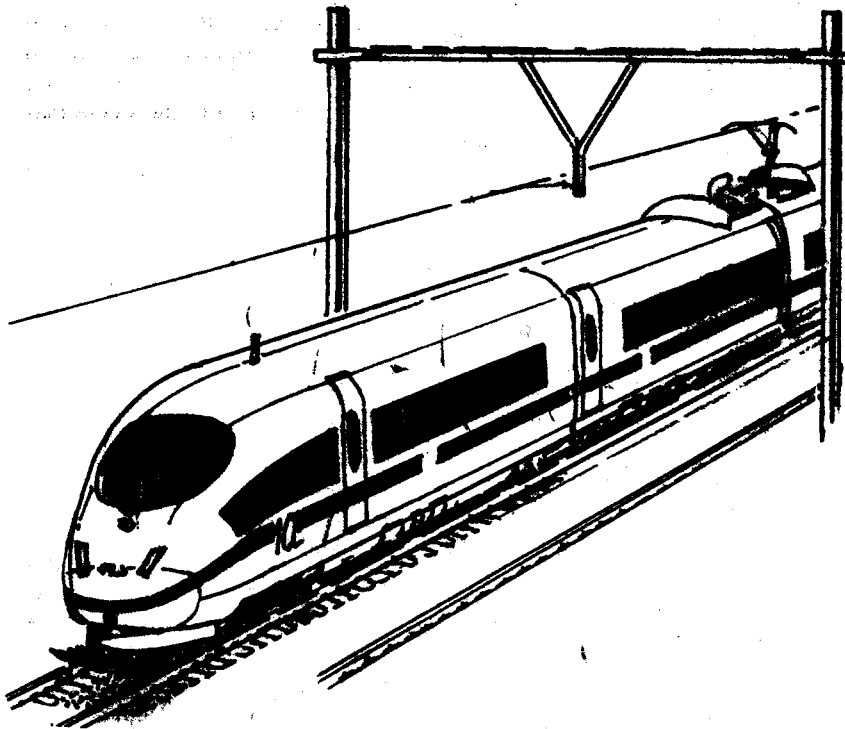
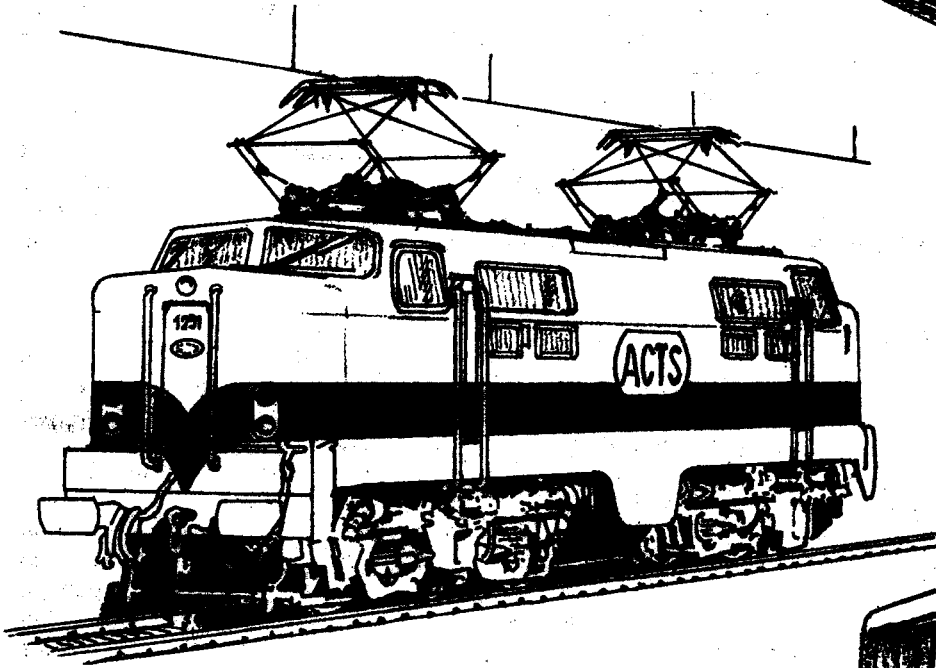
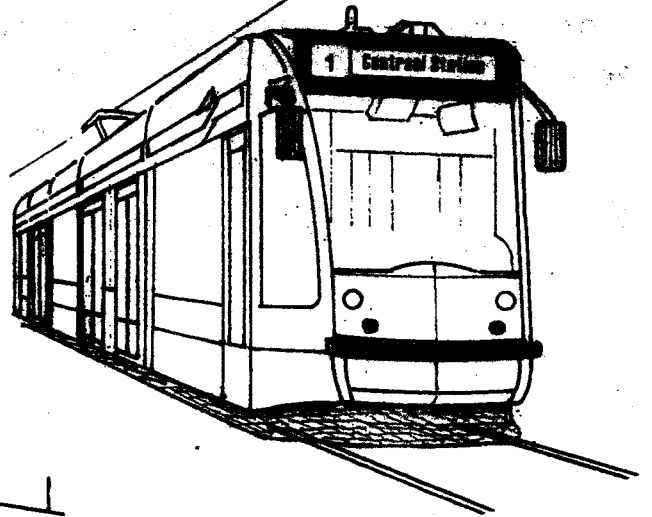


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e Jaargang, nr. 6 (547) Juni 2004



Het Openbaar Vervoer
RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 6 (547)
JUNI 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
2281 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 **vooruitbetaling** te worden voldaan door overmaking 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 vervaldatum 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

Ongeval Amsterdam

Op 21-05 vond even na 18.30 uur in Amsterdam CS een frontale botsing plaats tussen de uit Amsterdam vertrekkende (lege) trein 80761, afkomstig van de 3560, en de binnenkomende 960. Door de klap en het gewicht van een stam doordruwend ICR kwam het eerste rijtuig (20-70 224) achter loc 1838 van trein 960 omhoog en de kop ervan vouwde zich dubbel op het dak van de loc. In dit gedeelte van de bak viel een aantal zwaargewonden, waarvan de laatste pas om 23.45 uur bevrijd kon worden. De machinist van 80761 raakte licht gewond.

Het treinverkeer vanuit Amsterdam werd volledig stilgelegd. De treinseries 2100, 2400 en 2600 werden gekeerd in Schiphol, terwijl door adequaat reageren in Eindhoven de stammen van de series 800 en 900 van een tweede loc voorzien werden. Samen met de 3000 keerden deze in Utrecht. De 7300 reed tot Amsterdam Muiderpoort, vanuit Alkmaar tot Amsterdam Sloterdijk. Daar keerden ook de 4500 en 2200. De 4700, 3200 en 3900 vervielen geheel. De serie 4000 werd vanuit Rotterdam gekeerd in Woerden, terwijl de 4800 pendelde tussen Uitgeest en Haarlem. De 5800 was opgeheven tussen Amsterdam Muiderpoort en Alkmaar. In Amersfoort werd de Noordoost niet gesplitst en reed in het geheel naar Schiphol. Rond 09.00 uur op 22-05 kon het treinverkeer aan de westzijde van Amsterdam weer op gang komen.

In de nacht werden de overgebleven rijtuigen door de 6488 met 40 km/h naar de Watergraafsmeer gesleept. Op 22-05 rond 10.00 uur werden vier bakken van 8656 naar Ob Asd gesleept. Gedurende de nachtelijke uren was de diesellocc ook gebruikt om materieel onder de kap van Amsterdam te verslepen. De 20-70 224 werd in de vroege uren van 22-05 van het dak van de 1838 verwijderd. In de bouwput van het voormalige PTT-postsorteer-centrum werd het rijtuig door de brandweer met behulp van een sloopkraan gecontroleerd op de aanwezigheid van slachtoffers. Per dieplader werd het rijtuig diezelfde middag naar Revisiebedrijf Haarlem gebracht. De achter de 20-70 224 lopende 20-70 225 werd pas tegen het eind van de middag van 22-05 naar de Watergraafsmeer gesleept, evenals de 1838. De overgebleven twee bakken van de 8656 werden rond dezelfde tijd naar Ob Amsterdam gebracht. Een draaistel van de eloc werd vervangen door een kaal 1700-exemplaar en opgezonden naar Rb Tilburg. De 1838 was op 14-06 nog niet naar Tilburg gebracht. De licht- en niet zichtbaar beschadigde ICR 20-77 107, 134, 10-77 301, 303, 626 en 10-70 362 kwamen naar Rb Tilburg. De 20-70 225 en BKD 82-70 916 kwamen naar Revisiebedrijf Haarlem.

De 1838 werd ernstig gehavend aan beide fronten. In hoeverre in deze tijden herstel wordt overwogen, is onzeker maar de kans dat de loc nog in dienst komt moet als nihil worden beschouwd. De 20-70 224 komt zeker niet meer op de baan; de overige rijtuigen raakten licht beschadigd. De mBvk van de 8656 raakte zeer zwaar beschadigd. De cabine is geheel verdwenen en de bak is naar verluidt getordeerd (draaiing in langsrichting). Ook de gevreesde "kreukels" zijn op meerdere plaatsen te zien. Enkele erachter lopende bakken hebben deze ribbels opgelopen, terwijl ook de overige bakken schade opliepen. Of de zwaarst beschadigde rijtuigen nog hersteld kunnen worden is nog niet bekend; of Bombardier nieuwe bakken levert ter vervanging evenmin.

Het uitvallen van een stam rijtuigen had tot gevolg dat er vanaf 24-05 drie ICM-treinstellen in de serie 800/900 te zien waren. De 4052, 4072 en 4229 geruime tijd tussen Haarlem en Limburg. In de loop van de week van 31-05 werden de twee drietjes vervangen door de 4047 en 4060. De 4060 werd op 09-06 ingewisseld voor de 4021.

Het ongeval leidde tot kamervragen aan minister Peijs van Verkeer & Waterstaat. Die meldde al vrij snel dat de overheid 40 miljoen euro beschikbaar stelt om 400 gevaarpunten van een ATB-code te voorzien die ook het snelheidsgebied tussen 40 km/h en ca. 10 km/h afdekt, waarmee een sinds de introductie van ATB (-EG) bestaand manco van het systeem tenminste op die punten wordt verholpen.

HSL-Zuid

Al enige maanden is er het nodige te doen om de exploitatie van de HSL-Zuid, en dat met name van de shuttle-verbindingen Den Haag – Brussel en Breda – Brussel. Omdat de gebruiksvergoeding die High Speed Alliance – het samenwerkingsverband van NS en KLM dat de HSL-Zuid gaat exploiteren – moet betalen aan de overheid, dermate hoog is dat een rendabele uitbating van de lijn twijfelachtig is, zoekt men naar mogelijkheden om ofwel de minder rendabele verbindingen te schrappen ofwel de gebruiksvergoeding verlaagd te krijgen. Zoals de plannen er thans voor staan, zal er op de verbinding tussen Breda en Brussel met bestaand Belgisch materieel gereden gaan worden. Een goede kanshebber daarbij zijn de comfortabele I11-rijtuigen, die een maximumsnelheid van 200 km/h hebben.

Het is eens te meer jammer dat de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat NSR hardhandig op de vingers tikte toen het bedrijf in het voorjaar van 2000 – in samenwerking met KLM en de Luchthaven Schiphol - ambitieuze plannen presenteerde om de HSL-Zuid te integreren met het conventionele net, waardoor ook plaatsen bezuiden van Breda (dat zich thans als kunstmatig eindpunt grootstedelijke allure heeft aangemeten) van de nieuwe lijn zouden profiteren. Helaas wenste de overheid in die dagen slechts de HSL-Zuid sec aan te besteden, waarmee voor eens en voor altijd duidelijk werd dat 's rijks beleid omtrent dit soort infrastructuurprojecten niet is ingegeven door de wens zoveel mogelijk burgers van dienst te zijn, doch door het streven naar een zo hoog mogelijke opbrengst ten behoeve van de overheidsschatkist.

AMSTERDAM

Lijn 6 terug op de Overtoom

Tramlijn 6 gaat per december weer via de Overtoom rijden. Vervolgens de Amstelveenseweg op en verder naar het VU-ziekenhuis. Lijn 6 maakt sinds de herinrichting van de Overtoom een rondje met als eindstation Artis. Veel mensen hebben daar hun onvrede over uitgesproken, omdat lijn 1 nu de enige tram op de Overtoom is, en vaak bomvol dus. Op de Amstelveenseweg rijdt nu alleen tramlijn 16. Het GVB heeft het voorstel van de oude route bij de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer neergelegd om goedkeuring te krijgen. Dit zal geen problemen opleveren, verwacht het GVB.

Andere wijzigingen in het tramnet half december zijn de opening van lijn 26 tussen CS en IJburg en de verlegging van lijn 7 van het tijdelijke eindpunt Surinameplein naar Slotermeer.

Infrastructuur

Op het te verlengen traject van lijn 51 tussen Amstelveen Poortwachter en Amstelveen Westwijk wordt gewerkt aan de afwerking van de nieuwe trambaan. Het nieuwe traject wordt op 13 september (start winterdienst) geopend. Op 25 mei werd door de combinatie 52 + 58 de eerste proefrit gemaakt.

Klaphekjes weer terug

Op grond van arbo-regels moeten bij werkzaamheden aan de trambaan naast de zgn. valkuilen nu ook weer klaphekjes worden geplaatst om de veiligheid van de baanwerkers te garanderen. Een elektronisch mechanisme zorgt er voor dat de hekjes automatisch open gaan bij het naderen van een tram.

Westingang is nu hoofdingang Amsterdam Centraal

Sinds 2 juni is de westelijke ingang van station Amsterdam Centraal gedurende 3 jaar de hoofdingang van het station. Dit is nodig voor de bouw van het metrostation van de Noord/Zuidlijn onder het CS. De oorspronkelijke hoofdingang is gedurende die tijd dicht. Door de centrale ingang af te sluiten (in plaats van steeds een wisselend deel van de centrale hal) wordt een ruim bouwterrein ingericht dat gedurende langere tijd niet meer wijzigt. Het voordeel voor de bouwers en de reizigers is dat de aannemer nog veiliger kan werken en dat er voor de reizigers duidelijke looproutes komen die lange tijd niet veranderen. Bovendien kan aanzienlijk efficiënter worden gewerkt, waardoor de overlast zo kort mogelijk duurt. De metro-ingang Stationsplein (op het voorplein) valt binnen het bouwterrein en wordt daarom ook afgesloten. De metro is bereikbaar via de ingangen nabij de oostelijke tunnel, bij het Damrak (op de Middentoegangsbrug) en de heropende ingang voor het GVB Tickets & Info kantoor in het Noord-Zuid-hollandsch Koffiehuis. Vanaf het streekbusplatform en de bushaltes op de Kamperbrug zijn uiteraard de metro-ingangen aan weerszijden van de Kamperbrug beschikbaar.

Wethouder is grip op Noord/Zuid-lijn kwijt

De Gemeenteraad nam woensdag 19/5 tijdens een commissievergadering geen genoegen met de antwoorden van wethouder Van der Horst over de kostenoverschrijding van de Noord/Zuidlijn. Vooral de PvdA was zeer kritisch: de wethouder is volgens de partij zijn grip op de N/Z-lijn kwijt en vindt de aanleg van de Noord/Zuidlijn "out of control". "Het project wordt onvoldoende beheerst". Wethouder Van der Horst vindt de metrolijn wel beheersbaar. "Elk jaar steken we de thermometer in het project en sturen we bij." Voor de PvdA is dat niet genoeg: "Daar kunt u niet mee weggemen: we hebben nu een huidig inzicht, en volgend jaar hebben we een nieuw huidig inzicht." Van der Horst: "Nieuwe inzichten kunnen ook leiden tot een kostenverlaging." Hij verwacht volgend jaar niet weer een flinke tegenvaller te moeten melden.

GVB en Siemens eens over inspectieprogramma

Het GVB en Siemens hebben inhoudelijk overeenstemming bereikt over een inspectieprogramma voor de Combino. Hierdoor kunnen de oudste Combino's in Amsterdam verantwoord blijven rijden tot de wijzigingen/reparaties in verband met constructieproblemen zijn uitgevoerd. De afspraak wordt naar

verwachting binnenkort formeel bevestigd. Het GVB werkt samen met Siemens aan oplossingen voor problemen met de Combino. De problemen betreffen een te lage sterkte van de constructie in relatie tot de belasting. Daardoor zal de tram zijn levensduur van dertig jaar niet halen. Siemens onderzoekt samen met GVB en andere gebruikers van de Combino welke wijzigingen in de constructie moeten worden toegepast om deze problemen op te lossen. Over de wijzigingen om de krachten op de constructie te verlagen bestaat vrijwel overeenstemming tussen GVB en Siemens. Dit betreft de verbinding tussen de onderstellen en de carrosserie en de verbindingen tussen de carrosseriedelen onderling. Er bestaat nog geen overeenstemming over de wijzigingen die nodig zijn om de resterende krachten in de hoekpunten van de carrosserie van de Combino dertig jaar te dragen en evenmin over de reparaties van de eventuele opgelopen schade. Dat betekent ook dat nog geen keuze is gemaakt tussen het wijzigen/repareren van de trams danwel vervanging door een geheel nieuwe constructie.

De revisie kost fabrikant Siemens naar de huidige inzichten op € 860.000 per tram, wereldwijd kost dit grapje € 386 miljoen.

Buspassagiers in de kou

Vanaf maandag 24 mei 2004 kunnen de reizigers op de busstandplaatsen niet meer alvast in de bus plaatsnemen totdat de chauffeur komt. In verband met o.a. overlast wil het GVB de voertuigen niet onbeheerd op de standplaats laten staan. Omdat de medewerkers de gelegenheid moeten krijgen te pauzeren, is dan ook besloten dat de bussen tot twee minuten voor vertrek gesloten blijven.

Voormalige paardentramremise gerestaureerd

De restauratie van de voormalige paardentramremise op de Overtoom is na anderhalf jaar voltooid. De oudste bewaard gebleven paardentramremise van Nederland heeft jaren leeggestaan. Uiteindelijk werd het gekocht door een projectontwikkelaar met sloopplannen. De door omwonenden opgerichte Vereniging tot behoud van de Paardentramremise wist de politiek ervan te overtuigen dat de remise een uniek industrieel monument is. Het remisecomplex heeft diverse bestemmingen gekregen: woningen, winkels, kantoorruimtes en Villa Spijker, een verblijf voor gehandicapte kinderen.

Materieel tram

Het aantal buiten dienst staande trams is beperkt, waardoor er van uitval door materieelgebrek thans geen sprake is.

In de opslag te Moerdijk staan thans de volgende "Elektronen" in de mottenballen: 695, 700, 706, 711, 717, 718, 720, 721, 722, 724. Verder bevinden zich hier de Combino's 2138 2139 en 2140, alsmede enkele Citadis trams.

Blokkendozen: De 795 kwam na een aanrijding met de 2057 buiten dienst te staan.

Lagevloertrams: De in het vorige nummer genoemde 819 kwam op 17 mei weer in dienst na revisie. De wagen kreeg een aangepaste bestuurderscabine. In de Havenstraat staan de 905, 913 en 826 buiten dienst.

Op 14 mei werd Combino 2142 afgeleverd; op 25/5 volgde de 2143 en op 9/6 de 2144. Naar verluidt zou ook de 2145 nog worden afgeleverd door Siemens. Overigens zijn de 2138 t/m 2144 formeel niet door het GVB afgenomen.

Materieel bus

Het GVB gaat 39 nieuwe gelede bussen bestellen. Er hebben zich 6 leveranciers aangemeld voor deze order: Van Hool (Belgie); EVO-bus (Mannheim); VDL Berkhof (Heerenveen); Volvo (Zweden/ Polen); Solaris (Polen); MAN (Vianen). Van de ex-Almeerse gelede bussen staat de 9022 bij het GVB in Amsterdam West. De 9021 en 9035 staan bij Volvo-truck-dealer Mulder in Sloterdijk.

Open huis OV-musea

Op zondag 11 juli houden de verschillende musea (AOM Tolensstraat, MUSA garage Oost en EMA Haarlemmermeerstation) open huis. Tussen de verschillende locaties wordt gereiden met historische trams en bussen.

D E N – H A A G

Tramlijn 16

Eindelijk is er wat meer duidelijk geworden over de tweede tramlijn naar Wateringse Veld. Vooruitlopend op een eventuele verlenging van lijn 16 heeft het Haagse college van B & W besloten om nu al het ontwerp van de situering van de tramsporen op de Loevesteinlaan vrij te geven voor inspraak. De aanleg van de tramsporen en de haltes op de Loevesteinlaan vindt plaats tussen de huidige keerlus van lijn 16 en de sporen van lijn 9 op de Melis Stokelaan. Op de Loevesteinlaan komen de sporen in de middenberm te liggen. Deze middenberm zal voor dit doel een meter breder worden gemaakt. Voor het autoverkeer blijven aan beide zijden twee rijstroken beschikbaar. De huidige uitstaphalte van lijn 16 op de parallelweg van de Erasmusweg en de instaphaltes op de Cannenburglaan en de Loevesteinlaan worden volgens het plan verplaatst naar de kop van de Loevesteinlaan, nabij de kruising van de Erasmusweg. De halte van lijn 9 richting Centrum op de Melis Stokelaan wordt verplaatst tegenover de halte richting Vrederust. Hierdoor ontstaat een gecombineerde halte voor de lijnen 9 en 16 waardoor reizigers richting het Centrum de gelegenheid hebben om de eerste tram in die richting te kunnen nemen. Lijn 16 wordt dan verder langs het winkelcentrum aan de Leyweg geleid en zal dan bij de Dedemsvaartweg links afbuigen over nieuw aan te leggen sporen richting Wateringse Veld. Op de kruising Dedemsvaartweg / Melis Stokelaan zal een nieuwe boog worden aangelegd en verbonden worden met de al jaren aanwezige sporen op de Dedemsvaartweg richting Zichtenburg. Lijn 9 blijft in dit voorstel naar Vrederust rijden. Of dit alles daadwerkelijk doorgang zal vinden hangt af van de financiering. De aanleg van de sporen op de Loevesteinlaan kan dan plaatsvinden vanaf mei 2005 tot en met december 2006.

Tramlijn 3

Het veranderen van de route van tramlijn 3 heeft geleid tot een afname van het aantal passagiers op deze lijn. Tramlijn 3 was tot december 2003 de drukste tramlijn van Den Haag. Sinds de routewijziging over de Waldeck Pyramontkade en de Prinsgracht hebben vaak alle passagiers een zitplaats in het spitsuur, iets wat in de oude situatie nauwelijks gebeurde. Winkeliers in de Zoutmanstraat en de Torenstraat zien hun omzet dalen. De oude tramlijn 3 wordt ook gemist door veel ouderen. Veel bewoners van de Laan van Meerdervoort missen hun rechtstreekse verbinding met de Groenmarkt. Tijdens een vergadering kondigde wethouder Bruins aan dat hij de HTM om cijfers gaat vragen. Binnenkort wordt de nieuwe situatie geëvalueerd.

Schedeldoekshaven

Op dit moment rijdt tramlijn 10 nog steeds om via de Rijnstraat. Een stukje rails dat ontbrak bij het gebouw "De Terminal" omdat er een fundering in de weg zat, werd na het wegzagen hiervan erin gelegd. Later bleek het stukje weer te zijn verwijderd. Inmiddels is het stukje weer geplaatst maar rijdt tramlijn 10 nog steeds om. In onze vorige uitgave meldden wij dat de reconstructie nodig was om meer ruimte voor de slopers te creëren. Een oplettende lezer meldde ons daarna de echte reden voor de reconstructie, waarvoor onze dank:

"Bij de herontwikkeling van de kavel van de Zwarte Madonna is gekeken of het niet mogelijk was om de sporen recht te trekken. Hierdoor zou er meer bouwruimte ontstaan voor de nieuwbouw van de twee Ministeries en voor een nieuw woongebouw. De Madonna heeft op de betreffende hoek een afronding. De voormalige sporen volgden die afronding. Door de sporen "recht te trekken, richting het VROM gebouw ontstaat een grotere bouwruimte. Dit laatste is dus de echte reden voor de reconstructie. Voor de sloop van de Zwarte Madonna is een reconstructie van de sporen in het geheel niet nodig."

Randstadrail model te kijk

Tussen 4 en 12 juni was het publiek in de gelegenheid een deel van het toekomstige RandstadRail voertuig op ware grootte te bekijken. Op vrijdag 4 juni werd het model feestelijk voor-

gesteld bij de Hofweg. Het voertuig was in de nacht ervoor vanuit remise Zichtenburg door de Fa. van der Vlist op deze plek neergezet. Jammer genoeg was het publiek niet in de gelegenheid in het "voertuig" zelf een kijkje te nemen. Van 7 tot 9 juni stond het model bij het Centraal Station en van 10 t/m 12 juni aan de achterzijde van het stadhuis in Zoetermeer. Via www.randstadrail.nl waren bezoekers in de gelegenheid hun stem uit te brengen hoe de kop en het interieur er uit moesten zien.

Voorlopig koopcontract

De HTM heeft in alle stilte een voorlopig koopcontract gesloten voor de voertuigen van RandstadRail, hoewel over de exploitatie van deze lijn nog altijd geen overeenstemming is bereikt met minister Peijs van Verkeer en Vervoer. Met de order is een bedrag gemoeid van 150 miljoen euro. Wethouder Bruins blijkt er bij de HTM op te hebben aangedrongen om niet langer een afwachtende houding aan te nemen. De overeenkomst met fabrikant Alstom voorziet erin dat dit bedrijf kan beginnen met de voorbereidingen voor de bouw van het materieel. Als de bestelling alsnog moet worden afgeblazen, omdat het niet lukt om met de minister tot een akkoord te komen, dan leidt dit tot een schadepost van een miljoen euro. De HTM wil van de minister zekerheid van het rijk dat ze twaalf jaar lang, de exploitatie van RandstadRail mag verzorgen. Eigenlijk wil de minister alle bus- en tramlijnen via aanbestedingen in handen geven van de bedrijven met de beste aanbieding. Recent gaf ze aan dat ze voor RandstadRail een uitzondering wil maken door deze aan de HTM te 'gunnen' (v.w.b. het gedeelte naar Zoetermeer), zonder echter nog te vertellen hoe lang de vergunning dan van kracht zou zijn. Alstom had op 1 april moeten beginnen met de bouw om op tijd klaar te zijn.

Sneltram niet altijd sneller

De snelle trams die tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam gaan rijden vanaf 2006 en 2008 blijken niet altijd voor een kortere reistijd te zorgen. De huidige Sprinter is soms sneller in Den Haag Centraal dan de tram. Reizigers vanaf haltes in de nieuwe Vinex-wijken zijn de enigen die er in reistijd op vooruit gaan. Volgens de folder van RandstadRail is het vanaf 2006 mogelijk om in dertig minuten vanuit het centrum van Rotterdam naar het centrum van Den Haag te reizen, zonder over te stappen. Volgens de Haagsche Courant is dat nu echter ook al mogelijk: de Hofpleinlijn doet er 28 minuten over en de trein via Delft 27 minuten.

De trams van RandstadRail gaan vanaf 2006 vaker rijden dan de Hofpleinlijn nu doet, maar sneller is de verbinding vaak niet. Dat blijkt uit een inventarisatie van de krant. Vanuit Rodenrijs, Wilgenplas, Pijnacker zal het zelfs enkele minuten langer duren om in Den Haag te komen. Wat betreft de huidige treinstations op de Hofpleinlijn en Zoetermeer Stadslijn ligt het voordeel vooral in de frequentie. De reistijd is gelijk of langer, maar er komt wel iedere vijf, tien of vijftien minuten een tram langs. De Sprinter komt nu elk half uur.

Tramlijnen Leidschendam

Na de ingebruikname van RandstadRail is het leuk om je af te vragen wat er met de tramlijnen vanaf het Centraal Station in de richting Leidschendam gaat gebeuren. Immers, als de lijnen 3 en 6 naar Zoetermeer afbuigen dan gaat alleen tramlijn 2 nog die richting op. Als er maar 1 tramlijn over blijft dan is er bij Oostinje toch een probleem. Gaat tramlijn 2 dan rechtdoor of gaat hij, zoals nu, rechtsaf? Er moet dus nog een tramlijn die kant op gaan. Wordt dat een al eerder besproken tramlijn vanaf Leyenburg?

Voor een andere tramlijn richting Leidschendam, lijn 19, gloort ook weer enige hoop. De gemeente Den Haag heeft namelijk plechtig beloofd haar best te doen om deze tramlijn toch proberen aan te leggen. Recentelijk werd in de Vinex locatie Leidschenveen een handtekening actie op touw gezet voor de komst van deze beloofde lijn. Misschien is het een idee om deze lijn vanaf Delft via Leidschendam via het verlaten traject van lijn 6 naar het centrum te laten rijden.

Weer tegenvallers bij bouw van tramtunnel

Vier maanden voor de opening van de tramtunnel doemen er voor de gemeente Den Haag nieuwe tegenvallers op. De verzekeraars weigeren definitief eerdere schades te betalen, een Grieks restaurant krijgt alsnog schadevergoeding en de bouwer weigert het repareren van de laatste lekkages te betalen. In een voortgangsrapportage schrijft wethouder B. Bruins (VVD, verkeer) dat de bouwer Tram Kom meer moeite heeft met het dichtmaken van kleine lekkages in de damwanden. Bruins zegt niet hoeveel het injecteren van de diepwanden extra kost en welke bijdrage de bouwer van de gemeente eist. Volgens hem zijn alle extra kosten voor de bouwer.

Na de Griek houdt Bruins er rekening mee dat zes andere zaken nu ook alsnog een schadevergoeding kunnen eisen. Hij schrijft dat de tunnel afgezien van de schadegevallen 56,5 miljoen euro duurder is geworden dan in 2000 werd begroot. De bouw van de tramtunnel kost nu 234,32 miljoen euro. De gemeente ligt nog steeds overhoop over de schades die ontstonden bij de lekkages in 1998, 2000 en 2001. Alle claims zijn tot dusver afgewezen. De gemeente gaat nu voor de twee laatste claims een geschillenprocedure aan.

Materieel tram

Van de GTL-I trams moeten de 3016, 3052 en 3082 nog een midlife-beurt ondergaan. De 3016 heeft al een midlife-beurt ondergaan v.w.b. de A-bak. Deze tram heeft in 1999 aan het eindpunt Wateringse Veld een aanrijding gehad met de 3044. De volgende 3100'en (10) moeten nog rood/beige worden beplakt: 3102, 3104 (Algemeen Dagblad), 3111, 3114, 3127 (Rabobank), 3129, 3133, 3139 (Algemeen Dagblad), 3142 (G-Star) en 3143. Inmiddels zijn de 3137 (week 20) en 3124 (week 22) in het rood/beige kleurenschema gesignaleerd.

In week 22 werden de achtereenvolgens 3053 en 3051 binnen genomen. Deze trams werden van de tweede tot en met de vijfde deurpartij voorzien van zwenk- / schuifdeuren. Het demonteren van de oude deuren gebeurde op put 13 van de remise Lijsterbesstraat. Het inbouwen van de nieuwe deuren vond plaats in de werkplaats (put 30). De komst van de nieuwe deuren betekende ook dat de knipperlichten op de B- en C-bak werden verplaatst. Inmiddels is de 3053 met de nieuwe deuren alweer in de lijndienst gesignaleerd. De tram met de nieuwe deuren zullen de gemiddelde reiziger meteen opvallen omdat het vrij modern oogt. Bovendien zit er meer glas in de deuren. Alle GTL-I trams uit de serie 3040-3100 zullen deze deuren gaan krijgen. Een uitzondering is de 3055, die model stond voor de GTL II serie en al zwenkdeuren heeft.

Het gaat wat minder voorspoedig met de TW-6000 trams. De inzet op lijn 11 is minimaal. In de Lijsterbesstraat stond begin juni nog steeds de 6055 met aanrijdingschade. Het is niet helemaal uitgesloten dat deze tram toch hersteld wordt. Verder staat in de ook de 6099 in de Lijsterbesstraat te wachten op zijn trucks. Deze trucks arriveerden op 26 mei maar zijn door een defect aan de mobiele hefboeken nog steeds niet gemonteerd. De 6053 staat op dit moment voor een kleine onderhoudsbeurt in de Lijsterbesstraat.

Vanwege het deurenprogramma is er maar beperkte ruimte beschikbaar in de centrale werkplaats. Mede daardoor kunnen niet alle TW-6000 trams in de Lijsterbesstraat op kleine reparaties wachten. Regelmatig is er dan ook in de vroege uurtjes een gekoppelde TW-6000 combinatie te zien. Zo reed er in de vroege uurtjes van 8 juni een combinatie 6037-6057 van remise Scheveningen naar de Lijsterbesstraat om kapotte ruiten te laten vervangen. Al eerder was ook de 6064 al overgebracht. Deze tram staat buiten dienst omdat de trucks vervagen moeten worden.

De inzet van de serie 6000 op lijn 10 zal zo goed als zeker geen doorgang vinden. Naast het aanpassen van allerlei zaken aan de infrastructuur, wordt het verstandiger geacht om de serie op lijn 11 te laten rijden. Een oplettende lezer meldde dat halte Kneuterdijk wel geslepen was, maar dit heeft waarschijnlijk te maken met het profiel van de GTL-trams.

Nieuws op datum

13 mei 2004. Tegen het einde van de avond trok een werkvoertuig een deel van de bovenleiding kapot bij de Brouwersgracht waardoor een aanzienlijk deel van de tramlijnen in het centrum stroomloos kwam te staan. Diverse lijnen reden om.

17 mei 2004. Rond de klok van 08:00u ontspoorde de 3063/2 net na vertrek van de halte Essesteijn in de richting Kraayenstein. Lijn 2 werd tijdelijk ingekort tot aan de lus bij station Laan van NOI en lijn 6 reed niet verder dan de lus bij station Mariahoeve. Later werd voor beide lijnen een soort ringlijn ingesteld. Lijn 6 reed vanaf Essesteijn via de route van lijn 2 terug richting CS en lijn 2 reed vanaf Essesteijn via de route van lijn 6 terug naar CS. Nadat de 3063 door de noodploeg was herspoord konden de lijnen 2 en 6 tegen de klok van 09:30u weer de normale route rijden.

