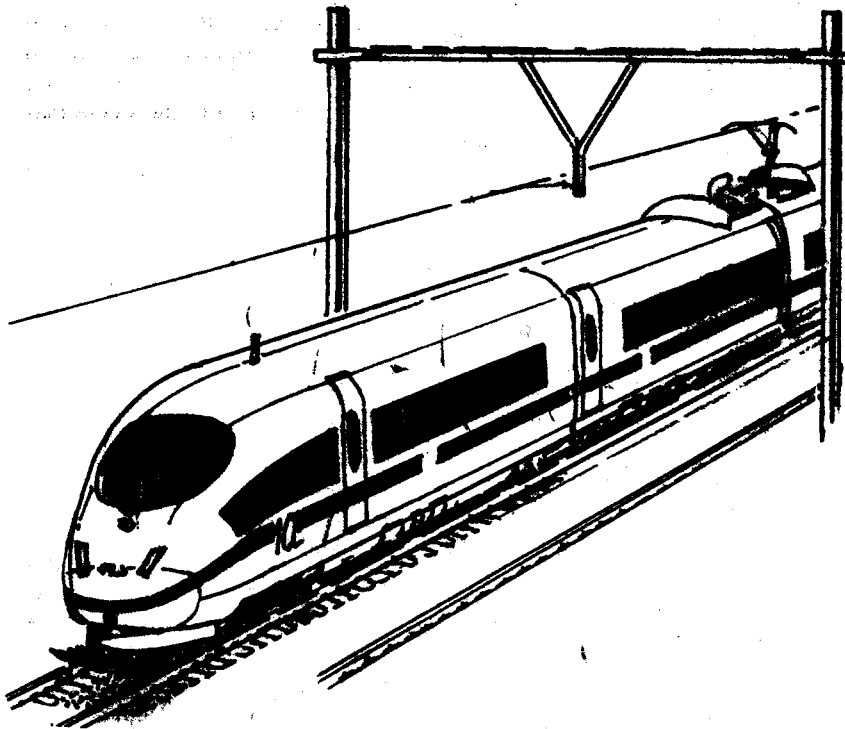
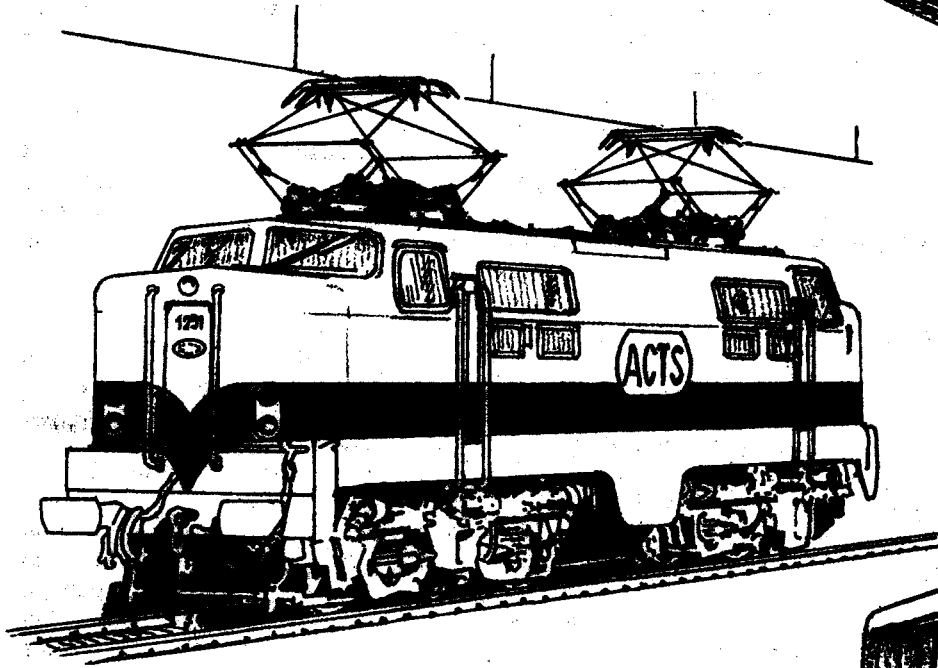
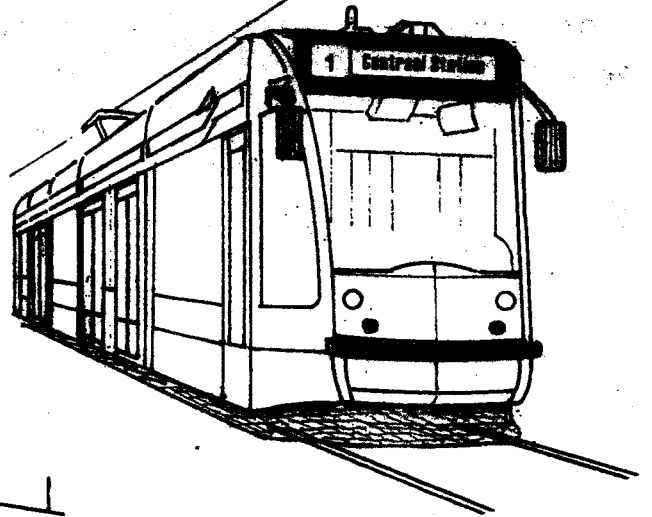


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e Jaargang, nr. 5 (546) Mei 2004



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 5 (546)
MEI 2004

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

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
1281 BS RIJSWIJK
e-mail: rail@wanadoo.nl

REDACTEURS:

Tramnieuws Amsterdam:

Chris Vonk

Tramnieuws Den Haag:

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Rotterdam:

Jan van Driel

Busnieuws / streekvervoer:

Hans Wolbers

Buitenlands stadsvervoer:

Bob Verwijk

Spoornieuws België, Frankrijk:

Sicco Dierdorp

Spoornieuws Duitsland, Oostenrijk:

Raymond Kiès

Spoornieuws Zwitserland:

Hans Bikker

Spoornieuws overige landen:

Gerard de Gier, Aad de Meij

Spoornieuws Binnenland:

Karel Bocht

Museumnieuws, agenda

Aad de Meij

Redactie secretaris:

Hans 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.Salleveld, B.A. Schenk,
E. van Werkhoven, Chr.Westerduin,**

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad 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.

© 2004. Overname van informatie mag
alleen na schriftelijke toestemming van
de redactie en bij vermelding van de
bron.

ISSN: 1570-534X

RANDSTADRAIL

Op 16-04 werd bekend dat de HTM voornemens is om voor de Zoetermeerse tak van RandstadRail 50 Citadis-trams van Alstom aan te schaffen. De eerste rytuigen zullen begin 2006 worden geleverd. Het zijn overigens geen broertjes van de trams die momenteel aan de RET in aflevering zijn. De Citadis-familie bestaat uit een groot aantal tramtypes voor stads- en interlokaal vervoer. Het HTM-type is verwant aan de regio-trams die aan Kassel geleverd zullen worden en bezitten niet over de volledige lengte van het voertuig een lage vloer.

De keuze voor Alstom is het resultaat van een Europese aanbesteding die medio 2003 van start ging. Het betreft een order van ongeveer 150 miljoen euro. De keuze is gemaakt op basis van ondermeer de volgende criteria: het financiële aanbod, de levertijd en de voorspelde onderhoudskosten. Daarnaast voldeed Alstom het beste aan de eisen op het gebied van gelijkvloerse instap, zitplaatsen in het voertuig en contractvoorwaarden met HTM.

Belangrijkste kenmerken van het materieel zijn:

- Gewicht 58 ton
- Lengte 38 meter
- Breedte 2.65 meter
- Zitplaatsen 90
- Staanplaatsen 130
- Aantal deuren 5 aan weerskanten, tweerichtingen voertuig
- Maximumsnelheid 80 km. per uur
- Comfort Rolstoelplekken, dynamische reisinformatie, klimaatregeling in voertuig

Omdat de HTM er nog niet zeker van is dat ze van Stadsgewest Haaglanden een concessie van twaalf jaar voor de exploitatie van RandstadRail krijgt, is de definitieve order nog niet geplaatst. De HTM is er in zijn begroting van uit gegaan dat het minimaal 12 jaar de exploitatie mag verzorgen. Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat minister Peijs van Verkeer en Waterstaat hier toestemming voor geeft. Volgens HTM-projectleider H. van der Wal zou het maximaal haalbare een vergunning van het ministerie zijn voor 'misschien acht jaar'. "In dat geval komen we er financieel niet uit", zegt hij. De beoogde ingebruikneming is in juli 2006, maar de kans dat dit lukt, lijkt steeds kleiner te worden. Om minstens de helft van de bestelde trams op tijd af te krijgen, had Alstom op 1 april moeten beginnen met bouwen, zegt Van der Wal. Toch wacht de HTM met het tekenen van het contract, zolang het rijk nog geen zekerheid heeft gegeven over de exploitatie. De minister wil, via aanbestedingen, overal in het land de exploitatie van bus- en tramlijnen in handen geven van de bedrijven met de beste aanbieding.

Tot opluchting van de HTM wil ze voor RandstadRail een uitzondering maken. Peijs maakte nog niet bekend hoe lang die vergunning dan van kracht zal zijn, maar de HTM vreest dat dit veel korter is dan de periode waar de financiële onderbouwing op is gebaseerd. Dat het bedrijf twaalf jaar als uitgangspunt nam, komt volgens Van der Wal door het stadsgewest Haaglanden, de opdrachtgever voor het openbaar vervoer: "Haaglanden heeft niet de indruk gewekt dat twaalf jaar onmogelijk zou zijn." Stadsgewestbestuurder Bruins verwijst op zijn beurt naar zijn contacten op het ministerie: "Daar is veel waardering voor dit project." Bruins steunt de HTM, maar wil niet vooruitlopen op de situatie. Eerst gaat hij met de minister praten.

Provinciebestuurder Norder (PvdA, Verkeer) zorgde voor verwarring door op 11 mei te verkondigen dat hij vindt dat de stadsgewesten Haaglanden en Rotterdam wél een aanbesteding moet houden voor de exploitatie van RandstadRail. Het is volgens hem geen goede zaak dat het runnen van de RandstadRail gedurende de eerste jaren zonder meer wordt gegund aan de HTM en de RET. "Dat lijkt op protectionisme. En dat is niet goed voor de reizigers, die gebaat zijn bij een goede prijs/kwaliteitverhouding, die je krijgt als je partijen laat concurreren om de exploitatie, maar ook niet voor de vervoersmaatschappijen zelf. De HTM wil toch zelf ook de markt op, in andere gebieden? Dan is het vreemd om te verlangen dat je eigen gebied wordt afgeschermd." Norder zei dat hij kan begrijpen dat ook Haaglanden en stadsgewest Rotterdam een langlopende vergunning willen verstreken aan de maatschappijen die straks RandstadRail gaan verzorgen, omdat ook zwaar moet worden geïnvesteerd in deze vorm van lightrail. Stadsgewest Haaglanden stelt dat het twaalf jaar duurt voordat het geld eruit is. Daarin kan de gedeputeerde zich vinden. "Je moet de concessieduur koppelen aan de investeringen. Maar dat wil niet zeggen dat je die concessie dan maar voor twaalf jaar zonder meer moet gunnen aan de HTM. Daarvoor moet je een openbare aanbesteding houden."

De HTM-trams zullen naar verluidt (ook) in onderhoud komen in of bij Onderhoudsbedrijf Leidschendam, waarvoor enkele opstelsporen aldaar van bovenleiding moeten worden voorzien. Ook is een wijziging van het sporenplan noodzakelijk om een scheiding tussen Nedtrain- en HTM-sporen mogelijk te maken. De trams komen zoals bekend te rijden op de railverbinding die vanuit Zoetermeer, via Leidschenveen, Forepark, Leidschendam-Voorburg, naar Den Haag CS en de binnenstad gaat. De voertuigen nemen dan de routes over van de trams 3 en 6.

Het materieel dat de RET gaat gebruiken voor "haar" traject Den Haag Centraal – Berkel en Rodenrijs – Rotterdam Centraal – Slinge is nog niet besteld. Het zou uw redacteur vreemden wanneer de RET de aanschaf van RR-materieel niet combineert met de gehele of gedeeltelijke vervanging van het SG2-sneltrammaterieel, dat in 2008 ruim 26 jaar oud zal zijn. Het is uiteraard ook mogelijk het metromaterieel dat thans wordt benodigd voor de dienst CS – Slinge, om te bouwen voor verkeer op het RandstadRail-traject, waar de bovenleidingsspanning immers 1.500 volt zal (blijven) bedragen.

AMSTERDAM

Wijzigingen lijn 7, 10 en 14

De bewoners van het KNSM eiland hebben hun langverwachte tramverbinding naar het centrum van de stad. Op 1 mei jl. werd de verlenging van tramlijn 10 officieel in gebruik genomen. Combino 2202 en museumtramstel 1 + 807 reden de openingsrit. Rond 11.45 werd de 2202 verbonden met de 1 + 807 door middel van een soort grote imitatiestekker en stopcontact die met zuignappen aan de trams waren bevestigd. De feitelijke dienst ging op maandag 3 mei van start.

Vanaf 3 mei rijdt tramlijn 7 heen en terug via het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis en de Dappermarkt en eindigt bij het Flevo-park. Tramlijn 14 rijdt voortaan over de Zeeburgerdijk en via het Javaplein naar het Flevo-park. Lijn 14 komt dus niet meer langs het Muiderpoortstation.

Vanwege de routewijzigingen gelden vanaf maandag 3 mei ook nieuwe dienstregelingen voor de lijnen 7, 10 en 14: voor deze lijnen gaat de zomerdienstregeling iets eerder van start, de rest volgt op maandag 24 mei.

De nieuwe routes

Lijn 7: komende vanaf de Weteringschans rechtdoor Sarphatistraat, rechtsaf 's-Gravesandestraat, linksaf Oosterpark, rechtdoor Wijtenbachstraat, onder het Muiderpoortstation door, rechtdoor Insulindeweg tot aan het eindpunt bij het Flevo-park.

Lijn 10: Komende vanaf de Weteringschans rechtdoor Sarphatistraat, die na het kruisen van de Nieuwe Vaart overgaat in de Czaar Peterstraat, door het Rietlandpark heen, linksaf de Verbindingsdam, rechtdoor naar het nieuwe eindpunt Azartplein.

Lijn 14: Komende vanaf de Plantage Middenlaan naar het Tropencircuit, linksaf Zeeburgerdijk, rechtsaf Borneostraat tot aan het Javaplein, rechtsaf Molukkenstraat, linksaf Insulindeweg tot aan het eindpunt bij het Flevo-park.

Zomerdienst

De zomerdienst gaat in op 24 mei en loopt t/m 12 september, onderbroken door de hoogzomerperiode van 10 juli t/m 29 augustus. Met uitzondering van lijn 6 rijden alle trams een lagere frequentie:

Tramlijn 1, 2 en 5 rijden in de ochtend- en avondspits en in het weekend overdag niet om de 6 minuten maar om de 7½ minuut. Gedurende weekdays overdag niet om de 7½ minuut maar om de 9 minuten.

Tramlijn 17 in de ochtend- en avondspits en zaterdag overdag niet om de 6 minuten maar om de 9 minuten. Gedurende werkdagen overdag niet om de 7½ minuut maar om de 12 minuten. Zondag overdag niet om de 7½ minuut maar om de 9 minuten.

Tramlijnen 3, 4, 7, 12, 14, 16, 24 en 25 rijden 's avonds om de 20 minuten.

Buslijnen 15, 18, 21, 22 en 35 rijden elke dag na 18.00 uur (lijn 22 v.a. 20.00 u) om de 20 minuten in plaats van elk kwartier. Om de 30 minuten in plaats van om de 15 minuten rijden van ma t/m vrij buslijnen 19 (buiten de spitsuren en op zondag), buslijn 68 (hele dag), buslijn 231 en 232 (namiddag) en buslijn 239 (middag). Overige wijzigingen van ma t/m vrij: buslijn 23 rijdt vanaf 19 u om de 30 minuten i.p.v. om de 20 min. Buslijn 29 rijdt vanaf 20 u om het uur i.p.v. om de 30 min. Buslijn 59 rijdt van 9-12 u om de 20 minuten i.p.v. om de 15 min. Buslijn 67 rijdt overdag om de 30 minuten en in de spits om de 15 minuten i.p.v. om de 7½ minuut.

Vervallen van 24 mei t/m 12 sept.: Movers 315, 338 en 364, bus 61 en spitsbus 229. Buslijn 164 rijdt vanaf 24 mei vanaf Sloterdijk door naar Schiphol. Per 24 mei wordt de richting-aanduiding van buslijn 19 gewijzigd in Nieuw Sloten.

Zomertijden metro: alle metro's rijden buiten de spits door de week om de 15 minuten i.p.v. om de 10 min. Tijdens de spits is de frequentie 7½ min. In het weekend wordt de hele dag om de 15 min. gereden. Metrolijn 50 rijdt 's ochtends vanaf 6.00 uur vanuit Gein in plaats van om 5.00 uur.

Tijdens de schoolvakanties (hoogzomer) gaan op diverse tram- metro- en buslijnen de frequenties nog verder omlaag.

Infrastructuur

Metrostation Ganzenhoef heropend

Na een 2 jaar durende renovatie is op 23 april het vernieuwde metrostation Ganzenhoef in Zuidoost heropend. In april 2002 begon de 'metromorfose', een plan om de oostelijke metrolijn op te knappen. Het plan bleek veel duurder dan gepland: 400 miljoen in plaats van 200 miljoen. Hierna werden de werkzaamheden stilgelegd, behalve de stations Ganzenhoef, Kraaiennest en Reigersbos.

Verlenging lijn 51

Zoals het er nu naar uit ziet wordt metrolijn 51 op 13 september 2004 verlengd naar Westwijk in Amstelveen. De lijn krijgt er dan vanaf Poortwachter de haltes Spinnerij en Sacharovaan bij. De eindhalte wordt Westwijk.

2003 dekt extra kosten N/Z-lijn

De gemeente Amsterdam heeft een creatieve boekhoudkundige manier gevonden om de extra kosten van de Noord-Zuidlijn te dekken in de jaarrekening over 2003. De lage rentestand en meevallende aanbestedingsresultaten geven de hoofdstad extra posten om de 92 miljoen euro budgetoverschrijding te bekostigen.

GVB moet verzelfstandigen

Minister Peijs van Verkeer wil dat het GVB verzelfstandigt. Wethouder Maij wil dat het GVB gewoon een gemeentelijke instelling blijft. In 2002 vond in Amsterdam een referendum plaats over de verzelfstandiging van het GVB. Een meerderheid stemde tegen. Maij wil zich samen met wethouders van andere grote steden verzetten tegen de plannen van de minister. Deze wil dat het GVB in 2007 geen gemeentelijk bedrijf meer is. Europarlementariër van den Berg denkt dat het volgens Brussel helemaal niet nodig is het GVB de markt op te sturen. Kan nog een heet debat worden.

Materieel tram

Blokkendozen: De 808 kwam na langdurig verblijf in de HWR (draaistelherstelplan) weer in dienst. De tijdelijke opslag van Blokkendozen is definitief van de baan.

Lagevloertrams: In revisie ging de 819.

Combino's: De 2139 en de 2140 werden op resp. 22/04 en 23/04 rechtstreeks vanuit de fabriek in Krefeld geleverd. De 2141 volgde op 07/05; de 2142 – 2151 zullen naar verwachting voorlopig niet worden geleverd. De 2006 en 2007, waarbij haarscheurtjes in de bak met de dubbele deuren zijn geconstateerd hoewel zij nog lang geen 120.000 km op de teller hebben, werden door Siemens provisorisch hersteld en kwamen weer in dienst. Siemens is nog hard op zoek naar een oplossing voor de constructiefouten. Het bedrijf heeft hiervoor van het GVB tot juni de tijd gekregen.

Op 15/04 keerde de 2091 terug uit Düsseldorf, nadat deze op een aantal punten werd gewijzigd. Met de wagen, die formeel nog steeds eigendom van Siemens is, zijn in de afgelopen periode proefritten gereden door de stad, meestal 's nachts. Daarbij ging het er vooral om of kon worden vastgesteld of de belastingen in de praktijk nu gelijk zijn aan de (nieuwe) aannames. In principe worden de metingen van sept./okt. 2003 herhaald met de gewijzigde constructies. Als belangrijkste wijziging geldt dat de gehele bevestiging van de truck aan de wagenbak grondig is herzien. De truck kan nu zelfs een beetje draaien, waardoor harde schokken en stoten beter worden opgevangen. Hiervoor zijn 4 extra hydraulische schokdempers aan elke truck ingebouwd. Het rijcomfort neemt door deze maatregel toe. Tevens zijn de geleidingen op het dak voorzien van nieuwe speciale bovenlagers met dempers waardoor de wagenbakken onderling meer kunnen bewegen. Ook is een wijziging in de software aangebracht, waardoor de dosering van de aanzetkracht automatisch wordt beperkt, zolang er nog een (motor)truck in een bocht zit. Dit zijn dus veranderingen die de krachten op de wagenbak sterk verminderen en mogelijk de sleutel vormen naar de oplossing van de haarscheurtjesproblematiek. Op 18 mei zou de wagen aan andere Combinogebruikers worden getoond en keert daarna terug naar Duitsland.

Gelede wagens: De 11 Amsterdamse G3-wagens, die naar Poznan (Polen) verhuisden, zijn omgenummerd in de 800-serie en gedeeltelijk in dienst gesteld. Nieuwe nummers:

800 = 615	803 = 622	806 = 613	809 = 626
801 = 619	804 = 605	807 = 623	810 = 630
802 = 621	805 = 610	808 = 624	

Werkmaterieel: De pekelwagens H35 ex-P5 ex-335 en H36 ex-P6 ex-344, beiden gebouwd in 1918 en in 1958 tot pekelwag en verbouwd, staan inmiddels beide bij de Stoomtram in Hoorn. De wagens worden ontasbest, geplukt en daarna gesloopt na jarenlang buiten dienst in de remise Havenstraat te hebben gestaan. Laatste grote inzet was de befaamde sneeuwwinter van 1985.

Op 29 april zijn de slijpwagens H 54 en H55 op een dieplader vanuit de Havenstraat vertrokken.

de H56 staat in het Ned.Openluchtmuseum te Arnhem en wordt daar weer rijvaardig gemaakt. Een klus van een jaar.

D E N – H A A G

Halte Ternoot

Aan het einde van week 15 werden op de ramen van halte Ternoot mededelingen opgeplakt, die de reizigers er op moesten attenderen dat de 'oude' halte vanaf 19 april 2004 niet meer in gebruik zou zijn. Vanaf die datum is aan het einde van het tramviaduct (aan de kant van de Laan van NOI) de tijdelijke halte in gebruik genomen. Ondanks de sluiting van Ternoot stopten die week toch een aantal trams aan de oude halte en kwamen de passagiers beneden in de hal van Ternoot voor een gesloten hek te staan. Mensen konden weer naar boven en probeerden al liftend een volgende tram te laten stoppen, wat niet altijd meteen lukte. Na twee dagen werden er zelfs rood/witte afzetlinten op de halte gespannen om de bestuurders erop te attenderen dat de halte gesloten is.

Buitenhof

Een dag na de uitvaart van Koningin Juliana zijn op 31 maart de werkzaamheden bij het Buitenhof weer van start gegaan. Begin april werd een deel van de sporen op de Vijverdam weer opgebroken. Twee weken later lagen de sporen weer in het beton. Vanwege de KoninginneNach moest een deel van het Buitenhof weer worden voorzien van noodasfalt, waarna het wegdek weer werd opengebrouwen voor de definitieve afwerking. Op moment van dit schrijven liggen ook de sporen op een deel van de Hofweg open.

Schedeldoekshaven

In week 15 werd aan de kant van de Rijnstraat een aanvang gemaakt met het opbreken van de sporen aan de Schedeldoekshaven zodat daar nieuwe sporen aangesloten kunnen worden. Dit is nodig i.v.m. komende sloopwerkzaamheden van de flat "Zwarte Madonna". Eveneens werden aan de kant van de Turfmarkt de wissels gelegd en het stukje spoor naar de Nieuwe Haven. Aan de kant van de Turfmarkt werden ook de sporen opgebroken om de nieuwe bogen te kunnen leggen. Van vrijdag 16 april tot en met zondag 18 april was er op de Schedeldoekshaven geen tramverkeer mogelijk door de werkzaamheden. De lijnen 9 en 15 werden vanaf de Rijnstraat in beide richtingen via lijn 17 richting Rijswijkseplein omgeleid. In deze periode werden de nieuwe sporen en de nog ontbrekende sporen (die op die vrijdag zijn aangevoerd) aangesloten op het tramnet. Vanaf maandag 19 april konden de lijnen 9 en 15 weer de normale route rijden.

Lijn 10 kan nog niet via de normale route rijden. Iets voorbij het afslaande inrijwissel (Schedeldoekshaven linksaf Turfmarkt), ontbreekt nog een stukje spoor. Op de plaats waar dit stukje spoor moet komen, lag de fundering van een pijler van het gebouw 'de Terminal'. Halverwege week 17 arriveerde een speciaal bedrijf om met een grote cirkelzaag een deel van de fundering af te zagen.

Op donderdagavond 29 april 2004 (omleidingen vanwege de KoninginneNach) hebben de eerste diensttrams over de nieuw aangelegde sporen gereden op het stuk tussen de Ammunitiehaven en de Turfmarkt.

Tramtunnel

Begin april werd het spoor richting Lijnbaan en het aansluiten-de wissel gelegd op de helling aan de kant van de Prinsegracht. Later die maand werd een aanvang gemaakt met het ophangen van de bovenleiding boven het tracé van de tram-tunnel. Als eerste werd het spoor vanaf de Prinsegracht richting CS voorzien van bovenleiding. Aan het einde van week 16 werd op de gevel van een lampenzaak op de Grote Markt een digitaal display geplaatst die het aantal dagen aftelt tot het moment dat de tramtunnel geopend wordt. Trambestuurders die in de tunnel gaan rijden krijgen instructie via een CD-rom die zij thuis op de computer kunnen kijken. Op deze cd-rom vinden zij onder andere een uitgebreide uitleg, hebben ze zelf de mogelijkheid om met een virtuele tram het tracé te berijden en kunnen ze de kennis toetsen met een oefentoets. Ook gaan zij groepsgewijs met een GTL naar de centrale verkeersleiding voor een rondleiding. Daarna brengen zij nog een bezoek aan de tramtunnel. De tram waarmee zij naar de verkeersleiding worden gebracht wordt dan tijdelijk op het opstelspoor in de Rijnstraat gezet. Een aantal keren werd gebruik gemaakt van GTL 3123.

Op zaterdag 17 april jl. was er weer een mogelijkheid voor geïnteresseerden om een kijkje te nemen in de tramtunnel. Na een uitleg door de gids bij een maquette en een uiteenzetting van het hoe en waarom van de tramtunnel werden alle bezoekers voorzien van een voor zo'n bezoek verplichte bouwhelm. Daarna ging het naar de ingang van de tunnel op de kruising van de Kalvermarkt met het Spui. Voor dit soort rondleidingen is alleen het gedeelte tussen het Spui en de oprit op de Prinsegracht toegankelijk. Het deel tussen het Spui en de oprit naar het Centraal Station werd niet bezocht. Via een steile trap ging het naar het eerste niveau. Meteen werd al duidelijk dat de ingebruikname van de tunnel niet lang meer zou duren. De rails is al gelegd en ook de bovenleiding is vrijwel overal aangebracht. Via een tweede trap werd niveau 2 bereikt. Hier stoppen over een paar maanden de tramlijnen 2, 3 en 6. Het is leuk om als bezoeker toch een keertje tussen de sporen te mogen lopen omdat na de ingebruikname dit uiteraard niet meer kan. De tunnel oogt mooi en is vrij ruim opgezet. Aan het toekomstige tramstation Spui zal de komende tijd nog veel aandacht worden besteed, voornamelijk voor wat betreft de afwerking. Uiteindelijk zal het station een ruim en open karakter krijgen. Na wat rondgekeken te hebben ging het gezelschap de tunnel in, in de richting van het andere tramstation: station Grote Markt. Het lopen door de tunnel was zonder meer interessant te noemen. Een flauwe bocht naar rechts en vervolgens weer links. Je zou het niet zeggen als je boven de grond door de Grote Marktstraat loopt, maar het is geen recht stuk. Vanaf het station Spui kun je station Grote Markt niet zien. Op dit moment wordt er hard aan het beveiligen van de tunnel gewerkt. Het station Grote Markt ziet er nu al aardig uit. Aan de kant van het uitgaansgebied wordt gewerkt aan een open constructie. Als zich geen grote problemen meer zullen voordoen, dan zal de tunnel op 16 oktober 2004 in gebruik worden genomen.

De rondleiding was de laatste in deze vorm. In de loop van mei zal de spanning op de bovenleiding worden gezet en kan het proefrijden beginnen.

Samenwerkingsverband HTM en NVB (Paramaribo)

Het Nationaal Vervoerbedrijf (NVB) uit Paramaribo, Suriname en HTM tekenden op 4 mei een 'Memorandum of Understanding'. Hierin staat het besluit dat NVB en HTM een studie doen naar een langdurige samenwerking om de openbaar vervoerssituatie in Paramaribo structureel te verbeteren. Elke vorm van samenwerking op het gebied van openbaar vervoer-exploitatie, techniek, organisatie, financiering en administratie wordt onderzocht. In Paramaribo is dringend behoefte aan verbetering van het openbaar vervoer. Het NVB wil hierbij graag gebruik maken van de kennis en ervaring van HTM. Daarnaast heeft de gemeente Den Haag met de stad Paramaribo reeds een jarenlange vriendschapsrelatie.

Materieel tram

Hannoverse trams. Momenteel worden er maar 3 Hannoverse trams in de lijndienst ingezet. Dat zijn de 6037, 6053 en 6098. Vooralsnog is het niet duidelijk wat er met de trams gaat gebeuren. Enige tijd geleden verscheen de profielmeetwagen 6000 op lijn 10, maar of er plannen zijn dat de wagens daadwerkelijk op lijn 10 gaan rijden is niet bekend. De 6055 werd eind maart naar de werkplaats overgebracht. Van de 6099 zijn de eerste twee draaistellen terug naar Hannover geweest voor nieuwe wielbanden. Deze tram staat nu op twee nooddraaistellen (gele karretjes) afgesteld in remise Lijsterbesstraat. Verder staan in deze remise de 6058 en de 6064 tijdelijk buiten dienst. Van de 6064 moeten de draaistellen nog naar Hannover. Vanaf medio april worden er in principe geen 6000'en meer ingezet in het weekeinde.

Museumtrams. Begin april verbleef de 1022 voor wat kleine werkzaamheden een aantal dagen in de werkplaats. Op vrijdag 9 april werd de 1101 door de 1165 overgebracht naar de werkplaats. Nadat de 1101 in de grote hal van de werkplaats was gestald gingen de 1165 en de 1022 (beiden los) terug naar de Frans Halsstraat. Op woensdag 14 april reed de 1101 op eigen kracht via Bohemen en Scheveningen Haven terug naar de Frans Halsstraat.

Op zaterdag 17 april ging de 57 met daarachter het onderstel van de 810 van de Frans Halsstraat naar de werkplaats. De wagenbak van de 810 bleef opgebokt achter op spoor 12 van de Frans Halsstraat. Het onderstel van de 810 wordt voorzien van nieuwe wielen en de 57 krijgt gedeeltelijk nieuwe beplating. De bij de EMA verblijvende buitenlijner 58 zal worden gerestaureerd door het Roosendaalse bedrijf ConRail bv.

Midliferevisies. De onderstaande 3000'en moeten nog een midlife-beurt ondergaan: 3016, 3052, 3082. De 3016 heeft al een midlife-beurt ondergaan voor wat betreft de A-bak. Deze tram heeft in 1999 aan het eindpunt Wateringse Veld een aanrijding gehad met de 3044. Uit behandeling gekomen: 3050 (april). Deze tram werd niet geschilderd, maar beplakt.

De 3086 met de proefdeur in de B-bak werd voor het eerst in de passagiersdienst gesignaleerd op vrijdag 16 april. De groene ronde knop op de deur is voor het openen van de deuren. Op de plaatsen waar de twee knoppen aan de buitenzijde voor het openen van de vierde deurpartij zaten zijn twee ronde plaatjes aangebracht. De uiteindelijke nieuwe deuren voor de 3040-3054 en 3056-3100 zullen iets afwijken van de proefdeuren in de 3086. Naar verwachting zal eind mei een volgende tram worden voorzien van zwenk- / schuifdeuren (2e tot en met 5e deurpartij).

Rood/beige 3100-en. De volgende 3100'en (12) moeten nog rood/beige worden beplakt: 3102 (Belderbos ; maxtram), 3104 (Algemeen Dagblad ; totaalreclame), 3111, 3114, 3124, 3127 (Rabobank ; totaalreclame), 3129, 3133 (Kraakman ; maxtram), 3137, 3139 (Algemeen Dagblad ; totaalreclame), 3142 (G-Star Jeans RAW ; totaalreclame), 3143. Een Maxtram is een tram voorzien van reclame op zijkant, onder en boven de ramen en niet op de schortplaten.

