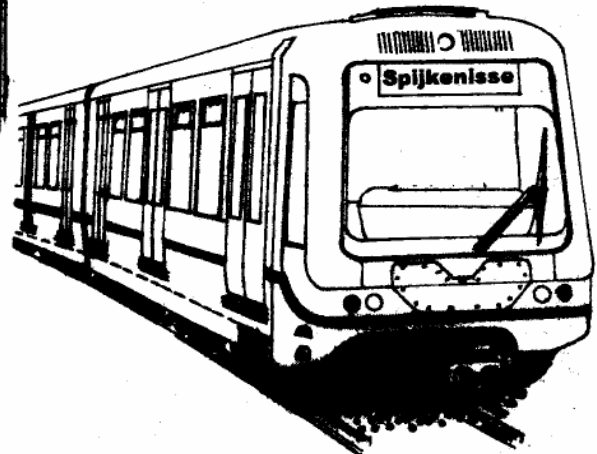
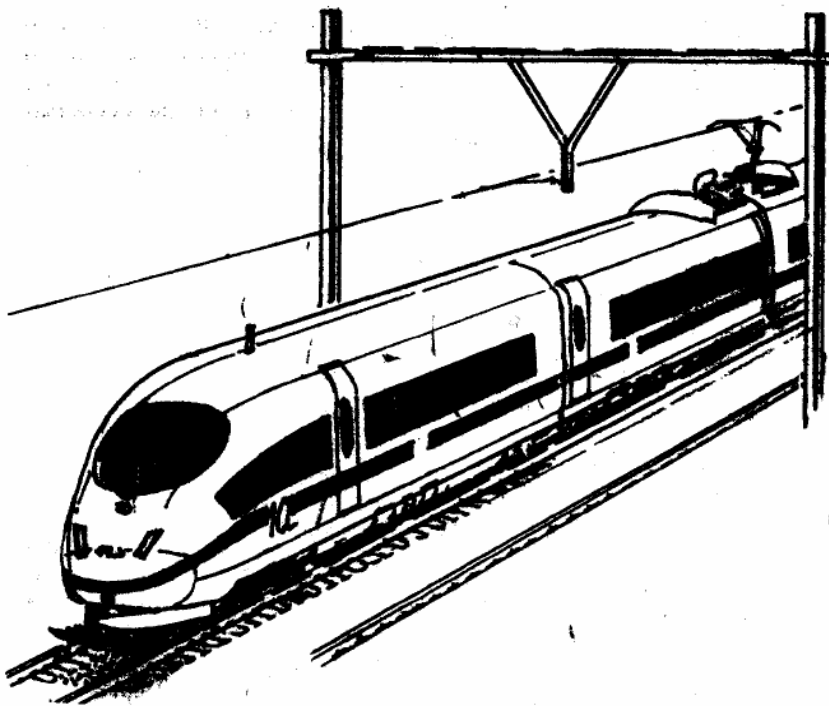
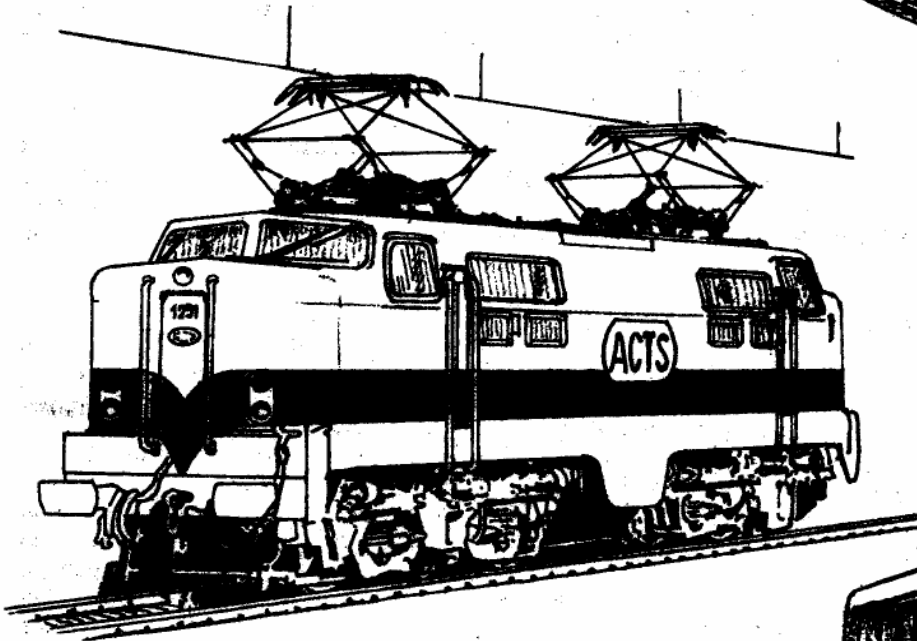
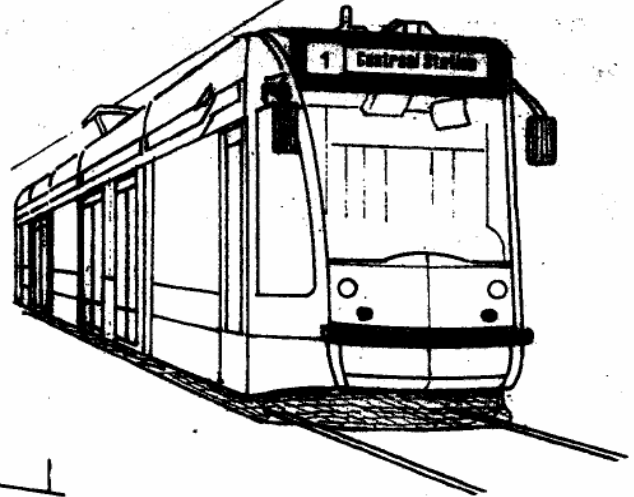


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47e Jaargang, nr. 8 (549), Augustus 2004



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

47^e JAARGANG, NR. 8 (549)
AUG./SEPT. 2004

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

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

internet: www.hov-rn.nl
email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

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
Chris Westerduin

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.

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

verschijnt in 2004 tien keer per jaar.
Losse nummers € 1,25.

© 2004. Niets uit dit blad mag
worden overgenomen zonder
schriftelijke toestemming van de
redactie van Het Openbaar Ver-
voer - Railnieuws.

ISSN:1570-534X

VAN DE REDACTIE...

Ons voornemen, om per 1 januari 2005 als digitaal nieuwsblad verder te gaan, heeft veel reacties opgeleverd, voornamelijk positieve. Tevens ontvingen wij diverse nuttige tips, waarvan enkele zeker gevolgd zullen worden. Wij zijn thans nog druk doende, alle reacties te analyseren. Wij komen daar op een later tijdstip op terug. Het volgende berichtje willen wij u niet onthouden:

SNELLE GROEI VAN INTERNETGEBRUIK

Het aantal Nederlanders dat gebruik maakt van internet groeit razendsnel. Bijna elf miljoen van de ruim zestien miljoen inwoners heeft toegang tot de digitale snelweg. Met een penetratiegraad van 66 procent is Nederland nummer twee van Europa achter Zweden. Op de wereldranglijst moet Nederland ook nog de VS en Australië voor laten gaan. Ofschoon de meerderheid van de Nederlandse internetgebruikers nog beschikt over een langzame verbinding, groeit het aantal breedbandaansluitingen voor snel internet hard.

Bron: Haagsche Courant.

100 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN GENT

In 1904 reed de eerste elektrische tram door Gent. Om deze verjaardag te vieren laat De Lijn haar oudste en nieuwste trams op **zondag 12 september a.s.** nog eens een ritje maken. De trams vertrekken om 10.00 uur van de stelplaats van De Lijn, Brusselsesteenweg 361 te B-9050 Gentbrugge via het traject: Gent Zuid, Korenmarkt, Gravensteen, Muide, Geldmunt/Lange-Steenstraat. Hier worden de voertuigen opgesteld van 11.30 – 18.00 uur. Gyrobus G3 en een bestaande trolleybus worden opgesteld op het Veerleplein. Iedereen kan een kijkje nemen in de voertuigen, medewerkers van De Lijn geven graag een woordje uitleg. Om 18.30 vertrekken de voertuigen weer naar de Stelplaats te Gentbrugge.

De deelnemende trams zijn:

Thematrtram 100 jaar elektrische tram in Gent PCC 6235, met "100" in de lijnfilm Zomerrijtuig 216, bouwjaar 1909.

Bloementram, drieasser 339, uit een vloot van 105 soortgelijke voertuigen, bouwjaar 1930 Werkliedentram 328 + aanhangrijtuigen 55 en 70 uit resp. 1913 en 1912.

Buurtspoorwegtram S 9750 met aanhangrijtuig type Destelbergen 19537, PCC 01 in de originele kleuren van de MIVG, bouwjaar 1971.

PCC 6214: een in de jaren 1998-2003 volledig gerenoveerde PCC uit een reeks van 22.

Hermelijn 6301: eerste lagevloertram, geleverd op 1-10-1999, in dienst op 14-3-2000.

In het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel (MIAT) loopt vanaf 10 september de tentoonstelling "100 jaar elektrische tram in Gent". Adres: Minnemeers 9 te Gent. Het museum is elke dag open van 10 tot 18u behalve op maandag. www.miat.gent.be

100 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN DEN HAAG

Op 16 oktober zal de Haagse tramtunnel feestelijk worden geopend, terwijl er 's middags een tramoptocht zal worden gereden in verband met het 100-jarig tramjubileum. De start van de optocht is om 14:30 uur op de Lange Vijverberg ter hoogte van de Koninklijke Schouwburg. Meer details zijn thans nog niet bekend en omdat onze volgende editie in verband met het zomerreces kort na de 16^e oktober verschijnt, adviseren wij u tegen die tijd de websites van de HTM en het Haags Openbaar Vervoer Museum te raadplegen, resp: www.htm.nl en www.hovm.nl

25 JAAR STIBANS

Op zaterdag 28 augustus bestaat de STlchtig tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel (Stibans) 25 jaar. Om dit te vieren wordt er op de Amsterdamse Watergraafsmeer een materieelshow gehouden. Zoals eerder was 'uitgelekt' en ook wel logisch zou zijn geweest, was het plan om de viering in Blerick te concentreren maar hiervoor werd te elfder ure geen toestemming verleend, in verband met de minder veilige situatie ter plekke (gebied is ingesloten door twee doorgaande spoorlijnen). Het NSM stuurt treinstel 273, Pec 1902, HSM D 1920, D 7521. Ook de Werkgroep Loc-1501 zal mogelijk present zijn met één of meer locs. De Stichting Mat'54 Hondekop-vier zal die dag met stel 766 en de 273 (NSM) vanuit Utrecht een excursie via een interessante route naar Amsterdam Watergraafsmeer rijden (oorspronkelijk naar Blerick, maar die bestemming vervalt dus). De materieelshow is **alleen toegankelijk** voor deelnemers aan de excursie en donateurs van de Stibans na aanmelding bij het Secretariaat van de STIBANS. Kijk op www.stibans.nl
De redactie van HOV-RN feliciteert de Stibans met het jubileum.

GEVAARLIJKE STOFFEN PER SPOOR

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zorgt regelmatig voor discussie in vele gemeenteraden en de media. Dat is vreemd, want het vervoer van brandbare of giftige stoffen per trein is erg veilig. Wanneer er echter maar een kleine onregelmatigheid plaatsvindt met een dergelijk transport, kunnen de koppen in de krant niet groot genoeg groeien. Dat in tegenstelling tot onregelmatigheden in de scheepvaart en wegtransport. Waarschijnlijk heeft u het gemist want op 05-08 ramde een schip de Weesper spoorbrug: 180.000 liter olie stroomde weg. De ochtend erna kantelde er een vrachtauto op de N15 in het Rotterdamse havengebied. De lading bestond uit vaten met een brandbaar gif. Meer dan een kort berichtje op teletekst en op RTL5 (alleen het scheepsongeluk) was er niet te vinden in de media. U kunt zich wel voorstellen hoeveel commotie er was ontstaan wanneer het spoorwegongevallen waren....
(Chris Westerduin)

AMSTERDAM

Bouw metrostation Rokin mag doorgaan

Voorlopig kan de gemeente Amsterdam onverminderd doorgaan met de aanleg van de Noord/Zuidlijn. In hoger beroep heeft de Raad van State de gemeente in het gelijk gesteld en verklaard dat het college van B&W terecht een bouwvergunning heeft verleend voor het inrichten van een casco, het oprichten van twee toegangen met lifthuizen, kaartverkoopruimten en technische ruimten voor een Metrostation van de Noord/Zuidlijn aan het Rokin. Tegen deze uitspraak is geen hoger beroep meer mogelijk. De actiegroep "De Bovengrondse" is teleurgesteld en gaat nu in verzet tegen de bouw van het station Vijzelgracht. Wethouder van der Horst ziet echter geen technische verschillen tussen station Rokin en de andere nog te bouwen stations en verwacht geen problemen. De actiegroep wijst dit standpunt af: Halte Ferdinand Bolstraat kent als enige metrobuizen die boven elkaar liggen. Breekt in de bovenste buis brand uit, dan zitten passagiers in de onderste metrobus als ratten in de val.

Noord/Zuidlijn-berichten

De gevolgen van de kostenoverschrijding van de Noord / Zuidlijn beginnen steeds duidelijker te worden. Het stadsdeel Centrum hoeft na voltooiing van de lijn niet op geld van de centrale stad te rekenen om de omgeving van de stadstations een fikse opknappbeurt te geven.

Op het Stationsplein wil men uit kostenoverweging het tramstation aan de west- of oostzijde tijdelijk weg hebben, waardoor de bouwers meer ruimte krijgen en de werkzaamheden sneller kunnen worden uitgevoerd. Er gaan in dit verband zelfs geruchten dat na afloop van de aanleg het terugleggen van de sporen aan de oostzijde naar de oude plaats ter discussie zou staan om de kosten van de nieuwe metrolijn te drukken.

De aanleg van de diepwanden aan de oostzijde van het Rokin zijn voltooid en men is nu bezig met de afwerking hiervan. Hierna zal op het nieuwe dak van de metrolijn een nieuwe weg met trambaan worden gelegd waarna begonnen kan worden met de aanleg van de diepwanden aan de westzijde voor het metrostation Rokin. De werkzaamheden voor de aanleg van de weg zullen in september van start gaan.

Infrastructuur

Op het nieuwe traject van lijn 51 is men begonnen met instructieritten. Op de lijn komen zowel de BN-wagens (S1, S2) als de CAF-wagens (S3) te rijden.

Op station Bijlmer is het grootste deel van het perron richting Gein inmiddels gesloopt. Een klein stukje van het oude perron is nog in gebruik, aangevuld met houten noodperrons. Station Bijlmer wordt ingrijpend verbouwd en uitgebreid in verband met de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht en de aanleg van de Utrechtboog.

Spoorwerkzaamheden gaan binnenkort van start in de Rijnstraat bij de Amstelkade.

Op het Alexanderplein worden alsnog nieuwe haltes aangelegd voor de lijnen 9 en 14. Beide haltes komen voor de kruising te liggen en garanderen een betere aansluiting op de kruisende lijn 10.

Eindlus lijn 7

De aanleg van een definitief eindpunt voor lijn 7 in West lijkt nog ver weg. Het voorstel van B&W van Amsterdam om naast het metrostation Burg. De Vlughtlaan in het zogenaamde Dobbplantsoen een nieuwe eindlus voor lijn 7 aan te leggen is door de gemeenteraad voorlopig afgewezen. De raadsleden vinden dat wethouder van der Horst nogmaals moet overleggen met de stadsdelen Bos en Lommer en Geuzenveld / Slotermeer over een nieuwe eindlus voor lijn 7. Zij vinden het voorstel van de wethouder om het eindpunt tot een project

voor de Gemeente te bepalen waardoor de stadsdelen buiten spel komen te staan een te zwaar middel. De meerderheid is voor een voorstel van het Milieucentrum Amsterdam om een eindlus aan te leggen vlak voor het metrostation waarbij de tram een lus om een huizenblok kan rijden. Met name stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer pleit echter voor doortrekking van lijn 7 naar het einde van de Burg. Van der Vlughtlaan bij het circuit aan de Anth. Moddermanstraat. De gemeenteraad is van mening dat de wethouder nog met het betrokken stadsdeel moet overleggen en vervolgens met een nieuwe en meer gedetailleerde doorberekening van de kosten moet komen. Mocht dit alles niets opleveren dan is de raad alsnog bereid akkoord te gaan met de aanleg van een eindlus voor lijn 7 in het Dobbplantsoen. Overigens hult het stadsdeel dat de oorzaak is van alle ellende, Bos en Lommer, zich in een diep stilzwijgen....

Glazen tourniquets in metrostations

De gemeente heeft een contract gesloten met East-West e-ticketing, het bedrijf dat de tourniquets voor de metrostations levert. Halverwege volgend jaar moeten ze er staan. Dit voorjaar trok de gemeenteraad 43 miljoen euro uit om de poortjes te kopen en te plaatsen. De metrostations worden ermee afgesloten voor mensen zonder kaartje, wat het zwartrijden en de overlast moet verminderen.

De nieuwe poorten hebben glazen deurtjes en zijn 1,80 meter hoog. De deuren gaan open als de reiziger zijn chipkaart langs de kaartlezer heeft gehaald. Wie de metro verlaat, moet de kaart weer tegen de lezer houden om uit het station te komen. De strippenkaart behoort dan tot het verleden, wat betreft de metro tenminste. Reizigers van bus en tram moeten nog tot 1-1-2008 wachten. Voor de overgangsfase is nog niet duidelijk hoe iemand zonder extra kosten te maken moet reizen als hij eerst een stuk met een bus reist (strippenkaart), daarna overstapt op de metro (chipkaart) en daarna weer overstapt op de tram (strippenkaart). Het GVB "studeert" nog op deze kwestie.

Exploitatie

Buslijn 164 gaat per 13 september a.s. in de spitsuren met een hogere frequentie rijden. IBM en MEXX, die beide kantoren hebben aan de Johan Huizingalaan hebben, hadden hierom gevraagd en toegezegd de extra bussen te willen sponsoren. Steeds meer personeel en steeds minder parkeergelegenheid brachten de ondernemers op het idee.

Combino-berichten

Het GVB heeft samen met Siemens nieuwe problemen geconstateerd bij de Combino's. Bij onderhoudswerkzaamheden werden bij de draaistellen in de wagenvloer scheuren ontdekt, alsmede ter hoogte van de conducteurscabine. Siemens heeft ter plekke de situatie onderzocht en de conclusie getrokken dat het vervoer met de Combino veilig blijft voor de reizigers.

Het GVB en Siemens zullen nu alle Combino's op dergelijke scheuren controleren, te beginnen met de trams met de hoogste kilometerstand. Op dit moment worden alle Combino's al met regelmaat gecheckt op haarscheurtjes in de carrosserie.

Naast de problemen met de constructie van de Combino zijn er ook nog altijd problemen met het gepiep van de wagens in de bogen. Vooral bij de keerlussen aan de eindpunten wordt hierover door bewoners stevig geklaagd. Het GVB is nu voornemens om op een achttal eindpunten smeerinstallaties aan te brengen om het piepen te verminderen. Het piepen ontstaat door het type wielen dat wordt gebruikt en uiteraard de grote radstand. Aan het eindpunt De Aker in Osdorp zijn gedurende enkele maanden proeven genomen met een nieuwe smeerinstallatie die vanuit ondergrondse reservoirs en leidingen de sporen insmeert en de proeven hiermee zijn volgens het bedrijf hoopgevend. Eerder werden proeven genomen met geluidsdempers op de wielen doch deze bleken niet afdoende om het gepiep te verminderen. Het is de bedoeling nog voor

de herfst de zeven nieuwe installaties (zoals reeds geplaatst in De Aker) in gebruik te nemen. Tot de komst van de nieuwe smeerinstallaties zullen de eindlussen regelmatig worden gesmeerd met een smeerauto. De smeerinstallaties worden aangebracht op de volgende eindpunten:

- Lijn 2 Sloten
- Lijn 3 Zoutkeetsgracht
- Lijn 7 Surinameplein
- Lijn 10 Van Hallstraat
- Lijn 13 Lambertus Zijlplein
- Lijn 14 Flevoparkbad
- Lijn 17 Dijkgraafplein

Materieel tram

Blokkendozen: Met ingang van de hoogzomerdienst werden 11 wagens tijdelijk buiten dienst geplaatst. Het betreft de 795, 796, 803 (in HWR), 805, 806, 808, 809, 810, 813, 814 en 815.

Lagevloertrams: De 919 kwam na grote revisie in dienst op 10 juli in de nieuwe kleuren wit/blauw, kreeg een aangepaste bestuurderscabine en nieuwe knoppen bij de deuren.

De 836 kwam eveneens na revisie weer in dienst maar werd bij die gelegenheid niet in de nieuwe kleuren geschilderd, doch kreeg wel blauwe deuren en schortplaten.

Binnengenomen voor grote revisie werd de 916.

Combino's: Afgeleverd zijn de Combino's t/m 2148. In Moerdijk bevinden zich de niet in dienst genomen Combino's 2138 t/m 2144.

Proefwagen 2091 keerde terug naar Siemens in Krefeld.

Na het aanpassen van de verbindingen met haarscheurtjes in de HWR kwam de 2010 weer in dienst. Vervolgens werd de 2013 voor dit probleem binnengenomen en zal de 2026 ook volgen, hoewel deze laatste wagen nog niet de magische kilometergrens van 120.000 heeft overschreden. Ook de volgende wagens lijken inmiddels besmet met scheurbuik: 2003, 2004, 2007, 2009, 2012, 2019, 2015, 2024, 2031.

De 2001 werd in de HWR gebruikt voor proeven waarbij de torens zijn aangepast zodat deze minder "stijf" zijn (meer beweging ten opzichte van elkaar). De proef is geslaagd en alle Combino's worden vervolgens aangepast.