22 mei 2004. Aan het eind van de ochtend had de 3112/17, rijdend richting Statenkwartier, op het Statenplein een aanrijding met een auto. Lijn 17 reed vanaf de L.v.Meerdervoort tijdelijk uit via de route van lijn 3 naar Bohemen. In de avond waren er zware ongeregelheden op het Paul Krugerplein. De politie achtte het niet langer verantwoord om daar nog met de lijnen 6 en 12 te rijden nadat er diverse ruiten vanabri's en van een aantal trams waren gesneuveld. Lijn 6 reed in beide richtingen om vanaf de Delftselaan via lijn 11 - 2 - Kraayenstein - inrukroute remise ZBG en lijn 12 reed tussen de Loosduinseweg en de Delftselaan in beide richtingen om via lijn 2 en 11.

24 mei 2004. Net na het middaguur trok een vrachtwagen van de Haagse Milieu Services een deel van bovenleiding (lijn 3 richting Loosduinen) naar beneden op de kruising Laan van Meerdervoort / Fahrenheitstraat. De uitstekende kraan van de vrachtwagen kwam bekneld te zitten tussen de ophangdraden. Lijn 3 reed vanaf de Laan van Meerdervoort recht door via lijn 17 naar Statenkwartier. Lijn 12 reed vanaf de Delftselaan via lijn 11 enige tijd naar Scheveningen Haven. Tussen Loosduinen en Duindorp pendelden een aantal trams van de lijnen 3 en 12.

26 mei 2004. Vanwege een reconstructie van een ongeval op het De Savornin Lohmanplein kon lijn 3 aan het begin van de middag enige tijd niet verder rijden dan de remise Lijsterbesstraat. Op het tramloze gedeelte reden onder andere de bussen 768 en 772.

Rond 18:45 uur reed aan het eindpunt van lijn 9 bij Vrederust de 3097 achterop de 3111. De 3097 liep hierbij linksvoor schade op en de 3111 linksachter. Na afloop van de stremming rukten beide trams in naar remise Scheveningen. Een dag later werd de 3111 op lijn 9 gezien en op 29 mei werd de 3097 met de achterste beugel omhoog op lijn 12 gesignaleerd.

28 mei 2004. Om 11:30 uur meldde de 3116 van lijn 1 in de Prins Willemstraat een aanrijding met een autobusje. Lijn 1 reed enige tijd niet verder dan de keerdriehoek bij de Kanaalweg. Om 18:45 uur kreeg 3021/17, rijdend richting Wateringse Veld, een aanrijding met een personenauto bij het doorsteekje Burgemeester Elsenlaan / Karel Doormanlaan. Lijn 17 reed vanaf de Oudemansstraat uit naar Voorburg Station en tussen de keerdriehoek in de Plaspoelpolder en Wateringse Veld pendelden trams van lijn 17. Op het tramloze gedeelte reden de bussen 105 en 127

6 juni 2004. Vanwege de jaarlijkse viering van Vlaggetjesdag reden er museumtrams extra diensten op lijn 11. Ingezet werden de 265, PCC 1101 en PCC 1304.

Op 12 juni 2004 werd prinses Amalia gedoopt in de Grote Kerk. Voor het vervoer van genodigden (o.a. Grote Kerk - Noordeinde) werden HTM 900-bussen ingezet. Dit waren o.a. 906, 913, 915, 917, 918, 920, 923. De 923 werd in de Torenstraat gebruikt als een blokkade tussen toeschouwers en de Grote Kerk om een demonstrant met een spandoek met daarop een voor de vader van Maxima onaangename tekst aan het gezicht van de gasten te onttrekken. Verder werden na afloop van de plechtigheid door een chauffeur van een Beuk touringcar de kabels van de NOB tv verbinding losgetrokken waardoor voor de kijkers thuis het beeld uit de kerk wegviel.

ROTTERDAM

Directie RET

Eind mei werd de heer drs. P.H. Laman door het college van Burgemeester en Wethouders benoemd tot algemeen directeur a.i. van de RET. Dit gebeurde nadat ook de ondernemingsraad positief over zijn komst had geadviseerd. Vanaf 1 juni 2004 tot eind 2004 zal de nieuwe directeur vier dagen per week voor de RET gaan werken. De procedure voor de werving van een nieuwe algemeen directeur is inmiddels gestart en zal naar verwachting eind 2004 zijn beslag krijgen. Op 25 mei nam de opgestapte directeur Clayden afscheid van de RET met een receptie in de Burgerzaal van het stadhuis. In de toespraken werd zorgvuldig om de botsingen tussen wethouder Hulman en de RET-directeur heen gepraat.

Zomerdienst

Op 24 mei ging de veelbesproken zomerdienst 2004 van start. Ondanks de twijfels bij de ondernemingsraad over de invoering van alle veranderingen, ging deze toch in op genoemde datum. Wel waren er enkele kleine aanpassingen. Voor de bewoners van het Noordereiland had dit tot gevolg dat buslijn 32 toch op het eiland blijft rijden, terwijl in de wijken Terbregge, Hillegersberg, 110-Morgen en Schiebroek beperkt openbaar vervoer blijft in de avonden en op zondagmorgen. Er gaat twee keer per avond en één keer op zondagmorgen een minibusje rijden onder lijnnummer 835. Tramlijn 3 werd na 20.00 uur opgeheven. Voor de lijnen 2, 20 en 23 blijft de winterdienst van kracht tot 4 juli. Op 5 juli gaat de zomerdienst 2 in, die dan ook geldt voor de lijnen in Rotterdam-Zuid. De lijnen 2, 20 en 23 rijden dan maximaal om de 15 minuten (lijn 2 in de ochtendspits om de 12 minuten) en op zondag om de 20 minuten. Overigens blijven de protesten nog flink aanhouden. In Blijdorp, Pendrecht en Hillegersberg/Schiebroek is men nog steeds erg boos over de veranderingen en inmiddels protesteert ook de deelgemeente Delfshaven samen met de ondernemersvereniging Nieuwe Binnenweg tegen het inkorten van lijn 4 naar het Heemraadsplein met ingang van 23 augustus 2004. Op het traject Heemraadsplein en Schiedamseweg bij de Spanjaardstraat zou er dan geen fatsoenlijk openbaar vervoer meer zijn omdat de loopafstanden naar de metro veel te groot zijn. Op 1 juni hielden de oppositiepartijen in de Rotterdamse gemeenteraad een hoorzitting over de verslechteringen bij het openbaar vervoer. Men heeft toen de bezwaren geïnventariseerd en binnenkort wil men deze opnieuw aan de orde stellen. De coalitiepartijen VVD, CDA en Leefbaar Rotterdam besloten niet mee te doen aan de hoorzitting omdat zij al hadden ingestemd met de plannen van wethouder Hulman. Vooral Leefbaar Rotterdam gaat hierbij volledig voorbij aan de beloftes die zij aan de bewoners van Rotterdam hadden gedaan.

Gratis openbaar vervoer

In mei kwam PvdA-leider Wouter Bos met een plan voor een proef met gratis openbaar vervoer in Rotterdam. Hij kreeg hierbij de steun van de Zuid-Hollandse gedeputeerde M. Norder (Verkeer en vervoer). Het CDA in de Tweede Kamer zou 'onder voorwaarden' bereid zijn dit initiatief te steunen. Wel moet dan vooraf duidelijk zijn hoe men de inkomsten van de kaartjes compenseert. Ook zou de proef moeten plaatsvinden in een gebied met veel files, die daardoor zouden moeten verminderen. Met de opstelling van het CDA zou de PvdA een meerderheid in de Kamer kunnen krijgen voor een dergelijke proef. Volgens Norder zou de proef moeten gebeuren op een kansrijke lijn waar meer reizigers gebruik van kunnen maken en direct minder files ontstaan. Hij verwees hierbij naar de proef met gratis busvervoer tussen Leiden en Den Haag. Daar hebben de pessimisten ongelijk gekregen, want die proef loopt uitstekend. Zaten er normaal ongeveer duizend reizigers per dag in deze bus, nu ligt dit aantal tussen de drie en vierduizend. In de Tweede Kamer liet de VVD weten niets in zo'n proef te zien. Ook wethouder Hulman van Rotterdam, tevens

dagelijks bestuurder van de Stadsregio Rotterdam, liet weten dat hij daar niets voor voelt. Des te opvallender is het dat juist de Kamer van Koophandel, MKB Rotterdam en VNO-NCW Rotterdam de politiek hebben gevraagd juist meer te investeren in het openbaar vervoer. Deze instellingen hebben momenteel zelfs een reclametram rijden met een slogan voor gratis openbaar vervoer.

Begin juni liet de PvdA weten dat men na de zomer in de Rotterdamse gemeenteraad komt met een initiatiefvoorstel voor een proef met gratis openbaar vervoer. Kern daarvan zal zijn dat Rotterdammers tegen betaling van een eenmalig bedrag een pas krijgen, waarmee zij een jaar lang zonder verdere kosten van het openbaar vervoer in de stad gebruik kunnen maken. In tegenstelling tot het eerdere uitgangspunt dat de gratis OV-pas zou worden uitgetoetst op maar één lijn, wil de PvdA het experiment nu op het hele RET-vervoersnet binnen de stadsgrenzen doorvoeren. Buurgemeenten waar de RET ook rijdt zouden voorlopig van de proef worden uitgesloten omdat dit wel eens voor grote vertraging van het plan zou kunnen zorgen. Zij die van het RET-net gebruik maken maar niet in Rotterdam wonen zouden gewoon voor iedere rit afzonderlijk moeten blijven betalen met hun strippenkaart of abonnement. Er is nog niet becijferd wat de OV-pas moet gaan kosten en ook de gevolgen voor de RET zijn nog niet doorgerekend.

Materieelgebrek en vertragingen metro

Sinds begin mei moeten metroreizigers rekening houden met overvolle treinen. Dit wordt veroorzaakt door technische problemen aan rails en wielen en hierdoor was men genooddaakt met kortere treinen te gaan rijden. Een flink aantal treinen bestaat momenteel uit twee rytuigen in plaats van drie. Tien stellen staan tijdelijk buiten dienst. Op de Calandlijn leidt dit tot flinke vertragingen en moeten vooral in de spits grote aantallen passagiers wachten op de volgende metro.

Ook de werkzaamheden die van 19 tot 24 mei plaatsvonden aan het wisselcomplex Aveling, tussen Zalmplaat en Tussenwater, hebben geleid tot grote vertragingen. De metro kwam na de werkzaamheden op 24 mei normaal op gang, maar om 7.30 uur kwam een metrostel stil te staan omdat de stroomafnemer vastliep, waarna kortsluiting ontstond. Honderden reizigers in drie treinstellen die op dat moment op het getroffen traject reden, konden geen kant meer op. Nadat de RET de spanning had uitgeschakeld konden de passagiers de treinen verlaten. Men moest vervolgens overal bussen vandaan halen. Uiteindelijk konden er achttien worden ingezet, waaronder de nog altijd aanwezige gelede bussen. Op diverse stations leidde het niet rijden van de metro tot chaotische taferelen, met name op station Spijkenisse Centrum was de drukte enorm. De vermoedelijke oorzaak was dat mogelijk een gedeelte van de 'derde rail' tijdens de werkzaamheden niet goed was aangelegd. Omstreeks twaalf uur kon het traject weer worden bereden.

Verkeerslichten

Op 24 mei zijn op het Hofplein de werkzaamheden gestart voor de aanleg van nieuwe verkeerslichten, die dusdanig worden ingesteld dat de tram niet meer absolute voorrang heeft. Ongeveer vier weken later hoopt men met de aanleg gereed te zijn. De trams zullen dan gemiddeld zeven acht seconden extra moeten wachten. De verwachting dat er flinke files zouden staan tijdens de werkzaamheden werd overigens vooralsnog niet bewaarheid. Na het Hofplein volgen nog de kruisingen Middellandstraat 's-Gravendijkwal, Laan op Zuid/2e Rosestraat, Dorpsweg/Wolphaersbocht, Droogleeveer Fortuynplein en Vaanweg/Pleinweg.

Ziekteverzuim

Nadat het ziekteverzuim bij de RET vorig jaar al daalde van 12,8 naar 11,8 %, is dit nu zelfs tot onder de 10 % gezakt. Hiermee scoort de RET het laagste van de vier grote gemeentelijke openbaarvervoerbedrijven. De HTM zit er iets boven, in Utrecht is het 11 % en bij het GVBA 13 %.

Tram Vierhavenstraat

In de nieuwbouwplannen voor de Pelgrimsstraat en de Vierhavenstraat in Rotterdam Delfshaven blijft nog steeds ruimte voor een tram. In het collegevoorstel is een brede middenberm vrijgehouden om de komst van een tramverbinding in de toekomst niet onmogelijk te maken. Wel staat in de toelichting dat deze middenberm in de toekomst ook wel eens een andere bestemming kan krijgen. De twee wegen tussen het Marconiplein aan de noord-westkant en de Hudsonstraat aan de zuid-oostkant gaan begin volgend jaar op de schop om het project Parklane mogelijk te maken. Parklane moet de verbinding tussen het westelijk haventerrein over de Tjalklaan naar rijksweg A 20 verbeteren.

Afscheid 1600'en

Op zaterdag 5 juni werd afscheid genomen van de serie 1600. De door de NVBS georganiseerde rit was voor Rotterdamse begrippen goed bezet met een kleine 90 deelnemers. In eerste instantie zou worden gereden met motorrijtuig 1619, maar door de grote belangstelling werd motorrijtuig 1618 er aan toegevoegd. De rit begon en eindigde op het Heemraadsplein. Daar vandaan werd gereden via het centrum, Erasmusbrug, Charlois, route lijn 2 naar de Groene Tuin, IJsselmondlijn, Erasmusbrug, Blaak, rondje Kralingen, Goudsesingel, Hofplein, Schiebroek en vandaar weer terug naar het Heemraadsplein. De ruim drie uur durende rit werd begunstigd door uitstekend weer. Uitgebreide fotostops werden er gehouden op de Putselaan, eindpunt Charlois van lijn 2, Dwarsdijk (IJsselmondlijn), eindpunt Woudestein van lijn 7 en bij de halte Larikslaan van lijn 5 in Schiebroek. Ook onderweg waren er vele fotografen en filmers actief. Overigens staan de 1600-en voorlopig nog op reserve.

Exploitatie en infrastructuur

Op 24 mei werd het opstelspoor op het Kruisplein buiten dienst gesteld.

Op de Wolphaersbocht tussen de Dorpsweg en Boergoensestraat en bij de kruising Dorpsweg zijn nog werkzaamheden t.b.v. TramPlus. Op de Noordsingel wordt aan beide zijden gewerkt aan reconstructie van de weg en railvernieuwing.

Op de lijnen 2 en 5 verscheen in mei weer regelmatig een Citadis-rijtuig. Begin juni werd op lijn 5 de 2003 gesignaleerd. Op 5 juni reed lijn 20 i.v.m. een braderie op de Beijerlandse aan via de Hillevliet en Putselaan v.v.

De Airportshuttle, buslijn 33, heeft sinds 24 mei een halte nabij de hoofdingang van Diergaarde Blijdorp/Oceanium en geeft met een gemiddelde frequentie van 9 minuten een betere verbinding met het Centraal Station (rijtijd ca. 6 minuten) dan tramlijn 3, die een frequentie heeft van 20 minuten en op de terugweg van de diergaarde naar CS een grote omweg maakt door de wijk Blijdorp. Hierdoor hoeven de bezoekers van de Diergaarde ook niet meer, zoals vermeld in de vorige HOV/RN op blz.128, via het grote parkeerterrein bij Oceanium naar buslijn 32 te lopen, die inderdaad op topdagen vaststaat op de Abraham van Stolkweg en niet naar het CS rijdt. Lijn 33 rijdt 's avonds om de 15 minuten, terwijl alle andere RET-buslijnen dan om de 30 minuten rijden of 's avonds helemaal niet meer rijden, zoals de lijnen 31, 32, 34, 35, 37, 55, 65, 69 en 75 (zie ook www.ret.rotterdam.nl).

Materieel tram

Na de aflevering van het Citadis-rijtuig 2036 op 7 mei, is de aflevering van deze rijtuigen gestopt. Per 1 juni waren afgeleverd de mr. 2001—2036 en de 2039. De 2001 bevindt zich nog steeds in Frankrijk. Bij de Moerdijk staan de 2040 en 2041, terwijl de 2037 en 2038 nog niet zijn afgeleverd. In mei kwamen in dienst de 2033, 2036 en 2039.

In mei weer in dienst met nieuwe wielen de mr. 2002, 2003, 2007, 2017, 2018 en 2023, na software 2014, 2020 en 2022.

In de C.W. 731 (aanrijdingschade), 2008 (schade aan het dak) en sinds 20 mei mr. 724 en 2036 (zie nieuws per datum). Na herstel in dienst begin juni mr. 705.

Eind mei in remise Hilledijk buiten dienst voor wisselen wielen

2019, 2027 en 2029.

10/5 in dienst na rev. B 704 en 750 (de laatste ook herstel pantograaf) en binnengenomen voor rev. B mr. 708 en 709.

De eerste was begin juni weer in dienst.

In remise Hillegersberg kwam na herstel schade de 829 in mei weer in dienst, hetzelfde gebeurde met de 819 in april.

Na de buitendienststelling in remise H'berg van mr. 833, gebeurde dit begin mei met mr. 821 in remise Kralingen. Ook deze wagen had aanrijdingschade.

Sinds enige tijd is er weer een vaste remise-verdeling: Remise Hillegersberg: 707, 715, 716, 719, 721, 722, 735, 736, 740, 801-807, 812, 823, 830, 834-842 en 845.

Remise Kralingen: 725-728, 730-734, 737-739, 741-748, 808- 811, 813-820, 822, 824-829, 831, 832, 843, 844, 846-850.

Remise Hilledijk: 701-706, 708-714, 717, 718, 720, 723, 724, 729, 749, 750, 2001-2036, 2039.

Materieel bus

Per 24 mei j.l. rijden op de verbeterde buslijn 33 de lagevloerbussen serie 801 – 835; de inmiddels 13 jaar oude Mercedesbussen serie 420 – 439 zijn 'verhuisd' naar Rotterdam Oost en rijden op de lijnen 30, 31, 36 en 37.

Nieuws per datum

18/05: 19.00 uur derailleerde mr. 2004 op het wissel Coolsingel/v.Oldenbarneveltstraat. Een week later derailleerde hetzelfde rijtuig op hetzelfde punt.

20/05: Op het Kreekhuisenplein reed 2-724 achterop 20-2036, waarbij beide rijtuigen zwaar werden beschadigd. De 2036 was de laatst afgeleverde wagen en had op dat moment nog slechts 275 km. gereden.

31/05: 's-Middags eindigde de Roparun (Rotterdam-Parijs) voor het stadhuis op de Coolsingel. Lijn 1 via de Goudsesingel en later via v.Oldenbarneveltstraat, lijn 3 Weena v.v., lijn 8 via Mauritsweg en Eendrachtsweg en de lijnen 20 en 23 tot het Droogl. Fortuynplein, lijn 20 later via v.Oldenbarneveltstraat.

Arriva

Voor de zomerpiek is de 4450 van Drachten naar Terschelling verhuisd en de 4465 van Drachten, de 126 van Groningen Streek en de 132 van Groningen Stad gingen naar Ameland.

Voor afvoer verkocht aan Womy de 3504, 3662, 3659, 3818, 3822, 3823, 3885, 504, 508 en 519.

De eerste Berkhof Ambassadors (8001-8004, 8006-8009, 8011 en 8012) zijn inmiddels ingestroomd bij de stallingen Veendam, Stadskanaal en Winschoten.

Reserve buurtbus 7284 is verkocht. Opgelegd zijn de 4042, 4044, 4126 en 4129.

Een groot aantal Mercedes O405 en O405G zullen binnenkort afgevoerd/opgelegd worden.

In elk geval zijn voor de concessie Groningen Stad en streek en Drenthe Noord de volgende bussen besteld:

- 13 Citaro G voor Groningen Stad: 221–234

- 7 Citaro Standaard voor Groningen stad: 551-557

- 24 Integro Qliner 7151-7174

- 23 gelede bussen voor de streek (waarschijnlijk Citaro G): 7801-7823

BBA

BBA gaat in concessiegebied Veluwe rijden vanuit stallingen in Apeldoorn, Ede en Harderwijk. Voor deze concessie zijn in elk geval de volgende wagens reeds besteld:

- 29 stadswagens Volvo 700 (3 deurs)

- 49 DAF SB200+/VDL Berkhof Ambassadors uitvoering BBA

- 65 Mercedes Citaro

In het weekend van 15 en 16 mei waren er in de kazerne te Oirschot 'Landmacht open dagen'. BBA zette hiervoor 120 bussen in, die pendelen vanaf diverse parkeerplaatsen en de station Best en Eindhoven.

BBA heeft 2 VDL Berkhof Ambassadors in de bekende blauw/witte kleurstelling. De wagenparknummers zijn 901 en 902. Ze rijden op de lijnen in het SRE Gebied (Eindhoven, Valkenswaard, Reusel).

connexxion

Woensdagmiddag 26 mei zijn aan de Kottendijk in Enschede vijf stadsbussen volledig uitgebrand. De bussen waren reeds afge-

schreven en daar gestald voor andere doeleinden. De dienstregeling kwam dus niet in gevaar. Het betreft drie ex-Arnhemse wagens 1876, 1880 en 1890 en daarnaast de 5227 en 5241. De 5229 en 5239 zijn op tijd weggehaald en hebben geen schade opgelopen.

Per 15 december 2004 sluiten de stallingen Amsterdam Amstel III en Leimuiden. Naar verwachting zullen bussen en diensten voornamelijk verhuizen naar Schiphol Oost en Haarlem, maar detailinformatie is op dit moment nog niet bekend.

Connexxion rijdt sinds kort met een Mercedes Parade (minibus met 19 zitplaatsen) door Hilversum. Connexxion heeft Hilversum gekozen voor een proef van drie maanden met het nieuwe type stadsbus. De maatschappij wil weten of het zuiniger en praktischer is om met een minibus in een stedelijke omgeving te rijden. Volgens een woordvoerder is Connexxion de eerste die met dit type stadsbus rijdt. Wij menen, dat dit niet juist. Hermes rijdt in/vanuit Helmond, Roermond en Venlo al een aantal maanden met dit bustype.

De 4035 en 4197 zijn afgevoerd naar de sloop. De 4181 is opgelegd. De 4184 wordt gereed gemaakt voor verkoop.

GVU

Van de CSA's zijn nu nog aanwezig de 15, 16, 20, 32, 34, 37, 51-54 en 59. Al deze wagens zijn wit/blauw beplakt afgezien van de 51-53 die al wit/blauw gespoten waren. De wagens gaan voornamelijk als reservebus dienen. De 59 is tevens leswagen. De 33, 41-44 en 47 doen dienst als schoolbus, de 33 is zilver geschilderd, de 44 is blauw gespoten. Van de afgevoerde wagens zijn de 35, 55 en 58 inmiddels naar Albanie vertrokken.

De nieuwe serie standaardbussen, de 107-133, is inmiddels in dienst. Op 12 mei ondertekende het GVU de opdracht voor de levering van 29 nieuwe gelede bussen. Deze bussen zijn van het type AG300 van Van Hool. Ze zullen instromen tussen februari en juli volgend jaar en krijgen dezelfde kleurstelling als de dubbelgelede bussen serie 900. Vermoedelijk krijgen ze de nummers 591-619, aansluitend op de huidige gelede. Naast een uitbreiding vervangen ze de drie Zwitserse bussen en de eerste achttien Volvo-gelede (501-518) uit 1989.

Hermes

Sinds 14 december 2003 heeft Hermes geen Interlinerlijnen meer. De meeste interlinerbussen zijn echter nog wel in dienst:

De 4883 en 4885 rijden in Hermes huisstijl vanuit Venlo. De 4884 in interlingroen en de 4888 en 4890 in Hermes huisstijl vanuit Helmond. De 4886 in het groen in Venray en de 4889 in het groen in Nijmegen. De 8083 en 8084 zijn vanuit internlingroen ook in huisstijl gespoten en inmiddels reeds voorzien van reclame. Het interieur is voor zover bekend niet vervangen.

MTI

Millennium Transport International is failliet. Het bedrijf verzorgde het stadsvervoer in Oss, Meppel en Hoogeveen en enkele streeklijnen rondom Meppel en Hoogeveen. De stadsdienst Oss is inmiddels overgenomen door Maaskant Reizen uit Lith. BBA heeft de activiteiten in Drenthe overgenomen.

Stadsbus Maastricht

De eerste twee nieuwe Volvo's zijn vanuit Heerenveen garriveerd, het betreft de 843, 844, 846 en 847.

Syntus

In oktober zullen er vijf 10 meter-Ambassadors afgeleverd worden voor Syntus. Eén er van is in elk geval voor Zutphen bedoeld.

Overig nieuws

Het gratis maken van de bussen tussen Den Haag en Leiden (lijn 88 Oegstgeest – Den Haag en 95 Noordwijk – Den Haag) heeft meer dan drie keer zoveel reizigers opgeleverd. Dat blijkt uit een eerste evaluatie van een proef, die loopt van 5 januari tot en met 31 december. Het busgebruik is gestegen van bijna 1000 naar meer dan 3000 reizigers per dag. De provincie Zuid-Holland wil dit najaar kijken naar de mogelijkheid van gratis bussen tussen Boskoop, Zoetermeer en Den Haag.

Op het Broek reizen (Limburg), dochter van Hermes, is tegenwoordig onderdeel van connexxion Tours. Op het Broek rijdt versterkingsritten voor Hermes in Limburg (vooral rondom Heerlen). Dit gebeurt met touringcars, maar ook met ex-(connexxion!)-lijnbusen. Deze zijn vaak nog van het connexxion logo voorzien. Dus connexxion kunt u voortaan ook op lijndiensten in Limburg aantreffen.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË.

Antwerpen. In HOV/RN 545 schreven wij over de aflevering van een nieuwe serie lagevloertrams (7232-7260): deze trams hebben vooraan geen instapdeur. Een aantal lezers klom in de pen. Deze trams hebben wel een voordeur, maar deze geeft alleen toegang tot de ruimere bestuurderscabine. Dus wel een voordeur, maar geen instapdeur. Waarvan nota.

Kust. Een tijdje terug werd een werkgroep capaciteit opgericht om naar oplossingen te zoeken om de piekmomenten bij de Kusttram op te vangen. Eén van de mogelijkheden is het uitwisselen van tramstellen met de entiteiten Oost-Vlaanderen en Antwerpen. De diverse tramnetten hebben namelijk andere piekmomenten. De Lijn wil onderzoeken of het technisch haalbaar is om een tram uit het binnenland te laten rijden aan de kust, of omgekeerd en te komen naar één standaardtram voor De Lijn. Op 9 juni kwam de Antwerpse Hermelijntram 7235, uit de tweede reeks en aangepast aan het wielprofiel van de Kusttram, naar Knokke. De eerste dagen testte men voornamelijk in en rond de stelplaats zelf. Vanaf 14 juni, dus na de nodige voorbereidingen, werden technische testen op het tramnet zelf uitgevoerd. De testen vinden voornamelijk 's avonds plaats, zo wordt de normale exploitatie niet gestoord. Om een exacte vergelijking te kunnen maken worden testen op gebied van trilling, lawaai, acceleratie, zowel met de Kusttram als met de Hermelijntram uitgevoerd. Deze tram wordt niet in de gewone exploitatie ingezet. Op 28 juni keert de Hermelijntram terug naar Antwerpen.

BRAZILIË.

Recife. Het gaat allemaal niet zo snel als eerder bericht: de nieuwe metrolijn 2 kwam in mei 2004 gedeeltelijk in dienst. Na eerste testritten in oktober 2002 was er sinds 26.2.2004 een beperkt proefbedrijf. De gehele lijn moet in 2006 in bedrijf zijn.

Sao Paulo. Een consortium (waarin Alstom) kreeg de opdracht voor de aanleg van de eerste fase van metrolijn 4. Deze Amarelalijn (= gele lijn) wordt 12,8 kilometer lang met 11 stations. De eerste fase omvat 9 stations. Men spreekt over een opening in 2007.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Op 4 mei jl. werden bij Bombardier 20 doorgaande metroreinstellen van het type HK (Kleinprofiel) besteld. Deze komen vanaf okt. 2006 in dienst. Men beschikt al over de prototypen 1001-1004.

Nordhausen. Materieeloverzicht:

4 GT4	78-81 (ex Stuttgart 522,523,577,673)
2 GT4	93,94 (ex Freiburg 112,114)
4 Combino	101-104, éénrichting wagens
3 Combino	105-107, tweerichting wagens
3 Combino	201-203, Duo-Combino's elektr./diesel
3 museummotorwagens:	23, 40, 59.

Lijnennet:

lijn 1: Krankenhaus - Bahnhof
lijn 10: Krankenhaus - Bahnhof - Ilfeld
lijn 2: Parkallee - Nordhausen Ost.

De diensten van lijn 10 zijn geïntegreerd in die van lijn 1.

Zoals eerder bericht in HOV/RN 545 kwam op 1.5.2004 de doorgaande dienst via de HSB-spoorlijn naar Ilfeld in dienst als lijn 10. Op deze lijn worden de hybride Duo-Combino motorrijtuigen 201-203 ingezet. Op werkdagen wordt met deze trams een uurdienst gereden wat neerkomt op 15 retourritten per dag. De Harzer Schmalspurbahnen (HSB) rijdt op het traject Nordhausen - Ilfeld (en verder) 7 retourritten met dieselmotorwagens en er rijdt nog de dagelijkse (toeristische) stoomtrein. Vergeleken met vroeger is het aantal ritten toegenomen van 16 tot 23 per dag (in het weekend minder). Hierdoor kon de dagelijkse scholierentrein Ilfeld - Nordhausen met stoomtractie vervallen en is stoom bij de HSB nu een volledig toeristisch gebeuren. Voor het berijden met trammaterieel werd de HSB-spoorlijn, met name de wisselverbindingen, aangepast. Als verdere aanpassingen zijn gedaan (o.a. betere overwegbeveiligingen) kan de maximumsnelheid van 40 km/u verhoogd worden naar 50 km/u. Nog even iets over de wensgedachte: met een Duo-Combino naar de top van de Brocken. Technisch is dat met deze trams mogelijk. De onmogelijkheid zit hier in de niet door trams berijdbare wissels. Bovendien wil het publiek met stoom naar boven, zodat de HSB geen enkele noodzaak ziet om tot aanpassing over te gaan.

DUITSLAND west.

Freiburg. Nadat op 12.10.2002 al een deel van de Stadtbahn Haslach als lijn 7 in dienst kwam, werd op 20.3.2004 het resterende gedeelte in dienst gesteld en kreeg deze lijn het historisch correcte lijncijfer 5. Zie ook HOV/RN 544. Overdag wordt elke 7½ minuut gereden. Bij de halte Heinrich von Stephan Strasse werd al de aftakking aangelegd voor de hier in aanleg zijnde afbuigende "Vauban"-lijn. Het nieuwe stadsdeel Vauban verrijst op het terrein van een vroegere Franse kazerne. De tramlijn wordt hierin zodanig aangelegd dat deze voor de meeste bewoners directer bereikbaar zal zijn dan de parkeerplaats van hun auto. Bij de toekomstige eindlus aan de Vaubanallee komt ook een nieuw station aan de zogenaamde Rheintalbahn. De nieuwe tramlijn komt in 2006 in dienst.

Mannheim-RNV. Rhein-Neckar Verkehrsgesellschaft. Nu het kartelbureau en de ondernemingsraden akkoord zijn gegaan, lijkt de vorming van dit nieuwe bedrijf weer een stapje dichterbij te zijn gekomen. Zoals eerder bericht wordt de RNV een samengaan van de MVV Verkehr AG (Mannheim), MVV-OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft), VBL (Ludwigshafen), RHB (Rhein-Haardt Bahn) en HSB (Heidelberger Strassenbahn). In feite een logische ontwikkeling omdat deze bedrijven al nauw (vooral technisch) samenwerken. In de nieuwe onderneming worden de verhoudingen zo geregeld dat de afzonderlijke vervoermaatschappijen verantwoordelijk blijven voor de betreffende infrastructuur en houder van de concessies blijven. Het woerd is nu aan de gemeenteraden, waarbij Heidelberg heeft aangegeven meer tijd voor de besluitvorming nodig te hebben.

Mülheim. Met ingang van 13.6.2004 werd de exploitatietijd ingekort. Na 23.00 uur is er een nachtnet bestaande uit tramlijn 112 naar Oberhausen en vijf buslijnen. In de nachten van zondag t/m donderdag wordt dan nog gereden om 23.30 en 0.30 uur met in de weekenden nog toevoegingen om 1.30 en 2.30 uur (vrijdag/zaterdag) en 1.30, 2.30 en 3.30 in de nacht van zaterdag/zondag. Verder rijden er in aansluiting op dit nachtnet nog Taxi Busse (10 T-lijnen). Met de naburige gemeenten Essen en Duisburg zijn er geen nachtelijke verbindingen meer. Reizigers kunnen gebruik maken van de late S-Bahndiensten (lijnen S1 en S3).

Saarbrücken. In Riegelsberg werd een aanvang gemaakt met de werkzaamheden aan een nieuwe waterleiding. En dat heeft alles te maken met de verlenging van de tramlijn: Riegelsberg Süd - Etzenhofen (4,8 km.). In juli 2004 wordt met de spoorwerken begonnen. Medio 2005 denkt men te beginnen met de aanleg van het 13,2 kilometer lange traject Etzenhofen - Lebach - Jabach.

OOSTENRIJK.

Wenen. Het aan Krakow verkochte E1 motorrijtuig 4488 kreeg daar het nummer 101; de 4490 werd plukwagen. In maart 2004 ging motorrijtuig 4651 naar Krakow als eerste van nog eens 30 E1 motorrijtuigen en 30 c3 aanhangrijtuigen. Deze levering strekt zich uit over de jaren 2004 tot 2006. Krakow opteert op levering van nog eens 20 stellen plus een aantal plukwagens. Volgens een bericht in Schienenverkehr Aktuell gaan de destijds aan Rotterdam verkochte E1 motorrijtuigen naar een niet nader genoemd bedrijf in Roemenië.