Materieel bus

Op 20/04 heeft er in het motorgedeelte van Neoplan 760 brand gewoed aan het eindpunt Kijkduin; de bus reed als lijn 26. Gezien de schade zal de bus waarschijnlijk niet hersteld worden. De Neoplans die nog in de lijndienst zijn te vinden hebben de nummers 762, 766, 768 en 769.

Op zondag 23 mei bestaat het Haags Busmuseum 25 jaar en op die dag zal Neoplan 773 officieel als museumbus in dienst worden gesteld. Het ritprogramma van het museum ging op zondag 4 april van start en is nagenoeg hetzelfde als vorig jaar.

HTM-Specials verzorgt al enige tijd het vervoer op Schiphol tussen de terminal en het parkeerterrein met de bussen 181 tot en met 183. Daarbij komt nu het platformvervoer op Schiphol met de Mercedes bussen 815, 818, 820, 821, 822, 828 en 829. De inzet op Schiphol is tijdelijk, daar er nieuwe bussen zijn besteld voor dit doel. Als de bestelling binnen is, keren de Mercedessen weer terug naar Den Haag.

Na de 121 t/m 124,184 en 185 gingen nu ook de volgende 4 bussen naar Dordrecht: 125, 126, 178 en 180. Samen met de splinternieuwe 201 t/m 207 zijn er 17 bussen in SVD-uitvoering. Na aflevering van de Berkhofs in Den Haag (genummerd vanaf 211) zullen er waarschijnlijk meerdere bussen naar Dordt verhuizen.

Nieuws op datum

14 april 2004: 15:15u - 16:30u; Op het Prins Hendrikplein was een steiger omgevallen en tegen de bovenleiding terecht gekomen. Lijn 17 kwam hierdoor gestremd te staan en reed in beide richtingen om vanaf de Lange Vijverberg via de route van lijn 10 naar Statenkwartier. Bus 757 pendelde op het tramloze gedeelte.

15 april 2004: 12:30u - ± 13:45u ; Een vrachtwagen haalde bij station Laan van NOI een deel van de bovenleiding naar beneden van de buitenlus van het voormalige eindpunt. De 3069/2 kwam richting Leidschendam gestremd te staan. Lijn 2 werd in beide richtingen via lijn 6 omgeleid.

17 april 2004: In de vroege uurtjes ontspoorde de 3097 met het tweede draaistel tijdens het achteruit rijden op spoor 25 van de centrale werkplaats. Door de ontsporing stond het tweede draaistel aan de deurenkant met de wielflenzen op de grond en aan de blinde zijde 'zweefden' de wielen boven de werkput. In de loop van de ochtend is de 3097 door de noodploeg herspoord. Tussen circa 14:00u en 18:00u reed lijn 6 niet verder dan het Castricumplein.

Bij ziekenhuis Leyenburg was een draadbreek ontstaan en de 3058/6 stond gestremd met een achterover geslagen beugel. Op het tramloze gedeelte pendelde bus 110.

22 april 2004: In de loop van de middag kreeg de 3095/6, rijdend richting De Uithof, komend vanaf de halte Leyenburg voorbij de bocht een aanrijding met een combinatie bestaande uit een trekker en aanhanger. De aanhanger was gevuld met zand waardoor de 3095 aanzienlijke schade aan de kop opliep. Lijn 6 reed enige tijd tot aan het Castricumplein en een pendelbus nam het tramloze gedeelte over. De volgende ochtend werd de 3095 op eigen kracht overgebracht van remise Zichtenburg naar de werkplaats aan de Lijsterbesstraat.

23 april 2004: Rond de klok van 17:00u kreeg de 3023/9, rijdend richting Vrederust een aanrijding met een touringcar bij de Zwolsestraat. Na ongeveer 15 minuten rukte de 3023 in naar remise Scheveningen.

Tegelijkertijd vond er een minidrama plaats op de Lange Vijverberg. Een mini zag een rechtsafslaande tram (3077/10) over het hoofd, met als gevolg een botsinkje. Van alle kanten kwamen politieauto's aangestormd, de indruk wekkend alsof er iets vreselijks aan de hand was. De auto is later op eigen kracht weggereden en de verkeersdienst van de HTM en de politie hebben de formaliteiten vervuld. De schortplaat van de tram werd met de speciale daarvoor bestemde sleutel weer vastgezet en kennelijk zonder zichtbare schade vervolgde de tram zijn avontuurlijke reis. De mini was licht gedeukt....

29 april 2004: Iets na de klok van 08:00u kregen de lijnen 9, 11 en 12 te maken met een stroomstoring van korte duur in de omgeving van de Wouwermanstraat.

Vlak voor de klok van 09:00u kwam de centrale verkeersleiding zonder stroom te zitten waardoor alle systemen (waaronder de bediening van het tramviaduct CS) uitvielen. Na overgeschakeld te zijn op noodstroom konden de trams weer via CS-hoog rijden. Vanwege de storing ontstonden er files tot en met het Spui en de Grote Marktstraat. Aan de andere kant stonden de trams tot aan Ternoot in de rij. Lijn 3 werd tijdelijk vanaf CS doorgestuurd naar de keerlus bij station Laan van NOI. Aan het einde van de ochtend was de storing voorbij. Vanwege de jaarlijkse Haagse KoninginneNach kregen diverse tramlijnen na 18:00u te maken met de gebruikelijke omleningen c.q. inkortingen, met als resultaat dat door het feestgedruis geen trams reden.

8 mei 2004: s middags reed het museumtramstel NZH A327 + B303 een rit voor genodigden en kwam daarbij o.a. in Scheveningen en op het in het weekend verlaten traject van lijn 10 in Voorburg.

ROTTERDAM

Bezuinigingen RET en ontslag directeur Clayden

Ook de nieuwe bezuinigingsvoorstellen hebben geleid tot veel protesten. In eerste instantie leek wethouder Hulman meer steun te krijgen van de Rotterdamse gemeenteraad, maar later kwamen er vanuit enkele politieke partijen toch weer kritische kanttekeningen. Vanuit diverse instellingen zoals de zorg, ouderenhuisvesting, deelgemeenten en scholen werd met verbazing kennis genomen van de plannen. Ook individuele reizigers lieten zich opnieuw niet onbetuigd.

Diergaarde Blijdorp maakte ernstig bezwaar tegen het opheffen van tramlijn 3. Volgens een woordvoerder zouden zo'n driehonderdduizend mensen jaarlijks gebruik maken van de tram voor een bezoek aan de dierentuin. Indien lijn 3 wordt geschrapt dan sluit Diergaarde Blijdorp de 'oude' monumentale ingang aan de van Aerssenlaan. Deze ingang is juist voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven en dan is de tram een uitkomst. Aan de Oceaniumkant rijdt alleen buslijn 32 maar bezoekers moeten dan nog de grote parkeerplaats oversteken, terwijl op topdagen deze bus vastloopt op de Abraham van Stolkweg. Ook doet lijn 32 het Centraal Station niet aan.

Ook de bewoners in Blijdorp beklagen zich omdat door de bouw van de tunnel voor RandstadRail ook lijn 33 grote delen van de wijk de komende jaren zal moeten mijden. In de deelgemeente Noord moest men uit de krant vernemen dat lijn 3 in de plannen wordt geschrapt en dat terwijl men hier de afgelopen vijf jaar al drie tramlijnen die door dit gebied reden (6, 9 en 13) verloor. Verder verdween in deze periode ook buslijn 41. Dat lijn 3 op delen van de dag weinig passagiers vervoert heeft volgens een lokale bestuurder te maken met de lage frequentie en matige kwaliteit van de dienst. Als je twintig minuten moet wachten, dan pak je de fiets of de auto.

In Hillegersberg en Schiebroek vinden bewoners en zorginstellingen het onacceptabel dat buslijn 35 niet meer zal rijden na 19.00 uur en op Zondagmorgen.

In Rotterdam Zuid ook veel protesten tegen de ingrepen in het openbaar vervoer. Wethouder Hulman ontving vanuit Zuid zo'n drieduizend protestbrieven. Dit betrof vooral de plannen met de buslijnen 66 en 75. Door alle commotie willen gemeentebestuurders, die zitting hebben in de verkeerscommissie van de Stadsregio Rotterdam, dat de RET komt met een overzicht van wat er de laatste vijf jaar in bus- en tramlijnen is geschrapt. De commissie wil het overzicht met het oog op de nieuwe concessie, die per 1 januari 2006 verleend moet worden.

Half april werd plotseling de algemeen directeur van de RET, de heer Clayden, per 1 mei 2004 met vervroegd pensioen gestuurd. Volgens de officiële verklaring gebeurde dit vrijwillig, maar de ondernemingsraad (OR) van de RET kreeg van de bedrijfsleiding te horen dat de directeur door wethouder Hulman naar huis is gestuurd wegens 'een verstoorde verstandhouding met de bestuursdienst'. Als tijdelijk opvolger werd de Rotterdamse topambtenaar en 'troubleshooter' drs. P.H. Laman benoemd. De OR was woest over dit besluit. Er is grote angst over de toekomst van het openbaar vervoer. De RET zal marktconform moeten gaan werken om de concurrentie met andere bedrijven aan te kunnen. Dit betekent ook dat het bedrijf verzelfstandigd zal worden en wordt gesplitst in een railbedrijf en exploitatiebedrijven. In de dagen erna dreigde de OR de wethouder voor de rechter te dagen indien hij niet zou terugkomen op zijn besluit om topambtenaar Laman te benoemen tot interim-directeur van de RET. Volgens de Wet op de Ondernemingsraden had de wethouder eerst de OR moeten raadplegen voordat hij Laman benoemde. Van de wethouder werd geëist dat hij de hele benoeming zou overdoen en nieuwe kandidaten eerst aan de OR zouden worden voorgesteld. Een dag later werd de benoeming van de interim-directeur teruggedraaid. De bestuursdienst van de gemeente Rotterdam erkende in een fax aan de OR, dat de benoeming inderdaad onwettig was. De bestuursdienst kondigde aan dat de benoemingsprocedure helemaal wordt overgedaan, ditmaal

in overleg met de medezeggenschapsorganen van de RET. De OR krijgt een adviserende rol bij de benoeming van een nieuwe directeur. De wethouder liet dezelfde dag weten snel met de OR om de tafel te gaan zitten om de indruk weg te nemen dat hij een geheime agenda had voor het vervoersbedrijf. In dit gesprek zag hij echter geen kans om de onrust bij de OR en het personeel weg te nemen. Vervolgens kwam de wethouder opnieuw in de problemen omdat hij in de gemeenteraad weigerde te vertellen welke financiële regeling er was getroffen met de heer Clayden. Enige dagen later besloot Hulman toch maar mededeling te doen van de getroffen regeling. De 58-jarige heer Clayden krijgt vanaf 1 mei een volledig pensioen, maar er is geen 'gouden handdruk en wachtgeldregeling' afgesproken.

De fractieleider van D'66 meldde enige dagen later dat het vertrek van de RET-directeur wel eens een paar miljoen euro kon gaan kosten. D'66 gaat ervan uit dat de wethouder schaars is met zijn mededelingen vanwege "de omvang van de oprotpremie in verhouding tot de bezuinigingen bij de RET, waardoor een aantal tram- en busverbindingen moet verdwijnen".

Eind april meldde Hulman dat hij nog eens opnieuw naar de aangekondigde bezuinigingen gaat kijken. De wethouder doet dit nadat hij vanuit de wijken massaal onder druk werd gezet. Bewoners van met name de wijken Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Blijdorp, Pendrecht en het Noordereiland kunnen nu weer de hoop koesteren dat niet alle verslechtingen zullen doorgaan. De start van de nieuwe dienstregeling per 24 mei loopt hierdoor waarschijnlijk vertraging op. De oorzaak hiervan is dat het personeel wettelijk 29 dagen de tijd heeft om op het nieuwe dienstrooster te reageren en de OR wil de wethouder aan die termijn houden. Als het tegen zit gaan de nieuwe tijden pas met de winterdienst in en als het sneller verloopt dan komt er mogelijk een zomerdienst in een zomerdienst. De OR zet overigens grote vraagtekens bij de vraag of met de nieuwe wijzigingen de beoogde bezuinigingen worden binnengehaald. Direct voordeel is er alleen op de brandstoffen- en onderhoudskosten, maar voor de grootste kostenpost, die van de personeelslasten, is nog geen plan beschikbaar. De weggestuurde directeur Clayden had al eerder betoogd dat zo de bezuinigingen niet konden worden gerealiseerd. De wethouder heeft inmiddels veel verknald in Rotterdam. Een botte aanpak van de tram naar Barendrecht, tweemaal bezuinigingen bij de RET en zijn arrogante gedrag jegens de OR en de gemeenteraad over het ontslag van de RET-directeur.

Piepende trams

De RET gaat maatregelen nemen tegen de herrie, die wordt veroorzaakt door trams in de stad. Dit gebeurt onder meer op het Oostplein, de Limbrichthoek in de Beverwaard en bij de keerlus aan de Reyerdijk. Het gaat om het 'piepen' van de wielen in de bocht. De techniek die wordt toegepast is het slijpen van de rails of het aanbrengen van een profiel aan de bovenkant. Later worden dan metingen verricht om te horen of de overlast is verminderd. Ook in IJsselmonde wordt een onderzoek gestart naar soortgelijke problemen met lijn 23.

Tramverbinding Poortstraat

Ondanks bezwaren van omwonenden tegen de tramverbinding door de Poortstraat bij het Centraal Station hebben deze wethouder Hulman niet tot een ander besluit gebracht. Het plan wordt ter inzage gelegd omdat het afwijkt van het bestemmingsplan. Een tramtracé door de Poortstraat is één van de bouwstenen van het project Rotterdam Centraal. Omdat de huidige tramroutes in het plangebied niet kunnen blijven bestaan is gekozen voor een tramstation aan de oostkant van het Stationsplein en een route waarbij de trams van en naar het zuiden en oosten van de stad worden geleid via Delftseplein en Poortstraat, terug naar het Weena. Passagiers met bestemming Centraal Station moeten binnenkort in- en uitstappen op het Kruisplein en om deze periode zo kort mogelijk te houden, moet het tracé door de Poortstraat zo snel als mogelijk worden aangelegd. Dit is ook in het belang van de voortgang in de bouw van RandstadRail, de realisatie van de

autotunnels onder het Weena en uit kostenoverwegingen. Voor de realisatie is vrijstelling van het bestemmingsplan noodzakelijk. Tijdens een bijeenkomst zijn bezwaren geuit over geluids- en verkeershinder, wat heeft geleid tot acht bezwaarschriften.

RandstadRail

De Stadsregio Rotterdam heeft besloten dat er ook tournoquets komen in de stations van RandstadRail. De kosten hiervoor bedragen 10 miljoen euro.

Stichting RoMeO

In de maanden mei en juni wordt in samenwerking met restaurant Brazzo op zaterdag en zondag om 16.00 uur een rondrit gereden met de "IJsje-stram". De rondrit duurt 1½ uur met gids en een roomijs-sorbet. Er wordt gereden met een vierasser, terwijl bij grote belangstelling een aanhangertuig wordt aangekoppeld. Kaarten kosten 15 euro per persoon. Men kan bestellen bij Restaurant Brazzo, Boezemstraat 188, 3034 EM Rotterdam, tel. 010-4148079 of via www.brazzo.nl (Maandag gesloten).

Exploitatie en infrastructuur

Op zater- en zondagen 17 en 18 april en 8 en 9 mei was er geen tramverkeer mogelijk op het Breeplein in verband met werkzaamheden aan de Carnisselandlijn. Lijn 2 reed alleen het traject Groene Tuin - Beukendaal. In de richting Charlois kon gebruik worden gemaakt van buslijn 76 vanaf de Beukendaal. Lijn 20 reed tussen Centraal Station en Charlois. Richting Lombardijen kon worden gereden met de metro Maashaven naar Zuidplein en vandaar met de buslijnen 47 en 76.

Van 24 april t/m 9 mei was er weer kermis op het terrein Lloydkwartier. Lijn 8 werd op zaterdagen, zondagen en de Koninginnedag versterkt met een extra dienst op het traject Pelgrimstraat - CS. Er werd gereden onder lijnnummer 18. Op zaterdagen werd gereden van 12.00 uur tot einde dienst, hetgeen ook gebeurde op 30 april (Koninginnedag) Op zondagen reed men van 12.00 uur tot 23.00 uur. Op vrijdag 7 mei werd gereden van 18.00 uur tot einde dienst.

Op Koninginnedag reden de lijnen 1, 3, 8 en 23 een gewijzigde route in verband met de vrijmarkt in het centrum van Rotterdam. Lijn 20 reed helemaal niet. Op gedeelten van deze route kon gebruik worden gemaakt van de tramlijnen 2 en 23.

Van woensdag 19 mei tot maandag 24 mei rijden er geen metro's tussen de stations Zalmsplaat en Tussenwater. In genoemde periode wordt een wissel dat ten zuiden van het station Hoogvliet ligt, vervangen door een ander. De RET zet pendelbussen in die via metrostation Hoogvliet rijden.

Sinds 20 april rijdt er dagelijks 1 Citadis op lijn 2. Met ingang van 26 april gebeurde dit als proef ook op lijn 5. Gesignaleerd werden o.a. de 2009, 2012 en 2021. Op 29 april was het voorlopig de laatste dag omdat gebleken is dat de spanning in Schiebroek te laag is zodra er zich meerdere wagens in het gebied bevinden.

Materieel tram

Sinds de aflevering van de 2035 op 1 april is de aflevering vertraagd. Volgens bronnen is de vloer ten opzichte van de perons enigszins te laag, terwijl ook het probleem met de slijtage aan de wielen nog niet is opgelost. Op 9 april arriveerde in Moerdijk mr. 2040, mogelijk staan daar nog enkele andere rijtuigen. Op 7 mei werd de 2036 afgeleverd.

In april werden wielen gewisseld bij de 2003, 2013, 2017, 2018, 2021 en 2023. Sinds 30/3 staan de 2014, 2020 en 2022 buiten dienst in afwachting van software. Mr. 2008 werd van remise Hilledijk voor herstel overgebracht naar de C.W.

In de CW voor herstel aanrijdingsschade mr. 731 en sinds 22/4 mr. 705. Na nieuwe tredematten kwam de 714 op 22/4 weer in dienst.

Remise Hilledijk: Na rev. B in dienst op 08/04/04 mr. 705 en op 14/04/04 mr. 703. Binnengenomen hiervoor op 14/04/04 mr. 704. Op diezelfde dag gebeurde dit ook met mr. 750, maar deze stond al sinds 28/03/04 binnen met een defecte pantograaf. Het Weense motorrijtuig 652 werd van het buitenterrein naar binnen gehaald om te dienen voor opslag van onderdelen van Weense wagens. Alle 1600-en op het buitenterrein van de Hilledijk werden in de eerste helft van maart overge-

bracht naar de CW, behalve mr. 1635. Vanuit remise Hillegersberg gebeurde dit ook met de defecte 1624.

Medio maart werd mr. 833, die een aanrijding had gehad met mr. 731, overgebracht van de CW naar remise Hillegersberg, en aldaar buiten dienst gesteld. Mogelijk wordt dit de eerste af te voeren 800.

Materieel bus

De 623 werd na een slippartij total-loss verklaard en wordt nu ontdaan van bruikbare onderdelen.

Nieuws per datum

22/04/04: Komende vanaf de A 15 raakte autobus 623 op een afslag in de slippen liep daarbij zware schade op.

30/04/04: Vier jongens van rond de twintig jaar werden opgepakt voor het leggen van een nepbom in de metro. Omstreeks half zeven zag een oplettende passagier dat zij een pakketje achterlieten bij het uitstappen op metrostation Rhooen. In Poo-tugaal werden zowel de metro als het metrostation ontruimd om het pakje te onderzoeken. Uit onderzoek van de Explosieven Opruimingsdienst bleek dat het pakje geen explosieven bevatte. Vier uur na de vondst van de nepbom kon de metro weer rijden. Gekeken wordt of de kosten van de RET, politie en brandweer op de jongens kunnen worden verhaald.

BUITENLANDS STADSVervoER

AUSTRALIË.

Melbourne. Alle Combino's type D1 werden afgeleverd en in dienst gesteld. Aansluitend werd in februari 2004 begonnen met de aflevering van de serie D2. In begrijpelijke taal: type D1 omvat de serie driedelige Combino's 3501-3538; type D2 is de vijfdelige Combino. Hiervan komen er 21 met de nummers 5001-5021. Op weg van Duitsland naar Australië kwam zo'n D2 tram voor testritten in Taiwan terecht. Zie bericht Kaohsiung. Zoals eerder bericht werd de privatisering van het trambedrijf en het voorstadsspoornet een flop. M>Tram (vroeger Swanston) en M>Train (National Express) gaven het op. De situatie is nu zo dat het trambedrijf weer één bedrijf is geworden waar Yarra Trams voor vijf jaar de exploitant is. Het voorstadsvervoer is voor vijf jaar in handen van Connex.

BELGIË.

Antwerpen. Naar aanleiding van het bericht in het vorige nummer deelt een lezer nog mee dat PCC 7000 (museumtram) weer rood/wit is geschilderd en zijn oorspronkelijke nummer 2000 terug kreeg.

ASVi. De officiële opening van het museum zal **niet** op 25 mei plaatsvinden. De agenda van de minister bleek vol te zijn. Gedacht wordt nu aan 15 juni.

Voor de brug over de Sambre die vanaf zomer vorig jaar niet meer bereden mocht worden, is een oplossing gevonden. Van het budget voor de stichting "RAVEL" (die wandelpaden creëert van oude spoorbeddingen) wordt een nieuwe brug gebouwd waar, met een betaalbare bijdrage van de ASVi, behalve het voetpad óók een trambaan op komt te liggen. Uitvoering: noodzakelijkerwijs dit jaar, anders wordt de EG-subsidie niet uitgekeerd.

Het is nu vrij zeker dat nog dit jaar, september, een begin wordt gemaakt met de afbraak van het deel van de oude lijn 91 tussen Anderlues Junction en Lobbes Bonniers (rotonde, noorden van Lobbes). Bonniers is de plek waar de consessie van de ASVi begint. De verbinding is afgelopen jaren alleen blijven liggen vanwege een oude overeenkomst tussen TEC en ASVi om het materieel te kunnen overbrengen tussen Gosselies, Anderlues en Thuin, zolang de ASVi zelf geen stallingsruimte had. Die is er nu voldoende, zeker voor al het toonbare materieel.

In de week voor koninginnedag is door een onhandige manoeuvre van de aannemer de giek van een kraan tegen de 600V-voedingskabel gestoten. De draagkabel van deze voedingskabel bleek zo sterk dat die niet is gebroken en ook de voedingskabel zelf niet. Echter, de beide bovenleidingmasten (1 bij het onderstation, 1 naast de baan) stonden scheef en moesten vervangen worden. E.e.a. is gedekt door de verzekering van de aannemer en is inmiddels vrijwel hersteld.

BOSNIË.

Sarajevo. Van het overnemen van trams uit andere steden is het tot nu toe niet gekomen. De K2 Tatra's beheersen het beeld. Motorrijtuig 283 werd ingericht voor stadsrondritten. Uit Solingen werden 16 trolleybussen overgenomen. Er zijn 3 trolleylijnen in bedrijf: 101, 102 en 103.

CANADA.

Calgary. Op 15.12.2003 kwam de verlenging van de noord/west tramlijn tot Dalhousie in dienst. Hiermee heeft het tramnet een omvang van 32,7 kilometer. In juli 2004 komt een verlenging naar Somerset Bridlewood in dienst.

Vancouver. Lange tijd zag het er naar uit dat men het trolleybusbedrijf zou "oprijden". Het huidige net heeft een lengte van 306 kilometer. Maar geen zorgen. Er werden 228 nieuwe trolleybussen besteld, waarvan 40 gelede met een lengte van 18 meter. Hiermee wordt vanaf 2005 het complete oude wagenpark uit 1982/83 vervangen.

CHINA.

Beijing. (Peking). Op 28.12.2003 kwam de bovengrondse metrolijn 4 Sihuidong - Tongzhou (19 km) in dienst. Het betreft de eerste fase, de lijn wordt later aan beide zijden verlengd.

Hongkong. Bij het sneltrambedrijf van Tuen Mun werden op 7.12.2003 twee nieuwe tramtrajecten van 2,7 km. en 1,7 km. naar Tin Shui Wai in dienst gesteld. Op 20.12.2003 opende de Kowloon Canton Railway (KCR) de 30½ kilometer lange "WestRail"-lijn van Kowloon, Nam Cheong naar Tuen Mun.

Nanjing. In 1999 werd begonnen met de aanleg van een eerste metrolijn (16,9 km.). Deze komt in 2005 in dienst. Op 28.12.2003 werd begonnen met de tweede lijn. Deze krijgt een lengte van 21,6 kilometer en is in 2009 gereed.

Shanghai. De 31 kilometer lange magneetzweeflijn tussen het centrum en het vliegveld kwam op 29.12.2003 in dienst. De rijtijd is 7½ minuut. Er werden al langere tijd proefritten gereden (zie ook HOV/RN 535), waarbij onlangs de Transrapid zijn record verbeterde tot 501 km/u. Een tegemoetkomend treinstel passeerde zonder problemen met 430 km/u. Een beetje overdreven snelheid voor zo'n kort traject. Er wordt elke tien minuten gereden tussen 8.30-12.30 uur. Van een volwaardige exploitatie is dus geen sprake.

DUITSLAND oost

Berlijn. Nadat het plan voor een tramverbinding Prenzlauer Tor - Alexanderplatz - Rathausstrasse in 2003 was wegbezuinigd (het geld zou naar de metro gaan) is nu de zaak teruggedraaid. In 2005 wordt met de aanleg begonnen, gereed: 2007. In de voorbereidende fase waren al enkele miljoenen uitgegeven. Nu moet het kruispunt Prenzlauer Tor opnieuw aangepast worden en op het kruispunt Karl Liebknechtstrasse/Gontard-strasse moet de wisselverbinding weer aangelegd worden. Al met al dreigt dit een kostbaar stukje tramlijn te worden. In een aantal contracten werden 511 tram- en 427 metrorijtuigen ondergebracht in een leaseconstructie. Nadeel is dat het dan wat moeilijk wordt om dit materieel door te verkopen aan andere bedrijven. Dit geldt niet voor een aantal motorrijtuigen type GT6-99ZR waarvoor het trambedrijf van Norrköping belangstelling heeft. Tot een verkoop is het nog niet gekomen. Nadat partytram 4591 aan Gera was verkocht bleek toch behoefte aan zo'n rijdende kroeg. Hiervoor werd KT4D motorwagen 6014 bij Bahntek in Hennigsdorf omgebouwd. De wagen is inmiddels terug bij de BVG, kreeg het nummer 4592 en wacht thans op zijn voltooiing waarvoor eerst een sponsor/brouwerij moet worden gevonden. Nadat een omleidingsroute was aangelegd is er nu geen doorgaand verkeer meer in het centrum van Köpenick. Er wordt nu een voetgangerszone aangelegd met enkelspoor voor de tram.

Metrolijn U5 - een vervolg op het bericht in HOV/RN 544. De veel besproken verlenging (een deel is in ruwbouw gereed) moet uiterlijk in 2020 in dienst komen. Dat betekent dat met de verdere aanleg in 2007, uiterlijk 2010, moet worden begonnen. Dit alles onder druk van terug te betalen subsidies. Om kosten te besparen wordt het geplande station Schlossinsel niet aan-

gelegd. Verder verplicht de gemeente zich om vanaf mei 2006 op het traject Lehrter Bahnhof - Pariser Platz een pendeldienst in te stellen totdat het gehele nieuwe traject in dienst komt. Hiervoor moeten tal van tijdelijke maatregelen worden genomen (zoals toegangen) die het al eerder genoemde bedrag van 28 miljoen Euro bedragen. De pendeldienst door de al aanwezige tunnelbuis krijgt het lijncijfer U55.

Gera. In februari 2004 werd partymotorwagen 111 (ex Berlijn 4591) voor het eerst ingezet.

Halberstadt. Nog steeds veel gekrakeel over het wel/niet vernieuwen van de tramsproren in de Friedrich Ebert Strasse waaraan het voortbestaan van de tram lijkt gekoppeld. Het enige wat tot nu toe bereikt werd is dat na een verlaging van de frequentie tot een kwartierdienst (was 10 min.) het aantal passagiers daalde met 4%.

Jena. In april 2004 werd begonnen met de vernieuwing van de Camsdorferbrug. In december 2004 wordt deze heropend. Gelijktijdig wordt de stilgelegde lijn naar Jena Ost onder handen genomen, deels komt er dubbelspoor. Deze werken zijn eind 2005 gereed. Er wordt toch weer gesproken over een tijdelijke pendeldienst op de lijn naar Jena Ost die tijdens de werkzaamheden aan de brug van het overige net geïsoleerd is.

DUITSLAND west.

Bonn. Zo'n twee jaar geleden berichtten wij met betraand ge-laat over het buiten dienst stellen van de "Bönnschen Bimmel", de partytram (ex 3-assig motorrijtuig 14 van de lijn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem). Eind 2002 werd de ene na de andere afscheidsrit georganiseerd. Maar de "Bimmel" is niet weg te krijgen. Regelmatig is het nog in dienst.

Essen. Motorrijtuig 1020 werd verkocht aan Mülheim.

Hanau. De tramplannen lijken van de baan. Bij de ombouw van de Freiheitsplatz, in het centrum, wordt geen rekening gehouden met toekomstige tramsproren.

Hannover. In HOV/RN 527 schreven we over het plan om het traject Thielenplatz - Zoo weer in exploitatie te nemen en zo de lijnen 11 en 17 met elkaar te verbinden. Werkzaamheden in de Königstrasse maken duidelijk dat dit niet doorgaat. De genoemde route was tot 1996 onderdeel van lijn 16 en tot 1998 van de historische tramlijn.

Karlsruhe. De tramlijn naar Wolfartsweier komt op 11.6.2004 in dienst. Het nieuwe traject takt in Durlach bij de halte Auerstrasse af/aan op het bestaande net. Naar Wolfartsweier gaan de lijnen 2 en 8 (nieuw) rijden. In het materieeloverzicht in HOV/RN 544 was er nog sprake van 22 achtassers. Dat zijn er inmiddels 14 (122-125, 206-215). Motorrijtuig 200 werd na een aanrijding buiten dienst gesteld. De 119,120,121,202-205 werden dienstvaardig opgeslagen in de remise Tullastrasse. Een aantal wagens uit het reserve-/plukbestand werd gesloopt, een aantal nog dienstvaardige (reserve)wagens krijgt mogelijk een andere bestemming.

Keulen. Op de Breslauer Platz werd een DB-gebouw afgebroken waardoor ruimte ontstond voor een werkterrein voor de noord/zuidlijn. In mei 2004 verdween hier de eerste boormachine onder de grond voor het boren van het tunneltraject Breslauer Platz - Marktstrasse.

Mülheim. Het uit Essen geleende M8S motorrijtuig 1020 werd in eigendom overgenomen en kreeg het nummer 270.. Eerder werden overgenomen 268 (ex Essen 1010) en 269 (ex Essen 1014). Op leenbasis verblijven ook de Essen 1015,1016 en 1018 in Mülheim.

München. Met de aflevering van het zesdelige metrotreinsel 6610 is nu de eerste serie van het type C in dienst. De 6610 werd op 16.2.2004 officieel overgedragen aan de burgemeester van de gemeente Stadt Garching. Deze gemeente bezit sinds 1995 al drie tweedelige metrotreinen; in totaal dus 12 rijtuigen. Dit bezit hangt samen met de financiële bijdragen van Garching. De rijtuigen zijn voor de oplettenden onder ons te herkennen aan het gemeentewapen van de Stadt Garching dat op de rijtuigen is aangebracht. De stellen draaien normaal mee in het materieelpark van de MVG en zijn op alle lijnen

aan te treffen. Eind 2006 komt de metroverlenging Garching Hochbrück - Garching Forschungszentrum in dienst. Van deze 4,4 km. lange verlenging ligt 3,4 km. ondergronds.

Stuttgart. Aansluitend op eerder berichtgeving (HOV/RN 531) kan nu worden gemeld dat is begonnen met de voorbereidende werken voor de verlenging van lijn U5 vanaf Freiberg naar Mönchfeld. Alle bezwaren tegen de vestiging van een nieuw Jaarbeurscomplex werden in juridische procedures verworpen. De Neue Messe komt er. De voorbereiding loopt voor een "Messe"-lijn, aftakkend van lijn U5: Möhringen Freibad - Fasanenhof - Fasanenhof Ost - Neue Messe - Schelmenwasen.

ESTLAND.

Tallinn. In 2004 worden nog eens 9 KT4 trams verlengd met een lagevloerbak: 96-99,102,103,110,114,131. De 107 en 123 rijden al zo.

FINLAND.

Helsinki. Bij het Finse bedrijf Talgo Oy worden 20 uit 1973/1974 daterende gelede zesassers gereviseerd.

GROOT BRITANNIË.

Hythe. De Pier Tramway rijdt weer. Zie HOV/RN 544. De verzekering betaalde een deel van de schade, de schade veroorzakende rederij de rest.

ITALIË.

Bologna. Geen tram, nu ook geen "light metro". De verschillende overheden komen niet met geld over de brug. Wel willen ze misschien investeren in een spoorbusstelsel.

