complete net al in 2011 naar een andere exploitant overgaan, die dan de beschikking zal krijgen over de via de VRS aangeschafte treinstellen.

♦ In het district Rottweil startte op 1 augustus 2003 het Verkeersverbund Rottweil (VVR), waardoor van al het regionale openbaar vervoer in de regio gebruik kan worden gemaakt met één plaatsbewijs.

♦ DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), een volle dochter van DB Regio, heeft de aanbesteding van de lijnen Pforzheim – Horb en Horb – Tübingen gewonnen. De RAB neemt de diensten, met een volume van 1,6 miljoen treinkilometer per jaar, vanaf december 2004 over. Het nieuwe verkeersconcept wordt in twee fases gerealiseerd: vanaf de start rijden de treinen in een starre uurdienst over de beide lijnen, in de spitsuren aangevuld met extra's tussen Pforzheim en Nagold en Tübingen en Rottenburg, zodat op die trajecten een halfuursdienst ontstaat. In de tweede fase wordt het baanvak tussen Pforzheim en Horb voor hogere snelheden geschikt gemaakt en komen er nieuwe haltes in Pforzheim en Nagold. De RAB investeert een bedrag van € 16,5 miljoen in elf nieuwe motorwagens van het type RegioShuttle (serie 650).

♦ Op 18 juli 2003 besteedde de Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) de voormalige, door de DB gereden, InterRegio-lijn 25 Hof – Regensburg – München – Oberstdorf aan. De InterRegio-verbinding werd tussen midden 2001 en december 2002 in fases opgeheven. De aanbesteding verloopt in twee delen: de eerste voorziet snelle regionale treinen in een starre twee-uursdienst tussen München, Kempten en Oberstdorf; de tweede in dergelijke treinen tussen München en Hof. Op eerstgenoemde verbinding rijdt de DB tot december van dit jaar met treinstellen serie 612 de dienst; hierna neemt een consortium bestaande uit de "Länderbahnen" (van de Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG)) en EuroThurbo voor een periode van vier jaar de treindiensten over.

♦ Op 23 juli 2003 werd de lijn Quedlinburg – Frose aanbesteed. Geïnteresseerde ondernemingen hebben tot 22 oktober 2003 de tijd een bod op de bijna dertig kilometer lange lijn, die deels in slechte staat verkeert, uit te brengen.

♦ In Sachsen-Anhalt werden de volgende lijnen aanbesteed, voor de periode van 10 dec. 2003 t/m 9 dec. 2018:

Lutherstadt Wittenberg - Bad Schmiedeberg, Magdeburg - Loburg, Stendal - Tangermünde, Stendal - Oebisfelde - Wolfsburg, (Wolfsburg -) Oebisfelde - Haldensleben - Mag-

deburg, Dessau - Aschersleben, Magdeburg- Aschersleben, Bernburg - Calbe(S.) (- Magdeburg), Köthen - Aken.

♦ In Sachsen zijn op dit moment onderhandelingen aan de gang voor het regionale reizigersvervoer rond Leipzig. Met twee buitenlandse aanbieders, waaronder Connex, wordt gepraat over de overname van het Leipziger S-Bahnnet en enkele belangrijke regionale lijnen. De huidige exploitant, de DB, is te duur. De DB, die thans per maand een bijdrage van de lokale overheden van € 7,2 miljoen ontvangt, wil dit bedrag verhogen tot € 10 miljoen, terwijl de huidige maandelijks bijdrage al met moeite bijeen kan worden gebracht.

♦ Voor de lijnen Straußfurt – Großheringen (één van de laatste lijnen waarop de serie 202 in de reizigersdienst werd ingezet) en Bretleben - Sondershausen is een openbare aanbesteding in werking gezet.

♦ Het aantal snelle treinverbindingen tussen Duitsland en Zwitserland zal in het kader van "TEE Rail Alliance" worden uitgebreid. Op alle belangrijke lijnen tussen beide landen wordt een starre dienstregeling ingevoerd, hetgeen uiterlijk in 2007 moet zijn afgerond. Daarnaast loopt een onderzoek naar de verlenging van bestaande Duitse verbindingen naar populaire Zwitserse vakantiegebieden. Concreet worden daarbij genoemd:

De verlenging van de ICE-lijn Hamburg/Berlin – Frankfurt – Basel naar Zürich (eens per twee uur);

Een nieuwe EuroCity-verbinding Frankfurt – Interlaken (eveneens een twee-uurdienst);

Zes in plaats van vier snelle treinen tussen München en Zürich via Lindau.

Daarnaast wil de DB zich sterk maken voor de snelle elektrificatie van het baanvak Lindau – Geltendorf, die eerder van de baan leek. Dan kunnen tussen München en Zürich eens in de twee uur ICE-treinen gaan rijden.

♦ In Bayern werd het sein op groen gezet voor twee nieuwe S-Bahntrajecten: Nürnberg – Ansbach en Lauf – Hartmannsdorf, alhoewel beide lijnen aanmerkelijk duurder gaan uitvallen dan in 1996 was berekend. Op eerst genoemde verbinding moeten de eerste S-Bahntreinen in 2006 gaan rijden, de lijn naar Hartmannsdorf wordt naar verwachting pas in 2007 of 2008 opgeleverd. Er is tevens een intentieverklaring getekend voor de S-Bahnlijnen Nürnberg – Erlangen – Forchheim en Nürnberg – Neumarkt.

♦ Acht maanden na de brand in een D-trein, bij Nancy, hebben advocaten van de families van vijf omgekomen Amerikanen schadeclaims neergelegd bij de DB en DB Reise & Touristik, met een hoogte van \$ 175 miljoen.

♦ De DB zet het goederenvervoer per spoor opnieuw op. Deze operatie moet voor het eind van dit jaar zijn afgerond. Doel is de productiviteit te verhogen en de concurrentie in de buurlanden aan te gaan. Alle activiteiten zullen in de nabije toekomst onder de hoede van Stinnes vallen, die het daadwerkelijke transport over de rails aan dochteronderneming Railion overlaat. Dat betekent dus dat de naam 'DB Cargo' zal verdwijnen. DB Cargo behaalt thans 85 % van haar omzet bij 200 klanten, die meer en meer wereldomvattende transportoplossingen eisen. Stinnes kan samen met haar dochteronderneming Schenker in die behoefte voorzien. De DB toont interesse in de Canadese vervoersonderneming TDS, waardoor het concern een wereldwijd opererende vervoerder van auto's kan worden. De DB heeft een bod van \$ 160 miljoen op TSD uitgebracht.

♦ Volgens de huidige plannen vervallen in de komende dienstregeling de nachttreinen Dresden – Warschau via Görlitz. Hun taken worden overgenomen door de huidige InterRegio-verbinding Dresden – Wrocław, die daartoe tot Warschau wordt verlengd. Nieuw zal een dagelijkse ICE-trein tussen München en Görlitz zijn.

♦ Het kartelambt gaat het monopolie van DB Energie GmbH onderzoeken in verband met de levering van elektriciteit voor niet DB-locs. Aanleiding van het onderzoek is de levering

van stroom voor rail4chem door de Stadtwerke Aachen AG (Stawag), die door DB Energie vanwege "administratieve redenen" werd geweigerd.

Infrastructuur

♦ De regering heeft het Bundesverkehrswegeplan van minister Manfred Stolpe goedgekeurd. Het omhelst 1600 projecten die in de tijdspanne tussen 2001 (het is met terugwerkende kracht ingegaan) en 2015 worden uitgevoerd en waarvoor een budget van € 150 miljard is uitgetrokken. In de begroting is ruimte gereserveerd voor mogelijke kostenoverschrijdingen en 'normale' prijsstijgingen. Een nieuw plan was noodzakelijk omdat het oude plan, dat uit 1992 dateerde, kampte met een kostenoverschrijding van € 40 miljard en wijkt iets af van het concept, dat eerder dit jaar werd gepresenteerd. Voor het wegverkeer is 52 procent van het budget gereserveerd. Bijna de helft van de beschikbare gelden is bestemd voor de vernieuwing van bestaande wegen. Er worden twee omstreden Autobahnen aangelegd: de A14 tussen Magdeburg en Schwerin en de A39 tussen Wolfsburg en Lüneburg.

De spoorwegen krijgen een bedrag van € 63,9 miljard uit het potje van Manfred Stolpe, ofwel 43 procent. Voor de noodzakelijke opknopbeurt van de huidige infrastructuur is zestig procent gereserveerd. De rest van het budget gaat naar nieuw- en uitbouw van spoorlijnen en daarvan wordt een groot gedeelte opgeslokt door de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Nürnberg en Erfurt. Voor Nederland zijn de HSL Oost (geschikt voor een maximum snelheid van 200 km/h), de IJzeren Rijn en de spoorverdubbeling van het deeltraject Kaldenkirchen – Viersen van belang. Het scheepvaartverkeer krijgt een bedrag van € 7,5 miljard te besteden.

♦ Op 5 augustus werd in Rostock een nieuwe werkplaats in gebruik genomen, waar het materieel van DB Regio / Mecklenburg-Vorpommern zal worden onderhouden. De deelstaat droeg € 7,8 miljoen bij aan de totale kosten, die € 12,5 miljoen bedroegen.

♦ De verkoop van de werkplaats Vetschau (Bombardier) aan een groep Hongaarse investeerders is nu definitief. De 109 arbeidsplaatsen blijven behouden.

♦ De werkplaats Blankenburg is door de DB aan de Gesellschaft für Sicherheits- und Umwelttechnik mbH Berlin (GSU) verkocht, na lange en moeizame onderhandelingen. Op 1 augustus 2003 werd de overname officieel. De werkplaats zal de huidige werkzaamheden (bouw van goederenwagens voor speciaal vervoer, wasmachines voor treinen) voortzetten.

♦ Op 30 juni 2003 werd het Betriebshof (depot) Halberstadt gesloten. De daar gehuisveste locomotieven serie 218 en railbussen serie 772 verhuisden naar Stendal.

♦ Er is definitief besloten tot de sluiting van de werkplaats in Opladen per 31 december 2003. Er is geen bestaansrecht meer voor de werkplaats; ook een nieuwe impuls door een externe investeerder zal geen effect sorteren.

♦ Annaberg-Buchholz heeft na drie jaar de aansluiting op het spoorwegnet terug. Op 27 juli 2003 werd de treindienst op de verbinding Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz hervat. Na de sluiting, in juni 2000, is de ook wel als Zschopautalbahn bekende verbinding vrijwel compleet vernieuwd. Vanaf december 2003 zullen de treindiensten worden verlengd tot in het Tsjechische Vejprty.

♦ In juli 2003 begonnen de werkzaamheden aan de lijn Wittstock (Dosse) en Neuruppin West om deze geschikt te maken voor een maximum snelheid van 120 km/h, zodat de "PrignitzExpress" voor dit 37 kilometer lange deeltraject straks geen 47 minuten meer nodig heeft, maar 26. De werkzaamheden, die feitelijk de tweede fase van de opwaardering van de lijn Henningsdorf – Wittenberge zijn, duren tot december 2004. De bovenbouw wordt compleet vernieuwd en van de 38 spoorwegovergangen verdwijnen er 13. De beveiliging wordt op de laatste stand van zaken gebracht. Dankzij een financiële injectie door de deelstaat van € 1,2 miljoen kunnen de stations worden opgeknapt. De werkzaamheden op het deeltraject Henningsdorf - Wittstock werden in mei 2000 afge-

rond; de derde fase zal in 2005 en 2006 aan de beurt komen.

♦ De DB heeft de nieuwbouw van de Katzenbergtunnel euro-pees aanbesteed. De 9,4 km. lange tunnel, onderdeel van de vernieuwing en nieuwbouw van de lijn Karlsruhe – Basel, ligt tussen Bad Bellingen en Efringen-Kirchen en moet in 2007 klaar zijn.

♦ Het voornemen het traject Berlin – Görlitz geheel te elektrificeren en geschikt te maken voor snelheden tot 160 km/h is vooral door Connex met gejuich begroet. In het Bundesverkehrswegeplan is aan dit project hoge prioriteit toegekend.

♦ Na een periode van vier maanden is de eerste fase van de opknopbeurt van de Rübelandbahn (Blankenburg – Elbingerode) afgerond. Voor een bedrag van € 3,5 miljoen werd 5 km. spoor tussen Blankenburg, Michaelstein en Hüttenrode vernieuwd.