PERU.

Lima. Na een half jaar niet gereden te hebben, kwam op 17.1.2004 de metro weer in dienst. Maar het blijft aanmodderen. Er wordt alleen in de weekenden gereden van 10-18 uur. Inmiddels heeft zich een aantal buitenlandse bedrijven gemeld die de metro willen afbouwen en voor langere tijd exploiteren. Binnenkort valt de beslissing.

POLEN.

Krakow. Men neemt nog eens 30 E1 motorrijtuigen en 30 c3 aanhangrijtuigen over uit Wenen. Deze worden geleverd in 2004-2006. Op 11.3.2004 arriveerde motorrijtuig 4651 als eerste van deze partij. Men wil daarna nog eens 20 van deze tramstellen overnemen plus een nog onbekend aantal plukwagens.

SLOWAKIJE.

Bratislava. Al meer dan 40 jaar wordt hier gesproken over een metro naar het stadsdeel Petralka. De meer dan 150.000 inwoners ten zuiden van de Donau zijn voor openbaar vervoer aangevoerd op een aantal buslijnen. Maar er is weer een nieuw plan

dat vanwege financiële redenen in twee fasen is verdeeld. De eerste fase voorziet in een bovengrondse lijn vanuit Petralka naar Janikov Dvor waar via de te reconstrueren Donaubrug de rivier wordt gekruist. De werkzaamheden beginnen in 2006 na de opening van een nieuwe verkeersbrug over de Donau. De tweede fase voorziet in een aansluitend tunneltraject door het centrum. In de eerste fase wordt op het bovengrondse traject met trams gereden.

SPANJE.

Barcelona. Als openingsdatum van het nieuwe Trambaix tramnet staat 3.4.2004 in de boeken.

Madrid. We zouden erg veel ruimte nodig hebben om te berichten over de uitbreiding van het metronet. Wij vatten samen met de mededeling dat men in de periode 2004-2007 het net van 231 kilometer (met 238 stations) door verlengingen van de metrolijnen 1,2,3,4,5,7,8,10 en 11 laat groeien met ruim 42 kilometer. Hierbij krijgt de internationale luchthaven Barajas een aansluiting op lijn 8. Daarnaast komt er een nieuw systeem, de "Metro Ligero", met een lengte van 30,6 kilometer. Begonnen wordt met de aanleg van een deelnet (20,1 km.) beginnend in Colonia Jardin, gelegen aan de route van lijn 10. Vanaf hier loopt een tak naar Boadille del Monte (12,3 km.) en een tak naar Pozuelo de Alarcón-Aravaca (7,8 km.). Deze metro toevoerlijnen worden nagenoeg geheel bovengronds aangelegd. En alhoewel men tot nu toe wil doen laten geloven dat op deze interlokale lijnen metromaterieel gaat rijden staat op de projectinformatie een afbeelding van een Milanese lagevloertram. Exploitatie met trams lijkt gezien de ervaringen met metrolijn 9 een logische keuze. Op deze lijn is het vervoer op de uitloper naar Arganda del Rey met jaarlijks een respectabele 6 miljoen reizigers van een dergelijke omvang dat niet de gehele lijn met lange metrotreinen wordt gereden. Op het 18 kilometer lange bovengrondse gedeelte Arganda del Rey - Puerta de Arganda rijden korte metrotreinen en moeten doorgaande reizigers in Puerta de Arganda overstappen.

Het oudste metromaterieel, de serie 5000, werd geleverd vanaf 1973. Dat wordt gemoderniseerd. Daarnaast volgt binnenkort de aanbesteding van 161 metrotreinen (totaal 790 rijtuigen). Dit materieel is nodig voor het verhogen van de frequenties, het verlengen van treinen en uitbreiding van het net (exclusief de Metro Ligero). Voor deze order is naast de bekende fabrikanten ook ROTEM in beeld, een onderdeel van het Hyundai concern.

TSJECHIË.

Praag. In november 2002 schreven wij in dit blad over een bestelling van 60 lagevloertrams. Dat ging mis. De aanbesteding moest worden overgedaan met als resultaat dat op 6.1.2004 Skoda als winnaar uit de bus kwam. Het gaat om de levering van 60 (20 + 40 optie) Skoda trams type 14T. Dit worden vijfdelige éénrichting trams met een lengte van 31,95 meter met een gedeeltelijke lagevloer. Twee prototypen worden geleverd in oktober 2005; in 2006 volgen 10 stuks en in 2007 8 stuks.

VERENIGDE STATEN (USA).

Charlotte. De komst van de replica's uit Little Rock ging niet door. Derhalve is het wachten op de bestelde Birney-replica's en komt de tramlijn pas medio 2004 in dienst.

Detroit. De nostalgische tramlijn werd eind 2003 opgeheven. Het was in 1976 de eerste nostalgische tramlijn in de VS waarop met historisch materieel regulier personenvervoer werd uitgevoerd. Het zou als voorbeeld dienen voor meerdere plaatsen. De laatste jaren werd onregelmatig gereden. Wegwerkzaamheden hebben nu tot sluiting geleid. Een deel van het materieel staat opgeslagen, een deel staat te koop.

Newark. Zoals eerder bericht is hier een tweede tramlijn in aanleg waarvan in 2005 het eerste gedeelte (1,6 km.) in dienst komt. De lijn begint bij het Broad Street Station en sluit bij het Penn Station aan op de bestaande lijn. In aansluiting hierop wordt de lijn in twee etappen (12,6 km.) verlengd via Newark International Airport naar de zuidelijke voorstad Elisabeth.

New Orleans. Sinds 30.4.2004 is de gehele "Canal Street"-lijn in dienst. De lijn heeft een lengte van 8,7 kilometer. Het beginpunt is bij de Riverfrontlijn bij de Mississippi, de tram volgt de gehele Canal Street en heeft zijn eindpunt bij het kerkhof. Onderweg is er nog een verbinding met de St.Charleslijn en bij Carrollton Avenue komt een aftakking naar de City Park/Beauregard Circle. Ingezet worden nagebouwde "historische" motorwagens.

New York. Er komt zeker geen nostalgisch trambedrijf (HOV/RN 543). Erger: een al bestaand stukje spoor in Brooklyn werd opgebroken.

Pittsburgh. Sinds 19.11.2003 is een serie van 28 lagevloertrams van CAF in aflevering.

San Juan. (Puerto Rico). Met vertraging (zie ook HOV/RN 536) komt op 30.6.2004 de Tren Urbano in dienst. Dit is de 17 kilometer lange metrolijn Bayamon Centre - Sagrado Corazon. De lijn met 16 stations is geheel kruisingsvrij aangelegd (1,4 km. in tunnels, 9,3 km. op viaducten). Siemens levert het gehele systeem turnkey op, inclusief 74 rijtuigen.

VIETNAM.

Hanoi. De plannen voor een tramnet lijken te worden ingewisseld voor een metro. Vertegenwoordigers van de regering zijn in gesprek met een Russisch bedrijf. Er is nog niets besloten.

ZWITSERLAND.

Basel. In april 2004 werd met röntgenapparatuur de schade vastgesteld aan de 28 Combino's. Bekeken wordt of de wagens met geringe schade na provisorisch herstel weer kunnen rijden. Een definitief herstel vergt volgens de huidige inzichten anderhalf tot twee jaar. Vanaf het najaar 2004 gaan daarvoor steeds 1 tot 2 Combino's naar Siemens. Met veel kunst en vliegwerk weet de BVB de dienstuitvoering overeind te houden. Zo wordt materieel gehuurd van de BLT, werden de voor Belgrado bestemde aanhangrijtuigen B1424-1427 weer in dienst genomen, rijdt oldtimer motorwagen 413 (bouwjaar 1948) in de normale dienst en werken de depots in de nachtelijke uren aan het onderhoud, waarbij niet noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden worden uitgesteld. Enig ongemak voor de reizigers is dat op alle lijnen minder lagevloermaterieel wordt ingezet, de capaciteit op de lijnen 2,3,15 en 16 moest worden verminderd en dat spitslijn 12 werd opgeheven.

BOEKEN

TRANSPRESS. Bubikopf, Taigatrommel & Weisze Lady. Diverse fotografen maakten een kleuralbum getiteld Die Deutsche Reichsbahn in Farbe, 1975-1993. Een beeld van alledag zonder hoogtepunten. De stoom was al dik op zijn retour maar is nog goed vertegenwoordigd. U ziet – gezien de datum – ook beelden uit de tijd na de Wende toen ook DB materieel was doorgedrongen. Er is nogal wat beeldmateriaal in en rondom Berlijn. De matte papiersoort komt de foto's niet overal ten goede. Voor de rest zij opgemerkt: zo was het in werkelijkheid, inclusief wat liefhebbersritten. Prijs 29,90 euro, 160 blz., formaat 23,5 x 27 cm., ISBN 3-613-71232-6.

IAN ALLAN. Class 50's in operation, D.N. Clough. Het boek betreft het actieve leven van de zware 6-assige diesels die BR huurde van English Electric in de 60-er jaren, vooral om het einde van de stoom in 1968 en het begin van de electrificatie naar Glasgow te overbruggen. Deze vorderde eerst van Crewe naar Preston, waar locwissel plaatsvond. Later gingen ze vooral op de Western Region rijden vanuit Londen Paddington richting Plymouth, Bristol en Swansea. Na een betrekkelijk kort actief leven werd er een aantal bewaard. In een gewijzigd uiterlijk gingen ze ook naar Portugal. De schrijver heeft ze beroepsmatig meegemaakt. Alles wat er te weten is staat in dit boek. Afgezien van de covers in kleur is de rest in zwart/wit, wat een beetje jammer is. Prijs £. 19,99, 160 blz., formaat 29 x 21 cm., ISBN 0-7110-2971-7.

Het volgende materieel zal tentoongesteld worden (onder voorbehoud van wijzigingen) op de manifestatie **Roosendaal 150 jaar Spoorstad** op 3+4 juli a.s.:

Jules (mat 24) en stel 252 (Stibans), Elok 1202, 1302, Blokkendoos en stel mat'46 (Spoorwegmuseum), 2200 en 2400 (VSM), 1122 en 1501 (Werkgroep Loc-1501 / Stichting Klassieke locomotieven), Mat'54 vierwagentstel 766 (Stichting Mat'54 Hondkop Vier), BR 189, DB 232, 6400 en verschillende goederenwagens (Railion), Vernieuwde Sprinter (NS), NS 700 en class 66 (Nedtrain Tilburg), 2 stoomloks (mogelijk de BR 23 en 65) met rijtuigen (SSN), Mat'64 groen stel 419 (NS), 30600, 302200, Mak 1206 locomotief en spoorbouwmachines (Strukton), Reeks 51, 59, een type 202 en mogelijk 54 (TSP), NS 200 "sik" (Conrail), Dieselstel plan U (HIJSM)

Speciaal voor de fotografen is er een **foto-uurtje** gereserveerd op zaterdag 3 juli van 18.00 - 19.00 uur. Tegen betaling van € 2,50 kunnen geïnteresseerden ongestoord foto's maken van het aanwezige materieel.

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	aankomst in Nederland	ex-	in dienst
8437 07-06	8662 14-05		8662 01-06
	8729 27-05		8729 02-06

De deur- en tractieproblemen bij de VIRM- (en SGM-) treinstellen blijven onveranderd vaak voorkomen. Op 20-05 reden 8728 en 8713 op twee in plaats van drie tractie-installaties en stond de 8658 met een remstoring in de Haagse Binckhorst. De 8668, die eigenlijk op 15-05 in de 979 had moeten rijden, kwam als 89165 met een op hol gelagten computer naar de Watergraafsmeer, waar hij door Bombardier werd hersteld en op 21-05 weer in dienst kwam. De 9524 veroorzaakte op 26-05 bij Delft tien minuten vertraging in trein 2424 toen de computer aangaf dat er een deur openstond, hetgeen niet het geval bleek te zijn. De treinen 5124 en 607 liepen hierdoor beide 7 minuten vertraging op. Stam 8711 zorgde als achterste stel van trein 2139 op 11-06 voor 14 minuten vertraging bij vertrek uit Amsterdam, waarna een tweede deurstoring de vertraging deed oplopen tot 37 minuten.

Op 14-05 kwam de tot 8662 verlengde 8462 de grens over en kwam op 15-05 als 89149 van Amersfoort naar Utrecht. Daar werd hij abusievelijk voorop trein 979 bijgeplaatst. Op 17-05 werd het stel na trein 923 gereden te hebben, vanuit Heerlen als 89303 naar Amersfoort teruggebracht. Samen met de 8729 werd de afleveringsproefrit 82200/82201 Amersfoort – Den Haag HS op 01-06 gemaakt. De 8662 kwam op 02-06 als 89152 naar Utrecht en werd daar 303030; al op de terugweg ontstond 24 minuten vertraging toen een defect optrad en in Utrecht assistentie van een storingsmonteur nodig bleek.

De 8729 verscheen op 02-06 in dienst en reed als 80852 naar Amsterdam Centraal, om daar 3563 te worden. Op 07-06 werd de VIRM in de dienst van een IRM-3 ingezet en reed toegevoegde strandtreinen naar Zandvoort aan Zee (beginnend met 15426). Reeds op 08-06 viel één tractie-installatie uit en op 11-06 traden deurproblemen op, waardoor trein 2241 in Delft en Schiedam totaal 13 minuten vertraging kreeg.

SGM

naar Bombardier	aankomst in Nederland	ex-	in dienst
2853 14-05	2949 01-06		2948 14-05
2852 06-06			

Op 18-05 werden twee Sprinters na behandeling door Tilburg afgeleverd. 's Morgens maakte de met nieuwe deuren uitgeruste 2025 een proefrit naar Breda en terug (99788/99789). De 2871, waarvan de luchtleidingen gespoeld waren, maakte enkele uren later een slag naar 's-Hertogenbosch als 99790/99791. Als 99792 kwamen de stellen gekoppeld naar Ob Ldd. De 2869 en 2034 gingen diezelfde dag als 89244 van Leidschendam naar Den Haag HS en op 19-05 als 89213 verder naar Tilburg.

De 2868 en 2879 reden van 15 tot en met 21-05 in de dienst van twee SGM-treinstellen, vanwege het nog immer aanhoudende tekort aan gemoderniseerde Sprinters. Vanaf 25-05 reed de combinatie 2889+2872 in de 4800.

Op 19-05 moest de 8647 in de 4808 worden ingezet. Diezelfde dag raakte de 2946 defect aan één tractie-installatie toen hij samen met de 2938 als 4812 in Amsterdam was aangekomen. De kerende trein 4831 werd door het van trein 3518 afkomstige materieel gereden, waarmee er voor waarschijnlijk voor het eerst ICK in Uitgeest kwam. De trein vertrok met 33 min. vertraging uit Amsterdam, waarmee hij de 4833 direct ook aan 6 min. vertraging hielp. Beide treinen kwamen met resp. 50 en 28 min. vertraging in Uitgeest aan. De ICK-stam met aan weerszijden de locs 1747 en 1781 werd als 89168 teruggestuurd naar Amsterdam CS, waar hij overging in 80731 naar de Watergraafsmeer. De eigenlijk van de 4831 afkomstige 4850 werd (uiteraard) opgeheven en uit de Watergraafsmeer werden de 2877 en 2883 als 89112 naar Amsterdam gehaald voor de 4839. De herstelde 2946 kwam met de 2938 als 4843 weer in dienst, zodat de 8647 kon worden afgelost na de 4824.

De 2943 kwam in de nacht van 19 op 20-05 onder nummer

89233 van Leidschendam naar Den Haag HS en van daaruit als 89234 naar Amsterdam. Daar werd hij op 21-05 ingezet als trein 4863 A als vervanging van de 2943, die na 4836 V met een defecte deur als 89124 naar Leidschendam kwam.

- Op 23-05 raakte de 2946 opnieuw defect en werd door de 2943 als 89152 van Haarlem naar Den Haag HS gesleept. Als 89239 kwam het geheel naar Ob Leidschendam. Stel 2943 keerde als 89240/89241 via Den Haag CS terug naar Haarlem.

- In de nacht van 25 op 26-05 kwam de herstelde 2946 met de 2948 als 89246/89247 van Leidschendam naar Haarlem, waar ze getweeën op 26-05 in de 4812 startten. De 2948 beleefde hiermee zijn première in de reizigersdienst. De 2946 hield het iets meer dan drie uur uit, toen hij in Haarlem met deurproblemen van 4818 moest worden afgehaald. De 2937 werd op de terugweg in Haarlem bij 4837 bijgeplaatst. De 2946 kwam na herstel als voorste stel van 4866 weer in dienst.

- De 2937 werd op 14-05 als 89164 van Amersfoort naar Utrecht GE overgebracht, waar na het einde van de werkzaamheden aan de Zuidzijde aldaar, weer plek was voor dit instructiestel. De 2950, die nog steeds niet in de reizigersdienst was verschenen, kwam op 18-05 als 89241 eveneens naar Utrecht GE. Nadat vrijwel alle Utrechtse machinisten instructie gehad hadden, kwam de 2937 in de nacht van 24 op 25-05 als 89248 naar Arnhem, de volgende standplaats waar opleiding op SGMm gegeven wordt.

- Eind 2003 zijn in het kader van de operatie om het materieel rookvrij te maken, in vele SGM-treinstellen de tafeltjes met asbak geheel verwijderd, waardoor een weinig aantrekkelijke kijkje in de vuilnisbakjes geboden werd. Thans worden nieuwe tafeltjes gemonteerd, uiteraard zonder asbak. In enkele gevallen werden rode tafeltjes (uit Sprinterdrieën) teruggeplaatst. In de 2025 werden zes exemplaren gesignaleerd. De geheel nieuwe exemplaren zijn direct herkenbaar aan het volledig afwijkende motief: gebroken wit met spikkeltjes in plaats van de tafeltjes met een blauwgrijs werkje. Onder andere de 2010 werd zo gezien.

- Op 26-05 maakte de van botsschade herstelde 2882 (Watergraafsmeer, 20-01) een proefrit Rb Haarlem – Leiden v.v.: 89173 en 89174. Op 31-05 werd het stel bijgeplaatst bij 77354, de op werkdagen rijdende onderhoudsslag Alkmaar – Den Haag HS (en als 80263 naar Ob Leidschendam doorrijdend). In de dienst van twee Sprintertweeën verscheen de 2882, waarvan de Bk2 grotendeels opnieuw geschilderd werd en van nieuwe treeplanken en gereviseerde aspotten voorzien is, op 01-06 in trein 80347 naar Pijnacker, daar overgaand in spitsrein 13547. De volgende dag raakte het stel defect en werd na twee slagen Den Haag – Gouda naar Leidschendam gestuurd.

- Vanaf 29-05 reed de compositie 2889+2861 in de 4800, samen met de 7824. Die werd na de 4828 in Amsterdam vervangen door de 2892 en 2859, als 89161 uit de Watergraafsmeer gekomen. De 7824 ging als 89162 naar Hoofddorp. De vier Sprinters reden tot 02-06 in de 4800.

- Treinstel 2949 verscheen op 01-06 in Bentheim en werd in de nacht van 01 op 02-06 doorgevoerd naar Hengelo. Overdag op 02-06 werden enige proefritten gemaakt en kwam het stel als 82229 naar Den Haag HS en 82230 naar Ob Leidschendam.

- Op 04-06 werd de solo rijdende 2941 na 4808 in Amsterdam vervangen door de 2874 en 2881, waarna hij 's middags werd ingezet voor een aantal treinen naar Zandvoort aan Zee. In plaats van een mDDM reed de Sprinter 15446, 15459, 80213 (leeg), 15465 en 80216 (eveneens leeg). Afgezien van de 2874 en 2881 reden alle diensten voor nieuwe Sprinters inderdaad met 2900-en. De volgende dag was dat niet het geval, hoewel op zaterdag de 4700 niet rijdt. In de 4825 startten de 2883 en 2876, de dag ervoor als 89127 van Amsterdam naar Haarlem overgebracht. Van 09 tot 11-06 verving de 513 twee SGMm-treinstellen in de serie 4700.

- Voor het inregelen van het Reizigersinformatiesysteem (RIS) voor de treinserie 7300 was op 05-06 een aantal proefritten gepland. Vanuit Leidschendam kwam – volgens planning! – Sprinter 2868 als 82100 vanuit Leidschendam naar Utrecht, alwaar men erachter kwam dat het weinig nut had om het RIS van een 2900 te testen met een 2800. Trein 82102 werd omgelegd naar de Watergraafsmeer, alwaar treinstel 2941 voor de retourrit 82103 werd ingezet. Het oorspronkelijke doel, proefritten direct achter de treinen 7332 en 7345 tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal v.v., was daarmee echter nog niet bereikt. Voor het alsnog

uitvoeren van de metingen ontbrak een machinist, zodat de 2941, met een oponthoud van zes uur in Gouda om een machinist met materieelbekendheid te regelen, onverrichterzake naar Ob Leidschendam kwam. Op 13-06 werd een tweede poging gewaagd, waarbij een stel uit de Watergraafsmeer werd gebruikt.

- De botsschade aan de 2030 (Binckhorst, 01-04) is in Haarlem hersteld en het stel werd op 08-06 afgeleverd. 4 dagen later werd de Sprinter door de 2894 als 89174 naar Den Haag HS en als 89229 naar Leidschendam gesleept.

- Nadat de 2031 op 07-06 door Rb Tilburg werd afgeleverd en op 08-06 naar Ob Leidschendam werd overgebracht, ging de 2001 retour, waarmee het eerste SGM-0-treinstel in het Revisiebedrijf nieuwe deuren zal krijgen.

Mat '64

15-05		19-05	
89174	Asd – Amf	89143	Asd – Nws
29676	Amf – Ed	89144	Nws – Asd
29677	Shl – Ekz	26-05	
29678	Ekz – Hlds	89163	Amf – Nws
29762	Hlds – Amf	89164	Nws – Asd
		89161	Asd – Ob Asd
		89162	Ob Asd – Ah
		89163	Ah – Amf

- De 436 liep op 14-05 in Utrecht uit als achterste stel van 8835; de 438 als 5952 A. De 889 werd gebruikt om de beide Plan V's als 89262 naar Arnhem te brengen. Dat gebeurde in de nacht van 14 op 15-05. De 436 en 889 gingen als 89057 van Arnhem naar Zutphen. Daar kwam de 889 als achterste stel van de 7652 weer in de reizigersdienst. De 438 kwam op 15-05 nog in dienst als de 3616 A naar Zwolle. Na als middelste van 3631 in Arnhem te zijn teruggekeerd, vertrok het treinstel als 89060 naar Zutphen.

- De laatste rijdende Plan V van de reeks 401 – 438, de groene 419, maakte op 15-05 vanuit Amersfoort een grote weglerondrit, waarbij onder andere Ede-Wageningen, Schiphol, Enkhuizen, Alphen aan den Rijn en Hoek van Holland werden aangeaan. Op 19-05 werd een slag Amsterdam – Watergraafsmeer – Nieuwersluis v.v. gereden. Voor het overbrengen van de motorloze 430 – sinds 03-05 terzijde bij Ob Amsterdam – naar Arnhem werd eveneens de 419 gebruikt. Dat gebeurde op 26-05, nadat de Plan V die morgen een weglerit Amsterdam – Watergraafsmeer – Nieuwersluis had gemaakt. Nadat de 430 in Arnhem was afgeleverd, kwam de 419 terug naar Amersfoort.

- De gereviseerde 890, op 12-05 op proefrit geweest naar Leiden, werd op 26-05 opnieuw aan een proefneming onderworpen, nadat het stel in Ob Amsterdam van tractieproblemen was verlost. Als 89171/89172 werd een retourrit Rb Haarlem – Lisse gemaakt. Uiteindelijk werd de Plan V op 28-05 afgeleverd.

- De opmerkelijk snel van botsschade herstelde 528 kwam na aflevering op 13-05 direct naar Ob Asd. Op 25-05 kwam het stel weer in dienst als 80475 naar Utrecht (in de dienst van een Plan V).

- Het vermoeden dat stel 459, dat thans met de Bk van de 481 rijdt (blz. 147) betrokken was bij de overwegbotsing te Linne op 18-04, bleek juist te zijn. Bk 459 en ABk 481 worden niet meer hersteld, evenals Bk 442, Bk1 514, AB 525 en B 518. Al deze bakken zullen worden afgevoerd voor sloop. Bk 916 wacht in Haarlem op een mogelijke combinatie met een ABk van een Plan V waarvan de Bk beschadigd raakt.

- Op 26-05 werd trein 7458 in Ede-Wageningen opgeheven, nadat gebleken was dat de machinistenstoel in een cabine van treinstel 917 te hoog stond, waardoor een kleine machinist in de problemen zou kunnen komen. Met de 7462 werd het stel achterop meegegeven met de 962, waarna in Utrecht het euvel werd verholpen. Met de 7589 kwam het stel extra naar Arnhem (meegevoerd met de 519), waar hij weer in het speciaal voor het stel gecreëerde omloopje werd geplaatst. Deze omloop werd niet ingesteld vanwege de machinistenstoel, doch om de speciale *meetassen* van het stel periodiek te kunnen controleren. Deze assen worden gebruikt om kortsluitwaarden te meten.

ICM

- De mBk en sBk van de 4007 blijken op 28-05 naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn vervoerd te zijn. Voor het transport, dat per dieplader plaatsvond, waren de machinistencabines verwijderd. Zoals bekend wordt de AB 4007 gebruikt om de AB 4044 te vervangen.

ICR

- Nadat in de herfst van 2003 tijdens een *goedzetzweekend* de

ICK-stammen van de series 1900 en 2500 alle in de juiste samenstelling en op de goede lengte werden gebracht, is het nu de beurt aan die van de serie 3600, waarvan de samenstelling aan een ernstige vorm van anarchie onderhevig was. Met behulp van eenzelfde soort poster die vorig jaar werd gebruikt om betrokkenen van de juiste treinsamenstelling op de hoogte te brengen, wordt het personeel in Zwolle geïnstrueerd over de voorgeschreven volgorde van de stammen: loc+B10+B10+A10+A4B6+B10+B10+BDs. Het stuurrijtuig loopt aan de Zwolse kant van de trein. Om het rangeerproces in Zwolle te vergemakkelijken is loc 702 van de Binckhorst overgeplaatst naar Zwolle, waar hij door NSR gebruikt zal worden om met de rjtuigen voor de 3600 te rangeren. Het rangeren met elektrische locomotieven kan hierdoor vervallen, zodat men op Zwolle GE wat flexibeler is dan voorheen.

- Op 12-05 werd BDs 82-77 001 wegens telkens terugkerende storingen van Amsterdam Centraal naar de Watergraafsmeer overgebracht (89102). Zijn plek te Amsterdam werd ingenomen door de 82-77 003 die die dag door Rb Haarlem werd afgeleverd na het uitvoeren van nawerk en als 89152 naar Amsterdam kwam. Op 14-05 werd de nieuwe 82-77 013 afgeleverd door Rb Haarlem en als 89165 naar de Watergraafsmeer gereden. Daar werd de 82-77 001 aangehaakt en als 89166 kwam het geheel naar Zwolle. Voor het uitvoeren van nawerk werd de 82-77 006 teruggebracht naar Haarlem.

- BDs 82-77 002 werd voor het op blz. 145 genoemde proefbedrijf in de treinserie 800/900 gebruikt. Op 17-05 werd de stam met loc 1778 als 800133 van Maastricht naar Sittard en van daaruit als 800134 naar Heerlen gebracht. Met de 936 kwam de stam naar Haarlem, als 849 reed hij terug naar Maastricht. De overbrengingen op 17-05 en 18-05 van Maastricht naar Heerlen voor de 936 de volgende dag (800131/800132) geschiedde via Sittard, om er zeker van te zijn dat de BDs telkens aan de zuidzijde van de trein liep. De VIRM-zeswagenstammen die gedurende de inzet van de ICRm-proefstam over waren in Limburg, werden eveneens via Sittard van Heerlen naar Maastricht (800135/800136) gebracht, ditmaal vanwege onduidelijkheid over de toelating van IRM op het traject via Schin op Geul. De proefnemingen met de *treinstelm*mode in een ICRm-stam in de serie 3600 werden tot nader order uitgesteld.

- Op 14-05 maakte BDs 82-77 021 de proefrit naar Den Haag HS. Op 26-05 was het de beurt aan de 82-77 014, die door de 1757 als 89167 van Haarlem naar Den Haag CS werd geduwd. Als 89200 werd naar Den Haag HS gereden, zodat de BDs weer voorop liep op de terugweg naar Haarlem (89201). Daarbij werd de route via Bloemendaal gekozen, om het rijtuig weer in de uitgangspositie in het Rb te krijgen. Tijdens deze rit werden geluidsmetingen verricht.

- Het *nawerk* waarover in het werkplaatsnieuws regelmatig wordt bericht, bestaat uit het uitvoeren van een aantal kleine wijzigingen, waaronder het vervangen van slangenklemmen, sluitfluitrooster en typhoonrooster door rvs-exemplaren, het monteren van een beugeltje om een afwateringspijpje en het herstellen van een kierend zijwandpaneel en een loslatende afdekstrip. Ook wordt de afdichting tussen het koelkanaal en de interieurtemperatuurvoeler verbeterd.

- De inzet van BDs-rijtuigen in de series 800/900 is aan enige beperkingen onderhevig. IVW heeft voorgeschreven dat in geduwd verkeer de rijtuigen wissels met een boogstraal kleiner dan 190 meter en wissels en engelse wissels met de hoekverhouding 1:8 of 1:7 in afbuigende stand met niet meer 30 km/h mogen berijden. Wissels met deze (ouderwetse) hoekverhouding komen nog veelvuldig voor op het emplacement Amsterdam Centraal. Dat de beperking niet geldt voor de Bs-rijtuigen van de Benelux, heeft mogelijk te maken met de geringere lengte van de stammen hiervan.

- Per 13-06 werden de BD-rijtuigen 82-70 433, 434, 436 en 439 van Onderhoudsbedrijf Zwolle naar Maastricht overgeplaatst. De BD's zijn in Zwolle niet meer nodig, nu er voldoende BDs-rijtuigen zijn om alle zeven stammen van een stuurrijtuig te voorzien, dat immers alle functies van de B(K)D overneemt. Van de BDs-rijtuigen, die in Maastricht benodigd worden de series 800 en 900, werden eveneens per 13-06 de 82-77 002, 004, 007, 009 en 011 overgeplaatst naar het zuiden. De 82-77 007 en 011 kregen in de voorafgaande week nog onderhoud in Ob Zwolle; de overige waren daar op 13-06 al.

- Al op 10-06 werden de eerste stammen met een BDs gesignaleerd. Het stuurstandrijtuig was daarbij nog niet als zodanig in gebruik. Één dag voor de omloopwijziging, op 12-06, werd wel een stam met een in bedrijf zijnde BDs gezien. De stam had loc 1779 als trekkracht.

Serie 1300

- De in Roosendaal in en om de locloods verblijvende 1300-en worden successievelijk naar sloper Hollandia in de Amsterdamse Westhaven gebracht. Op 09-06 kwamen de 1314 en 1316 met behulp van enkele platte wagens als remwagens achter de 6424 naar Amsterdam. De 1304 en 1315 zijn bestemd voor de Werkgroep Loc-1501.

Serie 700

- Zoals hierboven werd geschreven, is de 702 van de Binckhorst overgebracht naar Zwolle. De 701 bleef alleen over in Den Haag. Wanneer deze defect raakt, moet er een behoorlijk beroep gedaan worden op het improvisatievermogen van de lokale NSR-organisatie. In de week van 10-05 was de 701 defect en het duurde niet minder dan vijf dagen voordat de beloofde monteur van Rb Tilburg zich in de Residentie meldde.

- De Watergraafsmeerse 707 werd op 09-06 met behulp van eloc 1849 gedriehoek via de Westhaven en Amsterdam Sloterdijk.

Serie 1800

- Loc 1842, die ten behoeve van opleiding aan rijdend personeel vanaf maart in Rotterdam stond met ICK 12-37 006, bracht op op 04-06 de ICK als 89232 naar Maastricht en kwam diezelfde dag naar Eindhoven als 89301.

Serie 1700

- Revisiebedrijf Haarlem gebruikt thans loc 1757 als proefritloc voor nieuwe BDs-rijtuigen.

- De 1703 maakte op 25-05 een aantal proefritten. Als 89206 kwam de losse loc vanuit Leidschendam naar Den Haag HS, werd daar 89207 naar Haarlem en keerde als 89208 terug. Een tweede slag werd gereden als 89209/89210. Onder nummer 89211 kwam de loc weer naar Leidschendam. In tegenstelling tot de proeven met de 1725 op 09-04 (blz. 114) betrof het hier geen proefrit voor het testen van nieuwe remblokken, maar om de technische staat van de van een storing verholpen loc te beproeven.

- De op 31-10-2002 bij een botsing met een vrachtauto en een auto op een (openstaande) overweg te Veenendaal beschadigde 1755 werd na langdurig herstel, waarbij delen van de 1735 gebruikt werden, eind mei aan enkele proefritten onderworpen. Op 28-05 vond een proefrit van Tilburg naar Breda (99775/99776) plaats. De loc werd op 01-06 afgeleverd. Als 99782 kwam de best in de verf zittende 1700 naar Eindhoven.