Cagliari. In HOV/RN 542 schreven we over de bestelling van 6 lagevloertrams bij Inekon. Beter gezegd: Skoda. Twee nummers later leek er sprake van Sirio trams. Dat laatste is niet juist. In januari 2004 werd een overeenkomst getekend door Fabiani SpA met Skoda betreffende de levering van 6 (+ 7 optie) vijfdelige tweerichting trams van het type 06T. Fabiana is de hoofdaannemer die het trambedrijf compleet oplevert. De trams met een lengte van 30,59 meter worden geleverd in 2005-2006.

Modena. De elektrische buurtspoorlijn Modena - Sassuolo (van het plaatselijke vervoerbedrijf) werd op 14.12.2003 verlengd tot het FS-station. Het nieuwe traject heeft een lengte van 3,9 km loopt deels over een viaduct en deels ondergronds. Tramplannen. Meer woorden willen we er eigenlijk niet aan besteden. Twee lijnen, totaal 16 km met een prijskaartje van 400 miljoen Euro. Met privaat kapitaal te financieren. Afwachten.

Napels. Het trambedrijf is nog steeds in ruste.

Venetië. Het tramplan verdween in de prullenbak. Er komen nu twee spoorbuslijnen. Eén van deze lijnen verbindt de voorstad Mestre op het vaste land over de vijf kilometer lange Ponte della Libertà met de lagunenstad (Piazzale Roma). Hier kan worden overgestapt op de waterbussen en -taxi's. Voor het 20 kilometer lange T-vormige net worden 20 spoorbussen van Translohr met een lengte van 32 meter aangeschaft. Deze krijgen een gouden kleur. In 2006 moet het rijden.

JAPAN.

Fukuoka. Er is een derde metrolijn met een lengte van 12,7 kilometer in aanleg: de Nanakumalijn. Opening: 2005.

Gifu. Meitetsu heeft aangekondigd de exploitatie van het trambedrijf per 31.3.2005 te willen beëindigen. Mogelijk neemt de gemeente de tram over of draagt bij in het verlies. Er is dus een overlevingskans. In de toekomst zou men de trambaan willen scheiden van het overige verkeer. Daartoe werd eind 2003 als proef voor een periode van zes weken een aantal vrije busbanen ingericht en een hoofdstraat enkele dagen voor het verkeer afgesloten. Men wilde nagaan hoe de acceptatie bij de bevolking was.

Hitachi. De particuliere Hitachi Electric Railway heeft aangekondigd de exploitatie van haar voorstadslijn in maart 2005 te willen staken. Het aantal passagiers is de laatste jaren sterk afgenomen en de lijn is verliesgevend. Omdat de lijn een belangrijke rol vervult in het spitsvervoer is een overname door de gemeente nog een mogelijkheid.

Kumamoto. Bezoekers van de diertuin stappen uit bij de gelijknamige halte Dobutsuen mae. Ze moeten dan nog 800 meter naar de ingang lopen. Er zijn plannen voor een aftakking naar de Zoo die in 2008 in dienst zou moeten komen.

Kyoto. De gemeente is bezig met plannen voor een stadsnet met zeven lijnen. Hoe de twee niet met elkaar verbonden particuliere trambedrijven hierin gaan passen is nog niet duidelijk. Inmiddels doet het particuliere Keihan zijn best de exploitatie van de tramlijn Kyoto - Otsu uit het financiële dal te trekken. Na invoering van de eenmanexploitatie wil men de frequentie verhogen om zo meer passagiers te trekken. Men verloor veel reizigers aan de Tozai metrolijn. Deze metrolijn wordt in november 2004 nog eens met 2,4 kilometer vanaf Daigo tot Rokujizo verlengd waar een aansluiting ontstaat met de Naralijn van JR.

Matsuyama. Op 1.3.2004 werden nog eens twee lagevloertrams, gebouwd door Alna Koki, in dienst gesteld. Men heeft nu 6 lagevloertrams (2101-2106).

Nagasaki. De nieuwe driedelige lagevloertrams zijn 15,1 meter lang en bieden plaats aan 63 passagiers. Alna Sharyo leverde in december 2003 de eerste van de twee bestelde trams af. Op 1.3.2004 kwam deze tram, nr. 3001, in dienst.

Nagoya. Op 13.12.2003 kwam het 6,2 kilometer lange metrotraject Sunasabashi - Nagoya Daigaku (Universiteit) van lijn 4 in dienst. In april 2005 komt het laatste gedeelte van deze Meijolijn in dienst tot Aratamabashi en ontstaat er een ringlijn.

Naha. Daar is uw redacteur een tijd niet geweest. Op 10.8. '03 kwam hier de Yuirail monorail tussen het vliegveld en Shuri in dienst. De lijn heeft een lengte van 12,8 km (15 stations).

Osaka. Hier is in het voorstadsverkeer een 3,4 kilometer lange verbindinglijn in aanleg tussen de stations Nishi Kujo en Namba waardoor de netten van twee particuliere spoorwegaanschaapen met elkaar worden verbonden. Gereed: 2009. Hankai, de particuliere exploitant van het trambedrijf, dreigt een groot deel van het 18,7 kilometer grote net op te heffen. Waarschijnlijk is men uit op een exploitatiesubsidie.

Takaoka. Op 12.12.2003 werd de eerste lagevloertram, nr. 1001, afgeleverd. Zie ook HOV/RN 535.

Tokyo. Van Subway naar Metro. Een ander logo, een andere naam. Per 1.4.2004 kwam er een eind aan het begrip Eidan-metro. De grootste van de twee metrobedrijven in Tokyo gaat verder door het leven als Tokyo Metro. Voor de Shinjuku metrolijn worden 108 rytuigen besteld die, ter vervanging van ongeveer de helft van het wagenpark, tussen 2004 en 2006 geleverd worden.

Yokohama. Op 1.2.2004 werd de "Minato Mirai 21" geopend. Een nieuwe metrolijn (4,1 km.) tussen het centraal station en het herontwikkelde havengebied. De lijn wordt verbonden met de Tokyo - Toyokalijn. Gelijktijdig wordt het traject Yokohama - Sakuragicho opgeheven.

KAZACHSTAN.

Almaty. (Alma Ata). In maart 2004 arriveerden uit Schwerin 12 Tatrastellen (24 motorwagens). Zie voor de nummers bericht Schwerin in HOV/RN 545.

KROATIË.

Osijek. Het wagenpark bestaat uit:

- 16 Tatra T3 motorrytuigen: 6802,6804,6808-6818, 7212-7222,
- 3 Tatra T3/B3 tramstellen: 8223+8201, 8225+8202, 8226+8203
- 3 GT6, ex Mannheim: 9527, 9528, 9530.

Zagreb. De aflevering van de eerste lagevloertram, een prototype (zie HOV/RN 539) werd vertraagd. Dat wordt nu tweede helft 2004. Na een testperiode volgen vanaf mei 2005 elke maand drie trams tot een totaal van 70 stuks.

LUXEMBURG.

Luxemburg. Voor het sterk afgezwakte tramplan (er is nu nog sprake van 6,4 km. tramlijn en de aanleg van een 8,4 km. lange spoorlijn in Kirchberg) zijn 15 tweerichting "train-tram" rytuigen nodig, die in 2006-2007 afgeleverd moeten worden.

OEKRAÏNE.

Dnepropetrowsk. Uit Schwerin werden 4 Tatra tramstellen overgenomen: 102+202, 103+203, 105+205 en 106+206.

OEZBEKISTAN.

Taschkent. Hier werd de laatste jaren het tramnet sterk ingekrompen. Er zijn nu nog 10 tramlijnen in exploitatie. Vergelijken met 1998 is het wagenpark ongeveer gehalveerd. Ooit was er sprake van nieuwe Tatra trams afkomstig uit de failliete boedel van CKD Tatra, maar dat is nooit doorgegaan. Mogelijk komen er nu 50 nieuwe KTM-trams.

OOSTENRIJK.

Innsbruck. De aanbesteding loopt voor nieuwe lagevloertrams. Het gaat hierbij om eenrichtingwagens voor de lijnen 1, 3 en 6 en tweerichtingwagens voor de Stubaitalbahn. De 2.40 meter brede trams krijgen een lengte van 26-27 meter. Voor de nieuw aan te leggen lijnen wil men ook 35 meter lange trams aanschaffen. Een voorserie moet al in 2005 rijden, vanaf 2006 volgt de rest. Het Localbahnmuseum van de Tiroler Museumsbahnen is tot oktober 2004 elke zaterdag geopend van 9 tot 17 uur. Er wordt op deze dagen ook met museummaterieel gereden op het traject Stubaitalbahnhof (museum) - Maria Theresien Strasse (4 ritten). In het weekend 21/22 augustus 2004 wordt aandacht besteed aan "100 Jahre Stubaitalbahn".

POLEN.

Katowice. Het trambedrijf werd een naamloze vennootschap en heet nu Tramwaje Slaskie SA. (Slesische Tramwegen NV).

Krakow. Ex-Wenen 4488 rijdt hier nu als 101. Op 14.2.2004 was er een persrit.

Lodz. De interlokale tramlijn 41 (Niepodlegosci - Pabianci) werd opgeheven en in feite vervangen door een verlenging van lijn 11 (Helenówek - Pabianci). Dat wil zeggen: vanaf het aan de stadsgrens liggende eindpunt Chocianowice rijdt elke derde dienst van lijn 11 door naar Pabianci.

Poznan. Vanaf 4.12.2003 tot april 2004 werd een serie van 14 vijfdelige Combino's afgeleverd.

Warschau. Per 12.12.2003 werd lijn 640 ingesteld waarmee sinds jaren in de nachten van vrijdag/zaterdag/zondag er weer een nachttramlijn bestaat. De lijn berijdt elk halfuur een ringlijn. Op 20.12.2003 werd de metro in noordelijke richting verlengd vanaf Ratasz tot Dworzec Gdanski (1½ km.). Dit betekende een aantal wijzigingen in het tramnet waarbij lijn 47 verdween.

PORTUGAL.

Porto. Op 18.2.2004 werd de Elevador dos Guindais in dienst gesteld. Deze 280 meter lange kabelspoorlijn verbindt de oever van de Douro bij de Dom Luiz I brug met het hoger gelegen Praca de Batalha. Hier kan te zijner tijd worden overgestapt op de nostalgische stadstram die hier een eindpunt krijgt. De kabelspoorlijn loopt deels door een tunnel. De twee rijklijnen hebben een capaciteit voor 25 passagiers.

RÉUNION.

Saint Denis. Het eiland Ile de la Réunion is een Frans overzees departement gelegen in de Indische Oceaan ten oosten van Madagascar. Het heeft een oppervlakte van 2400 km². Er zijn plannen voor een 70 kilometer lange interlokale tramlijn vanuit de hoofdstad St.Denis naar Saint Paul en Saint Benoit.

RUSLAND.

Izhevsk. Door Inekon uit het Tsjechische Ostrava werden 10 trams van het type Tatra T3M afgeleverd (2036-2045). Zie ook HOV/RN 539. Nieuw is ook motorrijtuig 1300 van het type Spektr van fabrikant Uraltransmasch.

Moskou. Op 27.12.2003 kwam de Butovskajalijn in dienst als lijn L1. De lijn begint aansluitend op metrolijn 9 in Bulwar Dmitrija Donskogo en loopt 5,8 kilometer in zuidelijke richting. Van de vijf stations ligt er één ondergronds. De perronlengten van 90 meter zijn beduidend korter dan bij de overige metrolijnen. Eerder schreven we over een sneltramlijn, de benaming "light-metro" lijkt beter. Ingezet wordt een nieuw materieeltype. Het monumentale metrostation Majakowskaja wordt door vocht bedreigd. Destijds werd bij de bouw onvoldoende rekening gehouden met de waterafvoer. Wat genomen noodmaatregelen bieden geen oplossing. Een echte oplossing is het station

vochtvrij te maken waarna het kan worden gerestaureerd. Daartoe zou het zeker twee jaar moeten worden gesloten, iets waar de metrodirectie weinig voor voelt. Inmiddels is een nieuw architectonisch ontwerp in uitvoering met een nieuw gebouw dat via een tweede in-/uitgang toegang geeft tot de metro. Majakowskaja staat in de Russische geschiedenisboekjes. Tijdens Hitlers opmars hield Stalin hier een van zijn beroemde toespraken.

Pyatigorsk. In augustus 2003 kwamen nog eens 6 T4D motorrijtuigen uit Halle (1058, 1073, 1106, 1113, 1138, 1186).

Rostov na Donu. In augustus 2000 spraken wij de verwachting uit dat het trambedrijf tussen toen en vijf jaar zou verdwijnen en in HOV/RN 539 berichtten wij dat opnieuw een deel van het tramnet was opgeheven. Er worden echter de laatste tijd sporen vernieuwd en het ziet er naar uit dat een klein restnet blijft bestaan.

Sankt Petersburg. Het zag er enige tijd naar uit dat de tram in het centrum het veld zou moeten ruimen. Dat tij lijkt gekeerd. Er kwam een nieuwe lijn 3 die in het centrum door de Sadowajastraat rijdt.

Wladikawkas. In totaal kwamen er in september 2003 12 tramrijtuigen uit Magdeburg. Zie bericht Magdeburg in HOV/RN 540.

Wolgograd. Bij een plaatselijke scheepswerf werden 14 Tatra T3's gemoderniseerd. Door hun deuringdeling waren ze al uitzonderlijk, daar is nu het wat hoekige nieuwe front bijgekomen.

Yekaterinburg. Fabrikant Uraltransmasch leverde twee motorrijtuigen van het type Spektr 71-402. Als 814 + 815 rijden ze gekoppeld. Een moderner prototype 71-403 rijdt hier als 816.

SERVIË.

Belgrado. Uit Basel komen binnenkort de uit 1961/1962 daterende aanhangrijtuigen B1424-1427.

SINGAPORE.

Singapore. In HOV/RN 529 schreven we over de opening van de North East Line. Deze volledig ondergronds lopende lijn Harbour Front - Dhoby Ghaut - Serangoon - Punggol heeft een lengte van 20 kilometer. Hiermee heeft het net van de Mass Rapid Transit (MRT) nu een lengte van ± 109 kilometer. Als toevoerlijnen zijn in Punggol en het nabijgelegen Sengkang volautomatische peplemoversystemen in aanleg. Die in Sengkang is al deels in gebruik. Vanaf het eindpunt Harbor Front is een peplemoverlijn (2,1 km.) naar het eiland Sentosa in aanleg. Deze vervangt in 2005 de op dit eiland rijdende monorail. De vooral bij toeristen bekende kabelbaan vanaf het vasteland naar Sentosa blijft bestaan. Een deel van de nieuwe North East Line vormt onderdeel van de in aanleg zijnde Circlelijn: een 33,8 kilometer lange ringlijn Harbor Front - Dhoby Gaut - Paya Lebar - Serangoon (kruist hier de North East Line) - Bishan - Buona Vista - Harbor Front. Deze wordt in delen geopend tussen 2007 en 2010. Hiervoor zijn bij Alstom 26 (+14) driedelige volautomatische metrotreinstellen besteld met een lengte van 70 meter en een capaciteit voor 672 passagiers.

SPANJE.

Alicante. Zoals eerder bericht doen hier 5 uit Valencia geleende trams dienst: 3803, 3804, 3805, 3806 en 3808. Ze behielden hun nummer maar kregen een wit/rode kleur. De 3806, die hier al vanaf het begin is, werd als enige omgebouwd tot tweerichting wagen. De 10 in 2005 te leveren Combino's worden niet over Alicante en Valencia verdeeld maar gaan zoals het er nu naar uitziet allen naar Valencia. Vanuit Valencia gaan er dan oudere wagens naar Alicante.

Barcelona. Sinds eind januari 2004 worden op het nieuwe oostelijke tramnet, de "Trambesos", proefritten gereden met een tram van het westnet (Trambaix).

Bilbao. Dit jonge trambedrijf beschikt ook over museummaterieel. Bilbao had van 1896 tot 1964 een elektrisch trambedrijf met een spoorbreedte van 1365 mm. Al voor de ophef werden twee motorwagens verkocht aan Soller waar ze werden omgespoord op 914 mm. Eén motorwagen werd verbouwd tot aanhangwagen (in Soller nr. 7), de tweede deed in Soller dienst als nr. 4. In 2000 keerden ze terug naar het Baskisch

spoorwegmuseum. Wat er met motorwagen 4 is gebeurd weten wij helaas niet (misschien weet een lezer hier iets meer over), aan hangwagen 7 werd weer in originele staat gerestaureerd, zij het voor een spoorbreedte van 1000 mm waarvoor nog een originele Brill 79 truck uit Valencia op de kop kon worden getikt en is nu weer te bewonderen als motorwagen U-52. Origineel wil zeggen zoals bij de aflevering in 1932 door Carde y Escoriaza (Zaragoza), een voorloper van CAF.

Malaga. Er zijn plannen uitgewerkt voor de aanleg van twee tramlijnen met een totale lengte van 28 kilometer. In 2007 zou het moeten rijden.

Santa Cruz de Tenerife. Metropolitano de Tenerife, de toekomstige exploitant van het nieuwe trambedrijf, heeft bij Alstom 20 vijfdelige Citadis lagevloertrams besteld. De op 29.3.2004 gesloten koopovereenkomst omvat opties voor onderhoud, de levering van nog eens 13 trams en een mogelijke verlenging van de trams van 30 tot 40 meter. De trams worden gebouwd in Barcelona en worden geleverd in 2006 voor de in januari 2007 te openen tramlijn Santa Cruz - La Laguno. Zie ook HOV/RN 539.

Sevilla. Vervolg op het bericht in HOV/RN 539. Op 23.9.2003 ging de eerste schep de grond in voor de aanleg van de sneltramlijn. Opening: 24.6.2006. CAF levert 17 (+8 optie) vijfdelige lagevloertrams met een lengte van 31,3 meter.

Valencia. In aanleg is een 1,6 kilometer lange verlenging van metrolijn 5 (Mislata - Almassil - Quart de Poblet), welke in 2004 in dienst komt. In 2005 volgt dan een verdere verlenging (2,1 km.) van Quart de Poblet tot Manises om uiteindelijk in 2006 met nog eens 1,1 km. het vliegveld te bereiken. De aanbesteding loopt voor de aanleg van een 4,3 kilometer lange tramlijn vanuit het centrum (Xativa) naar Nazaret met een tunneltraject van 1,8 km. In oktober 2003 arriveerden uit Erfurt de MGT6DE motorrijtuigen 609, 610, 612 en 614. Deze zijn bestemd voor lijn 4. Men heeft ze voor een periode van zes maanden gehuurd om zo het hoofd te kunnen bieden aan het sterk toegenomen vervoer (méér dan 45.000 passagiers per dag) op deze lijn. Zoals eerder bericht heeft Valencia onlangs 10 Combino's besteld. Als deze in 2005 in dienst komen gaat een aantal oudere trams naar Alicante.

Velez. Hier is sprake van een 4,7 kilometer lange tramlijn naar het naburige Torre del Mar. Men spreekt van een opening eind 2004. Er is sprake van 10 trams, die overigens nog niet zijn besteld. Inmiddels werden de eerste rails gelegd.

TAIWAN.

Kaohsiung. De aanleg van de metro loopt vertraging op. Er is nu sprake van een proefbedrijf in 2007 en een opening in 2008. Al eens eerder schreven we over de ontwikkeling van lightrail in de vorm van tramvervoer. In Taipei en Kaohsiung zou dat een aanvulling moeten worden op de metrosystemen. Op 27.12.2003 arriveerde hier een voor Melbourne bestemde vijfdelige Combino. Gedurende drie maanden worden er testritten gereden op een daartoe geëlektrificeerde spoorlijn in het havengebied.

Taipei. Voor een verlenging van de "blauwe" oost/westlijn levert Siemens 6 achtwagens treinstellen. Bij Kawasaki werden 321 metrorijtuigen besteld, te leveren in de periode 2007-2009.

THAILAND.

Bangkok. De "blauwe" metrolijn Hua Lampong - Bang Sue werd op 11.1.2004 feestelijk geopend. Maar nog niet instappen!! Pas op 13.4.2004 ging een beperkt proefbedrijf van start. Vanaf 12.8.2004 is er sprake van een normale exploitatie.

TSJECHIË.

Praag. Na de verlenging van metrolijn A verdween destijds de tram op het Vaclasko namesti, beter bekend als het Wenzelsplein. Zo goed als zeker keert de tram hier zo rond 2010 terug. Hiermee wordt de drukke as Vodickova - Jindriska ontlast en is een flexibeler lijnvoering mogelijk. Op 26.6.2004 wordt metrolijn C met 4 kilometer verlengd vanaf Holesovice

naar Ladvi. Gelijktijdig wordt begonnen met de verlenging van 3½ kilometer via de stations Prosek I en Prosek II naar Letnany waar een nieuw jaarbeurscomplex moet komen. Dit traject moet in 2008 gereed zijn. Eerder, in 2005, wordt metrolijn A vanaf Skalka over bestaande bovengrondse dienstsporen verlengd tot Hostivar. Hier wordt op het terrein van de metroremise een eindpunt ingericht. Tot 2005 worden 46 KT8 trams en 40 T3 trams gemoderniseerd om zo nog jaren dienst te kunnen doen. Men kan zo de aanschaf van nieuw materieel nog even uitstellen. De prototypen lagevloer trams RT6N1, nooit een succes, werden overgedaan aan fabrikant Pars Sumperk. Die gaat ze als proefwagens gebruiken.

TURKIJE.

Istanboel. De trams op de nostalgische tramlijn (lijn 20) in het Aziatische deel hebben de nummers 201 (ex Jena 138) en 202 (ex Jena 102). De uit Schöneiche overgenomen 75 dient als reservewagen (203 ?). De ex Schöneiche 77 werd gebruikt als plukwagen. Zo werd het onderstel gebruikt voor de 202.

ZWEDEN.

Norrköping. Zoals bekend beschikt men hier over een aantal lagevloer trams, ex Bremen, ex München, zoals die door de fabrikant niet meer worden gebouwd. Men heeft zich nu tot Berlijn gewend met het verzoek om 5 trams van het type GT6-99ZR over te kunnen nemen.

Stockholm. De Ropstenbrug op het eiland Lidingö verkeert in zo'n slechte toestand dat alleen voetgangers en de tram hem mogen gebruiken. Er zijn (politieke) krachten, die er op uit zijn van de gelegenheid gebruik te maken om de Lidingölijn op te heffen en te vervangen door een bus. De verbindinglijn tussen het Noord- en Zuidstation is al jaren overbelast en het is niet mogelijk meer sporen aan te leggen. De staat stelde financiering beschikbaar voor een nieuwe spoorwegtunnel voor het voorstadsverkeer. In 2005 begint de aanleg. Opening in 2009/2010.

ZWITSERLAND.

Basel. Nog eens 4 aanhangrijtuigen, B1424-B1427, gaan naar Belgrado.

Genève. Motorrijtuig 840 kreeg een TGV-beschildering, een trein op een tram, en maakt attent op goedkope SNCF tarieven naar Parijs. Een enkele reis per TGV kost in de voorverkoop 25 Euro. Motorrijtuig 1207 uit Lodz kreeg bij de TPG het nummer 856.

Lodz 1207 = Genève 856

Lodz 1214 = Genève 857.

Tussen nu en augustus 2004 verdwijnt het laatste stukje Geneefs enkelspoor in de Rue de Genève in Chêne Bourg. Nadat wat bebouwing was afgebroken komt hier meer ruimte voor de tram (aanleg dubbelspoor) en het verkeer.

Winterthur. Door TTK Consulting uit Karlsruhe werd onderzoek gedaan naar een meersysteem tramlijn naar voorbeeld van Karlsruhe. Er is hierbij sprake van een 5,4 kilometer lange tramlijn tussen de stations Töss, Oberwinterthur en Grütze waar aansluiting plaats vindt op sporen van de SBB. Als materieel wordt gedacht aan GTW2/6 motorrijtuigen van Stadler. De gemeente staat niet te trappelen. Realisatie kost 200 miljoen CHF en 10 tot 15 jaar.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

• Reeks 12: de in Gent door een stootjuk gereden loc reeks 12 was niet de 1201, maar de 1203.

• Reeks 14: in september zou de NMBS de definitieve bestelling voor de nieuwe meersysteemlocs reeks 14 de deur uit moeten doen. Over aantallen locs of uiterlijk is nog niets anders bekend dan wat reeds eerder gemeld is, wel zouden de locs allen in Antwerpen Noord gehuisvest worden en vanaf 2005 reeds geleverd moeten worden.

• Reeks 15: in mei rijden weer enkele extra treinen voor Waalse schoolkinderen naar Coe ("melktreinen" genoemd ter gele-

genheid van de "melkdagen" waartoe de treinen bedoeld zijn, wat dat ook moge betekenen). Dit jaar worden zij opvallend genoeg gereden door locs reeks 15 met, nog opvallender, uit de mottenballen gehaalde M2-rijtuigen. Er rijdt een trein Liers-Coo v.v. op 6, 10, 13, 14, 24, 25 en 28 mei: Luik 09.21 uur, Coö 10.10 uur en dan leeg naar Gouvy met aankomst om 10.41 uur. De terugrit is van Gouvy om 14.37 uur, Coö 15.04 uur en Luik aankomst om 15.50 uur. Op 7, 17 en 27 mei rijdt de trein vanuit Mons, met vrijwel ongewijzigde dienstregeling tussen Luik en Gouvy.

- Reeks 41: uiteindelijk is men dan toch begonnen nummers aan te brengen op de fronten van alle treinstellen reeks 41. Eén van de inmiddels "behandelde" stellen is de 4193, die na schadeherstel dus weer afgeleverd werd. Opvallend is, dat de beplakking van de stellen van Hasselt en Merelbeke erg hard gaat, terwijl van Stockem en Charleroi nog nauwelijks of geen stellen zijn voorzien.

- Reeks 51: zoals eerder aangekondigd wordt een groot aantal 51'ers verkocht aan Italiaanse spooraanneemers. Naast de reeds in Italië aanwezige 5122 en 5135 zullen de 5104, 5107, 5109, 5111, 5112, 5118, 5127, 5132, 5133, 5142, 5143, 5172, 5175, 5178, 5182 en 5186 volgen. Mogelijk komt de 5141 hier nog bij, maar deze moet nog op zijn technische staat gecontroleerd worden. De locomotieven worden opgeknapt door Locorem Sclessin en niet door de NMBS, die alleen toestemming voor de verkoop gaf en zich er verder buiten wenste te houden. De 5104 was de eerste loc die naar Locorem gesleept werd. Mogelijk zullen nog meer locs naar het zuiden gaan: de Italianen zijn duidelijk onder de indruk van de betrouwbare 51'ers.

- Reeks 62: vorige maand vergeten te melden: loc 6252 staat buiten dienst voor schrapping met ernstige defecten. Loc 6289 zou op het laatste moment van onttakeling gered zijn en aangekocht zijn door het TSP. Deze loc, die reeds naar Salzinnen gesleept was, is niet alleen de laatste loc in 'tussenschildering', maar ook de enige in goede staat verkerende loc met de originele elektrische installatie en brandstofvuilmond.

Ondanks dat het wat langer duurt dan gepland, komt het definitieve einde van de 62'ers in zicht. Monceau (inzetplaats van de stelplaats Charleroi Sud) stoot ze in juni definitief af, en met de komst van meer 77'ers naar Merelbeke zal het daar niet veel langer duren. Kinkempois zet ze al nauwelijks meer in en het lijkt een kwestie van een laatste administratieve handeling om ze ook daar te schrappen. Meer urgent voor de liefhebber is dus Monceau/Charleroi. Gewoonlijk zijn er nog slechts vier locs die beschikbaar zijn voor de vaste dienst: drie vanuit Mons en één vanuit Monceau zelf. Ze zijn hoofdzakelijk aan te treffen voor de treinen naar Tertre en de cementtrein van Havannes.

- Reeks 77: op 28 en 29 april reed op proef een driespan locs reeks 77 in de normale dienst tussen Kinkempois en Sittard. Het is de bedoeling hier de diensten van reeks 25.5 en de 6400'en van Railion over te nemen. In de eerste week van april werden er tevens proefritten gehouden met losse 77's en een losse 55 respectievelijk op het traject Heerlen-Herzogenrath. Het is niet bekend of dit te maken heeft met een potentiële omleidingsroute voor de treinen of het plan daadwerkelijk een normale dienst te gaan rijden via deze lijn. Dat de NMBS grote plannen heeft in Nederland, is echter zo klaar als een klontje. Na het eerder nemen van een belang in ACTS, en dus via de achterdeur de mogelijkheid creëren zelf op het Nederlandse net te gaan rijden, worden nu de nieuwste 77'ers voorbereid om voorzien te worden van ATB en Indusi. Dit geschiedt vanaf loc 7824 en de voorbereide locs zijn herkenbaar aan het B-logo boven het nummer zoals de 7771-7790. Mag uw redacteur een kleine voorspelling doen? Zou het erop lijken dat de Belgen de IJzeren Rijn problematiek willen gaan omzeilen door te gaan rijden op het traject Neerpelt-Weert-Heerlen-Herzogenrath? Dit traject is immers min of meer weer opengesteld voor doorgaande treinen en het zou het knelpunt van de heringebruikname van Roermond-Dalheim omzeilen. Overigens is de levering van de locs eind

april gevorderd tot de 7834. De 7799 tot 7803 zijn gemuteerd van Antwerpen naar Merelbeke, de 7798 was vermoedelijk al eerder die kant opgegaan. De onlangs naar Charleroi overgeplaatste locs zijn de 7813, 7815 en 7816.

- Franse locs: vanaf december 2004 zouden de diesellocs serie 67400 van de SNCF, die sinds enige tijd massaal tussen Frankrijk en Mons rijden, weer vervangen moeten worden. Ditmaal zou een steeds verder groeiende inzet van de elocs serie 36000 een einde betekenen van de huidige inzet. De diesels zouden wel blijven rijden naar de Gentse regio.

- Stations: per 13 juni gaan er drie nieuwe stations open die door de NMBS bediend worden. In het kader van de werken aan de Antwerpse snelwegring waarover reeds eerder bericht is in HOV/RN, gaan de tijdelijke stations Antwerpen Haven (te Antwerpen Noord) en Wolfstee open. Het eerste station is echt van tijdelijke aard omdat er naar Antwerpen Noord gewoonlijk geen reizigerstreinen rijden, het tweede is in principe ook een proef. Bij goede resultaten kan echter gekozen worden deze halte definitief te openen, waardoor er een reële mogelijkheid ontstaat dat meer forensen hun auto buiten Antwerpen laten staan. Ook met ingang van 13 juni gaan de geplande extra en verlengde P-treinen rond Antwerpen rijden. Het derde "nieuwe" station is dat van Zolder aan de lijn Hasselt-Mol. De heropening is in het kader van een opwaardering van deze dienst, die tien jaar geleden nog met sluiting bedreigd werd. Sinds vorig jaar is de twee-uurdienst op deze lijn reeds verdubbeld en rijden de treinen door van en naar Antwerpen, gecombineerd met de IR van en naar Neerpelt. Het station van de behoorlijke plaats Zolder werd een tiental jaar geleden plotseling gesloten nadat het net geheel vernieuwd was (onder meer met een nieuw stationsgebouw).

- Brussel-Warzawa: Per 13 juni gaat dan toch de nieuwe Euro-Night van Brussel naar de Poolse hoofdstad Warschau rijden. De nieuwe verbinding was eind vorig jaar al aangekondigd, maar werd op het laatste moment afgeblazen. Het is nog altijd een opvallend iets dat er weer eens een nieuwe internationale trein bij komt, in plaats van verdwijnt. Ook opvallend is dat de trein nergens onderweg stopt in België en daarom om de helling van Ans te omzeilen in westelijke richting kan rijden via de verbindingsboog van Angleur naar Kinkempois en de weinig gebruikte goederenlijn Kinkempois-Voroux (lijn 36c).

- Nog meer Luik: de gevolgen voor de dienstregeling van de diverse werkzaamheden rond Luik dienen zich aan. Met ingang van 13 juni is de dienstregeling van de IR Luik-Aachen aangepast in verband met werkzaamheden op lijn 40. Het gevolg is een ruimere overstaptijd in Liège Guillemins van de binnenlandse dienst af, maar slechtere aansluitingen in Duitsland. Van eind juli tot medio oktober is een deel van de oostzijde van station Guillemins afgesloten in verband met de werken aan het nieuwe station. Hiertoe dienen alle treinen van Luik naar Namen een andere route te nemen. Zij rijden via rangeerstation Kinkempois en de spoorlijn dwars door het hoogovengebied van Cockerill te Seraing-Ougrée richting Flémalle. Op deze spoorlijn vindt normaal gezien geen reizigersvervoer plaats.

- Botsing Monceau: In de vroege ochtend van 22 april botsten op rangeerterrein Monceau twee goederentreinen met lage snelheid op elkaar. Eén van de treinen bestond uit gaswagens, waarvan er één ontspoorde en beschadigd raakte. Uit veiligheidsoverwegingen werd de wagen leeggepompt en de omgeving ontruimd, maar de wagen heeft geen gas gelekt dankzij de dubbele bodem. Dankzij de afgelegen plek op het emplacement had het reizigersverkeer weinig tot geen last van de botsing en het goederenverkeer slechts marginaal. Betrokken waren de elektrische locomotieven 2309, 2603 en 2628, welke alle drie kriskras naast het spoor terecht kwamen. De schade aan de locomotieven is op het eerste gezicht echter niet al te groot.