♦ De lijn Fulda – Gersdorf werd in augustus 2003 twaalf dagen voor het treinverkeer gesloten. De reden hiervoor is een grootscheepse vernieuwingsactie tussen Lütter en Schmalnau. Dit baanvak werd in november 2002 beschadigd na een aanslag: een wissel werd met een stuk hout geblokkeerd waarna een treinstel serie 628 ontspoorde.

♦ Het Hauptbahnhof van Wiesbaden wordt het komende jaar ingrijpend gemoderniseerd.

♦ Vanaf het voorjaar van 2004 rijden tussen Heilbronn en Öhringen naast de treinen van de DB ook trams van de Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die de plaatsen tussen Öhringen en Heilbronn direct met de binnenstad van Heilbronn gaan verbinden. Om het baanvak geschikt te maken voor het trambedrijf is het in de periode tussen 16 juni 2003 en maart 2004 gesloten voor alle treinverkeer. De aanpassingen voorzien onder andere in de elektrificatie van de lijn.

♦ De lijn Lüneburg – Dannenberg, ondermeer bekend van de "Castor"-transporten, was in de periode tussen 11 juli 2003 en 19 augustus 2003 voor het treinverkeer gesloten, waarin over een afstand van 36 kilometer de bovenbouw werd vernieuwd. Prijskaartje: € 20 miljoen.

♦ Op 16 juli 2003 werd de overeenkomst voor de modernisering van de Odenwaldbahn (Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach – Eberbach) ondertekend, waarmee een bedrag van € 72,7 miljoen is gemoeid. Het benodigde geld wordt door de overheid, de DB, de deelstaat Hessen en de gemeentes langs de lijn opgehoest. De opknopbeurt bestaat vooral uit de aanleg van elektronisch geregelde beveiliging in het splitsingsstation Wiebelsbach-Heubach en de modernisering van een aantal spoorwegovergangen. Daarnaast worden de perrons alle op één hoogte gebracht. Na de afronding van de werkzaamheden, die in december 2005 is gepland, zullen eens in de twee uur RegionalExpress-treinen tussen Frankfurt en Eberbach rijden, aangevuld met eens per uur verkerende RegionalBahn-treinen.

♦ Op 7 juli 2003 reed voor het eerst een voor ETCS ingerichte lok een getrokken trein met een snelheid van 200 km/h over de lijn Jüterborg – Bitterfeld. Aan boord van de trein waren talloze genodigden uit politiek en industrie, want de DB en partner Siemens maakten van de gelegenheid gebruik het startschot te geven voor de seriebeproeving van het beveiligingssysteem.

♦ Op 17 juli 2003 werd de eerste uitbreiding van het overslagstation voor containers en wissellaadbakken bij Weil am Rhein in gebruik genomen. Sinds oktober 2002 bouwt de DB aan het overslagstation. De zes voorhanden zijnde sporen zijn elk 200 meter verlengd en er is een derde kraan geïnstalleerd. De capaciteit bedraagt nu 160.000 eenheden op jaarbasis.

♦ Op 13 juli 2003 ontspoorde bij Sankt Goarshausen de laatste vier wagons van een met auto-onderdelen beladen goederentrein. Er ontstond een schade van ongeveer € 500.000,-; op het traject tussen Kaub en Kamp-Bornhofen was een dag lang geen treinverkeer mogelijk.

♦ Thalystreinstel 4321 reed op 19 en 20 augustus 2003 proefritten op de hogesnelheidslijn Hannover – Berlijn.

♦ Altenbeken was op 13 juli 2003 het decor van een groot feest ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het plaat-

selijke spoorwegviaduct. Er kwamen 70.000 mensen op af; zij zagen onder andere de 24 083, P8 Posen 2455, 41 096, 41 360, 50 3655, 50 3708, 52 4867, 53 5933, 52 8037, 52 8038 en 78 468 onder stoom.

♦ In Nürnberg werd op 2 augustus 2003 het eeuwfeest van het rangeerstation gevierd.

Materieel

♦ De aanbesteding van nieuwe diesellocomotieven en Inter-City-rijtuigen die de DB eerder dit jaar deed is door het kartelambt ongeldig verklaard. De koppeling tussen de bouw van het materieel en de verkoop van de werkplaatsen in Delitzsch (bij Leipzig) en Nürnberg is in conflict met de regels. De industrie had kort na het bekend maken van de voorwaarden de 'koppelpraktijken' bij het kartelambt aanhangig gemaakt. In alle stilte deed de DB vervolgens een nieuwe aanbesteding voor de bouw van diesellocomotieven, waarop inmiddels zeven leveranciers hebben gereageerd. De bestelling van de locomotieven wordt in het eerste kwartaal van 2004 verwacht. De nieuwe rijtuigen moeten in 2009 en 2010 in dienst komen en niet, zoals eerder werd gezegd, in 2006.

♦ De DB heeft bij Bombardier 298 nieuwe dubbeldeksrijtuigen besteld, die in diverse deelstaten gaan rijden. De order heeft een waarde van € 412 miljoen. De 78 stuurstand- en 220 middenrijtuigen verlaten tussen 2004 en 2006 de fabriek in Görlitz. Er is een optie overeengekomen voor nog eens driehonderd rijtuigen. 94 exemplaren krijgen een lage instap (600 millimeter boven de rails), bij de overige zal de instap zich op 1.150 millimeter bevinden.

Serie 101: Loc 101 083 draagt sinds 15 augustus 2003 totaalreclame voor Agfa. Eerder was de 101 115 in deze uitmontering onderweg. De 101 115 was eerder abusievelijk van de Agfa-reclame ontdaan. De 101 055 verloor de reclame voor vlees uit Duitsland.

Serie 103: Loc 103 167 werd, na het bereiken van de kilometergrens, op 18 juli 2003 terzijde gesteld. Haar laatste taak was het trekken van leeg materieel tussen Köln en Frankfurt. De 103 167 was de laatste korte 103 in het originele kleurenschema, dus met zwarte onderkant. Begin augustus reed de loc op eigen kracht naar München. Een gerucht wil dat zij bestemd is voor het Deutsche Museum in de Zuid-Duitse plaats; andere bronnen melden dat de loc als plukloc gaat dienen voor de twee machines die door het Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) (103 235 en 750 003/103 222) worden ingezet. De 103 217 reed haar laatste rit op 27 juli 2003. Na aankomst met IC2652 uit Fulda werd de loc in Frankfurt/Main uit dienst genomen. Vervolgens werd zij op 31 juli 2003 overgebracht naar Dortmund, waar zij haar carrière als verwarmingsloc zou voortzetten. Enkele dagen later keerde de 103 217 evenwel terug naar Frankfurt. Voor de 103 221 viel op 4 augustus 2003 het doek. De laatste trein die deze machine reed was IC 2003 van Halle naar Frankfurt/Main. De 103 113 had de twijfelachtige eer de laatste "normale" 103 in dienst te zijn. Zij reed haar laatste rit op 5 augustus met IC 2103 van Binz naar Frankfurt/Main. Achter de loc was een extra rijtuig gekoppeld voor notabelen van de DB. Langs de lijn stonden haast net zoveel fotografen als bomen. Na de definitieve afsluiting van het tijdperk-103 verschenen incidenteel nog de beide museumlocs 103 184 en 103 233 voor treinen uit de normale dienstregeling.

De 103 132, die is bestemd voor het Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen, werd eind juli naar Neuaubing overgebracht, om daar als verwarmingsloc te dienen. Touristik-loc 103 220 heeft eindelijk onderdak gevonden. Op eigen kracht reed ze naar het DGEG-Eisenbahnmuseum in Neustadt/Weinstraße, haar nieuwe onderkomen. In het volgende nummer van HOVRN komt het in het verleden beloofde overzicht van de locs die nog aanwezig zijn.

Serie 110: Het Betriebshof Saarbrücken heeft haar complete bestand van achttien locomotieven serie 110 aan Trier afgegeven. De locs 110 228 en 110 348 werden op 30 juni 2003 overgedragen aan het DB-museum. Eerder was de 110 121

dezelfde weg gegaan. De 110 271 is daardoor de enige blauwe 110 die nog in de normale dienst rijdt.

Serie 112.1: Met ingang van 15 juni 2003 is het aantal locs van deze serie dat wordt ingezet op RegionalExpress-lijn Dortmund – Hagen – Düsseldorf – Mönchengladbach – Aachen verhoogd van één naar drie.

Serie 113: Op 15 juni 2003 zijn twee nieuwe omlopen voor in totaal vijf locs van kracht geworden, die deze voormalige paradepaarden door vrijwel geheel Duitsland sturen. De locs zijn actief voor leeg materieeltreinen (de zogenaamde FbZ-treinen) en rijden enkele reizigers/autotreinen tussen Dortmund en Salzburg/Innsbruck, waaronder de oorspronkelijk voor de serie 112.1 voorziene AZ 1424/1425. Loc 113 312 werd op 22 juli 2003 terzijde gesteld.

Serie 139: Er zijn op dit moment twee omlopen voor de serie 139. Eén daarvan heeft twee omlooptijden en brengt de machines in de goederendienst naar München, Rosenheim, Klagenfurt, Wels, Kufstein, Augsburg, Nürnberg, Wörgl, Brenner en Hall in Tirol. De andere omloop is opgesteld voor één loc die met reizigerstreinen pendelt tussen Tutzing en Kochel, inclusief enkele uitlopers naar München. Beide omlopen gelden tot december 2003. De overige locs worden wild ingezet en duiken regelmatig in Aachen en Venlo op. Ze worden in ieder geval niet meer gebruikt voor de aan- en afvoer van leeg materieel in München Hbf. Voor deze diensten worden vijf elocs serie 140 van DB Cargo gehuurd. Overigens blijkt in de praktijk de Rollende Landstraße tussen München en Brenner nog steeds met 139-en te rijden, evenals de tweede omloop tussen Tutzing en Kochel.

Serie 140: Slecht nieuws voor de liefhebbers van groene locs: de 140 706 werd op 15 augustus 2003 afgevoerd.

Serie 141: Een kort overzicht van de lijnen waarop het depot Dortmund haar locs inzet. Deze liggen relatief dicht bij Nederland en kunnen de basis voor een dagtrip vormen. Bedenk dat de serie 141 verdwenen kan zijn voor je er erg in hebt!

RE Münster - Emden

RB 50 Dortmund – Lünen;

RB 59 Dortmund – Soest;

RB 65 Hamm – Rheine;

RB 66 Münster - Osnabrück;

RB 78 Bielefeld – Minden;

RB 91 Hagen – Siegen.

Loc 141 364 verhuisde van München naar Dortmund, waardoor de 141 366 nog de enige representant van de serie in de Beierse hoofdstad is. Op korte termijn zullen de locs van het depot Braunschweig worden vervangen door 143-en, waardoor de revisie van een twintigtal 141-en in Dessau op losse schroeven is komen te staan.

Loc 141 248, die lange tijd in experimentele S-Bahnbeschildering heeft rondgereden, verliet op 16 augustus 2003 de actieve dienst.

Serie 146.1: De acht locs werden op 16 augustus 2003 officieel door de deelstaat Niedersachsen aan DB Regio overgedragen. Er is een omloop voor vier locs opgesteld: twee locs pendelen tussen Bremen en Osnabrück, één tussen Bremen-Vegesack en Verden terwijl de laatste zich op één dag in Braunschweig, Rheine, Bielefeld en Brackwede laat zien.

Serie 150: Na diverse buiten dienststellingen bedroeg eind juli 2003 het aantal dienstvaardige 150-en zeventien, waaronder nog één blauw/beige loc (de 150 079) en drie machines in de "neu-rote" kleurstelling. De 150 160 werd, verrassenderwijs, eind juli na een onderhoudsbeurt weer in dienst gesteld.

Serie 151: Op 8 augustus 2003 verscheen de 151 140 als eerste vertegenwoordiger van haar serie in opdrukdiensten op de Geislinger Steige.

Serie 152: de 152 027, 040, 085, 129, 148 en 167, die eerder bij ongevallen waren betrokken, werden op 25 juli 2003 uit het materieelpark afgevoerd. De 152 167 keerde op 11 augustus 2003 weer terug in de materieellijsten van DB Cargo.

Serie 155: Loc 155 256 kreeg bij wijze van proef éénbeensstroomafnemers.

Serie 181.2: Eloc 181 211 arriveerde half juli 2003 voor een

revisie bij de werkplaats Dessau. Daarmee is het doek gevallen voor de laatste 181.2 in de blauw/beige kleurstelling. De 181 205 verliet op 23 juli 2003 de werkplaats Opladen na revisie: weer een blauwe loc minder.