Museummaterieel: Ter gelegenheid van de open dag bij de gezamenlijke openbaar vervoer musea op 11 juli jl. pendelden op het traject Tollensstraat en het Haarlemmermeerstation (terug via het Tropenmuseum) de GVB 464 + 721, GVB 533 + 987 en Wenen 110. Op de museumtramlijn werden deze dag ingezet: GVB 401 + 792, Wenen 2614, GVB 1 + 946, RET 130, GVB 465 + 731, Wenen 4143. Op de touristram reed deze dag het stel GVB 467 + 807 door de stad.

ROTTERDAM

Jaarverslag 2003

Het jaar 2003 is een veelbewogen jaar geweest voor de RET. Men besteedde weer veel aandacht aan de sociale veiligheid. De RET zette een belangrijke stap met het project tourniquets en chipkaart door als eerste vervoerder het contract te onder tekenen met het consortium East West. Daarmee komt één van de belangrijkste doelen uit de veiligheidsaanpak, het creëren van een gesloten instapsysteem in het hele openbaar vervoer, een stap dichterbij. Op de tram is het gesloten instapsysteem in 2003 gerealiseerd. Eind november werd de laatste tramlijn voorzien van een conducteur.

Het financiële verlies bedroeg in 2003 € 10,6 miljoen, tegen € 9,8 miljoen in 2002. Dit was wel minder dan was voorzien. In verband met de nieuwe bezuinigingsrondes van het kabinet zal ook 2004 in het teken blijven staan van maatregelen.

Het aantal vervoerde passagiers zakte van 186,9 miljoen naar 180,3 miljoen, een verlies van 3,5 %. Deze daling kende verschillende oorzaken. De economische achteruitgang: minder mensen hebben het openbaar vervoer nodig om naar hun

werk te gaan, of men bezuinigt op de vervoerskosten door vaker de fiets te pakken. Dit gebeurde in 2003 ook zeker als gevolg van het mooie weer. Verder heeft de herzonering waarschijnlijk een rol gespeeld. Het effect van kleinere zones is per saldo echter positief (meer kaartopbrengsten). Dat neemt niet weg dat de herzonering onvermijdelijk ook klanten zal hebben gekost. Tot slot wordt de daling van het aantal instappers ook veroorzaakt door de aanpak van het zwartrijden.

Het aantal metroreizigers op de Erasmuslijn daalde met 10 %, terwijl het aantal op de Calandlijn 5,6 % steeg. In totaal bij de metro een verlies van 1,7 %. Bij de tram bedroeg het verlies 2,6 % en bij de bus (incl. nachtnet) 8,3 %.

Het aantal lijnen bij de metro/sneltram (8) en de tram (9) bleef gelijk en de bus steeg van 36 naar 38 lijnen.

Exploitatiegegevens

	2003	2002
<u>Lijnennet in kilometers</u>	701,7	691,6
Tram	93,4	93,4
Bus	432,7	422,6
Metro/sneltram	175,6	175,6
<u>Aantal wagenkilometers</u> (x 1 miljoen)	34,1	32,0
Tram	6,1	6,2
Bus	11,8	12,1
metro/snel tram	16,2	13,7
<u>Aantal plaatskilometers</u> (x 1 miljoen)	3945,1	3562,9
Tram	668,0	679,8
Bus	706,4	726,1
Metro/snel tram	2570,7	2157,0
<u>Aantal personenritten</u> (x 1 miljoen)	180,3	186,9
Tram	59,0	60,6
Bus	35,2	38,4
Metro/sneltram	86,1	87,9
<u>Aantal reizigerskilometers</u> (x 1 miljoen)	755,0	737,0
Tram	158,0	162,0
Bus	121,0	131,0
Metro/snel tram	476,0	444,0

Het aantal lijnen en de totale lijnlengte is berekend volgens definitie Koninklijk Nederland Vervoerbegrippen.

Het aantal plaatskilometers is exclusief in- en uitrukken.

	2003	2002
Bezettingsgraad	19,1%	20,7%
Kostendekkingsgraad	32,8%	31,8%
Gem. bruto arbeidsverzuim *)	10,4%	11,3%
Aantal personeelsleden	3.337	3.368
Rapportcijfer kwaliteitsmonitor	7,0	6,9

*) Tot en met 2003 werd gerapporteerd over het volledig verzuim. Vanaf 2004 geldt een nieuwe definitie voor het verzuim. Volgens deze nieuwe uitgebreidere definitie komt het verzuim in 2003 op 11,8 %.

Piepende trams

Eind juli gaven de bewoners van IJsselmonde de RET nog twee weken de tijd om het gepiep van trams van lijn 23 op een aanvaardbaar niveau te brengen. Bij de RET waren op dat moment al zo'n 140 klachten uit de buurten om de Noorderhelling, Kreekkade en Dwarsdijk binnengekomen. Ook elders langs de lijn hadden de mensen last. Verder zorgden de klingelende bellen bij de oversteekplaatsen voor geluidsoverlast bij direct omwonenden. De RET constateerde ook dat de trams te veel lawaai maken en schakelde voor advies en onderzoek het utrechtse bedrijf AEA Technology Rail b.v. in, dat veel kennis in huis heeft op het gebied van spoorweglawaai. Soms waren er pieken van 90 decibel, waar 70 decibel net aanvaardbaar is. Met smeren, slijpen en gellen werd een reductie van 10 tot 15 % van het lawaai bereikt. Gezien de kosten en het milieueffect kon men hier niet mee door blijven gaan. Met het onderzoeksbureau werd vervolgens afgesproken om samen door te gaan met onderzoek naar andere oplossingen. Bij de metroremise aan de 's-Gravenweg ligt al een waterleiding, die de rails nat maakt als er een metrostel langskomt en dit zorgt voor afname van het lawaai. Dit wil men als proef ook gaan doen bij de keerlus van lijn 2 aan de Palmentuin in IJsselmonde.

Nadeel hierbij is dat het 's-winters niet werkt, omdat de leidings- en dan bevroren. Half juli besloot een actiegroep van bewoners in IJsselmonde zelf metingen te gaan verrichten. Daarbij bleek dat de metingen de aangegeven 70 decibel regelmatig overschreden. In de bocht Noorderhelling/Kreekkade werd zelfs bijna 100 decibel gemeten, terwijl men op de Dwarsdijk op 80 decibel uitkwam. Omdat de RET kon aanvoeren dat de bewoners met andere apparatuur werkten, stelden de bewoners voor om dan maar samen en tegelijk metingen te houden.

Eind juli lieten de bewoners weten dat men overwoog om acties te gaan houden met een ludiek karakter. De RET deelde mee dat men bereid is verregaande maatregelen te nemen om de overlast te beperken. Het is zelfs een optie om de betreffende sporen in de bocht Noorderhelling/Kreekkade opnieuw aan te leggen. Mocht men tramlijn 23 "stil" krijgen, dan zal de methode ook elders worden toegepast.

Stichting RoMeO

Het nieuwe aanhangrijtuig 1020 kwam op 18 juli voor het eerst officieel in dienst achter motorrijtuig 523. Mr. 522 was op dat moment echter nog niet gereed, maar naar verwachting zou deze in de loop van augustus in dienst komen. Het gesloten paardentramrijtuig 327 werd in de C.W. van een nieuwe vloer voorzien. Het rijtuig zal vervolgens worden geschilderd. Het gesloten paardentramrijtuig 404 keerde begin augustus terug uit Amsterdam.

Infrastructuur en exploitatie

De verkeerslichten op het Hofplein werden in juli weer in dienst gesteld.

Vanaf 23 augustus starten de bouwwerkzaamheden aan het nieuwe station Rotterdam Centraal. De bushaltes worden verplaatst naar het Weena. Ter hoogte van het Groothandelsgebouw in westelijke richting de buslijnen 33, 38, 43, 44, N3 en N9 en ter hoogte van het Stationsplein lijn 49. Ter hoogte van het Weenapoint/voormalig Bouwcentrum in oostelijke richting de lijnen 33, 38, 49 en N9. Vanaf het kruisplein vertrekken de nachtbussen N1, N2, N3, N4, N5, N6 en N7.

Op zaterdag 31 juli reden de lijnen 1, 4, 5, 7 en 8 een omleidingsroute in verband met het Zomercarnaval. De lijnen 1, 4, 7 en 8 reden via de Statentunnel en C.S. Noordzijde. Lijnen 1 en 7 vervolgens via het Oude Noorden, lijn 1 vervolgens via de Jonker Fransstraat en Goudsesingel en lijn 7 via de route van lijn 8 naar de Goudserijweg. Lijn 5 reed vanuit Schiebroek een rondje Blijdorp. Lijn 3 reed niet op het traject Schiekade, Hofplein, Goudsesingel, Jonker Fransstraat, Zaagmolenstraat en Benthuizerstraat, maar via de Schiekade en Bergweg.

Materieel tram

Aflevering Citadis: 01/07 2049, 08/07 2051 en 2052, 14/07 2053, 26/07 2054, 28/07 2056, 29/07 2055, 04/04 2057 en 05/08 2058.

Uit de Citadis-rijtuigen wordt binnenkort een aantal stoelen verwijderd om meer ruimte te creëren. Dit geldt tevens voor de hangstoelen in de lengterichting. Mr. 2050 zal in Frankrijk als proef worden voorzien van andere motoren en truckstellen.

De mr. 1604, 1618 en 1619 keerden weer terug van Zuid, waar zij niet hebben gereden, naar Noord. Deze wagens werden voorlopig gestald op het buitenterrein van de C.W. Van Zuid naar Noord gingen ook de mr. 717, 718, 724 en 729. Ook de 750 ging naar de Rechter Maasoever, maar deze keerde na enkele dagen weer terug. Waarschijnlijk ging later ook de 701 naar Noord. In remise Hillegersberg werden de rijtuigen 801 t/m 805 buiten dienst gezet. Of deze wagens weer in dienst komen m.i.v. de winterdienst op 23 augustus, is niet bekend.

Op lijn 2 komen voorlopig geen Citadis-rijtuigen te rijden in verband met de te krappe eindlus aan de Groene Tuin / Palmentuin.

Excursie aankondiging

Op zondag 26 september 2004 organiseren de Stichting RoMeO, werkgroep bus en Standaardbus 168 gezamenlijk een rondrit door het vervoergebied van de R.E.T. en een bezoek aan de RoMeO-werkplaats/RET Garage Sluisjesdijk. Hier kunnen de vorderingen worden bekeken van de werkzaamheden aan de ex-RTM pontdraf 87 (Vuurvlinder) en de RET Kromhout 770. Gereden wordt met de RET museumbus 562 en ex-GVB Amsterdam 168, beide DAF/Hainje CSA1-wagens (bouwjaren 1974-1976) Vertrek 10.30 uur vanaf Rotterdam CS, Conradstraat. Onderweg fotostops en pauze op het Zuidplein. Geen catering aan boord, einde rit 16.30 Rotterdam CS. Aanmelden door overmaking (vóór 15 sept. a.s.) van € 10,00 op postbanknummer 4291590 t.n.v. Stichting Standaardbus 168 te Rotterdam o.v.v. uw adres en telefoonnummer.

D E N – H A A G

Tramlijn 16 (vervolg)

Het besluit over de financiering van de aanleg van tramsporen op de Loevesteinlaan heeft niet zoals aangekondigd op 23 juni plaatsgevonden. Naar verwachting zal dit op 23 augustus alsnog gebeuren. Het is niet meer mogelijk gebleken om een deel van de huidige rioleringswerkzaamheden op de plannen voor de aanleg van de tramsporen af te stemmen. De openbare ruimte zal nu tijdelijk worden teruggebracht zoals deze was voor de aanvang van de rioleringswerkzaamheden.

Bij de gemeente komen inmiddels steeds meer klachten binnen over het tracédeel Dedemsvaartweg tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg, dat er nog steeds onafgemaakt bij ligt. De slechte kwaliteit van het wegdek op dit gedeelte van de Dedemsvaartweg zorgt voor veel ergernis in die buurt. Er is nu een planning opgesteld waarin opgenomen is dat eind augustus 2004 het besluit valt over de tramsporen op de Loevesteinlaan inclusief de financiering. In mei 2005 kan bij een positief besluit worden gestart met de aanleg van de sporen en de herinrichting van de Dedemsvaartweg. Uiteindelijk zullen dan de lijnen 16 en 17 hun keerpunten krijgen bij de Middenweg, nabij een industrieterrein ten zuidwesten van Wateringse Veld. Nog voor de aanvang van de zomerdienst 2005 zal lijn 17 zijn huidige keerpunt in Wateringse Veld inruilen voor de keerlus aan de Middenweg.

Keerlus Centraal Station

Met de ingang van de zomerdienst op 3 juli werd de keerlus op het dak van het Centraal station buiten gebruik gesteld. Binnen een week was de keerlus bijna geheel verdwenen en werd er een begin gemaakt met de aanleg van tijdelijke noodsporen. Het is de bedoeling dat alle tramsporen op het Centraal Station weer in gebruik komen.

Tramhalte Ternoot

Tramhalte Ternoot was op 15 juli helemaal gestript. Op de plek van deze (tijdelijk) voormalige halte zal de komende weken een splitsing worden gebouwd. Het tramverkeer werd vanaf 14 augustus t/m 22 augustus stilgelegd. De tramlijnen 2, 3 en 6 hadden hun eindpunt bij CS-laag. Op het bouwterrein aan de Prinses Beatrixlaan stonden twee delen klaar voor de plaatsing. Het ligt in de bedoeling dat Ternoot in de toekomst weer een halte wordt, zij het ietsje verder in noordelijke richting.

Voorbereidingen Randstadrail

Medio oktober zal er een begin worden gemaakt met het vernieuwen van de tramsporen langs de Monstersestraat. Er komt hier een opstelspoor voor Randstadrail. In de loop van 2005 zal er op de Loosduinseweg een begin worden gemaakt met de aanleg van de splitsing naar de Apeldoornselaan. Met deze werkzaamheden bij de in de volksmond genoemde "Zeven-

sprong" zal het Haagse tramnet er een heus tramknooppunt bij krijgen. Zoals bekend zal de toekomstige Randstadrail lijn 6 niet meer via de Dierenselaan en de Hobbemastraat rijden, maar via de Apeldoornselaan en de Loosduinseweg.

Testen in de tramtunnel

Op 12 juli reed het eerste HTM-convooi de tramtunnel in vanaf de Prinsegracht. Een Unimog sleepte een PCC-draaistel met daarop een verticale houten constructie de tunnel in. Deze test had tot doel om te meten of de toekomstige voertuigen v.w.b. de hoogte probleemloos door de tunnel konden rijden. Via het Stuyvesantplein werd er weer gekeerd om vervolgens ook de andere kant uit te testen.

De echte proefrit met een heuse tram vond plaats op 20 juli, een dag later dan gepland omdat de hevige regenval voor wat overlast had gezorgd. Onder grote publieke belangstelling en media-aandacht van zowel de lokale- als de landelijke TV-zenders werd er gewacht op de eerste tram. De eerste tram was de 3043, zonder nieuwe deuren en zonder ARI (Automatische Rem Ingreep), die achter een bovenleidingswagen de tunnel inreed. Na een langzame eerste rit werd vervolgens achteruit weer terug gereden. Dit gebeurde enkele malen waarbij de snelheid werd opgevoerd. Na deze ritten werd via het Peter Stuyvesantplein gekeerd om vervolgens via het andere spoor weer door de tunnel naar de Prinsegracht te rijden. Ook hier werd een aantal keren heen en weer gereden. Na deze eerste rit werd er een persconferentie gegeven waaruit bleek dat de proefritten naar volle tevredenheid waren verlopen en dat er alleen maar een paar kleine aanpassingen aan de o.a. bovenleiding moest gebeuren.

De daarop volgende dagen waren er aan het eind van de middag proefritten gepland. Deze ritten konden pas aan het eind van de middag omdat men in de tunnel nog steeds aan het werk is. Pas na een aantal dubbel gecheckte handelingen mocht aan het eind van de dag de spanning op de bovenleiding.

Op woensdag 21 juli werd een proefrit gehouden met de voor tunneldiensten aangepaste 3067. Deze tram is voorzien van de nieuwe deuren en een werkend ARI systeem. Dit systeem grijpt in als de tram harder dan de toegestane snelheid rijdt. Tijdens deze proefrit was er vooral aandacht voor het inregelen van de seinen.

Op donderdag 22 juli werd er wederom met de 3067 getest en reed de PCC 1315 (meettram) enkele ritten.

Op maandag 26 juli was het weer de beurt aan de 3067. Dinsdag 27 juli werd er getest met 2 trams en werden er diverse proeven uitgevoerd met de 3062 en de 3067.

Een uitgebreide fotoreportage daarvan is te zien op Internet:

<http://www.digitaletram.nl/editie/DTTEST051/DT2004051.htm>

Een compleet overzicht van de 8 jaar durende bouw van de tunnel kunt u nog eens nalezen op de site van de Haagse Tram Vrienden (HTV):<http://www.haagstramnieuws.org/thema7.htm>

Strepen tussen de rails

In de loop van dit jaar is de HTM geleidelijk aan begonnen met het aanbrengen van groen/blauwe strepen tussen de rails na een inrijwissel. Hoewel er officieel nog geen mededeling is gedaan over de bedoeling van deze strepen lijkt het erop dat deze strepen de bestuurder een indicatie geven tot waar een tram moet oprijden om over het wissel te zijn. De strepen zijn op moment van dit schrijven nog lang niet overal aangebracht. Zodra er wat meer bekend is over het doel van deze strepen zullen wij dat zeker vermelden.

100 jaar Elektrische Tram in Den Haag

Op 6 augustus werd officieel stilgestaan bij het historische feit dat 100 jaar geleden de exploitatie startte van de eerste elektrische tram waarbij de energietoevoer plaatsvond via de bovenleiding. Het ging destijds om tramlijn 9, die reed van het Kurhaus naar het Plein.

Ter gelegenheid van dit feit werd om 14:45 een speciale jubileumtram gepresenteerd (GTL 3061) bij het Kerkplein. Na de presentatie werd naar het HOVM gereden voor een aantal toespraken onder het genot van een hapje en een drankje.

De jubileumtram zal tot zaterdag 16 oktober blijven rijden. Op deze dag zal de Haagse tramtunnel feestelijk worden geopend, terwijl er 's middags een tramtocht zal worden gereden. In deze optocht zullen waarschijnlijk ook enkele NZH trams hun opwachting maken. De start van de optocht is om 14:30 uur op de Lange Vijverberg ter hoogte van de Koninklijke Schouwburg.

Geïnteresseerden kunnen via de website van de HTM (www.htm.net) door mee te doen aan de prijsvraag kaartjes bemachtigen om mee te rijden in een van de trams van de optocht.

Materieel voor de tramtunnel

Niet al het GTL materieel mag in de toekomst gebruik maken van de Haagse tramtunnel. Voor het rijden door de tunnel worden in snel tempo en volgens planning de volgende GTL's van de serie GTL8-I geschikt gemaakt: 3040-3051, 3053, 3054, 3056-3081, 3083-3095, 3097-3100. De 3052 en 3082 worden na de midlife-beurt geschikt gemaakt. Van de serie GTL8-II wordt de 3130 en het prototype 3055 geschikt gemaakt. Opvallend aan dit lijstje is dat de 3100-en geen gebruik mogen maken van de tunnel. Alle genoemde trams moeten medio oktober dus beschikken over nieuwe deuren en ARI. Vanaf 2006 zal het nieuwe Randstad Materieel instromen. Vanaf dat moment zal de GTL-inzet in de tramtunnel langzaam maar zeker teruglopen. Zoals het er nu naar uit ziet zal over twee jaar alleen nog tramlijn 2 met GTL's door de tunnel rijden.

Materieel tram

De volgende 3000-en moeten nog een midlife-beurt ondergaan: 3016 (B+C-bak), 3052 en 3082.

De volgende 3100'en (5) moeten nog rood/beige worden beplakt: 3102 (Belderbos), 3104 (Algemeen Dagblad; totaalreclame), 3127 (Rabobank; totaalreclame), 3133 (Kraakman) en 3139 (Algemeen Dagblad).

De afgelopen maand zijn de 3107, 3111, 3114, 3129 en 3142 rood/beige beplakt. De 3107 had in april 2003 al een schilderbeurt gekregen, maar was door zijn afwijkende jasje steeds geler geworden. Met het plakken van de 3107 is voorlopig een einde gekomen aan het plakken van de 3100-en. Van de resterende 5 reclamewagens zijn er nog 4 trams met een langlopend contract en een wagen met een kortlopend contract. Het ombouwen van de deuren in de GTL-3000 serie verloopt zeer snel. In ons volgende nummer zullen wij een overzicht geven van de behandelde GTL's. Recentelijk is ook besloten dat de middenstang bij de derde deurpartij 10 centimeter verplaatst wordt zodat de ene in-/uitstaphelft van de deur groter wordt.

In de CWP staat de RET 2303 in de schilderswerkplaats. Deze tram wordt naar verwachting in de HTM kleuren geschilderd en krijgt waarschijnlijk zijn oude nummer 1139 terug.

In remise Scheveningen staan op het moment van schrijven 5 trams uit Hannover. 6037, 6053, 6057, 6058 en 6098. Op 3 augustus vond een aantal conditieritten plaats. De 6053 maakte een uitstapje naar het Savornin Lohmanplein en de 6037 naar Scheveningen Haven. Deze twee trams zijn samen met de 6057 en de 6098 direct inzetbaar op lijn 11. De 6099 komt daar binnenkort ook bij omdat deze op 10 augustus eindelijk zijn trucks terug kreeg. De 6058 heeft een technische storing en heeft zijn achterruit moeten afstaan aan de 6037. De 6064 is afgekeurd vanwege zijn wielen en op 10 augustus achter de 6053 naar de Lijsterbesstraat overgebracht. Daar zijn direct de trucks verwijderd en nam dus in feite de plaats in van de 6099. Het is de bedoeling dat de 6064 deze zeer snel weer terug krijgt.