- Suiker. De vorig seizoen voor het laatst naar Genappe rijdende suikertrein zal komen seizoen vermoedelijk gaan rijden naar de suikerfabriek van Statte aan de geëlektrificeerde

hoofdlijn Namen-Luik. De nieuwe trein zou doorgaand gereden worden door 77'ers van Antwerpen via de gebruikelijke route naar Ottignies en lijn 147 (een drietal jaar terug herlegd voor het goederenverkeer) via Fleurus richting Statte.

- Spoortunnel: de in aanbouw zijnde spoortunnel voor de HSL lijn Antwerpen-Nederland was in het weekeinde van 17 en 18 april opengesteld voor het publiek. Met extra treinen werd naar het bouwterrein nabij de voormalige stelplaats Antwerpen Dam gereden en kon een rondleiding gevolgd worden. De bezoekersaantallen waren opvallend hoog: tegen de 80.000 mensen maakten gebruik van de unieke mogelijkheid de anderhalve kilometer lange tocht te maken.

- Nog meer Open Deur: een week later bestond de Centrale Werkplaats van de NMBS te Salzannes 100 jaar. Op vrijdag 23 april (voor groepen) en het weekeinde erna (voor publiek) werd dan ook een uitgebreide open dag gehouden, waarbij de werkplaats uitzonderlijk geopend was voor publiek. Tevens waren er diverse demonstraties en was er een kleine materieelshow.

- Vinck: er is nog altijd een spanning tussen de nieuwe NMBS-topman Vinck en de Belgische regering, meer bepaald minister Vande Lanotte. Vinck is de bemoeienis met de NMBS en met name de politieke spelletjes rond de benoemingen van toposities van nieuwe NMBS-divisies (de NMBS wordt verdeeld in een dienst voor het spoorwegnet en voor het treinvervoer) meer dan zat.

- Opmerkingen, correcties en andere zaken met betrekking tot het spoornieuws uit België en Frankrijk kunt u altijd rechtstreeks richten aan de betreffende redacteur via e-mail: diesels@xs4all.nl

DUITSLAND

Algemeen

- ♦ De eerste drie maanden van 2004 lieten voor DB Fernverkehr een haast traditioneel geworden dramatisch resultaat zien. In plaats van het geplande verlies van zestig miljoen euro bedroeg het negatieve resultaat 140 miljoen euro. Dit is bijna even veel als het totaal gebudgetteerde verlies voor het complete boekjaar 2004: € 160 miljoen. Vorig jaar bedroeg het verlies over de eerste drie maanden € 130 miljoen. De omzet, vergeleken met dezelfde periode van 2003, daalde met € 15 miljoen tot € 715 miljoen. Het aantal reizigerskilometers bleef met 7,3 miljard vrijwel gelijk. Anders is het beeld dat het regionale verkeer te zien geeft. Hier werd het eerste kwartaal afgesloten met een winst van € 110 miljoen, ongeveer tien miljoen euro hoger dan was verwacht. De omzet bleef ongeveer gelijk ten opzichte van dezelfde periode van vorig jaar: € 1,6 miljard.
- ♦ De Bondsdag wil de beursgang van de DB naar een later tijdstip verschuiven. Zij acht de tijd voor de privatisering van het bedrijf pas rijp als de spoorwegmaatschappij heeft bezwezen rendabel te kunnen opereren. De DB moet dat aantonen door meerdere jaren achter elkaar positieve resultaten te behalen.

- ♦ De Duitse spoorwegindustrie en vervoerondernemingen zijn niet in staat innovatieve railvoertuigen voor het snelle verkeer buiten de hogesnelheidslijnen aan te bieden. Althans, dat is de eindconclusie die kan worden getrokken na de aanbesteding van de voormalige Interregio-verbinding Hof – München – Oberstdorf, die in opdracht van de deelstaat Bayern is uitgeschreven door de Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Geen van de mededingers was in staat een aanbieding neer te leggen waarin het verlangde materieel werd aangeboden. Concreet gaat het daarbij om dieseltreinstellen met een maximum snelheid van 160 km/h of optioneel 200 km/h, met kantelbakrichting, een vloerhoogte van maximaal 800 millimeter en 250 à 320 zitplaatsen. Dit was voor de BEG reden de aanbesteding terug te trekken, hoewel de BEG van mening is dat zulke treinen er wel zijn. Immers, de in Noorwegen rijdende versie van de Talent en de Spaanse Talgo voldoen in haar ogen prima aan de gestelde eisen. Dat dit soort treinen niet in Duitsland rijden is volgens de BEG te wijten aan de desinteresse van de DB in zulke voertuigen, wat mogelijk weer het gevolg is van het desastreus afgelopen avontuur met de ICE-TD (serie 605). De BEG wil dat de deelstaten, die jaarlijks zes miljard euro aan het regionale vervoer uitgeven, zich gaan bemoeien met de ontwikkeling van dergelijke treinen, omdat anders in veel regio's snelle spoorverbindingen helemaal dreigen te verdwijnen.

- ♦ De deelstaat Sachsen-Anhalt geeft het regionale treinverkeer op het zogenaamde Altmark-Börde-Anhalt-net in handen van de Harzbahn GmbH, een in oprichting zijnde dochtermaatschappij van DB Regio. Er is een overeenkomst gesloten die in december

2006 van kracht wordt voor een periode van twaalf jaar. Jaarlijks gaat het om 3,4 miljoen treinkilometer, mogelijk in de toekomst oplopend tot vier miljoen. Tot het Altmark-Börde-Anhalt-net horen de lijnen Magdeburg – Loburg, Stendal – Tangermünde ("Alma"), Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg, (Wolfsburg –) Oebisfelde – Haldensleben – Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, Dessau – Aschersleben, Magdeburg – Aschersleben - Köthen – Aken en Bernburg – Calbe. De Harzbahn gaat met treinstellen van het type Desiro rijden, die op een aantal van de genoemde lijnen inmiddels al een vertrouwd beeld zijn.

- ♦ DB Regio wil in de deelstaat Sachsen met ingang van december het aantal treinpares op de spoorlijn tussen Bad Schandau en Sebnitz tot drie reduceren. De lijn geldt met 500 dagelijkse passagiers als onrendabel. Voor de lijn Bautzen – Wilthen – Neustadt (Sachsen) staan de zaken er nog slechter voor: de kans is levensgroot dat deze verbinding het reizigersvervoer gaat verliezen. De reden is er (uiteraard) één van financiële aard omdat de lokale overheden steeds minder geld beschikbaar hebben om in het openbaar vervoer te steken. De prioriteit in de Zuid-Oost hoek van Duitsland ligt bij de spoorlijnen Dresden – Görlitz, Dresden – Zittau, Zittau – Görlitz – Cottbus en Görlitz – Hoyerswerda.

- ♦ De DB gaat in Berlijn haar kantoren centraliseren en bij het Noordbahnhof een tweede grote vestiging inrichten. Eind dit jaar moet het gebouwencomplex, waarin 2500 medewerkers een werkplek krijgen, klaar zijn. Zij zijn nu nog over vijftien locaties in de hele stad verspreid. Het nieuwe gebouwencomplex bestaat uit vier eenheden die door middel van glazen bruggen met elkaar zijn verbonden.

Infrastructuur

- ♦ Na een grondige sanering van de infrastructuur in Berlijn rijden sinds 19 april weer treinen over het S-Bahntraject Berlin Zoo – Charlottenburg. In de afgelopen veertien maanden zijn onder meer negen bruggen gerenoveerd.

- ♦ Op 5 april begon de sanering van het traject Hamburg-Harburg – Buchholz, wat naar verwachting tot 11 december zal gaan duren. In die periode worden rails, beveiliging en deels de bovenleiding vervangen en de perrons in Klecken en Hittfeld worden klantvriendelijker ingericht. Gedurende de werkzaamheden is het traject, onderdeel van de lijn Hamburg – Bremen, voor het treinverkeer gesloten. Langeafstandstreinen, de treinen van metronom en enkele regionale treinen worden omgeleid via Jesteburg en Maschen. Andere regionale treinen vallen tussen Tostedt en Hamburg-Harburg uit.

- ♦ Sinds het weekeinde van 17 en 18 april is de Marienbrücke in Dresden weer viersporig te berijden. De brug over de Elbe is in twee stappen grondig gesaneerd. Voor de sanering was de maximum snelheid waarmee treinen over de brug mochten rijden beperkt tot 40 km/h; nu is dat 80 km/h. Door het weer viersporig in dienst komen van de brug is een groot knelpunt in Dresden verdwenen: de capaciteit is nu verdubbeld tot 500 treinen per dag. De sanering van de uit 1901 stammende brug begon in 2001 toen de eerste helft van de brug werd afgebroken en vervolgens opnieuw opgebouwd. Nadat de eerste fase was afgerond kwam het andere gedeelte aan de beurt. Tijdens de bouwwerkzaamheden werd een aantal treinen via Cossebaude omgeleid of eindigden deze in Dresden Neustadt. In de toekomst zal de brug worden uitgebreid met een vijfde spoor, wat tegelijk gebeurt met het afronden van de verbouwing van het station Dresden-Neustadt.

- ♦ Van het station Niederlahnstein, zes kilometer "rechtsrheinisch" van Koblenz, gaat de omgeving van het station volledig veranderen, in het kader van het project "Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz". De perrons worden compleet vernieuwd en komen liften. De ombouw duurt tot 2005 en vergt een investering van €3 miljoen.

- ♦ Op 30 april werd de halte Julbach in gebruik genomen. Julbach ligt tussen Mühlendorf en Simbach (Bayern). De halte vergde een investering van €400.000,-, waarvan driekwart door de deelstaat Bayern is bijgedragen.

- ♦ Op 8 mei werd feestelijk de in augustus 2002 begonnen verbouwing van station Glauchau afgesloten. De perrons werden aangepast aan de laatste stand van zaken, evenals de beveiliging. Een kleine materieelshow was het hoogtepunt van de festiviteiten. Hier waren onder andere de 50 849, 58 3047 en E 94 280 te zien. Op de 65 1049 kon een voetplaatrit worden gemaakt.

- ♦ De gemeente Zöbzig maakt zich sterk voor het behoud van de in 2002 gesloten spoorlijn Bitterfeld – Stumsdorf. Zij wil de infra-

structuur van de DB pachten en door een nog nader te bepalen maatschappij als aansluiting laten berijden. Enkele bedrijven in Zörbig hebben aangegeven graag een spooraansluiting te willen hebben.

♦ In Mecklenburg-Vorpommern maakt de politiek zich sterk voor de railverbinding Ducherow – Karmin – Swinemünde - Usedom. Mogelijk zal deze worden opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan. De lijn zou voor Usedom vooral van belang zijn uit toeristisch oogpunt: Berlin is dan weer een stuk dichterbij gekomen.

♦ Het 125-jarig bestaan van de lijn Bietigheim – Backnang, de zogenaamde Murraltbahn, wordt op 27 juni gevierd. In de plaatsen langs de spoorlijn worden talrijke festiviteiten gehouden. Hoogtepunten zijn een clown en zijn circus, enkele braderieën en een optreden van enkele muzikanten. Als historisch vervoersmiddel staat een autobus op het programma die het station van Marbach verbindt met een grote show van oude auto's elders. Voor de spoorwegliefhebber is er niet veel te zien. Een ICE T en een stoomtrein tussen Ludwigsburg en Backnang.

Railion

♦ Bad Harzburg is sinds 16 februari officieel weer los- c.q. laadplaats van Railion. Het station werd in het kader van Mora-C in januari 2002 geschrapt van de lijst DB-tariefpunten. Sinds die tijd werd Bad Harzburg onregelmatig bediend door particuliere vervoerders; de lading bestaat meestal uit grind. Blijkbaar is Bad Harzburg lucratief genoeg gebleken voor de goederengigant.

♦ Sinds 3 mei rijden over de route Stuttgart – Singen – St. Margrethen – Wolfurt (Vorarlberg) wekelijks twintig goederentreinen. De treinen worden getrokken door locs van de serie 185. Door het vervallen van de wisseling van locomotieven kan een machinist de dienst rijden. De grensoverschrijdende inzet (het gaat hier om een route door Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk; drie landen dus!) van mens en machine levert veel tijdswinst op en moet de trein (nog) meer concurrerend maken ten opzichte van de vrachtauto. De huidige inzet op de genoemde route is mogelijk door de toelating van de 185-en in Zwitserland en Oostenrijk (in het laatste land nog maar sinds kort). Als de 185 straks in meer landen wordt toegelaten zal nog een aantal snelle(re) verbindingen mogelijk zijn. Dan moet het natuurlijk wel zijn afgelopen met de kleine plukjes locomotieven die of hier of daar zijn toegelaten...

♦ Railion en BLS Cargo hebben in het kader van hun samenwerking begin mei de miljoenste ton vracht vervoerd.

Materieel

♦ In principe vinden sinds enige tijd alle grote revisies aan de elektrische locomotieven van DB en Railion in de werkplaats van Dessau plaats of in het thuisdepot, zoals de locs serie 120.1 waarvoor nu in de werkplaats Nürnberg geen plaats meer is omdat men daar de handen vol heeft gekregen aan het redesign-programma van de ICE 1-treinstellen, (zie het vorige nummer). Ook de serie 112.1 krijgt haar revisies in thuisbasis Berlin-Rummelsberg.

♦ Baureihe 110: Drie in Trier overbodig geworden locs vonden bij DB Regio Südbayern een nieuw onderdak. De 110 209, 272 en 351 werden op 8 april overgebracht naar *Betriebshof* München. De verse krachten zijn meer dan welkom, omdat van een aantal Münchener 110-en binnenkort de revisietermijn afloopt. In München zijn thans 27 110-en in onderhoud, waarvoor een 22-daagse omloop is opgesteld. Incidenteel rijden hierin de drie overgebleven 113-en (113 267, 268 en 309) mee. Zes in Braunschweig terzijde gestelde locs worden gereactiveerd en overgeplaatst naar Köln-Deutz. Ze maken daarbij een omweg via de werkplaats Dessau voor het geschikt maken voor trekduwverkeer. Het gaat om de 110 361, 365, 366, 370, 379 en 391.

♦ Baureihe 111: Deze locserie dreigt op zeer korte termijn tot een eenheidsworst te worden. Nog maar vier locs dragen de oriëntrode kleurstelling (u weet wel, met het witte "slabbetje"): 111 072, 132, 149 en 159. De blauw/beige en oranje/grijze kleurstellingen zijn al enige tijd verdwenen. Nog een door fotografen vol overgave nagejaagde uitzondering is de blauwe reclameloc 111 030 (Vampir), al meerdere malen in dit medium genoemd.

♦ Baureihe 120: Op 21 april vond in Süßen, tussen Ulm en Stuttgart, een frontale aanrijding plaats tussen een meettrein en een ledig materieeltrein. Laatstgenoemde bestond uit de treinstellen 426 011 en 013; de meettrein werd getrokken door eloc 752 001. De machiniste van het ege materieel overleefde het ongeluk niet; de zeskoppige bemanning van de meettrein kwam eraf met lichte

verwondingen. De machinist van de 752 001 kon bijtijds van zijn loc springen. De beide treinstellen raakten zeer zwaar beschadigd; het is bijna onthutsend om te zien wat van een 426 overblijft na zo'n klap. Ook de 752 001 raakte zwaar beschadigd. De 752 001 is eigenlijk de 120 001 en draagt nog de rood/beige beschikdering. Onderzoek heeft uitgewezen dat onderhoudswerkzaamheden aan een wisselstraat de oorzaak van het ongeluk zijn geweest. Al sinds 19 april waren technici bezig met de wissels bij het station van Süßen, omdat die nogal wat problemen veroorzaakten. In het kader van deze werkzaamheden is waarschijnlijk een wissel abusievelijk omgelegd, waardoor het lege materieel op het verkeerde spoor terecht kwam. Op 29 april werd de 752 001 terzijde gesteld. Gezien de omvang van de schade is het vrijwel uitgesloten dat de loc nog wordt hersteld. Daardoor is de 120 004 de enige van de vijf prototypes serie 120 die nog in dienst is; evenals de 120 001 deed rijdt zij meettreinen. De 120 003 wordt bewaard als statische museumloc; het is de bedoeling dat deze nog rood/beige machine onderdak vindt in de dependance van het DB-museum in Garmisch-Partenkirchen.

In tegenstelling tot alle eerdere berichten zijn er weer locomotieven serie 120.1 die grote revisies krijgen. De 120 126 onderging zo'n revisie in (thuis-) depot München. Zij behield daarbij de "oriëntrode" kleur.

♦ Baureihe 140: Op 14 april reed in het station van Döllnstein een goederentrein achterop een andere, waarbij een machinist licht gewond raakte en een schade ontstond die wordt geschat op € 2 miljoen. Het ongeluk ontstond toen een goederentrein bestaande uit loc 140 614 en veertien met "Audi's" beladen autowagens voor het station moest wachten tot een spoor vrij zou komen. De opvolgende trein, getrokken door de 140 847, reed hier achterop. Eén van de cabines van de 140 847 werd ingedrukt en de twee laatste autotransportwagens werden samengevouwen. Twintig fabrieksnieuwe auto's werden totaal verwoest. Ook de bovenleiding werd over een afstand van circa 150 meter beschadigd. De oorzaak van het ongeluk ligt waarschijnlijk aan een falend bloksein. Geluk bij een (spoorweg)ongeluk is dat een tegemoet komende trein, beladen met gas, tijdig tot stoppen kwam omdat de spanning van de bovenleiding afviel.

♦ Baureihe 141: In de nacht van 10 en 11 april explodeerde in Tornesch de transformator van loc 141 442, die met een trein onderweg was van Pinneberg naar Elmshorn. De plaatselijke brandweer moest eraan te pas komen om de ontstane brand te blussen. Omdat de 141 442 bijna aan haar kilometers zat, is het aannemelijk dat de loc niet meer zal terugkeren in de dagelijkse dienst.

De DB heeft op 30 maart de van Saarbrücken gehuurde Regio-trams, die pendelen tussen Kassel en Warburg, uit veiligheids-overwegingen aan de kant gezet. Ter vervanging rijden nu trekduwtreinen, waarvoor drie locomotieven serie 141 tijdelijk uit Dortmund overkwamen.

♦ Baureihe 182: De 182 016 is na schadeherstel weer in dienst gekomen. De loc was betrokken bij een ongeval in Ludwigshafen en stond sinds 16 oktober 2003 terzijde. De huur van een ES 64 U2 van Siemens Dispolok, als vervanging van deze machine, werd beëindigd.

♦ Baureihe: 189: Sinds begin april rijdt de serie 189 in twee omlopen: één van 25 en één van 7 dagen. Het inzetgebied wordt ruwweg begrensd door Hamburg, Rostock, Berlin, Dresden, Aachen, Mannheim en München. Als enig "buitenlands" station wordt Venlo aangedaan. Thans bestaat het bestand uit circa veertig locomotieven. Oorspronkelijk werden de locs met DB-logo's op de fronten en de zijwanden afgeleverd. Begin mei reden de 189 004 – 009 en 011 nog in deze uitmonstering rond. Met Railion-bestickering zijn de 189 001, 010, 013, 023-025 en 031 in dienst; de rest van de locs draagt (nog) geen eigendomskenmerken.

♦ Baureihe 212: De West-V 100 verdwijnt helaas langzaam maar zeker. In april werd afscheid genomen van de 212 094, 345, 367, 376 en 377. Positief nieuws valt ook te melden (voor zolang het duurt): de locs van *Betriebshof* Saarbrücken verschijnen weer regelmatig voor goederentreinen in deze regio, ondermeer tussen Dillingen en het Franse Bouzonville.

♦ Baureihe 294/295: Sinds lange tijd heeft het *Betriebshof* Bebra weer "eigen" locomotieven: 294 078, 079, 082, 128, 142, 144, 236, 237, 275, 359, 373 en 295 012, 045, 064, 065. Deze machines hadden voorheen Kassel als thuisbasis.

♦ Baureihe 345/346: Eind april zijn tien rangeerloos via Hongarije overgebracht naar Roemenië. Het gaat om de 346 677, 754, 755, 776, 793, 828, 846, 865, 877 en 972. Het Roemeense einddoel is (nog) onbekend.

♦ Baureihe 403/406 (ICE 3): De ombouw van het interieur van de ICE 3-treinstellen, waarbij het meest opvallende de ombouw van het restauratiegedeelte in een bistrogedeelte is, werd begin mei afgesloten. Dit redesign-programma werd uitgevoerd in de werkplaats Delitzsch. Door deze opdracht zijn vanaf 2001 tachtig arbeidsplaatsen gespaard gebleven in de werkplaats, waarvoor de DB nog steeds verwoede pogingen doet om er vanaf te komen.

♦ Baureihe 420: De sloop van uitgediende S-Bahntreinstellen van deze serie vindt nu ook plaats bij de inmiddels bekende sloper in Ehrang (bij Trier). Op 22 april werden de 420 256, 328, 339, 340 en 361 door elektrische locomotief 110 340 vanuit Bad Vibel, waar ze stonden opgesteld, overgebracht.

♦ Baureihe 423: Op 8 mei reden bij het station (München) Leuchtenbergring treinstel 423 190, onderweg op S-Bahnlijn 6 Erding – Tutzing, en een werktrein frontaal op elkaar. Daarbij raakten zestig mensen gewond, waarvan tien dusdanig ernstig dat ze in een ziekenhuis moesten worden behandeld. De machiniste van de S-Bahn raakte in een shocktoestand. Het ongeluk is ontstaan doordat de machinist van het werkvoertuig door rood licht is gereden.

♦ Baureihe 605 (ICE-TD): Nog steeds is er geen duidelijkheid over het lot van de negentien ICE-TD-treinstellen. Ze staan op zes verschillende locaties in Duitsland opgesteld: Hagen Gbf (605 001 - 003, 005 en 019), Delitzsch unf Bf (605 004, 006, 007, 010, 013 en 016), Hof Hbf (605 008, 012, 015 en 018), Halle-Ammendorf (605 009), München Hbf (605 011 en 014) en München-Laim (605 017 en 020).

♦ Baureihe 614: De Eifellijn kreeg in april bezoek van een tijdelijk vanuit Köln rijdende combinatie van twee treinstellen serie 614.

Museum

♦ Het historische elektrische treinstel ET 425 120 zal deze zomer op zes verschillende zondagen als "Enztäler Freizeitexpress" twee slagen maken tussen Stuttgart en Bad Wildbad. Op de eerste heenrit en op de tweede terugrit wordt een bagagerijtuig meegenomen voor het vervoer van fietsen. Er zijn ritten op 30 mei, 6 juni, 18 juli, 1 augustus, 19 september en 3 oktober.

♦ Op 10 april verliet de enige bedrijfsvaardige Bayerische S3/6 (de 3673/18 478) als gevolg van een verlopen revisietermijn de actieve dienst. De stoomloc, die aan het Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen toebehoort, maakte die dag een rondrit die via Dombühl, Ansbach en Gunzenhausen verliep. Het is de bedoeling de loc een revisie te geven, maar daarvoor is heel veel geld nodig. Het museum is daarvoor een inzamelingsactie gestart. Mocht u zich beroepen voelen een bijdrage te leveren: informatie is te verkrijgen bij het Bayerische Eisenbahnmuseum, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, tel. (in Duitsland) 09083-340, e-mail info@bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

♦ Eind juni loopt de revisietermijn van het loopwerk en de ketel van de enige bedrijfsvaardige "Reko" 03 van de voormalige Deutsche Reichsbahn (DR), de 03 2295, af. In 1995/1996 kreeg deze loc in de werkplaats Meiningen een grote revisie en werd sindsdien vanuit München ingezet. In dienst van het Bayerische Eisenbahnmuseum maakte zij heel wat kilometers door voornamelijk Zuid-Duitsland en Oostenrijk. Een weerzien met het inzetgebied uit haar DR-tijd (omgeving Leipzig/Halle) is er niet van gekomen. Of de loc, die overigens in een uitstekende staat verkeert, weer terugkomt als bedrijfsvaardige museumloc hangt zoals gebruikelijk van de beschikbare financiën af.

♦ Elektrische locomotief 103 002 zal verhuizen van het spoorwegmuseum Neuenmarkt-Wirsberg naar het Süddeutsche Eisenbahnmuseum in Heilbronn. Wat dit museum met de loc moet is volledig duister: Ten gevolge van het jarenlange verblijf in de openlucht verkeert de machine in een erbarmelijke toestand is een vertegenwoordiger van de vier locomotieven tellende serie rijvaardig in dienst van het DB-Museum (de 103 001). Ook de 103 004 is bewaard gebleven. Deze verkeert bovendien in een veel betere toestand dan de 103 002. De onlangs uit dienst genomen 150 186 kwam eveneens naar het Süddeutsche Eisenbahnmuseum. Hierdoor kunnen de speculaties over het lot van de loc worden beëindigd.

Privatbahnen

♦ Op 28 april ontspoorde loc D25 van de **Bentheimer Eisenbahn**

AG (BE) in station Bentheim Nord nadat de machine een stootjuk had geramd.

♦ De **Burgenlandbahn GmbH (BLB)**, verantwoordelijk voor het reizigersvervoer op vijf lijnen in het zuidelijke gedeelte van de deelstaat Sachsen-Anhalt (Weißenfels– Teuchern – Deuben – Zeitz, Teuchern – Naumburg, Naumburg – Nebra – Artern, Merseburg – Querfurt en Merseburg – Schafstädt), is volledig in handen gekomen van DB Regio. De BLB was de gezamenlijke dochtermaatschappij van DB Regio en de (in surseance van betaling zijnde) Karsdorfer Eisenbahngesellschaft GmbH (KEG). Laatstgenoemde heeft nu haar aandelenpakket van dertig procent aan DB Regio overgedaan, waardoor het treinverkeer op de vijf lijnen is gegarandeerd tot eind 2006. Voor de lijnen loopt een nieuwe door de deelstaat uitgeschreven openbare aanbesteding.

♦ **Connex** verhoogt de tarieven voor de InterConnex-treinen. Zo zal de rit Rostock – Leipzig binnenkort geen €31 kosten, maar €6 meer. Ook in december 2003 verhoogde Connex de prijzen, maar stelde daar een kostenloze zitplaatsreservering tegenover. Connex geeft als reden dat de rentabiliteit van de treinen moest worden verhoogd. Een groot deel van de reizigers maakt inmiddels gebruik van allerhande kortingregels. Ondanks deze forse prijsverhoging van gemiddeld bijna vijftien procent blijft de InterConnex een stuk goedkoper dan de vergelijkbare treinen van de DB. Vanaf 4 juni wordt de InterConnex Binz – Zittau, via Stralsund, Berlin en Görlitz verlengd tot het Tsjechische Liberic.

♦ Het seizoensgebonden personenverkeer op de door de **Deutsche Regionalbahn GmbH (DRE)** geëxploiteerde spoorlijn tussen Groß Leuthen-Gröditsch, Lübben, Luckau en Alt Herzberg (in de deelstaat Brandenburg) startte dit jaar op 1 mei. Dat is later dan gepland, want oorspronkelijk stond de opening van het rijseizoen voor 9 april op de agenda. De DRE wijt de vertraging aan werkzaamheden bij Berga. (Zie ook bij de Prignitzer Eisenbahn (PEG)).

♦ **Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH im Bergisch-Märkischen Raum (EBM-Cargo)** heeft delen van het buurtgoederenvervoer in de omgeving van Wiesbaden overgenomen. Met loc 203 004 thuisbasis Darmstadt-Kranichstein) worden bedieningen uitgevoerd in gebied dat door Darmstadt, Frankfurt-Hoescht, Mainz en Wiesbaden-Ost wordt omsloten.

♦ De afgelopen maanden gaven een aantal omvangrijke wijzigingen te zien in het door EBM, Mittelweserbahn GmbH (MWB) en Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH (SETG) gezamenlijk opgezette **Ecco Cargo**, een netwerk van goederenvervoer over spoor. Allereerst werd loc 2170.001 (type G1700BB), die van LTE Logistik- und Transport-GmbH (LTE) werd gehuurd, aan de eigenaar teruggegeven. De loc heeft in de zomer van 2003 houttransporten gereden voor de MWB en vanaf september reed ze voor de Salzburger Lokalbahn (SLB). Deze reed in opdracht van SETG de Ecco Cargo "Pongau" tussen Salzburg en Hüttau. Op 2 april was de 2170.001 voor de laatste keer trekkracht van deze trein. Haar taak is sinds 16 april overgenomen door de MWB V 2302, eveneens van het type G1700BB. In de tussenliggende periode werd deze goederentrein door één van de beide *Taurus*-locomotieven die voor Ecco-Cargo beschikbaar zijn, gereden. Dit zijn de 1116 911 en 912. De bediening van de niet geëlektrificeerde aansluiting in Salzburg-Liefering werd in die periode door een diesellocc van de SLB uitgevoerd. Op 19 april reed voor het eerst een Ecco Cargo-trein naar Burghausen, in de bekende Beierse chemie-driehoek. Hierheen werden achttien wagons gebracht die via de Ecco Cargo "Austria" van Hürth-Kalscheuren (tussen Köln en Koblenz) naar Salzburg waren gekomen. De eerder genoemde V 2302 bracht de wagons naar Burghausen; de Ecco Cargo "Pongau" reed die dag met de 1116 912.

In de eerste helft van april werden voor het eerst met hout beladen wagons van Burgbernheim (bij Rothenburg ob der Tauber) naar Salzburg-Liefering vervoerd. Tussen Donauwörth en Burgbernheim reed daartoe een extra trein, die door een V 100 van de MWB werd getrokken. In Donauwörth werden de wagons meegegeven met de Ecco Cargo "Austria". Dit vervoer lijkt echter niet structureel van aard. De Ecco Cargo "Hanseat", die door EBM wordt gereden, heeft sinds begin april niet meer Oldenburg als eindpunt, maar Hamburg Hafen. Deze trein is eveneens afkomstig uit Hürth-Kalscheuren en hiermee wordt onder andere bier uit Bitburg vervoerd. In de tegenrichting bestaat de lading uit bananen met bestemming Dortmund. Dit bananenvervoer werd eerder

door de Teutoburger Wald-Eisenbahn AG (TWE) afgewikkeld, maar deze vond het niet rendabel genoeg en de bananen werden tot het wegtransport veroordeeld.

Om in de gestegen behoefte aan trekkrachten te kunnen voorzien heeft EBM sinds begin april loc 203 101 van Alstom Stendal gehuurd. Dit is de voormalige 202 805 van de DB.

♦ Midden februari nam **Eisenbahn und Häfen GmbH (EHG)** uit Duisburg de staaltreinen tussen Bochum-Präsident en Krefeld-Stahlwerk over van Railion. Per dag gaat het om twee treinenparen. Tussen Bochum en Krefeld bestaat de lading uit coils en in de tegenrichting staalbrammen. EHG zet locs van het type G1206 in; zij vervangen de Railion 225-dubbeltracties.

♦ Tussen 26 maart en 6 april huurde **Ernst Schaufele Schienenverkehrs GmbH & Co KG (ESS)** loc 250 002 (type "Blue Tiger") van Bombardier. De loc werd voor uiteenlopende soorten treinen gebruikt. De inzet van de 250 002 was bedoeld om te kijken of de locs van dit type geschikt zijn voor ESS; de huur van dergelijke locs wordt in de toekomst niet uitgesloten. Op 6 april reed ESS een trein met steenslag naar Anklam (Mecklenburg-Vorpommern). Het betrof hier een proefvervoer; op het moment van schrijven was nog niet bekend of hieruit iets structureels is voortgekomen.

♦ Over de nieuwe exploitant van de **Flensburg-Express (FLEX)**, de voormalige DB Interregio Hamburg – Flensburg (- Padborg)) kwamen in april tegenstrijdige geruchten naar buiten. Allereerst werd de AKN Eisenbahn AG (AKN) als belangrijkste kandidaat genoemd. Deze deed al een Europese aanbesteding voor vier elektrische treinstellen, maar later werd de overwinning door DB Regio geclaimd. Thans rijdt de Nord-Ostsee Bahn GmbH (NOB) deze treinen.

♦ Loc 420.01 van de **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)** (ex DB gasturbineloc 219 001) wordt in de DB-werkplaats Bremen hersteld van schade die de loc eerder heeft opgelopen als gevolg van een ongeval. De loc zal bij die gelegenheid de actuele EVB-kleuren krijgen.

♦ De **Hafenbahn Hannover** heeft een aanbesteding gedaan voor een nieuwe vierassige diesellocomotief. De Hafenbahn beschikt thans al over negen locs, die in vermogen variëren van 375 tot 1020 kW.

♦ Randgeval: Sinds 19 april rijdt de **Hanauer Strassenbahnbetriebe (HSB)** tussen Hanau en Rüsselsheim-Opelwerke over DB-sporen met twee van de Altbahn gehuurde bicourante motorwagens van het type GT8-100 2S-M. Daardoor is een overstapvrije verbinding tussen de beide plaatsen gecreëerd, zodat reizigers niet meer via Offenbach of Frankfurt behoeven te reizen. De motorwagens worden elke vier weken uitgewisseld; de dienstuitvoering begon met de 846 en 856. Voorlopig rijdt de HSB tot 4 december.