Zoals de plannen nu zijn worden de locs van de serie 181 vanaf december 2003 niet meer in de goederendienst ingezet. Deze taken zullen door de 185 worden overgenomen. De locs zullen dan verhuizen van depot Saarbrücken naar depot Frankfurt/Main, waardoor eerstgenoemd depot geen elektrische locomotieven meer zal huisvesten. Het groot onderhoud aan de machines wordt gestaakt, zodat naar verwachting de serie over acht jaar is verdwenen. Loc 181 001 wordt in december 2003 afgevoerd.

Serie 182: De 182 009 werd op 10 augustus gepresenteerd als reclameloc voor DHL. De zijanten van de machine zijn met gele folie beplakt; op de neuzen draagt de loc Railion-logo's.

Serie 185: Op 25 juli 2003 werd de 185 055 afgevoerd, een loc die bij een ongeval betrokken was geraakt. Mogelijk zullen de voor het verkeer naar Frankrijk geschikte locs 185 020 – 026 andere nummers krijgen.

Serie 216: Per 1 augustus 2003 waren nog negen locs dienstvaardig, verdeeld over de depots Gießen (vier stuks) en Kassel.

Serie 218: Loc 218 285, die was betrokken bij het ongeluk op 11 juni 2003 bij Niederstetten, is op 29 juni 2003 afgevoerd.

Serie 219: Op 8 juli 2003 werden de locs 219 025, 043, 074, 096, 112, 153, 179 en 192 vanuit Cottbus naar Hongarije overgebracht. Naar verluidt zijn de machines bestemd voor een Hongaarse dochteronderneming van DB Cargo. "Museum" loc 219 158 werd op 21 juli 2003 overgedragen aan de Vereine Traditionszug Berlin en Dampflokkfreunde Berlin, die de loc onder hun hoede zullen nemen. De machine is inmiddels uiterlijk zoveel mogelijk in de afleveringstoestand gebracht. Het innerlijk van de machine lijkt echter in niets meer op wat de Roemeense fabrikant '23 Augustus' ooit heeft geproduceerd. In het kader van een mogelijke modernisering van de serie 219 heeft de loc als prototype gefungeerd en is technisch de meest moderne DB-dieselloc. Het eerste optreden als museumloc vond plaats in het weekeinde van 25 en 27 juli 2003, toen de inmiddels weer 119 158 genummerde machine een extra trein van Berlin naar Kulmbach en weer terug reed.

Bedrijfsvaardige locs van de serie 219 komen nog regelmatig tussen Gera en Weimar op de baan als er weer gebrek is aan dienstvaardige treinstellen van de series 612 en 642.

Serie 241: De locs serie 241 zullen op 6 oktober 2003 van depot Oberhausen naar Halle verhuizen. Daarmee komt een einde aan de inzet van de locs tussen Beverwijk en Hagen-Vorhalle.

Serie 403/406 (ICE3): Om het leven van de machinisten van de ICE3-treinstellen te veraangename werden honderd ventilatoren aangeschaft, die in de cabines van de treinstellen werden geplaatst.

Tussen 8 en 15 augustus 2003 reden de ICE-treinen richting Amsterdam niet verder dan Emmerich. Op het Nederlandse deel van het traject werd een vervangende dienst met NS-materieel gereden. Op deze manier konden treinstellen worden vrijgemaakt om de storingsgevoelige airconditioning te vervangen.

Serie 420: Twintig treinstellen van het depot München werden op 18 juli 2003 afgevoerd.

Serie 423: De treinstellen 423 225 en 227 waren op 16 augustus 2003 betrokken bij een aanrijding in Neufahrn (München). De beide treinstellen waren in het station volgens plan van elkaar afgekoppeld, waarna het ene treinstel haar weg zou vervolgen naar Freising en het andere naar Flughafen. Het eerste treinstel werd echter als gevolg van een verkeerde wisselstand richting Flughafen gestuurd. De machinist bemerkte de vergissing en bracht gelijk zijn trein tot stilstand. De machinist van het tweede treinstel zag, als gevolg van zeer dichte mist, niet dat zijn voorganger stil stond en reed hier met zijn treinstel op. Er vielen 24 gewonden; de schade bedraagt € 1,6 miljoen. Wat met beide treinstellen gaat gebeuren is nog onbekend.

Omwonenden van de lijnen waarop de 423-en van de S-Bahn München worden ingezet, klagen over het hoge geluidsniveau dat de treinstellen produceren.

Serie 425: Ook dit jaar zal voor de serie 425 op de lijnen Essen – Siegen, Mönchengladbach – Wesel, Bad Bentheim – Bielefeld/Paderborn, Hamm – Bielefeld en Münster – Paderborn/Warburg weer een tijdelijke snelheidsbeperking van 120 km/h gelden. Tussen Düsseldorf en Emmerich zullen de treinstellen worden vervangen door loc getrokken treinen. Het is het tweede jaar waarin deze maatregelen worden getroffen, omdat de nieuwe treinstellen problemen hebben met remmen op gladde rails. Eind juli bestelde de DB twintig treinstellen serie 425.4. De treinstellen, die een waarde vertegenwoordigen van € 90 miljoen, gaan in het Rhein-Neckar gebied en in Rheinland-Pfalz rijden. Ze worden tussen de zomer van 2004 en het voorjaar van 2005 afgeleverd. Het onderhoud van de 425.4 gaat plaatsvinden in de werkplaats Ludwigshafen.

Serie 445: Het is al enige tijd stil rond het elektrische prototype dubbeldekstreinstel van Bombardier. Het treinstel werd in 2000 voorgesteld en vervolgens tot vorig jaar uitgebreid getest. Een inzet in de normale dienst is er nooit gekomen omdat het Eisenbahn Bundesamt (EBA) daarvoor geen toelating heeft afgegeven. Bovendien acht men het treinstel wegens het geringe aantal deuren niet geschikt voor S-Bahnverkeer en de loop eigenschappen blijken ook niet om over naar huis te schrijven. Thans staat het treinstel bij Bombardier in Berlijn; het is echter niet bekend of het hoofdstuk '445' al kan worden afgesloten.

Serie 605: Op 25 juli 2003 werd de hele serie ICE-TD's op last van het EBA uit de rijdende dienst teruggetrokken. Het is nog steeds de nasleep van de ontsporing bij Gütenfurst in de nacht van 1 op 2 december 2002 als gevolg van een defect aan een as. Getrokken treinen (tussen Chemnitz en Nürnberg zelfs met locs serie 232/234) namen de eerste dagen de honneurs waar; later verschenen ook treinstellen serie 612 in de omlopen van de 605. Op de reistijden heeft de buitendienststelling van de 605-en weinig invloed: de treinstellen reden al met uitgeschakelde kantelbakmechanismen en daarop was de dienstregeling al aangepast. Op 15 augustus 2003 werd het rijverbod weer opgeheven en namen de treinstellen de treindiensten tussen München en Zürich weer over. De treinen Nürnberg – Chemnitz v.v. blijven waarschijnlijk nog tot de herfst doorrijden met ander materieel.

Serie 624: De afvoer van de markante hoekige treinstellen uit de jaren zestig lijkt te zijn begonnen. Op 16 juli 2003 werden de motorwagens 624 602 en 624 672 afgevoerd. Ook de 624 669 staat op de nominatie om uit het materieelpark te worden geschrapt. In Nederland zijn de 624-en te zien in Nieuweschans en Enschede (de treinen van en naar Dortmund).

Serie 772: In tegenstelling tot eerdere berichten blijkt de DB ook na 29 juni 2003 nog Ferkeltaxi's in te zetten. Het week-eindbedrijf tussen Wittenberge en Salzwedel werd nog met de railbussen gereden en ook tussen Bernburg en Könnern verschenen (tot vreugde van hobbyïsten én verdriet van reizigers) nog incidenteel Ferkeltaxi's.

Serie 1116 (ÖBB): De DB vangt het tekort aan elocs, dat onder meer is ontstaan door de hoge defectenstand bij de 101-en, op door de huur van vijftientwintig ÖBB-locs serie 1116. De eerste drie machines worden op 30 september 2003 aan de DB overgedragen. De locs houden het kleurenschema en de logo's van de ÖBB; slechts op de plaats van het grote logo zal een DB-embleem prijken. Intern zullen de locs als 'Bau-reihe' 116 te boek staan.

Museum

♦ Op 23 juli 2003 verscheen voor het eerst sinds lange tijd een goederentrein op het baanvak Amstetten – Gerstetten, geëxploiteerd door de **Ulmer Eisenbahnfreunde**. Tussen Gerstetten en Gussenstedt werd een hout verwerkend bedrijf bediend. De trein werd getrokken door een dieselloc van de Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG). Vier dagen later bereed een extra personentrein het baanvak: een treinstel serie 628 van DB Zugbus RAB Alb-Bodensee.

♦ De zogenaamde Mainschleifenbahn (Selingenstadt – Volkach) zal binnen korte tijd worden gereactiveerd. De **Verein Mainschleifenbahn** heeft de door de DB verlaten lijn weer begaanbaar gemaakt en wil op korte termijn met een railbus, die thans bij Gmeinder in Mosbach wordt opgeknapt, een museumbedrijf starten. Er zijn alleen twee "maars": het aansluitwiel in Seligenstadt is onlangs verwijderd, zodat de lijn geen verbinding meer heeft met het DB-net en de gecombineerde spoor/wegbrug in Volkach is voor spoorwegvoertuigen taboe, zodat niet tot het eindpunt kan worden doorgereden. In de toekomst wordt er naar gestreefd het aansluitwiel weer terug te leggen zodat de treinen in Würzburg hun begin- en eindpunt kunnen hebben.

♦ Loc 44 606, jarenlang "Denkmalloek" in Wilhelmshaven, verhuist naar het **Bahnpark Augsburg**, waar de machine samen met de 41 018 en 41 364 in een glazen werkplaats onderdak zal vinden.

Privatbahnen

♦ Op 12 augustus 2003 vroegen zowel de **Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG)** als **Flex AG** uitstel van betaling aan. De Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft mbH heeft in beide ondernemingen een groot belang. Bij zowel NVAG als FLEX werd de dienst daarna nog normaal uitgevoerd, al nam DB Cargo kort daarop het goederenvervoer aan de Oostzee-kust over van de NVAG. Inmiddels is de Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG) FLEX te hulp geschoten. Een combinatie van KEG en FLEX heeft op 25 augustus 2003 bij het Landesnahverkehrsgesellschaft een voorstel uitgebracht om de treindienst Padborg – Flensburg – Hamburg samen te exploiteren. Een eloc, door KEG van Siemens Dispolok gehuurd, is al op de verbinding actief. Het doel van de aanvraag van uitstel van betaling is blijkens persberichten een gezonde basis te creëren om de treindiensten op lange termijn te waarborgen. Meer, 'normaal', nieuws over de ondernemingen verderop.

♦ De **S-Bahn in Berlin** dreigt baanvakken te sluiten als de senaat van Berlin de plannen doorzet de jaarlijkse toelage te korten, waarbij een bedrag van € 48 miljoen wordt genoemd. De getroffen baanvakken zijn al bij name genoemd: Lichterfelde Süd – Priesterweg (lijnen 25 en 26), Spandau – Westkreuz (lijn 75) en Wannsee – Schöneberg (lijn 1).

Op 26 juli 2003 namen treinstellen serie 481 de hegemonie over op lijn S3, waardoor de rol van de serie 477 vrijwel was uitgespeeld. Slechts enkele spijtstreinen op lijn S5 werden nog enkele weken met de meer dan zestig jaar oude stellen gereden. Zoals haast gebruikelijk bij dit soort gelegenheden vertoonden enkele 477-en zich ook na 26 juli 2003 nog in de normale dienst. In de herfst zal de S-Bahn een afscheidsfeest voor de serie 477 organiseren.

♦ De **Nord-Ostsee-Bahn (NOB)** heeft in de strijd met DB Autozug voor het rijden van autotreinen naar Westerland (Sylt) de hulp van het kartelambt ingeroepen. Al ruim een jaar probeert de NOB een pendeldienst met autotreinen van de grond te krijgen en heeft daartoe zelfs al dienstregelingpaden toegewezen gekregen van DB Netz. DB Autozug weigert niettemin halsstarrig haar laad- en losplaatsen voor derden toegankelijk te maken.

Inmiddels heeft de NOB in verband met de gewonnen aanbesteding van de Marschbahn de industrie gevraagd offertes uit te brengen voor veertien rijkstijgammen met elk zo'n 500 zitplaatsen. De rijkstijgammen moeten geschikt zijn voor 140 km/h; vijf stammen zelfs voor 160 km/h. Daarnaast wil men nog één stam met 250 zitplaatsen bestellen. De rijkstijgammen moeten tussen 1 december 2003 en 31 oktober 2005 worden afgeleverd.