Voor de trams uit Hannover is de inzet gedurende de komende jaardienst waarschijnlijk de laatste bij de HTM. De bij Ned-Train in Leidschendam verblijvende 6021 zal mogelijk samen met de bij een aanrijding beschadigde 6055 binnenkort naar Hannover getransporteerd worden. Daar worden de trams opgeknapt en mogelijk doorverkocht aan Boedapest. Wat er met de overblijvende trams gebeurt ingaande zomerdienst 2005 is nog niet helemaal bekend. Mogelijk heeft Boedapest ook interesse hiervoor.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË.

Antwerpen. Op 26.4.2004 kwamen de in het midden van de Amerikalei en Britselei verlegde sporen in gebruik (lijnen 12, 24).

Brussel. Op 10.5.2004 kwamen de sneltramlijnen 39 en 44 in dienst op een gedeelte van het nieuwe express-net. Het zijn geen nieuwe lijnen. Ingezet wordt gemoderniseerd materieel. In de toekomst krijgen deze lijnen tussen Montgomery en Woluwe voorrang op het overige wegverkeer.

Gent. De lijncijfers 10, 11, 12, 13 (versterkingsdiensten van lijn 1) en 40, 41, 42, 43 (versterkingsdiensten van lijn 4) vervielen. Alle versterkingsdiensten worden met het filmen van de juiste eindpunten gereden als lijn 1, resp. lijn 4. De verlenging van lijn 1 tot Flandres Expo staat voor 15.4.2005 in de agenda. Het gedeelte tot Maarle komt al in september 2004 in dienst. Over de viering van 100 jaar elektrische tram in Gent leest u meer op de binnenzijde van de cover van deze editie.

Oostende. Kustram. De testritten met lagevloertram 7235 uit Antwerpen (9 t/m 28.6.2004) verliepen succesvol (HOV/RN 547). De kans is groot dat er in het seizoen 2005 zes trams vanuit Antwerpen naar de kust gaan waardoor het mogelijk is om op het lijngedeelte tussen Oostende en Westende om de vijf minuten te gaan rijden.

Thuin. ASVi = Association pour la Sauvegarde du Vicinal. Op 15.6.2004 werd het vernieuwde museum geopend. Het spoor Anderlues Jonction – Lobbes Bonniers werd opgebroken waardoor de museumlijn zijn aansluiting met de rest van het tramnet verloor.

DUITSLAND oost.

Chemnitz. Op 7.7.2004 gingen de laatste 12 nog aanwezige, niet gemoderniseerde, T3D motorrijtuigen (466, 473-482, 496) per trein naar Almaty.

Erfurt. Ook de andere twee lagevloertrams, 612 en 614, keerden op 11.5.2004 terug uit Valencia.

Gera. Op 17.5.2004 vertrok lesmotorrijtuig 105 (een KT4D, ex 311) naar Liberec. Op 18.6.2004 werd lijn 2 in Zwätzen met ± 800 meter ingekort tot een nieuwe keerlus bij het station Gera-Zwätzen. Tram en trein halteren hier aan hetzelfde peron wat een directe overstap mogelijk maakt. Voor de in aanleg zijnde lijn 1 (Untermhaus – Hauptbahnhof – Heinrichstrasse – Zwätzen), opening eind 2006, wil men 5 lagevloertrams bestellen.

Gotha. Agenda: ter gelegenheid van 110 jaar tram en 75 jaar Thüringerwaldbahn is er op 12.9.2004 open dag en wordt er met museummaterieel gereden.

Leipzig. Sinds 1.6.2004 rijden de Leoliners 1301+1302 in de reizigersdienst op lijn 11^E. Het gaat om een proefbedrijf van drie maanden. De reizigers reageren positief. Het comfort is duidelijk beter dan die van de niet gemoderniseerde Tatra-stellen, die Leipzig als enige stad in Duitsland nog dagelijks inzet. Dat duurt zeker nog tot 2006. Zie ook het bericht: Industrie: LFB Leipzig.

Magdeburg. Agenda: op 29.8.2004 is de museumremise Sudenburg geopend en rijdt een lijn 77 met historisch materieel vanaf 11.13 tot 16.13 uur elk uur vanaf het Museum via het Hauptbahnhof naar Herrenkrug. Ook op 26.9.2004.

Potsdam. Na onderzoek werden de Combino's in een viertal schade-klassen ingedeeld. De 401, met ruim 385.000 kilometer op de teller, wordt door Siemens als testwagen gebruikt voor de uit te voeren aanpassingen. In principe kunnen 5 Combino's weer in dienst worden gesteld. De drie uit Szeged teruggehaalde KT4DM motorrijtuigen gingen weer terug naar Hongarije. Op 16.6.2004 vertrokken de 204 (geruild tegen de 124) en 221 over de weg naar Praag waar ze evenals de 201 voor Szeged worden gemoderniseerd. Zie ook HOV/RN 548. Op 29.6.2004 ging motorrijtuig 112 rechtstreeks naar Szeged. Potsdam had een optie voor in totaal 48 Combino's. Tot nu toe werden er 16 (401-416) afgeleverd en werden er begin van dit jaar 4 (417-420) nabesteld. (levering 2005). Deze bestelling en de rest van de optie werd op 30.6.2004 geannuleerd. Er komt een nieuwe aanbesteding.

Schwerin. Met terugwerkende kracht werd per 1.1.2004 het vervoerbedrijf gesplitst in twee ondernemingen. Het al bestaande NVS (Nahverkehr Schwerin GmbH) beheert de infrastructuur en het materieel - een nieuw bedrijf, de MVG (Mecklenburger Verkehrsgesellschaft) wordt de exploitant. In feite verandert er niet zoveel, beide ondernemingen zijn voor 99% eigendom van de Stadtwerke en 1% is in handen van de Landeshauptstadt Schwerin.

In maart en april 2004 gingen er weer Tatra stellen naar Almaty en Dnepropetrowsk. Onderstaand de nummers die deels een correctie zijn van het bericht in HOV/RN 545. Naar Almaty: 117+217, 118+218, 119+219, 120+220, 121+221, 122+222, 123+223, 124+224, 125+225, 126+226, 127+227 en 142+242. Naar Dnepropetrowsk: 109+209, 112+212, 113+213, 114+214, 115+215, 116+216, 143+243, 145+245, 148+248, 155+255. Nog eens vijf steen: 107+207, 108+208, 110+210, 144+244 en 153+253 verlieten Schwerin via een tussenhandelaar met onbekende bestemming.

Strausberg. Bij de evenementen op 5.6.2004 (HOV/RN 548) werd ook het treinstel 479.603 + 879.603 van de Kleinbahn Buckow – Müncheberg ingezet. Toen het stel na afloop huiswaarts keerde was het in gezelschap van de 2-assige elektrische locomotief 14. Deze werd door Strausberg (waar de lok niet meer werd gebruikt) uitgeleend aan de museumlijn in Buckow.

DUITSLAND west.

Bonn. In Bonn dringt men aan op een betere railverbinding met het vliegveld Keulen/Bonn. Zie bericht Keulen-DB.

Braunschweig. De Braunschweiger Verkehrs AG wil 10 (+ 4 optie) nieuwe lagevloertrams bestellen. Levering: eind 2006. Specificaties: 60% lagevloer, maximaal 38 meter lang, 2,30 meter breed, eenrichting, uitgevoerd in staal, minimaal vier dubbele deuren en een capaciteit voor 185 personen (85 zitplaatsen). In totaal wil men ook 8 trams van de serie 77, type Mannheim, moderniseren waarbij 4 trams verlengd worden met een lagevloertussenbak.

Bremen. Uit een kosten/baten analyse blijkt dat voor het regiovervoer zowel een S-Bahnsysteem als een Regionalstadtbahn (meersysteem exploitatie zoals in Karlsruhe) hoge ogen gooien.

Na 24 jaar als partytram te hebben gediend, gaat motorrijtuig 3442 (bouwjaar 1963) binnenkort met pensioen. Het wordt opgevolgd door het driedelige motorrijtuig 3561. Deze wordt momenteel in de werkplaats omgebouwd.

Dortmund. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 47 trams. Het gaat om hogevloertrams met een instap op 40 cm. met een lengte van ± 30 meter. Men wil de trams eind van dit jaar bestellen voor levering in 2007-2010. Ze zijn bestemd voor de toekomstige lijnen U43 en U44 (nu nog de lijnen 403 en 404) en moeten koppelbaar zijn met het N8C-materieel. De uit Bonn overgenomen Stadtbahnwagens stromen langzaam in. De ombouw is pas in 2005 voltooid. Motorrijtuig 365 (ex Bonn 7457) werd vernummerd tot 401 omdat men besloten heeft de serie van 11 wagens op te nemen in de serie 401-

411. Men denkt daardoor de niet met ander materieel te koppelen rijtuigen beter te kunnen onderscheiden.

Düsseldorf. Alle 36 Combino's van het type NF10 (2001-2036) rijden weer. Tussen 2005 en 2007 worden de nodige aanpassingen uitgevoerd in een met Siemens afgesproken twee fasenplan. De Rheinbahn behoudt het vertrouwen in de Combino en handhaaft zijn bestelling van 15 (+61 optie) trams van het type NFU (zie ook HOV/RN 543).

Frankfurt am Main. De afkorting GVP staat voor Generalverkehrsplan. Ook Frankfurt heeft zo'n (lange) termijnplan. Van de 40 railprojecten (tram, U- en S-Bahn) die op hun haalbaarheid worden bekeken valt het hoge U-Bahn aandeel op. Dat veel projecten het niet zullen halen staat nu al vast. Reden om er op dit moment verder geen aandacht aan te geven.

Freiburg. Combino 273 ging op 15.6.2004 naar de Siemens fabriek in Krefeld. De aanpassingen worden hier getest voor het saneringsprogramma dat tot 2006 zal duren. Inmiddels werd weer een aantal Combino's in dienst gesteld.

Hannover. Per 12.12.2004 wordt een basisfrequentie van 10 minuten ingevoerd, ook in de spitsuren. De maximale inzet is dan 297 wagens. Er kan dus weer wat verkocht worden, wat het vertrek inhoudt van de eerste 6100-en.

Hannover-DB. S-Bahn. Er zijn plannen om de S-Bahn te verlengen tot Hildesheim.

Kassel. In mei 2004 werd begonnen met de verlenging van de Lossetalbahn vanaf Helsa naar Hessisch Lichtenau. Ook dit traject wordt aangelegd voor eenrichting exploitatie. De opening staat gepland voor december 2005. De realisering van het RegioTram netwerk loopt opnieuw vertraging op. Men spreekt nu over 2007. Een lang verhaal maar samenvattend valt het allemaal terug te voeren op de weinig soepele medewerking van de Deutsche Bahn. Deze blijkt o.a. niet in staat om tijdig de beveiliging aan te passen.

Op 6.7.2004 werd bij Alstom LHB in Salzgitter de eerste RegioTram (nr. 701) gepresenteerd. Na een uitvoerig testprogramma komen deze trams vanaf december 2004 in dienst op het traject Kassel – Hofgeismar – Warburg en gaan de gehuurde Saarbahn trams terug naar Saarbrücken. Vanaf eind 2006 gaan ze ook rijden op de lijnen Kassel – Wolfhagen en Kassel – Melsungen. Er komen 28 van deze Regio Citadis trams, te weten 18 meersysteem trams voor 600/750V en 15kV en 10 hybride trams voor 600/750V en met een diesel-elektrische aandrijving voor diensten op niet geëlektrificeerde lijnen. In een volgend nummer meer bijzonderheden.

Keulen. Na de afgesprongen fusie met Bonn is men op zoek naar andere regionale partners. Zo kwam het tot een samenwerking met het busbedrijf RVK (Regionalverkehr Köln GmbH) die de komende jaren kan uitgroeien tot een fusie. De verlenging van tramlijn 1 in Weiden gaat waarschijnlijk niet door. Aan het geplande eindpunt Bonnstrasse zou in de toekomst kunnen worden overgestapt op de S-Bahn. Maar nu de DB niet van plan lijkt deze halte in te richten heeft een tramverbinding weinig zin. Steeds meer 4000-en verschijnen in het zogenaamde "K5000- Design", zij het in een aantal varianten. Hierbij worden de rijtuigen lichtgrijs met rode koppen wat ze al prompt de bijnaam "luciferskopje" opleverden. Ook de eerste Stadtbahnrijtuigen van de serie 2300 verschenen in deze nieuwe kleur.

Keulen-DB. S-Bahn Rhein-Ruhr-Sieg. Met ingang van 13.6.2004 heeft het vliegveld Keulen/Bonn een spoor aansluiting. De zogenaamde luchthavenlus (15 km.) takt na de nieuwe halte Frankfurter Strasse af van lijn 25 naar Gummersbach. De opening werd twee jaar vertraagd door een gerechtelijke procedure aangespannen door een paardenfokkerij die het spoorwegverkeer als een verstoring van zijn activiteiten zag. Ter plaatse ligt nu een kilometer lang tunneltraject. In de huidige zomerdienst stoppen dagelijks 174 treinen in het vier-sporige station Köln/Bonn Flughafen, 18 meter onder de grond. Behalve RE-lijn 8 en de doorgetrokken ICE treinen vanuit Berlijn rijdt hier Flughafen-S-Bahnlijn S13 (Keulen Hbf -

Flughafen - Troisdorf). De verbinding naar Düren werd overgenomen door lijn S12. Met de ingebruikneming van de nieuwe verbinding werd het busnet van de KVB in dit gebied grondig gereorganiseerd. Zo werd Airport-Express buslijn 170 opgeheven. Overigens zijn er veel wensen voor meer treinverbindingen met de luchthaven. Zo dringt de gemeente Bonn er op aan om lijn S13 vanaf Troisdorf te verlengen tot Bonn-Beuel. Dat wordt nu onderzocht evenals de mogelijkheid doorgaande trams vanuit Bonn via de Konrad Adenauerbrug en Ramersdorf via DB-sporen naar de luchthaven te laten rijden (model Karlsruhe).

Ludwigshafen. Op 26.5.2004 vertrok motorrijtuig 150 naar Helsinki. Zie ook bericht Helsinki.

Mannheim-RHB. Rhein-Haardtbahn. Sinds juni 2004 rijdt MVV-lijn 4, komende uit Heddeshheim, in de avonduren door tot Bad Dürkheim.

München. In 1993 werd Betriebshof 3 gesloten. Onlangs werd met de afbraak begonnen zodat eind 2004 dit roemruchte remisecomplex met de grond gelijk is gemaakt. In mei/juni 2004 vonden in westelijk München omvangrijke spoorwerken plaats. De lijnen 18 en 19 werden geknipt/gewijzigd waarbij een gedeelte van lijn 18 niet meer met het tramnet was verbonden. Gedurende enkele weken werd een aantal motorrijtuigen voor dit eilandbedrijf nog gestald in Betriebshof 3 waar ook werd gekeerd. In de weekenden (en Duitse feestdagen) tussen 4.9.2004 t/m 3.10.2004 worden rondritten gereden met het M4-tramstel 2412+3407. Vertrek Sendlinger Tor om 11, 12, 13 en 14 uur. Wel prijzig: € 9,00, maar vooruit – enkele jaren geleden had niemand het voor mogelijk gehouden dat dit materieeltype nog ooit op straat zou verschijnen.

München-DB. S-Bahn München. In HOV/RN 542 gaven wij het lijnennet per 12.12.2004. Uit oogpunt van exploitatie worden nog een aantal wijzigingen aangebracht, waarover wij later berichten. Op deze datum wordt het S-Bahnstation Mühltal (lijn S6) gesloten.

Neurenberg. Op 1.4.2004 arriveerde het eerste DT3 metrorijtuig in Neurenberg (zie ook HOV/RN 545). In totaal komen er 30 van deze dubbele rijtuigen: 8 in 2004, de rest in 2005. Ze krijgen de nummers 701/702 - 729/730. De volautomatische rijtuigen hebben geen bestuurderscabine. Als in 2006 de nieuwe lijn U3 in dienst komt zijn er voor deze lijn 16 rijtuigen nodig. De rest gaat naar de voor automatisch verkeer om te bouwen lijn U2 waardoor de eerste DT1 rijtuigen buiten dienst gaan. In de komende maanden worden de nieuwe rijtuigen uitvoerig getest op een spoor bij de remise Langwasser. Hier zijn vier stations gesimuleerd waar het rijden, remmen en het op de juiste plaats stoppen en het automatisch openen/sluiten van de deuren wordt beproefd.

In mei 2004 werd slijpmotorwagen A16 in dienst gesteld. De vierassige tweerichting werkwagen werd gebouwd door Windhoff. Al slijpend is de maximumsnelheid 30 km/u.

Wuppertal. De reconstructie van de Schwebebahn wordt veel duurder. Begroot op 225 miljoen Euro (subsidie 184 miljoen) dreigt dit nu 394 miljoen Euro te worden. Dat is dan nog exclusief het te bestellen nieuwe materieel. Over de besteding van de subsidie is inmiddels strijd ontstaan. De Bezirksregering eist vele miljoenen terug.

EGYPTE.

Alexandria. Dit trambedrijf weet zich te handhaven. Slechts enkele trajecten werden opgeheven. Naast Japans materieel en de Ganz-motorrijtuigen 1201-1230 zijn de in 1969 uit Kopenhagen overgenomen gelede DUEWAG's nog steeds beeldbepalend. Er zijn 16 tramlijnen in exploitatie. Vermeldenswaard zijn de lijnen 25 en 36 die vanaf Midan Ramla doorrijden op de noordtak, respectievelijk zuidtak van de interlokale Ramlehlijn.

Cairo / Heliopolis / Heluan. Het eens zo grote metersporige tramnet van Cairo is totaal verdwenen. Wat resteert is de remise Shari Port Said en het traject Shari Port Said - El Matariyah dat nog wordt bereden door de lijnen 5 en 12 van het

trambedrijf van de voorstad Heliopolis. Het trambedrijf van Heliopolis omvat nog 11 lijnen, waarvan 4 lijnen nog tot in Caïro komen. Ook de voorstad Heluan heeft een trambedrijf dat echter geen verbinding heeft met dat van Heliopolis. Begin van dit jaar was het echter niet in bedrijf.

FINLAND.

Helsinki. In tegenstelling tot een vroeger bericht rijden er nog steeds vierassers. Vooral in de spits kan men ze nog niet missen. Dat komt omdat van de 40 door Bombardier geleverde Variobahn-trams er dagelijks maar ongeveer 20 in dienst zijn. Welliswaar lijken de kinderziekten overwonnen, nu zijn er problemen met de wielbanden (slijtage) en een slechte toelevering van onderdelen. Men overweegt de gelede zesassers te verlengen met een lagevloertussenbak. En om te zien of je hier wel met zo'n lange tram kunt rijden, leende men uit Ludwigshafen het 8-assige dubbelgelede motorrijtuig 150. Deze arriveerde op 30.5.2004. Op de lijn naar Hagnas rijden door een inkorting van lijn 2 geen trams meer. Een bezuinigingsmaatregel. Om dezelfde reden rijdt lijn 2 alleen op werkdagen van 10 - 17 uur en rijdt lijn 1 alleen nog op zaterdag/zondag. De verlenging van lijn 6 naar Arabia komt in augustus 2004 in dienst.

GRIEKENLAND.

Athene. Pessimisten dachten dat het niet zou lukken om voor de opening van de Olympische Spelen klaar te zijn, maar zie: op 19.7.2004 ging het nieuwe trambedrijf van start.

HONGARIJE.

Szeged. De tijdelijk naar Potsdam teruggekeerde motorrijtuigen kwamen weer terug. Dat wil zeggen: de 112 rechtstreeks en de 204 en 221 via Praag waar ze worden gemoderniseerd zoals de 201 die daar al eerder aankwam. Let wel: de 204 werd in Potsdam geruild voor de 124. Inmiddels kwam begin juni 2004 de ex Potsdam 106 als 200 in dienst, keurig geschilderd in de huisstijl kleuren blauw/geel/wit/rood.

IERLAND.

Dublin. Op 30.6.2004 werd de groene lijn als eerste nieuwe tramlijn geopend. De tweede lijn, de rode lijn, komt eind augustus 2004 in dienst. Het vorige trambedrijf werd in 1949 opgeheven. Tot nu toe schreven we over 3 tramlijnen: A, B en C; in feite twee lijnen omdat lijn A en C over dezelfde route rijden. Nu spreekt men over twee lijnen: groen (B) en rood (A/C). We geven een overzicht, daarmee eerdere berichten samenvattend. Voor meer info verwijzen we naar een uitgebreid artikel in Stadtverkehr 7-8/04 en internet: www.dublinrail.tk.

Groene lijn (B; intern lijn 2): 9 kilometer, 13 halten. Sandyford - St.Stephen's Green.

Depot: Sandyford.

Deels aangelegd op het tracé van een vroegere spoorlijn en aangelegd op metronorm. Bij een latere aanpassing van deze lijn voor metro exploitatie behoeven alleen de perrons te worden verlengd.

Materieel: 14 Citadis type 401, vijfdelig, 264 passagiers.

Rode lijn (A/C; intern lijn 1): 14 kilometer, 23 halten.

Tallaght - Connolly Station.

Depot: Red Cow

Materieel: 26 Citadis type 301, driedelig, 188 passagiers.

Het materieel werd geleverd door Alstom, die ook gedurende 15 jaar het onderhoud verzorgt. De exploitatie werd opgedragen aan Connex Transport Ireland.

In een ambitieus plan met de titel "A Platform for Change" van Dublin Transport Office wordt een beeld gegeven van het toekomstige bus-, tram-, metro- en voorstadsnet. Wij volstaan met op te merken dat nog veel moet worden besloten en gefinancierd. Het tramnet wordt uitgebreid en er komt een metro. Als eerste komt er een metrolijn Dublin Airport - St.Stephen's

Green (12 km.) met een opening zo rond 2010. Aansluitend wordt dan de tramlijn naar Sandyford omgebouwd als metrolijn. Maar dan zij we weer vele jaren verder.

ISRAËL.