♦ Tussen Friedberg en Nidda botste op 29 maart GTW2/6-treinstel 127 van de **Hessische Landesbahn GmbH (HLB)**, in dienst van de Butzbach-Licher Eisenbahn AG (BLE), op een tractor. Het ongeval gebeurde op een onbewaakte overweg en de boerin die het voertuig bestuurde raakte daarbij zwaar gewond. Aan het treinstel ontstond schade van € 100.000 à 150.000.

♦ In februari staakte de **Klützer Ostsee-Eisenbahn GmbH (KOE)** haar activiteiten. Nu een nieuwe bewindvoerder aan de macht is gekomen wordt de treindienst op 15 mei weer hervat. De KOE berijdt het baanvak tussen Schloss Stadt en Grevesmühlen (tussen Lübeck en Bad Kleinen). Deze treinen bestaan uit een diesellocc type V 22 en twee ruituigen. Tot 15 oktober worden twee dagelijkse slagen gereden. Volgend jaar viert de spoorlijn haar eeuwfeest; het ligt in de bedoeling dan enkele malen een stoomtrein te laten rijden, want dat schijnt zo te horen.

♦ De overeenkomst tussen de deelstaat Sachsen en de **Lausitzbahn (LB)**, een dochteronderneming van Connex, voor de exploitatie van het reizigersvervoer over de spoorlijn Cottbus – Zittau is tussentijds verlengd. Het contract zou 2005 eindigen, maar dit is 2008 geworden. In de tussentijd wordt een nieuwe aanbesteding voorbereid.

♦ Ter versterking van het locpark heeft **LOCON Logistik & Consulting AG (LOCON)** twee diesellocomotieven van Uwe Adam Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH (ADAM) overgenomen, één van het type V 60 (Oost) en één van het type V 180. De machines krijgen de LOCON-huisstijl. Door deze aanwinsten verdubbelt het aantal locs van de onderneming, die zich volgens

haar website richt op het rijden van bloktreinen. Da's knap, als je bedenkt dat (nu) driekwart van het locpark uit rangeerlocomotieven bestaat...

♦ Op 2 april werd in Bad Doberan gevierd dat de nieuwe werkplaats van de **Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co (Molli)** in ruwbouw is gereedgekomen. De nieuwe werkplaats is 56 meter lang, zestien meter breed en meer dan tien meter hoog. Het definitieve einde van de bouwwerkzaamheden wordt in de herfst van dit jaar verwacht.

♦ De **Mindener Kreisbahnen GmbH (mkb)** is sinds 15 april ISO 9001:2000 gecertificeerd. Het is maar dat u het weet.

♦ De **Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG)** uit Moers rijdt sinds maart met de eerste G2000 met symmetrische cabine (vergelijk SL 2002) in Duitsland. De loc is voor lange tijd via Angel Trans Cargo gehuurd en heeft bij de NIAG nummer 7 gekregen. Tegenover de komst van de nieuwe G2000 staat de verkoop van loc 5 (type G1202BB) aan Vossloh Locomotives, die de loc na herziening gaat doorverhuren aan de Zwitserse particuliere maatschappij Regionalbahn Mittelland (RM).

♦ Op 16 april verliet de via Locomotion Service GmbH (LS) gehuurde loc 207 (type G1700BB) Niebüll, waarvandaan zij reed voor de **Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (NEG) Niebüll**. De loc werd vervangen door een eveneens via LS gehuurde diesellocc, maar nu van het type G1206. Laatstgenoemde machine is rond Niebüll geen onbekende: zij reed in 2002 voor de Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG), die zoals bekend onlangs in NEG Niebüll overging.

♦ Op 15 april leverde de werkplaats van de Ostmecklenburgischen Bahnwerk GmbH (OMB) in Neustrelitz diesellocc 221 136 af. Het gaat hierbij om één van de twintig door de **Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft mbH (PEG)** uit Griekenland teruggehaalde voormalige DB-diesellocomotieven serie 221 (V 200.1). De loc werd ondergebracht bij verhuurmaatschappij ImoTrans, die aan de PEG toebehoort. De machine is in een fraaie kleurencombinatie van donkerblauw en grijs gespoten. Kort na aflevering werd de loc overgebracht naar Berlijn, om van daar uit in dienst van de Osthavelländische Eisenbahn Berlin-Spandau AG (OHE-Sp) goederentreinen te rijden. De 221 136 is voor een periode van een jaar (met een optie op nog een half jaar) verhuurd aan OHE-Sp en kreeg daarom OHE-Sp-stickers opgeplakt. Helaas raakte de loc al op 27 april zwaar defect en moest voor herstel terug naar Neustrelitz. De voormalige 221 106 (OSE 412) zal de volgende loc zijn die Neustrelitz bedrijfsvaardig gaat verlaten. De machine is verkocht aan EBW Eisenbahnbewachungs GmbH, behorende tot de Knappe Gleisbau Gruppe. De loc krijgt nieuwe Deutz motoren, de stoomverwarmingsketel wordt uitgebouwd en vervangen door een noodaggregaat. Tevens wordt PZB90 en Mesa 23 ingebouwd alsmede airco voor de machinisten. De loc wordt geel geschilderd.

Sinds begin april gebruikt PE-Cargo voor de cementtreinen tussen Deuna en Berlion-Greifswald loc 142 001 (ex DR E 42 001) van de Verein IG Dampflokomotive 58 3047 die door de Muldentäl-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (MTEG) wordt geëxploiteerd. Eerder reed deze loc voor EHG. De ES 64 U2-002, die van Siemens Dispolok is gehuurd, wordt in het kader van een coöperatie met Rent A Train GmbH uit Hamburg ingezet voor de cokes-treinen tussen Guben en Oberhausen. Rent A Train is een volle dochter van de Poolse vervoerder ChemTrans Logistik (CTL) en heeft deze transporten met ingang van 1 april overgenomen van IGE Bahntouristik.

PE Cargo zet sinds december de zich in particulier bezit zijnde 345 119 in, hoofdzakelijk voor eigen vervoeren en rangeerdiensten. Via Alstom Stendal kwam in mei de ex-DB loc 212 314 naar PE-Cargo. Deze loc zal later dit jaar gezelschap krijgen van de ex-DB 212 279. Wat de taak van de locs gaat worden is niet bekend. Krokodil E 94 052 zal waarschijnlijk toch worden hersteld. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat de revisietermijn van de E 42 001 binnenkort afloopt.

De laatste inzet van de oude PEG-Schienenbussen vindt plaats tussen Wittenberge, Pritzwalk en Wittstock. In opdracht van de DB worden enkele ritten in het scholierenvervoer gereden. Hiervoor wordt in de regel de T9 gebruikt (ex DB 798 723). De T5 is uitgeleend aan de Niederlausitzer Eisenbahn en rijdt op het traject Luckau- Großleuten- Gröditsch. Het traject Luckau- Alt-Herzberg wordt pas over enige tijd weer bereden.

Er zijn wat meer details bekend over de overname van de PE-Holding door Arriva. Het bod van € 6 miljoen heeft betrekking op negentig procent van de aandelen. Tien procent blijft in handen van PEG-oprichter Thomas Becken.

◆ Op 8 april ontving **rail4chem (r4c)**-dochter rail4chem transalpin AG het veiligheidsattest voor het berijden van de Zwitserse Gotthardlijn. Doordat r4c al als vervoerder in Zwitserland was erkend kan de spoorwegmaatschappij nu zelfstandig spoorvervoer door Zwitserland aanbieden. r4c is de eerste buitenlandse particuliere onderneming die deze mogelijkheid biedt. Voorlopig benut r4c de nieuw geboden mogelijkheden uitsluitend ten behoeve van derden. Zo zullen binnenkort voor TX Logistik (TXL) per week vier containertreinen worden gereden tussen Basel en Chiasso. Hierbij gaat het om de zogenaamde Hannibal-shuttle, die ook wagens uit Rotterdam vervoerde. Tot maart reed de Zwitserse maatschappij Regionalverkehr Mittelland (RM) deze treinen op het Zwitserse gedeelte van de reis, maar na onenigheid werd de samenwerking beëindigd. Sindsdien rijdt de Hannibal-shuttle via München en Brennero. Het locomotiefpark van r4c werd onlangs uitgebreid met twee in Zwitserland en Oostenrijk toegelaten elektrische locomotieven: 185 532 en 533.

Als eerste particuliere maatschappij gaat r4c vanaf begin 2005 doorgaande goederentreinen tussen Duitsland en Groot-Brittannië zonder locwissel rijden, door de kanaaltunnel. De containertreinen tussen de Waalhaven Zuid (Rotterdam) en Worms rijden sinds 26 april doorgaand met een diesellocc type class 66 van de Nederlandse vervoerder ShortLines (SL). Tot die datum stelde SL de tractie op het Nederlandse gedeelte van het traject (tot en met Venlo) en nam r4c de trein met een eigen eloc over. De verwachting is dat de machines van SL deze treinen blijven rijden totdat r4c nieuwe class 66-locomotieven in dienst heeft genomen. Helaas voor de liefhebbers: deze treinen rijden het Duitse traject grotendeels in de duisternis. Voor deze treinen overweegt r4c twee elocs van het type "Prima" bij Alstom te bestellen. R4c sluit zich hierbij aan bij een bestelling van Eurotunnel van drie locs van dit type.

◆ In mei krijgt **RCN rail center Nürnberg GmbH & Co.KG (RCN)** de eerste van twee van Alstom Stendal gehuurde locs type V 100. De loc, die bij RCN het nummer 0505 krijgt, is de voormalige DB loc 202 768. In september volgt de 0506 (ex DB 202 827). De beide machines krijgen bij de opknopbeurt in Stendal die aan de nieuwe inzet voorafgaat, nieuwe Caterpillarmotoren. Sinds 13 april heeft RCN de beschikking over huurloc 203 001 van Alstom, die zal blijven totdat de 0506 is afgeleverd.

◆ De wandeltreinen tussen Gotteszell en Viechtach (Bayerische Wald) van de **Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG)** reden dit jaar voor het eerst op 11 april. Deze treinen bestonden voor het eerst uit de gerestaureerde Esslinger rijkstrijtuigen VT 07 en VS 28. De rijkstrijtuigen zijn teruggebracht in de tot de tachtiger jaren traditionele Regentalbahn-beschildering donkerblauw/ beige. De VS 28 is in het bezit van de wandelvereniging "Wanderbahn im Regental e.V. (WiR)", de VT 07 van de RBG. De VT 07 kreeg de afgelopen winter een revisie en staat niet alleen voor de wandeltreinen ter beschikking, maar ook voor andere extra ritten. De wandeltreinen rijden dit jaar op de volgende dagen: 16, 22 en 30 mei, 12, 20 en 27 juni, elke zondag in juli en augustus, 12 en 26 september, 10 oktober en 5 en 29 december.

◆ Op 7 mei vroeg de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern het faillissement van de **Rügensche Kleinbahn (RüKB)** aan. Deze heeft vorderingen ter hoogte van € 1,6 miljoen op de RüKB. In april € 120.000,- is betaald voor treindiensten, die nooit zijn gereden. Ook bij de werkplaats Meiningen staat de RüKB voor een groot bedrag in het krijt. Op 11 mei maakte Ludger Guttwein, aan wie de RüKB toehoort, bekend dat de RüKB de treindiensten staakt. Het treinverkeer lag trouwens al vanaf 27 april stil, omdat door vochtinwerking de spoordijk bij Serams was ingezakt.

Mecklenburg-Vorpommern wil proberen de RüKB te behouden, hoewel de kas van de deelstaat leeg is. De smalspoorlijn is immers van grote (toeristische) waarde. Op het moment van schrijven was de regering van de deelstaat in onderhandeling met de eigenaar van de RüKB, Ludger Guttwein, maar tot overeenstemming was het nog niet gekomen omdat er onenigheid bestaat over de boekwaarde van de bezittingen. De 53 medewerkers is per 30 juni ontslag aangezegd.

Overigens heeft Bernhard van Engelen (aan wie ook de KEG toe-

behoort) laten weten de verkoop van de RüKB aan Ludger Guttwein terug te willen draaien. Volgens Van Engelen is de aankoopprijs nooit betaald. Kortom, het stinkt op het eiland Rügen en niet alleen naar bruinkool, stoomlocomotieven en tweetaktuitlaatgassen...

◆ De bestelling van nieuwe stoomlocomotieven voor de smalspoorlijnen rond Zittau, geëxploiteerd door de **Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG)**, komt steeds dichterbij en daarmee lijkt een eerder plan om met dieselmotorrijtuigen te gaan rijden, van tafel.

◆ Wat nieuwtjes over **Siemens Dispolokpool (SDL)**. De vier-spanningslocomotieven ES 64 F4-089 en 090 reden op 8 april hun afnameproefritten tussen München-Allach en Donau-wörth. Ze zijn toegelaten in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië. In de vorm van de ES 64 F4-088 bevindt zich sinds 19 april de eerste van vier voor de ÖBB bestemde locs in Oostenrijk. Later reed de machine proefritten over de Gotthardroute in Zwitserland. De ES 64 F4 089 vertrok voor demonstratiedoeleinden naar Turkije; zij was in het gezelschap van een SDL-diesellocc type ER 20 ("Herkules"). De loc maakte de rit naar Turkije op eigen kracht en toonde op die manier ondubbelzinnig aan dat voor haar geen grenzen meer bestaan. De voor Railion rijdende ES 64 U2-033 werd omgeruild voor de ES 64 U2-037. Railion liet de SDL-loc meerijden in omlopen van de serie 182, waarvan er één langere tijd wegens aanrijdingschade niet beschikbaar was. Na het herstel van de bedoelde 182 (zie ook hiervoor) werd de inzet van de ES 64 U2 bij Railion beëindigd. Sinds begin 2004 gebruikt SDL in toenemende mate de voormalige DB-werkplaats Landshut voor onderhoud aan haar locs. SDL huurt een deel van deze werkplaats van de Bayerische Localbahnverein.

Herkules diesellocc ER 20-005, die voor de Allgäu-Express (ALEX) rijdt, werd op 16 april gepresenteerd met reclame voor de regionale radiozender RSA.

◆ Goederenvervoerder **Swiss Rail Cargo Köln**, dochteronderneming van de Zwitserse spoorwegmaatschappij SBB (51 %), de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK, 44 %) en Hupac (5 %) gaat vanaf binnenkort als SBB Cargo Deutschland door het leven. Ook op Italië gericht de SBB-Cargo-dochter, Swiss Rail Cargo Italy, zal een andere naam krijgen: SBB Cargo Italia.

◆ Sinds eind maart vervoert **TX Logistik (TXL)** staalproducten tussen Hennigsdorf (bij Berlijn) en Italië voor het Italiaanse bedrijf RIVA (bij Verona). TXL verzorgt de tractie tot het Oostenrijks/Italiaanse grensstation Brennero; hier neemt een loc van de Italiaanse staatsspoorwegmaatschappij Trenitalia de trein over. Het vervoer kende een slechte start, omdat de gebruikte wagens van Trenitalia (daterend uit 1964) werden geteisterd door talloze technische problemen.

Het was de bedoeling dat TXL vanaf eind maart het locpark zou versterken met de nieuwe elektrische locomotief 185 531. Dit gebeurde echter pas op 19 april, omdat de toelating voor Oostenrijk voor de loc op die dag afkwam. In tegenstelling tot de zes eerder aan TXL geleverde locs serie 185 is de 185 531 niet via Angel Trains Cargo (ATC) gehuurd, maar geleased. Dit heeft onder andere het voordeel dat TXL niet gebonden is aan het ATC-kleurenschema. De komst van de 185 531, die in eerste instantie wordt gebruikt voor autotreinen tussen Bayern en Bremerhaven, geeft TXL weer wat lucht. Het tekort aan locomotieven werd in april enige tijd opgevangen door de huur van eloc 185 CL-003 van Connex. Op grond van vertraagde onderhoudswerkzaamheden aan de door TXL ingezette locs van Siemens Dispolok (type ES 64 U2) reden er in april enkele "vreemde" machines voor TXL. Zo verving de ES 64 U2-033 tijdelijk de defecte ES 64 U2-012 en waren de ES 64 U2-038 en 1116 065 enige tijd voor TXL-treinen te zien. De vleugeltrein van en naar Rotterdam, die in Mannheim werd afgesplitst/gecombineerd met de "Hannibal"-shuttle, rijdt sinds begin mei niet meer.

◆ Zoals eerder in deze kolommen is gemeld wordt in Warstein gebouwd aan een spooraansluiting van de bierbrouwerij 'Warsteiner', die begin 2005 klaar moet zijn. Deze zal jaarlijks 200.000 ton vracht opleveren voor de **Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)**. De kosten voor de spooraansluiting vallen echter hoger uit dan eerder was berekend: € 30,7 miljoen in plaats van € 22,5 miljoen, deels veroorzaakt door geografische omstandigheden en deels omdat de bierbrouwer overslagmogelijkheden voor trailers en containers op zijn terrein wil creëren. De meerkosten

worden door de deelstaat Nordrhein-Westfalen, de brouwerij en de gemeente Warstein opgebracht. Dat houdt in dat de bouw van een gepland bezoekerscentrum bij de brouwerij voorlopig wordt uitgesteld. De datum van de indienststelling van de spooraansluiting komt voorsnel niet in gevaar. De WLE heeft vorig jaar een aanbesteding gedaan voor de levering van een nieuwe diesellocomotief. Hierop kwamen vier aanbiedingen binnen. Op 5 april werd gekozen voor een door Vossloh te leveren locomotief van het type MaK2000 BB (G2000).

♦ Het voortbestaan van de zogenaamde Strohgäubahn (Korntal – Weissach) is zeker tot eind 2006 verzekerd, nu de laatste gemeente aan deze heeft ingestemd met het financieringsvoorstel van het district voor de dienstuitvoering en sanering van de infrastructuur. Hiermee is een bedrag gemoeid van zes miljoen euro. Over de Strohgäubahn rijdt de **Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH (WEG)**.

FRANKRIJK

SNCF

- Serie 1100: nog drie kleine kleutertjes resteren na het afvoeren van de 1108. Wat overblijft: CC 1103, 1107 en 1110.
- Serie 16500, 25100 en 25500: van deze generatie locs werden opnieuw enkele exemplaren afgevoerd: de 16605, 25161, 25166, 25502, 25532 en 25566.
- Serie 36200/36300: de 36240 (ex 36040) werd aangepast aan de deelserie 36300 en dientengevolge opnieuw vernummerd, ditmaal in 36340. De serie 36200 zijn locomotieven die aangepast zijn voor diensten op het Italiaanse spoorwegnet, de 36300'en zijn bovendien geschikt om de 'Rollende Landstraße' treinen van Frankrijk naar Italië door de Alpen te trekken.
- Serie 37000: In april werden de eerste locomotieven serie 37000 in dienst gesteld in de stelplaats van Thionville. Op dat moment waren er echter al meer dan tien aanwezig.
- Serie 63500: afgevoerd werd de 63513.
- Serie 66000/66400: de 66133 en 66180 werden verbouwd tot rangeerloc 66733 en 66734, waarmee de ombouw van een tweede serie locs tot rangeerloc voltooid is. De 66112 werd afgevoerd. Het prototype voor de remotorisering van tientallen tot honderden locs serie 66000 en 66400, de 66235, is motorisch gereed. In de grondverf en nog met een provisorisch aangebracht (origineel) nummer reed de loc eind april zijn eerste ritje. Uiteindelijk zal de loc in de FRET-kleuren geschilderd worden en het nummer 69235 krijgen. De om te bouwen 66400'en worden vernummerd in 69400'en.
- 67000/67200: de 67035 werd omgebouwd tot 67273 (en niet 66273 zoals in het vorige nummer foutief vermeld).
- Serie 68000/68500: en dan toch een plotselinge afvoer van een hele sleep 68000'en als gevolg van een nieuwe reorganisatie bij FRET: 68012, 68014, 68015, 68018, 68043, 68049, 68052, 68053, 68064, 68070, 68071, 68072, 68074 en 68075 verdwenen van de sporen, waarmee het effectief daalde tot slechts 20. Vermoedelijk zal de serie nu wel helemaal verdwijnen. Van de 23 resterende 68500'en worden er nog zeven voor FRET ingezet, de rest rijdt voor Infrastructure. In die hoedanigheid werd er een loc (de 68524) zelfs in de Jura gesignaleerd!
- Serie 72000/72100: geremotoriseerd werd de 72077 (werd 72177). De eerder al buiten dienst gestelde 72011 en 72012 werden vrij plotseling afgevoerd (zie ook de serie 68000 voor de achterliggende gedachte). De 72007, beschadigd bij een spectaculaire ontsporing (zie de vorige editie) zal wel snel volgen.
- Serie Y 7400: de Y 7437 werd afgevoerd met schade. Het is de eerste buiten dienststelling sinds de plotselinge afvoer van een groot aantal 'locotracteurs' op de valreep van 2003.
- Nieuwe TER-diesels: De serie X 73500 is inmiddels afgeleverd tot 73805. De eerste diesel-AGC X 76500 (X 76501/76502) werd, kort na de eerste hybride AGC serie B 81500, in dienst gesteld. Van beide typen zijn er overigens al veel meer aanwezig voor afname- en proefritten.
- Serie Z 5300: de eerder gemelde afvoer van de Z 5323 werd ongedaan gemaakt. Het aantal treinstellen van deze serie blijft dientengevolge voorshands 104.
- Serie Z 21500: een fors aantal nieuwe stellingen van deze elektrische tegenhanger van de moderne TER-diesels serie X 72500 werd afgeleverd: totaal de Z 21583/21584. Er zijn nu 41 stellingen in dienst, er volgen er nog zestien – waaronder het eerste stel. Vermoedelijk is dit reeds gebouwd, maar wordt het nog voor proef-

nemingen gebruikt.

• TER 2N-NG (Z 24500): Ook nog niet in dienst, maar wel aanwezig zijn de eerste TER 2N-NG stellingen (dubbeldekstinstellingen van de 2^e generatie). Eind april werden proefritten gereden naar Luxemburg. Stellingen van de regio Lorraine moeten al vanaf de zomer in vaste dienst naar Luxemburg gaan rijden; de CFL zelf krijgt identieke stellingen.

• Liberalisering: Vooruitlopend op de liberalisering van al het spoorvervoer in de EU-landen in 2007 zet de Franse spoorwegvakbond CGT zijn hakken in het zand. Uitgelokt door een sowieso rechts beleid in Frankrijk, de harde lijn op dit gebied van de EU en de slechte sociaal-economische gevolgen van de langzaam vorderende liberalisering van het goederenvervoer, eist de CGT dat er strenge sociale eisen gesteld moeten worden aan liberalisering van de rest van de SNCF. Eén van de belangrijkste eisen is dat werkgelegenheid behouden blijft en er (dus) geen gedwongen ontslagen zullen vallen.

• Corsica: Het Duitse bedrijf Vossloh moderniseert de komende jaren het spoorwegnet van de CTC (Collectivité Territoriale de Corse), het bedrijf dat het spoorwegnet op Corsica exploiteert in opdracht van de SNCF. Het totale bedrag dat hiermee gemoeid is, bedraagt 48 miljoen euro. De werkzaamheden bestaan onder meer uit een nieuw seinstelsel, wisselbesturing en assentellers.

• Samenwerking: De SNCF en de Zwitserse SBB versterken hun samenwerking. Zowel de huidige TGV verbindingen tussen Parijs en Zwitserland (naar Zürich en Lausanne) als de grensoverschrijdende regionale diensten zullen als deel van de versterkte samenwerking uitgebreid worden. Er komt een nieuwe, snelle verbinding tussen Parijs en Genève, wat onder meer mogelijk is door een nieuwe spoorlijn tussen Bellegarde en Bourg-en-Bresse via Haut-Bugey.

• Apach: er zijn plannen om de reeds tien jaar voor reizigersverkeer gesloten Duits-Franse grensovergang bij Apach te heropenen, zodat er weer een doorgaande treindienst Trier-Thionville mogelijk zal zijn. Momenteel rijdt de DB tot Perl, maar het succes van de X 73900 (X73500'en met Indusi) opent mogelijkheden met dit materieel weer vanuit Frankrijk naar Duitsland te rijden. Er zou in elk geval op relatief korte termijn in de weekeinden en bij speciale gelegenheden weer doorgaande treinen van Trier naar Metz over Thionville moeten gaan rijden. Overigens wordt het (grootste deel van het) Franse gedeelte van de lijn van Apach naar Thionville ook nog maar door één reizigerstrein per dag aangedaan. Via deze grensovergang vindt druk goederenverkeer plaats. Locwissel (indien nodig) in Apach.

• Alstom: de huidige stand van zaken rond de reorganisatie van het noodlijdende bedrijf is dat een aantal onderdelen verkocht zouden worden aan andere bedrijven. Zo zou de bouw van Turbines (niet voor treinen, trouwens) naar Siemens gaan. Belangrijker in deze context is het plan om de hele spoorbouw-tak over te doen aan Areva, een onderneming die zich momenteel bezig houdt met machines voor de kernenergie-sector.

• Trein tegen Kanker: vanaf eind maart is er een Franse voorlichtingstrein tegen Kanker onderweg langs enkele grote steden in West-Europa. De reis begon in Brussel en eindigt in Straatsburg na een reisje langs enkele Duitse steden. De trein bestaat uit voormalige TEN-slaaprijtuigen en twee generatorwagens die afkomstig zijn van de bekende roestvrijstalen TEE-treinen.

GROOT BRITANNIË

De Deutsche Bahn heeft in Groot-Brittannië een consortium gevormd met de Virgin Group of Companies en Stagecoach Group PLC. Doel hiervan is om mee te bieden op aanbestedingen die in Groot-Brittannië uitgeschreven gaan worden. De aandelen van het consortium zijn gelijkelijk over de drie partners verdeeld. Het eerste succesje heeft het samenwerkingsverband al binnen: het mag meedingen bij de aanbesteding van de InterCity East-Coast, een net dat de lijnen tussen London, Leeds, York, Edinburgh, Aberdeen, Glasgow en Inverness omvat. Het begin van de exploitatie is in mei 2005 voorzien met een looptijd tot 2012. In 2003 bedroeg het aantal gereden treinkilometers op het genoemde net 18 miljoen.

Later werd bekend dat ook de Deense spoorwegmaatschappij DSB gaat meebieden.

Eurotunnel: op 6 mei bestond de Eurotunnel precies 10 jaar. Geen vrolijke verjaardag: de resultaten zijn slecht, worden steeds slechter en het einde van de ellende is nog niet in zicht. Dit alles

is het gevolg van de concurrentie van de pricefighters in de luchtvaartbranche en ook wel een beetje slecht begroten. Ook wordt vaker dan gedacht nog gebruik gemaakt van de veerboten over het Kanaal, ook vanwege economische motieven. De huidige schuld bedraagt meer dan negen miljard euro. Een kleine "boost" zou er wellicht kunnen komen vanaf begin volgend jaar, als een eerste particuliere maatschappij (Rail4Chem) doorgaande goederentreinen tussen Duitsland en Groot-Brittannië zonder locwissel gaat uitvoeren. Hiermee zou de tunnel wellicht eindelijk eens een gemakkelijk en goedkoop alternatief kunnen worden, al is het maar op één verbinding om mee te beginnen....

TSJECHIË

Vanaf 2 mei is het grensoverschrijdende verkeer tussen de deelstaat Sachsen en Tsjechië uitgebreid. Sinds die dag rijdt op zater- en zondagen de "WanderExpress Bohemica" tussen Dresden en Decin. De WanderExpress rijdt tot 1 oktober en is bedoeld voor natuurliefhebbers.

TURKIJE

Op 9 mei startte in Istanbul een 500 meter lange goederentrein, die de reis naar Köln in minder dan honderd uur moet afleggen. Bahnhof Mehdom gaf samen met zijn Turkse collega Süleyman Karaman, het vertreksein. Bij dit project, Asien-Europa-Express, zijn naast Railion en de Turkse spoorwegmaatschappij TCDD ook de spoorwegmaatschappijen van Bulgarije (BDZ), Roemenië (CFR), Hongarije (zowel MÁV als GySEC) en Oostenrijk (ÖBB) betrokken. De trein werd getrokken door de ES 64 F4-089 en ER 20-001 van Siemens Dispolok.

ZWITSERLAND

De **Appenzeller Bahnen** heeft de restauratie van de Xe 2/3 17 van de voormalige Altstätten Gais Bahn als AG ABe2/3 3 afgesloten. De motorwagen kan op eigen kracht zoals voorheen als adhesievoertuig rijden, maar bezit nog wel de tandradrem voor overbrengingsritten naar Altstätten. Men plant nu de restauratie van SGA B2 123.

De **Chemin de Fer du Jura** rijdt in tegenstelling tot eerdere berichtgeving toch nog goederentreinen tussen Porrentruy en Bonfol. De overname door de SBB kon worden afgewend.

De **GornerGratBahn** bestelde bij Stadler in Bussnang vier treinstellen Bhe 4/6 met lagevloerinstap. Ze krijgen luchtvering en geluids- resp. warmte-isolering volgens de laatste technische eisen. Door betere rijeigenschappen kunnen ze rationeler worden ingezet. De vensters boven de draaistellen kunnen worden geopend. Ze zullen in 2006 worden afgeleverd en zullen gedeeltelijk ouder materieel vervangen.

De **Kriens Luzern Bahn** reed op 4 mei afscheidsritten met stoomlok E3/3 6 van Perlen Papier AG. Ze trok rijkuit van de Züricher Museumsbahn. De bondsraad van het kanton Luzern is akkoord gegaan met de sanering van het straattraject naar Kriens, wat inhoudt, dat de KLB sporen zullen worden verwijderd.

De **Lötschbergbahn** verwijderde in Lanzenhäuser alle wissels, zoaadt met een rijtijd van 11 minuten tussen Mittelhäuser en Schwarzenburg niet meer kan worden gekruist. Met een halfuursdienst zou alleen nog een uitgekiend opgezette dienstregeling mogelijk zijn. De sinds enige tijd in een lokloods in Huttwil staande dubbellokomotief Ae 8/8 275 werd tussen twee RM De motorwagens en aansluitend met een dieselok Bm 4/4 naar het verkeersmuseum in Luzern overgebracht. Ze maakt voor een jaar plaats voor BN treinstel ABDZe 736, dat middels een werklozenproject zal worden gerestaureerd. Op 27 februari reed een goederenlok Re 4/4 485 in de normale reizigersdienst. Er werd gereden van Bern naar Spiez. De Rollende Landstrasse RAlpin vervoerde in 2003 26 procent meer dan het jaar daarvoor met een gemiddelde bezettingsgraad van 80 procent. De treinen zullen worden verlengd en een negende treinstam zal in dienst worden gesteld. Tevens rijden ze beter op tijd na afsluiting van de werkzaamheden voor het aanpassen van het lichtuimprofiel in de Lötschbergtunnel.

Het **Regionalverkehr Mittelland** is voornemens in 2005 het station Brenzkorfen te voorzien van nieuwe zijperrons met kruisingvrije toegangen. Hiertoe zal het stationsgebouw met goederenloods worden gesloopt. De nieuwe beveiliging zal vanuit Hasle-Rüegsau worden bediend. De treinstellen RABe 526 rijden inmiddels in dubbeltractie op de Weissensteinlijn, waardoor de bagagemotorwagens De 586 nog sporadisch te zien zijn. Daar TX Logistiek nog geen exploitatievergunning voor Zwitserland bezit

rijdt het RM de drie wekelijkse TXL treinen als extra treinen over de Gotthardlijn.

De directie van de **Rhätische Bahn** heeft besloten het voormalige militaire depôt in Bergün te kopen en het in te richten als het railhistorisch museum Albula. Het Bahnerlebnispad van Preda naar Bergün zal worden verlengd naar Filisur. Het depôt in Scuol kent sinds het afgelopen jaar de eerste vrouwelijke machinist

Schweizerische Bundesbahnen. Door de huidige economische situatie verhuurt SBB Cargo overbodige locomotieven. De in Duitsland toegelaten Re 4/4 481 rijden bij de Hafens- und Güterverkehr Köln. Vijf loks Re 482 rijden bij de Ruhrkohle AG, terwijl 4 Re 482 aan Bombardier zijn verhuurd, die deze loks aan TX Logistiek in Duitsland ter beschikking heeft gesteld, totdat de nieuwe loks BR 185 zijn afgeleverd.. In het weekend van 21 en 22 mei worden op de Gotthardlijn stroomtreinritten gereden met o.a. stoomlok A 3/5 705, die dit jaar zijn 100 jarig jubileum viert. Als de schijfremmen van de LGNSS wagens voor het containerpostvervoer met een dun sneeuwlaagje worden afgedekt wordt de remwerking sterk verminderd. Daarom mogen deze wagens tijdens sneeuwval of met sneeuw bedekte sporen sinds februari met maximaal 90 km per uur in plaats van 120 km per uur berijden.

De **Draisinen-Sammlung Frick** heeft interesse getoond in motorwagen BDe 556 041 van de Südostbahn om deze in te zetten naar het nieuwe militaire museum.in Full.aan de lijn Koblenz – Stein-Säckingen. De motorwagens BDe 576 048, 049, 054 – 059 met daarbij behorende stuurstandrijtuigen en tussenrijtuigen zullen het nieuwe SOB kleurenschema niet meer krijgen. Ze behouden de oude groencrème kleuren. Twee voormalige SBB 2^e klas rijtuigen EW I krijgen eveneens het oude SOB jasje om ze in een eenheidskleur te kunnen laten rijden.