♦ De **InterConnex** verbinding Rostock – Köln is sinds 15 juli 2003 opgenomen in de online dienstregelinginformatie van de DB. De dagelijkse bezetting van de trein neemt langzaam toe. De hoogste bezettingsgraad kent de trein tussen Rostock en Bitterfeld. Met ingang van 1 augustus is het begin- cq eindpunt van de verbinding Neuss in plaats van Köln. Vanaf juni 2004 gaat de trein ook in Betzdorf stoppen.

Connex heeft een aanbod geformuleerd op de aanbesteding van de Schwarzwaldbahn Karlsruhe – Offenburg – Konstanz. Men wil op het hele traject een uurdienst rijden met elektrische treinstellen van het type "Lirex". Op het deeltraject waar nu de seehas-treinen rijden (Engen – Konstanz) moet een halfuurdienst worden gereden, waarvoor treinstellen type "Flirt" bij Stadler in Zwitserland moeten worden aangeschaft.

♦ De **Karsdorfer Eisenbahngesellschaft GmbH (KEG)** heeft protest aangetekend tegen de aanbesteding van het Nordharznet door de Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA). Men is van mening dat de aanbesteding dusdanig is geformuleerd dat alleen de DB in aanmerking komt. Een aantal geïnteresseerden is al afgehaakt, mede omdat de bidders de verwachte inkomsten op de aanbidding in mindering moeten brengen, waardoor het bedrijfsrisico voor het grootste gedeelte bij de vervoerder ligt. Het Nordharznet omvat de lijnen Vienenburg – Halberstadt – Halle, Magdeburg – Halberstadt – Blankenburg/Thale en Könnern – Bernburg. Het contract, dat overigens alleen maar regionaal verkeer omvat, moet van december 2005 tot december 2017 lopen.

Op 31 mei 2003 nam de KEG afscheid van de gehuurde diesellocomotieven van het type MY (ex-DSB). Op 1 juli 2003 verschenen echter weer drie locs van dit type, die van de EivL (zie verderop) worden gehuurd. De locs rijden hoofdzakelijk voor ketelwagentreinen tussen Großkorbetha en Fulda/Bad Hersfeld. In augustus 2003 zette de KEG bij wijze van proef een Siemens Dispolok van het type ME26 in.

♦ In juli 2003 werden vier nieuwe tweedelige diesel-Talenttreinstellen aan **Regiobahn** geleverd, die nu over totaal twaalf van dergelijke treinstellen beschikt. De extra treinstellen zijn nodig omdat van de verbinding Kaarst - Neuss - Düsseldorf - Erkrath – Mettmann veel meer reizigers gebruik maken dan was verwacht. Eigenlijk had Regiobahn liever driedelige treinstellen aangeschaft, maar deze bleken te duur.

♦ De locs 770 – 773 en 767 van de **Dortmunder Eisenbahn (DE)** werden op 25 juli 2003 overgebracht naar Voest Alpine in Linz (Oostenrijk). De DE heeft een groot gedeelte van het vervoer verloren, waardoor de locs overbodig waren geworden.

♦ Sinds 1 juli 2003 biedt de **Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG)** op werkdagen een trein voor gecombineerd vervoer aan tussen Padborg, Flensburg en de haven van Hamburg. De verbinding was direct al een redelijk succes: per dag en per richting werden tien containers vervoerd. De NVAG gaat er van uit dat dit aantal binnen afzienbare tijd verdrievoudigt. De wagens worden op een groot gedeelte van het traject in bestaande wagenladingtreinen meegenomen. Op 30 juli 2003 bediende de NVAG de aansluiting van een bouwondernemer in Klanxbüll voor de laatste keer. Om meer reizigerstreinen in Klanxbüll te laten stoppen moet het station worden verbouwd en dat gaat ten koste van de laad- en losplaats.

De van de Nord-Ostsee Bahn GmbH (NOB) gehuurde dieselloc 208 raakte in Süderbrarup bij een rangeerongeval beschadigd. Als vervanging werd loc 6 van de Siegener Kreisbahn (SK) gehuurd, voor de NVAG geen onbekende, omdat de loc al eerder voor de Noordduitse maatschappij reed.

Opvallende gasten op de lijn Niebüll – Dagebüll waren in juli 2003 de VT 006 en VT 020 van transregio, die op 18 juli 2003 een groep gehandicapten naar Westerland (Sylt) hadden gebracht. Tussen de heen- en terugreis (op 2 augustus 2003) maakte de NVAG dankbaar gebruik van het duo, zeker toen motorrijtuig VT411 tussen Niebüll en Tönder betrokken raakte bij een aanrijding en enkele dagen geen dienst kon doen. De eigen T4 nam de plaats in van de VT411, terwijl de VT 006 en VT 020 het verkeer naar Dagebüll afwikkelde.

♦ De **Bayerische CargoBahn GmbH (BCB)** wil het goederenverkeer in de regio Holzkirchen, Bayrischzell en Lenggries voorzichtig nieuw leven inblazen. Op 22 juli 2003 werd voor het eerst sinds lange tijd een goederentrein naar Bad Tölz gereden. De enige overgeblevene industrieaansluiting in de regio die niet ten prooi was gevallen aan de saneringsdrift van

de DB werd gebruikt voor het overladen van 150 ton grind. Met deze actie wil de BCB de lokale overheden overtuigen dat er toekomst zit in het goederenvervoer per spoor.

♦ De **Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)** heeft de industrie uitgenodigd offertes uit te brengen voor een nieuwe diesellocc met een vermogen van minimaal 2.000 kW. De machine moet uiterlijk 15 oktober 2004 in dienst komen. Vanaf eind 2004 heeft de WLE behoefte aan zo'n loc, als de spoor aansluiting van de Warstein-brouwerij in bedrijf komt. Hierover verwacht men jaarlijks zo'n 200.000 ton aan vracht te vervoeren. Eind mei 2003 had de WLE al een loc van het type G2000 uitgebreid getest.

♦ De **Länderbahn (Regentalbahn/Vogtlandbahn)** gaat een nieuw depot in Schwandorf bouwen, waar de in Bayern rijdende treinstellen van de Vogtlandbahn en de treinstellen van de Oberpfalzbahn hun onderhoud gaan krijgen.

♦ In Bayern overweegt men de "Waldbahn"-treinen Plattling – Bayerisch Eisenstein vanaf december 2003 door te trekken tot in het Tsjechische Spicak. Doordat de kruisingen worden verlegd kan de tijd die de treinen in Bayerisch Eisenstein stilstaan worden benut voor de verlenging van de treindienst. De treindienst wordt door de **Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG)** uitgevoerd in opdracht van DB Regio.

♦ Op 9 en 12 augustus 2003 werden twee treinstellen van het type "Integral" van de **Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB)** door brand getroffen. Hoewel de brandweer in beide gevallen snel ter plekke was, ontstond toch aanzienlijke schade. Op 13 augustus werd weer alarm geslagen: bij twee treinstellen was aanzienlijke rookontwikkeling waargenomen. De reden van dit alles was dat verdunde olie op de hete uitlaat liep. De toelating van de treinstellen kwam hierdoor op de tocht te staan. Op 18 augustus 2003 reed een treinstel op een boom, die na hevige noodweer op de rails was terecht gekomen.

♦ Na twee proeftransporten startte **Bayern Bahn Betriebs-gesellschaft mbH** op 13 augustus 2003 een regelmatige goederendienst op de lijn Nördlingen – Dombühl. Voor de trein wordt gebruik gemaakt van loc 204 006 van de Presnitzalbahnhof GmbH en de 31 van de Westfälische Almetalbahnhof GmbH (WAB).

♦ De Italiaanse staatsspoorwegmaatschappij FS heeft een aandeel genomen van 15 procent in **TX Logistik**, met een optie dit tot veertig procent te verhogen. TX Logistik concentreert zich op de voor de FS zeer belangrijke noord-zuid verbinding door het Alpenland.

♦ Als eerste Duitse Privatbahn is de **Bayerische CargoBahn (BCB)** vanaf 9 juli 2003 gerechtigd Oostenrijkse sporen te berijden. De BCB, een dochteronderneming van Connex, heeft een toelating gekregen, die voorlopig tot 31 augustus 2008 geldig is, op de baanvakken tot aan de stations Kufstein en Salzburg Hbf.

♦ Op 4 juli 2003 ontving de **EfW-Verkehrsgesellschaft** in Köln eindelijk de eerste door de Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) uit Griekenland teruggehaalde en opgeknapte ex-DB-loc serie 221. De 221 122, die is teruggebracht in de fraaie rode kleurstelling uit haar DB-periode, werd een dag later al ingezet voor een extra trein die ter gelegenheid van een huwelijk tussen Frechen en Koblenz reed. De periode daarna bracht de loc met werktreinen op diverse plaatsen. Met de 360 109 nam de EfW op 24 juli 2003 de vijfde loc van dit type over van de DB.

♦ De **Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft mbH im Bergisch-Märkischen Raum (EBM)** ontving uit Stendal een extra V 100: de voormalige DB 212 275. De loc kreeg een opknappbeurt en een nieuwe motor. Ook de **Rheinische Eisenbahn GmbH (RE)** nam een uit Stendal afkomstige loc in dienst: de voormalige DB 212 309.

♦ **duisburg rail** stelde op 31 juli 2003 een loc type G1206 in dienst. De machine kreeg het nummer 207 077 en is in een blauw/witte kleurstelling geschilderd.

♦ De vorig jaar opgerichte **Eichholz Verkehr & Logistik GmbH (EiVL)**, gevestigd in Berlin, heeft in de laatste maan-

den de activiteiten in het vervoer van materialen ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor aanmerkelijk uitgebreid. De firma beschikt thans over tien locomotieven: acht van Locomotion Service (LS) gehuurde diesellocomotieven van het type MY (ex-DSB) en twee eigen dieselloccs van het type V60D. Drie van de locs type MY zijn doorverhuurd aan de KEG (zie aldaar), twee locs reden korte tijd voor de Ostthavelländische Berlin-Spandau AG (OHE-Sp). Daarnaast heeft EiVL een omvangrijk wagenpark, deels gehuurd en deels in eigendom.

♦ Bij de **Saarbahn (Saarbrücken)** constateerde men midden juli scheuren in het chassis van meerdere Stadtbahnwagens. Daarover werden ook DB Regio en de **Regional-Bahn Kassel (RBK)** geïnformeerd, die zes van deze wagens op de spoorlijn Kassel Hbf – Warburg inzet. Ook in Kassel werd bij vier Stadtbahnwagens scheurvorming geconstateerd, die direct uit dienst werden genomen. Hun plaatsen werden ingenomen door materieel van de DB: tweerijtuigstellen serie 426 en trek-duwtreinen met elocs serie 110 of 141.

♦ Zeven jaar na de heropening van de **Schönbuchbahn (Böblingen – Dettingen)**, die door de **Württembergische Eisenbahn - Gesellschaft mbH (WEG)** wordt geëxploiteerd, werd de bovenbouw op een groot gedeelte van de lijn vernieuwd. Het traject is in 1996 opgeknapt met gebruikt materiaal, dat nu aan vervanging toe is. De zeventien kilometer lange verbinding is een groot succes gebleken. In plaats van de verwachte 2.500 dagelijkse reizigers maken meer dan 6.000 mensen gebruik van de verbinding.

♦ De toekomst van **trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH** blijft ongewis. De moedermaatschappij van trans regio, Rheinbahn uit Düsseldorf, heeft ruim € 1 miljoen in de noodlijdende onderneming gepompt, omdat een faillissement duurder zou uitvallen dan voortzetting van de treindiensten. Hierdoor het is voortbestaan van trans regio voor een half jaar verzekerd. trans regio voelt duidelijk de gevolgen van het (inmiddels weer verlaten) nieuwe prijssysteem van de DB. De omzet in het gezamenlijke verkeer met de DB nam in de eerste maanden van 2003 met de helft af.

♦ De **Westfälische Almetalbahnhof GmbH (WAB)** zet inmiddels al een deel van de in het voorjaar uit Zwitserland teruggehaalde ex-Deutsche Reichsbahn elocs serie E42 in. Zeven locs, die nog de kleurstelling van Lokoop dragen, zijn actief met grindtreinen vanuit Röderau (bij Riesa) naar plaatsen in Mecklenburg-Vorpommern en Brandenburg. Op 29 juli 2003 werden vijf locs overgebracht naar ZOS in Nymburk (Tsjechië).