Revisiebedrijf Haarlem

ICR revisie				
binnengenomen		afgeleverd		ex-
20-70 575	14-05	82-70 972 (correctie)	08-04	82-70 972
20-70 581	14-05	20-70 572	12-05	20-70 572
10-70 565	25-05	20-70 571	12-05	20-70 571
82-77 977	26-05	82-77 013	14-05	82-70 942
10-77 618	28-05	82-70 973	14-05	82-70 973
10-77 605	04-06	82-77 021	26-05	82-70 926
		82-77 014	28-05	82-70 943
		10-70 355	28-05	10-70 658

Plan V revisie R6				SGM spoelen luchtleidingen/PRIL			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
910	25-05	890	28-05				
		908	03-06				

ICRm vernieuwen watertanks			
binnengenomen		afgeleverd	
20-70 254	02-06	20-70 254	11-05

Schades/defecten			
binnengenomen		euvel	afgeleverd
508	11-05	syndanio	507 10-05
461	14-05	tractieproblemen	82-77 003 12-05
7448	17-05	botsschade	518 13-05

510	17-05	syndanio	528	13-05
82-77 006	17-05	nawerk	508	14-05
20-70 224	22-05	botsschade	461	17-05
27	25-05	botsschade	1728 (ex-7448)	18-05
82-77 007	26-05	nawerk	510	18-05
9516	26-05	botsschade	2882	27-05
512	26-05	syndanio	82-77 006	27-05
515	01-06	syndanio	512	28-05
891	03-06	syndanio	515	03-06
82-77 005	04-06	nawerk	82-77 007	03-06
		defecte watertank	2030	08-06
			891	08-06

Revisiebedrijf Tilburg

1600/1800 LT3				1700 Cw deuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1601*	27-05	1604	25-05	1779	11-05	1743	12-05
				1775	13-05	1779	19-05
				1770	24-05	1775	27-05
				1751	26-05	1770	03-06
				1759	01-06		

SGM spoelen luchtleidingen				VIRM Cw Aircro			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2869	19-05	2871	18-05	9516	10-05	9516	11-05
				9418	12-05	9418	13-05
				8654	17-05	8654	18-05
SGM Cw Deuren/spoelen luchtleidingen				8646	24-05	8646	25-05
binnengenomen		afgeleverd		9510	26-05	9510	27-05
2034	19-05	2025	18-05	8671	01-06	8671	02-06
		2031	07-06	8653	02-03	8653	03-06

Schades/defecten					
binnengenomen		euvel		afgeleverd	
6516	03-05	motorstoring		6494	06-05
1823	07-05	draaistel wisselen (blz. 146)		232 241	07-05
6418	08-05	compressorolieniveau te laag		6428	10-05
6469	08-05	startmotor hulpdiesel defect		6493	14-05
6485	10-05	ombouw Duitse Herder		6428	10-05
671	11-05	verzamelen Rb Tilburg		4215	10-05
690	13-05	verzamelen Rb Tilburg		6493	14-05
1702	17-05	botsschade		6418	17-05
1853	18-05	draaistelwisseling		6496	19-05
232 241	18-05	ATB-storing		6469	26-05
692	18-05	verzamelen Rb Tilburg		232 241	27-05
6501	25-05	wisselrichter defect		6516	27-05
1774	28-05	tractiemotor defect		1755	01-06
20-77 107	07-06	botsschade		1847	01-06
20-77 134	07-06	botsschade		1853	02-06
10-77 303	07-06	botsschade		1737	03-06
				1702	04-06
				6501	07-06

*de 1601 kwam binnen met een defecte chopper/tractiemotor

Bedevoarttreinen

Op 25-05 reed opnieuw een bedevaarttrein vanuit 's-Hertogenbosch. Op 01-06 keerde het gezelschap terug, waarbij vanaf Maastricht de 1773 trein 16115 naar 's-Hertogenbosch sleepte. In Roermond stond DM'90 3413 gereed om een groep bedevaartgangers naar Boxmeer af te voeren. Het stel was afgekoppeld van trein 6231 (in plaats mee terug te gaan naar Venlo met 16336) en reed vanaf Boxmeer als 800311 naar Venlo. Het ledig materieel van de getrokken trein (rijtuigen van EETC) reed als 82170 van 's-Hertogenbosch naar de Watergraafsmeer.

Medio juni werd opnieuw een trein naar Lourdes gereden. Op 04-06 haalde loc 1773 het ledig materieel van trein 16116 's-Hertogenbosch – Lourdes als 82172 uit de Watergraafsmeer. De terugrit op 11-06 geschiedde onder nummer 16117. Loc 1756 verzorgde de tractie vanaf Maastricht, en bracht eveneens het materieel als 82173 van 's-Hertogenbosch naar de Watergraafsmeer.

Schadegevallen

In de vouwbalg van Plan V 831 ontstond op 12-05 brand, toen hij als middelste stel van trein 8850 onderweg was bij Woerden. De conducteur bluste het brandje, waarna de Woerdense brandweer het vuur definitief doofde. Het gebeuren zorgde voor vertraging in de treindienst rond Woerden. Als 89252 kwamen de Plan V's terug naar Utrecht.

Op 17-05 kwam de 1918 bij aankomst in Den Haag Centraal

in aanraking met een juk. De 1742 schoof het juk 10 centimeter voor zich uit, maar kon na inspectie weer in dienst komen.

Een defecte motor van de airconditioningsinstallatie van Plan V 443 zorgde op 17-05 voor enige commotie toen de machinist van trein 6857 dacht met brand in een cabine te maken te hebben. Één trein (6859) werd in Maastricht gekeerd; stel 443 liep het nabijgelegen Onderhoudsbedrijf binnen.

Diezelfde dag strandde Plan T 516 met een vastgelopen tractiemotor in Geldermalsen. Het stel was daar als trein 7139 binnengelopen. Door de 502 van de 19641 (negatief) te keren op trein 7138, kon voorkomen worden dat er richting Gorinchem twee uur geen trein zou rijden. Nadat de 516 vervoergereed gemaakt was, werd het stel met maximaal 80 km/h als 89237 naar Utrecht overgebracht. Met de op werkdagen rijdende 80223 naar Ob Amsterdam werd de 516 op 18-05 met de 817 meegegeven.

In de Watergraafsmeer kwam op 18-05 een fluisterloc naast het spoor te staan, die na drie uur herspoord was.

VIRM 9516 botste op 18-05 bij Castricum als trein 3078 kort voor middernacht op een in het spoor geplaatste paal, die door de bodem van de trein sloeg en er een gat van acht meter lengte sloeg. Als 73078 kwam de VIRM naar Alkmaar. Op 19-05 kwam de stam als 89167 naar Rb Haarlem.

Op 19-05 strandde trein 861 bij Breukelen door een defecte snelschakelaar in loc 1741. Uit de Watergraafsmeer kwam loc 1850 als 89123 om de gestrande trein als 89124 naar de Watergraafsmeer te slepen. De reizigers uit de 861 waren overgestapt in de achter de 861 staande 3061, die via Woerden naar Utrecht kwam.

Een pechgeval komt zelden alleen: nog voordat de 89124 uit Breukelen was vertrokken, kwam het tot de nodige commotie op de Gooilijn toen de 147 tussen Weesp en Naarden-Bussum tot stilstand kwam door rookontwikkeling in loc 1837. Om het zekere voor het onzekere te nemen koppelde de machinist de rijtuigen op de vrije baan af en reed met de 1837 los naar Naarden-Bussum. Vanuit de Watergraafsmeer werd de 1731 naar de gestrande 147 gestuurd, die zijn weg uiteindelijk met anderhalf uur vertraging kon vervolgen. De 1837 kwam als 89175 naar de Watergraafsmeer. Kort voor middernacht vertrokken de 1837, 1741, 1845 en 1747 vanuit de Watergraafsmeer naar Maastricht. De 1845 werd naar Maastricht gezonden vanwege een weigerende stroomafnemer en een defecte motor. Zijn plek voor de DDM-stam met Bvk 26-37 108 werd ingenomen door de 1824.

VIRM 9478 verloor op 20-05, kort nadat hij vertrokken was uit Amsterdam Centraal als 2691 naar Den Haag Centraal, ter hoogte van Ob Amsterdam een pantograaf. Nadat de reizigers waren overgestapt in de uit het Onderhoudsbedrijf aangerukte 9430, liep de 9478 daar direct binnen. De stroomafnemer werd later teruggevonden.

Een door de vangrail geschoten auto belandde in de vroege uurtjes van 23-05 tussen 's Heer Arendskerke en Middelburg op de spoorbaan. Een extra NSR-trein (89300) moest te Goes worden opgehouden, waar de machinist het oponthoud benutte om een hapje te eten. Na anderhalf uur was de auto van het spoor verwijderd.

Op 28-05 kwam trein 553 tussen Ermelo en Putten in botsing met een auto, waarvan de bestuurster niet gewond raakte.

De 2873 – gekoppeld met de 2015 die in de dienst van een Sprinterdrie reed – strandde op 02-06 als 9873 met een vastgelopen tractiemotor te Gouda Goverwelle. Nadat de betreffende motor was losgekoppeld, kwam het geheel als 89223 naar Leidschendam. Op 04-06 werd de 2873 al weer ingezet. Op 89235/89238 kwam de Sprinter via Den Haag HS naar Rotterdam en werd daar in 4154 ingezet, als vervanging van de 2886 die met problemen aan de EP-rem uit dienst werd gehaald.

Stel 2026 raakte op 05-06 te Zoetermeer Palenstein om duistere reden een perronwand, maar kon na onderzoek in dienst blijven.

Plan V 816 raakte defect toen hij op maandagmorgen 07-06 als trein 77418 in Ede-Wageningen was aangekomen. De vervolgtrein 7418 werd opgeheven. Als 89054 kwam ICM 4034 vanuit Nijmegen om het treinstel weg te slepen. Onder nummer 89250 kwam het geheel naar Arnhem.

Van de 820 raakte op 10-06 een tractiemotor in brand, toen hij als achterste stel van 6056 in Geldermalsen was aangekomen. Na herstel ter plaatse kwam het treinstel zelfstandig als 89237 (waarbij het treinnummer puur toevallig gelijk was aan dat van de

rit die de op 17-05 eveneens in Geldermalsen gestrande 516 naar Utrecht maakte) naar Ob Amsterdam. Deze overbrenging vond in de nacht van 10 op 11-06 plaats.

- Stel 816 liet op 12-06 alweer van zich spreken toen hij trein 7142 deed stranden tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam door een vastlopende tractiemotor. De 477 werd in Dordrecht van de 5155 afgekoppeld en kwam als 89232 naar de gestrande trein. Als 89233 werden de 816 en 455 naar Dordrecht gesleept.

Thalys

- De filmopnamen met een Thalys op 14-05 in Haarlem ten behoeve van de Amerikaanse speelfilm Ocean's 12 (blz. 147) waren geen doorslaand succes. Sowieso waren voor de gehele dag spoorwijzigingen aangekondigd, omdat spoor 3 exclusief gereserveerd was voor Thalys 4307. Op de plek waar meerdere bovenleidinggroepen samenkomen, ontstond even na 17.00 uur kortsluiting waardoor de bovenleiding daar naar beneden kwam. De sporen 1, 2 en 3 waren toen niet meer te gebruiken, waardoor de serie 2200 via Schiphol moest worden omgeleid. Railion stuurde een diesellok vanuit de Westhaven als 91957 naar Haarlem om te assisteren bij het wegslepen van de Thalys. Kort voor 19.00 uur was de bovenleiding gerepareerd en kon de 4307 vertrekken, in eerste instantie richting Halfweg. Als 89451 kwam het treinstel – dat geen schade had opgelopen – naar Amsterdam.

ICE

- Op (DB-) treinstel 4609, bestaande uit de rytuigen 406 009, 406 109, 406 209, 406 309, 406 809, 406 709, 406 609-8 en 406 509 signaleerde een lezer kasten, die waarschijnlijk bestemd zijn voor proefnemingen met de airconditioning. Afgelopen jaar gaf deze tijdens het tropische weer grote problemen. De kasten bevinden zich op de tussenrijtuigen op de plaats waar geen stroomafnemer gesitueerd is; op de koprijtuigen zitten ze bij de rijtuigovergang.

- Met ingang van de omloopwijziging van 13-06 stopt de ICE van Amsterdam naar Frankfurt/Basel ook in ICE-station Limburg. De DB heft zeven dagelijks verbindingen over de *Neubaustrecke Köln – Frankfurt* op vanwege de geringe bezetting. Ter compensatie gaat de *ICE International* voortaan stoppen in Limburg.

CNL

- Een opletende lezer constateerde dat de stammen van de CityNightLine per 14-12-2003 zijn verwisseld. Het deel voor München loopt richting Emmerich voorop en daar zitten de twee slaaprijtuigen in (en destijds ook het gehuurde rytuig van DB NachtZug) en hier rijdt ook al enige tijd een tweede *kuijstoel*-rijtuig als versterking mee, terwijl het thans nog laagseizoen is. Het deel voor Zürich loopt achterop en dit heeft één slaaprijtuig; ook hier zitten wel eens versterkingsrijtuigen in. De hele trein is normaliter 13 rytuigen lang. De betreffende lezer is benieuwd of beide takken in het hoogseizoen langer worden en ze uiteindelijk apart van elkaar gereden moeten worden.

HSL-Zuid

- Op 24-05 werd bekend dat High Speed Alliance samen met de NMBS twaalf hogesnelheidstreinstellen heeft besteld bij AnsaldoBreda. Dit materieel zal worden gebruikt voor de verbindingen Amsterdam – Rotterdam (– Breda) en Amsterdam – Brussel, waarbij de kanttekening geplaatst moet worden dat het aantal treinstellen niet volstaat om de ooit beloofde binnenlandse halfuurdienst te rijden. Het worden achtdelige enkeldekstreinstellen met 139 zitplaatsen eerste klasse, 409 in de tweede klasse, 2 rolstoelplaatsen (in de eerste klasse) en 6 klappzittingen. HSA legt er de nadruk op dat het exterieur wordt ontworpen door Pininfarina. Drie zijn er voor de NMBS, de overige voor NS Financial Services, waarvan HSA ze zal leasen. Zowel NS als NMBS hebben een optie op nog eens zeven treinstellen. De mogelijkheid bestaat dat voor het onderhoud aan de stellen een werkplaats in de Watergraafsmeer wordt gebouwd.

Onrendabele lijnen

- Op 26-05 maakte NS Reizigers bekend na 01-04-2005 niet langer onder de huidige voorwaarden voor de zogenaamde *contractsectorlijnen* – spoorlijnen waarvoor NSR een financiële vergoeding krijgt om de exploitatie sluitend te krijgen – te kunnen doorgaan met het rijden van treinen op de Zoetermeer- en Hof-

pleinlijn en de lijnen Arnhem – Tiel en Geldermalsen – Dordrecht.

- Voor de laatste twee lijnen zou het bedrijf een hogere vergoeding willen ontvangen. Komt die er niet, zou dat het einde van de exploitatie van deze lijnen betekenen; voor Dordrecht – Geldermalsen stelt NSR voor de dienstuitvoering tussen Gorinchem en Geldermalsen te beëindigen.

- Wat betreft de Zoetermeer- en Hofpleinlijn liggen de zaken anders. Vanaf 2006 zouden HTM en RET de dienstuitvoering overnemen in het kader van *RandstadRail*, waarbij de Zoetermeerlijn aan het Haagse tramnet en de Hofpleinlijn aan de Rotterdamse metro gekoppeld worden. NS heeft aangegeven ook in de periode tussen 01-04-2005 en de start van *RandstadRail* op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn te willen rijden, mits de financiële vergoeding verhoogd wordt. Tussen de regels door is te lezen dat NSR langzaam tot het besef komt dat door alle aanbestedingen steeds meer aan het net geknabbeld wordt, met alle gevolgen van dien. NS Reizigers wil naar eigen zeggen best “een rol blijven spelen” in het stadsgewestelijk vervoer in de Randstad, maar dan moet volgens haar eerst de onderhandse gunning aan RET en HTM van tafel. Een eis die overigens niet onbegrijpelijk is: met name de HTM is er doorgaans als de kippen bij als regionale netwerken worden aanbesteed, zodat een onderhandse gunning van een verbinding in de eigen achtertuin enigszins vreemd overkomt.

Wist u dat...

- op een mBvk van treinstam 8415 slechts één (Telerail-) antenne zit en de antenne van Tracking & Tracing ontbreekt?

- op de borden aan de buitenkant treinstam 7803 (aan beide zijanten) het nummer 7903 staat?

- op de B van treinstel 521 als gevolg van het verwijderen van graffiti het nummer 528 weer te zien is?

- op 25-05 ICM 4208 een Plan T verving in de 3412 en na 3477 niet als 83071 naar de Binckhorst ging maar als 89232 naar Rotterdam vertrok om nachtnet 1422 te rijden?

- op 26-05 Plan V 459 een Sprintertwee verving op de Hofpleinlijn? Als 80311 in Leidschendam gestart, liep de 459 in 6354 V over in Den Haag. De als 89206 uit Rotterdam gekomen 825 kwam in 13553 terecht en werd na 13660 5179 naar Dordrecht. De 2021 werd vervolgens 13665.

- mDDM 7802 eenmalig in de serie 3600 werd ingezet voor de treinen 3637 en 3646, omdat de 3622 vanwege een stremming tussen Roosendaal en Breda niet afkwam?

- op 02-06 de 4214 + de 4221 SM'90 vervangen in de serie 8000?

- op 02-06 Buffel 3407 werd gebruikt om de sterk vertraagde trein 3057 te vervangen tussen Arnhem en Nijmegen als 303057? Ook de terugrit 303060 werd gereden met dit stel. In Arnhem kon weer overgestapt worden op VIRM 9510.

- van ICM 4038 sinds het herstel van de op 30-11-1992 te Hoofddorp opgelopen schade de eerste-klassestrepen over de deuren doorlopen?

- de 8648 in de nacht van 01 op 02-06 als 89230 naar Amsterdam gebracht werd om daar 7317 te worden, tot en met de 7356 twee Sprinters verving, in Alkmaar uitliep en als 89159 naar Hoorn vertrok om op 02-06 73221 naar Hoorn Kersenboogerd te worden?

- diverse ex-ABV-rijtuigen van DDM-1 die zijn gedeclasseerd tot Bv – naast de correct aangebrachte zwarte 2-en – nog steeds de geblokte eerste-klasselijnen hebben?

- in rytuig 280 7508 (de voormalige ABV 380 7508) in de “ruime” tweede klasse weer blauw gestoffeerde zittingen te zien zijn? Schijnbaar zijn van deze stoelen de groene overtrekhoezen verdwenen.

- loc 1610 één donkere deur heeft, afkomstig van een 1700?

- de machinist van trein 9658 tussen Eindhoven en Den Bosch op 01-06 stopte vanwege een schildpad, die bij Bostel in het spoor liep en na een ritje per trein aan de schilpaddenopvang in Alphen aan den Rijn werd overgedragen?

- van loc 1766 een segmentje in één van de donkergrijze zijwandroosters, zilvergrijs is?

- de opletende “lezer” die dit opmerkte, zich afvroeg of hij na het zien van deze eigenaardigheid nog wel kon slapen?

- op 09-06 VIRM 8629 als trein 7354 van Amsterdam naar Alkmaar werd ingezet, nadat deze trein werd opgeheven van Utrecht naar Amsterdam omdat stel 2858 defect was geraakt? Als 80889 kwam de VIRM naar Haarlem.

- een (perron-) veegmachine op 10-06 voor enige commotie in Arnhem zorgde, toen het gevaarte van het perron in spoor 6 te

rechtswaam?

- op 11-06 Plan T 509 werd ingezet als vervanging van twee VIRM-zeswagengestellen in trein 841 vanaf Utrecht? In Eindhoven werd stel 483 bijgeplaatst. Na terugkomst in Haarlem werd het oorspronkelijke materieel weer ingezet.
- Sprinter 2010 één stroomafnemer heeft met gele uiteinden van de koolslepers?
- trein 7137 op 11-06 in Sliedrecht 13 minuten vertraging op liep, omdat de conducteur een *treinsurfer* ontdekte, die op het dak van één de Plan V's was geklommen?
- de conducteur van deze trein behoorlijk verbaasd was toen de avontuurlijke reiziger – nadat hij door de politie van het dak was gehaald – wel een geldig vervoerbewijs toonde?

Railion

mP

- Op 08-06 werden de twee motorpostrijtuigen die in het noorden worden gebruikt voor BB21-proefritten, in het werkplaatssterrenet naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam overgebracht.

Serie 6400

- Railion laat 10 locomotieven serie 6400 met het Duitse beveiligingssysteem PZB90, ook wel *Indusi* genoemd, uitrusten. Samen met de bestaande Duitse Herders 6494 en 6496-6499 heeft Railion dan de beschikking over 15 6400-en die naar Duitsland kunnen rijden. Op 10-05 liep de 6485 in Rb Tilburg binnen. De 6485 – 6493 en 6495 worden van PZB90, het communicatiesysteem Mesa2002 en Ebula (een elektronische versie van het *Buchfahrplan*) voorzien. Ook wordt het profiel van vrije ruimte aangepast. Hier bestaan de wijzigingen uit het verwijderen van het afkajke boven alsmede de armsteun en de windruitjes naast de cabineramen. Door van 10 locs alleen het profiel van vrije ruimte aan te passen, zijn zij geschikt om – zonder Indusi – in het midden van een *kolentrio* te lopen. De 6481 (met witte frontseinen!), 6484, 6501 en 6502 zijn inmiddels aangepast. De 6482, 6483, 6500 en 6503 moeten nog worden behandeld.

Serie 1600

- De geruchten doen al langere tijd de ronde, maar thans is voor het eerst de naam van een potentiële koper voor de Railion-1600-en opgedoken: de Italiaanse *Ferrovie Adriatico Sangritana* zou de locs na ombouw willen gebruiken voor goederentreinen.
- Loc 1618 werd op 03-06 zelfstandig rijdend aangetroffen op het terrein van Rb Tilburg.

Schadegevallen

- Op 23-05 schoot loc 6454 in 's-Hertogenbosch door het stootstuk van spoor 706 en ramde een bovenleidingportaal.
- In de Botlek reed de 6476 op 24-05 een auto aan op spoor 493 richting Distripak. Gewonden waren niet te betreuren.
- De 6456 liep op 27-05 met een as uit de rails in Roosendaal. Na twee uur stond de loc weer in het spoor.

Korte berichten

- Op 13-05 maakte IVW bekend dat de ontsporing van een ammoniaktrein op 17-06-2003 door een slechte ligging van het spoor veroorzaakt werd. Ook de technische staat van de wielen was niet in orde. Volgens IVW was dit echter niet de hoofdoorzaak van de ontsporing.
- De chloortreinen blijven mogelijk langer rijden. De steun van 25 miljoen euro door de Nederlandse overheid is nog steeds niet goedgekeurd door de Europese Unie. Hierdoor kan Akzo Nobel niet tijdig beginnen met de bouw van een nieuwe fabriek. Er bestaat zelfs een kans dat de bouw van de fabriek helemaal niet doorgaat.
- Duitsland begint in 2008 met de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Deze aansluiting op de Betuweroute moet in 2010 klaar zijn. Directeur Robbeson verklaarde bij de presentatie van de jaarcijfers op 07-06 dat hij de Betuweroute graag eerder klaar zou willen hebben. Deze wens komt voort uit de steeds schaarser wordende capaciteit op het hoofnet. Goederentreinen komen nogal eens in het geding. Uit dat jaarverslag blijkt dat het bedrijf in 2003 5% meer volume vervoerde. De omzet nam met 4,8% toe naar 163,1 miljoen Euro. De winst daalde van 0,5 naar 0,2 miljoen Euro.
- Op 18-05 vertrokken twee autotreinen vanuit Born. De eerste was geheel gevuld met Smarts ForFour voor Italië van de terminal

QEK. De tweede was beladen met Mitsubishi's Colt. Op de – op zich geslaagde – proeven een vervolg krijgen is nog niet bekend.

R4C

Dienstuitvoering

- Op 02-06 kwam de PB05 weer een gastrein halen in de Sloe. In het weekend van 05-06 en op 07-06 werd ook de normaal geplande slag naar Sloe gereden. Hopelijk krijgt het transport nu eindelijk een regelmatig karakter. Eén van de EC1-EC3 genummerde Class 66's die thans in Rb Tilburg worden geprepareerd voor inzet in Nederland, is ook bestemd voor R4C.

ACTS

Dienstuitvoering

- Op 25-05 werd trein 60220 bij IJsselmonde richting de Waalhaven gestuurd in plaats van de Kijfhoek, waardoor de trein onder de draad vandaan ging. Een 6400 van Railion werd gebruikt om de trein terug te zetten.
- Sinds half mei beschikt ACTS over een tweede gehuurde Class 66. Van DLC is PB03 gehuurd. Deze rijdt samen met de van ShortLines betrokken PB01. De PB01 wisselt af en toe met de PB17. Op 02- en 03-06 reed de PB03 de Coevorden-shuttle. Normale tractie voor deze trein is een 1200. Sinds de komst van de tweede Veendam-shuttle maakt ook ACTS regelmatig gebruik van de Waalhaven Terminal te Waalhaven West.

ERS

Dienstuitvoering

- Sinds begin juni rijdt een loc van het type G1206 regelmatig voor de containershuttle naar Neuss. Door de lagere trekkracht van deze locs ten opzichte van een Class 66 zijn de treinen iets ingekort en bedraagt het treingewicht maximaal 1200 ton. Hierdoor moet in het weekend een extra slag gemaakt worden.

ShortLines

Dienstuitvoering

- Op zaterdag 29-05 reed ShortLines als proef een container-trein naar Tilburg. Deze shuttle wordt normaal drie tot vier keer per week door Railion gereden. Als tractie fungeerde G2000-loc SL2002. Voorlopig komt er geen vervolg op de proef.

NoordNed

Materieel

- Op 21-05 werd treinstel 3216 beplakt als *Museumloper* ter promotie van het *Noord-Nederlands Trein & Tram Museum* in Zuidbroek. Op 30-05 werd het stel tijdens het pinksterweekeinde officieel gepresenteerd. De DH-II zal tot eind 2005 in deze uitmonstering rondrijden.

Dienstuitvoering

- In het kader van *werkonderbreking* viel op 25-05 een groot aantal treinen van NoordNed uit. Het personeel belegde een samenkomst vanwege de onenigheid die was ontstaan met NN-directeur Braam. Het personeel zegde het vertrouwen in Braam op, nadat hij volgens de werknemers "ongenuanceerde" uitspraken had gedaan en afspraken niet was nagekomen. Het personeel dreigde met een tweede staking als de directeur niet voor 02-06 was opgestapt. Overleg tussen vakbonden, ondernemingsraad en president-commissaris leidde tot een opschorting van het ultimatum met twee weken. Een extern adviesbureau zal bemiddelen.

Schadegeval

- Wadloper 3204 kwam op 09-06 als trein 30637 op de brug over het Boterdiep te Bedum in botsing met een door een sleepboot voortgetrokken woonboot, waarvan het dak binnen het profiel van vrije ruimte van het spoor kwam. Het treinstel liep schade op aan de baanruimer; de boot aan het dak. Als 89576 kwam het DH-treinstel leeg naar Groningen.

Syntus

Schadegeval

- Op 15-05 vond op een overweg even buiten Doetinchem een botsing plaats tussen trein 30982 en een auto. De drie inzittenden van de auto kwamen daarbij om het leven. In de regionale pers verschenen spoedig de gebruikelijke verhalen over de vermeende onveiligheid van overwegen in het algemeen en dit onbewaakte exemplaar in het bijzonder. De raadgeving dat elke weggebruiker bij nadering van een spoorwegovergang zijn gezond verstand

dient te gebruiken, viel temidden van alle door betrokken buurtbewoners gebezigde uitspraken over onder andere het hoge gehalte aan vegetatie rond de overweg, niet op te tekenen. De beschadigde LINT 27 werd op 24-05 door Railion met behulp van een 6400 naar Haarlem gesleept.

ProRail

Betuwerroute

In het weekend van 15 en 16-05 werd er gewerkt aan de aansluiting van de Betuwerroute op de lijn Zevenaar – Emmerich. Het treinverkeer was ter plaatse geheel gestremd. De internationale treinen richting Keulen werden omgeleid via Venlo, waarbij in Venlo en 's-Hertogenbosch gehalteerd werd.

Korte berichten

Een Duitse spoeitrein bracht op 03-06 een bezoek aan Nieuweschans. Loc 232 674 liep daar om en trok de trein terug naar Duitsland.

82112	Ehv 9:54 - Bd 10:40
82136	Bd 11:00 - Ddr 11:19
82137	Ddr 11:35 - Bd 11:54
82138	Bd 12:51, Ddr 13:10
82139	Ddr 13:25, Rsd 13:56
82140	Rsd 14:05, Ddr 14:31
82141	Ddr 14:35 - Ehv 15:40

In het kader van het project *Groene Golf* (zie blz. 149) werd op 03- en 08-06 een aantal proefritten gemaakt met een Plan V (zie hiernaast). Het project ging op 08-06 van start.

Tussen Leiden en Alphen aan den Rijn wordt sinds enige weken

gewerkt aan de vernieuwing van een aantal duikers. De bruggetjes zijn na honderd jaar thans aan vernieuwing toe.

In Alphen aan de Rijn komt een binnenhaven met een containerterminal. Hierop kunnen per jaar zo'n 60.000 containers worden overgeslagen op spoor en binnenvaart. De terminal moet in 2007 gereed zijn.

Het lijntje Maastricht - Lanaken gaat weer open. Overheden van België en Nederland steken vier miljoen euro in de in 1990 gesloten spoorlijn. Grootste klant in Lanaken is papierfabriek Sappi, die vestigingen heeft in Maastricht en Lanaken.

Op 21-05 was de eerste bovenleidingbreuk in de Rotterdamse haven een feit. Een heftruck nam een stuk van zo'n 50 meter mee nabij de losplaats op de Waalhaven. Gelukkig voor omstanders en de chauffeur stond er nog geen spanning op de bovenleiding.

In Venlo is een oplossing gekomen voor het langlopende conflict over het toelaten van gevaarlijke stoffen per spoor in die gemeente. De gemeente is bereid een nieuwe aanvraag van de milieuvergunning in behandeling te nemen. Prorail heeft beloofd dat er na 2007 geen lange stilstanden meer zijn van goederentreinen omdat er dan locs zijn die doorgaand de tractie verlenen. Ook is dan de Betuwerroute open waardoor ook veel gevaarlijke stoffen via het nieuwe tracé vervoerd worden.

Milieuorganisatie Greenpeace blokkeerde op 09-06 het spoor tussen de opslag van de Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval (COVRA) en de kerncentrale in Borssele in Zeeland. Twee medewerkers ketenden zich vast aan een stootjuk dat op het spoor was gezet. Met de actie protesteerde Greenpeace tegen een transport van nucleair afval dat die dag op het programma stond. Het nucleaire afval wordt normaliter naar Cogema in La Hague in Frankrijk gebracht waar het wordt opgewerkt. Als hoogradioactief komt dit afval weer terug naar Nederland.

Randstadrail

Tussen Den Haag Laan van NOI en de onderdoorgang in de Oude Lijn van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn (en één spoor van het tracé Den Haag Centraal – Den Haag Mariahoeve) wordt hard gewerkt aan de voorbereidingen voor de grootscheepse verbouwingen die daar plaats gaan vinden. De twee sporen van de Zoetermeer-/Hofpleinlijn moeten van plek wisselen met de sporen van het tracé Mariahoeve – Centraal, waardoor een onderdoorgang nodig zal zijn. Hiermee wordt bereikt dat Randstadrail op de aan de buitenzijde gelegen sporen 11 en 12 te Den Haag Centraal kan worden behandeld, gescheiden van het overige treinverkeer. Tussen Laan van NOI en Centraal buigt bovendien de Zoetermeerlijn af om aan te takken op het tramnet van de HTM. De werkzaamheden op het emplacement van Den Haag Centraal zullen vanaf het voorjaar van 2005 plaatsvinden en medio 2006 zijn afgerond.

Op opstel terrein de Binckhorst zal een extra wisselverbinding worden gelegd, waarmee het mogelijk wordt om direct richting Gouda te vertrekken vanaf het emplacement dat tussen de

Utrechtse Baan en de hoofdsporen Den Haag – Gouda ligt (de zogenaamde *Kleine Binckhorst*). Op die manier wordt bewerkstelligd dat even gemakkelijk als thans het geval is, vanuit Den Haag Centraal de werkplaats Leidschendam kan worden bereikt. De wisselverbinding zal eind dit jaar in dienst komen.

Bij Leidschendam is het tracé van de *Nootdorpboog* al duidelijk zichtbaar. Vanaf de enkelsporige brug over de A12 bij Nootdorp wordt via een zeer scherpe boog emplacement Leidschendam bereikt. Daar wordt aangesloten op één van de twee kopsporen die daar jarenlang in een stootjuk eindigden (spoor 4).

In de omgeving van Rotterdam Kleiweg zijn eveneens voorbereidingen zichtbaar voor de aanleg van de geboorde tunnel naar Rotterdam Centraal. De gebruikelijke bouwketen met kantoren werden inmiddels geplaatst. Ook achter Rotterdam Centraal, op het terrein achter het Groothandelsgebouw, zijn werkzaamheden gaande om het laatste stuk van deze tunnel te kunnen aanleggen. Dit zal geschieden in de open-tunnelbouwwijze.

Randstadspoor Utrecht

Doordat de stadsregio Utrecht bereid is een bedrag van 108 miljoen euro voor te financieren, kan de aanleg van *Randstadspoor* rond Utrecht volgens plan doorgang vinden. Het project Randstadspoor behelst de aanleg van zeven nieuwe stations: Tiel Passewaaij, Amersfoort Vathorst, Utrecht Zuilen, Utrecht Terwijde, Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Vaartsche Rijn. Ook de definitieve uitvoering van Houten Castellum en Utrecht Terwijde valt eronder. Randstadspoor Utrecht is nauw verbonden met de spoorverdubbeling Woerden – Geldermalsen. De tramdienst tussen Houten en Houten Castellum zal met de ingebruikname van Randstadspoor komen te vervallen. Naar de eventuele aanleg van twee andere stations, Utrecht Majella en Lage Weide, wordt nog nader onderzoek gedaan. Van de overige stations die in het oorspronkelijke plan stonden, wordt afgezien. De regionale ontwikkeling ter plaatse rechtvaardigt de aanleg ervan niet. De stations die komen te vervallen zijn: Woerden Molenvliet, Maarssen-Noord, Utrecht Oudenoord, Bilthoven West, Amersfoort Koppel, Utrecht Koningsweg en Nijkerk Corlaer.