De lijn Bex – Bevioux van de **Transports Publics du Chablais** wordt op een vrije baan verlegd. Als eerste wordt de scherpe bocht bij La Scie door een tunnel vervangen. Vanaf midden augustus tot midden december zullen de treinen tussen Bex en Bevioux door bussen worden vervangen. De halte Place du Marche zal dan niet worden bediend. De verkeersweg Aigle – St. Maurice wordt met een nieuwe rotonde gekruist welke door lichtsignalen wordt beveiligd. De treinen tussen Gryon en Villars rijden niet van 19 april tot 19 mei en tussen Villars en Bretaye rijden niet van 22 april tot 25 juni.

De **Wengernalpbahn** moderniseert de lijn Grindelwald – Kleine Scheidegg. Er werd een elektronische beveiliging geïnstalleerd, welke tot nu toe onbekend was in Zwitserland. Het gaat om blokbeveiliging met centrale bediening vanuit Grindelwald Grund. De seinen bevatten gekleurde lichtdioden in blokvorm. De firma Alcatel levert het elektro-hydraulische aandrijvingsmechanisme, waarbij in nieuw ingebouwde wissels het gecompliceerde deel voor het beweegbare tandraddeel een tweede aandrijving kreeg ingebouwd voor de draaibare delen.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor vragen, opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar bocht@freeler.nl

Nederlandse Spoorwegen (NS Reizigers & Nedtrain)

VIRM

naar Bombardier	aankomst in Nederland	ex-	in dienst			
8462	14-04	8727	20-04	9430	23-04	
		8629	28-04	8429	8727	23-04
		8728	07-05		8629	11-05
					8728	11-05

- De nieuwe 8652 (blz. 111), kwam op 10-04 in de reizigersdienst, compleet met defecte verwarming in de mBv7. Op 13-04 strandde het stel als 2473 in Rotterdam met een defecte rem van één draaistel. Op 14-04 was dit euvel hersteld en 's avonds kwam de VIRM als 72295 V naar Roosendaal, om op 15-04 als 23522 A te starten.

- De 9430 en 8727 maakten op 23-04 gecombineerd hun afleveringsproefrit van Amersfoort naar Den Haag HS en kwamen aansluitend in dienst. Het zesje kwam als 89154 naar Zwolle en startte in 3685; het verlengde driewagenstel kwam op 26-04 als 89146 naar Hoorn en werd daar op 27-04 73221 naar Hoorn Kersenboogerd en daar 3221 naar Amsterdam, eigenlijk de dienst van een zeswagenstel.

- De 8629 en 8728 kwamen op 11-05 in dienst nadat ze de afle-

veringsproefrit Amersfoort – Den Haag HS v.v. gemaakt hadden. De 8728 kwam als 89144 naar Zwolle, waar hij in de dienst van een ICR-stam in 3627 terecht kwam. De 8629 kwam als 89142 naar Ob Amsterdam om een gat in het dak te laten dichtten.

- In week 21 tot en met 24 zal een VIRM-2 of –3 in Zwolle worden gebruikt voor de opleiding aan monteurs van Nedtrain. Van week 20 tot 24 zal een VIRM worden aangewend voor het vrijmaken van ICR-materieel ter voorbereiding van inzet van BDs-rijtuigen in de series 800 en 900.

- Op 22-04 was Murphy alom aanwezig rond Den Haag en Rotterdam. Treinstel 8654 was in Den Haag overgebleven nadat het als gevolg van een stremming in de dienst van ICM terecht was gekomen en in Den Haag vervangen was door drie drietjes. De VIRM kon echter goed gebruikt worden om trein 2469 aan te vullen, die met één stel in plaats van twee stellen reed. Derhalve werd een trein ingelegd naar Den Haag HS, maar door een fout van de treindienstleider kwam de stam naar spoor 3, terwijl die (planmatig) op spoor 4 binnenkwam. Om geen vertraging te maken, werd besloten de operatie af te blazen. Nadat de 8647 enige tijd op spoor 15 te Den Haag HS had doorgebracht, werd besloten hem op Den Haag Centraal bij te plaatsen bij 2662, die eveneens een stel miste. Om op spoor 11 te kunnen binnenkomen, werd een trein via Den Haag Laan van NOI ingelegd. Per abuis maakte de machinist geen kop op “De Laan”, maar reed door richting Den Haag Mariahoeve. Terugkeren zou te veel tijd kosten, zodat in allerijl de stam naar Leiden werd gereden, waar alsnog met de 2662 werd gecombineerd. Nadat dat gelukt was, bleken de deuren van het achteroplopende treinstel niet dicht te willen... Met 13 minuten vertraging vertrok de 8647 uiteindelijk solo met de reizigers naar Amsterdam. De defecte achterste VIRM-6 kwam leeg eveneens naar Amsterdam. Het is opvallend dat dagelijks problemen ontstaan met de deuren van zowel VIRM als SGMm. Elke dag raken meerdere treinen vertraagd of worden opgeheven als onderweg deurproblemen optreden. Veelal krijgt de machinist *de groene lamp* niet, terwijl het *afsluiten* van een deur (waardoor hij niet meer geopend kan worden door reizigers) in veel gevallen mislukt.

- De op 08-02 bij Abbenes beschadigde 8499 (blz. 55) kwam na herstel door Rb Haarlem achter de 8661 als 89104 naar de Watergraafsmeer en – na het omlopen van de 8661 aldaar – als 89108 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam, alwaar het stel een onderhoudsbeurt kreeg. De 8661 kwam als 89110 naar de Watergraafsmeer. Het andere treinstel dat destijds schade opliep, de 9481, kwam op 29-04 weer op de baan.

- In aanvulling op de berichtgeving omtrent de kappen op/naast de stroomafnemers op de ABv6 van VIRM-en, kan gemeld worden dat ook de 8663 met een dergelijke voorziening is gesignaleerd. De kappen lijken overigens meer ter bescherming van de leidingen die vanuit een op het dak gelegen kabelgoot komen en een s-bocht naar de stroomafnemers maken.

- Bij de nieuwe 8728 viel het op dat onder de ABv6 een tweetal gebruikt uitzijnde draaistellen gemonteerd was.

- De stammen 8705, 8709, 9502, 9504 zijn voorzien van een nieuwe software van het diagnosesysteem. De airconditioningsinstallatie van VIRM vertoont nog wat kinderzieken, wat zich vertaalt in verbrandende verwarmingsschakelaars, een klimaat dat als oncomfortabel wordt ervaren en een te hoog stroomverbruik van een VIRM-zeswagenstam bij stilstand. Door het diagnosesysteem met nieuwe software uit te rusten, hoopt men verbetering te bewerkstelligen. In de nieuwe situatie krijgen bij stilstand steeds vier bakken – in wisselende vrijgave – tegelijk *vrijgave* om te verwarmen. Deze proefneming is iets anders dan de Cw Aircro die in Rb Tilburg wordt uitgevoerd aan alle stellen, en waarbij een inspectieluik wordt ingebouwd.

- Op 11, 13 en 14-05 reed tussen Den Haag Centraal en Amsterdam Bijlmer de *ING Real Estate Expres*. Met deze trein werden medewerkers van de ING Bank naar het hoofdkantoor van de bank vervoerd voor het bijwonen van een presentatie. Ledig-materieeltrein 72425 uit Dordrecht werd daarvoor speciaal omgelegd naar Den Haag Centraal (normaliter gaat deze trein naar Leidschendam). Als 28320 ging stel 9504 via Den

Haag HS, Schiphol en Amsterdam Centraal naar Amsterdam Bijlmer. Als 828320 kwam de lege IRM naar Utrecht. 's Middags kwam de 9504 als 828321 leeg naar de Bijlmer en vertrok aansluitend naar 28321 naar Den Haag HS, waar werd koggemaakt en als 28322 en 28323 via Den Haag Laan van NOI naar Den Haag Centraal werd gereden. Daar werd de IRM bijgeplaatst als voorste stel van 72648, waarmee ook de omloop weer rond was. Omdat Leidschendam 's morgens 72425 niet had gekregen, werd de 72650 met één VIRM6 naar Den Haag gestuurd. Om toch de 2650 met de planmatige VIRM6 en VIRM4 te laten rijden, werd de VIRM4 van 2661, die eigenlijk 2652 V had moeten worden, de 2650 A. Door op genoemde dagen de 2649 A – die normaliter 2648 V zou rijden – als 2652 V bij te plaatsen, was de cirkel weer rond. Op 13-05 werd stel 9420 gebruikt; een dag later de 9404.

SGM

naar Bombardier	aankomst in Nederland	ex-	in dienst
2853	13-05	2940	23-04
		2948	12-05

- De op 09-04 als 99779 uit Rb Tilburg gekomen 2027 verscheen met zijn nieuwe deuren op 13-04 weer in dienst. Aanvankelijk stond het stel gepland voor 80340 naar Zoetermeer, maar door een defecte automatische koppeling moest de Sprinter in allerijl worden uitgewisseld met de 2024. De 2027 kwam 's middags in dienst als voorste stel van 80345 naar Den Haag Centraal.

- De 2948 arriveerde achter de 6503 in Hengelo en maakte de gebruikelijke proefritten in Twente: 82225 Hengelo – Deventer, 82226 Deventer – Hengelo. Als 82229 kwam de Sprinter naar Den Haag HS en als 82230 naar Ob Leidschendam.

- De 2884 kwam met z'n eigen Bk2 weer in dienst op 06-04. De 2869 kwam op 26-04 weer in dienst met zijn herstelde Bk2.

- Op 16-04 strandden de 2941 en 2946 met trein 4858 in Amsterdam. Van de vier tractie-installaties hadden drie het begeven. Nadat het geheel met veel moeite naar het Westelijk Eiland was geduwd, werden de 2881 en 2858 gebruikt om de 2900-en als 89104 van Amsterdam via de Watergraafsmeer naar Den Haag HS te slepen. Daar werden de twee 2800-en om de “nieuwe” Sprinters heen gereden. Vanwege een steekpartij op Voorburg 't Loo, waarbij de politie de 2015 van trein 13375 ter plekke in beslag nam voor sporenonderzoek, kon de 89235 Den Haag HS – Leidschendam pas tegen drie uur 's morgens op 17-04 vertrekken.

- De op blz. 111 genoemde 2937 wordt gedurende vijf weken gebruikt door een van de betere NSR-machinisten voor instructie aan collega's. Vanwege de werkzaamheden te Utrecht moest de Sprinter van Utrecht GE verdwijnen.

- Op 20-04 werd SGM 2877 gebruikt voor filmopnamen van de Franse speelfilm “Mon Ange”. In Haarlem werd het treinstel op spoor 6 heen en weer gereden. Op 21-04 werd met hetzelfde treinstel een rit gemaakt naar Breda onder nummer 89135. Na terugkomst als 89303 werd op spoor 2 nog een aantal opnamen gemaakt. Zowel op 20 als op 21-04 werd de 4800 richting Uitgeest afwijkend op spoor 7 behandeld wanneer filmopnamen op spoor 6 gaande waren.

- SGMm 2936 en 2947 kwamen op 20-04 als 89108 van Amsterdam naar Den Haag HS en daarna als 89206 naar Ob Leidschendam. Beide stellen kampten met een veiligheidsstoring aan de deuren; van de 2947 waren ook deur 8 en 10 defect.

- De beschikbaarheid van de gemoderniseerde SGM-stellen is nog niet optimaal. Op 21 en 22-04 reden de 2877 en 2875 in de dienst van twee 2900-en. De 826 en 906 en oudgediende 430 reden op 22-04 in de 4700, totdat ze in de middag werden afgelost door de 2936 en 2946, als 89227 (tot Den Haag HS) en 89228 naar Amsterdam gekomen. Nadat de 4808 op 23-04 in Alkmaar met één stel was gestart, werd deze 2947 na 4832 afgelost door de 2870 en 2867, die 's morgens een proefrit van Amsterdam naar Zaandam gemaakt hadden nadat een veiligheidsstoring aan de remmen was verholpen: 89135 en 83136.

De nieuwe 2950 werd in Leidschendam door Bombardier onder handen genomen in het kader van nawerk en kwam pas op 29-04 in actie toen hij als 89247 van Leidschendam naar Den Haag HS en als 89248 naar de Watergraafsmeer kwam ten behoeve van instructie. Op 10-05 kwam hij weer terug

naar Leidschendam, eveneens ten behoeve in instructie. Als 89166 kwam het drietje, dat op dat moment nog steeds niet voor de reizigersdienst was vrijgegeven, naar Den Haag HS; als 89224 naar Ob Leidschendam.

▪ De van nieuwe deuren voorziene 2026 kwam van Tilburg naar Leidschendam, kreeg daar onderhoud en verscheen op 27-04 in trein 13609 in dienst. Dat was nog niet helemaal zoals het zou moeten zijn, want de van camera's voorziene Sprinter hoort op de Zoetermeerlijn thuis. Nadat het stel als voorste stel van 80316 in Leidschendam was gearriveerd, kwam het 's middags als 80345 daar weer uit en ging in Den Haag Centraal over als 13845 naar Zoetermeer. De 2033 ging op 29-04 als 89246 naar Rb Tilburg.

▪ Op 27-04 reden alle diensten die met verbouwd SGM moeten worden gereden, daadwerkelijk met gemoderniseerde stellen. Tien stellen waren in dienst. Dat duurde niet lang, omdat de 2939 en 2941 's avonds als 77354/80263 van Alkmaar via Den Haag HS naar Ob Leidschendam kwamen en de 2878 en 2880 op 28-04 als vervanging in 4808 in Alkmaar startten.

▪ Op 02-05 speelden de deurproblemen in alle hevigheid op, toen de 2943 in Uitgeest van trein 4831 moest worden afgetrapt. Met een storing aan de deuren kwam het stel als 89172 naar Alkmaar. De overgebleven 2945 reed in z'n eentje 4820 terug naar Amsterdam, waar hij – eveneens met deurproblemen – als 89123 naar de Watergraafsmeer werd gebracht. Die bleken van dien aard dat overbrenging als 89128 naar Den Haag HS en 89240 naar Ob Leidschendam noodzakelijk bleek. De van de 4820 afkomende retourtrein 4839 vanuit Amsterdam werd opgeheven; vanuit Alkmaar werd in allerijl de 7452 als 89122 naar Uitgeest gestuurd om 4828 te kunnen rijden. Inmiddels waren ook de 2936 en 2946 met een veiligheidsstoring aan de deuren uit de dienst genomen; ook ditmaal moest de kerende trein (4849) worden opgeheven. In Uitgeest stond de na herstel als 89140 vanuit Alkmaar overgebrachte 2943 gereed voor 4838. Nadat de 2936 en 2946 in Amsterdam gerepareerd waren, konden zij de 7452 aflossen in trein 4871. De DD-AR reed trein 4852 naar de Watergraafsmeer.

▪ Van 03 tot en met 05-05 reden de 2859 en 2883 in de serie 4800 als vervanging van twee 2900-en. Van 08 tot 10-05 reden de 2862 en 2864 als vervanging van twee 2900-en in de serie 4800. Op 06-05 werden in Alkmaar twee composities Sprinters verwisseld, waardoor de 2944 en 2938 met de 7319 in Utrecht terecht kwamen. De 2877 en 2865 reden in de dienst van twee nieuwe Sprinters in de 4808. Mede omdat Arnhemse machinisten dienst doen op de 7300, was het zaak zo snel mogelijk de setjes om te wisselen. De 2944 en 2938 werden in Amsterdam uit trein 7333 gehaald en vervangen door de 7819, als achterste stel binnengekomen met 2218. De mD-DM werd op zijn beurt in 7330 afgelost door de 2865 en 2877, wier plaats in de 4843 werd ingenomen door de 2944 en 2938.

▪ Op 06-05 kwam de 2941 na onderhoud in Ob Leidschendam als 89236 naar Den Haag HS en van daaruit als 89237 naar Alkmaar. Op 07-05 strandde het treinstel in Haarlem met deurproblemen toen het onderweg was als achterste stel van 4851. De 2946 vervolgde zijn weg naar Uitgeest, keerde terug naar Amsterdam als 4840 en werd diezelfde middag na 4848 eveneens aan de kant gezet met deurproblemen. De kerende trein 4867 werd gereden door de 7418, die beschikbaar was gekomen nadat hij twee "gewone" Sprinters had vervangen in de 4700. De 2885 en 2879 werden weer in hun eigen dienst geregeld nadat een defect aan het remsysteem verholpen was. De 2946 kwam als 89113 naar Haarlem, werd daar weer gekoppeld met de 2941, kwam als 89114 naar Den Haag HS en als 89210 naar Ob Leidschendam. Daar duurde herstel niet lang: al op 08-05 werden de 2941, 2942 en 2946 als 89226 Leidschendam – Den Haag HS en 89227 Den Haag HS – Amsterdam weer overgebracht. De 2941 en 2946 werden vrijwel direct gebruikt om de 2881 en 2893 te vervangen, die in de 4800 liepen. Na 4832 werden deze stellen op reserve gezet; de 2900-en kwamen in 4851 in dienst. De 2881 en 2893 kwamen goed van pas om de dienst van de 2885 en 2858 op

te vangen, die als 7367 met remproblemen in Amsterdam strandden. Als 307367 gingen de 2881 en 2893 op stap. De 2885 en 2858 kwamen tezamen als 89101 naar Den Haag Centraal en als 89243 naar Ob Leidschendam.

Mat '64

terzijde	
421	22-04
423	22-04
425	22-04
428	28-04
430	22-04
433	22-04
434	06-05
435	22-04
437	22-04
481	06-05

▪ De berichtgeving omtrent de terzijdestelling van de 436 en 438 op blz. 113 bleek onjuist (hoewel de NSR-computer wel degelijk aangaf dat de stellen over de onderhoudstermijn heen waren). Beide stellen kregen een onderhoudsbeurt in Amsterdam en verschenen weer in dienst.

▪ Het terzijdestellen van de overgebleven treinstellen Plan V1 – V3 ging min of meer van start met de 421, die begin april met defecte tractiemotoren in Maastricht was uitgelopen. Het stel werd op 12-04 als 89304 naar 's-Hertogenbosch en als 89308 verder naar Zwolle gesleept door de 437, 937 (onderhoud in Ob Zwolle) en 933 (kuilwielenbank).

▪ De 437 kwam op 13-04 als 89054 naar Hengelo om ontakeld te worden, maar werd op 22-04 met de stroomafnemer tegen de draad gezien, naar verluidt in het kader van opleiding aan machinisten.

▪ De 425 liep op 12-04 uit als achterste stel van 6086 en vertrok op 13-04 als middelste stel van trein 89304 naar Hengelo. Hij was daarbij in het gezelschap van de 433, die 's morgens als achterste stel van 7430 in Utrecht was geëindigd, en de 435, als 6621 A in Maastricht uitgelopen en al als 89304 naar Utrecht gekomen.

▪ Treinstel 430 moest op 13-04 in Utrecht met tractieproblemen van trein 8867 worden afgerangeerd. Na herstel maakte het treinstel op 14-04 een proefrit naar Geldermalsen en terug (89270/89271) en kwam als middelste treinstel van 89274 naar Den Haag, samen met de 520 en 826. Van de 428 bleek een leiding van de antiblokkeerinstallatie defect te zijn toen de Plan V als voorste stel van 3572 in Utrecht was gearriveerd. Op 15-04 verscheen het stel, na herstel, als vervanging van de 7415 in trein 5647, welke in Utrecht gestrand was met een warme aspot.

▪ De 436 kampte vanaf 14-04 met een defecte ruitenwisser, maar was op 15-04 hersteld.

▪ Op 21-04 sleepte de 6469 de Plan V's 403 en 412 van Arnhem naar Hengelo. Als 53726 ging het geheel van Arnhem Berg naar Deventer GE, alwaar werd omgelopen. Vervolgens werd onder nummer 53727 naar Hengelo gereden. De 407 en 418 gingen retour als 53728 (Hengelo – Deventer) en 53730 (Deventer – Arnhem Berg).

▪ Op 24-04 maakte de 419 een aantal wegleerritten op de Zeeuwse lijn

23-04		12-05	
89113	Asd – Vs	82120	Asd – Bd
89114	Vs – Rsd	82121	Bd – Ddr
89115	Rsd – Vs	82122	Ddr – Rtd
89116	Vs – Bgn	82123	Rtd – Bd
89117	Bgn – Gs	82124	Bd – Asd
89118	Gs – Asd	82180	Asd – Bd
09-05		82181	Bd – Ddrs
89168	Wgm – On	82182	Ddrs – Rtd
31105	On – Vdm	82183	Rtd – Bd
31106	Vdm – On	82184	Bd – Asd
89169	On – Wgm	13-05	
10-05		82120	Asd – Bd
89170	Wgm – Asd	82121	Bd – Ddrs
89171	Asd – Ac	82123	Rtd – Bd
89172	Ac – Asd	82124	Bd – Asd
89173	Asd – Wgm	82180	Asd – Bd
11-05		82181	Bd – Rtd
89120	Asd – Wgm	82183	Rtd – Bd
89121	Wgm – Asd	82184	Bd – Asd

Plan V 813 zette zich op 27-04 's avonds op Arnhem Berg min of meer spontaan in beweging en reed de (gesloten) wasmachine binnen. Het stel beschadigde de deuren van de wasstraat behoorlijk en raakte ook zelf beschadigd. Pas in de morgen van 28-04 was het stel los. Om het treinstel van Zwolle naar Onderhoudsbedrijf Zwolle te slepen, werd de hulp van de *Sleepdienst Watergraafsmeer* ingeroepen, die met de 419 ter plaatse

kwam. Als 89115 kwam het tweetje van Hoofddorp Opstel naar de Watergraafsmeer. Voorop trein 89116 Watergraafsmeer – Arnhem werd (voorop) stel 417 meegenomen, dat in Arnhem werd gestald. Het geven van instructie op de 417 in

Alkmaar zal niet plaatsvinden. Vanaf Zwolle ging de 89116 verder met de 419 voorop, de in Arnhem eenvoudigweg van trein 7638 afgetrapte (terzijde te stellen) 428 als middelste treinstel en de beschadigde 813 achterop. Als 95901/95902 reed de 419 een retourrit naar Gramsbergen ter gelegenheid van het afscheid van een spooman. Onder nummer 95903/95904 werd nogmaals heen en weer gereden en als 89011 kwam het stel terug naar de Watergraafsmeer. De inmiddels in de voetsporen van de Mat '24-motordienstwagens getreden 419 werd daarbij gebruikt om de alleen in de Watergraafsmeer gebruikte smeewagen 40 84 953 7 150-7 van Zwolle terug te brengen naar zijn thuisbasis. Het in Nedtrain-kleuren geschilderde vehikel was op 06-04 bij de overbrenging van BDs 82-77 001 van Amsterdam naar Zwolle meegenomen.

* Op 09-05 kwam de 419 opnieuw in actie, toen hij voor een wegleerit van de Watergraafsmeer naar Onnen werd benut. Met behulp van een koppelwagen werden en passant drie Hbis – afkomstig uit Rb Haarlem en bestemd voor de STAR – meegenomen. Met behulp van de ACTS-5811 kwamen de wagens (en de 419) naar de STAR in Stadskanaal. Met behulp van een STAR-loc werd Veendam bereikt. Op de terugweg werd met enige moeite de 5811 in Stadskanaal weer voor de 419 gezet.

* Op 10 en 11-05 reed de groene Amsterdammer een slag Amsterdam Centraal – Amsterdam Arena – Diemen Zuid – Abcoude en terug. Op 12 en 13-05 werd (opnieuw) een aantal wegleerritten naar Breda gereden, waarbij ook het stukje Dordrecht – Dordrecht Stadspolders Aansluiting, dat door Amsterdamse machinisten wordt bereden wanneer zij met treinen van de serie 2400 omrijden, verkend werd.

* De 481, sinds 26-03 in Rb Haarlem met brandschade, werd op 27-04 door de op die dag gereed gekomen 504 naar Onderhoudsbedrijf Maastricht gebracht. De 504 werd daar van niet minder dan 100 m2 graffiti ontdaan. De niet herstelde 481 kwam in Onderhoudsbedrijf Maastricht niet in dienst, maar per 06-05 defect terzijde gesteld. De Bk werd gebruikt om de Bk 459 te vervangen, met een nog onbekend defect in Maastricht was binnengelopen. Uw redacteur kon nog niet achterhalen of het dit treinstel was dat op 18-04 bij een overwegbotsing te Linne (zie blz. 147) betrokken was. De 459 kwam in zijn nieuwe samenstelling op 04-05 weer in dienst.

* De 430 liep op 03-05 in Onderhoudsbedrijf Amsterdam uit en werd daar terzijde gesteld.

* Van de 434 raakten de remblokken van twee draaistellen op 05-05 aan de afkeurmaat. Het stel liep als voorste stel van 6389 uit in Haarlem en kwam in de nacht als 89158 tussen de 929 en 825 naar Ob Amsterdam, waar de 953 en 847 de plaats van de 929 innamen. Onder hetzelfde treinnummer kwam het geheel naar Ob Zwolle. Samen met de 428 werd de 434 op 10-05 door een IRM-stam naar Arnhem Berg gesleept.

* De 436 kreeg op 09-05 te maken met een defect ruitenwischer die op 13-05 nog niet gerepareerd was. De plannen met de 436 en 438 voorzagen bij redactiesluiting in terzijdestelling per 14-05.

* De 518, op 29-04 in Rb Haarlem binnengelopen met brandschade, ging na herstel op 12-05 op proefrit. Als 89126/89127 werd een retourslag Leiden gemaakt. Diezelfde dag maakte de gereviseerde 890 eveneens een proefrit naar Leiden (89132/89133).

ICM

23-04 was een ongelukkige dag voor treinstel 4444. Doordat trein 9124 betrokken was bij een aanrijding bij Assen, werd de 502 opgeheven van Groningen naar Zwolle. Daar werd door de 4068 en 4016 een vervangende trein gereden. Als 532 kwamen de 4444 en 4207 naar Den Haag. Vervolgens begaf in de Haagse Binckhorst de motorgenerator onder de mB-bak het, zodat het stel niet als 501 kon terugrijden naar het noorden. Na de avondspits werd het treinstel afgesloten opgezonden met de 581 naar Groningen, omdat door de defecte mg de verwarming, ventilatie en verlichting gedeeltelijk niet functi-

oneerden. Als 82000 kwam het stel naar Onnen. Op maandag 26-04 kwam het treinstel al weer in dienst.

* De 4238 werd op 23-04 naar Zwolle gedirigeerd met trein 9180 en liep in het Onderhoudsbedrijf aldaar binnen. Daar werd het stel de daaropvolgende dagen beplakt met plakfolie, van hetzelfde type als op de 444, 4444 en 2032. Op 02-05 werd het glimmende stel door de 4220 als 89006 naar Ob Onnen gesleept, waar een storing in de laagspanningsvoorziening werd verholpen. Op 03-05 kwam de 4238 samen met de 4038 en 4016 als 89003 via Amersfoort naar Arnhem.

* De vorig jaar nog niet van bestickering voorziene bakken van de 4444 werden begin mei in Zwolle alsnog beplakt. Na trein 700722 kwam de viervenveertigviervenveertig op 01-05 in Ob Zwolle binnen. Op 07-05 kwam de 4444 als voorste stel van trein 718 weer in dienst. Nadat het Materieelregelcentrum in Utrecht ervan overtuigd was dat de aparte omloop voor de 4444 nog steeds van kracht was en het dan wel erg jammer zou zijn wanneer het stel op zondagavond 08-05 niet in Groningen zou uitlopen, werd het stel met behulp van enkele materieelwisselingen in Enschede en Zwolle naar Groningen geregeld, waar hij op 09-05 als achterste stel van de 502 startte.

* Op 08-05 werd de 4226 van trein 556 uit Groningen afgehaald en het nabijgelegen Onderhoudsbedrijf binnengereden. Ook deze ICM werd voorzien van plakfolie. Voorlopig blijft het bij deze drie stellen.

* Met ingang van het wijzigingsblad van 13-06 wordt een aparte omloop gecreëerd voor twee treinstellen ICM-1 (4011 – 4050). Deze treinstellen staan tot september in Amsterdam op reserve voor het geval er een ICE-treinstel uitvalt. Met het ICM-materieel wordt dan vervangend gereden tussen Amsterdam en Emmerich. Waarom men alleen in de zomer rekening gehouden wordt met uitval van ICE-materieel, is niet bekend. Mogelijk verwacht NS Internationaal opnieuw problemen met de airconditioninginstallatie. Op 24-04 gaf men vast een voorproefje, toen de 4011 en een tweede ICM werden gebruikt om trein 125 van Amsterdam tot Arnhem te vervangen, nadat op 23-04 een ICE beschadigd was geraakt bij een aanrijding. In Arnhem stond treinstel 403 008 klaar om de reizigers over te nemen.

* De 4091 werd op 07-05 door de 8439 naar Ob Onnen gesleept als 89002. De ICM bracht daar een bezoek aan de kuilwielenbank en de 8439 werd in Onnen voorbereid op de afvoer naar Bombardier.

DD-AR/DDM

* Op 21-04 moest mDDM 7808 na trein 2231 A gereden te hebben, in plaats van als 72231 naar Roosendaal, voor onderhoud naar Ob Leidschendam, hetgeen als 89241 geschiedde. De machinist van die trein nam de 7443 als 89242 mee terug, bestemd om het in Roosendaal ontstane tekort aan te vullen. Omdat te zelfde tijd ook de op Den Haag HS verblijvende loc 1754 in Roosendaal nodig was, werd besloten deze achterop mee te geven met de 7443. Uw nieuwsgaarder vond het een apart gezicht om achter vier DDM-rijtuigen de locs 1730 en 1754 te zien.

* De vier Bvk-rijtuigen die tot december 2003 in de DD-AR-/ICR-stammen reden, werden officieel per 01-04 weer in het bestand DD-AR-rijtuigen opgenomen. De nummers 50 84 27-07 076 – 079 kwamen te vervallen.

* De 7842 raakte op 07-05 in Utrecht defect. Door een defecte tractie-installatie moest het stel gesleept worden naar Leidschendam, hetgeen door een defecte automatische koppeling via de route 's-Hertogenbosch – Breda – Rotterdam zou hebben moeten plaatsvinden. Omdat dat wel erg omslachtig gevonden werd, werd loc 1858 als 89238 vanuit Den Haag naar Utrecht gezonden. Als 89280 sleepte die de mDDM naar Den Haag HS, liep daar om de stam heen en bracht hem als 89240 naar Ob Leidschendam. Als 89241 keerde hij terug naar de Binckhorst.

* Op 06-05 viel het uw redacteur op dat de loc achter de DDM-stam met Bvk 26-37 108, de 1824, de achterste stroomafnemer tegen de draad had staan wanneer hij de stam duw-

de. Navraag leerde dat dit al vaker gesignaleerd was, terwijl het bij deze Bvk ook al eens voorgekomen was dat bij het ontgrendelen van de deuren aan de linkerzijde van de trein, ze ter rechterzijde geopend konden worden.

* Loc 1837, op dat moment de krachtbron van de stam met Bvk 26-37 107, bleek op 04-05 bij aanvang dienst in Amersfoort met tractieproblemen te kampen, waarna in allerijl ICM 4223 werd ingezet voor trein 5814. In Amsterdam werd de 4029 voorop bijgeplaatst. De hele dag bleef deze compositie rijden, tot een stremming bij Heiloo ertoe leidde dat de 5857 werd opgeheven, evenals de tegentrein. VIRM 8645, als 89004 uit Onnen gekomen en in Amsterdam gebruikt om de 9409 als 89129 naar Ob Amsterdam te brengen, werd snel naar Amsterdam Centraal teruggebracht (89132) en als 5865 ingezet. De ICM-stellen werden inmiddels in 5867 geregeld, waarna in Amsterdam de 4223 met tractieperikelen problemen veroorzaakte en de trein werd opgeheven. De Koplopers kwamen als 89135 naar de Watergraafsmeer, waar de 4223 op 05-05 werd gerepareerd. De VIRM startte die dag in Amersfoort in de dienst van de nog steeds defecte 1837 als 5814, maar rond 11 uur viel één tractie-installatie (!) uit. Toen was de redding nabij: loc 1841 was al op 04-05 als 89307 achter de 1849 en 1826 vanuit Maastricht, via de Maliebaan - naar Amersfoort gekomen. In Amersfoort werd hij aan de DDM-stam gekoppeld. De 8645 kwam als 89150 naar de Watergraafsmeer. De 1837 ging achter de 1849 als 89149 naar Ob Maastricht, eveneens via de Maliebaan.

Thalys

▪ Zoals dat ook bij de binnenlandse treinen van NS en NMBS het geval is, zullen de Thalys-treinstellen vanaf 13-06 geheel rookvrij zijn. Sinds op 03-12-2000 alle Comfort 1-rijtuigen rookvrij gemaakt waren, geschiedt dat nu dan ook met het laatste "roken"-rijtuig in Comfort 2. Bij het rookvrij maken zullen de voormalige rokersrijtuigen grondig worden gereinigd.