♦ De **Osthannoverische Eisenbahnen AG (OHE)** stelde in de vorm van de voormalige DB 216 121 een derde loc van dit type in dienst. Deze locs zijn, voor de komst naar de OHE, ingrijpend gemoderniseerd.

♦ **ITL Eisenbahn (ITL)** uit Dresden heeft een contract gekregen voor het vervoer van cement vanuit Duisburg-Schwelgern naar de Donauhaven in Regensburg. Dit jaar wordt nog 80.000 ton vervoerd; in 2004 zal het vervoer nog omvangrijker zijn. De eerste beladen trein reed op 22 juni 2003 en sindsdien wordt één of twee keer per week gereden. Per trein wordt 1200 ton vervoerd. Bijzonder is de tractie: de E 42 001 (ex-DR) van de IG Dampflokomotive 58 3047 e.V., die laatstelijk voor de Muldentäl-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (MTEG) actief was. De MTEG levert ook het locpersoneel.

♦ De **LHG Service-Gesellschaft mbH (SG)**, een volle dochter van de Lübecker Hafen-Gesellschaft, heeft sinds 14 juli 2003 de beschikking over de door Alstom in Stendal geremotoriseerde ex-Deutsche Reichsbahn 202 459. De loc heeft bij SG het nummer V 100 001 gekregen. De SG had al de beschikking over de V60 01 (type V60D).

♦ De PEG heeft voor de dienstuitvoering op de lijn Dortmund – Lünen – Coesfeld – Gronau – Enschede via de Engelse leasefirma Angel Trains elf driedelige Talent-treinstellen besteld, die op dit moment al in aanbouw zijn in de Bombardier-vestiging in Aachen. Zoals bekend rijdt de PEG vanaf december 2004 voor een periode van zeven jaar op de 105 kilometer lange verbinding, waarbij jaarlijks meer dan een mil-

lometer lange verbinding, waarbij jaarlijks meer dan een miljoen treinkilometers worden afgelegd, waarvan 60.000 op Nederlands grondgebied.

Loc E 94 051 verliet op 10 juli 2003 de ÖBB-werkplaats Linz, waar de loc bedrijfsvaardig is gemaakt.

♦ De **Vogtlandbahn (VBG)** en de Tsjechische **VIAMONT** bieden in de periode tussen 10 juli 2003 en 9 oktober 2003 dagelijks acht doorgaande treinverbindingen tussen Zwickau en Sokolov aan. Gereden wordt met RegioSprinters, op het Tsjechische gedeelte met personeel van VIAMONT.

♦ De **Rügensch Kleinbahn (RüKB)** en de **BVO Bahn GmbH (BVO)** (die de smalspoorlijn Cranzahl – Oberwiesenthal exploiteert) hebben samen met district Annaberg-Buchholz een rijkspool opgericht, waarin vier rijkspoolrijtuigen zijn opgenomen. Het viertal wordt in de zomermaanden door de RüKB ingezet; in de wintermaanden vullen ze het park van de BVO aan. De kosten voor onderhoud worden gemeenschappelijk door de drie partners gedragen. De rijkspoolrijtuigen zijn groen geschilderd en dragen de opschriften van de beide spoorwegondernemingen.

♦ De **Harzer Schmalspurbahnen (HSB)** kunnen tevreden op het eerste half jaar van 2003 terugkijken. In vergelijking tot de eerste zes maanden van 2002 steeg het aantal reizigers licht tot 488.000. Vooral de treindienst naar Brocken deed het goed: het aantal reizigers nam met acht procent toe. Er is een groeiende belangstelling vanuit het bedrijfsleven voor extra treinen.

♦ De **Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft (SBE)** is voornemens in september 2003 het opstellen van materieel te verplaatsen van Zittau naar Siefhennersdorf.

♦ De nieuwe loc ES 64 F4-001 van **Siemens Displok** werd op 14 juli 2003 voor het eerst buiten de fabriek gesignaleerd. De uiterlijk opvallende beschilderde/bestickerde loc legde die dag de eerste testkilometers af op het fabrieksterrein in München-Allach. Vier dagen later werd de machine overgebracht naar de testring van Siemens bij Wegberg-Wildenrath. Op 23 juli vertrok de machine voor proefritten naar Zwitserland en Italië. De ES 64 F4, waarvan Siemens vijftien locs in haar locpool gaat opnemen, is van hetzelfde type als de DB locs serie 189. Voor vijf locs is al een huurcontract met SBB Cargo afgesloten. **Lokomotion**, in combinatie met het Italiaanse Rail Traction Company SpA (RTC) heeft ook een huurovereenkomst voor vijf locs ondertekend. Het gaat om een contract met een looptijd van acht jaar. Lokomotion beschikt al over een drietal locs van het type ES64 U2 (Taurus) en twee van de ÖBB gehuurde 1044-en.

Siemens wil het onderhoud en de inzet van de locomotieven van de Taurus-familie (zoals de ÖBB 1016/1116 en DB 182) in een internationaal kader onderzoeken. Daarom was loc 1047.501 van de GySEV, die met vrijwel alle voorzieningen is uitgerust, in juli en augustus 2003 zes weken te gast op Duitse sporen en werd in die periode hoofdzakelijk voor extra reizigerstreinen ingezet van onder andere IGE Bahntouristik GmbH uit Hersbruck. Ook reed de loc de nachttrein tussen Berlijn en Saßnitz. Ter compensatie kreeg de GySEV de beschikking over Displok ES 64 U2 028.

De ES64 U2 006 en 010 raakten op 23 juli 2003 tijdens een rangeerongeval in Brenner beschadigd, de 010 zelfs zo zwaar dat transport niet direct mogelijk was. Beide locs rijden voor **TX Logistik AG (TXL)**.

♦ **Adam** heeft het locpark uitgebreid met loc 228 672 (ex-Deutsche Reichsbahn), die van RAR Eisenbahn Service AG werd overgenomen.

♦ **Press** ontving een derde Ost-V 100: de 204 010, die in de Alstom werkplaats in Stendal een opknappbeurt kreeg. Het is de voormalige DR 110 870, die eerder als smalspoorloc bij de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) had gereden. In oktober volgt nog een loc van dit type.

♦ **Heavy Haul Power International GmbH (HHPI)** maakte in augustus 2003 enige tijd gebruik van de voor DLC bestemde PB19 (Class 66). Ook de PB18 en PB19, waarvoor eveneens DLC een huurcontract had afgesloten, reden enige tijd voor een andere maatschappij. DLC kon de locs missen omdat het

containervoer tussen Antwerpen en Duisburg werd gestaakt.

♦ Spooraanemer **H.F. Wiebe** heeft twee locs serie 216 aangekocht, die al langere tijd bij de werkplaats van ZOS in het Tsjechische Nymburk stonden. De 216 068 en 122 werden tussen 12 en 14 augustus 2003 over de weg(!) naar Bremen-Sebaldsbrück overgebracht, waar ze een grote opknappbeurt zullen ondergaan.

Industrie

♦ De DB en Bombardier testen een actief geregelde stroomafnemer. Daartoe worden talloze proefritten tussen Donauwörth en Gablingen (bij Augsburg) gereden. De stroomafnemer moet hoge snelheden mogelijk maken, op trajecten die er niet speciaal geschikt voor zijn gemaakt. Hoewel het testtraject geschikt is voor 200 km/h, zijn er al proefritten gereden met een snelheid van 230 km/h. In december 2003 zijn testen gepland op de NBS Köln – Frankfurt/M; in 2005 zou de serieproductie kunnen beginnen.

FRANKRIJK

Materieel

8100: Weer een loc minder: de 8186 werd afgevoerd
8500/8600: alle locs van de serie die ingedeeld zijn bij FRET werden geconcentreerd in de stelplaats van Toulouse.

9200: In de zomer verdwenen de 9218, 9219 en 9221 van de sporen

16500: Afvoer van deze serie ging in de zomer verder met de 16611, 16638, 16792 en 16793 onder invloed van de groei van de serie 27000, waarvan de levering inmiddels is gekomen tot de 27095 (uitgezonderd de 27013).

25100: Loc 25102 werd afgevoerd. Het is het tweede slachtoffer van de serie.

36000/36200: ook de vernummering van 36000'en in 36200 werd uitgevoerd (zie eerder in HOV) met het vervangen van een "0" in een "2" bij de 36036, 36041, 36042, 36044, 36045, 36047 en 36049.

62400: Het aantal te reviseren exemplaren zou dertien zijn. Na de 62413 zijn ook de 62414, 62418 en 62424 inmiddels overgeschilderd.

63500: Toch planmatige afvoer bij deze reeks: afgevoerd werden de 63618, 63743, 63747 en 63775.

66000: Ook bij deze serie vielen er voor het eerst in tijden weer slachtoffers: afgevoerd werden 66035 en 66210. Verder werden er voor het eerst in lange tijd weer locs verbouwd tot rangeerloc serie 66700: de 66123, 66141, 66154 en 66179 werden 66725-66728.

67200: De in het vorige nummer genoemde 67272 is de vroegere 67012.

67300/67400: Dankzij een lezer kregen wij enige duidelijkheid in het aanbrengen van de En Voyage livrei op de diesellocs. Hoewel alle elektrische locomotieven en diesellocs serie 72000/72100 van de groepen Grande Lignes (prefix 1) en Action Régionale (prefix 5) deze kleurstelling gaan krijgen, zullen de 67300/67400'en hiervan verschoond blijven, dit overigens om onduidelijke redenen. In plaats hiervan worden deze gewoon geschilderd in de "Multiservice" livrei, ook wel "Co-rail+" genaamd. Dit is vast niet zo besloten omdat deze kleurstelling juist dit type loc zo goed staat... Loc 67431, welke reeds metallic grijs gespoten was, blijft dus een eenling en zal vermoedelijk ook nooit de stickers krijgen om de schildering te completeren. Voor de fotografen: deze loc rijdt vanuit depot Bordeaux. Overigens lijkt een dergelijke regeling minstens ook te gelden voor de elocs serie 25500.

68000/68500: De afvoer werd in de zomer voortgezet met het aan de kant zetten van de 68001, 68058, 68059, 68073 en 68078.

72000/72100: Na de 72147 en 72182 is de 72145 (ex 72045) als achtste loc afgeleverd na de renovatie. Deze loc was bekend doordat hij lange tijd heeft rondgereden in het metallic grijs van de En Voyage schildering, maar dan zonder stickers. Alle vernieuwde locs zijn nu in En Voyage kleurstelling ge-



schilderd. De planning is dat alle dertig locs van Grande Lignes van depot Chalindrey verbouwd gaan worden, dat zijn na de reeds verbouwde acht nog de 72030, 72037-72039, 72041, 72043, 72044, 72049, 72051, 72053, 72056, 72060, 72066, 72068, 72074, 72075, 72077-72080, 72086 en 72090. Nadat in 2002 de laatste loc van de serie al was afgevoerd na een ongeval, werd de eerste loc van de serie, de 72001, onlangs als derde loc van de serie afgevoerd. Ooit (meer dan twintig jaar geleden) was de 72046 het eerste slachtoffer.

Oudere typen motorwagens: Als gevolg van de instroom van nieuwe stellen en motorwagens werden in het eerste deel van de zomer van 2003 afgevoerd: motorwagens X2149, X2201, X2811, X2838 en X2840, RGP X2735, Caravelles X4341, X4353, X4379, X4604, X4612, X4656, X4688 en X4697. De "Caravelle" X 4656 was een zogenaamd "Ambulance" stel met bijpassende witte schildering-met-rode-band. Met dit stel werd voor spoorwegliefhebbers nog een heuse afscheidsrit gehouden. Overigens denkt de SNCF eraan een aantal X4300'en te verkopen aan de spoorwegen in Argentinië en eind augustus werd een aantal afgevoerde Caravelles getransporteerd naar Zwitserland.

Dienstuitvoering

Ook de SNCF bezuinigt, vaak onder het mom van het in dienst komen van nieuwe, alternatieve TGV-diensten. Echter, veel in plaats daarvan opgeheven doorgaande diensten deden plaatsen aan die nu hun doorgaande verbinding verliezen doordat zo'n nieuwe TGV lang niet overal stopt. Vooral veel opgeheven verbindingen via secundaire dieselbaanvakken zorgen voor een teruggang in het toch al karige dienstaanbod in de landelijke gebieden. Vaak zijn de rurale overheden hier niet zo blij mee, uiteraard, en terecht hekelen zij de overdreven aandacht voor de TGV. Tussen de grootste steden is de TGV een veel beter alternatief, maar de kleinere plaatsen worden massaal genegeerd door het nieuwe beleid. Zo was er een hevig protest tegen het opheffen eind augustus van één van de laatste resterende gecombineerde diensten van Parijs naar Aurillac, Millau en Nîmes (gesplitst in Clermont-Ferrand) en de plannen om ook de laatste van deze verbindingen op te heffen. Een andere zeer bekende trein dreigt in september te verdwijnen als de lokale gemeenschap niet wil gaan meebetalen om het verlies te beperken: de TGV-verbinding tussen Parijs en Les Sables d'Olonne: deze trein wordt – als enige in Frankrijk – vanaf Nantes getrokken door aangepaste diesellocomotieven serie 72000!