Museumnieuws

Traditiegetrouw maakt de STAR op Pinkstermaandag stoomritten tussen Veendam en Zuidbroek. Dit jaar waren beide stoomlocs niet beschikbaar, terwijl ook de diesellocomotieven geen acte de présence konden geven. Het probleem leek des te groter, omdat dit jaar ook op eerste Pinksterdag gereden zou worden. Syntus bood de helpende hand door met LINT 42 de ritten uit te voeren. Op 29-05 bracht ACTS met behulp van loc PB17 vanuit Zwolle de LINT naar Onnen. Van daaruit kwam het stel naar Stadskanaal. 's Middags werd het stel – gebruikmakend van een sleepkoppeling - benut om de *pionierswagen* naar 1e Exploërmond te brengen, daarbij gelijk even het einde van de lijn (de brug bij Kavelingen) bekijkend. Op 30 en 31-05 reed de LINT reizigerstreinen van Zuidbroek naar Veendam en af en toe een ritje naar Wildervank. De volgende dag vertrok het treinstel weer naar Zutphen, vanaf Zuidbroek weer gesleept door PB17. Voor de ritten op het eigen baanvak van de STAR werd – vanwege een defecte koppakking van de eigen MaK-dieselloc – de hulp van Railion ingeroepen.

Vanwege die nog immer defecte koppakking moest de vereniging op 04-06 opnieuw een beroep doen op Railion om een groot gezelschap te vervoeren van Stadskanaal naar Veendam. De 6425 kwam los uit Veendam naar Stadskanaal en nam daar 10 wagens en rijtuigen mee naar Veendam. De loc keerde terug naar Onnen; de tractie voor de terugweg werd geleverd door de drieassige Deutz "19" van de STAR. Deze is eigenlijk in revisie en (uiterlijk) nog niet gereed, hetgeen de reden is dat de loc alleen voor de terugweg werd benut.

Op 29-05 maakte Blokkendoosmotorrijtuig mC 9002 *Jaap* een rondrit. Vanuit Rb Haarlem werd met een gesloten goederenwagon naar Haarlem gereden (800300), alwaar via Haarlem Goederen, de Zuidelijke Splitsing en Bloemendaal werd gedrievoert (800301, 800303, 800304). Via Hilversum, Utrecht en 's-Hertogenbosch werd als 28305 naar Tilburg gereden, waar na een kort stationnement – ten behoeve van het inladen van fietsen van moedige werkplaatsmedewerkers die een fietstocht van Haarlem naar Tilburg hadden ondernomen – koers werd gezet naar Breda, ditmaal onder nummer 28306. Via Rotterdam en Leiden

werd Haarlem bereikt. Als 800306 werd teruggereden naar het Revisiebedrijf.

- Loc 2203 werd op 24-05 met behulp van een dieplader van Terneuzen naar Apeldoorn vervoerd. In Apeldoorn werd de loc op de rails geplaatst en door een VSM-hippel naar Beekbergen gesleept. In Zeeuws-Vlaanderen zijn nu in het geheel geen 2200-en meer aanwezig. De 2203 zal te zijner tijd weer bruin worden.
- De *Sleepdienst Watergraafsmeer* kwam op 28-05 in actie om een voormalige ElectroRail-montagewagen mat' 24 van Utrecht GE weg te halen. De 1747 en 2215 kwamen als 89122 van de Watergraafsmeer naar Utrecht GE, waar de 2215 het rijktuig van het aan het water gelegen spoor rangeerde. Als 89235 keerde het geheel terug naar de Watergraafsmeer. Voorlopig ontfermt de Stibans zich over het rijktuig. Het rijktuig werd in 1928 door Werkspoor gebouwd en droeg bij indienststelling het nummer mCd 9414, als onderdeel van de door Werkspoor en Beynes gezamenlijk gebouwde serie mCd 9401 – 9447. Zoals zoveel rijktuigen mat' 24 werd de 9414 in 1956 omgebouwd tot getrokken rijktuig en kreeg daarbij het nummer B 5844. In 1965 volgde ombouw tot montagewagen. In die hoedanigheid droeg hij aanvankelijk het nummer 270 119, na 1968 (80 84) 979 1 505-4. Nadat hij zijn actieve leven beëindigd had, werd de voormalige Blokkendoos het onderkomen van de watersportvereniging van NS.
- De VSM kreeg op 03-06 te maken met een aanrijding op een overweg, toen een van haar locs een geparkeerde vrachtwagen raakte. Na drie kwartier werd het spoor vrijgegeven.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

- Reeks 13. Er zijn bronnen die de aanschaf van de dertig extra locs reeks 13 nog niet willen of kunnen bevestigen. Bij deze dus met terugwerkende kracht en 'onder voorbehoud'.
- Reeks 14. De NMBS neigt voor de nieuwe reeks 14 naar het principe van de 'Prima' van Alstom. U weet wel van het Franse nieuws, die locomotiefserie waarbij functionaliteit voor schoonheid gaat (hoewel met reeks 13 alles in perspectief te zien is natuurlijk). Bij de SNCF rijdt dit type als vierassige elektrische variant en binnenkort ook een vierassige dieselektrische variant. De NMBS zou brood zien in de nieuwste versie: een sterkere variant (6000 kW, vandaar Prima 6000) die voor vier bovenleidingspanningen geschikt is. Bij de SNCF rijdt een dergelijke proefloc onder nummer 47001. Concurrenten van de Prima 6000 zijn de TRAXX (uiteraard met twee X-en) van Bombardier en de Europrinter van Siemens. Eerstgenoemde is ondermeer geleverd als bekende BR 185 van de DB en Railion en de Siemens-loc is bekend als 'Taurus', die onder meer bij de ÖBB rijdt als serie 1016/1116 en Railion als serie 182.
- Reeks 22/25. Waarschijnlijk om een afgang te voorkomen heeft de NMBS besloten om niet per attest de laatste locs reeksen 22 en 25 per 6 juni af te voeren, zoals de bedoeling was, maar nog respijt te geven tot zolang dat nodig is. Hiermee kunnen ze het vermoedelijk uithouden tot ver in dit jaar en blijft hun huidige omloop behouden. Sterker nog: begin juni kwamen er enkele diensten bij: piekurtreinen tussen respectievelijk Dendermonde en Leuven, Aalst en Etterbeek en Braine-le-Comte en Schaarbeek.
- Reeks 23. Het aantal klassieke elektrische locomotieven voor reizigerstreinen neemt zelfs weer toe als de plannen doorgezet worden om vanaf 6 juni de IR dienst tussen Tournai en Charleroi Sud te gaan rijden met 23-ers en M4-rijtuigen. Momenteel wordt hiervoor de 21/27 ingezet. Het respijt voor de 22/25 en de opleving van de 23 is het gevolg van de instroom van M6, waardoor relatief meer elektrische locomotieven nodig zijn voor de reizigersdienst. Er zijn immers (nog) geen (extra) 13-en beschikbaar.
- Reeks 45. De 4510 zal door de stelplaats van Stockem worden omgebouwd tot meetvoertuig voor het meten van de toestand van de rijdraad. Hierdoor zal het onder meer worden voorzien van een speciale pantograaf. De 4510 staat, met de andere motorwagens van de reeksen 44 en 45, al twee jaar buiten dienst sinds de laatste inzet in de Ardense reizigersdienst.
- Reeks 52/53/54. In plaats van tien 51'ers te heractiveren heeft TUC-Rail besloten het opnieuw in dienst stellen van tien AFB's te financieren. De op 14 december in parc gestelde 5205, 5216,

5303, 5307, 5308, 5313, 5401, 5403 en 5407, de laatste AFB's die nog in de gewone treindienst reden, zullen nu voor TUC-Rail gaan rijden en daar hun al eerder overgehevelde soortgenoten gaan vergezellen.

- Reeks 55. In het kader van 'geen nieuws is niet altijd goed nieuws' meldden wij u dat de blauwgele loc 5510 nog altijd op het achterterrein van de CW Salzannes staat weg te roesten. Wat er aan de hand is met deze loc is niet bekend, maar feit is wel dat de loc hier al zeer veel maanden staat. Meestal is dat niet zo'n heel goed teken...
 - Reeks 59. And now for something completely different.... Deze Monty Pythoneske inleiding pas wel bij het bericht dat de 5922 en 5930 van wijlen de Vennbahn niet zijn gekocht door de bekende particulier Walter Ley uit Hombourg (die houdt het dan toch liever bij alleen verrotte goederenwagens en rijktuigen), maar door een andere particulier uit Montzen. Deze persoon, een ex werknemer uit die plaats, zou een bedrijf hebben opgericht, Transport (gezeteld in... Raeren), en wil met de locs een commerciële dienst gaan rijden! Neen, het is niet in de buurt van 1 april, maar gezonde en onbevooroordeelde sepsis is wel op zijn plaats. Wat moet iemand met twee tot de draad versleten museumlocs? We zullen het zien, hopelijk... Overigens over de ex Vennbahn-diesels gesproken: het schijnt dat de ex CFL 1603 (Bolle Neus) niet betaald is door de nieuwe eigenaar Nostalgie Istanbul Orient Express en mogelijk opnieuw te koop zal worden aangeboden. Dat zal dan ook wel weer een hele kluit worden, net als de 59'ers is ook deze loc niet bepaald meer *pico bello*... Het was ook al te vreemd dat iemand ruim drie ton aan euro's wilde betalen voor een loc à la état van de 1603.
 - Reeks 62. Onverwachte en bovenal onduidelijke berichten betreffende de nabije toekomst van de laatste locomotieven van deze reeks in normale dienst: de NMBS zou het definitieve einde van de locs in de drie resterende stelplaatsen Charleroi Sud Quay, Merelbeke en Kinkempois hebben verschoven van medio juni tot uiterlijk medio december. Dit is opvallend, aangezien het nu toch wel zichtbaar begint te worden dat de locs nog maar weinig te doen hebben. In Charleroi en omgeving doen slechts af en toe nog twee locs dienst als 'planton', reserve met machinist voor snelle inzet. Rond Mons hebben de drie resterende 62'ers ook niet veel meer te doen dan de dienst naar Tertre, waar één loc voor nodig is, nu de cementtrein van Havinnes bijkans opgeheven is (zie hierna). Bovendien is onlangs in Mons de opleiding op de locs reeks 77 gestart. En in Merelbeke is het tekort aan 77'ers onlangs weer verder aangevuld, zodat het hier ook hard achteruit gaat. Mogelijk is de "opleving" er alleen één op papier, alsof de NMBS ingezien zou hebben dat het ad hoc materieel afvoeren geen goed effect heeft. Dat effect hebben we onlangs kunnen zien bij reeksen als de 51, 80 en 91. Vermoedelijk zal de situatie voor de 62'ers in praktijk er echt niet ineens beter op worden. Integendeel, vermoedelijk zal het aantal vaste diensten voor de locs na 13 juni tot een absoluut nulpunt gedaald zijn en is de papieren opleving niet meer dan het rijvaardig houden van voldoende exemplaren. Overigens is eenzelfde beleidswijziging dus te zien bij de reeksen 22 en 25.
- De groene 6314 van Infrastructuur, officieel al buiten dienst op 14 december vorig jaar, zou begin mei dan toch daadwerkelijk aan de kant gezet zijn. De 6252 en 6302 zijn officieel afgevoerd op 1 maart 2004. Als vervanger van de 6252 is de 6238 op 4 maart weer in dienst ingesteld, en wel bij Infrastructuur vanuit Merelbeke. De aanrijding van de 6302 gebeurde overigens op goederenlijn 204 tussen Gent Sifferdok en rangeerterrein Zeehaven op 17 februari jl.
- Reeks 73. De 7343 ontspoorde in de nacht van 2 op 3 juni op het rangeerterrein van Monceau. De schade was niet groot.
 - Reeks 77. De levering van de locomotieven is gevorderd tot de 7838 (stand eerste week juni). Leuk detail om te melden is dat de tweede bouwschijf (vanaf 7791) een lichtjes uitgekledede versie blijkt te zijn van de eerste. Zo ontbreekt een aantal gemakvoorzieningen voor de rangeerdienst, zoals de wastafel. De koelkast is overigens wel behouden gebleven.... Uw redacteur had afgelopen maand de mogelijkheid een dienstje mee te draaien op een loc van de reeks en hij moest vaststellen dat het een uitermate ergonomisch hoogstandje is. Met of zonder wastafel, overigens. De diensten van locs van Charleroi Sud Quay die vanuit Ronet ge-

reden worden (de grintgroeve van Yvoir, de kalkgroeves van Marche-les-Dames en Andenne en de fabriek van Moustier) worden in praktijk al maandenlang gereden door blijkbaar overcomplete 77'ers van de stelplaats van Kinkempois. Hieruit blijkt wel hoe 'nodig' het in dienst houden van 62'ers is... Merelbeke krijgt er met ingang van 13 juni alwéér 77'ers bij; na de 7799-7803 vorige maand komen nu de 7804-7812 over van Antwerpen. Veertien extra locs in een maand moet zijn effect hebben...

Ook de 7791-7870 zijn nu toegelaten om zonder beperkingen op grensbaanvakken met de NS te rijden.

- Reeks 82. In Kinkempois wil men blijkbaar van de 82'ers af, want ze lijken met bosjes te sneuvelen. Op 1 april werd de 8230 afgevoerd na een aanrijding; de loc is het derde officiële slachtoffer van de reeks. Een aantal andere locs staat momenteel buiten dienst met zware schade en zal vermoedelijk niet meer in dienst komen. Het gaat om de 8231 en 8254 van Kinkempois, waarvan laatstgenoemde al te Ronet staat en dus vermoedelijk op 1 mei afgevoerd is, en de 8247, die nog niet zo lang vanuit Antwerpen Noord reed. Binnenkort zullen de eerste 82'ers overgeplaatst worden naar de dienst infrastructuur, ter vervanging van de afgevoerde 84'ers.

- Reeks 84. Het is dan toch zover: wat effectief al min of meer zo was is nu officieel, de laatste exemplaren van reeks 84 zijn officieel afgevoerd per 1 mei: de laatste locs die nog in het materieel-overzicht stonden waren de 8426, 8429, 8432, 8434, 8437, 8443, 8450 en 8465. De enige 84'er die nog rijdt is de 8441, maar deze is 'zwaar materieel' in Antwerpen en behoort niet meer tot de inventaris van de exploitatietak van de NMBS.

- Sloopmaterieel. Wij kunnen u de sloop melden van de locomotieven 2208, 2228, 2802, 5928, 5936, 5939, 5940, 5944, 6234, 6293, 7302, 7307, 7319, 7329, 8449, 8501, 8511, 8515, 8515 en 8522. Van het eerder aan de sloper verkochte materieel resteren dan alleen de 2227, 2231 en 2361 nog. Verder is aardig te melden dat het sloopmaterieel te Ronet in de derde week van mei is verplaatst naar de oude ringlijn om het grote emplacement heen, hoogstwaarschijnlijk om plaats te maken voor de bouw van de TRW-terminal (huckepack-terminal) op het terrein van de oude stelplaats waar de slooplocs de afgelopen jaren gestaan hebben. Voor de nummerfans: op het moment van verplaatsing bestond de verzameling Ronetse sloopkarren uit de 2209, 5115, 5119, 5129, 5134, 5140, 5153, 5163, 5179, 5184, 5192, 5193, 5213, 5310, 5314, 5527, 5534, 6270, 6272, 6276 en 8254. De 1803 en een aantal andere slooplocs was overigens (al dan niet tijdelijk) verhuisd naar het terrein van de CW te Salzannes, waar overigens zusje 1802 nog altijd dienst doet als statische omzetter voor in revisie zijnde internationale rijkuituigen.

- Verdeling NMBS. Per 1 januari 2005 zal de NMBS definitief worden opgedeeld in drie delen: een 'holding', een infra-tak (Infra) en een exploitatie-tak. Het logistieke bedrijf ABX, dat een licht negatief resultaat laat zien, zal worden verkocht – hoewel de NMBS een minderheidsbelang wil behouden. Voor NMBS Cargo is de toekomst nog niet helemaal duidelijk. In eerste instantie wordt gepoogd de resultaten en rentabiliteit te verbeteren door een reorganisatie van het wagenpark, diensten en personeel (we hebben hier al een en ander over gezegd), maar een al dan niet gedeeltelijke overname, of (bij voorkeur) een partnerschap wordt niet geheel uitgesloten.

- Ongeval Lier. Op 3 juni reed de bestuurder van een goederentrein uit Antwerpen met de 2305 door een stoptonend sein te Lier en reed een zijspoor op, waar op dat moment de 6248 en 6326 van Infra stonden te rusten. Hoewel de 6248 veel van de klap opving en zwaar gehavend raakte aan de neus (inderdaad een kwaaltje van dit type locs, maar dat kwaaltje heet ook: kreukelzone en is wel zo veilig voor het personeel), werd de 6326 volledig door het juk gecaramboleerd en kwam schots en scheef op straat te staan. Beide 62'ers zijn ongetwijfeld rijp voor de sloop, de 2305 is er minder erg aan toe. Over die laatste gesproken: de NMBS heeft zijn traditie van het telkens weer in de prak rijden van dezelfde machines: de 2305 was immers nog niet zo lang geleden afgeleverd na herstel van zeer zware schade na de catastrofe te Stockern.

- Brussel-Warzawa. Nog wat bijkomende informatie over de nieuwe EN, waarover we reeds vaker bericht hebben – onder meer in de vorige editie. De trein zal bestaan uit PKP- en DB-rijtuigen en drie doorgaande Russische slaaprijtuigen naar Moskou en een

doorgaand Wit-Russisch slaaprijtuig voor Minsk!! De trein wordt getrokken door een loc reeks 16 op het Belgische traject (waar door de omloop van deze locs met eentje opgehoogd zal worden). De trein krijgt de naam 'Jan Kipura' zal rijden vanaf 13 juni. De officiële nummers zijn EN 347 (za/zo) / 349 (ma-vr) heen en EN 348 terug. De trein vertrekt in het weekeinde om 16.44 uur uit Brussel Zuid, doordeweeks om 18.19 uur. Op alle dagen is de terugrit terug in Brussel om 10.08. Uw redacteur is overigens benieuwd naar de uiteindelijke werkelijke samenstelling van deze trein, aangezien zeker een Wit-Russisch rijtuig bij zijn weten niet zomaar toegelaten is in België.

- Lijn 55. Het zich voortslepende verhaal rond de verlegging van de goederenlijn 55 tussen Gent en Sas van Gent lijkt zich nu eindelijk in een afrondende fase te bevinden. De nieuwe lijn, inclusief overwegen, kunstwerken en beveiliging is zo goed als gereed en zal open gaan op 28 juni. Hierna kan de oude lijn dicht tussen Langerbrugge (het gedeelte tussen de aansluiting van de nieuwe lijn en Langerbrugge wordt hiermee een raccordement) en Ertvelde (Rieme). Het al jaren stilgelegde werk aan het nieuwe Kluisendok kan dan weer hervat worden. De nieuwe lijn krijgt lijnnummer 55A en is enkelsporig, maar wel voorbereid op dubbelsporigheid.

- Nieuw kalkvervoer. Binnenkort wordt gestart met het reeds aangekondigde nieuwe kalkvervoer voor Solvay Soda Deutschland GmbH & Co. tussen de nieuwe aansluiting van les Pétons aan lijn 132 bij Yves-Gomezée en het Duitse Rheinberg. De startdatum is nu vastgesteld op 1 juli, hoewel het maar de vraag is of dat gehaald wordt gezien het feit dat de nieuwe aansluiting nog niet helemaal klaar is. Een eigen rangeerlocje, afkomstig uit Duitsland, is wel al aanwezig. De eerste weken zullen de treinen nog op onregelmatige basis gaan rijden, maar daarna zou een frequentie van zes zware (2700 ton!) treinen per week aangehouden moeten worden. Naar goed Belgisch gebruik is er momenteel nog ruzie tussen de stelplaatsen van Charleroi en Kinkempois. Kinkempois wil de trein met twee 55'ers gaan ophalen, terwijl Charleroi de trein integraal met drie 77'ers wil gaan rijden. Dit laatste zou het meest efficiënt zijn, aangezien er anders voor de helling bij Visé voor de trein richting Aken een opdrukloc nodig is.

Voor de fotografen alvast wat richtpunten: de lege trein zal 's nachts of vroeg in de ochtend in Monceau aankomen, in de loop van de ochtend worden dan de lege wagens gebracht en volle gehaald en 's middags vertrekt de volle trein naar Montzen, waar de DB AG de trein over neemt.

- Havinnes. Alweer een plotseling gestaakt vervoer (of wellicht toch niet helemaal). Begin mei zou plotseling de laatste cementtrein gereden hebben tussen de groeve van Havinnes en Frankrijk. In juni reed er echter weer een enkele trein, hoewel lang niet zeker is of het blijft en of het weer meer wordt dan een enkele rit per week. Zoals steevast is ook het leeuwendeel van dit vervoer overgegaan op vrachtwagens, die in de regio al voor genoeg stof en overlast zorgen – maar in een tijd van economische kalmte zijn milieuoverwegingen blijkbaar niet meer belangrijk genoeg. De dagelijkse bloktrein, waarvoor enkele jaren geleden nog gloednieuwe wagens in dienst waren gesteld, is één van de laatste diensten voor de reeks 62. Het koppeltje locs staat nu dus groten-deels werkloos in Mons stil.

- Lijn 276. Nog meer slecht nieuws op het gebied van het goederenvervoer. De industriële aansluiting 276 tussen Familleureux en Seneffe Zoning (bediend vanuit Manage) staat eveneens op het punt gesloten te worden. De enige klant aan de lijn heeft vorig jaar uit milieuoverwegingen (!) besloten in zee te gaan met een andere leverancier van grondstoffen. Dit bedrijf heeft geen spoor-aansluiting, zodat alles weer per vrachtwagen aangevoerd wordt. De afgelopen maanden is slechts heel af en toe één wagen geplaatst bij het bedrijf en de laatste twee maanden heeft er zelfs niets gereden (althans geen commercieel vervoer). De verwachting is dat de lijn uiteindelijk binnenkort gesloten wordt. Hiermee raakt niet alleen Seneffe zijn tweede en laatste aansluiting op het spoorwegnet kwijt (na de sluiting van lijn 141 drie jaar geleden), maar is ook de laatste lokale goederenbediening vanuit Manage verleden tijd. Voor dit ooit zo grote en belangrijke spoorwegknooppunt schiet er dan niet veel meer over. Ook het reizigersvervoer vanuit Manage is de afgelopen decennia al gedaald tot een dramatisch dieptepunt. Het is dan ook de verwachting dat binnen een jaar Manage als zelfstandig station met stationschef opgehe-

ven zal worden en dat het niet meer is dan een eenvoudig tussenstation.

- Suiker. En dan ook wat goed nieuws. Het 'schijnt' dat de NMBS de mogelijkheden aan het onderzoeken is de lijn (nummer 141) naar de suikerfabriek te Genappe toch een onderhoudsbeurt te geven. Hierdoor zouden er nog de komende suikerbietencampagne weer als vanouds bloktreinen tussen Antwerpen en Genappe gaan rijden. Als het inderdaad waar is, dan is de vraag of de geplande suikertrein tussen Antwerpen en Statte niet weer opgeheven gaat worden voordat de eerste gereden heeft. Overigens gaan er geruchten dat er in juni één of meerdere treinen naar Genappe gereden hebben. Het zou kunnen: de lijn is immers nog niet officieel dicht en in juni rijden vaak ineens wat suikertreinen om voorraden weg te werken. Geen gerucht maar waarheid is zo het rijden van een dagelijkse suikertrein tussen Brugelette bij Ath en Antwerpen, van eind mei tot eind juni.

- Poulseur. De ruime goederenbundel van Poulseur aan lijn 42/43 tussen Luik en Rivage, een overblijfsel van de vroegere functie als overgavestation op het buurttramnet, is de afgelopen weken volledig opgebroken. De laatste jaren was de bundel al niet meer in gebruik.

- Coö. Om ongevallen zoals met de 5526 enkele jaren geleden (toen de loc op een berg op het spoor gevallen rotsen reed) te voorkomen, heeft de NMBS besloten het spoor van lijn 43 bij Coö wat te verleggen. Op het terrein van de onlangs (op verzoek van de NMBS) verhuisde houtzagerij langs het spoor wordt het nieuwe spoor gelegd.

- Poperinge. In het weekeinde van 5 en 6 juni had men in Poperinge wat te vieren bij het spoor en reden er publieksritten met M6-rijtuigen tussen de 2742 en 2748 en met negen K- en L-rijtuigen tussen stoomloc 29.013 en diesel 201.010.

- Class 66 voor dolomiet? In diverse media wordt beweerd dat Railion Nederland binnenkort eigen locs van het type 'Class 66' doorgaand zou inzetten voor de dolomiettreinen van Hermalle-sous-Huy naar Veendam. Echter, Railion schaft voorlopig maar twee van deze locs aan en deze zijn in eerste instantie bedoeld voor de Opel-treinen tussen Antwerpen Oorden en het Duitse Bochum. Van een derde loc, waarvan in dezelfde berichtgeving gesproken wordt en dus wel nodig is om twee lange diensten te rijden, is vooralsnog geen sprake.

- Welkenraedt-Montzen (lijn 39). Op 2 en 3 oktober vinden pendelritten plaats op dit lijntje ter gelegenheid van het 'brugfeest' te Moresnet. Blijkbaar weet men in Moresnet steeds meer hoe men ene slaatje kan slaan uit het beroemde viaduct.... Ter herinnering: lijn 39 is de omleidingsroute voor goederenverkeer indien het viaduct van Moresnet buiten gebruik is vanwege de grondige revisie die het momenteel ondergaat.

DUITSLAND

Algemeen

- ♦ Vooruitlopend op het Europees Kampioenschap Voetbal speelden teams van Duitse en Nederlandse spoorwegmedewerkers een wedstrijd tegen elkaar in het Nederlandse Tegelen. Uw redacteur heeft alles in het werk gesteld, maar is er helaas niet in geslaagd de uitslag van deze wedstrijd te achterhalen.

- ♦ Op 13 mei presenteerde de DB de definitieve cijfers over 2003. Zoals al eerder in deze kolommen gemeld steeg de omzet met 51,1 procent tot 28,2 miljard euro. Het was de eerste keer dat het resultaat van Stinnes werd meegeteld; deze transporteur alleen al was verantwoordelijk voor een omzet van 15,9 miljard euro. Het totale verlies van het DB-concern bedroeg 172 miljoen euro tegenover een negatief resultaat van 282 miljoen euro over 2002. Twee onderdelen waren voor het grootste deel verantwoordelijk voor de omzet: *Transport en Logistiek* (38 procent) en *Personenverkeer* met veertig procent (waarvan elf procent van DB *Fernverkehr*). De onderdelen *Personenbahnhöfe* en *Fahrweg* profiteerden van de toename van de prestaties van particuliere vervoerders en boekten aanzienlijke groei. Eind 2003 bedroeg het aantal werknemers 242.759.

Inclusief openbare middelen bedroeg de hoogte van de bruto investering 9,12 miljard euro, 0,7 procent hoger dan in 2002. Desondanks lag het niveau van de investeringen tien procent lager dan vooraf was begroot. Het totale reizigersverkeer in Duitsland daalde met 2,4 procent ten opzichte van 2002. In verhouding deed de DB het in het reizi-

gersverkeer goed met een daling van slechts 0,4 procent. Het aantal reizigerskilometers bedroeg 69,5 miljard. Door verandering van het aanbod was een duidelijke verschuiving merkbaar van het langeafstandsvervoer naar het regionale vervoer. DB *Fernverkehr* zag haar aandeel dalen met 4,7 procent tot 31,6 miljard reizigerskilometer; het regionale vervoer kon een plus van 3,4 procent noteren tot 37,9 miljard reizigerskilometer. Het busvervoer, dat de DB uitvoert, liet ook een verbetering van het resultaat zien.

Dochter Railion kon ook betere cijfers dan het voorafgaande jaar tonen. Het aantal tonkilometers bedroeg 74 miljard (+ 2,1 procent). Inclusief Railion Nederland en Railion Danmark A/S kon voor het totaal aantal tonkilometers 79,9 miljard worden genoteerd, 2,4 procent meer dan in 2002.

- ♦ (zie ook blz. 166): al eerder berichtten wij over het terugbrengen van het aantal ICE-treinen over de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Köln en Frankfurt/Main i.v.m. het lage reizigersaanbod. Het betreft vier van de zeven treinen Frankfurt – Köln – Münster en drie van de zes treinen in de andere richting. In Limburg gaan minder treinen stoppen. Ter compensatie gaan de internationale ICE's Frankfurt/M – Amsterdam in Limburg stoppen, zodat deze stad een rechtstreekse verbinding met Duivendrecht krijgt. En wie wil dat nou niet?

Verdere wijzigingen in de dienstregeling per 13 juni:

- ♦ De opening van het station van de luchthaven Köln/Bonn. De ICE-lijn Köln – Hannover – Berlin wordt in zuidelijke richting tot het nieuwe station verlengd. Regionale treinen stoppen er ook: De RegionalExpress Koblenz – Mönchengladbach doet een per uur het vliegveld aan, de S-Bahntreinen tussen Troisdorf en Horrem elke twintig minuten.

- ♦ De ICE's Hamburg – Berlin – Leipzig – München stoppen het grootste gedeelte van de dag niet meer bij de luchthaven Berlin-Schönefeld. Op deze manier wordt de drukke Berliner Stadtbahn enigszins ontlast.

- ♦ De ICE-lijn Münster – Köln Deutz – Frankfurt/M wordt behoorlijk uitgedund. Enkele treinen rijden nog maar tot Köln-Deutz of Essen.

- ♦ In Bayern verbeterde de DB een aantal aansluitingen. Door de ICE's (Berlin -) Frankfurt – Stuttgart – München ook in München-Pasing te laten stoppen worden goede verbindingen geschapen richting Mittenwald en Garmisch-Partenkirchen.

- ♦ De ICE-Sprinter, die 's ochtends vroeg Frankfurt/M met Hannover en Hamburg verbindt, stopt voortaan ook in Kassel-Wilhelmshöhe. Voor deze trein vervalt de tot dusver geheven "Sprinter"-toeslag.

- ♦ De DB rijdt, haast traditioneel gedurende de zomermaanden, meer treinen voor vakantiegangers naar Sylt, Fehmarn, Rügen en Usedom. Zo is bijvoorbeeld het aantal langeafstandstreinen naar Puttgarden haast verdubbeld van vier naar zeven treinen per dag. Meer directe verbindingen zijn ingelegd naar Norddeich Mole en tussen Hamburg en Kopenhagen.

- ♦ De DB schat de kosten die ontstaan door het stoppen van talrijke bouwprojecten op 370 miljoen euro. Er is al driehonderd miljoen euro uitgegeven aan planningskosten voor inmiddels uit- of afgestelde projecten. Daarnaast ontstaat een schadepost van zeventig miljoen euro doordat modernisering niet doorgaan en dus op de oude (dure) voet wordt doorgeleefd. Zoals bekend kort de Bondsregering de investeringen in het spoorwagennet. Deze bedroegen op jaarbasis vier miljard euro bedroegen en worden dit jaar teruggebracht tot 3,5 miljard euro en nog verder verlaagd tot 2,86 miljard euro in 2008.

- ♦ DB Regio heeft de aanbesteding van de FLEX-treindiensten tussen Hamburg, Flensburg en Padborg (Denemarken) gewonnen. Andere inschrijvers waren de AKN Eisenbahn AG (AKN), de Hamburger Hochbahn en de Nord-Ostsee Bahn GmbH (NOB), de huidige exploitant van de verbinding. Oorspronkelijk zou de AKN de verbinding mogen exploiteren, maar de DB bracht op het laatste moment een veel scherper bod uit: 4,78 miljoen euro op jaarbasis terwijl de jaarlijkse toelage die thans aan de NOB wordt overgemaakt 6,42 miljoen euro bedraagt.

De DB spaart vooral geld uit op het materieel, want ze is voornemens oude InterRegio-rijtuigen in te zetten. Deze worden uiteraard wel grondig opgeknapt.

De nieuwe overeenkomst geldt vanaf december 2005.

- ♦ Voor nieuwbouwprojecten en verbeteringen van het Duitse spoorwagennet is per jaar € 2 miljard nodig. Inmiddels is het beschikbare bedrag teruggeschroefd tot 1,5 miljard euro en zal het nog la-

ger worden. Dit houdt in dat tot 2008 geen nieuwe projecten meer kunnen worden opgestart en dat lopende projecten in gevaar komen. Hierdoor is er o.m. geen geld voor de opwaardering en gedeeltelijke verdubbeling tot vier sporen van de lijn München – Mühldorf – Freilassing. Ook voor de elektrificatie van de lijn naar Mühldorf en verder naar Burghausen ontbreken de middelen. Van deze lijn maken veel goederentreinen van en naar een chemische fabriek gebruik. Ook elektrificatie en het geschikt maken voor kantelbaktreinen van de lijn München – Lindau lijkt twijfelachtig. De werkzaamheden voor twee extra sporen tussen Mering en Olching is in volle gang als onderdeel van uitbreiding naar vier sporen van de lijn München – Augsburg. Het is waarschijnlijk dat dit project voorlopig wordt stopgezet. De elektrificatie van de lijn Nürnberg – Tsjechische grens, via Marktredwitz, is ook op de lange baan geschoven. Volgens de DB is het ook nog maar de vraag of de Bondsregering het voorfinancieringsaanbod voor de hogesnelheidslijn Stuttgart – Ulm – Augsburg accepteert. Men vermoedt dat de Bondsregering in 2013 de hierdoor ontstane schuld niet meer kan terugbetalen. Deze verbinding zou in 2012 klaar moeten zijn.

♦ De InterCity-treinen tussen Nürnberg, Cheb en Praag verdwijnen met ingang van de nieuwe dienstregeling.