Jeruzalem. Een lezer bezocht recent Jeruzalem. Het wegdek in de Jaffa Road is afgefreest en langs het toekomstige traject staan projectborden die de komst van de tram aankondigen. Een eerste lijn met een maximale stijging van 9,2% (Piz'gat Ze'er - Mount Herzl, 13,8 km) met 23 halten komt in 2007 in dienst. Voorzien is een 4½ minuut frequentie met gekoppelde Citadis trams. Was er eerder sparke van 69 trams type 202, nu gaat het om 46 Citadis trams van het type 302. Met het oog op de veiligheid krijgen de trams versterkte wagenbakken en ramen. Alle halten zijn gesloten en worden voorzien van veiligheid-checks. In een referendum mogen de inwoners zich uitspreken over het design van de trams. Onze lezer vernam dat in een deel van de historische stad geen bovenleiding komt. Accu's (gevoed door zonne-energie) zouden mogelijk een oplossing zijn.

Tel Aviv. Ook hier is begonnen met de aanleg van een nieuw tramnet.

ITALIË.

Florence. Zoals eerder bericht wordt de eerste tramlijn aangelegd door Ansaldo/Breda. Als opening moet u denken aan 2007. Twee jaar later, in 2009, komen de lijnen 2 en 3 in dienst. Aanleg en exploitatie werden gegund aan een Franse combinatie bestaande uit Transdev en het Parijse vervoerbedrijf RATP.

Napels. Na een onderbreking van een half jaar zijn de drie tramlijnen 1, 4 en 29 weer in dienst. Op 9.4.2004 werd de eerste Sirio tram afgeleverd. De ruim twintig meter lange tweerichtingwagen met het nummer 1101 werd op 18.5.2004 aan den volke getoond. Er komen er 28; in oktober 2004 verschijnen ze in de normale dienst.

NOORWEGEN.

Oslo. Er vinden nog steeds veel spoorwerken plaats. Dat vraagt veel aanpassingsvermogen en geduld van de reizigers. Medio 2005 moet het tramnet weer normaal functioneren. Zoals destijds bericht werd het traject Disen - Kjelsås per 22.12.2003 opgeheven. In latere berichten wekten wij de suggestie dat dit traject mogelijk weer in dienst komt. Weinig kans. Een lezer meldt ons dat de rails al onder het asfalt zijn verdwenen. In april 2004 nam de gemeenteraad een verkeersplan aan waarbij aan de uitbreiding van het openbaar vervoer voorrang wordt gegeven. Tram en metro krijgen prioriteit ten opzichte van de bus. Begin 2005 komen de plannen voor de uitbreiding van het tramnet op tafel. Voorzien zijn ook meersysteemlijnen naar het voorbeeld van Karlsruhe. Ook bij de metro ziet de toekomst er zonnig uit. Er is sprake van het opknappen van het tunneltraject Majorstuen - Nationaltheateret, diverse verlengingen, vernieuwing van het wagenpark en de heropening van de Kolsåslijn (trajekt Bekkestua - Kolsås).

OOSTENRIJK.

Stern&hafferl-GM. Strassenbahn Gmunden. Op 19.7.2004 keerde open motorwagen 100 (ex Pöstlingbergbahn) vanuit Nordhausen terug in Gmunden.

Graz. Op 11.6.2004 werden de twee nieuwe rijtuigen van de Schlossbergbahn ingehesen. Op 15.6.2004 volgde een eertestproefrit. Na renovatie (zie ook HOV/RN 545) kwam de kabelspoorlijn op 1.8.2004 weer in dienst.

Linz. Na de opening van de tramtunnel bij het Hauptbahnhof op 3.9.2004, blijven de bovengrondse sporen nog tot 2005 liggen. Op 9.6.2004 ging de eerste schep de grond in voor de verlenging van lijn 2 vanaf de Hillerstrasse naar Pichling, Solarcity. Dit 2,3 kilometer lange traject komt eind 2005 in dienst. Plannen zijn er voor een verdere verlenging tot Pich-

linger See. Oude tijden herleefden op 21.5.2004. Op een kort stukje aangelegd spoor in de Bethlehemstrasse pendelde een paardentram van de Pferdeisenbahn Kerschbaum. Dit vanwege een toeristische promotie van het Mühlviertel in een plaatselijk warehouse.

Wenen. Afgeleverd in de afgelopen periode: de ULF motorrijtuigen B678, 679. Volgen nog B680-701 en A51. Na onze vorige mededeling vertrokken ook de E1 motorrijtuigen 4461, 4462, 4648, 4651 en de c3 aanhangrijtuigen 1101, 1173, 1175, 1180, 1198, 1254, 1256, 1258 en 1263 naar Krakow. Naar Miskolc gingen de E1 motorrijtuigen 4652, 4657, 4658, 4678, 4670, 4684, 4690, 4702, 4703, 4705 en 4708

PORTUGAL.

Porto. Nog net op tijd voor het EK voetbal werd begin juni 2004 de sneltram (lijn B) verlengd vanaf Trindade tot het station Dragão.

SPANJE.

Barcelona. Het op 3.4.2004 geopende "Trambaix"- net heeft een lengte van ± 12 kilometer. In exploitatie zijn 3 lijnen die vanaf de Plaça de Francesc Macià in het centrum een gemeenschappelijke route volgen tot Montesa. Hier splitst de lijn zich in een directe lijn naar Sant Marti de l'Erm en een lijn die via Cornellà (metrostation) en Calle Bon Viatge hetzelfde eindpunt bereiken. Vanaf Sant Marti de l'Erm wordt de lijn nog verlengd tot Consell Comarcal.

lijnnet "Trambaix":

T1 Francesc Macià - Espluges, Montesa - Sant Joan Despi, Calle Bon Viatge.

T2 Francesc Macià - Espluges, Montesa - Sant Joan Despi, Calle Bon Viatge - Sant Marti de l'Erm.

T3 Francesc Macià - Espluges, Montesa - Sant Marti de l'Erm (- Sant Just Desvern, Consell Comarcal).

Op werkdagen is de frequentie op alle lijnen 15 minuten waardoor op het gemeenschappelijke traject elke 5 minuten een tram rijdt. Lijn T1 rijdt niet op zondagen en in de avonduren.

Van het oostelijke tramnet, de "Trambesòs" kwam op 8.5.2004 een eerste gedeelte van 4,8 kilometer in dienst als lijn T4.

lijnnet "Trambesòs":

T4 Plaça de les Glòries Catalanes - Sant Adrià de Besòs.

Met een latere verlenging vanaf de Plaça de les Glòries tot Cintadella krijgt deze lijn een lengte van 6½ kilometer. Op termijn wordt dit net verder uitgebreid en komt er een lijn T5.

Voor de beide netten beschikt men over 37 vijfdelige lagevloertrams van het Alstom type Citadis 302: Trambaix 01-19 en Trambesòs 01-18. Deze nummers zijn aangebracht op de voorruit. De werkelijke nummering is iets minder eenvoudig: alle rijtuigbakken hebben een eigen nummer en voor beide netten geven wij de complete nummering van de eerste tram.

Trambaix: 111.01+121.01+131.01+121.51+111.51.

Trambesòs: 211.01+221.01+231.01+221.51+211.51.

Wij beloven u dat wij in deze rubriek geen melding zullen maken van eventuele wagenbak mutaties.

Bilbao. Een korte verlenging vanaf San Mamés tot Basurto komt op 18.12.2004 in dienst. De lijn is dan voltooid. Complete route met halten: Atxuri - Ribera - Arriaga - Abando - Pio Baroja - Uribitarte - Guggenheim - Abandoibarra - Euskalduna - Sabino Arana - San Mames - Basurto.

Het gedeelte Atxuri - Pio Baroja is enkelsporig (Arriage = kruisinghalte).

Madrid. Bij Ansaldo Breda werden op 23.6.2004 52 metroreinstellen (252 rijtuigen) besteld. Dit wordt de serie 9000 en bestaat uit: zeswagens stellen 1500V, 6 zeswagens stellen 600V/1500V, 20 driewagensstellen 1500V.

De bestelling omvat een optie voor nog eens 237 rijtuigen.

Palma de Mallorca. Het wagenpark van de interlokale lijn Palma - Soller bestaat uit 4 vierassige motorwagens 1 - 4 en 19 vierassige aanhangwagens 1 - 19. Dit door Siemens gebouwde materieel dateert uit 1929.

Soller. De lokale tramdienst Soller - Port Soller wordt uitgevoerd met 5 tweeassige motorwagens 20 - 24 (ex Lissabon) en 6 in eigen beheer gebouwde vierassige open aanhangrijtuigen 1 - 6. Nog twee van deze nostalgisch uitzierende aanhangrijtuigen zijn in aanbouw. De ex Lissabon 704 en 734 worden gebruikt als plukwagen. Van het oorspronkelijke wagenpark zijn nog aanwezig de motorwagens 1 - 3 (nr. 1 niet dienstvaardig) en de open aanhangwagens 8 - 11.

Valencia. In april 2004 keerden de motorrijtuigen 609 en 610 terug naar Erfurt.

TSJECHIË.

Liberec. Dit is het laatste bedrijf dat nog Tatra T2 motorwagens in de normale dienst inzet. Aanwezig zijn: 20, 21 (normaalspoor), 22, 23 (meterspoor), 26, 27 (in revisie). De 24 en 25 werden afgevoerd. Uit Gera werd lesmotorrijtuig 105 overgenomen.

Plzen. Hier rijdt een vijfdelige lagevloertram, nr. 112, van het type Skoda Vektra 05T. Het is een prototype en een verdere ontwikkeling van de kortere Astra. Een dergelijk type tram is door Praag besteld (zie HOV/RN 547).

Praag. Zoals eerder bericht worden een aantal Russische metrotreinstellen van het type 81-71 (Mytistschi) door Skoda gemoderniseerd. Tot nu toe 25 stellen; in 2004 nog eens 8 en in 2005 10 stellen. Skoda werkt ook aan een opvolger. Het nieuw ontwikkelde metrotreinstel type 6Mt wordt binnenkort gepresenteerd en daarna in Praag getest.

VERENIGDE STATEN (USA).

Baltimore. Gedurende enkele maanden was het traject naar Glen Burnie en de aftakking naar het vliegveld buiten dienst. Dit in verband met de spoorverdubbeling. In totaal werd de laatste jaren ruim 15 km enkelspoor verdubbeld. In oktober 2004 is deze klus geklaard, een half jaar eerder dan gepland.

Charlotte. Voor de in oktober 2006 te openen tramlijn werden bij Siemens 16 (+ 25 optie) trams besteld van het type S70.

Memphis. Bij dit historische trambedrijf werd vorig jaar de bovenleiding gewijzigd en kregen de trams pantografen in plaats van de tot dan gebruikelijke trolley'stangen. Op 15.3.2004 kwam het vier kilometer lange nieuwe traject vanuit het centrum via Madison Avenue en Jefferson Avenue naar het Medical Center in dienst. Het plan is om deze zijlijn later te verlengen tot het vliegveld en dan het bedrijf met modern materieel uit te rusten. Het wordt dan dus een echt trambedrijf.

Minneapolis. De opening van het nieuwe trambedrijf per 3.4.2004 moest door een langdurige staking worden uitgesteld. Pas op 27.6.2004 kwam de tram in dienst op het 13 kilometer lange traject Minneapolis - Fort Snelling. De rest van de 20 kilometer lange Hiawatha Light Rail via het vliegveld Minneapolis/St.Paul naar Bloomington (Mall of America) komt eind 2004 in dienst. Ingezet worden 14 van de 24 bij Bombardier bestelde trams van het type Flexity.

New York. De MTA (Metropolitan Transportation Authority) bestelde uit een optie bij Bombardier nog eens 120 metrorijtuigen van het type M7 voor het net van de MNCR (Metro North Commuter Railroad). In totaal omvat de bestelling van dit type nu 987 rijtuigen (300 voor de metro en 687 voor de Long Island Railroad). Er staat nog een optie open voor 288 rijtuigen.

Portland. Op 1.5.2004 kwam de 11,6 km lange "gele" lijn van TriMet in dienst op de route Southwest 11th Avenue - Rose Quarter - Interstate Avenue - Expo Centre. De lijn buigt bij Rose Quarter af van het bestaande net (blauwe en rode lijn). Nieuw aangelegd werd 9,3 km. In aflevering is de serie 301-327 (Siemens SD 660). Wanneer deze rijtuigen zijn afgeleverd beschikt TriMet over 105 trams. (79 lagevloer trams, type Siemens SD660 en 26 hogevloer trams van Bombardier).

San Francisco. Voor de toeristische tramlijn F kwam uit Brussel PCC 7037.

Trenton. Met nog al wat vertraging (te late levering van het materieel door Bombardier) werd op 13/14.3.2004 de voor-

stadlijn Trenton - Camden (54,7 km.) geopend en in gebruik genomen. Deze lijn met 20 haltes (rijtijd 75 minuten) wordt met dieselmotorrijtuigen geëxploiteerd.

ZWEDEN.

Göteborg. Na de levering van twee prototypen in 2003 kwam er vertragting in de aflevering van de overige 38 bestelde Sirio trams. Nu Ansaldo alle trams aan Athene heeft geleverd (deze levering ging met het oog op de Olympische Spelen voor) is inmiddels de aflevering op gang gekomen.

Norrköping. Materieeloverzicht. Motorrijtuigen, alle eenrichting.

nummer:	bouwi.:	fabrikant:	x-assen:	opmerking:
21	1989	MAN	6x	ex Bremen 3801
22-24	1990/91	MAN	6x	ex München 2701-2703
61-70	1966/67	Duewag	8x	ex Duisburg (Dessau)
81-90	1966/67	ASJ	4x	

Terzijde staan de motorrijtuigen 40, 92, 94 en aanhangrijtuig 120 (ex Kassel 568). Verder beschikt men nog over 4 motor- en 3 aanhangwagens werkmaterieel en 7 motor- en 2 aanhangwagens museummaterieel waaronder party/sauna aanhangrijtuig 119 (ex Kassel 570).

ZWITSERLAND.

Basel. Op 29.6.2004 werd een aantal vervoerbedrijven, dat Combino's in dienst heeft, in Bern door Siemens geïnformeerd over de te nemen maatregelen. Het aantal rijvaardige Combino's nam iets toe. De BVB eist van Siemens dat in oktober 2004 tenminste 10 van de 28 Combino's kunnen rijden. De genomen noodmaatregelen, zoals bericht in HOV/RN 548, duren voort, zij het dat gekleurde combinaties van BVB + BLT materieel niet meer voorkomen. Museummotorwagen 413 rijdt met een aanhangwagen op lijn 15/16. Na succesvolle proefritten met Be8/8 motorrijtuig 717 uit Bern (aankomst 11.5.2004) arriveerden begin juni 2004 uit Bern ook nog de motorrijtuigen 711-714. Men gaat er vanuit dat deze dubbelgelede trams gedurende twee jaar met een BVB aanhangrijtuig worden ingezet op lijn 1/14. Om praktische redenen behielden ze hun wagennummers, verschillende kleuren en reclames. Intern hebben ze de BVB nummers 351-354, 357 die in het klein op de rijtuigen werden aangebracht. De BVB (Basler Verkehrsbetriebe) en BLT (Baselland Transport) willen gezamenlijk nieuw trammaterieel bestellen. Het gaat hierbij om ± 20 trams voor de BVB en ± 40 voor de BLT die tussen 2007 en 2013 geleverd moeten worden ter vervanging van oud materieel. In 2006 wil men al voor testritten beschikken over vier trams.

Basel-SBB. S-Bahn Basel. Op 4.6.2004 werd het eerste FLIRT-treinstel overgedragen aan de SBB. Zoals eerder bericht zijn er 42 besteld (30 stuks voor de S-Bahn Basel en 12 stuks voor de Stadtbahn Zug). De eerste 6 stellen komen vanaf 12.12.2004 in dienst in Zug, vanaf eind 2005 ook op de S-Bahn Basel.

Bern. De trolleybuslijnen 13 en 14 worden niet door tramlijnen vervangen. De plannen voor het project Tram Bern West werden in een referendum op 16.5.2004 weggestemd.

De voor lasi bestemde Be8/8 motorrijtuigen 711-714 en 717 gingen i.v.m. de Combino problemen naar Basel. Transportdatum: 10.5.2004: 717 1.6.2004: 711 2.6.2004: 712
3.6.2004: 713 7.6.2004: 714.

In 2005 valt een beslissing over een fusie van Bernmobil (Städtische Verkehrsbetriebe Bern), RBS (regionalverkeer Bern - Solothurn) en Postauto (Bern - Freiburg - Solothurn).

Genève. Na het aanpassen van een prototype worden in 2006 24 zesassers en 22 achtassers door Vossloh/Kiepe van een nieuwe elektrische installatie voorzien.

Lausanne. In mei 2004 werd op lijn M1 een proef gehouden met een 5-minuten frequentie. Deze hoge frequentie op de enkelsporige lijn lijkt haalbaar maar is kwetsbaar. Reden om drie stations uit te breiden met een kruisingspoor. Op 17.6.2004 ging de eerste schep de grond in voor de automati-

sche metrolijn Ouchy - Epalinges. De lijn krijgt een lengte van 6,1 kilometer met 14 haltes en een maximale stijging van 12%. Tussen Ouchy Gare en St. François wordt gebruik gemaakt van het tracé van de huidige tandradlijnen LO en LG. Alstom levert 15 tweewagen stellen van het type MP89. Lengte ± 30 meter, breed 2,45 meter, rijdend op luchtbanden met railremmen die op normale rails werken. De rijbaan kan 's-winters worden verwarmd. De stroomtoevoer (750V) geschiedt met behulp van een derde rail. Opening: 2008.

SBB-Schweizerische Bundesbahnen. S-Bahnnetten. Met de opening van het nieuwe traject Mattstetten - Rothrist op 12.12.2004 verandert het Zwitserse spoorboekje ingrijpend. Een aantal regionale treinverbindingen gaat over naar het S-Bahnnet en krijgt een daarmee corresponderend lijnnummer. Het betreft hier de S-Bahnnetten van Basel, Bern, Genève, Lausanne (Réseaux Express Vaudois), Luzern, Zug, Zürich en de TILO (S-Bahn Tessin, een gemeenschappelijk bedrijf van de SBB en FS waarbij TILO staat voor Ticino-Lombardia en dus grensoverschrijdend is).

Zug. Zie bericht Basel-SBB.

Zürich. De aflevering van de Cobra trams wordt versneld. In 2009 (was 2011) moeten alle 74 trams in dienst zijn. In verband met de sluiting van de Bombardier fabriek in Pratteln wordt de productie overgebracht naar Villeneuve en blijft het een stuk Zwitserse werkgelegenheid. De door de VBZ geëxploiteerde Dolderbahn wordt gesaneerd. De kabelspoorlijn is gesloten van eind augustus tot eind december 2004. De sporen worden vernieuwd en de twee rijtuigen worden in de centrale werkplaats gereviseerd.

INDUSTRIE.

Bombardier Transportation. Waarin BWS, DWA, Talbot en Adtranz. Van de 35 fabrieken in Europa gaan er 7 dicht: Halle-Ammendorf, Amadora, Doncaster, Derby Pride Park, Kalmar, Pratteln en Wakefield. Voor een aantal van deze vestigingen werden in het verleden acties tot behoud gevoerd zoals in het Zwitserse Pratteln. Het trambedrijf van Zürich laat hier zijn "Cobra's" bouwen. Deze productie verhuist naar Villeneuve. Ook andere vestigingen worden met sluiting bedreigd. Bombardier vindt dat met de productie van trams niets valt te verdienen. Mocht dit onderdeel worden afgestoten (nog niets is zeker) valt ook het doek voor de fabrieken in Crespin, Aken, Siegen, Brugge en Crewe.

LFB-Leipzig. Dit is het samenwerkingsverband van de Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) en Siemens TS. De vroegere en nu geprivatiseerde centrale werkplaats van de LVB. Hier trekt Siemens zich terug uit de productie van de hier ontwikkelde "Leoliner". Een meningsverschil. Siemens wilde de productie overbrengen naar Praag waar een grotere productiecapaciteit (dus lagere productiekosten) is. De ontwikkeling van de "Leoliner" is echter bedoeld om in de regio Leipzig werkgelegenheid te scheppen. De LVB zet het project alleen voort, mogelijk is samenwerking met een andere Europese fabrikant.

Skoda. Voluit: Skoda Dopravni technika, Pizen. Eigendom van de investeringsmaatschappij Appian Group. Tot Skoda behoort ook CKD Vagonka uit Ostrava. Na een herstructurering bestaat het bedrijf nu uit de onderdelen Skoda Electric (elektrische systemen en componenten), Skoda Dopravni technika (locomotieven, metrotreinen en trams) en Skoda Ostrov (trolleybussen). De lagevloer Astra tram werd verder ontwikkeld tot het vijfdeelige type "Vektra". Dit tramtype wordt geleverd aan Cagliari en Praag. Een nieuw ontwikkeld metrotreinstel wordt binnenkort getest in Praag.

Te Koop: div. brochures, materieeloverzichten, dienstregelingen, postcards, foto's e.d. van London Underground London Transport. Tevens het boek 100 jaar L ondon Transport. Verder div. video's, ansichtkaarten, documentatie van de Rh.Bahn, F.O. en B.V.Z. (CH). Info tel 020-6924242 (na 20.00 uur).

SPOORWEGEN BINNENLAND

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

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst	
		8637	12-07	8637	23-07
		8732	21-07	8732	23-07

Van stam 8656, die op 21-05 bij Amsterdam in botsing kwam met loc 1838 (blz. 154 en 199), bleken twee rijtuigen bij ob Amsterdam achtergebleven te zijn. Het ging om de 260 8824 en 380 8227, die op 02-08 alsnog naar Haarlem kwamen. De 290 8611, 290 8633, 280 8056 en 380 8348 staan sinds 02-08 in het revisiebedrijf.