Plan U

▪ Op 13-04 werd sleepstel 116 zelf ter conservering naar Arnhem Berg gebracht. Achter de 6440 ging het via de Kippenlijn naar Arnhem.

▪ In één van de, als gevolg van de omvangrijke werkzaamheden te Utrecht Zuidzijde en de daaruit resulterende behoefte aan extra opstelcapaciteit in (onder andere) de Bokkeduinen, naar emplacement Amersfoort overgebrachte Plan U's brak in de avond van 12-05 (een waarschijnlijk aangestoken) brand uit. Hoewel de brandweer, die bij monde van de spoorwegpolitie informeerde naar de aanwezigheid van asbest in wat men blijkbaar als mat' 64 aanzag, het vuur na korte tijd onder controle had, brandde treinstel 118 vrijwel geheel uit, waarbij de ABk flink en de B in iets mindere mate doorzakte.

Plan W

▪ Op 14-04 bracht Railion negen Plan W's naar Roermond.

▪ Één van de rijtuigen van de proeftrein die door Nedtrain Consulting voor de proefritten met de BR 189 van Railion is gebruikt, staat thans in de Roosendaalse loods opgeborgen.

ICK

▪ Het tekort aan IRM-stellen dat – ondanks de levering van nieuwe en verlengde stellen – dagelijks gevoeld wordt, leidde op 28-04 tot een creatieve oplossing. Omdat trein 2416 door problemen aan de automatische koppeling van stel 8636 in Roosendaal 14 minuten vertraging opliep, werd – om in Amsterdam op tijd te kunnen vertrekken met 2635, het materieel van 3520 ingezet. Trein 73520 naar Haarlem werd opgeheven. In plaats van twee VIRM-zeswagenstammen reden de locs 1777 en 1855 met daar tussenin elf ICK-rijtuigen de slag 2635/2624. Na terugkomst in Amsterdam werd het materieel als 89124 alsnog naar Haarlem overgebracht om 's middags 73565 van Haarlem naar Amsterdam te worden.

ICR

▪ Door de levering van gemoderniseerde ICRm-A en -BD voor de Beneluxdienst, rijdt er momenteel een tweetal stammen die, op de Bs na, volledig uit gemoderniseerde (rode) rijtuigen bestaan.

▪ Medio april kwam de eerste gereviseerde ICR die als re-

serve voor de Beneluxdienst fungeert, weer in dienst. De (blauwe) 20-70 583 kwam in de stam met loc 1181 en Bs 28-70 105 te lopen.

▪ Met de invoering van BDs-stuurstandrijtuigen in de serie 800/900 per 13 juni, komt ook het moment dichterbij dat er bij de getrokken treinen die geheel uit gerenoveerde ICR-rijtuigen bestaan, bij de vertrekprocedure gebruik wordt gemaakt van de groene lamp. De locomotieven van de serie 1700 worden daar momenteel in Revisiebedrijf Tilburg geschikt voor gemaakt. Een twintigtal locs moet deze CW Deuren nog ondergaan. De ICR-en zijn bij de renovatie allemaal voorzien van de benodigde bekabeling en van een sluitfluit à la VIRM aan de buitenzijde. De laatste is herkenbaar aan de roostertjes die aan elke zijde in het midden van de bak boven de ramen zijn aangebracht. In mei wordt een aantal proeven gehouden met een stam waarin het groene-lampcircuit in werking is. Op maandag 17-05 tot en met woensdag 19-05 rijden er twee VIRM-zeswagenstellen die de week ervoor zijn ingestroomd, in de dienst van een stam rijtuigen in de serie 800/900. De vrijkomende rijtuigen worden gebruikt voor het rijden van een proefbedrijf (in de reizigersdienst) met een trek-duwstam van 12 rijtuigen (en een daarvoor geschikte 1700). Dit proefbedrijf vindt plaats in de treinen 936 (Heerlen v. 09.57 uur; Haarlem a. 12.51 uur) en 849 (Haarlem v. 13.11 uur; Maastricht a. 16.03 uur). De in deze slag rijdende VIRM-stammen dienen als reserve en worden tussen 10.00 uur en 15.30 uur overgebracht van Heerlen naar Maastricht voor de vervolgdienst in trein 862 (Maastricht v. 16.29 uur; Haarlem a. 19:51 uur). Het is de bedoeling dat de BDs richting Haarlem voorop rijdt. Omdat dat zonder bijsturing na één dag al niet meer het geval zou zijn, zal de stam 's nachts worden gedrievoet. Van 20 tot en met 22-05 wordt in het Maastrichtse Onderhoudsbedrijf de proefstam verkort tot 7 rijtuigen. Op 22 of 23-05 komt de stam naar Zwolle voor een proefbedrijf op de IJssellijn. Van 25 tot en met 28-05 mei rijdt hij de treinen 3635 (Zwolle v 09.19 uur; Roosendaal a. 12.05 uur) en 3644 (Roosendaal v. 12.26 uur; Zwolle a. 15.09 uur). De normaal in deze slag rijdende stam staat op reserve in Zwolle. Na afloop zal de deursluiting buiten bedrijf gesteld worden. Nadat de stam weer op de lengte van twaalf rijtuigen is gebracht, zal hij worden ingezet in de serie 800/900 tot de omloopwijziging van 13 juni.

▪ De op 09-04 afgeleverde BDs 82-77 012 is als eerste BDs voorzien van pictogrammen die wijzen op het aanwezig zijn van een stiltezone.

Serie 600

▪ Loc 673, in een niet zo heel ver verleden één van de ran-geerlocs uit de Binckhorst, werd op 07-05 door een lezer in de Amsterdamse Westhaven gezien. De loc werd daar op een dieplader geplaatst en naar Revisiebedrijf Haarlem gebracht, hoewel de loc daar al eerder werd gesignaleerd (zie blz. 53). De loc kwam daar de 647 gezelschap houden.

Serie 700

▪ Op 22-04 reed loc 702 als 89233 van de Binckhorst via Den Haag HS naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Daar werd een bezoek aan de kuilwielenbank gebracht. De in het Haagse achtergebleven 701 kwam op 23-04 als 89207 eveneens naar Leidschendam, werd daar van vlakke plaatsen afgeholpen en reed als 89208, samen met de 702, weer terug naar de Binckhorst.

Serie 1300

Op 22-04 werden de 1302 en 1501 gebruikt om de *Freedom Express* te rijden, een afscheidsrit voor Adriaan Pothuizen, directeur *human resource management* bij NS. 's Morgens was de 1501 als 82451 van de Kijfhoek naar Rotterdam Noord Goederen gekomen om de rijtuigen op te pikken. Als 800450 kwam het geheel naar Lunetten, waar inmiddels de 1302 als 82452 uit Arnhem was gearriveerd. Als 800451 reed de trein naar Bilthoven. Onder nummer 28355 ging het – met reizigers – naar Hilversum en als trein 28356 van Hilversum via Amersfoort, Deventer, Zutphen, Arnhem en Utrecht Maliebaan naar Soestduinen. Van Soestduinen werd onder nummer 800456

naar Amersfoort doorgereden. Vanuit Amersfoort ging de 1501 met de twee rytuigen terug naar Rotterdam Noord Goederen. De 1501 kwam solo als 82457 naar zijn thuisbasis Kijfhoek. De 1302 vertrok als 82456 terug naar Arnhem.

▪ Het Spoorwegmuseum is met NS Reizigers overeengekomen om loc 1312 als reservelocomotief over te nemen. Op 05-05 haalden de 1302 en 2215 de loc in Roosendaal op. De 1302 was als 82450 van Arnhem naar de Watergraafsmeer gereden, waar ze de 2215 oppikte en als 82451 naar Roosendaal reed. De diesellocc werd gebruikt om de 1312 uit de loods te halen. Als 82452 kwam het geheel naar Arnhem. Op 08-05 kwamen de locs als 82453 van Arnhem naar Blerick, waar de 2215 de 1312 de museumloods in rangeerde. Als 82454 bracht de 1302 de 2215 terug naar de Watergraafsmeer, om tenslotte als 82455 naar Arnhem terug te keren.

Serie 1700

▪ Proefritloc 1781 vertrok op 23-04 uit het Haarlemse revisiebedrijf.

Reeks 1180

▪ Loc 1189 werd op 27-04 aan een proefrit onderworpen. Als 17085 ging de 1180 van Essen naar Rotterdam, als 17088 weer terug.

Materieelnieuws Revisiebedrijf Haarlem

ICR revisie				
binnengenomen		afgeleverd		ex-
82-70 972	08-04	82-77 012	09-04	82-70 941
10-70 564	09-04	10-70 358	20-04	10-70 664
82-70 982	14-04	10-70 487	23-04	10-70 487
82-70 946	14-04	20-70 146	27-04	20-77 765
10-70 667	15-04	10-70 488	29-04	10-70 488
10-70 563	27-04			
82-77 947	07-05			
20-70 771	07-05			

Plan V revisie R6				SGM spoelen luchtleidingen/PRIL			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
911	06-04	872	05-04				
904	07-05	906	16-04				
		907	29-04				

ICRm vernieuwen watertanks			
binnengenomen		afgeleverd	
20-70 210	15-04		
20-70 254	07-05		

Schades/defecten				
binnengenomen		euvel	afgeleverd	
519	08-04	syndanio	929	06-04
82-70 004	09-04	nawerk	2884	06-04
20-77 125	15-04	defecte watertank	3403	08-04
82-70 002	20-04	nawerk	519	16-04
502	21-04	onbekend defect	82-70 004	20-04
503	27-04	syndanio	481	21-04
82-77 003	28-04	nawerk	502	22-04
518	29-04	brandschade	20-77 125	23-04
505	29-04	syndanio	2869	26-04
8640	04-05	brandschade	8499	27-04
507	05-05	syndanio	504	27-04
			82-77 002	28-04
			9481	29-04
			20-70 210	29-04
			505	04-05

Class 66

▪ Vorige maand meldden wij dat er vijf nieuwe Class 66's uit Halifax in aantocht waren voor ERS (blz. 116). De locs, ER6 t/m ER10 genummerd, zijn niet voor ERS maar voor andere klanten. Ze werden eind maart aan wal gebracht en door Railion op 06-04 van de Waalhaven naar Tilburg gebracht. De al enige tijd in Tilburg verblijvende EC1 t/m EC3 komen in handen van R4C, twee andere locs zijn volgens de geruchten voor Railion.

Materieelnieuws Revisiebedrijf Tilburg

1600/1800 LT3				1700 Cw deuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1604*	16-04	1612	15-04	1757	07-04	1738	08-04
1621	20-04	1613	20-04	1761	13-04	1764	14-04
				1749	19-04	1757	21-04
				1744	22-04	1761	23-04
				1743	29-04	1749	28-04
				1750	03-05	1744	04-05

SGM spoelen luchtleidingen				VIRM Cw Airco			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2871	13-04	2868	13-04	9469	05-04	9469	07-04
				9514	07-04	9514	08-04
				8709	13-04	8709	15-04
SGM Cw Deuren/spoelen luchtleidingen				8649	15-04	8649	20-04
				8713	19-04	8713	20-04
2031	09-04	2027	09-04	8676	21-04	8676	23-04
2033	29-04	2026	26-04	8668	26-04	8668	28-04
				8672	28-04	8672	29-04
				9508	03-05	9508	04-05
				9418	12-05		

Schades/defecten				
binnengenomen		euvel	afgeleverd	
6481	05-04	dieselmotor defect	6421	05-04
6512	06-04	wielas wisselen	1839**	08-04
6419	09-04	wielas wisselen	1776	09-04
1835	13-04	tractiemotor 2 verbrand	1603	09-04
1743	15-04	olielekkage tandwielkast 2	6500	09-04
1846	15-04	sluiting op dak	1841	15-04
1737	16-04	botsschade	1612	15-04
6443	16-04	storing wisselrichter	6472	16-04
1601	19-04	defecte snelschakelaar/olielekkage	1601	19-04
6408	19-04	defecte dieselmotor	6443	19-04
6494	23-04	wielas wisselen	6512	19-04
6428	27-04	wielas wisselen	6419	22-04
6496	27-04	wielas wisselen	6408	23-04
6493	27-04	olielekkage tandwielkast	1743	27-04
6498	27-04	motor wisselen	1846	28-04
8660	28-04	generator airco defect	1778	28-04
232 241	29-04	koelwaterlekkage	6481	29-04
1847	04-05	tractiemotorsteun beschadigd	1835	03-05
1823	07-05	onbekend defect	6498	04-05
4215	07-05	proefweging		

* de 1604 kwam aanvankelijk voor het wisselen van een wielas en het vervangen van de oliepomp naar het RB, maar werd ook onderworpen aan een LT3-beurt

** de 1839 werd na aflevering naar Ob Zwolle gestuurd voor een bezoek aan de kuilwielenbank

Schadegevallen

▪ De op 09-04 bij Den Dolder door een boom beschadigde 443 (zie blz. 115) kwam diezelfde avond als 89121 naar Amersfoort en op 10-04 als 89156 naar Ob Zwolle. De schade was niet al te groot: op 13-04 kwam de Plan V als 5674 weer in dienst.

▪ DD-AR4 7460 kwam als trein 5185 op 12-04 bij Dordrecht Zuid, een plek die langzamerhand een sinistere faam heeft opgebouwd als het gaat om confrontaties tussen treinen en voorwerpen die met het spoorbedrijf niets van doen hebben, in botsing met een in het spoor gelegd winkelwagentje. Het karretje kwam gedeeltelijk klem te zitten onder het de magneetrem van het eerste draaistel van de achter de loc lopende Bv en gedeeltelijk onder de Bvk. Ook de BSI-koppeling van de loc raakte defect. De stam kwam na inspectie door de Dordtse storingsdienst als 89237 naar Den Haag HS en kwam in de avond van 13-04 als 89201 naar Den Haag Centraal om 5171 te worden. Na terugkomst als 5166 vertrok de stam als 89207 naar Ob Leidschendam.

▪ Op 19-04 kreeg Plan T 513 op een onbekende locatie te kampen met tractieproblemen. Het stel kwam als 89229 naar Den Haag Centraal een aansluitend naar de Binckhorst. Op 20-04 kwam het stel, met één as op een asbreeklorrie, naar Ob Leidschendam. Na herstel van de as werd het vierwagentstel als 89244 naar Den Haag HS gebracht en in de dienst van twee Plan V's bijgeplaatst als achterste stel van trein 819563

naar Leiden, die daar gesplitst werd in 19563 en 19565.

- Kort voor de Maasbrug bij Hedel kwam trein 829 op 16-04 op een overweg in botsing met een auto. Loc 1737 raakte hierbij beschadigd. Trein 99783 (loc 6472) werd gebruikt om de trein weg te slepen richting 's Hertogenbosch. Van daaruit sleepte hij de 1737 verder naar Rb Tilburg.
- Op 18-04 kwam trein 6830 bij Linne in botsing met een auto. Er ontstond schade aan een nog onbekende Plan V, hoewel het vermoeden bestaat dat de 459, waarvan de Bk werd gewisseld met die van de 481 (zie blz. 144), betrokken was. De achteroplopende Plan V sleepte de beschadigde collega als 89305 terug naar Maastricht.
- Plan V 939 kwam op 29-04 kort voor middernacht op het terrein van Onderhoudsbedrijf Amsterdam naast de rails te staan. Het stel stond na zes uur weer in het spoor.
- Loc 1841 kwam op 29-04 met hoogspanningsproblemen met trein 1938 in Gilze-Rijen tot stilstand. De 1749, op 28-04 door Rb Tilburg afgeleverd na de Cw Deuren en die avond als 89305 naar Eindhoven gekomen, werd als 89308 op pad gestuurd om de trein als 89310 terug te slepen naar Eindhoven. In Den Haag werd in allerijl mDDM 7837 als 89201 van Leidschendam naar Den Haag gehaald om trein 2551 te verzekeren. De terugrit 2556 werd door de oorspronkelijke stam rijtuigen en loc 1749 gereden.
- In stam 8640 werd op 03-05 in Amsterdam Centraal brand gesticht, toen het als achterste treinstel van trein 3044 onderweg was naar Alkmaar. Er behoorlijke schade. De vooroplopende 8667 reed de stam als 89105 naar Rb Haarlem.
- Trein 10541 kwam op 09-05 na een ATB-remming tot stilstand op het stroomloze gedeelte van de brug over de Smildervaart tussen Meppel en Steenwijk. De trein (ICM 4056) werd met de achteropkomende 10743 (4026+4216) gecombineerd.
- VIRM 9522 – onderweg als trein 3683 – kwam op 09-05 tussen Olst en Deventer in botsing met een ree. De trein kon zijn weg vervolgen.

Stroomafnemers

- Op blz. 112 werd melding gemaakt van nieuwe sleepstukken op de stroomafnemers van SGM. Naar nu blijkt zijn deze sleepstukken niet exclusief voor het Sprintermaterieel bestemd. Om de emissie van voor het milieu schadelijke metalen als lood en koper te verminderen, wordt momenteel een proef gehouden met nieuwe, metaalvrije sleepstukken op de stroomafnemers. Onderzoek heeft uitgewezen dat het gebruik van deze sleepers op locomotieven alsmede de mDDM- (nog) niet mogelijk is. Het VIRM-materieel is voorzien van afwijkende stroomafnemerschuitjes, voor deze stellen verandert er niets. De nieuwe schuitjes zullen worden aangebracht op ICM, IRM en Plan T en V. Om te voorkomen dat de metaalvrije sleepers terechtkomen op materieel waarop dat niet is toegestaan, worden ze voorzien van gele *eindhoorns*, een witte markering op het sleepstuk zelf en een markering met de tekst "metaalvrij" in de vating. De nieuwe koolstrippen werden onder andere gesignaleerd op de 2887, 2881, 4082 en 4059.

Thalys

- Op 14-05 werden door Warner Bros Productions op station Haarlem opnamen gemaakt voor de Amerikaanse speelfilm *Ocean 12*. Een Thalys treinstel fungeerde daarbij als figurant. Spoor 3 werd hiervoor gebruikt; de normaal daar halterende treinen weken uit naar de sporen 1 of 6.

CNL

- Met ruime vertraging verleende IVW toestemming om de dubbeldeksslaaprijtuigen type WLABm in de CityNightLine in te zetten. Één rijtuig is voor het Münchense deel van de trein; twee andere voor het gedeelte naar Basel/Zürich Aangekondigd per 5 mei, verschenen de eerste rijtuigen al op 3 mei in de Watergraafsmeer. Ze vervingen de van DB Nachtzug gehuurde rijtuigen; ook de WLABsm 166 (herkenbaar aan de vele kleine ramen aan één zijde). Van de donkerblauwe rijtuigen werden in 1995 door Schindler in Zwitserland en Talbot 54 exemplaren geleverd (27 rijtuigen WLBm en 27 WLABm). De draaistellen werden geleverd door het Oostenrijkse SGP. Sa-

men met tot WRm-servicerijtuigen omgebouwde Amy en Bmy van de DR en tot *sleeperette*-rijtuigen verbouwde Bcom 243 van de DB waren zij de eerste in de CNL ingezette rijtuigen. Al in 1997 nam de DB vier WLABm en acht WLBm over uit de pool; van beide types kreeg de ÖBB vijf exemplaren toen zij zich uit het project terugtrok.

Wist u dat...

- ook ICRm 20-70 een zwart NS-logo heeft?
- loc 1728 ook voorzien is van een deur die, gezien de kleur, ooit in een 1600/1800 gezeten heeft?
- in Sprinter 2855 in de voormalige rokersafdeling in de Bk1 stickers met het opschrift "16 zitplaatsen eerste klas" – die bij levering van het stel als 2055 in de toenmalige eerste-klasafdeling zaten – (weer) te zien zijn?
- ook Plan V 923 niet-getinte ramen heeft?
- de zeer oplettende lezer die dit opmerkte, ook meldde dat aan de 872 nog steeds is te zien dat de BPK na de grote brand in Zwolle in 1974 met behulp van onderdelen van de 802 is heropgebouwd? Omdat de (iets doorgezakte) bak de schuifdeuren van de BP 802 kreeg, is het de enige Plan T/V die nog schuifdeuren heeft van het oude type, waarmee Plan T en Plan V1-3 en V7 was uitgerust.
- de 868 ook van omkapping rond de binnenverlichting is voorzien?
- de 479 in het kopcompartiment van de Bk een rood rugkussen heeft dat schijnbaar uit een Plan W of een (heel) oud Plan V-interieur komt?

Railion

mP

- De op blz. 116 genoemde gereviseerde mP 3027 werd door een oplettende lezer in Amersfoort gesignaleerd, in het gezelschap van de 3030. Bij de revisie is de 3027 flink *gepostzegeld*. Of dat niet erg genoeg was, werd de mP in Amersfoort flink toegetakeld door graffiti-vandalen.

Serie 600

- De door de levering van 700-en overbodig geworden *Bakies* 685, 692 en 671 werden op 21-04 door de 2215 en onder de deskundige leiding van de nog immer onmisbare *Sleepdienst Watergraafsmeer* als 89138 van de Watergraafsmeer naar de Westhaven gesleept. Door de ontsparing van de 1620 (zie onder) was de directe route versperd, zodat in allerijl werd besloten naar de aansluiting van de Westhaven op het Hemtunneltracé te rijden, waarna de nog rijvaardige 671 het geheel naar de lossporten bij de OBA trok. Daar werden de 600-en op 22-04 door diepladers opgehaald en naar Revisiebedrijf Tilburg vervoerd.

Schadegevallen

- Loc 1620 liep op 21-04 bij binnenkomst met trein 51262 in de Amsterdamse Westhaven op een wissel met één as uit de rails. Nadat de wagens door een andere loc waren weggesleept (en de overweg daardoor weer bruikbaar was), duurde het twee uur voordat de 1600 weer in het spoor stond.
- Loc 1606 werd op 09-05 door vandalen in Ede-Wageningen in beweging gebracht, toen de machinist tijdens een stop even van het toilet gebruik maakte en de deuren van de loc niet afsloot (maar wel de sleutels van de loc meenam). De loc reed door een stoptonend sein en reed een wissel open. Doordat tegelijk in Ede ook een grote brand vlak langs het spoor was, er spelende kinderen te dicht langs het spoor bij Driebergen-Zeist kwamen en supporters in een wachtende voetbalrein amok maakten, kon gerust van een hectisch avondje gesproken worden.

Dienstuitvoering

- Meldden wij vorige maand nog dat het vuil uit Haanrade aan de Moerdijkse vestiging van Essent was toebedeeld, later in april bleek het toch naar de vestiging in Wijster te worden gebracht.
- Railion is weer actief in grindvervoer. Dollegoor in Almelo ontvangt wekelijks drie treinen van zo'n 1500 ton uit Sachsendorf in Duitsland.

▪ Op 28-04 werd de tractie voor de dolemiettrein uit België naar Sittard verzorgd door de NMBS 7773+7774+7771 die een proefrit maakten. Op de terugweg namen ze de lege kalktrein mee naar Kinkempois. Eind april en begin mei was Limburg vaker het toneel voor proefritten. Zo werd meerdere malen met locs van de reeksen 55 en 77 proefgereden vanuit Herzogenrath naar Heerlen.

▪ 30-04 was een grote dag voor Railion. Railion leverde de tractie voor de Koninklijke trein. Het koninklijke gezelschap werd vervoerd van Warfum naar Groningen. Al op 28-04 bracht loc NSR-loc 1833 twee ICR-A als 82132 van Maastricht via Rotterdam naar Utrecht HTMU. De loc ging vervolgens als 82151 naar Zwolle. De Railion-locs 6430, 6408 en (energieloc) 6473 werden eveneens in de HTMU voorbereid voor het rijden van de koninklijke trein op 30-04. 's Morgens kwam het geheel vanuit Utrecht HTMU als 800407 naar Groningen. Onder grote belangstelling reden de koningin en haar gevolg naar Groningen. Op de terugweg werden in Zwolle de glimmende dieselocs van de trein gehaald en nam de 1848 de (ledige) trein over.

EETC

Bedevoarttreinen

▪ In april en mei verzorgde Euro Express uit Delft in opdracht van NS Internationaal een bedevaartrit van 's-Hertogenbosch naar Lourdes. Hoewel The Train Company – bekend vanwege het aanbieden van wintersporttreinen eerst halverwege het seizoen – aanvankelijk dit vervoer zou verzorgen, achtte NS Int deze firma naar verluidt niet meer in staat tot het uitvoeren van treindiensten. Omdat NS Int toch haar verplichtingen aan de Stichting Nederlandse Bedevaarten moest nakomen, werd de EETC ingeschakeld.

▪ Treinstel 2873 werd op 30-04 gebruikt om bedevaarttrein 16116 van Alkmaar naar Roosendaal te rijden, alwaar de reizigers konden overstappen op trein 16614 van 's-Hertogenbosch naar Lourdes. Als 82171 kwam de Sprinter uit de Watergraafsmeer naar Alkmaar; onder nummer 800451 ging het stel retour van Roosendaal naar de Watergraafsmeer. De 1770 reed trein 16614 tot Roosendaal, was daartoe als 82170 uit de Watergraafsmeer naar 's-Hertogenbosch gekomen en reed als 800425 weer naar de Watergraafsmeer. Dat geschiedde iets later dan gepland, omdat de NMBS-loc die de trein door België zou vervoeren, met enkele uren vertraging in Roosendaal arriveerde. De 1770 werd daarom opnieuw aan de trein vastgemaakt om deze tenminste van energie te voorzien.

▪ Op 07-05 kwam de trein terug uit Frankrijk. Vanaf Roosendaal werd de 16614 door de 1760 – 's morgens als 82430 uit de Watergraafsmeer gekomen – naar 's-Hertogenbosch gebracht. Loc en rijkstrijtuigen kwamen als 89170 weer terug naar de Watergraafsmeer.

Rail4Chem

Dienstuitvoering

▪ Het vervoer van en naar de Sloe loopt nog zeer regelmatig. Na ruim een maand stilte werd op 10 mei weer een trein opgehaald uit Sloe met de PB05.

▪ R4C is bezig met het plannen van een nieuwe containertrein vanuit Duisburg naar Rotterdam. Oorspronkelijk zou de shuttle in mei gaan rijden, maar is nu uitgesteld naar september. Een van oorzaken schijnt de (te) late levering van de juiste wagens te zijn. Waarschijnlijk gaat deze trein ook wagens of lading meenemen van de pas opgestarte shuttle naar Graz.

ACTS

Materieel

▪ Momenteel huurt ACTS een Class 66 van Shortlines. Wisselend is dat de PB01 of de PB17. De loc wordt gebruikt voor de treinen naar Bremen. Omdat de vuilverwerker in Schwarze Pumpe failliet is gegaan, rijdt trein vanuit Groningen en Wijster niet meer. Het vuil wordt nu naar Bremen gebracht. Hierdoor rijdt deze trein nu zeker twee keer per week. Het Va-

gron-vervoer naar Wijster ligt bijna geheel stil. Ook heeft ACTS het vuilvervoer vanaf Haarlem nog steeds niet opgepakt. De enige activiteit in het Noord-Hollandse is te vinden in de Houtrakpolder alwaar ACTS met de extra Veendam-treinen wekelijks komt.

▪ Waarschijnlijk komt binnenkort de derde Class 58 (5813) naar Nederland.

Dienstuitvoering

▪ De vorig jaar bij enkele rampenoefeningen (blz. 266) ernstig gehavende ex-RDz – ooit een verblijfswagen van de ongevallentrein – die in Crailoo terechtgekomen was, is door enkele hobbyisten voorlopig van de sloop gered. Omdat het rijtuig voor eind april uit Crailoo weg moest, is ACTS zo vriendelijk geweest het rijtuig op zondag 25 april met huurloc PB17 op te halen en naar Veendam te brengen. Het was de bedoeling het rijtuig in de voormalige loods van Jonker te stallen, maar dit plan kon om een aantal redenen geen doorgang vinden. Daarop is het rijtuig op Koninginnedag overgebracht naar emplacement Groningen, waar het voorlopig op een van de achterste sporen is gestald. Het is de bedoeling het rijtuig weer op te knappen, maar gezien de grove vernielingen aan het casco wordt dit een moeizame operatie. Overigens zijn de bodem en de draaistellen wel in een prima staat.

DLC

Dienstuitvoering

▪ DLC vervoert nu ook oud staal. Maandelijks komt er een trein vanuit Genk naar Cronifer in Moerdijk. Als wagens had op 18-04 de PB14 voormalige NS-Eanos-en van Cronifer. Men hoopt in de toekomst de trein wekelijks te gaan rijden.

ERS

Dienstuitvoering

▪ De opzet van diensten bij ERS gaat wat veranderen. Zo wordt het tijdrovende locwisselen op de Waalhaven zoveel mogelijk uit de weg gegaan en gaat de trein van en naar Neuss (41771/41784) rijden met een G1206, die de tractie op het gehele traject voor zijn rekening neemt.

▪ Op 6 mei reed de ACTS 1251 trein 41784 vanuit Venlo naar Kijfhoek.

ShortLines

Dienstuitvoering

▪ De MUIS-shuttle, die deel uitmaakte van de 60 TEU-trein (60123/60124), rijdt niet meer. Vanuit Blerick werd deze 20 TEU-trein met TX Logistics in Venlo uitgewisseld en naar Mannheim gereden waar de wagens werden bijgeplaatst in een shuttle naar Melzo. Door de vele vertragingen (TX Logistics mocht een tijd lang niet door Zwitserland en moest haar treinen omleiden via Oostenrijk) en de geringe belangstelling waren de kosten te hoog om van een gezonde exploitatie te spreken.

▪ Vervoerders zorgen soms voor heropening van terminals die lang gesloten waren. Zo bedient ShortLines zo af en toe de Waalhaven Terminal. Deze ligt aan het emplacementje bij de Waalhavenweg. Zo'n vijf keer heeft SL hier een deel van de shuttle uit Acht (60121/60122) laten lossen en laden. De Acht-shuttle bedient ook nog wekelijks de Uniport-terminal, die iets verderop ligt.

▪ Goed nieuws is dat de contracten van de Blerick en Acht Shuttle's worden verlengd! En dat kan SL goed gebruiken omdat deze eerste geheel private goederen spoorvervoerder van ons land de laatste tijd veel werk was kwijt geraakt! Vanaf 25 april rijdt SL de Wormstreinen (41748/41749) van R4C geheel met eigen tractie en personeel van Rotterdam naar Worms door! Tractie voor deze treinen is een Class 66.

ProRail

Werkzaamheden Utrecht

De werkzaamheden aan de zuidzijde van Utrecht gingen op 17-04 van start, nadat de voorafgaande week 's nachts al de nodige voorbereidingen waren getroffen. In die week gingen machinisten van NS Internationaal op pad met doorgaans twee Plan V's (afkomstig van 7526 en bestemd voor 7557) om te kunnen weglernen over de omleidingsroute via de Malie-

baan. Dat weglere werd ook op 21 en 22-04 herhaald, waarbij op 22-04 stel 7414 als vervanging van twee Plan V's in de 7526 liep en derhalve door het spoorwegmuseum kwam.

- Gedurende de duur van de werkzaamheden werd de 19600 geheel opgeheven. De 6000 reed als 69600 via Utrecht GE en vertrok twee minuten eerder uit Utrecht. Evenals de 693500 – die als vervanging van de 3500 reed – vertrok de 696000 van spoor 16, dat door middel van een steigerconstructie over spoor 18 een tijdelijk perron had gekregen. Langs dit perron pasten precies 10 bakken, zodat machinisten van de 693500 regelmatig verzocht moest worden geheel door te rijden tot het afsluitbord. De 696000 reed standaard met twee mDDM-stammen (in de daluren met één) en in Geldermalsen was de koppeling met de 16000 vervallen. Reizigers dienden daar over te stappen. De standaard samenstelling van de 693500 was een VIRM-6 met een VIRM-4 of een IRM-3, welke laatste in de praktijk altijd een VIRM-4 was. Op Utrecht GE stond steeds een aantal stellen om direct te kunnen inspringen in het geval een trein richting 's-Hertogenbosch defect zou raken.

- De samenstelling van de 800/900 – die op 24-04 en 25-04 (Fase 2) en tussen 01-05 t/m 09-05 (Fase 2 t/m 4) werd opgeheven tussen Utrecht en Eindhoven – werd verkleind tot negen rijkuiten. De treinen tussen Utrecht en Haarlem werden genummerd in de series 700800 en 700900. Zowel de stammen van deze series als van de overgebleven 800 en 900 tussen Eindhoven en Heerlen/Maastricht bestonden standaard uit negen rijkuiten. Bovendien werd standaard een loc aan voor- en achterzijde geplaatst. Met name tijdens de eerste dagen ontstond regelmatig vertraging omdat machinisten niet wisten dat ze bij aankomst in Utrecht de loc volledig moesten afbreken. Bij vertrek richting Haarlem sprak dan al snel de dode-man en/of de ATB aan, hetgeen vertraging tot gevolg had.