♦ In het vervoer in en rond de steden streeft de DB de komende jaren een verdubbeling van het huidige marktaandeel tot vijftien procent. De concurrentie in dit vervoerssegment zal de komende jaren alleen maar toenemen. Daartoe werd in de sector personenvervoer een nieuw onderdeel opgericht: DB *Stadtverkehr*., dat zich gaat bezighouden met stedelijke en regionale busdiensten, *S-Bahndiensten* en tramverkeer.

♦ DB Regio in Sachsen lijdt nog altijd onder de schade die het hoogwater van 2002 aanrichtte. Tussen 1999 en 2001 nam daar het aantal reizigerskilometers toe van 960 miljoen tot 1,1 miljard. Daarna daalde het tot 938 miljoen; dat aantal lijkt zich nu te stabiliseren. Het aantal reizigers laat dezelfde tendens zien. In 2001 maakten 40 miljoen passagiers gebruik van de trein, vorig jaar waren het er 35 miljoen.

♦ Vanaf de nieuwe dienst in december zullen meer treinen in het Vogtland rijden. Het bestelde aantal treinkilometers in het regionale reizigersvervoer gaat stijgen van 3,59 miljoen tot 3,77 miljoen. Vooral de lijnen van en naar Leipzig profiteren van deze verhoging.

♦ Op de spoorlijn Böblingen – Renningen keert het reizigersvervoer terug. Dit jaar nog beginnen de werkzaamheden om de lijn uit haar Doornroosje-slaap te wekken. Vanaf december 2006 zullen hier weer treinen rijden en de lijn wordt als S60 in het S-Bahnnet van Stuttgart opgenomen. Voor het reactiveren van de lijn is zo'n 75 miljoen euro nodig. Twaalf bruggen moeten worden gesaneerd, er worden vier nieuwe halteplaatsen gebouwd en drie stations aangepast. Op 27 september 1970 reed de laatste personentrein tussen Sindelfingen en Renningen. De lijn werd nooit formeel voor reizigersvervoer gesloten. Tussen Böblingen en Sindelfingen rijden in de spits enkele treinen tot de Daimler-fabriek, maar dat schijnt met de dienstregelingwissel in december te zijn afgelopen.

♦ Wat details van het eerder gesloten contract tussen de DB en de deelstaat Saarland: De overeenkomst loopt van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2018. In het eerste contractjaar worden 6.337 miljoen treinkilometers gereden. Door de aanbestedingen van delen van het net zal dit aantal in de loop der tijd worden gereduceerd. In 2015 kan het volume mogelijk zijn afgenomen tot 2,580 miljoen treinkilometers.

De aanbestedingen zullen er als volgt uitzien:

♦ 2008: Deelnet Westpfalz/Saarbrücken – Pirmasens Hbf: 410.302 treinkilometers per jaar;

♦ 2014: Deelnet Saarland/Mosel/Trier – Homburg (- Kaiserslautern): 1.150.986 treinkilometers per jaar;

♦ 2014: Deelnet Mosel/Pfalz/Koblenz – Saarbrücken, Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern (- Mannheim): 1.287.754 treinkilometers per jaar;

♦ 2014: RegionalExpressnet Süd/Saarbrücken – Mainz-Frankfurt: 644.388 treinkilometers per jaar;

♦ 2014: Deelnet Nahe/Türkismühle – Bad Kreuznach – Mainz: 95.488 treinkilometers per jaar;

♦ 2014: Voorloper S-Bahn 1/Homburg – Kaiserslautern: 99.148 treinkilometers per jaar.

♦ In mei werd het 10-jarig jubileum van het Eisenbahn Bundesamt (EBA) gevierd. Het EBA ontstond in 1994 het kader van de

hervorming van de spoorwegen. Het EBA is het orgaan van de overheid dat toezicht houdt op de spoorwegsector. Het hoofdkantoor met 250 medewerkers is in Bonn gevestigd. In den lande zijn nog eens duizend mensen voor het EBA actief.

♦ Sinds december 2003, kan de RegionalExpress tussen Münster en Rheine maar eens per twee uur rijden, omdat de perrons in Rheine niet lang genoeg zijn om tegelijkertijd deze treinen én de InterCity's van en naar Norddeich te behandelen. Om toch een frequente treindienst tussen de twee plaatsen te kunnen aanbieden is besloten om de InterCity's tussen Rheine en Münster met ingang van 11 december 2004 zonder bijbetaling toegankelijk te maken voor alle reizigers.

♦ Sinds de toetreding tot de EU van Tsjechië rijden de treinen van de Rollende Landstraße tussen Dresden en Praag vrijwel leeg. Door het wegvallen van de grenscontroles rijden de vervoerders liever over de weg. Het grote voordeel van de *Rollende Landstraße* (de bekende transporttijden) weegt blijkbaar niet meer op tegen de tocht over overvolle en in slechte staat verkerende tweebaanswegen, die bovendien door een groot aantal dorpskernen lopen. Op 19 juni zal deze *Rollende Landstraße* voor het laatst rijden.

♦ Het succes van twee ritten die vorig jaar werden gereden krijgt een vervolg: Tussen 11 april en 3 oktober heeft op zondagen één dagelijks treinpaar vanuit Heerlen niet Stolberg als eindpunt, maar het in de Eifel gelegen Heimbach. Dit biedt dagjesmensen een snelle rit naar een populair toeristisch gebied en spoorwegliefhebbers de kans DB-materieel in Heimbach te zien, waar normaal gesproken alleen Regiosprinters van de Dürener Kreisbahn (DKB) komen. Ook op 12 april en 20 en 31 mei werd een slag Heerlen – Heimbach gemaakt.

♦ Op 6 juni vond de jaarlijkse autovrije zondag "Happy Mosel" plaats. De DB ondersteunde deze actie met het laten rijden van 26 extra treinen tussen Trier en Koblenz.

Infrastructuur

♦ Ter voorbereiding op de toelating van snelheden tot 230 km/h op Berlin-Hamburg heeft medio mei een ICE-treinstel enkele proefritten gemaakt. Tijdens deze testritten waren de perrons aan de doorgaande sporen op het testtraject kortstondig niet toegankelijk.

♦ Nog wat feiten over de nieuwe aansluiting van de luchthaven Köln/Bonn, waaraan 4 jaar is gebouwd. De luchthaven ligt aan een 15 km. lange lus, die in Gremberghoven en Porz-Wahn met de HSL Köln – Frankfurt/M en de "normale" verbinding Köln – Troisdorf is verbonden. Het luchthavenstation, gelegen onder "Terminal 2", is 4-sporig en ligt in een 4200 meter lange tunnel. De kosten van het project, € 520 miljoen, werden opgebracht door de deelstaat Nordrhein-Westfalen, de luchthaven en de Bondsregering.

♦ Sinds 11 mei rijden de S-Bahnen in Berlin op lijn S2 weer tussen Priesterweg en Attilastraße. Daarmee kwam een einde aan een drie weken durende versperring als gevolg van omvangrijke werkzaamheden. In de treinloze periode werd een nieuwe brug gelegd over de *Anhalter Bahn*.

♦ Vanaf 7 juni stoppen de lijnen S2 en S25 in Berlin in zuidelijke richting aan het eerste nieuwe perron van het toekomstige station Berlin Papestraße. Vanaf eind juni stoppen de treinen op deze lijnen in beide richtingen aan een nieuw perron.

♦ Op 14 mei ondertekenden DB-chef Mehdorn, zijn Franse collega Gallois en de directeur van de Franse infrabeheerder RFF Duport in Parijs een intentieverklaring voor de invoering van ECTS op de hogesnelheidslijn Parijs – Saarbrücken – Ludwigshafen (- Frankfurt/Main). Doel van dit project is te onderzoeken of ECTS voor zowel het Duitse als het Franse hogesnelheidsnet bruikbaar is.

♦ De trajecten Neckargemünd - Meckesheim - Aglasterhausen, Meckesheim - Bad Friedrichshall-Jagstfeld en Steinsfurt – Eppingen zullen worden aangepast en opgenomen in het S-Bahnnet Rhein-Neckar. De lijnen worden daartoe onder andere geëlektrificeerd en de stations verbouwd. Het project gaat 85 miljoen euro kosten en men verwacht dat de werkzaamheden in 2007 kunnen beginnen, waarna eind 2009 de S-Bahntreinen uit Heidelberg elk half uur kunnen doorrijden naar Sinsheim, waarbij ze mogelijkerwijs eens per uur doorrijden naar Eppingen.

♦ De spoorlijn tussen Erfurt en Halle was rond 4 juni enige tijd onderbroken als gevolg van onvolkomenheden aan een brug tussen Halle-Ammendorf en Schkopau over de Weiße Elster. De 144 meter lange brug, waaraan twee jaar is gebouwd, was sinds Pink-

steren in dienst.

◆ Begin juni begon de DB met het saneren van de 33 km. lange spoorlijn Pirna – Bad Schandau, een klus die € 40 miljoen gaat kosten. De spoorlijn, waarover dagelijks meer dan 200 treinen rijden, is door de watersnood van augustus 2002 ernstig beschadigd. De werkzaamheden zullen tot het einde van dit jaar duren en als deze zijn afgerond, zal de lijn er net zo aan toe zijn als voor de overstromingen. Dat betekent ondermeer dat de baanvaksnelheid weer 120 km/h zal bedragen. Tijdens de werkzaamheden vallen zowel S-Bahntreinen als langeafstandstreinen uit. Het goederenverkeer wordt grotendeels omgeleid via Bad Brambach en Ebersbach.

◆ Het heringerichte station van Kaisersesch werd op 10 juni feestelijk geopend. Voor die gelegenheid reed een pendeltrein met stoomloc 78 468 aan de ene kant en een V100 van de Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft aan de andere kant van de trein tussen Andernach en Kaisersesch. Deze trein verving de RegioS-huttles in de normale dienst, zodat van een heuse *Plandampf* kon worden gesproken.

◆ Om drie stalen bruggen tussen Ulbersdorf en Mittelndorf te kunnen saneren rijden tussen Sebnitz – Bad Schandau in de periode tussen 24 mei en 2 juli geen treinen. De reizigers kunnen dan alvast wennen aan de periode na december, als het aantal treinen wordt teruggebracht tot drie.

◆ Tussen 11 juni en 3 september rijden geen treinen tussen Gera en Schmölln, onderdeel van de Mitte-Deutschlandverbinding Gera – Chemnitz. De reden hiervoor is de bouw van een brug over het Gessental, onderdeel van de Bundesgartenschau 2007 in Thüringen.

◆ Sinds eind mei is geen treinverkeer mogelijk tussen Schweinfurt en Ebenhausen als gevolg van bouwwerkzaamheden. Vooral nog duurde de versperring tot 14 juni. Dat betekende ook dat de dagelijkse goederentrein naar Bad Neustadt niet kon rijden en werd omgeleid via Würzburg, Gemünden/Main, Bad Kissingen en Ebenhausen. Voor de liefhebbers leverde dat leuke plaatjes op omdat de treinen werden voorzien van een 212 voor en achter, in verband met kopmaken in Bad Kissingen en Ebenhausen.

Railion

◆ In het vorige nummer verscheen al een bericht over de Azië-Europa-Express, die op 9 mei uit de Turkse stad Istanbul vertrok. De vijfhoeder meter lange goederentrein had eindbestemming Keulen. Eloc ES 64 F4-089 (gelijk aan de *Baureihe* 189) van Siemens Dispolok trok de trein samen met diesellok ER 20-001. De reis werd zonder locwissel volbracht en was bedoeld om aan te tonen dat er een goede basis is voor regelmatig en snel goederenvervoer per spoor tussen Azië en Europa. De 3000 kilometer lange reis duurde nog geen tachtig uur, aanmerkelijk korter dan de zes dagen die een vrachtauto voor dezelfde afstand nodig heeft. De treinreis duurde bovendien twintig uur korter dan oorspronkelijk was gedacht. De Azië-Europa-Express was een gezamenlijk initiatief van Railion, TCDD (Turkije), BDZ (Bulgarije), CFR (Roemenië), MAV en GySEV (Hongarije) en ÖBB (Oostenrijk).

◆ Er is een toename van het aantal bloktreinen naar Zuidoost-Europa. Met de Griekse partner Proodos heeft Railion in 2003 meer dan een miljoen ton naar Griekenland, Macedonië, Bulgarije, Roemenië en Joegoslavië vervoerd. De duur van de reis bedroeg tussen de 3 en 6 dagen. Een succes is de verbinding tussen München en Ljubljana (Slovenië). Het aantal treinen dat wekelijks deze reis maakt is met ingang van juni 2004 verhoogd van 17 naar 23. De reistijd tussen beide plaatsen bedraagt nu 10 in plaats van 20 uur.

◆ Met ingang van 8 juni heeft Railion Deutschland AG een belang van 95 % in de Italiaanse spoorwegaatschappij Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM) in Alessandria. SFM is in 2001 opgericht.

◆ Behalve dat Railion overweegt een bod uit te brengen op de spoorwegtak van RAG Bahn und Hafen (zie verderop) wil de goederenvervoerder ook een belang in Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) verwerven.

◆ Bombardier gaat voor Railion 200 vierassige wagens voor het vervoer van bulkgoederen (Tanoos) bouwen ter waarde van € 16 miljoen. De eerste wagens worden a.s. september afgeleverd; de laatste komt midden 2005. De opdracht volgt op een eerdere serie van 566 van dit type.

Materieel

◆ De DB heeft de aanbesteding voor de levering van 523 diesel-

locs opnieuw opgeschoven. Daarnaast heeft men aangekondigd dat het aantal bestelde locs kleiner wordt. De aanbesteding wordt nu niet voor de herfst van dit jaar verwacht; een bestelling kan niet voor 2005 worden verwacht.

◆ Reclamelocs. Een actueel overzicht van de elektrische reclamelocs in Duitsland: **Totaalreclame (in alfabetische volgorde):** Agfa - 101 083; Azubis - *Initiative gegen Haß und Gewalt* - 101 141; *Deutscher Feuerwehrverband* - 101 047; DHL - *Kooperation Post und Bahn* - 182 009; DVD, *Die vierte Dimension* - 101 010, 029, 100; Italia - 101 016, 056, 096, 109, 117; Metropolitan - 101 130, 131; Porsche - 152 041; Rama - 101 001; *Tanz der Vampire* - 111 030; *Technisches Hilfswerk* - 101 014; ZDF-Express - 120 151.

Deelreclame: *Prijssysteem van de DB* - 101 002, 004, 005, 008, 011, 015, 017, 019, 020, 021, 027, 032, 036, 038, 045, 048, 051, 058, 059, 066, 069, 076, 093, 103, 105, 108, 112, 119, 121, 125, 134 - 136, 140. *Nett hier. Aber waren Sie schon mal in Baden-Württemberg?* - 101 064, 072, 073, 075, 079. Rheinland-Pfalz - 146 001-007. Bombardier-Traxx - 185 001-003.

◆ Baureihe 101: per 13 juni verdween in de EC/IC-treinen op de relatie München – Stuttgart – Karlsruhe – Paris het stuurstandrijtuig. Nu wordt met locs 101 voor en achter gereden.

◆ Baureihe 103: Loc 103 184 was met 2 rijtuigen tussen 1 mei en 12 juni als “Bastelexpress” voor de firma “Knorr prandell” onderweg. Dit jaar zal het doek waarschijnlijk vallen voor de 103 184 en 103 233. De revisietermijn van deze locs loopt in november respectievelijk december af. Van de derde “normale” 103, de 103 113, loopt de revisietermijn in mei 2005 af. Museumloc E 03 001 kan, zoals de zaken er nu voorstaan, nog tot 2006 in dienst blijven, hetgeen ook voor de 103 222 (750 003) geldt. Loc 103 235 mag tot 2007 blijven rijden, museumloc 103 245 tot 2012. Laatstgenoemde dook in mei en juni af en toe in de normale dienst op, voornamelijk rondom München.

◆ Baureihe 110: Ook voor deze serie nadert langzaam maar zeker het einde. Vooral de machines met de hoekige lockast moeten er de laatste tijd aan geloven en worden in grote getale buiten dienst gesteld. Op 19 mei werden de 110 235, 242, 275 en 282, samen met *Bügelwalze* 110 319, overgebracht naar de sloper in Ehrang.

Er zijn er nog 73 “Kasten-110'en” actief. Een overzicht: Bh Frankfurt (één exemplaar): 110 154; Bh Freiburg (één exemplaar): 110 169; Bh Kiel (vier exemplaren): 110 138, 258, 284, **286**; Bh Trier (vijf exemplaren): 110 115, 116, 166, 200, 216; Bh Stuttgart (elf exemplaren): 110 232, 234, 236, 237, 238, 239, 243, 256, 257, 261, 274; Bh Köln-Deutzerfeld (twaalf exemplaren): 110 118, 120, **141**, 142, **144**, 148, 152, 153, 156, 158, 159, 281; Bh Dortmund (veertien exemplaren): 110 201, 202, 203, 205, 207, **208**, 244, 245, 249, 251, 252, **276**, 278, 280; Bh München West (25 exemplaren): 110 114, 173, 175, 178, 180, 181, 182, 186, 187, 188, 189, 191, **195**, **197**, 198, 209, 210, 211, 223, 224, **229**, 230, 231, 233, 272. De **vetgedrukte** nummers betreffen blauw/beige locomotieven, de locs met de **onderstreepte** nummers zijn oriëntrood. De 110 201, 202, 203, 205, 207, 208, 244, 249, 251 en 276 zijn verhuurd aan DB *Fernverkehr*, die de locs gebruikt voor toeristische treinen, onder andere naar Oostenrijk.

◆ Baureihe 120.0: Verschillende lezers stelden de vraag wat er is gebeurd met de vijf prototypen serie 120.0, naar aanleiding van het verongelukken van de 120 001, op 21 april bij Süßen. De 120 002, 003 en 005 zijn op 31 december 2000 afgevoerd. De 120 002 zou zich op het buitenterrein van de werkplaats (AW) Nürnberg bevinden; 120 003 is (niet rijvaardig) bestemd voor de dependance van het DB Museum in Garmisch-Partenkirchen; 120 005 bevindt zich in verre staat van onttakeling in München. De 120 004 is nog in dienst en krijgt thans bij Bombardier in Kassel een revisie. Daarna wordt ze bij gelegenheid weer gebruikt voor het rijden van meettreinen. De 752 001/120 001 werd op 25 mei in Süßen, niet ver van de plek waar de machine verongelukte, gesloopt.

◆ Baureihe 140: De 140 847, beschadigd bij het ongeluk in Döllenstein (zie blz. 136), zal worden hersteld.

◆ Baureihe 141: Eén van de twee locs van het *Betriebshof* Trier, de 141 352, is naar sloper Steil in Ehrang gebracht. De laatste 141 die vanuit Trier wordt ingezet is de 141 063. 141 366 rijdt nog regelmatig rond München. De 141-en die tussen Hagen en Siegen rijden, worden binnen afzienbare tijd vervangen door 143-en. Een kleine sensatie. De groene (!) 141 228, die in het museum in Darmstadt Kranichstein verbleef, keerde begin juni verrassenderwijs terug in dienst. De machine wordt in de regel vanuit Kassel ingezet, waar door het uitvallen van de Regio-Trams behoefte ontstond aan extra trekkkrachten.

♦ Baureihe 143: Maar liefst twintig locs verhuisden in één keer van depot Leipzig West naar Dresden: 143 010, 015, 033, 038, 040, 049, 058, 081, 093, 116, 243, 301, 338, 342, 359, 654, 814, 828, 909 en 973. Een actueel overzicht van de locs die nog in de bordeauxrode kleur van de Reichsbahn rijden: 143 140, 146, 630, 637, 873, 904, 910, 929, 932, 948 en 953.

♦ Baureihe 155: De beperking van de maximum snelheid tot 80 km/h is per 28 mei (weer) ongedaan gemaakt. De locs mogen weer maximaal 120 km/h rijden. De snelheidsbeperking gold sinds begin maart, nadat een loc van deze serie in Köln als gevolg van een gebroken as was ontspoord. De 155 234, die op 25 augustus 2003 terzijde werd gesteld, is naar Dessau gebracht voor een revisie. Blijkbaar is er nog steeds behoefte aan de locs. Ook van deze serie zijn nog bordeauxrode locs in dienst: 155 202, 217, 249 en 272.

♦ Baureihe 180: Loc 180 001, die eerder als "schadebetaling" naar de Tsjechische spoorwegmaatschappij ČD is gegaan, is daar inmiddels als 371 201 in dienst gekomen. Bordeauxrode exemplaren: 180 004, 006, 009 - 011, 016, 018 - 020.

De toekomst van deze van origine Tsjechische locserie wordt overigens steeds ongewisser. Op 13 juni verloren de locs de EC-treinen tussen Berlin en Warschau aan de serie 371 van de ČD. Op 19 juni raakten nog meer locs werkeloos na de opheffing van de Rollende Landstraße tussen Dresden en Prag. De locs serie 180 hebben alle tussen 1997 en 1999 een grote revisie gekregen, zodat binnenkort rekening moet worden gehouden met de afvoer van de eerste locs.

♦ Baureihe 185: Eind mei rolde het eerste prototype van de serie 185.2 uit de fabriek van Bombardier in Kassel. Het is de 185 561, die de komende tijd aan proefnemingen wordt onderworpen. De 185.2 onderscheidt zich uiterlijk van de tot dusver geleverde locs door een gewijzigde kopvorm, die ook op de Re484 van SBB Cargo is toegepast. In januari 2005 start de levering van de 185.2 aan Railion Deutschland; de 185 561 zal na het afsluiten van de testperiode overgaan naar Angel Trains Cargo.

♦ Baureihe 189: De locserie 189 is samen met de gelijke ES 64 F4 van Siemens Dispolok vanaf 18 mei toegelaten in Oostenrijk. Met ingang van 24 mei wordt de 189 ingezet voor treinen tussen München en het Oostenrijks/Italiaanse grensstation Brennero.

De 189 011 verscheen op 14 juni op de Rübelandbahn. De loc werd daarbij gebruikt voor personeelsinstructie. De vervanging van de oude 171 door de serie 189 is dus nabij.

♦ Baureihe 212: De blauw/beige 212 302 raakte op 8 mei defect tijdens de gecombineerde viering van het 111-jarig bestaan van de lijn Korbach – Bad Arolsen en de heropening van Korbach – Willingen. Op 13 mei viel het besluit de loc buiten dienst te stellen, waardoor er geen blauw/beige locs van de "Bundesbahn" V 100 in dienst zijn. Ook de laatste "oudrode" 212, de 023, zal binnenkort worden afgevoerd. Deze in slechte staat verkerende loc wordt ter beschikking gesteld van het DB-Museum. Na de afvoer van loc 212 372 is het aantal bedrijfsvaardige locs gedaald tot 18.

♦ Baureihe 215: Op 17 mei werden de 215 037, 039, 045, 066, 072, 098, 124 en 126 van de werkplaats Bremen overgebracht naar een sloper in Köln.

♦ Baureihe 218: Op 18 mei werd loc 218 906 terzijde gesteld. Van de 8 ex-gasturbinelocs serie 218.9 (ex 210) is alleen nog de 218 902 in dienst. Deze heeft nog een revisietermijn tot 11 mei 2005. Loc 218 320, dit voorjaar door DB Autozug van DB Regio overgenomen, wordt ingezet voor de shuttleautotreinen tussen Rothenburg (Wumme) – Bremen. Deze treinen rijden op zondag. Doordeweeks staat de loc, die DB Autozug bestickering heeft gekregen, in het depot Bremen.

♦ Baureihe 401: Op 5 juni ontspoorde tijdens een rangeerbeweging een ICE 1-treinstel. Motorwagen 401 059 raakte hierbij beschadigd.

♦ Baureihe 420: De serie 420 maakt een comeback in het Ruhrgebied. De treinstellen gaan op de S-Bahnlijnen 7 (Düsseldorf-Flughafen – Solingen-Ohlings) en 9 (Haltern – Wuppertal Hbf). Laatstgenoemde lijn kwam in december 2003 in dienst; de trekduwtreinen met locs serie 143 hebben het hier dus niet lang volgehouden. Eind mei bevonden zich veertien treinstellen in het Ruhrgebied: 420 365, 372, 374, 375, 377 - 380, 383, 385, 387 - 390.

♦ Baureihe 425: Met de aflevering van de 425 081 op 19 mei is de levering van de serie 425.0 voltooid. Er zijn 156 treinstellen gebouwd.

Vanaf 13 juni vervangen treinstellen serie 425.3 de reizigerstreinen tussen Stuttgart en Rottweil de locgetrokken treinen. Tussen Stuttgart en Singen gaan de 425-en naar verwachting in september rijden. Een fijn vooruitzicht, zo tegen het begin van de herfst!

♦ Baureihe 425/426: Een bericht in de "Ruhr Nachrichten" maakte melding dat de DB maatregelen treft om de grote chaos, die de afgelopen herfstperiodes ontstond op trajecten waar de treinstellen serie 425 en 426 worden ingezet, dit jaar te voorkomen. Uit andere delen van Duitsland worden oude elocs (serie 110) verzameld, om deze met getrokken treinen in de diensten van de 425/426-en te laten rijden als de blaadjes weer gaan vallen.

♦ Baureihe 428: De DB heeft zeven treinstellen serie 428 besteld, een zesdelige variant van de 423. Deze treinstellen worden tot 2008 geleverd en gaan rijden in het Ruhrgebied.

♦ Baureihe 605: Op 19 mei verlieten een midden- en een koprijtuig van ICE TD-treinstel 605 009 per vrachtauto Hof met bestemming Chemnitz, om daar te worden gesloopt. Dit treinstel viel op 27 september 2001 in het Betreibshof Hof uit een hefinrichting. Het treinstel werd nimmer hersteld en diende als onderdelenleverancier.

♦ Baureihe 612: De IT en logistiekexpert matflow-technologies gaat een belangrijke rol spelen in het project "SixSigma FRACAS VT612" van DB en Bombardier. Eén van de hoofdoelen van het project is tot verbetering van het product en de betrouwbaarheid te komen. Het project zal een periode van twee jaar beslaan.

♦ Baureihe 628.0: De tweedelige dieseltreinstellen 628.0 hebben per 9 mei een nieuwe, tweedaagse omloop gekregen. Dit mag opmerkelijk worden genoemd omdat men voornemens was de laatste van deze kleine serie prototypen op die datum buiten dienst te stellen. De treinstellen zijn te zien tussen Kempten, Pfronten, Reutte i.T. en Ehrwald-Zugspitzbahn. Treinstel 628 009/019 verliet begin mei de dienst, gevolgd door de (enige tijd geleden door kunstenaars beschilderde) 628 003/013 op 13 mei. De overgebleven treinstellen zijn de 628 002/012, 629 004/014 en 628 008/018. Eerstgenoemde is nog blauw/beige, de beide andere groen/wit. Van de 628 002/012 loopt in augustus de revisietermijn af, wat het onherroepelijke einde zal betekenen. De treinstellen 628 257, 319, 596 - 601 verhuisden van Leipzig naar Magdeburg.

♦ Baureihe 690/691 (CargoSprinter): Op 27 mei werden de zes overgebleven CargoSprinters vanuit Osnabrück overgebracht naar Oostenrijk. De ÖBB gaat het zestal verbouwen voor dienstvervoer. In Duitsland werd het konvooi dan ook door een ÖBB eloc van het type "Taurus" getrokken. De CargoSprinters werden in 1996 en 1997 in gebruik genomen voor het vervoer van containers van Osnabrück naar Hamburg en Frankfurt. In 2000 werd het project echter gestaakt en sindsdien stonden ze werkeloos in Osnabrück.

Museum

♦ Loc E 44 103 van het DB Museum is voor lange duur uitgeleend aan de Thüringer Eisenbahnfreunde. De loc was op 22 en 23 mei voor het eerst bij haar nieuwe "eigenaar" te zien tijdens de viering van 125 jaar elektrisch treinverkeer in Duitsland en 65 jaar elektrisch treinverkeer in Thüringen. Naast de E 44 103 waren ook de aanwinsten 229 188, 120 198 en 219 084 aanwezig.

Privatbahnen

♦ Voor de **ALEX**-treinen (Allgäu-Express München – Oberstdorf) verscheen in mei een nieuwe loc: de ER 20-006 van Siemens Dispolok. Zij vervangt de ER 20-001, die een slagje Istanbul maakte en vervolgens overging naar IGE (zie verderop). De ER 20-006 werd met reclame-uitingen voor de stad Kaufbeuren beplakt.

♦ **Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH (BBG Stauden)** heeft het voertuigpark flink uitgebreid, voornamelijk met in Oostenrijk aangekocht materieel. Een vijfdelig treinstel serie 4030 werd van de ÖBB overgenomen. Deze nieuwe aanwinst, die uit de rijtuigen 4030 228, 6030 238, 7030 214, 7030 221 en 7030 238 bestaat, maakte op 22 april de reis naar Augsburg op eigen kracht. Sinds 5 mei staat BBG Stauden ook een eigen diesellocc ter beschikking. Ook deze is afkomstig van de Oostenrijkse ÖBB. Het is de 2143.006, bouwjaar 1966. Tijdens het transport van de loc werden ook twee, eveneens in Oostenrijk, aangekochte fietsenrijtuigen overgebracht.

♦ De **Bayerische CargoBahn GmbH (BCB)** nam op 24 april afscheid van huurloc V142 (type "Oost"-V 100), die naar eigenaar Regiobahn Bitterfeld GmbH (RBB) terugkeerde. De BCB zette de loc in onder het nummer V100 001. BCB zal binnenkort waarschijnlijk een andere loc van dit type huren, zo als de zaken er nu

voor staan, eveneens van RBB.

♦ Vanaf 12 dec. gaat **Connex** de regionale treinen tussen Leipzig en Geithain rijden. Het contract heeft een looptijd van minimaal 3 jaar en een volume van 600.000 treinkilometers op jaarbasis. Connex nam vanaf maart zes Talent-treinstellen in dienst, de VT 720 – 725. Deze treinstellen worden ondergebracht in een materieelpool en via Angel Trains geleased. Twee daarvan werden ter beschikking van de Nord-OstseeBahn GmbH (NOB) gesteld. De rechtbank in Berlijn heeft de DB opgedragen de InterConnex-treinen in alle dienstregelingmedia op te nemen, dus ook het *Kursbuch*. Tevens moet de DB de schade vergoeden, die Connex door het niet vermelden van de dienstregelingen heeft opgelopen.

♦ **duisport rail GmbH (duisport rail)** heeft het vervoer van cokes tussen Duisburg Hafen en Stadtallendorf aan Railion verloren. duisport rail startte het nieuwe vervoer in juni 2003 in samenwerking met Rhenus Rail. Meestal rijden twee treinen per week.

♦ Na 23 jaar keerden reguliere reizigerstreinen terug op de "Olefbahn" Kall - Gemünd. De dienstuitvoering begon op 30 mei; tot 10 okt. rijden de treinen op zon- en feestdagen in een uurdienst. Ingezet wordt een RegioSprinter van de **Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)**. Het gaat om een proef van twee jaar, om te kijken of de treindienst in een behoefte voorziet van de bezoekers aan het nieuwe park "Eifel". Het spits werd afgebeten door treinstel 6.005.1.

♦ **EBM (Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft mbH im Bergisch-Märkischen Raum) Cargo** vroeg op 4 juni uitstel van betaling aan. Hoe ernstig de situatie is, was op het moment van schrijven niet bekend. Naar verluidt heeft EBM-Cargo enkele klanten die geen rekeningen meer betalen en is daardoor zelf in de problemen geraakt. De door EBM Cargo gereden treinen in het Ecco-Cargo-Systeem zijn overgenomen door de Rheinweserbahn (RWB), de onderneming die in 2003 door EBM Cargo en de Mittelweserbahn GmbH (MWB) was opgericht. De 1116 912, één van de beide locs die voor de Ecco-Cargo-treinen rijdt, is inmiddels ont- daan van haar EBM-opschriften.

♦ De **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW)** heeft de lijnen Rotenburg – Brockel en Harsefeld – Hollenstedt ter overname aangeboden. Er is geen geld meer aan deze twee lijnen te verdienen en er zijn hoge investeringen nodig om het achterstallig onderhoud weg te werken.

♦ Eind april begon **Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzbahn mbH (PRESS)** met het uitvoeren van houttransporten naar Schönhausen. De herkomst van de treinen, die in opdracht van transportonderneming LTH Oelbau uit Halle rijden, is wisselend. In ieder geval komen er treinen uit Ohrdruf en Themar (Thüringen) en Aschaffenburg. Het eindstation van het hout is Niedergörne; de laatste kilometers worden over de weg afgelegd. Het contract omvat zo'n 40 bloktreinen, die elk uit twintig van Railtrans gehuurde wagons type Laaps bestaan.

Eveneens in opdracht van LTH Oelbau rijdt PRESS bloktreinen met hout naar Gottengrün-Gefell/Ullersreuth. De contracten voor deze treinen zijn duidelijk kleiner van omvang: meestal gaat het om vijf treinen per overeenkomst. De reden dat geen langdurig contract wordt afgesloten is de slechte toestand van de lijn tussen Schönberg en Gottengrün-Gefell/Ullersreuth. DB Netz, de beheerder van deze lijn, wil ervan af.

De tractie voor de houttreinen wordt in de regel geleverd door twee locs van het type V 100. Af en toe is ook de van Bombardier gehuurde W232.06 (ex DB 231 004) actief als deze niet wordt gebruikt voor de containertreinen tussen Halle en Hamburg. Vanaf juni krijgt PRESS de beschikking over een diesellocc type ER 20 ("Herkules"). PRESS is de eerste Privatbahn die zo'n loc aanschaft. De machine is blauw geschilderd en krijgt het nummer 253 014. PRESS heeft een optie op nog zo'n loc.

♦ Op 28 mei werd de eerste dieseltreinstel type Itino in Duitsland in dienst genomen. Het betreft de VT 201 van de **Erfurter Industriebahn GmbH (EIB)**. Dit feestje werd gecombineerd met de ingebruikname van een nieuwe werkplaats.