Proefritten 9430	
82141	Aswplm 08:34 – Ledn 09:06
82143	Ledn 09:29 – Ddr 10:21
82144	Ddr 10:41 – Ledn 11:21
82145	Ledn 11:29 – Rsd 12:50
89303	Rsd 13:15 – ob Asd

Op 21-07 maakte stam 9430 een aantal proefritten, waarvan het doel niet duidelijk is. Mogelijk hebben de testen te maken met een wijziging aan de stroomafnemers, want uw redacteur zag de betreffen-

de stam met een verdacht nieuw uitzijnde sleper van de (op dat moment weliswaar ongebruikte, dus wellicht nog nooit benutte) stroomafnemer. De treinnummers en tijden in nevenstaande tabel.

De in deze rubriek al eerder genoemde omkapping van de leidingen rond de stroomafnemers wordt op steeds meer treinstellen gezien. De 9473, 9404, 9512 en 9430 werden gesignaleerd.

De 8637 en 8732 maakten de traditioneel op vrijdag gehouden afleveringsproefrit gezamenlijk op 23-07. Als 82200 ging het van Amersfoort via Duiwendrecht naar Den Haag HS; als 82201 terug. Tussen Den Haag Mariahoeve en Hoofddorp werd 160 km/h gereden. Beide stammen werden nog diezelfde dag in dienst gesteld. De 8637 kwam op 24-07 als 89149 naar Haarlem; een dag later werd het stel als 89155 naar Den Haag Centraal gereden en – na een oponthoud van 40 minuten – onder hetzelfde nummer naar Den Haag HS. Een klein uur later kwam het stel weer terug (89231), waarna het eerste optreden in de reizigersdienst met 2587 naar Eindhoven dan toch volgde. Daar was direct assistentie van een storingsmonteur nodig vanwege tractieproblemen. In de middag van 26-07 werd een nieuwe poging ondernomen met trein 3560, die in 's-Hertogenbosch werd opgeheven vanwege problemen aan de tractie-installatie. Als 89310 kwam het stel achter de 8250 – die dag als vervanging van twee Plan V's onderweg geweest in de series 6400/5200 en als 89309 van Eindhoven 's-Hertogenbosch gereden – naar Amsterdam. Gezamenlijk ging het als 89103 naar de Watergraafsmeer.

Weinig beter verging het de 8732. Op 26-07 kwam de stam als 89170 van Amersfoort naar Utrecht. Daar duurde het drie uur voordat een defecte snelheidsmeter was hersteld, hetgeen op tijd was om trein 3555 naar Eindhoven te worden. Ook die moest worden opgeheven toen de andere VIRM-kwaal de kop opstak: deurproblemen. Het stel kwam leeg als 89249 naar 's-Hertogenbosch, klaarblijkelijk om van daar als reizigerstrein terug te keren. Hij trof daar de zojuist defect geraakte 8637. Het stel vertrok – zonder medeneming van de 8637 en zonder ook maar één reiziger te hebben vervoerd – als 89307 naar Amsterdam, van waar het stel als 80757 naar de Watergraafsmeer werd overgebracht. Beide stammen kwamen op 27-07 weer in dienst.

Op 02-08 werd trein 2671 – gereden door de 8637 – tussen Voorschoten en Den Haag Mariahoeve tot stilstand gebracht vanwege een storing aan de deuren. Met 40 km/h en de waarschuwing van de balkons weg te blijven, werd de reis naar Den Haag voortgezet. Overigens was al kort na vertrek uit Amsterdam de airconditioning defect geraakt. Na een kortstondige opleving bij Schiphol gaf deze bij Leiden definitief de geest.

Met ingang van het wijzigingsblad van 06-09 zal de aparte omloop voor de IRM-treinstellen 8498 en 8499 niet meer bestaan. De stellen zullen nog dit jaar worden verlengd tot de VIRM-zeswagengestellen 8632 en 8633. Omdat het aantal zitplaatsen eerste klasse in de ABv5 van de overige 8400-en bij hun verlen-

ging is aangepast aan de aantallen zoals de ABv5-bakken van de 8498 en 8499 die sinds 1995 hebben, zullen zij zich niet meer onderscheiden van hun soortgenoten, afgezien van het type stoelelen in de eerste klasse. De 8498 liep op 11-08 in Ob Onnen binnen; de verwachting is dat de stam op 21-08 wordt overgebracht naar Sittard en een dag later naar Aken.

De op 03-05 te Amsterdam door brandstichting beschadigde 8640 werd op 02-08 hersteld afgeleverd door Rb Haarlem. Het stel kwam als 89163 naar onderhoudsbedrijf Amsterdam. Op 07-08 zou de VIRM in dienst komen, maar ontoelaatbare graffiti noopten tot terugkeer naar het onderhoudsbedrijf (89106). 's Avonds werd de stam als voorste stel van 2187 ingezet. Op 09-08 raakte de airco van de ABv3/4 defect toen de VIRM in de 2147 reed. Op 10-08 reed de VIRM weer vanuit Roosendaal, maar een veiligheidsstoring aan de ATB zorgde voor het stranden van trein 2163 in Leiden. Als 89207 kwamen de 8640 en 8711 naar Den Haag HS en als 89218 's avonds naar ob Leidschendam.

VIRM 9416 raakte op 29-07 defect en moest met deurproblemen in Rotterdam van trein 2265 gehaald worden. Als 89221 geraakte de stam in ob Leidschendam, waar het euvel verholpen werd. Daar kreeg men en passant een sinds 26-07 defecte tractie-installatie aan de praat. De volgende dag bracht men de stam als 89232 uit Leidschendam over naar Den Haag Centraal, waar hij 2045 werd. Die strandde bij Moordrecht Aansluiting met een dusdanige defect aan de tractie-installatie, dat de stam door de 8498 moest worden weggesleept. Die was als 22045 uit Rotterdam gekomen; 2045 naar Arnhem werd vanaf Gouda opgeheven. De 8498 kwam naar de gestrande 9416 (89266) en sleepte het stel als 89267 naar Gouda. Als 89268 kwamen de VIRM-en naar Den Haag HS, waar de 8498 omliep en de 9416 terugbracht naar ob Leidschendam.

Rit 300 ^e bak VIRM		
trein 28300	Ht v.	12:13
Mt v.	10:02	Ut a. 12:50
Std a.	10:22	Ut v. 12:55
Std v.	10:27	Asd a. 13:22
Rm a.	10:41	Asd v. 13:28
Rm v.	10:47	Hlm a. 13:45
Wt a.	11:01	Hlm v. 13:48
Wt v.	11:06	Zvt a. 13:57
Ehv a.	11:44	trein 800301
Ehv a.	11:48	Zvt v. 14:12
Ht a.	12:06	Hlm v. 14:20

Met treinstel 8644 werden op 03-08 filmpopnamen gemaakt ten behoeve van de reconstructie van een op 13-07 in trein 2657 gepleegd misdrijf. De reconstructie van deze laffe misdaad werd op 09-08 in het programma *Opsporing Verzocht* getoond. Trein 72425 Dordrecht – Leidschendam werd daartoe vanaf Den Haag HS opgeheven. Na de opnamen kwam de VIRM als 82102 naar Leidschendam.

Binnenkort wordt het 300^e VIRM-rijtuig door Bombardier aan NS geleverd. De stam waarvan het rijtuig deel uitmaakt, komt eind augustus naar ob Leidschendam voor het aanbrengen van een speciale bestickering. Op 02-09 zal een rit voor genodigden gehouden worden.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland		in dienst	
		2954	09-07 (correctie)	2954	09-08

De beschadigde 2940 blijkt op 11-07 in Rb Haarlem te zijn aangekomen.

Van de 2939 sneuvelden op 11-07 diverse ruiten. Op 12-07 bracht men de Sprinter vanuit de Watergraafsmeer als 89110/89236 via Den Haag HS over naar Leidschendam. Het stel kwam op 13-07 als 89246/89247 vanuit Leidschendam via Den Haag HS naar Amsterdam, 's middags als 89107 naar de Watergraafsmeer en twee uur later als 89109 terug naar Amsterdam C. Hij verving daar de 2946, als achterste stel van 4864 met ATB-problemen binnengekomen en aansluitend als 89110 naar de Watergraafsmeer gereden.

Op 12-07 ging de 2941 op stap als 4806, maar moest in Haarlem als gevolg van een defecte frontruit (zie blz. 196) worden afgelost door de 7875.

Met ingang van de omloopwijziging per 12-07 gingen twee sets van twee gemoderniseerde Sprinters in de serie 7300 rijden. Dat zijn in feite de stellingen uit de treinserie 4700, die tijdens de zomerperiode niet rijdt. De inzet is een voorproefje voor de definitieve instroom in de serie 7300 met de start van de nieuwe dienstregeling in december. Door het extra werk waar Bombardier tegenaan loopt (met name de vloeren blijken in een slechtere staat dan gedacht, zodat er meer plaatwerk vervangen dient te worden), ligt het SGMm-project enigszins achter op schema. Het is daarom

nog niet precies duidelijk wanneer de volgende treinseries aan de beurt zijn om met nieuwe Sprinters gereden te worden, wel is zeker dat na de 7300 eerst de series 4100/4200 op de Hoekse Lijn aan de beurt zijn en daarna de 6300 Den Haag – Zandvoort.

- Op 15- en 16-07 vervingen de 2880 en 2883 twee SGMm-en in de 7300.

- In verband met de zomerdienstregeling bleven in de regio Den Haag heel wat Sprintertweewagenstellen op reserve staan. Op 14-07 werden de 2873 en 2002 vanuit ob Leidschendam als 89234 naar Den Haag HS gereden en op reserve gezet. Al spoedig werd van de beide stellen nuttig gebruikt gemaakt, toen trein 5752 bij Hilversum achter de defecte 300948 strandde. Om de tegentrein 5763 te kunnen rijden in Leiden, werden de stellen als 89234 overgebracht naar Leiden. De Sprinters reden vervolgens 5763 naar Utrecht, 4964 naar Almere en 4969 terug naar Utrecht. Als 89253 reden de stellen terug naar Den Haag HS.

- De 2865 en 2875 vervingen op 19- en 20-07 een set SGMm-en in de 4800 (beide dagen beginnend met 4806); de 2872 en 2890 deden dat in de 7300 (op 19-07: 7308; de dag erna 7319). Op 21-07 waren het de 2872 en 2873 die in de 7308 startten. De 2884 en 2889 begonnen die dag in de 4806.

- Op 23-07 werden de composities 2877+2873 en 2874+2857 gezien in de diensten van SGMm-en in de serie 7300.

- De 2872 en 2873 begonnen op 22-07 in de 7319, maar op de terugweg als 7316 raakte de 2872 defect en moest in Alkmaar worden achtergelaten. Na herstel werd direct goed gebruik gemaakt van het stel, toen in de avondspits de DDM-stam met loc 1856 en Bvk 26-37 108 door ATB-problemen onbruikbaar bleek. Samen met de 2864 – in de dienst van een SGMm in Alkmaar op reserve – reed de 2872 de treinen 5861 en 5862. De volgende dag kon de *Olifant* weer in dienst komen.

- De 2944 maakte op 19-07 een proefrit van Leidschendam naar Rotterdam Kleiweg en terug (89217/89218).

- 21-07 was een slechte dag voor de beide Sprintertweetjes met een chopperinstallatie, de 2014 en 2015. De 2015 kreeg als voorste stel van trein 13348 te maken met tractieproblemen, waarna hij in Den Haag Centraal achterbleef en de 2022 de dienst solo afmaakte. De 2014 hield het uit tot 20.00 uur en moest na 13666 vervangen worden door de 2015 (!), die weer gerepareerd was. Het defecte stel kwam als 89231 naar ob Leidschendam en was 's morgens op 23-07 gerepareerd.

- Op 23-07 wilde ob Leidschendam graag een proefrit maken met de 2949 (blz. 195) en 2937. Omdat een retourrit naar Rotterdam Kleiweg of Hofplein geen optie was (daar passen maximaal vijf bakken tussen de seinen), werd geopteerd voor een rondje over de Zoetermeerlijn, waar zodoende voor het eerst 2900-en kwamen. De stellen maakten een rondje *rechtsom*: 89209 Leidschendam – Zoetermeer Dorp en 89210 Dorp – Leidschendam. 's Avonds werden beide stellen aan de 2948 gekoppeld en naar Den Haag Centraal gebracht. Daar moesten twee draaistellen van de 2949 worden afgesloten, die dan ook als 89242 terugkeerde naar Leidschendam. De 2948 en 2937 vertrokken als 89241 naar Amsterdam, waar ze op 24-07 74812 werden.

- Van de als eerste Sprintertwee van nieuwe deuren voorziene 2022 (blz. 51) blijken de luchtleidingen tijdens het verblijf in Rb Tilburg niet gespoeld te zijn, iets wat bij de overige stellen wel is gebeurd. Het treinstel kwam op 23-07 als 89218 naar het Revisiebedrijf, als retourvracht voor de machinist die de behandelde 2034 naar Den Haag bracht.

- Ook in de week van 26-07 reden er weer vier 2800-en in de diensten van SGMm-en: de 2864 en 2857 startten op 26-07 in 7308; de 2874 en 2862 begonnen in Alkmaar in 4806. De 2862 en 2874 reden ook op 27- en 28-07 in de 4800. In de avond van 28-07 werden ze na 4870 vervangen door de 2877 en 2873, die in de 4889 verschenen. Na terugkomst in Amsterdam werden zij op hun beurt weer vervangen door 2869 en 2857 die de 7391 gereden hadden. De beide Sprinters bleven op 29- en 30-07 in de 4800 rijden.

- Met een ontbrekende deurruit kwam de 2945 op 25-07 als 89118/89220 van Amsterdam via Den Haag HS naar Leidschendam. De machinist nam direct de nu definitief herstelde 2949 mee naar Amsterdam (89221/89222). De 2945 was al na enkele uren gereed, zodat dit stel als 89229/89230 naar Amsterdam ging. Nog diezelfde avond werden beide Sprinters in 7366 ingezet, waarbij

ze de 2877 en 2873 vervingen. Doorgaande reizigers konden door deze wisseling uitstekend het verschil tussen originele en gemoderniseerde Sprinters ervaren.

- De 2947 en 2937 vormden al enige tijd een koppeltje, toen op 03-08 in de tropische hitte de cabineairco van stel 2947 het begaf. Na aankomst in Uitgeest met 4829 gebruikte de machinist het oponthoud aldaar om het treinstel om de 2937 heen te rangeren, zodat de betreffende cabine "opgesloten" werd. De beide stellen kwamen na terugkomst in Amsterdam in de 15428 naar Zandvoort terecht, waar ze de gehele dag bleven rijden. In de 4837 verschenen de 2867 en 2881. Ook op 04-08 bleven de 2937 en 2947 naar Zandvoort en de 2867 en 2881 in de 4800 rijden

- Op 03-08 reden bovendien de 2888 en 2894 (7319) en de 2889 en 2862 (7308) in de dienst van SGMm-en. De 2878 en 2861 startten weliswaar die dag als 4808, maar werden in Amsterdam vervangen door de 2944 en 2938. De 2944 was als 89146 uit Alkmaar gekomen; de 2938 als 89245/89246 uit Leidschendam. Met 4843 verschenen de beide oude Sprinters andermaal in de 4800.

- Op 05-08 werden de composities 2861+2878 en 2867+2881 beide in de serie 4800 gezien. De 2937 en 2947 bleven aanvankelijk op spoor 60 aan de kant staan en in de middag in plaats van een VIRM-6 in de strandsneltreinen tussen Amsterdam en Zandvoort ingezet (beginnend met 80209). Met deurproblemen moest de 2949 die morgen in Alkmaar achterblijven; de 2936 maakte als 7319 in z'n eentje dusdanig vertraging dat voor de retourrit 7316 in Utrecht de 2860 klaargezet werd. De 2936 werd op Utrecht OZ gestald en op 07-08 weer ingezet.

- Eveneens op 05-08 maakte de 2942 een proefrit vanuit ob Leidschendam. Omdat men graag *het gas op de plank* wilde, ging het – als 89207/89208 – via Den Haag HS naar Leiden. Van daar ging het direct terug als 89209/89210 naar Leidschendam. Op 07-08 kwam het stel samen met de gloednieuwe 2954 naar Utrecht. Op 09-08 startten ze in 7308.

- Op 06-08 werden de 2937 en 2947 in de strandtreinen tussen Haarlem en Zandvoort gebruikt. De daarvoor eigenlijk geplande "gewone" Sprinterdrieën reden waarschijnlijk in de 7319 (2888+2891). In de 7308 reden de 2870+2860. Het koppeltje 2867+2881 werd in de 80740/74812 geplaatst in de Watergraafsmeer. Van de 2947 ging op 05-08 een automatische koppeling defect. Het stel werd op 06-08 als 89174 van Haarlem naar Den Haag HS overgebracht en als 89248 naar Den Haag HS. De 2945 ging retour (89249/89200).

- De 2870 en 2865 begonnen op 08-08 in Alkmaar in de 7325 in plaats van twee SGMm-en. Op 09-08 startten ze 4808; de dag erna begonnen de in Haarlem in de 4823.

- Tweewagenstel 2028 kwam op 03-08 uit rb Haarlem. Als 89116 kwam het tweetje in de nacht van 03- op 04-08 naar Den Haag HS en als 89244 naar ob Leidschendam. Het treinstel was op 21-11-2003 beschadigd geraakt door brandstichting in Den Haag Centraal, was bij redactiesluiting nog niet in dienst.

Mat '64

- Het gat in het dak van treinstel 441 (blz. 196) werd op 12-07 gerepareerd.

- Het wordt thans steeds duidelijker dat Plan T en Plan V aan het eind van zijn levensduur begint te komen, dan wel dat het onderhoud aan de stellen niet meer toereikend is om de verslechterende toestand ervan te compenseren. Dat uit zich niet zozeer in onveilige situaties maar wel in stremmingen en verstoringen doordat treinen op knooppunten of de vrije baan stranden. In deze kolommen werd al veelvuldig bericht over de talrijke vastgelopen motoren en tractiestoringen. Op 15-07 bleef trein 5766 bij Nieuw-Vennep staan met een rokend draaistel van stel 460. Het euvel bleek een warme aspot te zijn. Eerder die dag was al vertraging ontstaan doordat de storingsmonteur een probleem aan de tractie-installatie moest verhelpen. Als 75766 kwamen de 460 en 504 naar ob Amsterdam.

- Treinstel 503 deed op 20-07 tweemaal van zich spreken. Trein 4954 kreeg in Utrecht zeven minuten vertraging toen één tractie-installatie van stel 503 het begaf en de storingsmonteur ter plaatse moest komen. Die gaf toestemming het stel nog één slag solo te laten maken, maar op de terugweg strandde de 4963 in Hilversum Sportpark met een verschoven wielband, veroorzaakt

door een vaste rem. Een stremming van twee uur was het gevolg; de 503 werd – op eigen kracht – als 89166 naar onderhoudsbedrijf Amsterdam vervoerd. De Plan T was overigens gepland voor binnenkomst in het ob diezelfde avond (met trein 80470).

- De 455 strandde op 24-07 met een defecte snelschakelaar als trein 9622 in 's-Hertogenbosch, waardoor vervolgtrein 16022 naar Geldermalsen twintig minuten vertraging opliep omdat in alerijl de 475 en 919 voorgebracht moesten worden. In Geldermalsen moest de uit Tiel komende 6022 twaalf minuten wachten op de 16022, omdat normaliter het Bossche gedeelte als eerste arriveert in Geldermalsen. In 's-Hertogenbosch stonden reeds defecte Plan V's, de 852 en 819, beide met een afgesloten draaistel. De als 89303 vanuit Maastricht gekomen 812 (diverse defecten) en de in Eindhoven meegenomen 876 (defecte verwarming/ventilatie) pikten de drie stellen in 's-Hertogenbosch op en leverden de 455 in Amersfoort Bokkeduinen af voor behandeling van de syndanioplaten. De vier overige stellen reden naar Zwolle.

- De 919 veroorzaakte op 08-08 een stremming op de Schiphollijn door als trein 5763 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep te stranden met een lekgeslagen hoofdreservoir. De wegschietende stop daarvan vernielde enkele ramen van de (gelukkig) achteroplopende cabine. De 935 en 952 werden op weg gestuurd om de Plan V uit z'n benarde positie te verlossen. De drie stellen kwamen als 89244 naar Den Haag HS en als 89248 naar de Binckhorst. De 919 ging op 10-08 samen met de 881 (defecte frontruit) als 89212 naar ob Amsterdam.

- Op de Amersfoortse Bokkeduinen wordt in augustus, september en oktober de isolatie van de snelschakelaarkasten van alle Plan V's behandeld. De enkele jaren geleden doorgevoerde behandeling van de asbesthoudende syndanioplaten blijkt uit recente metingen niet voldoende te zijn geweest. Per dag worden zes treinstellen behandeld. In de ochtenduren vindt overbrenging vanuit Utrecht plaats (82100 Amf – Ut; 82101 Ut – Amf).

- De verrotte raamlust van de op blz. genoemde 452 bleek niet in ob Zwolle te herstellen te zijn, zodat het stel op 21-07 als 89100 naar Rb Haarlem kwam.

- Al eerder dit jaar blijkt een bakwisseling tussen Plan T 518 en de terzijde staande (en inmiddels afgevoerde) 525 plaatsgevonden te hebben. De 518 werd op 29-04 binnengenomen met brandschade in de B, hoewel het niet duidelijk is of deze schade in het interieur of in de tractie-installatie is aangericht. De B van de terzijde staande 525 (brand te Barendrecht, 19-12-2003) werd gebruikt om de 518 weer op de baan te brengen op 13-05. Zoals bekend heeft de 525 zijn Bk1 gedoneerd aan de 514, die op 11-03 met een verbrande motorgenerator binnenliep. Wat betreft de data van afvoer naar de sloper op blz. 196 kan een kleine aanvulling worden gegeven: op 01-07 gingen de Bk 442, AB 525 en B 518 naar Alphen aan den Rijn; de dag ervoor gingen de Bk1 514 en Bk2 525.