- Na Fase 0 (17-04 t/m 23-04) en Fase 1 (24-04 en 25-04) werden er van 26 april tot 30 april in verband met Koninginnedag geen maatregelen toegepast. Gedurende de fasen 1 t/m 4 gold een aangepaste dienstregeling voor de 5900 en 3000. De 2000 werd in die periode opgeheven tussen Utrecht en Arnhem/Nijmegen. Via spoor 35 werd in Utrecht omgereden. De inkomende ICE's werden via de Maliebaan en Hilversum naar Amsterdam geleid. Reizigers met bestemming Utrecht werd geadviseerd in Driebergen-Zeist over te stappen, waar ze daar een stapje achteruit moesten doen als de niet stoppende 3000 voorbij kwam razen, die ze wel hadden kunnen halen als ze in Arnhem waren uitgestapt. Voor de uitgaande ICE's gold eveneens een aangepaste dienstregeling, waarbij eerder uit Amsterdam en Utrecht werd vertrokken.

- Gedurende Fase 1 t/m 4 werd een extra stoptrein Driebergen-Zeist – Arnhem ingelegd, als verlengstuk van de in de daluren tot Ede-Wageningen rijdende 7500 genummerd als 697500. Vanwege de beperkte sporencapaciteit te Utrecht gold eveneens een aangepaste regeling voor de IC's naar Rotterdam/Den Haag, waarbij de verdubbelingstreinen in de spits niet reden en altijd in Utrecht gecombineerd werd. Dat leidde wel eens tot capaciteitsproblemen, omdat ook de spitsserie 2800 Rotterdam – Utrecht als verdubbeling van de 2000, niet reed. De in de spits naar Utrecht doorrijdende 7500 reed ook niet, net als de 18800 Leiden – Utrecht. Alleen in Fase 0 reed de in de spits naar Amsterdam doorrijdende 3500 nog, daarna reed die de gehele dag als 693500 tussen Utrecht en Eindhoven.

- Gedurende de werkzaamheden was het soms improviseren, als een trein een van de overgebleven perronsporen onverhoopt defect hield of – zoals 's morgens op 01-05 – bij Lunetten een wisseldeel van een werktrein dreigde af te vallen en het overgebleven treinverkeer richting Arnhem en 's-Hertogenbosch stilgelegd werd. De spoorwizigingen waren niet te tellen, terwijl de bijsturing van het materieel in Utrecht zeer lastig werd. Rangeerklusjes om twee stellen te wisselen, waardoor er een in het juiste "pad" terecht komt om in een Ob binnen te lopen, waren mondjesmaat mogelijk. Opstel terrein Oz was buitendienst en het geven van een 48-uurscontrole op

de sowieso volle Landstraat was bij tijd en wijlen ook onmogelijk. Regelmatig werd gedurende de nacht keihard gewerkt om al het in Utrecht overstaande materieel naar Amersfoort Bokkeduinen te brengen, daar te controleren en te reinigen en voor aanvang dienst weer terug te brengen. Mede hiervoor was de Bokkeduinen ontdaan van "overbodig" materieel als sloop-Plan U's en instructiestel 2937.

Groene Golf

- Met behulp van een Traffic Management System probeert ProRail de punctualiteit te verbeteren. Een computersysteem weet van alle treinen in een bepaald gebied waar zij zich bevinden en met welke snelheid ze zich voortbewegen. Het systeem kan een berekening maken van de optimale afhandeling van treinen op knoop- en conflictpunten. Hiermee wordt – bijvoorbeeld – voorkomen dat een goederentrein uit de richting Venlo bij Lage Zwaluwe voor een rood sein moet wachten op een vertraagde Intercity. De goederentrein krijgt ruim tevoren het advies de snelheid te verlagen, terwijl de IC geadviseerd wordt om de inhaalsnelheid van 130 km/h aan te houden. Doordat de goederentrein niet tot stilstand komt, worden minuten bespaard. Een zware trein die tot stilstand moet afremmen en opnieuw moet aanzetten, veroorzaakt aanzienlijk meer vertraging dan een trein die over een zekere afstand "freewheelt". Van 07-06 tot 30-06 zal ProRail het Traffic Management Systeem – *De Groene Golf* genoemd – uittesten tussen Roosendaal/Breda en Dordrecht Zuid. In de eerste week wordt van 15.00 tot 23.00 uur gemeten; de week erna van 07.00 tot 15.00 uur. Speciaal aangestelde begeleiders zullen met mobiele apparatuur (bestaande uit een handcomputer met een GPS-ontvanger en een GPRS-zender/-ontvanger) op de treinen meerijden, zodat het niet nodig is dat vele treinen van apparatuur worden voorzien. In de handcomputer voert de begeleider het gewicht en de samenstelling van de trein in. Wanneer bij Lage Zwaluwe een conflict dreigt, krijgen de machinisten van de betreffende treinen een snelheidsadvies.

- Op 20-04 en 04-05 werden voorbereidende proefnemingen gehouden. Op 04-05 werd daarvoor door NSR Sprinter 2888 gesteld, die als vervanging van een Sprintertwee in de SpitsPendels had gereden. Na 14137 ging het als 82150 van Rotterdam naar Roosendaal, 82151 naar Dordrecht, als 82152 naar Breda, als 82153 terug naar Rotterdam en als 82154 terug naar Rotterdam, waar het stel als 14154 weer in de reizigersdienst kwam.

Stichting TEE-NL

Een nieuw op te richten werkgroep gaat een poging ondernemen de vijf in 1998 uit Canada naar Duitsland getransporteerde ex-NS/SBB TEE-rijtuigen (twee stuurstanden en drie tussenrijtuigen) naar Nederland te halen en met behulp van een nieuw te bouwen replica motorwagen een compleet stel te formeren. Voor de replica hoopt men ondermeer gebruik te kunnen maken van onderdelen uit terzijde gestelde Plan-U stellen. De initiatiefnemers hebben inmiddels contacten gelegd met het Spoorwegmuseum, het werkspoormuseum en NS-reizigers.

Het streven van de initiatiefnemers om in 2007 het plan te hebben gerealiseerd lijkt ons een tikkeltje te ambitieus. Bovendien zal er zéér veel geld op tafel moeten komen.

De oorspronkelijk uit 5 exemplaren bestaande serie treinstellen reed van 1957 tot 1974 o.a. de volgende diensten: Amsterdam – Zürich v.v.; Amsterdam - Parijs v.v.; Brussel– Parijs v.v.; Parijs – Zürich v.v.; München – Zürich v.v. In 1971 verongelukte een stel. Na hun buitendienststelling in 1974 duurde het tot 1977 voor een koper gevonden was: de Urban Transportation Development Corporation in Canada, die de vier stellen verhuurde aan de Ontario Northland Railroad. De treinen werden ingezet op de lijn Toronto – North Bay – Timmins. Voor hun vertrek naar Canada werden ze door de werkplaats Tilburg geschikt gemaakt voor dienst bij -40° C. De oorspronkelijke dieselmotorwagens werden in 1984 alle vier in Canada gesloopt en vervangen door GM-diesellocs type FP7A.

ZLSM

De ZLSM heeft groen licht gekregen voor de uitbreiding van het depôt in Simpelveld. Alhoewel de uitbreiding van de rijtuigloods urgent is, wordt toch eerst begonnen met de uitbreiding van de werkplaats. Als de nieuwe sporen van 225 meter met twee wissels zijn aangelegd, kan de rijtuigloods worden gebouwd. De aansluiting komt in het hoofdspoor naar Vetschau en de werkplaats te liggen. De dienstregeling voor dit jaar kent een aparte weekenddienstregeling en een weekdienstregeling tussen Simpelveld en Kerkrade in verband met het doorrijden naar Heerlen in het weekend.

Nederlands Spoorwegmuseum

Zoals de zaken er nu voor staan zal NS stoomlocomotief 3737 niet op de stoomtreindagen van de ZLSM in juli aanwezig zijn. De locomotief dient te worden hersteld van drijfwerkschade en staat in de HTMU te Utrecht. Met deze revisie is een groot bedrag gemoeid (circa € 300.000), dat het museum zelf niet in zijn geheel kan opbrengen. De restauratie wordt gefinancierd door middel van fondsen, een eigen museumbijdrage, sponsorgelden en de opbrengsten uit de verkoop van Sponsorloten. Kijk op www.sponsorloterij.nl of www.spoorwegmuseum.nl

RTM

Tijdens Nationale Stoomtreindag en de twee dagen erna, 21 en 22 mei, herdenkt de Stichting v/h RTM te Ouddorp de stoomtractie bij de RTM met een nieuwe wisseltonstelling rondom dit thema, een drietal dagen met een uitgebreide dienstregeling en RTM-modelbanen. Vertrek van de eerste trams steeds om 11.30 uur, voor de uitgebreide dienstregeling en de tractiesoorten, bezoek de website www.rtm-ouddorp.nl en lees daar het laatste nieuws. Tweede Pinksterdag is weer het toneel van legervoertuigen en brandweerwagens. Een deel zal vervoerd worden met extra goederentrems.

Havenmuseum Rotterdam

Op maandag 19 april is loc 512 samen met rongenwagen LWRK 87915 uit het Maritiem Buitenmuseum (huidige naam: Havenmuseum) aan de Rotterdamse Leuvehaven verwijderd. De gesloten wagen S-CHRP 34411 was al eerder naar de SSN gebracht omdat deze in het Maritiem Buitenmuseum in de weg zou staan. De loc en rongenwagen staan gestald op het "opslagterrein" van het Havenmuseum bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij te Heijplaat (vlakbij emplacement Waalhaven-Zuid). De 512 werd per vrachtwagen afgevoerd, terwijl de rongenwagen op een ponton vervoerd werd samen met enkele andere objecten die uit het Havenmuseum verwijderd werden om plaats te maken (waaronder een DAF-trekker waar er twee van in het museum stonden, en een containercarrier waar ook nog een kleiner exemplaar van aanwezig is). Omdat men de 512 "te groot" vond, wil men nu een Sik verwerven, mede omdat enkele mensen in het Havenmuseum van mening zijn dat een Sik karakteristiek is voor de Rotterdamse havengebieden...

S.T.A.R.

De Gedeputeerde Staten van Groningen hebben besloten een bijdrage van € 700.000,- uit het fonds cofinanciering Kompas toe te kennen aan de Stichting Stadskanaal Rail (STAR) voor een grootschalig revitaliseringsproject. Het huidige spoortracé is niet geschikt voor grotere bezoekersaantallen dan de 30.000 bezoekers die nu komen. Het aantal halteplaatsen wordt uitgebreid, emplacementen worden opgewaardeerd en bruggen en viaducten worden gerestaureerd. Samen met de ontwikkeling van nieuwe arrangementen moet STAR uitgroeien tot een toeristisch evenement dat in 2005 zo'n 60.000 bezoekers zal trekken. Het geld is dus niet primair bedoeld voor rollend materieel maar komt ten goede aan 'achterstallig' onderhoud, dus behoud van de spoorlijn zelf en renovatie van kunstwerken. Geïnvesteed wordt er ook in de uitbreiding van het emplacement Stadskanaal en uitbreiding van de faciliteiten aldaar.

VIDEO'S

EISENBAHN KURIER: Video-Kurier 59 heeft als hoofdthema een Plandampf-spektakel in het Lahntal met 8 stomers. Verder met een 52-er van Sonnenberg naar Lauscha en nog een rit met twee 01'en rond Interlaken (CH). Vervolgens de nieuwe 6-delige Bombardiertrams in Linz (A). Dan volgt een impressie van de nieuwe elocs 182 en 185 in de goederendienst. Tot slot een zeer korte impressie van de Oostenrijkse Erzbergbahn. 1 uur, € 15,50, bestelnr. 5259.

EISENBAHN KURIER: Alpendampf in Österreich over de drie tandradbanen, die er nog zijn: de Schafbergbahn met oliestookstomers in St. Wolf, de nog volkomen originele Achensee Bahn in Jenbach en tenslotte de Schneeberg Bahn met zo af en toe een stomer ten westen van Wenen. Een zeer sfeervolle film met prachtige landschappen en de echte stoomsfeer! Zo af en toe een gesprekje met personeel en dan natuurlijk de techniek van de locs. Een heel onderhoudend stukje Oostenrijk voor € 19,80. Bestelnr. 538.

REOS Bahnhof Zürich (2 en 4/2003). REOS heeft op diverse momenten van de dag op het grote Hauptbahnhof gefilmd en het verkeer vastgelegd. Het wemelt van de dubbeldekkers. U ziet vele variaties in beschildering van de locs. Oudere series zijn ook nog present. Topmomenten zijn er als er 3 Italiaanse pendolino's tegelijk in- en uitrijden. Ook is er een TGV, een ICE3 en zelfs de dieselvesie. Even zijn er wat beelden van de trams op het vooplein. De Uetlibergbahn en de Sihltalbahn die ook in het HBF komen zijn niet vergeten. 69 min., 17 euro voor video en DVD, bestelnr. 036 NL. Geen commentaar, alleen de echte geluiden.

De 2^e stationsfilm gaat over **Bahnhof Erstfeld**, waar ook het bekende Gotthard locdepôt is. Hier een cavalcade van goederentreinen, die in de meeste gevallen een opdruk meekrijgen, hoewel er al vaak een dubbelspan voor staat. Ook zien we veel reizigers-treinen. Er is nog steeds wat variatie in tractiematerieel. Zelfs de bedaaagde Ae-6/6 serie komt nog in het groen voor. Even zijn we bij de locloods waar ook een groene krokodil staat opgesteld. Circa 90 min., 19,50 euro voor video en DVDR, bestelnr. 030 NL

Ter herdenking van **100 Jahre Albulabahn 2** videos over dit traject. De eerste belicht de activiteiten in de stations Thusis en Filisur (kruisingsstation met de lijn naar Davos). We zien rangeren, veel goederentreinen en natuurlijk het personenvervoer met soms indrukwekkende opnamen van de vaak supermoderne locs. Prachtig zijn de scènes bij het beroemde viaduct. RHB liet in 2003 een krokodil met klassiek materieel (Pullmann en gewoon) pendelen. Er zijn ook een paar spannende "Parallelfahrten" gefilmd. 87 Bestelnr. 056 NL, 19,50 euro en 22,50 euro als DVD.

Der Rheinschlucht, ofwel de Zwitserse Grand Canyon – van Reichenau naar Illanz. In Reichenau splitst de RHB zich van Chur naar Albula en Illanz/Disentis. In een veelal indrukwekkend landschap gefilmd vertonen zich die treinformaties met locs van de series Ge 4/4 II en III en de Ge 6/6 II. Ook ziet u goederentreinen met de Ge 4/4 I en de Krokodil (Ge 6/6 I), altijd een indrukwekkend gezicht. 85 minuten in VHS en DVD-R. Prijs 19,50 euro.

De videos van REOS zijn te koop bij Reos beeldproducties zelf (A. van Altenastraat 20, 3312 EB Dordrecht, telf. 078-6144931), bij Van Stockum in Den Haag, bij de Wapstad in Rijswijk en Meyer & Blessing, Rotterdam.

BOEKEN

TRANSPRESS: Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Auteur: J. Michael Mehlretter. In deze uitgave een overzicht van het materieelpark van de voormalige Bundesbahn: van stoomloc, via draaistroomloc naar de krachtige diesellocc in tekst en beeld (154 zwart/wit, 8 kleur). Onder de illustraties zitten geen toppers. Formaat 23½ x 27 cm, 186 blz., € 14,90, ISBN 3-613-71235-0.

TRANSPRESS: Reichsbahn-Album. Auteur: Alfred B. Gottwaldt. 500 foto's van het Duitse spoor 1920-1940 in zwart/wit. Dit is een herdruk met enkele nieuwe opnamen. De meeste foto's zijn verder bekend. Niet alleen alle tractievormen komen aan bod, ook de sfeer op de stations, in de werkplaatsen, depots en elders wat met het spoor te maken had. Wij vergeleken met de eerste druk, die relatief beter was afgedrukt. De nieuwe bevat nogal wat bleke en zwarte afdrucken. Jammer, want dat doet de algehele indruk schade aan, terwijl het boek zo'n interessant onderwerp behandelt. € 24,90, 476 blz., formaat 21½ x 27 cm, ISBN 2-613-71234-2.

TRANSPRESS. Ulrich Walluhn schreef **Lokomotiven und Triebwagen** in de Sovjetzone (DDR) van 1945 tot 1950. Aandacht is er voor de politieke geschiedenis in die tijd; duidelijk is de invloed op de opbouw en organisatie van het spoor. Verder wordt de dienst met stoom-, diesel- en elektrische voertuigen belicht. Zeer interessant is het materieeloverzicht per 1.7.1950, dit ook weer verdeeld over de tractievormen. De illustraties reflecteren die tijd: nauwelijks was men in staat om vrij te fotograferen en dat is te merken aan de kwaliteit. Dit boek is echt iets voor de geschiedenisliefhebber. 288 blz., 17½ x 24,5 cm., € 24,90, ISBN 3-613-71231-8.

TRANSPRESS: Eisenbahnen in Polen 1939-1945. Die Geschichte der General Direktion der Ostbahn (Reinier en Kiebitsky). Diverse hoofdstukken o.a. over de DR na 1933 en de inval in Polen in 1939. De structurering en organisatie van het spoor nadien, een artikel over de locdienst met onder andere aandacht voor de series 42 en 50. Dan een navrant hoofdstuk over de transporten naar de concentratiekampen met de titel "nichts gesehen, nichts gewusst". Nog een navrant hoofdstuk over de miljoenen vluchtelingen in 1945. Tot slot de ontnazificering en conclusies, overzichten van locomotieven, o.a. in 1944. Dit betreft onder meer de directies Krakau, Warschau en Lemberg. Zwart/wit foto's, die duidelijk de sporen van foto-verboden dragen. 158 blz., 21½ x 25 cm., € 24,90, ISBN 3-613-71213-X.

EISENBAHN-KURIER. Aspekten nr. 21, ofwel deel 4 over het spoor in Noord-Amerika: VS en ook Canada. Met name dit laatste land krijgt behoorlijk wat aandacht. Vervolgens is er een groot artikel over de "switchers" ofwel de vaak foeilelijke maar efficiënte rangeerdiesels. Verder twee artikelen over lijnen, namelijk de Central Pacific en Utah Railroad. Ook is er een deel met historische zwart/wit foto's van Amerikaanse diesels in het Oosten. De "Warbonnets" zijn daarna aan de beurt. Het slothoofdstuk gaat over historische tramwagens die nu in Californië rijden. A4, 98 blz., € 9,80., hoofdzakelijk kleur.

EISENBAHN-KURIER Special 72, Deutsche Diesellokomotive. Alereerst de geschiedenis met Rudolf Diesel, dus van Thermolok tot Geschutslok (over de grote kanonnen in WO 2). Vervolgens het dieselprogramma van DB en DR en de gasturbine-locomotieven. Dan nog de MAK 2000, V 300 en V 320. Ook is er een hoofdstuk over de dieselelectrische machines (het voorgaande gaat allemaal over dieselmechanische locomotieven). Tot slot Blue Tiger, en Hercules & Co. A4, 98 blz., zwart/wit en kleur, € 9,80.

EDITIONS DU CABRI. Le train bleu. Een groot boek over de Franse "NZH" tussen Lyon-Fontaine en Neuville. De gelijkenis in materieel is behalve in kleur ook verder ten dele frappant. Men reed met tramtreinen à la Métallurgique en modernere formaties. Het boek begint met de stoomtrams (soms al met imperiaalwagens). De historie van de aanleg is uitgebreid: er zijn goede kaarten en overzichten, ook van het busnet van thans, want de train bleu is allang niet meer. De beschrijving van materieel en diensten is ook zeer wijdbloeiend. Het meeste illustratiemateriaal is zwart/wit maar er is ook wat redelijke kleur, meestal vlak voor de opheffing in 1957 gemaakt. Auteurs Clavaud, Perenou en Chappolet hebben 200 boeiende bladzijden geproduceerd. Formaat 23½ x 31,5 cm., € 45,-, ISBN 2-914603-13-4.

La Vie du Rail (via Editions du Cabri) gaf een boek van groot formaat (letterlijk) en qua inhoud uit in de serie **Images du trains** namelijk deel 10, **La France ferroviaire vue du ciel**, ofwel spoor-luchtfoto's. Een piloot uit WO I fotografeerde heel Frankrijk. Toen hij stierf verspreidde de collectie van honderdduizenden foto's zich over veel belangstellenden (gemeenten, provincies en bedrijven). La Vie du Rail redde het spoorgedeelte. In dit eerste deel komen de SNCF regio's Est, Sud-Est en Sud-Ouest aan de orde. In deel 2 (11 van de serie) zijn Nord en Ouest aan de beurt. Let wel: niet de treinen, maar stations, depôts, emplacementen en bruggen vormen het onderwerp van de foto's in zwart/wit en heel veel in kleur. Een geweldige collectie zonder meer uit de jaren 1960-1972. Vooral prachtige stationsgebouwen. Een magnifiek boek voor de kenners van Frankrijk. 190 blz., formaat 26 x 34 cm, ca 400 foto's, € 55,-, ISBN 2-915034-16-8.

IAN ALLAN. In de serie "**Streets of**" nu de badplaats Brighton met enkele trams, veel bussen en wat trolleybussen. Kraemer, Johnson en Bishop scharrelden 80 pagina's mooie kleurenfoto's bij elkaar, meest uit de 30 jaren na de Tweede Wereldoorlog. Dan valt toch weer op hoe de diverse typen dubbeldekkers van elkaar verschillen. £ 14,99, formaat 24½ x 18,5 cm. ISBN 0-7110-3007-3.

Wij ontvingen de jaarlijkse uitgave **Railways Restored**, een gids gewijd aan alle Engelse museumlijnen + musea. Het geheel is alfabetisch ingedeeld over Engeland zelf, Schotland, Wales, de Kanaal-eilanden, Isle of Man, (Noord-) Ierland. Ook is er een apart hoofdstuk over miniatuur (tuin-) spoorwegen. Een deel is speciaal gewijd aan dienstregelingen. De rest van het boek bevat de gegevens over het materieel en zeer gedetailleerde faciliteiten. Natuurlijk zijn ook alle "special events" opgenomen. £ 13,99. 200 blz., ISBN 0-7110-2995-4. Samensteller is Alan C. Butcher.

Fern Express 1/2004 Nr. 81, grotendeels gewijd aan Azië en wel Noord-Korea, Vietnam, Java, China en Birma. Maar er is ook een item over Zuid-Amerika met name over Patagonië in Zuid-Amerika. Vooral de artikelen over China en Birma hebben fraaie kleurenfoto's. Voor China luidt trouwens voor de stoom de noodklok. De illustratiemogelijkheden voor het Noord-Koreaanse artikel waren beperkt. A4, 50 blz., kleur en zwart/wit, met ook nog 4 blz. actualiteiten. € 18,80.

Van **Uhle & Kleimann** (Pettenpohlstrasse 17, 32312 Lübbecke, BRD) ontvingen wij de 2004 uitgave van het **Kursbuch der Deutschen Museums-Eisenbahnen**. 164 blz. barstensvol met gegevens en wat zwart/wit foto's (kleurencover). Bijna 200 items (Sommige musea hebben meer dan één lijn). Ook zijn de musea zelf genoemd, alles per provincie. Behalve de dienstregelingen zijn meestal ook de locs en "Triebwagen" vermeld. Er staat zoveel in dat je een half leven nodig hebt om 't allemaal te bezoeken. € 4,50 + € 2,50 portokosten.

Bij **GeraMond** verscheen het **Straßenbahn Jahrbuch 2004**. In 144 blz. leest u over de ontwikkelingen uit het afgelopen jaar bij de trams in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Gr. Brittanien, Ierland, Frankrijk, Italië, Polen, Benelux, Spanje, Portugal en Scandinavië. De kwaliteit van het beeldmateriaal is zonder meer goed, maar de ordening van de foto's is nogal rommelig. Bovendien zijn sommige foto's erg klein weergegeven. De redacteur Benelux zegt niet erg tevreden te zijn over de inhoud. Bij het redigeren tot korte tekstblokken zijn er merkwaardige conclusies getrokken, zoals over de route van de Haagse lijn 17 of de inzet van NMVB-wagens op een Antwerpse museumlijn. Het Rotterdamse deel geeft daarentegen wel redelijk goed de essentie weer. ISBN 3765472077, € 19,90.

Uitgeverij De Alk. Hier verscheen "**De Gele Rijders**", de standaard streekbus in Nederland. De standaardstreekbussen, die werden gebouwd tussen 1967 en 1988, rijden hun laatste kilometers tegemoet. Dit boek van de hand van Peter van der Meer geeft een overzicht van de vele verschillende varianten op het gebied van onderstellen en motoren, carrosserieuitvoering en -bouwers alsmede kleurstellingen. Van de bussen, die verkocht werden aan Marokko en Cuba, zijn ook fraaie opnamen te zien. A4 gebonden, 128 pagina's geheel in kleur, 250 foto's, € 29,90. ISBN:906013257-2

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-5. ISSN:0030-3321 * De treinstellen Plan U * De voorlopers van lijn 10 op de Amsterdamse Eilanden * De spoorlijn Tongeren - Aken *

Rail Magazine, mei 2004, nr. 214. ISSN:0926-3489 * Afvalvervoer in Wijster * Ontwikkelingen bij de nieuwbouw van het Spoorwegmuseum * De laatste loodjes van Plan U 116 * De IJsselmondlijn (RET) * Materieel NSR, de stand van zaken * SNCF-serie CC-6500 * modelspoor *

Rail Hobby, mei/juni 2004, ISSN 0165-4551 * Bovenleiding (grootbedrijf) * Metamorfose G2000 * brug Nootdorpboog ingereden * BR 189 * 50 jaar Bolle neuzen in Europa * Plan V 419 groen * Modelspoor *

Autobuskroniek, 04-2004, ISSN 1384-0436 * Een praatje bij een plaatje * Modelbusnieuws * Bedrijfsberichten * Vergunningnieuws * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws * **Trolleyberichten**, maart 2004, nr. 145. ISSN:15711110 * de Trolley van Athene * Wederopleving trolleybus Coïmbra * Arnhem actueel * Buitenland actueel * Van filobus tot Obus * [**Miniatuur Banen**, 2004 nr. 2. ISSN:0165-5833. * Etalage * Kijk & Leesstof * Braziliaanse modeltreinen * Modelspoor * Langs de lijnen * Agenda *

Brussel wil A'damse 'Metromorfose'

Brussel overweegt de metrohaltes op dezelfde manier op te knappen als Amsterdam heeft gedaan, hoewel het project Metromorfose in Amsterdam zelf is stilgelegd wegens kostenoverschrijdingen. Brussel heeft te maken met steeds meer sturende jeugdbendes in 38 van de 68 stations. Het plan is nu om de haltes veiliger te maken door meer overzichtelijkheid. Nauwe gangen en donkere hoekjes moeten worden veggewerkt. De sfeer moet ook verbeteren door graffiti snel te verwijderen, vindt Jo Decuyper, chef metrobrigade in de Belgische hoofdstad. Het plan ligt nu ter goedkeuring bij diverse gemeentelijke instanties.

Prorail mag boetes uitdelen

Medewerkers mogen in de toekomst boetes uitdelen aan vandalen langs het spoor. Vijftig functionarissen krijgen van minister Donner van Justitie een speciale opsporingsbevoegdheid. Prorail had al vorige maand om de extra bevoegdheden voor de medewerkers gevraagd. Het bedrijf dat de spoorwegen in Nederland beheert, heeft naar eigen zeggen veel last van "storing door derden".

De belangrijkste taak van de vijftig functionarissen zal bestaan uit het toezicht houden op rangeerterreinen, baanvakken en spoorwegovergangen. Het is niet de bedoeling dat de bevoegde medewerkers bekeuringen gaan uitdelen aan vandalen in en om het station of op probleemlijnen.

Prorail beschouwt vandalisme langs de sporen als een toenemend probleem. Afgelopen maandag nog botste een trein in de buurt van Landgraaf op een betonblok dat daar door onbekenden was neergelegd. Volgens Prorail ontstaan door obstakels langs en op de rails vaak gevaarlijke situaties. De bevoegde functionarissen kunnen personen die langs de rails lopen direct een bekeuring van 25 euro geven. Mensen die met dieren langs de rails lopen, kunnen rekenen op een bon van 65 euro.

Het project begint in Zeeland, Brabant en Limburg en duurt tot 1 januari 2006. De medewerkers hebben met het Korps Landelijke Politiediensten, onder wiens toezicht zij vallen, afspraken gemaakt over de geweldsinstructie.

RAIL - A G E N D A

Heden t/m 31 juli: tentoonstelling over de Haarlemmermeer spoorlijnen. woens-, donder- en zaterdag tussen 14.00 en 17.00 uur. Museum 'In de Veenen', Herenweg 240, Vinkeveen
14 mei t/m 3 okt.: tentoonstelling '150 jaar spoorwegen in Roosendaal'. Museum De Ghulden Roos, Molenstraat 2 in Roosendaal. Toegang: € 3,00. Openingstijden museum: dinsdag t/m zondag van 14.00 tot 17.00 uur.

20 mei (Hemelveerterdag): Nationale stoomtreindag

20 t/m 23 mei: evenement 'Sporen naar het verleden' bij de Stoomtrein Goes-Borsele. Meer info: <http://www.destoomtrein.nl>

23 mei: Rit Corus Excursietrein, V. 10.45 station Velsersbosch

30 mei: inzet "Blauwe wagens" op de Amsterdamse Museumtramlijn.

31 mei: Keep them Rolling (legervoertuigen) bij de RTM Ouddorp
5 juni: (10-18u) museumtrams op HTM-lijn 11 i.v.m. Vlaggetjesdag.

12 juni: Open dag bij Nedtrain te Haarlem, 10-16 uur.

12 juni: met 38 2267 Oberhausen-Arnhem, daarna met 23 023 naar Dordrecht en SSN-depot. v.v. Info: www.stoomstichting.nl

12 juni: Met 23 023 Rotterdam - Arnhem, daarna met 38 2267 naar het Eisenbahn Museum Bochum Dahlhausen v.v.

12 + 13 juni: stoom en dieseldagen Stoomtrein Valkenburgse Meer

27 juni: viering 15 jarig bestaan Haags Openbaar Vervoer Museum.

27 juni: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

1 t/m 4 juli: Stoomtram 125 bij de SHM.

3 en 4 juli: Roosendaal 150 jaar spoorstad, 10-18 uur materieelshow bij de oude locloods. Deelname door Railion (BR 189) NSM, Stibans, SGB, VSM. Pendeltrein vanaf spoor 1B. Toegang: € 2,50.

Speciaal voor fotografen is een extra foto-uurtje ingepland op zaterdag 3 juli 2004 van 18.00 tot 19.00 uur.

3 en 4 juli: Modelspoor tentoonstelling / -beurs, 10-18 uur, Zuidwest Hallen, Commandobaan 10 in Roosendaal. Toegang € 5,-.

10 en 11 juli: stoomtreindagen bij de ZLSM

31 juli: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Eureco Expo Center Houten

28 aug.: Stichting Mat'54 Hondekop-vier organiseert een excursie met stel 766 en 273 vanuit Utrecht naar Blerick. Bezoek aan materieelshow t.g.v. 25-jarig bestaan van de Stibans. Info tel: 0182-537605 (na 19.00 u) of www.mat54.nl

29 aug.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

4 en 5 sept.: Manifestatie "Terug naar Toen" bij de VSM.

11 september: Open monumentendag

21 t/m 24 sept.: InnoTrans Berlin 2004. www.innotrans.de

26 sept.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

9 oktober: Open dag bij Nedtrain te Tilburg (10-16 uur).

9 en 10 oktober: SSN Stoomtreindagen 2004

16 oktober: (was eerst 9 okt): grote tramoptocht in Den Haag in verband met 100 jaar elektrische tram.

22 t/m 24 oktober: Eurospoor 2004, Jaarbeurs Utrecht.

31 okt.: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

12 t/m 14 november: Modelspoor Expositie Rail 2004; Groenordhallen Leiden.

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

De klassieke Londense rode dubbeldeksbus, de **Routemaster**, bestaat 50 jaar! Ter gelegenheid daarvan organiseert een Engelse Vereniging van eigenaars van Routemasters in het Londense Finsbury Park op **24 en 25 juli 2004** een groot evenement met vele Routemasterbussen, muziek en marktkraampjes. Meer info op: <http://www.routemaster50.org.uk>

22 en 23 mei: Open huis DSB-museum te Randers. Pendelritten met stoom- en dieseltractie naar Langå. Info: DSB Museumstog, Hvide Møllevej 10A, DK-8900 Randers, www.museumstog.dk

25 t/m 27 mei: Expo Ferroviaria 04. Intern. tentoonstelling spoorwegindustrie. Lingotto Fiere, Turijn, (I). www.expoferroviaria.com

29 mei t/m 6 juni: "Raifest 2004", viering 200 jaar stoomtractie op het spoor in het National Railway Museum te York (GB)

30 mei t/m 20 juni, op zon- en feestdagen, stoomtramritten tussen Darmstadt-Eberstadt und Alsbach. Info: Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, 64291 Darmstadt, www.museumsbahn.de

20 juni: 75 jaar Straßenbahn-Betriebshof Bad Cannstatt. Materieelshow, ritten met museumtrams. Info: Stuttgarter Historische Straßenbahnen, Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, www.shb-ev.de

14 en 15 augustus: viering 50 jarig bestaan "Bolle Neuzen" in Odense (DK)

11 en 12 sept.: Open dagen in het TSP-museum St.-Ghislain(B)

26 sept. 2004: Showbus, Duxford (GB). Thema: Routemaster en Concorde.

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