♦ De voorbereidingen voor de verlenging van de spoorwegnet van de **Harzer Schmalspurbahnen (HSB)** van Gernode naar Quedlinburg zijn in volle gang. De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft voor de eerste fase een bedrag van € 600.000 beschikbaar gesteld. In totaal zal de verlenging van de smalspoorlijn een investering van € 5,6 miljoen vergen. De verlengde lijn moet in 2006 worden geopend en wordt aangelegd over het tracé van de in ja-

nuari gesloten spoorlijn Quedlinburg – Aschersleben.

♦ Op 30 mei zijn drie nieuwe haltes in gebruik genomen op het traject van de zogenaamde Ringzug, die door de **Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)** wordt geëxploiteerd. Het zijn Grüningen in Donaueschingen, Klengen in Bigachtal en Spaichingen-Mitte.

Eerstgenoemde werd gereactiveerd, de tweede is verlegd en de derde is nieuw. Twee weken later volgde nog een aantal nieuwe haltes: Donaueschingen Mitte/Siedlung, Tutling Schulzentrum en Rietheim. Voorts kwam in mei al Marbach-West in bedrijf. De drie in Rottweil gelegen haltes Gölldorf, Saline en Neufra worden pas na de zomervakantie geopend. De laatste haltes die aan de Ringzug worden toegevoegd zijn op z'n laatst in het voorjaar van 2005 klaar en vanaf dat tijdstip is het complete net gereed. Dan kunnen de parallelrijdende busdiensten worden opgeheven.

♦ De **Hunsrückbahn e.V.** heeft een pachtovereenkomst met DB Netz gesloten voor de lijn Türkismühle – Hermeskeil. Het contract heeft een looptijd van 25 jaar.

♦ Op 20 mei vierde **IGE Bahntouristik** het 22-jarig bestaan. Bij deze gelegenheid werden de toekomstplannen én een nieuwe loc gepresenteerd. Tot op heden staat IGE voor "Interessen-Gemeinschaft Eisenbahn". Op korte termijn zal de achter de afkorting IGE de "Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr" schuilgaan. Deze omvat de vier bedrijfsonderdelen: 1) "Bahntouristik" biedt spoorwegreizen aan, zowel per normale trein als per extra trein. 2) "Reisebahnhof" is het reisbureau in het station van Hersbruck (rechts van de Pegnitz). 3) "Eurotrain" verzorgt extra vervoeren, zoals bijvoorbeeld treinen naar beurzen of chartertreinen. 4) "Bahnlogistik" is verantwoordelijk voor goederenvervoer en speciale transporten, zoals het transport van bouwwerktuigen. De nieuwe loc is diesellocc ER 20-001 ("Herkules") van Siemens Dispoloc, die eerder voor ALEX reed en een slagje Istanbul maakte.

♦ Op zaterdag 17 mei reed de laatste **IKEA**-trein. Trekkrachten waren de 251 en 252 van RAG Bahn und Hafen.

♦ **ITL Eisenbahn GmbH (ITL)** nam een derde "Blue Tiger" in dienst: de 250 005. Eerder kreeg ITL de beschikking over de 250 006 en 007, overigens alle afkomstig uit de locpool van Bombardier.

♦ Loc ES 64 U2-001 van **Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (Lokomotion)** reed op 2 mei met twee torpedo-wagens van Oberhausen naar Passau. Aldaar nam een loc van CargoServ de beide met vloeibare staal beladen wagons over en bracht ze naar Linz.

♦ De **Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (MEG)** neemt op korte termijn een vierde diesellocomotief van het type 232 over van Railion. De MEG heeft behoefte aan de loc, omdat de drie 232-en die de MEG al in het bezit heeft, op korte termijn toe zijn aan revisie. De "nieuwe" loc wordt in Cottbus geschikt gemaakt voor het rijden in dubbeltractie en zal als 313 bij de MEG in dienst komen.

Ter vervanging van de op 25 december verongelukte G1206 211 ontving de MEG een nieuwe loc van hetzelfde type die het nummer 220 kreeg.

Op 25 mei vertrok een proeftrein die uit zes Talgorijtuigen en een slaap/ligrijtuig bestond vanuit Berlin naar Kaliningrad. Twee dagen later keerde de trein terug. De tractie werd geleverd door loc 301 van de MEG, de voormalige 229 120 van de DB.

♦ De **Mittelweserbahn GmbH (MWB)** nam een extra loc van het type G1700BB in dienst. Deze loc kreeg het nummer V 2303. Ook een huurloc van hetzelfde type werd aan het materieelpark toegevoegd. Dit betreft de 1001-207 van Locomotion Service GmbH (LS).

Op 27 mei leverde de ÖBB-werkplaats in Linz de voormalige ÖBB 1020.041 na een grote revisie af. De MWB kocht de loc eind vorig jaar uit de boedel van Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft mbH (ESG) uit Augsburg. Vanaf 1 juni huurt de MWB een opstelspoortje in Laufach. De loc wordt namelijk gebruikt voor opdrukdiensten voor particuliere vervoerders op de helling tussen Laufach en Heigenbrücken. Op 2 juni werd de loc, die het nummer 1020.041 heeft behouden, overgebracht naar Laufach.

♦ Na talloze klachten van omwonenden over geluidsoverlast heeft de **NordWestBahn GmbH (NWB)** besloten om geen materieel meer te laten overnachten in Beelen. De treinstellen brengen vanaf 13 juni de nacht door in Rheda-Wiedenbrück.

♦ Op 3 juni werd de eerste RegioShuttle aan de **Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)** afgeleverd die bestemd is voor de vier lijnen in het oostelijk deel van de deelstaat Brandenburg,

waarvan de ODEG in december de exploitatie overneemt. Het gaat om de verbindingen Berlin-Lichtenberg – Werneuchen – Tiefensee, Berlin-Lichtenberg – Beeskow – Frankfurt (Oder), Berlin-Lichtenberg – Eberswalde – Frankfurt (Oder) en Eberswalde – Templin. Hiervoor zijn 25 motorrijtuigen besteld. De ODEG is de gezamenlijke dochtermaatschappij van de Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH (PEG) en de Hamburger Hochbahn.

◆ Sinds het 1^e kwartaal van 2004 rijdt Connex-dochter **Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH (OME)** als onderaannemer van DB Regio een treinpaar tussen Pasewalk en Stralsund.

◆ ImoTrans, de verhuurmaatschappij van de **Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH (PEG)**, en ITL Eisenbahn GmbH (ITL) verkochten de afgelopen maanden een aantal locs van het type M62 naar Polen. Opmerkelijk, omdat beide maatschappijen de afgelopen jaren ettelijke locs van dit type uit Polen (en Tsjechië) importeerden. De verkoop van ITL-locs beperkte zich tot uit Tsjechië afkomstige exemplaren, omdat de PKP bij de verkoop bedong dat ITL geen locs mocht verkopen aan particuliere maatschappijen in Polen. De PEG heeft die voorwaarden niet in de verkoopcontracten laten vastleggen. De locs die de PEG verkoopt zijn de V200.01 (ex CD 781 436), V200.03 (ex CD 781 516), V200.05 (ex PKP ST 44-844), V200.06 (ex PKP ST44-281), V200.08 (ex Wismut V200 506) en V200.10 (ex PKP ST 44-952). De locs werden in Meyenburg verzameld. Op 1 juni bracht de ES 64 U2-002 de V 200.01, V 200.10, V200.07, V200.05, V200.06, V200.04, V200.08 (rood) en V200.03 naar de Poolse grens. Krokodil E 94 052 wordt inderdaad hersteld. Dit vindt plaats bij MTEG in Glachau.

De beide railbussen die in het Ruhrgebied waren achtergebleven, zijn overgebracht naar de Prignitz. Er is veel uitval onder de nieuwe RegioShuttles. Het in het Oosten aanwezige park *Schienenbusse* verkeert inmiddels in zo'n deplorabele staat, dat de twee motorrijtuigen hier goed kunnen worden gebruikt.

Op 5 juni reed de PEG met een RegioShuttle een extra trein van Meyenburg naar Karow. Laatstgenoemde plaats vierde die dag het 750-jarig bestaan. Dit was slechts een voorbode van het regelmatige reizigersvervoer wat de komende tijd over de in 2000 gesloten lijn weer gaat rijden. Op 20 juni rijdt de PEG in het kader van "Tages für die Fahrgäste" met een railbus over de lijn, en tussen 26 juni en 8 augustus berijdt de PEG de verbinding op zaterdag en zondagen. Sinds kort is de PEG eigenaar van de infrastructuur tussen Karow en Meyenburg en voert deze ritten voor eigen rekening en risico uit.

Van de drie elektrische treinstellen serie 403/404 staat één exemplaar in Putlitz. De beide anderen bevinden zich in Meyenburg. Het stoomlocoje van de PEG, dat in 2003 in het Poolse Piła rijvaardig werd hersteld, maakte op 25 mei een proefrit vanuit Putlitz. Tijdens een stationsfeest in Pritzwalk werd het machientje "Pritzwalk" gedoopt.

RegioShuttle VT650.06 draagt inmiddels ARRIVA-opschriften.

◆ De RAG Aktiengesellschaft streeft ernaar de spoorwegtak van het bedrijf, **RAG Bahn und Hafen**, aan het einde van dit jaar af te stoten. RAG Bahn und Hafen transporteert op jaarbasis 47,5 miljoen ton goederen en heeft 950 mensen in dienst. Het is de grootste kolentransporteur in Duitsland en de omzet op jaarbasis bedraagt zo'n 180 miljoen euro. Kort na het bekend maken van dit bericht lieten enkele grote partijen weten geïnteresseerd te zijn in een overname, zoals Railion, rail4chem (dat samen met de Poolse PKP en Rhenus-Keolis speciaal hiervoor een consortium vormde), de ÖBB (Oostenrijk) en SBB (Zwitserland).

De eerste van SBB Cargo gehuurde locs is inmiddels teruggegeven aan haar eigenaars.

◆ De goederentreinen door de Kanaaltunnel die **rail4chem (r4c)** vanaf begin 2005 wil aanbieden (wij schreven er over op blz. 139) zullen in eerste instantie vanaf Mannheim rijden. De eerste tijd zal het eindpunt van deze treinen Calais zijn; later in 2005 is het de bedoeling dat de treinen door de r4c-locs ook door de Kanaaltunnel worden getrokken. Het eindpunt van de r4c-treinen in Groot-Brittannië wordt goederenstation Dollands Moor, iets ten noorden van de tunneluitgang aan Britse zijde. Door een toekomstige samenwerking met Britse vervoerders wil r4c verbindingen over het complete Britse spoorwegnet aanbieden. r4c is druk bezig een Europees goederennet uit de grond te stampen. Zelfstandig of met partners zijn al transporten in Duitsland, Polen, Slowakije, Oostenrijk, Zwitserland en Nederland mogelijk.

De locomotieven die r4c voor de Kanaaltunneltreinen op het oog heeft, zijn van het Alstom-type "Prima". Deze locs stromen in grote getale bij de SNCF in en ook Europorte 2, de toekomstige goederenvervoerder van Eurotunnel, heeft enkele locs van dit type besteld. De "Prima" wordt naar verwachting nog dit jaar in Duitsland is toegelaten.

Sinds maart van dit jaar rijdt r4c een nieuw treinenpaar tussen Köln en het Nederlandse Geleen. Deze treinen, die over het hele traject door Class 66 PB05 worden getrokken, rijden via Aachen, Herzogenrath en Heerlen. Deze treinen rijden echter niet op regelmatige basis.

◆ Voor de aandelen in de **Regentalbahn Bahnbetriebs-GmbH (RBG)**, die de deelstaat Bayern in de verkoop doet, hebben zich tot dusver zes gegadigden gemeld: ÖBB, de Graz-Köflacher, een Duits/Frans consortium onder leiding van de SNCF (dat zal toch niet gebeuren...), Arriva, Connex en de Hamburger Hochbahn. Pas in het najaar valt de beslissing wie het pakket aandelen mag verwerven.

◆ De verkoop van de **Rügensche Kleinbahn (RüKB)** door Bernhard van Engelen aan Ludger Guttwein is ongedaan gemaakt omdat vooraf o.a. niet zou zijn verteld dat de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern grote sommen geld terugvordert, namelijk bijdragen die tussen 2001 en 2003 zijn betaald en niet voor de juiste doelen zijn aangewend. Om die reden heeft de deelstaat het faillissement van de RüKB aangevraagd.

Per 24 mei is de treindienst hervat. De schade aan de spoordijk, die aanleiding was voor stopzetting op 27 april van het treinverkeer, is in het weekeinde van 22 en 23 mei hersteld.

Op 27 mei werd bekend dat de faillissementsaanvraag voor de RüKB niet wordt gehonoreerd. Het *Amtsgericht* (kantongerecht) in Stralsund verklaarde de aanvraag niet ontvankelijk. Desondanks houdt de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern vast aan haar claims. Het ontslag van alle medewerkers per eind juni is ongedaan gemaakt.

◆ **SBB Cargo** heeft met Saarlöcher AG en diens dochtermaatschappij Saarlöcher GmbH een contract gesloten voor het vervoer van staalproducten van Dillingen naar Italië. De treinen rijden naar de stations Merone, Molteno, Oggiono en Lecco. Per week rijden meerdere treinen, die op de terugweg diverse andere producten vervoeren. Het is het tweede contract voor SBB Cargo in Duitsland. Sinds februari rijden de Zwitsers treinen voor Hupac tussen Duisburg en Novara.

◆ Op 28 mei reed de laatste goederentrein van de **Siegener Kreisbahn GmbH (SK)** tussen Dreis-Tiefenbach en Deuz / Werthenbach.

◆ Sinds 18 mei zijn de locomotieven Baureihe 189 en de zusterlocs van **Siemens Dispolok (SDL)**, type ES 64 F4, in Oostenrijk toegelaten. De ES 64 F4-002 en 004 hadden al een voorlopige toelating in Italië. Zij rijden als 189 902 RC en 904 RC onder regie van de Italiaanse Rail Traction Company (RTC). Vanaf week 22 rijden RTC en Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (Lokomotion) met de ES 64 F4 door Oostenrijk. In het Oostenrijks/Italiaanse grensstation Brennero worden de locs uitgewisseld, omdat dus maar twee van de vijf machines in Italië zijn toegelaten.

Geurende de weekeinden zijn locs van SDL regelmatig met extra reizigerstreinen onderweg. Vaak betreft het machines die in de goederendienst rijden en tijdens de weekeinden werkeloos zijn, maar soms worden locs speciaal bij SDL gehuurd. Hieronder vallen ondermeer treinen voor het vervoer van voetbalsupporters.

Loc ES 64 U2-010, vorig jaar beschadigd bij een aanrijding in Brennero, is door een nieuwe loc vervangen, die eveneens het nummer ES 64 U2-010 heeft gekregen.

De huur van de ÖBB van de 1116 061 – 065 is beëindigd; de locs keerden op 5 juni terug naar Oostenrijk.

◆ Demonstratie RegioShuttle VT 304 van de firma Stadler rijdt thans in dienst van de **Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG)**. Omdat deze motorwagen niet gekoppeld kan rijden met de andere RegioShuttles van de SWEG wordt ze meestal ingezet tussen Endingen en Gottenheim, waar over het algemeen "solo" wordt gereden.

◆ De in januari gestarte transporten van potaarde die door **TX Logistik AG (TXL)** worden uitgevoerd verkeren thans op regelmatige basis. Eens per week rijdt een 3000 ton zware trein van Limburg/Lahn naar Italië. Vanwege het hoge gewicht worden de treinen met meerdere locs gereden; op de Brennerlijn worden de treinen gesplitst en met opdruklocs de hellingen over geholpen.

De regionale bediening van de laadplaatsen in het Westerwald worden sinds begin mei door de Rhein-Sieg Eisenbahngesellschaft mbH (RSE) uitgevoerd met loc 212 CL-326. De RSE neemt deze taken over van Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft mbH in Bergisch-Märkischen Raum (EBM).

Sinds 13 mei is de Zwitserse dochteronderneming van TXL, TX Logistik GmbH, toegelaten als zelfstandige vervoersonderneming in Zwitserland. TXL kan daardoor in eigen regie treinen door dit land rijden. Het doel van TXL is meerdere treinen via Basel en de Gotthard-route naar Chiasso te rijden. In Chiasso neemt Trenitalia, voor 15% eigenaar van TXL, de treinen over. In het vorige nummer schreven we overigens dat de TXL-treinen door Zwitserland onder regie van r4c reden. Dat bleek wat voorbarig, omdat TXL dus nu zelf door Zwitserland mag rijden. In opdracht van ARS Altmann AG rijdt TXL sinds kort zes keer per maand autotreinen tussen Eisenach en Italië. Waar vroeger in Eisenach de befaamde Wartburg-automobielen uit de fabriek kwamen, bestaat de lading nu uit Opels van het type Corsa. In eerste instantie loopt de route die deze treinen volgen over de Brennerpas; in de nabije toekomst zullen ook deze treinen door Zwitserland rijden.

♦ Vanaf 20 mei rijden de treinen van de **Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB)** weer tussen Gerolstein, Daun en Kaisersesch. Op zaterdag, zon- en feestdagen wordt tot eind oktober een twee-urdiens gereden. Het materieelpark waarmee wordt gereden wordt steeds attractiever. Tot beschikking van de VEB staan door een ex-DB V 100 getrokken trein (met de locs 212 091 of 299), twee railbusgarnituren (VT 95 en VT 98) en als extra attractie de van de PEG gehuurde GDT-motorwagen VT 21. Het lijkt erop dat de inzet van een RegioShuttle van transregio tot het verleden behoort.

♦ Alweer enige tijd rijdt de **Westfälische Almetalbahn GmbH (WAB)** weer bloktreinen met grind vanuit Röderau (bij Riesa) naar wisselende eindbestemmingen. De treinen bestaan uit eigen goederenwagens en worden doorgaans door elocs type E 42 getrokken. Regelmatig doel van deze treinen was de afgelopen periode de Bentheimer Eisenbahn AG (BE). Wekelijks reed een dergelijke trein naar Bad Bentheim, vanwaar diesellocs van de BE de trein in meerdere delen naar Nordhorn brachten. De WAB is op 15 mei gestopt met het vervoer van grind vanuit Groß-Bieberau, omdat deze transporten te onrendabel zijn. De WAB nam deze transporten onlangs op zich, nadat DB-Cargo in het kader van MORAC de bediening van het station aan de zogenaamde Odenwaldbahn (Darmstadt – Erbach) staakte.

♦ De door de **Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)** geëxploiteerde spoorlijn Gaildorf West – Untergröningen is vanaf station Lauf (voorlopig?) niet meer bereikbaar als gevolg van de slechte toestand van de dwarsliggers. Het eindpunt Untergröningen is daardoor niet meer bereikbaar. Of dat een ramp is mag worden betwijfeld. Sinds het beëindigen van het reizigersvervoer op deze zogenaamde Kochertalbahnhof (officieus sinds 2002 en officieel per september 2003) is er nauwelijks nog een trein in Untergröningen geweest. Voor het bestaan van de rest van de lijn moet worden gevreesd. Er is op het overgebleven gedeelte nog nauwelijks goederenverkeer en de WEG ontbreekt het aan middelen onderhoud aan de lijn uit te voeren.

Industrie

♦ Bombardier leverde op 18 mei de 34.000ste locomotief af die in Kassel is gebouwd. Het is de Re484 001 van SBB Cargo. De fabricage van locomotieven in Kassel begon in 1848. De Re484 001 is bovendien de eerste bicourante loc van de "TRAXX-familie". Van de serie Re484 bestelde SBB Cargo in 2003 achttien locs. Ze zijn geschikt voor 15 kV 16,7 Hz wisselstroom en 3 kV gelijkstroom, waardoor ze in het grensoverschrijdende verkeer met Italië kunnen worden ingezet.

Op 10 juni werd bekend dat Bombardier de vestiging Halle-Ammendorf eind 2005 gaat sluiten. Er werken hier 677 mensen. De sluiting van Ammendorf is onderdeel van een grote reorganisatie die Bombardier wereldwijd doorvoert. Er moeten 6.600 mensen afvloeien, waarvan 1.500 in Duitsland.

♦ Vossloh laat tien diesellocs type ME-26 een grote revisie ondergaan in de OMB-werkplaats in Neustrelitz. Zoals bekend heeft Vossloh alle twaalf locs van dit type overgenomen van Siemens en zal ze tijdelijk aan de NOB verhuren voor de reizigerstreinen op de Marschbahn Hamburg – Westerland, totdat de bestelde

locs type R3000 beschikbaar zijn.

FRANKRIJK

SNCF

• serie 6500. De TER-regio Rhône-Alpes verhoogt het aantal zesassige "1600'en" dat wordt ingezet van vijf naar tien. Hiervoor zullen tien locs overgaan van FRET naar RA. De vijf reeds eerder overgehevelde locs (6502, 6510, 6520, 6539 en 6572) gaan dan, als eerste CC 6500'en, buiten dienst. In tegenstelling tot wat eerder was beweerd en ook de bedoeling was, hebben zij dus geen revisie gekregen. De CC 6518 raakte op 1 mei te Vénissieux door een brand aanzienlijk beschadigd en zal vermoedelijk als eerste van de serie worden gesloopt.

• serie 8100. De 8138 werd buiten dienst gesteld. Er resteren er nu nog tien voor reservendiensten.

• serie 8500: de 8547 werd in mei terzijde gesteld.

• serie 9600. Met een half jaar vertraging zijn dan toch de 9641 en 9642 aan de kant gezet. Ter herinnering: deze twee locomotieven, de laatst gebouwde van de serie, waren de afgelopen jaren in gebruik als vaste locomotieven (in een aparte beschildering) voor op TGV's aansluitende trekduwtreinen rond Tours. De combinaties zijn niet door nieuwe dubbeldekkers, maar door vrijgekomen oude treinstellen serie Z 5300 vervangen.

• serie 16000. De 16032 is onlangs afgeleverd na grote revisie en is de laatste loc van de serie zijn die dit nog heeft gekregen. De eerstvolgende machines die aan het einde van de revisietermijn zijn, zullen worden afgevoerd. Waarschijnlijk zullen zij worden vervangen in de normale dienst door 15000'en, die op hun beurt vervangen worden door Sybics (26000). Deze zijn weer afkomstig van de goederendivisie FRET, die steeds meer gebruik maakt van 27000'en en 37000'en.

• serie 25200. Een extra loc wordt aangepast voor trekduwverkeer met hoge snelheden: de 25225, die bij deze gelegenheid wordt vernummerd in 25257. De trekduwvoorzieningen komen van de 25253, die als gevolg van schade buiten dienst gaat.

• serie 25500. De 25557 werd in mei aan de kant gezet.

• serie 27000/29000. Uit verschillende bronnen is vernomen dat de zestig nieuw te leveren Prima-locomotieven voor Ile de France niet in de serie 29000 worden genummerd, maar in de (deel)serie 27300 (ze zijn gelijk aan de serie 27000). Begin juni worden voor het eerst 27000'en gestationeerd in Lens, waarbij ook in dit depot meer 16500'en buiten dienst gesteld kunnen worden.

• serie 36200/36300. De tweede (van vier) extra locs die worden aangepast voor de *Rollende Landstraße*-treinen tussen Frankrijk en Italië zal de 36237 (dan 36337) zijn. De overige twee zullen vermoedelijk de 36238 en 36241 zijn.

• serie 37000. Het aantal reeds afgeleverde locomotieven is inmiddels tweeëntwintig. Het merendeel wordt nu voor proefritten en instructie gebruikt. Enkele locs zijn daadwerkelijk in dienst en rijden vanuit depot Thionville.

• Nieuwe zware rangeerlocomotieven. Om de serie 63000/635000 te vervangen in het goederenverkeer en de commerciële rangeerdienst, heeft de SNCF een offerte gevraagd voor de levering van 180 nieuwe locomotieven. De 700 tot 1000 kW sterke locs moeten zijn voorzien van een centrale cabine en vanaf de tweede helft van 2006 in dienst komen. Uw redacteur gokt op een nieuwe Siemens/Vossloh/Mak look-a-like...

• serie 66000/66400. Ongeveer gelijktijdig met de eerste geremotoriseerde 66000 (de 66235) werd ook de eerste 66400 geremotoriseerd afgeleverd. Het betreft de 66461, die na de noodzakelijke proefritten als 69461 in dienst zal komen. Net als de 66235 (wordt 69235) is deze loc door het bedrijf Socofer in Tours voorzien van een MTU 12V 4000 motor van 1040 kW in plaats van de originele 16V SACM-MGO motor van 1030 kW. Na de twee proeflocs zullen, ijs en weder dienende, nog vijftig locs geremotoriseerd en vernummerd worden. Zoals enkele maanden geleden reeds aangegeven, bestaat er verder nog een optie op de remotorisering van nog eens honderdvijftig locs uit de serie 66189-66318 en 66401-66506. Bij groot succes zouden zelfs alle nog rijdende 66000'en (en de 66400'en), mogelijk die van Infra uitgezonderd, in aanmerking komen.

• serie 67300. De verwarring rond de uiteindelijk op de 67300/67400'en toe te passen huisstijl, 'en voyage' of 'multiservice', neemt toe. De 67320, recentelijk gereviseerd, werd in de mul-

tiservice-livre geschilderd. Een andere diesel (nummer nog onbekend) uit die serie, die recentelijk voor Ile-de-France ging rijden werd, net als de 67540 eerder, in een grijze hoofdkleur geschilderd. Het lijkt er dus nu weer op dat er inderdaad een scheiding in kleurstelling is tussen de divisie IDF en AR...

- serie 72000/72100. De 72039, 72043, 72078 en 72089 werden in mei en begin juni geremotoriseerd en in de 'en voyage' kleurstelling afgeleverd onder de nummers 72139, 72143, 72178 en 72189. Later in juni volgen nog de 72056 en 72060 en in juli de 72080. De laatste loc wordt vervolgens de 72058, de tweede loc die van Nevers afkomstig is (en naar Chalindrey overgeplaatst wordt). In Nevers wordt de loc vervangen door de 72049 uit Chalindrey, welke eerst een grote revisie zal krijgen en daarmee weer de eerste 72000 is na het programma van remotorisering die met zijn originele motor en nummer in dienst komt. Vermoedelijk wordt de loc wel in de nieuwe huisstijl geschilderd, waarmee het de eerste 'en voyage' 72000 van Nevers wordt.

- serie 75000. De eerste 75000 werd al in mei aan de pers gepresenteerd! Nou ja, dat zou wel erg snel zijn geweest.... Het betrof een mock-up op basis van een elektrische locomotief serie 37000. Opvallend was dat, in tegenstelling tot het aanvankelijke computerontwerp, de cosmetische veranderingen weer zijn verdwenen: het uiterlijk is weer net zo hoekig als de elektrische Prima's. Nu zou dit nog kunnen komen door het feit dat een, hoekige, elektrische Prima als basis werd genomen, maar recente tekeningen laten zien dat ook de definitieve loc geen veranderingen aan de kop meer heeft ten opzichte van de 27000/37000. De reden dat de loc is gepresenteerd voordat deze echt bestaat is mogelijk te vinden in het feit dat dezelfde combinatie Alstom/Siemens een gooi wil doen naar de megaorder die de DB van plan is voor nieuwe lijndiesel locomotieven te plaatsen.

- serie X 2700. De X 2724 werd afgevoerd op 7 april 2004. Van de resterende negen treinstellen zou er dit jaar nog ééntje moeten sneuvelen, de rest zal volgend jaar volgen.

- serie X 4300. De oudste Caravelle, de X 4301, werd aan de kant gezet. Het aantal nog in dienst zijnde treinstellen van deze serie daalde hiermee tot onder de honderd.

- serie Z 26500. Ook de eerste nieuwe dubbeldek treinstellen type Z2N NG zijn in de normale dienst verschenen: twee vierwagentellen (voor de TER-regio's Centre en Provence-Alpes-Côte d'Azur) en een vijfwagenstel (voor de regio Picardie). Inmiddels is ook het eerste van twaalf driewagentellen voor de Luxemburgse CFL (de 2201) afgeleverd voor proefritten op het CFL- en SNCF-net. Het stel is identiek aan haar Franse collega's, maar rood-grijs geschilderd in plaats van blauw-grijs.

- Rijtuigen. Tien couchetterijtuigen, evenzoveel slaaprijtuigen en ook tien autotransporters van de SNCF zijn verkocht aan de spoorwegen van Servië-Montenegro (ZCG). Ze worden gebruikt in nachttreinen Bar-Belgrado en Bar-Subotica.

- Ontsporing. Op 8 juni vond een spectaculaire ontsparing van een reizigerstrein Parijs - Maubeuge plaats te Busigny. Loc 16001 en zeven corail-rijtuigen ontspoorde op volle snelheid en zowel de loc als alle rijtuigen kwamen volledig naast het spoor te staan. Gelukkig kantelde geen van de rijtuigen, zodat wonder boven wonder alle reizigers en personeel ongedeerd bleven. De ravage deed denken aan een ontsparing bij de NS bij de brug van Hedel in de jaren zestig, toen ook een volledige trein naast het spoor kwam te staan.

- Staking. Uw redacteur stelt voor u niet in de buurt van Frankrijk te begeven op 13 mei volgend jaar, want het was opnieuw deze datum dat de SNCF in landelijke staking was. Ditmaal staakte vooral de goederentak (FRET dus) en het regionale reizigersvervoer.

Nog meer protesten: op 7 juni protesteerden onder meer medewerkers van het energiebedrijf dat de stroomtoevoer van (onder andere) station Paris St. Lazare verzorgt. Urenlang werd de stroomtoevoer onderbroken en honderden treinen reden niet of met vertraging. In dezelfde periode was een langdurige protestactie van loketpersoneel in Parijs tegen de invoering van een nieuw computersysteem. De reden voor de woede was het feit dat dit systeem.... meer werk zou inhouden. Begrijpt u het nog?

- nieuwe HSL-lijn. Op 17 mei ondertekenden Frankrijk en Italië een verdrag voor de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Lyon en Turijn. Het plan voor deze verbinding bestond al

meerdere jaren, maar de Fransen wilden niet instemmen totdat Italië garanties afgaf met betrekking tot de financiering van het project. Belangrijkste investering is een 52 kilometer (!) lange tunnel in het nieuwe traject, die nu voor bijna tweederde door de Italianen gefinancierd wordt – terwijl deze over slechts éénderde van Italiaans grondgebied loopt. Vermoedelijk wordt over twee jaar met de aanleg begonnen.

- HSL Est. Het is bekend waar de drie werkemplacementen gaan komen voor de HSL Est, waarvan het leggen van de rails over enkele maanden zal beginnen. De eerste basis te Vadenay-Saint-Hilaire (aan de lijn Reims - Chalons-en-Champagne) is inmiddels in bedrijf genomen. De andere twee werkemplacementen komen in Pagny-sur-Moselle tussen Metz en Nancy, en bij Ocquerre. Overigens lijkt het erop dat bij de aanleg niet opnieuw locs 'class 37' van English, Welsh & Scottish (EWS) gebruikt gaan worden, maar jongere locs class 56 (de laatste versie van de bekende English Electric standaardloc van British Rail) of 58 (als de ACTS 5811 en 5812). Ook deze typen zijn al op grote schaal buiten dienst gesteld bij de Britse spoorwegbedrijven.

- Nog meer infrastructurele berichten. De beheerder van de spoorweginfrastructuur in Frankrijk RFF en de overheid van de stad Aix-les-Bains investeren samen in oplossingen voor de geluidsoverlast van passerende goederentreinen. Over een lengte van 1370 meter worden geluidswallen gebouwd en ook draagt RFF bij in de kosten voor geluidswerende maatregelen aan woningen. Over de spoorlijn door de stad passeren goederentreinen vanuit Lyon en Dijon naar Modane en verder naar Italië. Nog meer investeringen in de buurt van deze Alpenplaats: de lijn Aix-les-Bains - Annecy - La Roche-sur-Ferton wordt gedeeltelijk (tussen Gresy-sur-Aix en Rumilly) op dubbelspoor gebracht. Deze maatregel moet de druk op de lijn verminderen. Momenteel passeren 72 treinen per dag deze verbinding en in het wintersportseizoen wel negentig. In 2010 zou het aantal treinen volgens de verwachting zelfs tot maximaal 130 opgelopen zijn. Vanwege het kostenplaatje wordt de lijn niet volledig verdubbeld.

De enkelsporige lijn tussen Bourg-en-Brasse en Bellegarde wordt gemoderniseerd en geëlektrificeerd. Het doel is de reistijd tussen Parijs en Genève te verkorten tot minder dan drie uur.

- Samenwerking SNCF/DB. De relatie tussen de Duitse en Franse spoorwegen wordt alsmaar inniger. Op 17 mei werd een verdrag tussen beide landen getekend om het nieuwe Europese beveiligingssysteem ETCS op de nieuwe HSL Parijs-Saarbrücken-Ludwigshafen (later door naar Frankfurt am Main) in te voeren. Voor zowel Frankrijk als Duitsland is dit project een test voor bredere invoering op hun eigen hogesnelheidsnetten. Aangezien het nog een proef is, zullen ook de respectievelijke bestaande beveiligingssystemen gebruikt worden (TVM430 voor de SNCF). Het goede contact met de Duitsers de laatste jaren is overigens ook in mei tot uiting gekomen in het onderscheiden van DB-baas Mehdorn met de hoogste Franse onderscheiding 'Légion d'Honneur'.

- Alstom versus Siemens. De beide grootmachten Alstom en Siemens zijn niet alleen in elkaar verbonden bij de bouw van de diesellocs serie 75000 voor FRET. Siemens opteert zich steeds nadrukkelijker als overnamekandidaat of samenwerkende partner voor delen van het noodlijdende Franse concern. Zo zijn zij geïnteresseerd in de turbinebouw en de productie van hogesnelheidsmaterieel, de TGV's. Voor het eerst heeft de Franse overheid te kennen gegeven niet langer onwelwillend te staan tegenover inmenging van buitenlandse ondernemingen, met als doel de sanering van Alstom. Tot dusver hadden de Fransen nogal wat kritiek gehad op de nationalistische houding in de Alstom-malaise, die een structurele oplossing zou bemoeilijken. Voor de redelijk succesvolle maar nu enigszins in het slop rakende TGV-afdeling is Siemens eigenlijk te laat: in onze vorige editie konden we al melden dat dit onderdeel overgenomen zal worden door Areva, een bedrijf dat gespecialiseerd is in nucleaire machines. Positiever zijn de gesprekken tussen de Franse overheid en de EU over financiële steun voor het concern. Een beslissing hierover wordt in juli genomen. Alstom reageerde op de berichten over mogelijke overheidssteun en mogelijke binnenlandse overnamepartners door zich plotseling hard op te stellen tegen overname van onderdelen door Siemens. Wordt vervolgd...