Industrie

In tegenstelling tot "andere landen" gelooft de Franse regering blijkbaar wél in het sponsoren van de economie in slechte tijden. Alstom, niet alléén spoorbouwer, kreeg een kapitaalinjectie van maar liefst 3,4 miljard euro. Hoewel er begrijpelijk nogal wat ophef was en is over dit gesubsidiëer van het bedrijfsleven, lijkt de EU het vooralsnog niet tegen te houden. Onbegrijpelijk vanuit Frans standpunt is het niet: Alstom maakt vele miljarden verlies en buiten het gevaar voor de werkgelegenheid telt ook mee dat Alstom fabrikant is van vele prestigeobjecten zoals kerncentrales, cruiseschepen en natuurlijk de TGV. Er waren al jarenlang grote problemen met een onderdeel, namelijk de bekende Chantiers Atlantiques in St. Nazaire, dé scheepswerf voor grote cruiseschepen. De meeste Holland-Amerika schepen komen hier vandaan, terwijl onlangs de Cunard-reus van 150.000 ton, de Queen Mary, werd opgeleverd. Dit is overigens het grootste passagierschip ooit gebouwd. De werf moet dicht.

GROOT BRITANNIË

Enige jaren geleden verklaarde vice-premier John Prescott die toen openbaar vervoer als werkgebied had, dat het een schande was dat het spoor zo slecht presteerde. Schuld hadden de conservatieven, die er 18 jaar niets aan deden, en de overhaaste privatisering. Maar het zou een stuk beter worden nu er (toen!!) een smak geld in zou gaan. Nu in 2003 twist men erover of nu 1 van de 5 of 1 van de 10 treinen niet op tijd rijdt. 1 op de 5 is het meest waarschijnlijk. Het ging helemaal

mis na het grote Hatfield ongeluk. Onderzoek heeft uitgewezen dat 4000 km. spoor grondig aangepast moet worden. Vooral in de drukke Westkusthoofdlijn gaat veel geld zitten. Network (eigenaar van het net) zegt dat het tot 2010 gaat duren eer er verbetering optreedt: kosten 58 miljard pond (x 1,45 voor euro's) in plaats van 30 miljard eerst.

Na Duitsland, Nederland en België is nu het Engelse spoor ook het postvervoer kwijt. Royal Mail zegt dat het spoor niet meer betrouwbaar is.

Er zijn plannen uitgelekt om tegen 2016-2020 alle kolenmijnen te sluiten: energie moet dan uit het goedkopere buitenland komen. Dit zal ook bij het spoor flink negatief uitwerken. Alstom heeft eerst een order voor nieuwe Londense ondergrondse treinen in de wacht gesleept en direct daarna de sluiting van haar fabriek in Birmingham aangekondigd. De Labour regering heeft aangekondigd zich hiermee en met de kolensluiting te gaan bemoeien.

Op de Romney, Hythe and Dymchurch Railway, een miniatuurspoorlijn in schaal 1:3, met een spoorwijdte van 15 inch in Kent, heeft op 3 augustus jl. een ernstig ongeval plaatsgevonden. Bij een aanrijding op een overweg met een auto kwam de machinist tussen de loc en de gekantelde tender beknedd te zitten en overleed.

Onlangs reed een Eurostar 334,7 km/u op de nieuwe Channel Tunnel Rail Link (fase 1). Dit is het oostelijke gedeelte, dat op 28 september a.s. in dienst komt. Fase 1 levert 20 minuten rijtijdwinst op; fase 2 levert nog eens 15 minuten winst op, maar zal pas in 2007 in dienst komen.

LUXEMBURG



CFL heeft bij Bombardier 20 locomotieven van de BR 185 ter waarde van € 62 miljoen. De locs kunnen ook onder de bovenleidingsspanning van Frankrijk, België, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk rijden en zijn bestemd voor persoonentreinen in het regionale verkeer. Ze worden eind 2004 / begin 2005 afgeleverd. De CFL heeft al 6 locs van de serie 185.1 van Angel Trains Cargo geleast voor het goederenverkeer.

POLEN

Na de zomerstop rijden weer stoomlocomotieven in de persoonendienst. Drie locs worden hiervoor in Wolsztyn achter de hand gehouden: OI49-69 en OI49-111 voor de persoonendienst en de Pt47-65 voor het rangeerwerk.

ZWITSERLAND



Over het steenslagvervoer bij de Regionalbahn Aare Seeland mobil is sinds de vorige HOV/RN nog te melden dat dit vervoer plaatsvindt in voormalige bontkleurige DDR zelflossers, die werden ingezet door Lausitzer Bergbau Verwaltung GmbH. Bij de steengroeve Finsterhennen in Siselen en de steenslagfabriek in Sutz werd voor 4 miljoen Zw.Fr. de railinfrastructuur aangepast. Per jaar worden 6000 vrachtwagenritten vermeden. In Hagneck wordt een nieuwe weg- en spoorbrug gebouwd, die later op de plek van de bestaande brug zal worden ingeschoven.

De Appenzellerbahnen proberen als proef een nieuwe kleurstelling uit. Vensterband zwart, daarboven een rode band, onderkant wagenbak zilvergrijs, rode band om de instapdeuren. Embleem en naam in wit op een rood veld. Vooralsnog zal een driedelig treinstel in deze kleurstelling verschijnen, waarbij de fronten, vanwege de goede zichtbaarheid de rode kleur behouden. De drie nieuwe lagevloerrijtuigen zullen eveneens in de nieuwe kleurstelling worden afgeleverd.

De Lötschbergbahn vernieuwt in Köniz de perrons, die op 55cm instaphoogte worden gebracht, waarbij de bushaltes voor het stadsvervoer en het regionale vervoer worden geïntegreerd. De perrons in Liebefeld, Gasel en Niederscherli worden aansluitend vernieuwd. Per 16 juni 2003 rijden directe goederentreinen Mannheim – Domodossola – Alessandria. Als trekkracht dient Re 485 om een vrije nettoegang te bevorderen. Bij een botsing tussen twee treinen van de Berner Oberland Bahn tussen Interlaken en Zweilütschinen op 8 augustus 2003 zijn 64 reizigers gewond geraakt, van wie een ernstig.

Vanwege drukte in het toeristenseizoen was een extra trein ingezet, die waarschijnlijk een rood sein heeft genegeerd. De vaste dienstregelingstrein werd met noodoproepen via de radio tot stilstand gebracht, waarna de extra trein hier frontaal op inreed. Bij de botsing werden de beide motorwagens licht, danwel zwaar beschadigd, terwijl meerdere rijtuigen ontspoorde. De Forchbahn is voornemens als pilotproject in de komende herfst een treinstel met videobewaking in te zetten.

De voortgang van de bouw van de nieuwe tunnel Grafenort-Engelberg loopt vertraging op door een tweede massieve waterinstroom in de tunnel die voor tweederde was geboord. De opening is nu voorzien in de winter van 2006. Meerkosten nog niet te overzien. Locomoter Tm 100, bouwjaar 1931, tot 1964 rangerend in Hergiswil werd geschonken aan de Brünig Nostalgie Bahn.

In een hoog tempo verschijnt het materieel bij de Matterhorn Gotthard Bahn in een nieuw uiterlijk. Raampartij rood en onderkant rijtuig een brede witte band. In een rap tempo werden de panoramawagens uiterlijk aangepast. De locomotieven en rijtuigen behouden wel hun vroegere BVZ resp. FO nummers. Bus in plaats van trein bij het Regionalverkeer Bern-Solothurn. Vanwege spoorvernieuwing tussen Bolligen en Deisswil reden in juli twee weken geen treinen. Ondanks een toename van het reizigersaantal met 1% werd afgesloten met een verlies van 2,7 miljoen Zw.Fr.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2004 verdwijnen de zwakbezette regionale treinen tussen Affoltern-Weiher-Huttwil. Ze zullen worden vervangen door verlenging van de bestaande buslijn Hasle-Rüeggau-Affoltern. Besparing een treinsteleenheid met bijbehorende machinist. Dit is alleen mogelijk als de nieuwe S4 Rosshäusern-Bern in Affoltern kop gaat maken. De te verlaten lijn blijft in dienst voor het dienst- en goederenverkeer.

De Rhätische Bahn heeft voor de jubileumactiviteiten op de Albulabahn, die nog elk weekend duren tot 12 oktober 2003, lokomotief Ge 4/4 III 642 voorzien van bijzondere beschildering en een luidsprekerinstallatie waarmee op niet mis te verstane wijze gewag wordt gemaakt van de feestelijkheden.

Bij de Rigibahnen rijden deze zomer doorgaande stoomtreinen. Heen Goldau-Vitznau-Rigi op zaterdag. Terug Rigi-Vitznau-Goldau op zondag. In plaats van de gebruikelijke blauw/witte kleurstelling kreeg treinstel BDhe 4/4 21 en Bt 4/4 31 de rood/witte kleurstelling met gestippelde overvloeiing.

De Schweizerische Bundesbahnen hebben het eerste railcity station in Bern geopend. Hiermee hoopt men deze trefpunten van divers openbaar vervoer aan de huidige kwaliteitseisen aan te passen. Verhoging van attractiviteit, beschikbaarheid, veiligheid en schoonhouden stations en omgeving. Verder wordt een grote diversiteit in de detailbranche geboden om een zo breed mogelijk publiek van dienst te zijn. Hierna volgen Basel, Luzern, Winterthur, Lausanne, Geneve en Zürich.

SBB cargo vervoert binnen Zwitserland van het miniraalwatermerk Aproz 97% per spoor. Het wordt verkocht door de supermarktketen Migros, die een grote klant van SBB cargo is.

Station Sargans ondergaat een grondige verbouwing, wat 38,6 miljoen Zw.Fr. gaat kosten. Start van de werkzaamheden in 2005. Rationalisering van het aantal wissels.

Snelheidsverhoging relatie Chur-Zürich. De NPZ treinstellen die geschikt zijn voor de dienst in Duitsland hebben in een draaistel een magneetrem ingebouwd gekregen, alsmede een zandstrooier, die de werking van de magneetrem bij strooien echter nadelig beïnvloedt.

Het wagonladingverkeer wordt met de variant 'Optimalisering' gesaneerd. Op 64 stations met hoog vervoervolume worden de wagens voor 9.00 uur geplaatst en na 16.00 uur weer opgehaald. Daarnaast worden nog 630 locaties bediend op een dusdanige manier om vervoerspieken te kunnen ondervangen. Bezuiniging 300 arbeidsplaatsen, 20 lijnen, 130 rangeereenheden en 30 miljoen Zw.Fr. Desondanks houdt men rekening met een verlies van 11 miljoen Zw.Fr. De rangeerstations Lausanne Triage en Biel RB zullen op de nieuwe situatie worden aangepast.

De ombouw van het station Biberbrugg bij de Südostbahn wordt vanwege het kostenplaatje uitgesteld tot 2010..De RM Re 4/4 456 142 welke voor vier jaar vast is gehuurd met koopoptie kreeg het nieuwe kleurenschema van de SOB.

Bij de viering van het 100 jarig bestaan van de Trogenbahn op 13 juni 2003 reden er vanaf 16.00 geen treinen maar bussen, om zo alle medewerkers de gelegenheid te geven aan de feestelijkheden deel te kunnen nemen.

De door de Regionalbahn Thurbo ingezette treinstellen RABe 526 680-689 rijden vanwege verslechterende loopeigenschappen nog maximaal 110 i.p.v. 130 km per uur. De treinstellen krijgen wel het nieuwe Thurbo kleurenschema, te weten zwarte vensterband de rest van de wagenbak wit met langs de dakrand de bekende meerkleurige vierkante blokken. De deuren of geel of helblauw. De naar en in Duitsland rijdende treinstellen zijn herkenbaar aan het drie leeuwen takt embleem.

De Transports Martigny et Reguions hebben met de SBB een nieuwe samenwerkingsovereenkomst gesloten. Door de krachten te bundelen, wil men in Wallis het regionale verkeer nieuwe impulsen geven. Deze gaat reeds in per 15 december 2003. Deelname TMR 30% en SBB 70%.