- De aflevering van de 904 na zijn R6-revisie op 14-07 is een goede gelegenheid stil te staan bij de herkomst van deze zo gewoon lijkende Plan V. De oorspronkelijke 904 raakte op 01-06-1988 beschadigd toen hij samen met de 958 als trein 14627 bij Rilland-Bath achter op een stilstaande goederentrein botste, die daar vanwege remproblemen – tijdens proefnemingen met een spanningsafhankelijke besturing van loc 1636 – stilstand. De Bpk raakte bij de botsing zo zwaar beschadigd dat hij moest worden gesloopt. In de nacht van 29- op 30-07 brak brand uit in de vouwbalg van treinstel 938, op dat moment in de Binckhorst verblijvend. Nadat het vuur geblust was, werd het treinstel op 30-07 naar Maastricht gestuurd met trein 31031, tijdens welke rit in Heerlen opnieuw brand uitbrak, die de ABk geheel en de Bpk gedeeltelijk verwoestte. Pas in de nacht van 07- op 08-01-1989 werd de ABk 904 van Roosendaal naar hoofdwerkplaats Tilburg gesleept door loc 2295. Daar werd hij hersteld en op 26-05-1989 door Sprinter 2021 naar Haarlem gesleept, waarna hij voor enig nawerk achter de 521 weer terugkeerde op 13-06-1989. Op 17-07 volgde opnieuw overbrenging naar werkplaats Haarlem. Daar vond de verbintenis plaats met Bpk 938 en de kleine revisie van het aldus ontstane treinstel 904. Het met schijfremmen uitgeruste kopdraaistel van Bpk 938 werd vervangen door een blokkegeremde truck, maar beide bakken hielden verschillende raamconstructies: Sprinterramen in Bpk 938 en driedelige schuiframen in ABk 904. Het stel kwam op 09-11-1989 weer op de baan. Bpk

904 werd uiteindelijk in december 1989 te Roosendaal gesloopt. ABk 938 verdween niet maar werd op bijzondere wijze hergebruikt. ABk 839 (what's in a number?!) liep ernstige schade op toen hij op 28-06-1989 tijdens een overwegbotsing in Alphen aan den Rijn knikte. Het achterdeel van ABk 839 werd geplaatst op de bodem en de kop van de ABk 938. Deze bijzondere operatie werd uitgevoerd door werkplaats Haarlem. Als 839 kwam het treinstel op 13-11-1990 weer in dienst. Van de 938 bleef dus driekwart behouden, hoewel het treinstelnummer uit de geschriften verdween.

ICM

proefritten 4082		
17-07		
82100	On 09:57 - Ehv 12:49	
19- & 20-07		
82101	Ehv 09:09 - Br 09:47	
82102	Br 09:52 - Ehv 10:49	
82103	Ehv 11:15 - Br 11:53	
82104	Br 12:10 - Ehv 12:46	
82105	Ehv 13:16 - Br 13:58	20-07 opgeheven
82106	Br 14:10 - Ehv 14:46	20-07 opgeheven
82107	Ehv 15:09 - Br 15:57	
82108	Br 16:10 - Ehv 16:51	
21- t/m 23-07		
82109	Ehv 09:09 - Hm 09:17	
82111	Hm 09:18 - Hrt 09:42	21-07 opgeheven
82112	Hrt 09:48 - Hm 10:15	21-07 opgeheven
82113	Hm 10:22 - Hrt 10:44	
82114	Hrt 10:51 - Hm 11:15	
82115	Hm 11:25 - Hrt 11:48	
82116	Hrt 11:53 - Hm 12:17	
82121	Hm 12:55 - Hrt 13:20	
82122	Hrt 13:36 - Hm 14:04	
82123	Hm 14:34 - Hrt 14:58	22-07 opgeheven
82124	Hrt 15:14 - Hm 15:39	22-07 opgeheven
82125	Hm 15:51 - Hrt 16:14	22-07 opgeheven
82126	Hrt 16:18 - Hm 16:40	22-07 opgeheven
82128	Hm 16:41 - Ehv 16:50	22-07 opgeheven
de ICM kwam onder een onbekend treinnummer terug naar Eindhoven en op 24-07 als 89011 naar Onnen		

- Gedurende de zomerdienstregeling van 12-07 t/m 20-08 rijden (onder andere) de treinen 502 en 501 niet, waardoor de 4444 in het wilde weg werd ingezet (zie ook *Zomerdienstregeling*). Op 15-07 werden de 4444 en de eveneens bestickerde 4238 in trein 524 Groningen – Den Haag ingezet. Als 83023 kwamen de stellen naar de Binckhorst, waar anderhalf uur later als 83029 V ook de 4226 binnenkam, die in de 1730 had gereden. In de Binckhorst werden de drie bestickerde ICM-en met elkaar vergeleken, waarna ze 's middags hun dienst vervolgden.

- In week 30 maakten ICM 4082 proefritten tussen Eindhoven, Helmond en Blerick. Tijdens de remproefritten werd meermalen onderweg gestopt en opnieuw aangezet. Het stel was voorzien met grote hoeveelheden meetapparatuur en ter simulatie van het gewicht van reizigers werden de bekende blauwe vaten gevuld met water meegenomen. De 4082 is voorzien van een vernieuwde antiblokkerinstallatie (ABI).

- In de laatste week van augustus en de eerste week van september gaat de 4082 nogmaals een serie proefritten maken. Daarbij zal ook 160 km/h gereden worden. Voor wie eens een ICM op het baanvak Eindhoven – Venlo wil zien, volgen hier de tijden.

proefritten 4082			
23-08			
82150	Zl 16:14 - Ut 17:09	82132	Hrt 09:48 - Hm 10:15
82151	Ut 17:20 - Ehv 18:20	82133	Hm 10:22 - Hrt 10:44
		82134	Hrt 10:51 - Hm 11:15
24- t/m 26-08			
82121	Ehv 09:09 - Br 09:47	82135	Hm 11:25 - Hrt 11:48
82122	Br 09:52 - Ehv 10:49	82136	Hrt 11:53 - Hm 12:17
82123	Ehv 11:15 - Br 11:53	82141	Hm 12:55 - Hrt 13:20
82124	Br 12:10 - Ehv 12:46	82142	Hrt 13:36 - Hm 14:04
82125	Ehv 13:16 - Br 13:58	82143	Hm 14:34 - Hrt 14:58
82126	Br 14:10 - Ehv 14:46	82144	Hrt 15:14 - Hm 15:38
82127	Ehv 15:09 - Br 15:57	82145	Hm 15:51 - Hrt 16:14
82128	Br 16:10 - Ehv 16:51	82146	Hrt 16:18 - Hm 16:40
		82147	Hm 16:51 - Hrt 17:14
30-08 t/m 03-09			
82129	Ehv 09:09 - Hm 09:17	82148	Hrt 17:32 - Hm 17:54
82131	Hm 09:18 - Hrt 09:42	82150	Hm 17:57 - Ehv 18:06

- Treinstel 4241 werd op 31-07 in onderhoudsbedrijf Zwolle binnengenomen voor onderhoud. In de daaropvolgende week werd het treinstel geheel beplakt ter gelegenheid van de Olympische Spelen. Het stel is grotendeels oranje; aan de bovenzijde is een witte band aangebracht. Op 08-08 werd de ICM afgeleverd en als 82150 kwam het stel de volgende dag naar Amersfoort. Daar werd in het bijzijn van Erica Terpstra het stel gepresenteerd, bij welke gelegenheid ook de samenwerking tussen sportkoepel NOC*NSF en NS bekend werd gemaakt. Voor genodigden werd

een rit naar Amsterdam gemaakt: als 28300 heen en als 28301 terug. Het treinstel kwam op als voorste stel van trein 514 in de rijdende dienst. Na aankomst in Zwolle met 763 werd het stel in ob Zwolle ontdaan van de olympische ringen op de kopdeuren, naar verluidt tot het moment dat de sponsoring van NOC*NSF officieel van start gaat. Telkens wanneer een Nederlandse sporter een gouden medaille wint, zal de 4241 worden voorzien van een persoonlijke boodschap van deze sporter.

- Met de komst van de 4241 rijden drie ICM-treinstellen in een afwijkende kleurstelling: de 4023 als Mendini-kunsttrein met witte buitendeuren en een bont uitgedost interieur, de 4028 met reclame voor 50 jaar kinderboekeweek en dan nu de 4241.

- Zoals dat ook bij mat '64 gebeurt, worden de snelschakelaarkasten van de ICM-1-treinstellen (4011 – 4050) op de Bokkeduinen behandeld tegen asbest.

SM '90

- De dienstregeling die op 12-12 ingaat, zal nog vier diensten voor de negen treinstellen SM '90 bevatten. Al lange tijd koestert NS Reizigers de wens de kleine serie aan de kant te zetten. Verkoop aan derden zou tot de mogelijkheden behoren, waarbij naar de mening van uw redacteur welhaast alleen een maatschappij uit Italië zit te wachten op een kleine serie treinstellen die met gelijkstroom worden gevoed.

Plan U

- De op blz. 197 genoemde verplaatsing van de op emplacement Amersfoort staande Plan U's vond op 12-07 plaats met behulp van Railion-loc 6472. De reizigers op de Gooilijn hebben dagelijks uitzicht op de uitgebrande 118 en de andere gevaldiseerde stellen. De drie bakken van de 4005 staan achter de Plan U's.

Serie 1700

- Op 13-07 trad een vreemde storing op aan de loc van DD-AR-stam 7464. Het reservoir van de ruitensproeier ontplofte en verwondde daarbij een machinist. De stam werd 's avonds met 2299 naar Den Haag meegegeven en kwam op 14-07 als 89226 naar ob Leidschendam. Rond middernacht op 16-07 kwam de DD-AR als 89233 naar Den Haag HS om daar op reserve gezet te worden.

- De ombouw van loc 1731 tot DD-AR-loc (blz. 197) geschiedt om voldoende reservecapaciteit te hebben als in het najaar het Lange-Termijnonderhoud (LT1) aan de locs van de serie 1700 van start gaat. Omdat de 1731 voor de CW *deuren* toch in Rb Tilburg kwam, is deze gekozen om weer (tijdelijk) te worden teruggebouwd tot DD-AR-loc. Per 15-07 werd de 1731, die diezelfde dag werd afgeleverd door rb Tilburg, overgeplaatst van onderhoudsbedrijf Maastricht naar ob Leidschendam. Loc 1730 wordt overigens ook aangepast voor de dienst met ICRm, hoewel hij vast deel uitmaakt van een DD-AR-stam. De 1730 – 1734 zijn in principe zowel met ICR- als DD-AR-materieel te gebruiken en met weinig moeite te wijzigen. De 1731 – 1734 zijn normaliter in de getrokken dienst te vinden. De 1730 werd op 05-08 afgeleverd en als 99795 naar Leidschendam overgebracht.

- De proefritloc van Revisiebedrijf Haarlem, de 1739, werd op 28-07 gewisseld voor de 1777.

Plan E/L

- Dit jaar zal het voor het laatst zijn dat de fietsrijtuigen Plan E/L dienst doen. Door de instroom van VIRM en BDs-stuurstandrijtuigen in de series 800 en 900 worden de Df-rijtuigen werkloos, omdat zij niet meer worden aangepast voor het trekduwverkeer.

- De acht Df-rijtuigen zijn ontstaan uit vier voormalige postrijtuigen Plan L en evenzoveel RD-restauratierijtuigen Plan E. De Plan L's stammen uit een serie van in totaal 23 rijtuigen:

- 18 rijtuigen die alleen voor binnenlands vervoer geschikt waren;
- 5 rijtuigen die ook, zij het beperkt, in het buitenland ingezet mochten worden.

- Van deze tweede reeks waren de 00-37 036 en 037 sinds 1974 als postrijtuig in de oude Benelux-TD onderweg, waarvoor ze vernummerd waren in 51 84 00-37 051 en 052. De eerste ging in 1978 in Brussel bij een aanrijding verloren, waarna rijtuig 038 zijn plaats als 51 84 00-37 053 innam. Daar het vervoer van post in reizigerstreinen eind jaren zeventig z'n einde naderde, werden de vier Plan L's in 1981 (039 en 040) en 1983 (052 en 053) buiten dienst gesteld, waarna in 1983 de ombouw tot Df door de werk-

plaatsen Haarlem en Amersfoort plaatsvond.

- Qua constructie is Plan L nagenoeg gelijk aan Plan E, een grote serie getrokken rijtuigen voor de lange afstand. Jarenlang waren deze rijtuigen een vertrouwde verschijning tussen Zandvoort en Limburg, alsmede op de IJssellijn. In tijden van materieeltekort werden aangepaste rijtuigen tussen twee diesellocomotieven serie 2200 (in de winter met een energiewagen om de rijtuigen van licht en warmte te voorzien) op dieselbaanvakken ingezet. Mede vanwege de aanwezigheid van asbest in de blauwe rijtuigen werd tussen 1985 de 1989 de hele serie afgevoerd.

nummer	computer-nummer	Benelux		Df		tweede ombouw
P 7937	00-37 037	00-30 052	27-03-1974	92-37 003	10-05-1983	14-06-1991
P 7938	00-37 038	00-30 053	06-08-1978	92-37 004	10-05-1983	07-1991
P 7939	00-37 039	-	-	92-37 001	04-05-1983	07-05-1991
P 7940	00-37 040	-	-	92-37 002	04-05-1983	27-05-1991

- De vraag naar fietsruimte in de getrokken Intercity's bleef toenemen, zodat NS in 1986 besloot twee restauratie-/bagagerijtuigen (RD) Plan E als fietsrijtuig in te zetten, in 1987 gevolgd door nog eens twee. Het ontbreken van deurvergrendeling bij deze vier rijtuigen betekende constante bemensing van de blauwe rijtuigen, die verder nog beschikten over de niet in gebruik zijnde zitplaatsen en een restauratieafdeling. In 1987 was echter het besluit al genomen een serie van acht fietsrijtuigen samen te stellen, waarvan de vier Plan L's in ieder geval deel gingen uitmaken. Na diverse studies werd besloten tot de verbouwing van de vier Plan E's naar het voorbeeld van de Plan L-fietsrijtuigen. Het viertal werd in 1990 en 1991 bij Wagon-Lits in Oostende ontasbest en omgebouwd; Hoofdwerkplaats Haarlem kampte met capaciteitsgebrek waardoor zij wat deze ombouw betreft, verstek moest laten gaan. De ombouw omvatte:

- verwijderen overbodige accessoires als verwarming en tussenwanden;
- vernieuwen leidingen;
- vervangen gedeeltes van de beplating;
- aanbouwen van een buisbalg-rijtuigovergang ter vervanging van de oude vouwbalg;
- dichtmaken van de kleine schuifdeur aan een van de kopenden;
- aanbrengen nieuwe golfplaatvloer met daaroverheen multiplex;
- inbouwen nieuwe hoog-/laagspanningsinstallatie;
- monteren nieuwe TL-verlichting;
- vervangen afneembare schortplaten door vaste exemplaren;
- plaatsen fietsrekken met een capaciteit van 24 rijwielen, alsmede een aantal klapzittingen.

oorspronkelijk nummer	ombouw RD	computer-nummer	Df	
CKD/BKD 6914	RD 6964	87-37 216	92-37 005	20-06-1990
CKD/BKD 6918	RD 6968	87-37 222	92-37 006	03-07-1990
CKD/BKD 6910	RD 6960	87-37 212	92-37 007	03-05-1991
CKD/BKD 6906	RD 6956	87-37 206	92-37 008	03-05-1991

- Omdat de verbouwing op een aantal punten afweek van die van Plan L, maakte Wagon-Lits in 1991 de oorspronkelijke Df-en zoveel mogelijk gelijk aan de tweede serie. Ook werd van deze rijtuigen de asbestisolatie verwijderd. Aldus ontstond de reeks 50 84 92-37 001 – 008. De Plan L's zijn te onderscheiden van de Plan E's door hun vaste ramen. De ex-RD's behielden de voor Plan E karakteristieke draairamen. In de rijtuigen waren in de hoeken haaks op de rijrichting en tegenover elkaar geplaatste ICR-banken aanwezig. In de 92-37 002 werd een bijzonder exemplaar gezien, met bekleding in de kleuren van Plan V: zeegroen.

- In de zomermaanden waren de rijtuigen te vinden in de treinseries 800 en 900. 's Winters werden ze wel gebruikt als remrijtuigen om onberemde konvoeien te vervoeren. Hadden de Df-en geen werk, stonden ze doorgaans op emplacement Maastricht. Rijtuig 50 84 92-37 003 werd tussen 1996 en 1999 verhuurd aan NS Chartertrains en in een donkerblauwe beschildering gebracht met lichtgevende neonbuizen aan de buitenzijde. Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van het nachttrein werd het enige tijd ingezet in enkele nachttreinen als discorijtuig.

- Df 92-70 003 is door het Spoorwegmuseum gereserveerd voor het leveren van draaistellen voor het museumrijtuig Plan E.

Plan W

- Op maandag 19-07 bracht Railion met behulp van loc 6504 twaalf rijkuiten naar Maastricht. Met loc 6457 gingen op 22-07 nog twee rijkuiten dezelfde weg.
- Op 27-07 volgde overbrenging van de 21-37 463, 467, 471, 473, 475, 503, 513, 514, 516, 517, 521, 523, 524, 525 naar sloper Houben/Dotremont in de Beatrixhaven, waar inmiddels al vele Railion-locs gesloopt zijn, alsmede Plan V 401 en Plan W 21-37 501. De rijkuiten werden in een hoog tempo nog diezelfde week en de daaropvolgende gesloopt door sloperij John Peeters, die naast Houben gevestigd is.
- De sinds 02-08 in Hengelo verblijvende 21-37 453 en 531 (blz. 114) werden op 04-08 door loc 1736 en BDs 82-77 022 opgehaald. De ICRm-instructiecombinatie van Amsterdam kwam als 89109 naar Hengelo en pikte daar de Plan W's en de 1315 op. Als 89004 kwam het geheel naar de Watergraafsmeer. Na achterlating van de 1315 en de rijkuiten reden 1736 en BDs als via spoor 15b naar hun stekje op spoor 61 bij Amsterdam Centraal.

overbrenging museummaterieel 14-08		
82450	Ah 07:15 – Wgm 08:22	1302
800360	Wgm 09:20 – Br 12:13	1302 + 2 Plan W
800361	Br 12:43 – Tb 14:42	1302 + 2 Plan W + 2215 + 312
800362	Tb 15:27 – Br 17:27	1302 + 2 Plan W + 2215 + 362
82451	Br 17:56 – Ah 19:50	1302

revisiebedrijf Tilburg gesleept. Daar werd het voertuigje gewisseld met de 362, waarvan de HIAB-kraan goed gebruikt kan worden door het NSM bij enkele in eigen beheer te verrichten werkzaamheden aan (o.a.) 1211. DE-loc 2215 reed mee van Blerick naar Tilburg en terug voor de noodzakelijke rangeerwerkzaamheden. De 21-37 453 en 531 werden in Tilburg achtergelaten om interieurdelen te leveren voor het daar op te knappen exemplaar. De statische omzetteren worden weer geplaatst in de als meetrijtuig in te richten WR 88-70 021 van Nedtrain Consulting (zie ook *Internationale rijkuiten*).

- Het nog in Roosendaal verblijvende Plan W-rijtuig 21-37 451 zal zijn statische omzetter afstaan aan een rijtuig van het Spoorwegmuseum. De omzetter daarvan vertoont namelijk kuren. De 21-37 451 maakte deel uit van de Nedtrain-proeftrein voor de BR 189.

ICK

- Het overschot aan materieel dat door de achterblijvende reizigersaantallen thans ontstaat, leidt ertoe dat in december 47 rijkuiten ICK aan de kant worden gezet. Hun inzet in de serie 3500 zal daarmee verleden tijd zijn. De overblijvende 103 rijkuiten zullen blijven rijden in de series 1900 en 2500, waarin ze de dienst delen met VIRM-zeswagenstammen.
- De rijkuiten worden gestald op het – sinds 1996 niet meer voor het opstellen van materieel gebruikte – emplacement Amsterdam Dijkgracht, mits de daarvoor benodigde vergunningen worden verkregen.

ICR

- Momenteel wordt er hard gewerkt aan een nieuw systeem van rijkuitinzet. De ICR-en zullen niet worden ingezet in volledige stammen, maar worden geformeed tot vaste composities van enkele rijkuiten. Waarschijnlijk wordt het park als volgt samengesteld:
 - 19 stammen bestaande uit ICR-B10, ICR-A10 en een ICR-B10 (ob Maastricht);
 - 7 stammen met ICR-BDs, DDM-1 Bv en een ICR-B10 (ob Maastricht);
 - 5 stammen met DDM-1 Bv, ICR-A10 en een ICR-B10 (ob Maastricht);
 - 13 stammen met een ICR-B(K)D, ICR-A10 en een ICR-B10 (ob Maastricht);
 - 7 stammen met een ICR-BDs en een ICR-B10 (ob Zwolle);
 - 14 stammen met een ICR-B10, ICR-A10 en een ICR-B10 (ob Zwolle);
 - 9 stammen met een ICK-B, ICK-BD en een ICK-B (ob Maastricht);
 - 25 stammen met een ICK-B, ICK-A en een ICK-B (ob Maastricht).

Evenals de DD-AR- en mDDM-stammen krijgen de ICR-stammen vaste nummers, waarmee ze in feite als een soort treinstellen worden ingezet. Net als de NSR-treinstellen en –locomotieven zijn ze door middel van *Tracking en Tracing* te volgen, evenals in de

centrale NSR-computer waarin de inzet van rollend materieel wordt gevoed, zodat het hele land kan zien welk materieel in welke trein wordt ingezet. Thans worden de getrokken rijkuiten niet afzonderlijk in die computer genoemd.