- Eurotunnel. Opnieuw tegenslag: het plan om de resultaten van het verkeer door de Kanaaltunnel eindelijk eens op peil te brengen

gen met rechtstreeks goederenvervoer zonder locwissel tussen Groot-Brittannië en Zwitserland, is voorlopig afgeketst. Technisch is het haalbaar, maar de benodigde financiële garanties worden voorsnog niet afgegeven. Hierdoor zal de eerste commercieel-private vervoerder op het SNCF-net (genaamd Europorte 2, meer hierover in onze vorige edities) niet binnen afzienbare tijd gaan rijden.

• Réunion. Neen, geen verkapte reclame voor de zoveelste Nederlandse wanvoorstelling op het Eurovisie Songfestival maar spoornieuws van dit Franse eilandje in de Indische oceaan. Voor 1,4 miljard euro wordt een nieuwe spoorlijn voor reizigers- en goederenvervoer aangelegd tussen St. Paul, St. Denis en St. Benoît. In 2012 moet de lijn open gaan.

NOORWEGEN

Zweedse en Noorse politici presenteerden een idee om een 180 km lange spoorlijn Torne-hamn-Tromsø aan te leggen. Reden is, dat er momenteel geen spoorweg ligt boven de lijn Narvik-Riksgrensen in Noorwegen. Radio Zweden Norrbotten meldt dat politici uit de Noorse gemeente Bardu en uit de Zweedse gemeente Kiruna een projectgroep hebben gevormd, die zegt dat je zo het milieu kunt ontzien en tegelijk personen- en goederenverkeer in de regio efficiënter maken. De politici stellen vast dat er nu veel vrachtauto's rijden op smalle bochtige wegen langs de Noorse kust. Volgens berekeningen van de projectgroep zou een nieuwe spoorlijn in het huidige berggebied een investering van 10 miljard kroon met zich meebrengen.

POLEN

PKP-Cargo krijgt er een geduchte concurrent bij in de vorm van Rail Polska, die met hulp van investeerders 12 locomotieven en een slordige 500 goederenwagens wil aanschaffen.

De PKP heeft steeds maar moeite met het betalen van de energierekening. De stroomleverancier pikte dit niet en haalde op 18 mei doodleuk de spanning van de bovenleiding op het belangrijke traject tussen Warschau en Krakau. Chaos was het gevolg. Aan het spanningloos zetten van de bovenleiding kleefte nog een ander risico: zodra koperdieven er lucht van krijgen, zetten ze de schaar er in...

RUSLAND

De Russische spoorwegmaatschappij en de rederij Dalnewostotschnie Morksoe Porochodstwo willen voor het einde van dit jaar gezamenlijk een onafhankelijke spoorwegonderneming oprichten. De realisatie van dit project moet het grensoverschrijdende containervervoer via de Transsiberische spoorlijn efficiënter maken.

TURKIJE

In Turkije is de bouw gestart van de eerste spoorwegtunnel onder de Bosporus, die het Europese en het Aziatische deel van Istanbul met elkaar verbindt. Op 9 mei startte de bouw van de tunnel, die een investering vergt van 2,1 miljard euro. Zoals de plannen er nu liggen, is het project in 2008 afgerond. De tunnel wordt veertien kilometer lang, waarvan 1,4 kilometer onder water komt te liggen. Het diepste punt van het bouwwerk ligt op zestig meter. Voor de bouw is een consortium gevormd van Turkse en Japanse bedrijven. De capaciteit van de tunnel zal 150.000 reizigers per uur per richting bedragen

ZWEDEN

De Zweedse particuliere vervoerder Tågab nam in juni haar "nieuwe" TMZ 108 in gebruik. Deze loc is overgenomen van de Deense spoorwegmaatschappij DSB, waar zij het nummer MZ 1423 droeg. De TMZ 108 zal in eerste instantie worden gebruikt voor de houttreinen tussen Västervik en Rottneros. Tågab heeft in de vorm van enkele locomotieven MY meer voormalige Denen in het locpark.

Zeker één van de nieuwe LKAB-reuzenlocs, «lore 101», vertoont een niet onbelangrijke zwakke plek: hij gaat af en toe in tweeën. LKAB-hoofd Narvik, Halvdan Eliassen, vindt het een storm in een glas water. De locomotieven bestaan uit twee secties, die elk op zes assen worden aangedreven. Tussen de secties zit een koppeling, waardoor de loc kan worden gesplitst, bij onderhoud of om twee verschillende secties van verschillende locs aan elkaar te koppelen. Daarom zitten ze niet behoorlijk vast in het midden, maar ze hebben een soort snelkoppeling, die je kunt beschrijven als kromme vingers die in elkaar grijpen als de twee secties te-

gen elkaar aan worden gedrukt. Anders dan bij oudere LKAB-locomotieven kun je niet met een halve locomotief rijden. Er zit maar aan één kant een bestuurderscabine. "Bij beproeven en testen van de locomotieven is de koppeling tussen de secties wel eens geknapt," aldus Eliassen. "Het stelt niet zoveel voor: de rem gaat werken, dus de veiligheid wordt niet bedreigd," aldus H.E., die vaststelt dat de locomotieven veel kinderziektes kennen, die moeten worden verholpen. MTAB, voor 100% een dochter van LKAB, exploiteert de locomotieven. De LKAB heeft negen lore-locomotieven bij Adtranz besteld. Ze kunnen ertstreinen van 68 wagons trekken - tegen nu 52 - en bovendien gaat een wagon van 100 naar 120 ton, zodat een lore-locomotief meer dan 8000 ton aan de haak kan nemen tussen Kiruna en Narvik, als ze in gewone dienst zijn.

ZWITSERLAND

De eerste FLIRT (=Flinker Innovativer Regional Triebzug) werd op 4 juni jl. door Stadler afgeleverd. SBB bestelde 42 van dergelijke treinstellen voor de S-Bahndienst rond Zug en Basel. Thurbo bestelde 9 Flirts voor de seehas-treinen tussen Konstanz en Engen.

INDUSTRIE

Railgigant Bombardier gaat bezuinigen. Ondanks een forse opdrachtenportefeuille van zo'n 31 miljard Can\$ is er overcapaciteit. In de Verenigde Staten en Canada zijn al enkele fabrieken dicht. Nu is Europa aan de beurt. Men wil jaarlijks 600 miljoen Can\$ besparen, vooral bij het hogere kader. Dicht gaan de fabrieken in Amadera (Portugal), Pratteln (Zwitserland) en Ammendorf in Duitsland. De grootste klap valt echter (weer) in Engeland. Derby Pride Park en ook het wereldberoemde Doncaster gaan dicht. Doncaster is vooral beroemd uit de stoomtijd. Onder andere de Flying Scotsman en Mallard kwamen er vandaan. Recent werd daar nog het 150-jarig bestaan gevierd! Derby Litchurch Lane blijft open. Vijf werkplaatsen worden onderworpen aan een reorganisatie, die tot doel heeft de voordelen van de standplaats uit te buiten. Aken, Siegen, Crespin (Fr.), Brugge en Crewe in Engeland worden genoemd.

De historie van ICR – deel 2

In de eerste aflevering van het ICR-verhaal constateerde een oplettende lezer een fout: de binnenschuifdeuren van de Benelux-rijtuigen ICR-3 waren niet grijs, maar bruin. Wel hadden ze, in tegenstelling tot oudere series, een vaste handgreep.

ICR-4

Ook in de jaren tachtig was er sprake van vervoersgroei, zodat er in 1988 nogmaals een serie ICR van 32 rijtuigen ICR-4 werd afgeleverd. Deze serie omvatte een aantal rijtuigen dat als reserve voor de Beneluxdienst kan dienen (voorzien van stuurstroomkabels). Enkele daarvan werden naderhand definitief in de trekduwstammen opgenomen en omgeschilderd. Rijtuig 10-70 653 werd in 1994 en 1995 gebruikt voor proefnemingen met *treinbus*, een systeem waarmee informatie op een snelle manier door de trein kan worden gezonden, in plaats van de huidige UIC-kabel. Het rijtuig reed als B-rijtuig 20-70 653 mee in enkele internationale treinen.

Verlenging Benelux

Diverse ontwikkelingen gaven aanleiding rijtuigen te wijzigen:

- de verlenging van de Benelux-stammen met een rijtuig tot stammen van zeven rijtuigen;
- de wens een nieuw koninklijk rijtuig te bouwen;
- door middel van een proefstam de omvang en de uitvoering van de aanstaande grote revisie aan ICR vast te stellen.

In 1989 werden acht rijtuigen verbouwd ter verlenging van de Benelux-treinen, waarbij drie A's tot B werden gewijzigd. Vreemd genoeg bleven de drie coupés hiervan (die alleen in de A-rijtuigen voorkomen) gehandhaafd, hoewel natuurlijk wel de stoelen werden vervangen door banken tweede klasse. De zitplaatscapaciteit van deze vreemde rijtuigen was uiteraard niet gelijk aan een normale B10.

Om toch reserve voor de Benelux te hebben, werden acht ICR-4 naar Talbot teruggestuurd, daar met stuurstroomkabels uitgerust en vernummerd.

Nummer bij levering	Benelux-ombouw	
50 84 10-70 561	50 84 20-70 431	09-1989
50 84 10-70 562	50 84 20-70 432	08-1989
50 84 10-70 563	50 84 20-70 433	08-1989
50 84 20-70 581	50 84 20-70 423	04-10-1989
50 84 20-70 582	50 84 20-70 424	12-09-1989
50 84 20-70 583	50 84 20-70 425	23-08-1989
50 84 20-70 584	50 84 20-70 426	27-10-1989
50 84 20-70 585	50 84 20-70 427	28-07-1989
50 84 10-70 648	50 84 10-70 565	22-12-1989
50 84 10-70 688	50 84 10-70 566	22-12-1989
50 84 10-70 691	50 84 10-70 567	26-01-1990
50 84 20-70 875	50 84 20-70 571	30-03-1990
50 84 20-70 876	50 84 20-70 572	23-02-1990
50 84 20-70 877	50 84 20-70 573	04-1990
50 84 20-70 878	50 84 20-70 574	01-02-1990
50 84 20-70 881	50 84 20-70 575	08-03-1990

Een kleurrijk uitstapje maakten de 50 84 10-70 677 en 683 in 1986 naar Lausanne: de delegatie die probeerde de Olympische Spelen van 1992 naar Amsterdam te halen, reisde daarbij per trein naar Zwitserland. Voor deze gelegenheid werden twee ICR in het blauw geschilderd en voorzien van olympische ringen en de nodige opschriften. De inspanningen van Hoofdwerkplaats Haarlem ten spijt, gingen de Spelen van 1992 naar Barcelona.

In 1990 werd de toenmalige 20-70 427 tijdelijk terugvernummerd voor de binnenlandse dienst en droeg van 06-1990 tot 11-06-1991 nummer 20-70 576. Ook (Benelux-) BKD 82-70 982 werd tijdelijk in de binnenlandse dienst vanuit Maastricht ingezet. Van juni 1990 tot 03-06-1991 stond dit rijtuig bekend onder 82-70 594.

A-rijtuig 10-70 638 brandde in 1991 te Amsterdam Amstel uit en werd door werkplaats Haarlem als B-rijtuig 20-77 775 herbouwd. Deze ernstige brand in Amsterdam Amstel was bovendien aanleiding om de kopwandschuifdeuren van ICR te wijzigen. De deuren openen aanvankelijk automatisch bij snelheden onder de 5 km/h, maar juist hierdoor had de brand in de 10-70 638 ook behoorlijke schade kunnen toebrengen aan de aan weerszijden van deze A10 gekoppelde Plan W en ICR-B. Voortaan bleven de deuren ook bij snelheden onder de 5 km/h gesloten.

De nieuwste ICR-4 zonder stuurstroomkabels, de 10-77 647, werd in 1992 omgebouwd tot koninklijk (salon-) rijtuig 61 84 87-70 003. De overgebleven A-rijtuigen werden medio jaren negentig voorzien van een telefooncel op het balkon zonder toilet. Door technische problemen en de opkomst van de GSM werd de ombouw voortijdig gestaakt en reeds omgebouwde rijtuigen verloren de ruimtes weer.

De nieuwe opzet van de dienstregeling in 1998 liet een verkorting van de Benelux-stammen toe. De acht rijtuigen die in 1989 waren toegevoegd, werden uit de sets gehaald, vernummerd en teruggeschilderd in geel/blauw. De "vreemde" B-rijtuigen bleven B's maar kregen wel een ander nummer omdat ze uit de Benelux-serie verdwenen. De overige rijtuigen kregen hun oorspronkelijke nummer terug:

Beneluxrijtuigen terug naar binnenlandse dienst				
50 84 20-70 431	50 84 20-70 551	21-08-1998	50 84 10-70 561	30-05-1999
50 84 20-70 432	50 84 20-70 552	17-08-1998	50 84 10-70 562	16-05-1999
50 84 20-70 433	50 84 20-70 553	18-06-1998	50 84 10-70 563	18-06-1998
50 84 20-70 423	50 84 20-70 581	10-07-1998		
50 84 20-70 424	50 84 20-70 582	30-06-1998		
50 84 20-70 425	50 84 20-70 583	28-08-1998		
50 84 20-70 426	50 84 20-70 584	23-06-1998		
50 84 20-70 427	50 84 20-70 585	10-08-1998		

Begin 1999 werd besloten de drie B's 20-70 551 – 553 alsnog terug te bouwen naar A-rijtuigen. Door een gebrek aan bankframes voor eerste-klassebanken, werden de banken voor de tweede klasse met stof voor de eerste klasse overtrokken, zodat het hele vreemde rijtuigen bleven. Ze kregen wel hun nummers die ze bij de bouw in 1988 hadden gekregen, terug.

TTA-1 & TTA-2

Tussen december 1986 en februari 1988 werd aan het ICR-materieel de eerste *Tussentijdse Actie* (TTA) uitgevoerd, omdat uit onderhoudsresearch gebleken was dat de eerste revisie eerder dan 7,5 jaar na nieuwbouw gegeven zou moeten worden. Tijdens die eerste TTA-1 werd corrosie in de lagers van het bedieningsmechanisme van de draairamen en in de verwarmingskoffer bestreden. Ook werden diverse constructiewijzigingen (CW's) uitgevoerd.

Vanaf 1990 was het tijd voor de tweede TTA, omdat onderhoudsresearch uitwees dat bij veel rijtuigen water tussen en onder de kopwanddeuren naar binnen gedrongen was en onder de balkonvloeren in het glaswol was terecht gekomen. Bij de A- en BKD-rijtuigen was het water tot onder het gangpad naast de coupés dan wel bagageruimte gekomen. Corrosie was het gevolg. Tijdens de TTA-2 herstelde lijnwerkplaats Maastricht de schade en bracht op de kopwanden twee polyester gootjes aan om herhaling te voorkomen. Diverse constructiewijzigingen werden direct uitgevoerd, met als opvallendste de verbouwing van de BKD's waarbij de conducteursruimte vergroot werd ten koste van vier zitplaatsen. De blauwe BKD's werden hiermee gelijk aan de Benelux-rijtuigen.

IC+

In 1994 en 1995 werd de IC+ geïntroduceerd. Twaalf rijtuigen werden omgebouwd en ingezet tussen Den Haag en Heerlen (vanaf 1998 tussen Haarlem en Maastricht). Diverse verbeteringen werden doorgevoerd en de reizigers werden gevraagd hun mening te geven. Met de opgedane ervaringen werd waardevolle informatie verkregen over de omvang en uitvoering van de niet lang daarna te starten grote revisie van het bij de reizigers populaire ICR.

Belangrijke wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke rijtuigen:

- nieuwe vormgeving van het interieur met onder andere halogeenspots, indirecte verlichting en veel glas;
- vloerbedekking in plaats van novilon;
- nieuwe Compin-stoelen met leren bekleding in beide klassen;
- displays voor het weergeven van reizigersinformatie;
- de mogelijkheid tot het reserveren van een zitplaats (alleen in de 20-77 008);
- een speciale speelafdeling met videohoek voor kinderen;
- een vergaderhoekje in één van de rijtuigen (10-70 003);
- nieuwe buitenbeschildering in donkerblauw metallic;
- aansluitingen voor laptops.

De BKD werd grondig omgebouwd. Aan één zijde verdwenen de deuren van de bagageruimte. Bovendien ontstond een speciale speelhoek voor kinderen. Door kleine "patrijspoorten" die laag in de zijwand werden aangebracht, kregen de jonge reizigers de mogelijkheid naar buiten te kijken. Vanuit dit rijtuig werden diverse functies aangestuurd, zoals de muziekprogramma's die door middel van koptelefoons in enkele rijtuigen beluisterd konden worden en de displays van de zitplaatsreserveringen in rijtuig 008.

Ombouw voor IC+		
50 84 82-70 957	50 84 82-70 001	28-04-1995
50 84 10-70 652	50 84 18-70 002	10-05-1995
50 84 10-70 654	50 84 10-70 003	19-05-1995
50 84 10-70 655	50 84 10-70 004	17-05-1995
50 84 10-70 661	50 84 10-70 005	19-05-1995
50 84 20-77 731	50 84 20-77 006	17-05-1995
50 84 20-77 754	50 84 20-77 007	17-05-1995
50 84 20-77 707	50 84 29-77 008	28-04-1995
50 84 20-77 757	50 84 20-77 009	04-05-1995
50 84 20-77 716	50 84 20-77 010	28-04-1995
50 84 20-77 725	50 84 20-77 011	04-05-1995
50 84 20-77 728	50 84 20-77 012	04-05-1995

Na verloop van tijd bleek dat de capaciteit van de IC+ in sommige treinen niet toereikend, waarna de gedeclasseerde A 10-70 608 (in de normale kleuren) werd toegevoegd. Na het opheffen van de aparte omloop voor de IC+ verscheen het rijtuig als tweedeklasser tijdelijk in versterkingsstammen, totdat het in mei 1999 weer als A10 in de dienst terugkeerde.

(wordt vervolgd)

Levenslopen Mat '54 (vervolg)

ELD4 776

▪ Treinstel 776 werd op 07-04-1961 afgeleverd door Werkspoor (B 776 werd gebouwd Beynes te Haarlem en op 29-03-1961 achter DE-loc 2228 overgebracht naar Werkspoor) en een dag later door de NS in dienst gesteld. Op 05-12-1962 raakte de Bk tijdens rangeren te Den Haag beschadigd, herstel vond plaats van 07- t/m 20-12-1962. De eerste kilometerrevisie werd gegeven van 07- t/m 22-01-1964. Te Amersfoort liep op 17-10-1965 het viertje zijn volgende schade op, herstel vond plaats bij de firma Jansen te Bergen op Zoom (20-12-65 - 07-02-66). Naar Werkspoor voor ATB-inbouw kwam het stel op 09-12-1966; aflevering vond plaats op 23-12. Tweede kilometerrevisie werd de 776 gegund van 09-02- t/m 03-03-1967.

▪ Op 24-02-1969 brak brand uit toen het treinstel als trein 139 ter hoogte van Akkrum reed. De Bdk en Br liepen zware schade op, deze bakken werden hersteld bij Werkspoor waar ze op 28-03-1969 aankwamen. Besloten werd het treinstel dusdanig te verbouwen dat er 3 rijtuigen 1^e klasse zouden ontstaan, waarbij de bij Werkspoor aanwezige bakken getransformeerd werden tot Ak en Ar. Het treinstel werd gemoderniseerd (o.a. met nieuwe banken in coach-opstelling), geel gespoten met blauwe banen en kreeg het nummer 1970 (nu dus E14). Ook was dit het eerste treinstel mat '54 met een derde frontsein. De 1970 zou het prototype worden voor de latere Intercity-verbouwingen. De grote 1^e klasse-capaciteit hield verband met het grote aanbod 1^e klas reizigers in bepaalde treinen tussen Den Haag en Groningen. Vanaf 01-06-1970 ging de 1970 (werk)dagelijks rijden in de treinen 24 (Den Haag-Groningen) en 61 (Groningen-Den Haag). Van 01-07- t/m 08-08-1975 kreeg de 1970 een opknopbeurt waarbij het stel in de eerste versie van Intercity-kleuren werd geschilderd: geel, alleen blauwe horizontale donkerblauwe band rond de ramen en grijze deuren. Opvallend was dat de eerste *grote coach*, de 1711, in die dagen al de nieuwe IC-beschildering kreeg (waarbij de blauwe baan over de (gele) deuren doorliep). Van 17-07- t/m 18-08-1978 onderging het stel een kleine tussenrevisie. Tot twee keer toe moest de 1970 in juni 1979 Haarlem opzoeken vanwege daklekkage (06 t/m 08-06 en 20- t/m 22-06). Kleine revisie werd gegeven van 05-06 t/m 08-08-1980 waarbij de definitieve IC-beschildering werd aangebracht. Vanaf dat moment werd de 1970 ingezet op de relatie Den Haag-Arnhem met een minder grote vraag naar 1^e klas. Aldus werd de Ar gedeklasseerd, zonder dat er iets werd gewijzigd aan het interieur (september 1980). Defecte kabels (05- t/m 07-01-1982) en (alweer!) daklekkage brachten het stel opnieuw naar de werkplaats Haarlem (16-09- t/m 07-10-1980). Op 30-10-1985 werd de 1970 afgeleverd met verwarming in de koppelingen. Bij een overwegbotsing met een gierwagen tussen Gouda en Oudewater op 20-06-1986 raakte de Bk beschadigd, herstel vond plaats van 24-06 t/m 18-08-1986. Op 22-05-1987 werd tot slot ook de Ak gedeklasseerd, weer zonder dat verbouwing plaatsvond. Kleine revisie onderging het stel van 05-04 t/m 27-07-1988.

▪ Na het verhelpen van een storing (06-06-1991) ging het treinstel weer onder het oorspronkelijke nummer 776 door het leven. De 776 kwam op 27-07-1992 naar de firma Conrail voor een uitgebreide opknopbeurt. In het station van Arnhem reed op 02-06-1993 E-loc 1107 in op de gereedstaande 385+776 waarbij beide stellen ernstig beschadigd raakten. De A werd in de 775 geplaatst en (geheel tegen de 1^e klasse-regel in die voorschrijft dat het A-rijtuig het treinstelnummer bepaalt) vernummerd in A 775 per 14-06-1993. De oorspronkelijke A 775 was bij een brand te Leiden beschadigd geraakt en werd – nadat het reeds aangevangen herstel was afgebroken – vernummerd in A 776. De Bk1 776 werd voor sloop terzijde gesteld op 29-08-1993, de Bk2 en B werden gewisseld met de Bdk en B van de 785, die per 04-11-1993 weer in dienst

kwam. De rijtuigen van de 785 waren beschadigd bij de grote rangeerbotsing in Utrecht (??). De Bdk 776 (ex-785) kwam op 16-06-1994 naar de sloop, de B 776 (ex-785) en Bk1 776 gingen op 20 maart 1995 naar de Amsterdamse Westhaven voor sloop. De A 776 (ex-775) werd nog gebruikt voor mDDM-proeven in september 1995 waarbij de bak drie draaistellen kreeg en werd ingekort. Na afloop volgde eveneens sloop. Hiermee viel het doek voor het treinstelnummer 776 terwijl de meest karakteristieke bak, de ex-Bdk, ex-Ak, (samen met de Br (ex-Ar)) nog rond reed in de 785.

ELD2 385

▪ Tweewagenstel 385 werd op 14-09-1962 door Werkspoor aan NS overgedragen, een dag later kwam het tweetje in dienst. Een maand later al, op 16-10-1962, liep het stel zijn eerste schade op tijdens rangeren te Haarlem. Herstel in de nabije werkplaats duurde van 17- t/m 19-10. Bij Werkspoor was het stel te gast van 22-04 t/m 11-05-1965 voor inbouw van ATB. Een kilometerrevisie werd aan de 385 gegeven tussen 05- en 26-04-1967. Herstel (15-10- t/m 18-12-1968) van ontsporingschade, opgelopen te Amsterdam (11-10), was tevens aanleiding om het stel van blauwe banen en witte NS-vignetten te voorzien. Van 30-05 t/m 13-06-1969 was het tweetje opnieuw te gast bij Werkspoor, ditmaal voor modernisering, die in de periode 12- t/m 14-01-1970 werd gecompleteerd. Met een warm steunlager kwam de 385 naar de werkplaats te Haarlem (08 en 06-1970). In januari 1971 werd het stel van derde frontseinen voorzien. Tijdens de uitgebreide kleine revisie, die plaats had van 31-12-1971 t/m 15-02-1972, werd het treinstel in de huisstijlkleuren gespoten. In 1979, van 26-04 t/m 16-08, kreeg de 385 grote revisie waarbij de "Plan U"-ramen" werden vervangen door "Sprinter"-ramen". Van 12- t/m 18-07-1984 verbleef de 385 in Hoofdwerkplaats Amersfoort voor diverse constructiewijzigingen. Verwarming in de koppelingen werd op 04-09-1985 aangebracht. Een laatste (kleine) revisie werd de 385 gegund van 30-09- t/m 03-12-1986.

▪ Het stel kwam aan voortijdig aan zijn einde toen de 1107 op 02-06-1993 te Arnhem inreed op de 385, die door de koppelingen heen op de 776 botste. Op 29-08 van hetzelfde jaar werd(en) de 385 (en 776) samen met een grote groep asbeststellen officieel terzijde gesteld. De 385 kwam al op 18-06-1993 juni naar Roosendaal ter onttakeling. In Roosendaal werden diverse asbeststellen van bruikbare onderdelen ontdaan. Nadat de laatste twee asbeststellen naar de sloper waren vertrokken en in Roosendaal geen Hondkoppen meer onttakeld werden, kwam de 385 op 18-04-1994 in gezelschap van diverse slooprijtuigen naar Zwolle Rangeer. Op 30-03-1995 sleepte diesellocc 6443 de 385 naar de sloper.

ELD4 771

▪ Vierwagenstel 771 kwam op de dag van aflevering door Werkspoor (de B werd gebouwd door Beynes), 04-03-1961, al in dienst. Voor kilometerrevisie en behandeling van de vloerbedekking was het vierwagenstel van 16-09- t/m 21-11-1963 in de werkplaats. Naar Werkspoor kwam het stel op 18-03-1965 voor inbouw van ATB; aflevering geschiedde op 02-04. Te Amersfoort reed de 771 op 19-06-1965 door een stootjuk, de daarbij opgelopen schade werd hersteld op 23- en 24-06. Van 22- t/m 24-09-1965 werden bij Werkspoor wijzigingen aan de ATB aangebracht. Kilometerrevisie werd gegeven van 03- t/m 22-06-1966. Tussen Harderwijk en Ermelo vond de 771 op 03-08-1966 een auto op zijn (over)weg. Herstel vond plaats op 08- en 09-09. Van 10- t/m 14-07-1967 werden er wederom wijzigingen aangebracht aan de ATB-installatie, nu in de werkplaats Tilburg. In november volgde nog de plaatsing van een nieuwe ATB-kast. Een botsing te Amsterdam CS op 04-12-1968 hield het stel zo'n twee maanden van de baan (10-12-1968 t/m 05-02-1969). In december 1969 werd de 771 van witte emblemen voorzien.

- Tijdens de grote revisie van 26-01- t/m 13-05-1970 werd het vierde deel gespoten, tevens vond modernisering plaats. Er bestaat enige onduidelijkheid over het tijdstip wanneer de derde frontseinen aangebracht zouden zijn. U kunt er gevoeglijk van uit gaan dat deze in juni 1971 geplaatst werden. Kleine revisie was er voor de 771 van 24-02 t/m 08-04-1975. Herstel van botsschade aan de kop van de Bk nam een maand in beslag (10-05 t/m 10-06-1977). Kleine revisie onderging de 771 van 17-11-1980 t/m 23-01-1981. Een defecte dakkabel bracht het stel op 15-01-1985 naar de werkplaats; herstel duurde tot 21-01. Op 15-11-1985 werden verwarmingselementen in de koppelingen aangebracht. De laatste kleine revisie werd het vierwagentstel gegund van 17-05- tot 08-09-1988.
- Het echte laatste wapenfeit in deze opsomming was de uitgebreide opknabbeurt die van 18-03- t/m 26-05-1993 te Roosendaal werd gegeven. Slechts 2 jaar heeft de 771 hiervan mogen genieten: op 19-06-1995 werd het stel samen met nog negen collega's officieel terzijde gesteld en te Zwolle Rangeerstation gestald. In oktober kwam het stel naar Onnen voor o.a. het uitnemen van het interieur, achter de 766 (waar het interieur later voor bedoeld was) en 774 kwam de 771 met de 777 terug naar Zwolle Rgs op 17 januari 1996. Op 01-04 van dat jaar werd de aftrap gegeven voor de gestage afvoer van de glaswolstellen richting sloper: de 771 maakte als eerste van deze groep zijn laatste rit achter de 381 + 765. Voor het verslepen van de tientallen Hondekoppen uit de serie 371-393 en 761-786 van Zwolle Rangeer (opstelplaats) naar de Amsterdamse Westhaven (sloperij Hollandia) werd gebruik gemaakt van de diensten van de *Sleepdienst Watergraafsmeer* die voor dit doel de groene 381 en de 765 (IC met grijze snor) rijvaardig hield, als reserve diende de gele 770.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-6. ISSN:0030-3321 * De treinstellen Plan U (tabel) * De spoorlijn Tongeren – Aken (vervolg) * De renovatie van het viaduct van Moresnet * De spoorwegen van Joegoslavië * Excursies * Verenigingsnieuws *

Rail Magazine, juni 2004, nr. 215. ISSN:0926-3489 * Bombardier Randers * Arnhem 1954 * E-loc 1302 maakt kilometers * Restauratie Lokaalspoorrijtuig HSM 905 * Afvalvervoer naar Amsterdam en Moerdijk * Metaalvervoer van Steinweg * Wereldwijde opmars van hogesnelheidslijnen * modelspoorartikelen *

Spoorwegjournaal, nr. 3/2004 * De groene Plan V 419 * Stationsrelaisbeveiliging bij NS (2) * Langs de lijn * 125 jaar stoomtram in Nederland * Vroeger en nu * Sleep(w)aardig * Spoorzoeken in Indonesië (3) * Treinen voor de achtergrond * 150 jaar spoorwegen tussen Antwerpen en Moerdijk/Breda *

Autobuskroniek, 05-2004, ISSN 1384-0436 * Concours d'Élegance 2004 * Een praatje bij een plaatje * KLM-autobussen van vóór 1940 (2) * Excursieverslag * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws *

Rail-Revue, 2^e kwartaal 2004. ISSN 0773-0713. * Rondritten, Uitstappen * De jaren '60 (2-assers Antwerpen) * Rail-Aktueel

Te koop: 20 jaar HOV 1980-2000 in 6 ordners, € 20,00. 120 Jahre Linke-Hofmann-Busch, totaal 3 boeken, € 20,00.

Info: tel 023-5632739 (T.vd Smaal)

RAIL - AGENDA

Heden t/m 31 juli: tentoonstelling over de Haarlemmermeer-spoorlijnen. woens-, donder- en zaterdag t/m 14.00 en 17.00 uur. Museum 'In de Veenen', Herenweg 240, Vinkeveen

Heden 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.

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

27 juni: Rit Corus Excursietrein, vertrek 10.45 station Velsersbosch

1 juli: inzet lok 1501 t.b.v. gezelschap. Dienstregeling (onder voorbehoud van wijzigingen):

Rotterdam

V 11:59

Dordrecht	D 12.23
Breda	D 12.40
Tilburg	D 12.57
Den Bosch	A 13.19, V 14.13
Geldermalsen	A 14.28, V 14.32
Utrecht (Sp. 10A)	A 14.49, V 14.54
Woerden	D 15.07
Gouda	D 15.17
Rotterdam CS	A 15.32

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

3 en 4 juli: Roosendaal 150 jaar spoorstad, 10-18 uur materieelshow bij de oude locloods. Deelname door Railion, NSM, Stibans, SGB, VSM, Werkgroep Loc-1501. 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. Overzicht van de materieelshow zie blz. 162.

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

10 en 11 juli: stoomtreindagen bij de ZLSM

11 juli: de verschillende Amsterdamse musea (AOM Tollensstraat, MUSA garage Oost en EMA Haarlemmermeerstation) houden open huis. Tussen de verschillende locaties wordt gereden met historische trams en bussen.

31 juli: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco 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

18 sept.: jaarlijkse donateursrit met loc 1501. Nadere info volgt.

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: 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; Groenoordhallen Leiden.

RAIL - AGENDA (Buitenland)

De klassieke Londense rode dubbeldeksbus **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 markt kraampjes. Meer info op: <http://www.routemaster50.org.uk>

26 + 27 juni: DDR-dag in het Bw Salzwedel. Info: www.DLFS.de

26 + 27 juni: (9-18u), Kappler Straßenbahnfest. Trammuseum Kappel, Zwickauer Str. 164, Chemnitz.

4 juli: Historische dag bij de museumlijn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Info: www.museumsbahn.de

24 + 25 juli: 14-18 uur: Rijdag bij de tram van Naumburg. Info: <http://www.ringbahn-naumburg.de/>

14 en 15 aug.: viering 50 jarig bestaan "Bolle Neuzen" in Odense (DK). www.eisenbahnmuseum.dk.

21 + 22 aug.: 100 jaar StubaitalBahn. Info: www.tmb.at

28 + 29 aug.: 14-18 uur: Rijdag bij de tram van Naumburg.

28 aug t/m 26 sept.: elk weekend stoomtramritten op het traject Darmstadt (Slot) naar Griesheim. www.museumsbahn.de

4 t/m 10 sept.: Morop-congres in Brig, Zwitserland

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

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

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.