De Transports Publics Fribourgoise hebben in mei een order van 290 kaartjesautomaten geplaatst. 165 stationaire en 125 voor inbouw in het tractiematerieel tot eind 2004. Er kan met zowel met munten en biljetten, als met creditcards worden betaald.

Bij de Waldenburgerbahn ligt bij Altmarkt de oudste nog dienstdoende ijzeren spoorbrug, de Frenkenbrücke van het land. Deze heeft nog de bovenbouw van de oorspronkelijke dubbelsporige brug uit 1885 van de naastgelegen SCB/SBB lijn, doch is echter op de middellange termijn aan vervanging toe. Er zijn plannen om van de brug als aandenken van de industriële ontwikkeling te behouden en vervanging in de nabijheid als gedenkteken in te richten met eventueel gebruik door wandelaars als onderdeel van een wandelroute.

Wat schreven de anderen...?

Op de Rails, nr. 2003-7. ISSN:0030-3321. * de Betuweroute, stand van zaken * Trams in Japan (2) * vaste rubrieken *

Op de Rails, nr. 2003-8. ISSN:0030-3321. * De spoorwerken in Utrecht (2) * de Baureihe 119 (219/229), Gastarbeiter in der DDR * Opmerkingen bij het boek "Met de stoomtram van Coolsingel naar Koemarkt"*

Rail Hobby, sept. 2003, ISSN 0165-4551. * HTM lijn 15 (2) * Spoor in Burkina Faso * Herik Rail: interview met de oprichter * Diverse binnen- en buitenlandse nieuwsitems in "Railview" * Gekantelde hamerstuk Moerdijkbrug * Open dag Sdyntus (verslag) * Godfather Models and Supply's * RH-special: Staal en spoorwegen * Stadsdiorama Rotterdam Spooringsel *

Rail Magazine, juli/aug 2003, nr. 205. ISSN:0926-3489. * De locomotieven van Diema en Schöma (2) * Zutphen-Winterwijk 125 jaar * Stibans (1) * Spoorwegverkeer in de haven van Antwerpen

Rail Magazine, sept. 2003, nr. 206. ISSN:0926-3489. * Opkomst en ondergang van de Europese nachttrein * Rotterdam Feijenoord recente geschiedenis en heden * SNCF-serie CC-72000 (diesels) * Verder veel mooie modelspoorbanen, met o.a. Bergen aan Zee (met Bello) in H0 * De smalspoormodeldagen in het Nationaal Smalspoormuseum *

Spoorweg Journaal, nr. 4/2003. * Diesels op de Rotterdamse Havenlijn * Langs de lijn * Grensbaanvakken: Zeeuws Vlaanderen * De Amsterdamse tram in de 60'er jaren (2) * Spoorzoeken in Indonesië: Java 25 jaar geleden * NS 1010 "museummaterieel in miniatuur" * Modelspoor o.a. ACTS 6701 * de vele gezichten van ACTS 6701-6705 *

Miniatuur Banen, nr. 2003 / 3. ISSN:0165-5833. * Etalage * Architectuur in miniatuur * Agenda * Modelspoor: o.a. Castle Rock * Viskraampje * Couchette Plan N in H0 * York model railway show * Langs de lijnen *

Miljoenenlijen Expresse, juni '03, nr. 58. * Simpelveld is "stoomstad" * Presentatie expositie en gedenkboek * Stoomtreindagen 2003: voor elk wat wils * Nieuwe lichting Railbusmachinisten * Zoektocht naar tweede motorwagen voor railbus * Culinaire rit * Nieuws uit de werkplaats * Reusachtig spoor netwerk in ondergronds Limburg *

De Tramkoerier, zomer 2003. * Giften en ondersteuning * de conductrice vertelt nog één keer * Wij stellen u voor * Echt gebeurd * Bijzondere rijdagen en evenementen * Toen en nu * Rhooon met één * Weg en werken * Werkplaatsnieuws *

Autobuskroniek, nr. 06-2003. ISSN 1384-0436. Fotopagina: Hainje bussen * Overzicht medewerkers ADV * Een praatje bij een plaatje: RTM gelede bussen * 50 jaar DB Straßen-Schienen-Omnibus * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Berkhof Heerenveen-bussen in het buitenland * Lijnbuslijn *

Autobuskroniek, nr. 07-2003. ISSN 1384-0436. Fotopagina: Berkhof bussen * Verenigingsnieuws * Boekbesprekingen * Een praatje bij een plaatje: Düwag Gelenk-Omnibus * Bussen bij de KLM * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn *

BOEKEN

IAN ALLAN British Ferries. In de "Glorydays-series" een boek over Engelse veerboten na 1950. Vaak hadden ze te maken met het spoor. Denk aan Hoek van Holland-Harwich, de Ierse Zee en het Kanaal. Sealink deed het tot de opheffing (in 1984) voor British Rail. De Belgische en Franse spoorwegen waren ook Ferry-operators. Veel, zo niet alles, is nu in handen van particuliere maatschappijen zoals PO en Sea Containers. U ziet in dit boek de goede oude tijd tot aan de Kanaaltunnel. Lange tijd beheerste Townsend Thoresen in het Kanaal de scène. Er is ook aandacht voor de Maatschappij Zeeland en de roll-on-roll-off boten in het algemeen. David Williams schraapte overal foto's vandaan voor 96 bladzijden, meest zwart/wit en ook wat kleur. Prijs £ 16,99, formaat 24,5 bij 19 cm., ISBN 0-7110-2891-5.

Fern Express. Ditmaal een special over het spoor in Indonesië. Er is een flink stuk aan de historie gewijd, na de Hollandse tijd uiteraard. Dan volgen ook kleurenfoto's van de diesels en enkele stomers. Een groot deel van deze uitgave is echter gewijd aan het suikerspoor in stoom. Speciale aandacht voor Java en het Duitse type stoomloc Luttermöller. Zoals altijd in deze specials ook aandacht over hoe te reizen (hotels, restaurants, etc., etc.). Verder de gebruikelijke berichten van verre. A4, 10,80 euro, 50 blz. ISBN 09337598.

Eastern Electric door John Glover (expert op het gebied van de moderne Engelse tractie). Het boek begint met de Tyneside 3^e-rail treinen en de bovenleiding-goederenlijnen van de North Eastern Railway vóór 1923 rond de industrie (scheepsbouw) in kolenstad Newcastle. Toen kwam de Tyne and Wear Metro. Al in 1940 was de LNER begonnen met de elektrificatie tussen Manchester en Sheffield met 1500 V. Door de oorlog kwam deze pas gereed in de 50-er jaren. NS reed een tijd met de eerste eloc Tommy. Als laatste volgde de elektrificatie van de hoofdlijnen in East Anglia met left-overs van de Midland Region naar Norwich en Harwich. Het sluitstuk was de Oostkust-hoofdlijn Londen Kings Cross - Edinburg - Glasgow, die HST's en Deltics verdreef. Het boek bevat ook een hoofdstuk over de Londense Dockland Railway. Een compleet verhaal met alleen zwart/wit foto's (kleurenkaften), prijs £ 21,99, harde kaft, 160 blz., ISBN 0-7110-2934-2

La Vie du Rail Les CC 7100, les premiers electriques universelles. Meer dan 50 jaar geleden reed de eerste bij de SNCF Het was de eerste grote eloc zonder loop-assen. Het boek verhaalt over bouw en inzet in Frankrijk, prototypen en de snelheidsrecords uit de 50-er jaren, 243 en 331 km/h. Een apart hoofdstuk is gewijd aan de leveringen aan Nederland, Spanje, Marokko, Rusland en China. Interessante hoofdstukken zijn gewijd aan de loc bij presentaties en op affiches en ook de modelbouw, zelfs met de huidige euro-prijs-vermelding op beurzen. Honderden foto's waarvan die in zwart/wit de beste zijn. De werkplaatsen van Alstom en de depots figuren ook prominent. Dit boek is van historische waarde: SNCF, RENFE en NS zetten ze niet meer in. De Russen en Chinezen waarschijnlijk nog wel. A4, 222 blz, zwart/wit en kleur, harde kaft, prijs € 45. ISBN 2-915034-04-4.

VIDEO'S

Van den Burg Beeldproducties. Een uur lang **Spoorwegen in de Ardennen**. Wij bezoeken de Athus-Meuse lijn (recent geëlectriceerd voor het goederenvervoer: deze lijn stond in 1945 als eerste op het Belgische elektrificatieprogramma. Nu in 2003 is het zover. Verton - Bertrix - Libramont, Bertrix - Dinant, Dinant - Namen, Namen - Luik, Luik - Gouvy - Luxemburg, Luik - TroisPonts - Jumelle. Lijnen met allemaal een landschappelijke charme, die hier en daar belicht wordt. Het materieel dat u ziet is van nu. De grote variëteit uit de afgelopen jaren is er niet meer. Verder stoom in de vorm van de Belgische 29 en SGN 01¹⁰ en de 3-valleienlijn van Mariembourg naar Treignes. De zomerse stoom van de 3 valleien tussen Dinant en Hastière is er niet bij. Een aantal van de bereden lijnen heeft een stukgoederenvervoer, vaak nog met dieselloos ondanks de draad. Al met al een goed beeld van een weinig gefilmde deel van het spoor in België. Prijs VHS 20 euro, DVD 24,50 euro, plus verzendkosten, te bestellen bij Van den Burg, Rietschans 72a, 2352 BB Leiderdorp, telf. 071-5818181.

EDITIONS DU CABRI VideoRail Evasion. Een Frans gesproken film van 90 minuten over het spoor op de Middellandse Zee-eilanden Corsica, Sardinië en Sicilië. Corsica is landschappelijk het mooist met zijn smalspoor met modern en oud dieselmaterieel. Sardinië heeft een normaalsporige

hoofdlijn (FS) met veel goederenvervoer, dieselstellen en getrokken treinen. Verder nog 3 smalspoorlijnen: op één ervan maken we een stoomexcursie mee. Van Sicilië zien we het ferry-verkeer en de elektrische hoofdlijnen van de FS, maar ook het diesel- en smalspoorgeburen. Veel materieel nog in de oude kleuren. Een heel fraai document met de juiste sfeer. Prijs 39 euro.

JOKA/RAILPRESS Strassenbahnen in Trariland, deel 2, speelduur 1 uur, 25 euro. Opnamen uit de 70-er jaren van Henk Ontrop over de trambedrijven in Görlitz, Dresden, Leipzig en Kar-Marx-Stadt. 28 jaar geleden en nu video, ontstaan uit 8 mm-film. In 1975 was er al veel ouds weg: het meeste van vóór 1940 zien we nog in Görlitz en Karl-Marx-Stadt, dat zijn smalspoor in 1988 omgezet had in normaalspoor. In Dresden zien we nog de Lokwiztalbahn met zijn Erfurter wagens. Dresden had toen al 400 Tatra's met 200 aanhangers. In Leipzig Tatra's, Löwa's, gelede trams en nieuwe trams uit Tsjechië. Drukte bij het Hauptbahnhof. De gore grauwe DDR-sfeer met zelfs een 1 Mei-parade is er in volle omvang. Ook de over de kasseien hotsende Icarus en Poolse bussen, de Tatra's en de Wartburg spreken boekdelen. Verkrijgbaar bij van Stockum en bij Railpress, Zonnebloemstraat 21, 3353 EL Papendrecht (telf. Nr. 078-6153350).

Een groot aantal HOV/Railnieuws-lezers heeft gedurende een aantal jaren belangstelling getoond voor de afleveringen **AMSTERDAMS TRAMS VAN 1900-1950 / DE UNION-WAGENS EN HUN TWEASSIGE TIJDGENOTEN**. De inhoud van deze afleveringen kwam tot stand in nauwe samenwerking met Herman Duparc en Piet Kiers. Na de voltooiing van de jaren 1923 t/m 1950 volgde helaas het verscheiden van de genoemde medewerkers en in diezelfde periode kreeg ondergetekende te kampen met ernstige gezondheidsproblemen. De gehele gezondheidstoestand laat het niet meer toe de hierboven genoemde afleveringen te voltooien. Er zijn inmiddels uitstekende boekwerken verschenen die de ontstane leemte opvullen.