- Zoals bekend worden de tien ex-Benelux AB-rijtuigen 30-70 061 – 072 thans gereviseerd en omgebouwd tot B10 20-70 441 – 450. Die nummering – in aansluiting op de vaste Beneluxrijtuigen 20-70 401 – 408, 411 – 418, 421 en 422 – impliceert dat ze geschikt zijn voor inzet in de Beneluxdienst. Dat zijn ze echter niet. Al in 2003 zijn hun stuurstroomkabels voor de NMBS-locs reeks 11 afgenomen en vervangen door exemplaren geschikt voor de NS-1700. Hoewel er plannen circuleren om de rijkuiten een volgnummer in de serie 500 (20-70 541 – 550) te geven, is dat evenmin een logische zet (als men tenminste het onderscheid tussen Benelux- en niet-Beneluxrijtuigen in de nummering tot uitdrukking wil laten komen). Er lijkt geen bezwaar om de rijkuiten te nummeren in aansluiting op de reeks 20-70 201 – 274 als 20-70 275 – 284.

De onjuiste nummering van (reserve-) Beneluxrijtuigen is in feite begonnen met het gebruik van de 10-70 351, 353, 370 – 373 en 20-70 216 – 219 in de Beneluxdienst. Het is onbekend of deze inzet tijdelijk is en zo ja, tot wanneer ze zal duren.

De tot B omgebouwde AB-rijtuigen komen in onderhoud in Maastricht. De plek van een A4B6 in een stam van de 3600 wordt ingenomen door een combinatie van een A10 en een B10. Overigens zal er van december 2004 tot medio 2005 tijdelijk één stam minder rijden op de IJssellijn: zes in plaats van de huidige zeven.

- Met de omloopwijziging per 12-12 zullen in totaal zes stammen met een BDs-stuurstand worden ingezet in de serie 800 en 900. Indien het aantal omgebouwde en van stuurstroomkabels voorziene ICR-rijtuigen het toelaat, zal er in februari 2005 één stam bijkomen, in april nog één (mogelijk twee) en in juni 2005 moeten er in totaal tien stammen met een BDs rijden. Vanaf 12-12 zal de negen rijkuiten lange ICR-stam (waarvan volgens omloop vijf BKD's!) in trein 3528 worden vervangen door drie ICM-driewagenstellen.

De op 21-05 bij de botsing in Asd beschadigde BKD 82-70 916 ging na herstel van botsschade direct over in grote revisie. Als BDs 82-70 020 zal het rijtuig het Revisiebedrijf weer verlaten. Dit zal de laatste BDs zijn. Met de binnenkomst van de 82-70 952, die tot BD 82-70 432 wordt omgebouwd, is de productie van (blauwe) BD-rijtuigen hervat. Die BD's zullen overigens zeldzaam blijven: de na de 952 in behandeling te nemen 82-70 953, die 82-70 438 wordt, zal de laatste BKD zijn die tot BD wordt omgebouwd. Er ontstaat dan een park van acht BD's; samen met de Benelux-rijtuigen zullen er in totaal achttien BD-rijtuigen zijn. De ombouw van een BKD's tot gewone B-rijtuigen (vanwege een overschot aan BKD's) gaat eveneens niet door.

In plaats daarvan zullen namelijk alle overige BKD's *Bf* worden: B-rijtuigen met een vergroot fietsenbalkon, om, waar dat nodig is, voldoende ruimte voor rijwielen te kunnen bieden. Bijgaande tabel toont de 21 rijkuiten die – in plaats van BD/B10 – *Bf* worden. Het balkon met de beide brede deuren van de huidige BKD's zal gehandhaafd blijven. Ter grootte van één raam zal aansluitend ruimte voor fietsen gecreëerd worden. Wordt die niet ingenomen door rijwielen, kunnen reizigers plaatsnemen op acht klappzittingen. In totaal zijn op het balkon elf klappzittingen aanwezig. De *Bf* heeft geen ruimte voor de hoofdconductor en geen invalidentoilet, zodat het rijtuig als aanvulling en niet als vervanging van een BD of BDs gezien moet worden. Het lijkt uw redacteur zinvol als het rijtuig derhalve altijd aan zo'n BD of BDs gekoppeld wordt, zodat de ruimte voor fietsen geclusterd in de trein aanwezig is. Een opvallende bestickering aan de buitenzijde zou bovendien een welkome service aan de reizigers zijn.

Opvallend is dat vier van de vijf BKD's van ICR-4 die *niet* geschikt zijn voor inzet in de Benelux, bij hun verbouwing tot Bf nummers krijgen in aansluiting op de drie rijkuiten die *wel* Benelux-geschikt zijn (en blijven), de huidige 82-70 591 – 593. Mogelijk worden de Beneluxstammen voorzien van een *Bf*. Het reizigersaanbod zou een dergelijke verlenging zeker rechtvaardigen; anderzijds zou de maatregel slechts van korte duur zijn.

Één van de bovengenoemde “mogelijke-Beneluxrijtuigen”, de toekomstige 29-70 496, is de voormalige BKD van de IC+ 82-70 001, in 1995 ontstaan uit de 82-70 957. Het rijtuig – dat aanvankelijk werd overgeslagen door de grote afwijkingen in het casco

die het sinds de IC+-ombouw heeft – is geruime tijd gebruikt als kantoor voor de ICRm-ploeg in Revisiebedrijf Haarlem. Om verarring met BDs-stuurstand 82-77 001 te voorkomen, is de BKD per 11-02-2003 administratief omgenummerd in 82-70 999.

- Een gevolg van de komst van Bf-rijtuigen is dat er minder conventionele B-rijtuigen in het park zullen zijn. De 14 A-rijtuigen ICR-1 die in het kader van de herberekening van de aantallen benodigde A- en B-rijtuigen worden omgebouwd tot B10 (zie tabel), krijgen nu de nummers 20-70 261 – 274.

ombouw ICR-BKD tot Bf			
82-70 911	ICR-1 BKD	29-70 437	
82-70 912	ICR-1 BKD	29-70 438	
82-70 913	ICR-1 BKD	29-70 439	
82-70 914	ICR-1 BKD	29-70 440	
82-70 915	ICR-1 BKD	29-70 441	
82-70 917	ICR-1 BKD	29-70 442	
82-70 918	ICR-1 BKD	29-70 443	
82-70 921	ICR-1 BKD	29-70 444	
82-70 922	ICR-1 BKD	29-70 445	
82-70 923	ICR-1 BKD	29-70 446	
82-70 924	ICR-1 BKD	29-70 447	
82-70 925	ICR-1 BKD	29-70 448	
82-70 951	ICR-1 BKD	29-70 449	
82-70 954	ICR-4 BKD	29-70 450	
82-70 955	ICR-4 BKD	29-70 493	
82-70 956	ICR-4 BKD	29-70 494	
82-70 958	ICR-4 BKD	29-70 495	
82-70 001/82-70 999	ICR-4 BKD ex-82-70 957 (IC+)	29-70 496	
82-70 591	ICR-4 BKD (reserve-Benelux)	29-70 497	Benelux
82-70 592	ICR-4 BKD (reserve-Benelux)	29-70 498	Benelux
82-70 593	ICR-4 BKD (reserve-Benelux)	29-70 499	Benelux
ombouw ICR-A10 tot B10			
10-70 668	ICR-1 A10	20-70 261	
10-70 671	ICR-1 A10	20-70 274	
10-70 672	ICR-1 A10	20-70 262	
10-70 673	ICR-1 A10	20-70 263	
10-70 674	ICR-1 A10	20-70 264	
10-70 675	ICR-1 A10	20-70 265	
10-70 676	ICR-1 A10	20-70 266	
10-70 678	ICR-1 A10	20-70 267	
10-70 681	ICR-1 A10	20-70 268	
10-70 682	ICR-1 A10	20-70 269	
10-70 683	ICR-1 A10	20-70 270	
10-70 684	ICR-1 A10	20-70 271	
10-70 686	ICR-1 A10	20-70 272	
10-70 687	ICR-1 A10	20-70 273	

- Op 22-07 werd in Haarlem de laatste kop van een BDs op een voormalige BKD gemonteerd. Volgens planning moet deze BDs in december worden afgeleverd. Haarlem mag terecht trots zijn op het BDs-project: een derde van een ICR-rijtuig wordt vervangen door een compleet nieuw gedeelte, compleet met volledig ingerichte cabine en een nieuw balkon.
- Overigens heeft Rb Haarlem een fors aantal afgesneden koppeinden van BKD-rijtuig bewaard. De stukken casco staan op platte wagens op het buitenterrein. Naar verluidt worden ze in de toekomst mogelijk gebruikt om de 11 Bs-stuurstandrijtuigen te verbouwen tot normale B(D)-rijtuigen. Zoals bekend worden de 11 Bs-en, die nu in de Benelux rijden, vooralsnog niet gemoderniseerd. Met de komst van de HSA die de HSL-Zuid gaat berijden, zullen de stammen met de NMBS-locs reeks 11 van deze verbinding verdwijnen. Hoewel het verbouwen van de Bs-en tot BDs zeker in technisch opzicht ook duur zal zijn (het interieur en de techniek van de cabine zullen volledig moeten worden vervangen), lijkt het zinvoller dan het verwijderen van de kop. NSR krijgt dan beschikking over 10 stammen met een BDs-rijtuig.
- BDs 82-77 016 ging op 06-08 met loc 1777 op proefrit naar Den Haag HS. Als 89170 van Haarlem reed het geheel naar Den Haag HS, alwaar werd omgenummerd naar 89231. Het setje stak terug naar Den Haag Centraal en reed naar Bloemendaal via de Noordelijke Splitsing. Van Bloemendaal kwam het geheel terug naar het revisiebedrijf.
- Hoewel de gereviseerde ICR-rijtuigen door het ontbreken van gesloten-toiletsystemen niet meer zijn toegelaten in Duitsland, zal DB Systemtechnik in München in de derde week van augustus metingen uitvoeren aan de rijtuigen 10-07 358 en 20-70 204. Railion zal het transport verzorgen van en naar Beieren. De metingen

betreffen de goedkeuring voor de statische omzetter van de rijtuigen, waarvan NSR wilde dat ze ook na de revisie geschikt moest blijven voor inzet in België, Luxemburg en Duitsland. Mocht de installatie aan DB-/EBA-eisen voldoen, betekent dat niet dat de buurlandrijtuigen ICRm-en dan wel in Duitsland mogen komen. Daarvoor zal nog steeds een gesloten toilet moeten worden aangebracht. Enkele jaren geleden zijn al metingen uitgevoerd aan alleen een omzetter, maar de uitkomsten daarvan verliepen nog niet helemaal bevredigend. De technici menen dat metingen aan een compleet rijtuig wel de gewenste resultaten zal opleveren. Bovendien zijn de DB-eisen intussen aangescherpt. Omdat de apparatuur onder een A-rijtuig anders gegroepeerd is dan bij een B, wordt van ieder type een exemplaar naar Duitsland gezonden. Overigens heeft de onttrekking van de beide rijtuigen tot gevolg dat van de drie ICR-trekdouwstammen in de series 800/900 er één uit elkaar gehaald is.

Internationale rijtuigen (EETC)

- Op 22-07 bracht loc 1302 Buffetrijtuig 88-70 021 van de Watergraafsmeer naar Utrecht HTMU. Als 82154 kwam de locomotief van Arnhem naar de Watergraafsmeer. Daar pikte ze de WR op en bracht deze als 82155 naar Utrecht. Onder 82452 keerde de 1302 los terug naar Arnhem. De WR is verkocht aan Nedtrain Consulting, die het rijtuig tot meetwagen zal "ombouwen". Aan de indeling van het rijtuig zal weinig worden gewijzigd, zodat de toelating niet opnieuw hoeft te worden aangevraagd en de WR ook voor demonstratiedoeleinden kan worden gebruikt. Om een solitaire energievoorziening mogelijk te maken, krijgt het rijtuig de statische omzetter afkomstig van de Plan W's 21-37 453 en 531 die in revisiebedrijf Tilburg worden gebruikt als onderdelenleverancier voor de daar op te knappen exemplaren van het NSM (zie ook Plan W en Museumnieuws).
- De overige WR-en die uit Franse Grill-Express-rijtuigen zijn ontstaan, de 88-70 023, 024 en 025, zijn per 15-07 verkocht aan Euro Express Trein Charter (EETC) te Delft. Bij die koop waren ook de restauratierijtuigen 88-70 016 en 018 – die enige tijd in de CityNightLine hebben gereden – inbegrepen, evenals de ex-TUI-Bcvmh's die nog resteerden, de 5 WLAB 30 70-70 416 – 420 (type P) en Df 92-70 057 (ex-DBP). Uit een eerdere overeenkomst stamt de overname van de WL 72-70 622, WR 88-70 017 (in ruil voor 88-70 015), WR 88-70 020 en Df 92-70 056 (ex-DBP).
- De Bcvmh- en WR-rijtuigen die vanaf 12-2002 een jaar in de CityNightLine reden, dragen nog steeds de kleurstelling van deze trein, hoewel de opschriften wel zijn verwijderd. Het is overigens nog goed te zien waar de tekst stond. In de CityNightLine wordt thans in het geheel geen NS-materieel meer ingezet. De WR-rijtuigen zijn ingeruild voor eigen CNL-materieel (de WRmz 61 80 88-91 005 en 008); de Bcvmh's hebben het veld moeten ruimen nadat in de rijtuigen asbest werd aangetroffen. Als reserve worden de T2S-slaaprijtuigen 61 80 75-70 404 en 406 achter de hand gehouden. Van dit type – bij de DB als WLABsm 166 bekend – had NS ook ooit twee exemplaren. Deze rijtuigen komen, wanneer ze worden ingezet, alleen in de naar Nederland rijdende CNL-treinen omdat dit de enige verbindingen zijn waar de maximumsnelheid nog geen 200 km/h bedraagt.
- Wat er met de in 2001 in DB-werkplaats Neumünster gereviseerde Avmsz-rijtuigen 19-90 250 – 259 gaat gebeuren, is nog niet duidelijk. Uw redacteur vraagt zich af waarom NS Chartertrains met enige regelmaat (zijgag-) rijtuigen van de NMBS huurt, terwijl men de beschikking zou kunnen hebben over tien rijtuigen die weliswaar iets ouder zijn, maar qua indeling en techniek min of meer gelijk zijn. Hoewel de inhuur van NMBS-rijtuigen op de korte termijn goedkoper mag lijken voor NS Chartertrains, is NS als geheel uiteindelijk duurder uit wanneer de afschrijving van tien ongebruikte maar technisch in goede staat verkerende rijtuigen mede in ogenschouw wordt genomen.
- Euro Express Trein Charter heeft thans een wagenpark van 64 rijtuigen en 18 wagens voor autovervoer. Deze wagens blijven geïmmatriculeerd bij de NMBS. Een overzicht van de rijtuigen:

EETC-materieelpark					
nummer	type	nummer	type	nummer	type
61 84 88-70 016	WR (ex-CNL)	61 84 50-70 119	Bcvmh	51 84 50-70 010	Bcm
61 84 88-70 017	WR	61 84 50-70 120	Bcvmh	51 84 50-70 011	Bcm
61 84 88-70 018	WR (ex-CNL)	61 84 50-70 121	Bcvmh	51 84 50-70 012	Bcm

61 84 88-70 020	WR	61 84 50-70 122	Bcvmh	51 84 50-70 014	Bcm
61 84 88-70 023	WR	61 84 50-70 123	Bcvmh	51 84 50-70 016	Bcm
61 84 88-70 024	WR	61 84 50-70 124	Bcvmh	51 84 50-70 017	Bcm
61 84 88-70 025	WR	61 84 50-70 125	Bcvmh	51 84 50-70 018	Bcm
51 84 92-70 054	Df	61 84 50-70 126	Bcvmh	51 84 50-70 021	Bcm
51 84 92-70 056	Df	61 84 50-70 127	Bcvmh	51 88 98-70 004	DD
51 84 92-90 057	Df	61 84 50-70 128	Bcvmh	51 88 98-70 005	DD
61 84 50-90 101	Bcvmh	61 84 50-70 129	Bcvmh	51 88 98-70 006	DD
61 84 50-90 102	Bcvmh	61 84 72-70 622	Mu	51 88 98-70 008	DD
61 84 50-90 103	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 70-70 416	AB30	51 88 98-70 012	DD
61 84 50-90 104	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 70-70 417	AB30	51 88 98-70 013	DD
61 84 50-90 105	Bcvmh	61 84 70-70 418	AB30	51 88 98-70 014	DD
61 84 50-90 106	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 70-70 419	AB30	51 88 98-70 017	DD
61 84 50-90 107	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 70-70 420	AB30	51 88 98-70 018	DD
61 84 50-90 108	Bcvmh	61 84 72-70 615	Mu	51 88 98-70 020	DD
61 84 50-90 109	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 72-70 616	Mu	51 88 98-70 022	DD
61 84 50-90 110	Bcvmh (ex-CNL)	61 84 72-70 617	Mu	51 88 98-70 025	DD
61 84 50-70 111	Bcvmh	61 84 72-70 618	Mu	51 88 98-70 030	DD
61 84 50-70 112	Bcvmh	61 84 72-70 619	Mu	51 88 98-70 039	DD
61 84 50-70 113	Bcvmh	51 84 50-70 001	Bcm	51 88 98-70 043	DD
61 84 50-70 114	Bcvmh	51 84 50-70 002	Bcm	51 88 98-70 044	DD
61 84 50-70 115	Bcvmh	51 84 50-70 004	Bcm	51 88 98-70 046	DD
61 84 50-70 116	Bcvmh	51 84 50-70 005	Bcm	51 88 98-70 047	DD
61 84 50-70 117	Bcvmh	51 84 50-70 007	Bcm		
61 84 50-70 118	Bcvmh	51 84 50-70 008	Bcm		

WR 88-70 025 had al in z'n NS-tijd door brand schade opgelopen en stond enkele jaren onaangeroerd bij ob Leidschendam.

Bcm 50-70 021 is de voormalige DB 50-30 062, die in 05-2001 aan de NS werd geleverd als vervanging van op 02-02-2000 in Brühl verongelukte 50-70 003. *Ausbesserungswerk* Neumünster knapte het rijtuig op en bracht de NS-beschildering aan. Het rijtuig heeft dus maar korte tijd voor NS gereden.

Voor wie zich afvroeg waarom in de reeks Bcvmh's die NS van TUI kocht lange tijd het volgnummer 114 ontbrak, is hier de oplossing van het "raadsel". NS nam in 1993 29 couchetterijtuigen van TUI over, hoewel deze organisatie er in 1979 30 had laten bouwen bij Waggon-Union in Berlijn. Rijtuig 61 80 05-70 114 raakte in maart 1990 beschadigd bij een brand in Brixlegg. De Bcvmh werd niet gesloopt, maar op 01-10-1993 afgevoerd en aan de Zwitserse *Mittelthurgaubahn* verkocht. Het rijtuig werd als *Rail-Expo* tentoonstellingswagen verbouwd en met het nummer 61 80 09-90 208 bij de DB geïmmatriculeerd. Naderhand kreeg de wagen het nummer 61 85 09-90 208, toen de *Mittelthurgaubahn* vele van zijn rijtuigen in Zwitserland onderbracht. De WGM kreeg een TEE-kleurstelling, die dit type rijtuig nooit gedragen heeft. Bij de overname door NS van de 29 Bcvmh's bleef het gat in de nummerreeks bestaan. Pas in 1997 werd de 50-70 130 omgenummerd in 50-70 114.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie				
binnengenomen		wordt	afgeleverd	
82-70 952	06-07	82-70 432	82-77 015	06-07
20-70 584	13-07	20-70 584	10-70 492	13-07
10-70 561	16-07	10-70 374	82-70 974	23-07
10-77 604	21-07	10-77 309	10-70 377	23-07
10-70 562	27-07	10-70 375	10-70 361	29-07
10-70 566	10-08	10-70 566	20-77 149	05-08
			10-70 376	06-08
			10-70 575	10-08

Plan V revisie R6				Plan T/V syndanio			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
915	21-07	904	14-07	520	09-07	520	11-07
917	04-08	910	30-07	521	13-07	521	15-07
				523	19-07	523	19-07
				522	22-07	522	23-07
binnengenomen		afgeleverd		526	27-07	526	29-07
20-70 237	06-07	20-70 237	16-07	529	30-07	529	02-08
				524	04-08	524	05-08
				527	09-08	527	11-08

Schades/defecten				
binnengenomen		euvel	afgeleverd	
1739	02-07	proefritten BDs	1739	28-07
2940	11-07	botsschade (correctie)	459	30-07
452	22-07	defecte raamlijst	8640	02-08
20-77 126	27-07	graffity	2028	03-08
8415	27-07	defecte WC-vloer mBvk	452	03-08

26-37 115	27-07	brandschade (voor ob Asd)		
1777	28-07	proefritten BDs		
270 7004	30-07	botsschade		
9422	02-08	onbekend defect		
380 8227	03-08	botsschade Asd		
260 8824	03-08	botsschade Asd		

Revisiebedrijf Tilburg

6400 ombouw Duitse Herder				1700 CW deuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6487	29-06	6487	05-08	1730	16-07	1731	15-07
6489	08-07					1760	22-07
6486	20-07					1730	04-08
6488	30-07			1600 LT3			
binnengenomen		afgeleverd		1602	22-07	1611	27-07

SGM spoelen luchtleidingen				VIRM CW airco			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
		2870	30-07	8717	07-07	8717	08-07
				9518	12-07	9518	13-07

SGM CW deuren/spoelen luchtleidingen				binnengenomen				afgeleverd			
				8657	14-07	8655	15-07				
				8663	19-07	8657	15-07				
2022*	23-07	2034	23-07	9402	21-07	8663	20-07				
				9479	26-07	9402	22-07				
				8641	28-07	9479	28-07				
				9522	02-08	8641	29-07				
						9522	03-08				

Schades/defecten

binnengenomen		euvel	afgeleverd	
1612	12-07	brandschade rijrichtingwals	6407	07-07
6513	12-07	compressor defect	20-77 107	09-07
1851	14-07	compressor defect	6446	12-07
1733	15-07	diverse defecten	6467	12-07
6505	21-07	lekkage	1851	15-07
1775	22-07	defecte snelschakelaar	1745	16-07
1764	22-07	tractieproblemen	3228	19-07
6517	22-07	botsschade	6505	20-07
6466	27-07	draaisstel wisselen	6505	23-07
1728	27-07	botsschade	1612	23-07
6468	29-07	motor wisselen	465	23-07
6506	02-08	rondselkop draaisstel 1 defect	1851	23-07
6501	02-08	pezen tandwielkast lek	1733	23-07
1608	03-08	wielas wisselen	1775	29-07
1853	04-08	verbrande tractiekabels	1734	30-07
1851	05-08	dakschade	1764	03-08
			6506	04-08
			6466	04-08
			10-77 626	06-08

* de 2022 is voor de tweede maal binnengenomen en wordt alleen nog gespoeld

Onderhoudsbedrijf Amsterdam

Met ingang van de nieuwe dienstregeling die per 12-12 ingaat, zal in ob Amsterdam Zaanstraat het onderhoud aan Plan V eindigen. Hun plek zal worden ingenomen door VIRM-zeswagengstellen. Bovendien zal de wasmachine op het buitenterrein verdwijnen. Door een kruiswissel tussen spoor 1 en 2 aan te brengen, ontstaat bovendien nog meer opstelcapaciteit.