Destijds heb ik vele tramfans een groot plezier gedaan met het uitgeven van overdrukken van hoofdstukken uit de GTr/GVB-jaarverslagen 1900 t/m 1950. Het verheugt mij u te laten weten dat ik als vervolg op deze serie thans ook de jaren 1951 t/m 1980 heb laten verschijnen. Hierbij heb ik de uitvoering iets eenvoudiger gehouden, doch werd een belangrijk winstpunt toegevoegd. De in die jaren door mij in de jaarverslagen handgeschreven aantekeningen heb ik gestandhaafd, waardoor men een inzichtelijker beeld krijgt van de tekst. Als het jaarverslag bijv. meldt dat er 10 motorwagens zijn gesloopt, dan vindt u d.m.v. een nootverwijzing de betreffende wagennummers. Ook fouten in het jaarverslag werden gecorrigeerd.

Die herdrukken van hoofdstukken uit de jaarverslagen 1951/1980 zijn in drie deeltjes verschenen:

de jaren 1951 t/m 1960 bevattende 76 bladzijden

de jaren 1961 t/m 1970 bevattende 74 bladzijden

de jaren 1971 t/m 1980 bevattende 103 bladzijden

Elk deel is vervat in een gelijmd rug en een doorzichtige beschermhoes verfraait het uiterlijk. Deze set van 3 bundels (A4-formaat) kost € 40,-, inclusief verpakking en porto. Bestelling door overmaking van € 40,- op postgirorekening 4846105 t.n.v. C. van Mechelen te Amsterdam. De deeltjes zijn niet afzonderlijk verkrijgbaar.

Ongeveer 2 jaar geleden kwam ik in het bezit van een aantal verslagen van GTr-Directie/Chefs-vergaderingen uit de jaren 1923 - 1926. Ze verkeerden in niet al te beste staat en waren slecht geconserveerd. Ik heb ze zo goed mogelijk gerestaureerd en samengebondeld. De onderwerpen zijn voor Amsterdamse tramiefhebbers interessant en humoristisch. Kroonjuweeltjes! Deze "memories" zijn in een A4-bundeltje samengevat (47 blz.). Bestelling door overmaking van € 12,25 op eerdergenoemde giro-rekening. Indien u zowel de jaarverslagen als de GTr-vergaderingen wilt ontvangen behoeft u slechts in totaal € 48,25 te betalen. Het eurobedrag € 12,25 voor de GTr-vergaderingen omvat tevens porto- en verpakingskosten. Ik wens u veel leesplezier!

Cor van Mechelen.

In de nacht van zaterdag 16 op zondag 17 augustus heeft bij één van onze lezers een **inbraak** plaatsgevonden. Gestolen zijn o.a. een complete verzameling van hoofdzakelijk Corgi trams (waaronder ook een paar EFE, Lledo en Matchbox). Totaal circa 180 stuks. Daarnaast een verzameling van Amsterdamse modeltrams, waaronder Fairfield modellen messing (deze serie was compleet), Roco trams zelf beschilderd en de tweeassers van techomechanic. Tevens een verzameling zelf beschilderde werkauto's en enige stadsbussen (rood DAF), waaronder de lagevloerbus. Ook de nieuwe lagevloertram is verdwenen. Al deze trams waren gemotoriseerd en omvatte samen met de bussen en de werkauto's ongeveer 100 items. Alle trams zijn zonder doos meegenomen. Voor eventuele tips kunnen onze lezers (desgewenst anoniem) contact opnemen met de redactie van dit blad.

R.T.M.

Op 13 september (Open Monumentendag) wordt weer met stoomtractie gereden, na uit voorzorg gedurende drie weken met diesel te hebben gereden (brandgevaar!). Daarnaast worden de 57 en de twee rijtuigen (B364 en AB 417) uit het Spoorwegmuseum verwacht. In de maanden september en oktober wordt er gewerkt aan postwagons 291. De hele wagon ondergaat een grote revisie waarbij de wanden en vloer worden vernieuwd en de inventaris opnieuw aangebracht en gecompleteerd. Volgend jaar moet de wagon organiek in de trams te vinden zijn, met een werkende PTT-beambte. Voor het herstel van de materieelwagons 783 heeft de RTM een toezegging gekregen van €10.000,- van het Prins Bernhard Cultuurfonds. De RTM mist nu nog €5000,- om de restauratie voor 100% te kunnen afronden. Wie helpt...?

Aan het Sperwer-stel is niets meer te zien, dat wijst op het Zilertalverleden. De laatste lagen rode verf zijn aangebracht en rondom worden aluminium strips aangebracht.

**Stoom Stichting Nederland**

Op 11 en 12 oktober 2003 organiseert de SSN weer haar jaarlijkse stoomtreindagen; dit jaar met als thema: Oude ambachten. Hoogtepunt van dit evenement is de draaischijf! Na jaren van hard werken kunnen de bezoekers in levende lijve aanschouwen hoe deze werkt. Buiten de SSN locomotieven, zullen er ook twee locomotieven van de VSM alsmede een duitse 78'er te bewonderen zijn. De 78'er rijdt vanuit Arnhem via Ede- Wageningen en Utrecht naar het Stoomfestival.

Openingstijden 10:00 tot 18:00; toegangsprijs bedraagt € 5,-. Speciaal voor dit evenement zal er op beide dagen een aantal malen een stoomtrein rijden tussen Gouda en het SSN terrein. Een kaartje voor deze rit kost € 10,00.

De bij de SSN ondergebrachte stoomloc 52 3879 is verkocht aan de VSM. De loc zou ook nog aangeboden zijn aan Nostalgie Expresse, maar deze had geen interesse. In de nacht van 23 op 24 augustus werd de loc door de VSM-locs 2233 en 2299 van Rotterdam-Noord Goederen naar Apeldoorn gebracht. Vanwege werkzaamheden bleek het niet mogelijk om de 52er via de kortste route naar Apeldoorn te brengen. Het transport heeft dan ook de volgende route afgelegd: Rotterdam-Noord Goederen (vertrek rond 00:30) - Rotterdam CS (kopmaken) - Den Haag HS - Amsterdam - Hilversum - Amersfoort - Apeldoorn (aankomst rond 8:30).

LEVENSLIJP

ELD4 738 werd door Werkspoor op 29 november 1956 afgeleverd en reed meteen door naar de lijnwerkplaats Leidschendam, waar het stel twee dagen te kijk stond voor de Dienst van Materieel en Werkplaatsen. Aan het eind van de tweede "kijkdag" ging het stel de dienst in. Op 9 en 10 maart 1957 was de 738 weer in genoemde werkplaats, deze keer voor reparatie aan één van de dakveiligheden. Kilometerrevisie (in Haarlem) werd gegeven van 7 tot 22 mei 1958 en van 7 tot 16 november 1961. Nieuwe vloerbedekking werd gelegd in het stel van 24 tot 26 oktober 1961. Botsschade aan de BDK, opgelopen te Diemen op 22/1 werd tijdens grote revisie van 23-1 tot 11-4-1961 hersteld. Van 1 tot 16 december 1965 werd er weer een kilometerrevisie gegeven. Weer nieuwe vloerbedekking: linoleum werd gelegd in het stel van 10 tot 22 juli 1963. Bij Werkspoor werd van 11 tot 30 mei 1967 de ATB ingebouwd. Tijdens rangeren te Rotterdam CS op 17 juli 1967 raakte de Bk plan T 503, herstel van de schade duurde van 24 juli tot 7 september. Uitgebreide kleine revisie werd de 738 gegund van 29 augustus tot 15 oktober 1968, hierbij werden tevens nieuwe ATB-relaiskasten geplaatst. Modernisering van het stel vond plaats tussen 1 en 17 oktober 1969. Op 12 augustus 1970 greep de 738 een aanhangwagen die hem dwars zat op een overweg tussen America en Deurne. De schade aan de BDK werd hersteld van 13 tot 20 augustus. Derde frontseinen werden in februari 1971 voor het eerst gesignaleerd op de 738. Tijdens de grote revisie van 12 augustus tot 8 november 1974 verloor het stel zijn groene kleur en verliet in huisstijlgeel

de werkplaats. Van 18 april tot 22 mei 1980 moest botsschade aan de Bk worden hersteld. Kleine revisie hield de 738 tussen 15 maart en 17 mei 1982 van de baan. Een merkwaardige botsing tussen het stel en het gebouw van de wasmachine te Enschede op 1 december 1982 bracht de 738 op 9 december naar de hoofdwerkplaats, terug in dienst op 17 februari 1983. Een defecte lijnshakelaar deed het stel naar de werkplaats Amersfoort komen, pas op 23 november kwam het stel weer naar buiten met constructiewijzigingen. Op 19 augustus 1985 ontving de 738 verwarming in de koppelingen. Op 11 januari 1990 botste het stel als trein 1946 tussen Gilze en Breda op een busje, een hoofdwerkplaatsbezoek was echter niet nodig. Naar Zwolle Rgs in afwachting van sloop kwam de 738 op 28 augustus 1993, buitendienststelling een dag later. Een jaar later, op 30 augustus 1994, maakte de 738 de gang naar de sloper achter nog in dienst zijnde (glaswol)stellen mat '54.

RAIL - A G E N D A (Binnenland)

Attentie: Een van aankondigingen uit ons vorige nummer is niet juist en vervalt: **20 sept:** modelspoorbeurs, Eureco-Expo Center te Houten; deze datum is in een latere planning veranderd in 6 september.

13 sept.: (10-16 u) Open Dag Arriva, Sontweg 13 Groningen.

13 sept.: Open monumentendag

13 sept. (10-15u) Trein & Modelbouwbeurs, Tulip Hotel Hoogeveen, Info SMC De Stoomfluit, di & do 19.30-22.00 u 06-12848274

20 sept: Donateursrit van de Werkgroep Loc-1501.

20 sept.: Open Dag Connexion Nieuwegein (Lees ook binnen-zijde cover)

20 en 21 sept.: Open dagen bij de STAR

21 sept: Rijdag Corus Excursietrein. Zie brochure Railmusea

27 en 28 sept.: (10-16u) Modelbouwshow "Smalspoor aan Zee" in 't Wapen van Marion, Zeeweg 60 te Oostvoorne. Diverse RTM modulebanen, verder Rhätische Bahn, Gelderse Tramwegen e.a.

27 en 28 sept.: Branderseesten Rotterdam, inzet museumtrams.

Meer info op blz. 190 van dit blad.

4 okt: Modelspoorbeurs bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer.

11 en 12 oktober: SSN stoomtreindagen. Pendelritten Gouda - SSN v.v. Komst loc 78 468 aangekondigd.

12 okt: Rijdag Corus Excursietrein. Zie brochure Railmusea

17 t/m 19 oktober: Eurospoor 2003 Jaarbeurs te Utrecht

18 en 19 okt.: "Thomas"-weekend bij de Z.L.S.M.

19 oktober: Najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

25 en 26 okt.: Viering 150 jaar Aken-Maastricht bij de ZLSM

8 nov.: (10-15u) modelspoorbeurs, Eureco-Expo Center. Houten

14 t/m 16 november: RAIL 2003 in de Groenordhallen Leiden

20 dec.: (10-15u) modelspoorbeurs, Eureco-Expo Center. Houten

3 en 4 juli 2004: Roosendaal 150 jaar spoorstad, materieelshow.

RAIL - A G E N D A (Buitenland)

16 t/m 18 sept.: Manchester infrarail 2003. 5th international railway infrastructure exhibition. www.infrarail.com

20 sept.: Bahntag 2003 in Duitsland. Openhuis op diverse stations en in diverse werkplaatsen. Meer informatie op www.bahn.de

20 en 21 sept.: Brücken-Nostalgiefest, Göltzschtalbrücke, Vogtland (Sachsen). www.vogtlandauskunft.de, tel +49 374419449

27 sept. t/m 24 aug. tentoonstelling "Bahnexpo '03" in het Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

28 september: Showbus International 2003. Imperial War Museum at Duxford in Cambridgeshire. Busmanifestatie.

3 t/m 5 oktober: Plandampf Saalfeld - Gera met BR 01, 03 en 41. Info: Stefan Lohr, E.Honstein Straße 30, D-99817 Eisenach. Intern. Antwoordcoupon bijsluiten.

11 + 12 okt.: Museumdagen in het Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. In bedrijf zijn: P8 38 2267, 212 007 e.a.; Ritten met de Museumtrein en de Schiene-Straßen-Bus; Zondag modelspoorbeurs; beide dagen geopend 10-18 u.

17 t/m 22 okt.: Busworld, Xpo Kortrijk (B); www.busworld.org

10 t/m 12 nov.: rail # tec 2003, Westfalenhallen, Dortmund.

www.railtec.de

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Aankondigingen onder voorbehoud van wijzigingen, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom (gaarne ruim tevoren) op het redactieadres.