Onregelmatigheden

Op 13-07 raakte een *elektrokar* te Amsterdam Centraal een deur van stam 7444, zojuist binnengekomen als achterste stel van 2266. De stam kwam als 80785 naar de Watergraafsmeer, alwaar men de ontzette zwenkschuifdeur niet kon herstellen. Als 89166 reed de DD-AR op 14-07 naar Den Haag HS en van daar naar onder nummer 89245 naar Leidschendam. Nog diezelfde middag was de stam weer gereed, waarbij het overigens niet uitgesloten moet worden dat er eenvoudigweg een rijtuig gewisseld is.

In *nacht* 1401 woedde in de nacht van 14- op 15-07 korte tijd brand in de middenbak van stel 4012. Het treinstel werd in Den Haag vervangen door DD-AR 7431, net als 2299 binnengekomen. Na aankomst in Rotterdam werd tegentrein (70) 1414 door de 4203 gereden, een wisseling die sowieso in de pen zat omdat de 4012 in de dienst van een ICM-vierwagengstel reed. De 7431 keerde als 89247 leeg terug naar Den Haag; de 4012 verscheen op 15-07 weer in dienst als voorste stel van trein 1767.

Trein 607 strandde op 21-07 in Rotterdam met een defect

aan de compressor en de snelschakelaar van loc 1183. NS Internationaal stond erop zelf een loc uit de Watergraafsmeer te sturen, hoewel een in de Binckhorst verblijvende 1800 ongetwijfeld sneller ter plaatse zou zijn geweest. De 1842 kwam als 88925 naar de Maasstad. Als 88950 werd de defecte trekduw naar Amsterdam gesleept. De 1183 werd op 22-07 achterop trein 630 meegegeven voor de werkplaats in Vorst.

- Een andere internationale trein, de 143 naar Berlijn, kwam op 22-07 bij Naarden-Bussum stil te staan door problemen met de snelschakelaar van loc 1826. De 1837 – die op 19-05 zelf met trein 147 strandde tussen Weesp en Naarden-Bussum (!) (zie blz. 165) – werd als 89107 vanuit de Watergraafsmeer op pad gestuurd om de trein weg te slepen. Trein 5737 werd ondertussen gebruikt om de defecte trein op te duwen naar het station van Naarden-Bussum, waarbij het een geluk genoemd mag worden dat de volgens omloop voor deze trein voorgeschreven Plan V's die dag waren vervangen door DD-AR 7426. De 1837 en 1826 brachten de internationale trein naar Bentheim, dat uiteindelijk met 177 minuten vertraging bereikt werd. Op de terugweg met de 142 liep de 1826 uiteraard ook weer achter de 1837. De defecte loc werd in de Watergraafsmeer gerepareerd en kwam op 23-07 als 80649 weer in dienst.

- In de vroege uurtjes van 24-07 werd trein 83107 in Den Haag Centraal te hard tegen het stootjuk van spoor 2 geduwd, maar de daarbij ontstane schade aan het materieel was nihil. Ook het juk liep weinig schade op.

- Op 25-07 ontspoorde mDDM 7867 tijdens een rangeer manoeuvre op Hoofddorp Opstelsterrein. Alle draaistellen van de mABk en het eerste van de Bv stonden naast de rails. Een kraan takelde de rijkstuiten weer in het spoor, hetgeen zeven uur in beslag nam. Een eloc had de Bvk en ABv reeds weggesleept, zodat tenminste een deel van het opstelsterrein weer bruikbaar was. Omdat van het motorrijtuig een tandwielkast lekgeslagen bleek, duurde het tot 31-07 tot de stam weer rijvaardig was. Met 80 km/h kwam de mDDM als 89136 achter de 7450 naar Den Haag HS en als 89210 naar Leidschendam. De 7450 nam de 7845 als 89211/89212 mee terug naar Hoofddorp.

- Op 25-07 kwam trein 5728 (441+861) door een ATB-remming op de stroomloze Ringvaartbrug tussen Nieuw-Vennep en Leiden tot stilstand. Het treinpersoneel van de 5728 en de erachter gestrande 2641 wist op creatieve wijze de Plan V's weer onder de draad te duwen, waarna de 2641 even moest terugzetten om de aanloop naar de brug te nemen. De 5728 kreeg uiteindelijk 83; de 2641 89 minuten vertraging.

- Trein 4516 botste op 27-07 tussen Hoorn en Purmerend Overwhere met een auto. Het voertuig kwam klem te zitten onder Bvk 270 7004 en het kostte NedTrain Ongevallenbestrijding drie uur om het wrak te verwijderen. Stam 7804 kwam als 89146 naar ob Leidschendam. De beschadigde Bvk werd op 29-07 met het werkplaatssternet naar Rb Haarlem overgebracht.

- Op 28-07 raakte loc 1189 van trein 609 bij Den Haag dusdanig defect dat hulp van de 1828 nodig was. De NSR-loc kwam als 89202 uit de Binckhorst en trok de trein – met een uur vertraging – naar Roosendaal. Op de terugweg als 300609 naar Amsterdam liep de 1189 achter de 1828. Na aankomst in de Watergraafsmeer als 70609 werd de NMBS-loc afgerangeerd. De hele volgende dag bleef de 1828 aan de stam, waarbij de combinatie uiteraard alleen tussen Amsterdam en Roosendaal reed. Aldus reed de zeldzame combinatie de treinen 637 en 300617. De 1189 werd 's avonds met de 643 overgebracht naar Brussel.

- Stenengooiende onverlaten beschadigden op 01-08 mDDM 7824, onderweg als 2271 tussen Delft en Schiedam. In Rotterdam bleek ook de deursluiting een storing te vertonen, zodat de 2271 en 2264 moesten worden opgeheven naar Rotterdam – Dordrecht v.v.. In Rotterdam werd de 2870, juist als 89230 teruggekomen na een voortrein (102560) tussen Rotterdam en Den Haag voor de ernstig vertraagde 2560 gereden te hebben, in 2264 naar Amsterdam ingezet. Op de terugweg met 2285 werd de inmiddels herstelde 7824 in Rotterdam weer in 2285 ingezet, die, omdat van een doorgaande trein het materieel gewisseld werd, 302285 heette.

Noodweer

- Op 17-07 trok een noodweer van west naar oost over Nederland. Ook het treinverkeer ondervond in het gehele land hinder.

Bij Rilland-Bath sloeg de bliksem in trein 2163, evenals in trein 5159 bij Rijswijk en de 4065 bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Het stel van laatste trein raakte defect en moest naar Rotterdam worden gebracht met behulp van een hulpstel.

- Tussen Essen en Antwerpen viel een boom op het spoor, waardoor de 639 in Roosendaal en de 9345 in Antwerpen moesten blijven staan. Bij Zwijndrecht (NL!) versperde een tak in het spoor kortstondig de weg voor Thalys 9356. Nadat het treinverkeer tussen Antwerpen en Roosendaal weer op gang was gekomen, werd de serie 2700 opgeheven; ter compensatie stopte de 600 in Essen.

- Bij Breda, tussen Boxmeer en Beugen, bij Tilburg West, tussen Leeuwarden en Dronrijp en tussen Breukelen en Nieuwersluis ontstonden voor kortere of langere tijd tot storingen in de beveiliging.

- In Zutphen sloeg de bliksem in de bovenleiding, waardoor de snelschakelaar van VIRM 8671 defect raakte. Iets soortgelijks gebeurde met de treinstellen van de 3071 (Amsterdam Sloterdijk) en 3075 (Anna Paulowna).

Zomerdienstregeling

- Van 12-07 tot en met 20-08 gold bij NS Reizigers de zomerdienstregeling. Met name in de spitsuren reed een groot aantal series niet. De series 2800, 4700, 5000, 12500, 13400, 13500, 14100, 15000, 18800, 19500, 19600, 17000 en 18800 reden in het geheel niet. De 3400 werd beperkt tot het traject Haarlem – Hoorn v.v., terwijl de *ambtenarenexpressen* 502/501 als 524/565 reden. In Utrecht werd gesplitst in 524/20524; op de terugweg gecombineerd met de 20565.

- De 4444 met z'n extra bak eerste klasse werd volgens de omloop niet ingezet en stond aan de kant in Groningen. Het stel werd echter veelvuldig ingezet in diensten van normale ICM-vieren. Daarbij werd er schijnbaar aan voorbij gegaan dat de 4444 nog minder zitplaatsen tweede klasse heeft dan een ICM-drietje, en dus uitermate ongeschikt is om een vierwagenstel te vervangen, zeker als het treinstel niet met een andere ICM gecombineerd rijdt.

Murphy's law

- Al eerder werd in deze kolommen bericht over Murphy's law die zo nu en dan bij NS schijnt rond te waren. Op 04-08 was het rond Den Haag raak: om half twaalf 's morgens raakte mDDM 7810 tijdens een proefrit vanuit ob Leidschendam kort na vertrek uit Rotterdam Kleiweg defect. Trein 13628 raakte daardoor opgesloten te Rotterdam Kleiweg. Doordat de mDDM op een heuveltje stond, kon hij door de zwaartekracht (en een overloopwissel!) terugkeren naar de Kleiweg. Daar werd hij opgesteld op het spoor richting Rotterdam Bergweg, zodat er voorlopig geen treinverkeer mogelijk was tussen Rotterdam Kleiweg en Hofplein. Uit de Binckhorst werd loc 1850 als 89212 naar Rotterdam Kleiweg gedirigeerd. Als 89213 trok de 1850 de gestrande dubbeldekker naar het onderhoudsbureau. De volgende dag maakte de 7810 opnieuw een proefrit op de Hofpleinlijn (!). Als 89246/89247 werd een retourrit naar Rotterdam Kleiweg gemaakt. De stam kwam nog die dag naar Amsterdam.

- Op de Zoetermeerlijn bleef trein 13730 staan bij station Leidsewallen. Door vandalisme werd een deur van treinstel 2021 zodanig beschadigd dat verder rijden aanvankelijk onmogelijk was. Pas na veel moeite kon de machinist de deur dicht krijgen en afsluiten. Met 26 minuten vertraging vervolgde de trein zijn weg.

- Te zelfder tijd raakte trein 2230 (9425+9431) bij Den Haag HS verstrikt in de bovenleiding van spoor 6, die daar om duistere redenen was gebroken. De treindienst kon over de overige sporen doorgang blijven vinden. Uit Amsterdam Westhaven werd diesellocc 6490 als 92580 naar Amsterdam Centraal en als 92581 naar Den Haag gezonden om de treinstellen weg te slepen. Op eigen kracht kwamen de stammen 's avonds als 89225 naar de Binckhorst. De 9431 werd op 05-08 als 89200 naar Den Haag Centraal gereden en bijgeplaatst bij de 2634; de 9425 moest onderhoudsbedrijf Onnen opzoeken: als 89223 op 05-08 naar Amersfoort en bijgeplaatst bij de als 89167 van de Watergraafsmeer naar Onnen onderweg zijnde 9418 (defecte ventilatie en verwarming).

- Slechts een uur later werd het treinverkeer op de Zoetermeerlijn op last van de politie stilgelegd, nadat in de omgeving van station Meerzicht een overval had plaatsgevonden en men op zoek was naar voortvluchtige verdachten. Na een half uur kon het treinverkeer weer op gang komen.

Zomerweer

- Op 09-08 had NS flink te lijden van het warme zomerweer. Trein 2158 bleef in Roosendaal staan omdat de machinist niet met een defecte cabineairco op pad wilde.
- De 2563 moest in Rotterdam worden opgeheven nadat zowel de airconditioning als het deursysteem van VIRM 8661 het had begeven.
- Te zelfder tijd moest 2254 in Rotterdam Lombardijen worden leeggemaakt omdat van DD-AR 7433 de lamp "deuren dicht" niet meer functioneerde. De stellen kwamen als 89228 leeg naar Den Haag HS.
- Tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal bleef trein 869 (BDs 82-77 011+ eloc 1746) twaalf minuten staan vanwege een vaste rem.
- Rotterdam Lombardijen was opnieuw het toneel van problemen toen van stel 8728 (voorstel van trein 2167) de snelschakelaar het begaf. Reizigers schrokken danig van de steekvlam waarmee dat gepaard ging. De treinstellen (8728+8608) reden als 89231 terug naar Rotterdam Centraal.
- Strandtrein 15469 (8658) bleef een kwartier staan te Amsterdam Sloterdijk vanwege een onbekend defect.

Kindertreinen

- De tweede kindertrein uit Berlin-Lichtenberg (p. 199) kwam op 18-07 naar Bad Bentheim, waar loc 1837 de acht Bm-rijtuigen overnam en als 29101 via Hengelo, Deventer, Apeldoorn, Amersfoort en 's-Hertogenbosch naar Eindhoven. In Utrecht werd gestopt voor het wisselen van personeel en in Geldermalsen om een juist pad af te wachten. Als 829101 reed het materieel leeg naar Venlo. De 1837 keerde als 82492 terug naar Eindhoven.
- Evenals op 12-07 bracht een Plan V een aantal kinderen naar het noorden van het land. De 868 was als 800154 vanuit Zwolle naar Deventer overgebracht en reed als 28155 naar Groningen, met stops in Zwolle en Hoogeveen. Van Groningen reed het treinstel leeg terug naar Zwolle, met medeneming van de 888. Uit Alkmaar zou een Sprinter komen, maar het was de 4040 die als 800159 naar Amersfoort kwam en met de kinderen als 28158 naar Alkmaar ging. ICM 4011 werd gebruikt voor trein 28161 naar Rotterdam. Als 800162 kwam deze oudste ICM – evenals de 4012 – 4015 herkenbaar aan de witte binnenbehuizing van de front- en sluitseinen zoals ICM-0 die ook had – weer naar Amersfoort.
- De eerste groepen kinderen keerden op 30-07 weer huiswaarts. Acht lege Bm-rijtuigen arriveerden in alle vroegte in Venlo, waar ze door loc 1835 – als 82491 uit Eindhoven gekomen – werden overgenomen. De DB-loc keerde als 82402 terug naar Duitsland. Als 829102 reed de getrokken trein (leeg) naar Rotterdam, alwaar de eerste kinderen opstapten. Onder nummer 29102 en met stops in 's-Hertogenbosch, Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Almelo en Hengelo werd Bentheim bereikt. Loc 1835 keerde als 82492 naar Hengelo terug.
- Een aantal uit stroomlijnmaterieel samengestelde treinen leverde kinderen in Amersfoort en Deventer af. Plan V 460 ging als 800153 op weg naar Assen, maakte daar kop en reed als 800154 naar Beilen. Na het oppikken van de kinderen en hun bagage werd onder 28154 koers gezet naar Deventer. Het stel kwam als 800155 terug naar Zwolle. Sprinter 2888 kwam van Amersfoort naar Alkmaar (800158) en bracht de kinderen uit die regio naar Amersfoort (28159).

Dienstregeling 2005

- Nadat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat haar toestemming over de plannen van NS Reizigers betreffende de sluiting van station Dalen en het schrappen van de treinserie 14000 tussen Gouda Goverwelle en Utrecht niet had goedgekeurd, besloot het bedrijf de huidige dienstregeling met enkele kleine wijzigingen in 2005 te continueren.
- Om het vertraginggevoelige traject tussen Gouda en Utrecht te ontlasten, zal de aparte spitsserie 2800 Rotterdam - Utrecht (die in de spitsuren rijdt in plaats van de 22000 Rotterdam – Gouda (en daar combinerend met de 2000 uit Den Haag)) vanaf 2005 niet meer rijden. Ter compensatie zullen de 2000 en 22000 integraal met VIRM gereden gaan worden. Om zowel in de 2000 als in de 22000 met VIRM te kunnen rijden (en vanaf Gouda gecombineerd naar Arnhem/Nijmegen), is het noodzakelijk dat Pro-

Rail tijdig de perrons van station Driebergen-Zeist verlengt voor een treinlengte van 12 bakken. Thans passen daar slechts negen bakken langs het perron.

- Een andere wijziging tussen Gouda en Utrecht, het opheffen van de serie 14000 tussen Gouda Goverwelle en Utrecht, gaat niet door. Massale protesten van reizigersorganisaties en de uitblijvende toestemming van de overheid hebben NS gedwongen af te zien van dit plan. Waarschijnlijk zijn de critici van de plannen voorbij gegaan aan het feit dat het traject Gouda – Woerden een grote bottleneck is in het Randstedelijke spoorwegnet. De vele goederentreinen – die overigens evenzeer hun recht op voldoende infracapaciteit hebben – op de verbinding maken een punctuele dienstuitvoering van de reizigersdienst soms zeer lastig. Men kan zich de vraag stellen of de nadelen van de soms forse vertragingen opwegen tegen het voordeel van het blijven rijden van de 14000.
- De sluiting van station Dalen aan de lijn Zwolle – Emmen gaat niet door. NSR meende dit station te moeten sluiten, om de aansluitingen in Zwolle en de bediening van Dalfsen te kunnen verbeteren. Omdat de Emmerlijn een zogenaamde *contractsectorlijn* is – de overheid betaalt NS een bedrag voor de exploitatie van deze onrendabele verbindingen – had NS Reizigers achttien maanden voor de eventuele sluiting toestemming moeten vragen aan het Ministerie van V&W. Deze termijn was niet aangehouden.
- De treinserie 7300 zal vanaf 12-12 niet meer rijden tussen Uitgeest en Alkmaar. De 5800 zal daarvoor weer in Uitgeest gaan stoppen.

Chipkaart

- Vanaf 2007 zullen alle NS-klanten met de OV-chipkaart reizen. Ook zal dan met de kaart gebruik gemaakt kunnen worden van andere vormen van openbaar vervoer. NS wil de chipkaart in 2006 al landelijk invoeren. De kaart wordt ook een middel om de toegang tot stations en perrons te reguleren. De uitrusting van stations met kaartlezers en toegangspoortjes staat bij NS bekend onder de naam *Beheerste Toegang Stations*. Tezamen met de invoering van de chipkaart – *Electronic Ticketing* – ontstaat zo het project *ET/BTS*.
- 138 stations krijgen toegangspoortjes. De verwachting is dat 90% van de treinreizigers op de heen- en/of terugreis een poortje tegenkomt. De overige stations en haltes krijgen chipkaartlezers, maar geleidelijk worden deze vervangen door de poortjes. Het moge duidelijk zijn dat veel stations niet alleen voorzien moeten worden van de elektronische poortjes, maar ook van hekwerk die het omzeilen daarvan bemoeilijken. Overigens komt een zwartrijder die bij het begin van zijn reis niet *incheckt*, onherroepelijk in de problemen als hij op zijn eindbestemming niet door een poortje naar buiten kan.
- De Hoekse Lijn van Rotterdam naar Hoek van Holland is uitgekozen voor een proefproject dat in het voorjaar van 2005 zal plaatsvinden. In samenwerking met RET en Connexion wordt ervaring opgedaan met het systeem. Zes van de tien stations krijgen toegangspoortjes; de overige alleen kaartlezers. De verbouwing van Vlaardingen Centrum is inmiddels voltooid. Op Rotterdam Centraal krijgt spoor 1 de toegangspoortjes. Dit spoor, dat sinds eind 2003 in twee gedeeltes is verdeeld, kan in principe alle treinen van de Hoekse Lijn herbergen. Omdat regelmatig wordt uitgeweken naar spoor 3, krijgt dat spoor chipkaartlezers.
- Alle stations van de Schiphol- en Flevolijn zullen vanaf juli 2005 worden voorzien van poortjes. In de tweede helft van 2005 start ook de ombouw van de overige stations in het land, zodat per 1 januari 2006 de invoering van de chipkaart kan plaatsvinden.
- In verband met de invoering van de chipkaart op de Hoekse Lijn is al per 14-12-2003 een apart omloopje van vijf Sprinterdrieën gecreëerd op de Hoekse Lijn. De omloop heeft thans nog geen functie en er rijden dan ook alleen (onverbouwde) SGM-driewagenstellen in. Het is nog niet duidelijk of er vanaf december a.s. wel onderscheid wordt gemaakt met de omloop van de overige Sprinters. Evenmin is bekend of de in die subomloop ingezette treinstellen aangepast worden voor ET/BTS.

Onrendabele lijnen

- Het *Algemeen Dagblad* meldde op 29-07 dat NS Reizigers en het ministerie van Verkeer & Waterstaat plannen zouden hebben

voorbereid om de exploitatie van 19 verliesgevende spoorlijnen te saneren. Hoewel de berichtgeving in het AD weer niet uitblinkt door zorgvuldigheid – Hoorn Kersenboogerd heet in het artikel *Kerseboogaard* – en zich qua toon kan meten met de stijl waarop *De Telegraaf* lange tijd een patent had, is wel duidelijk dat het er voor een aantal spoorlijnen somber uitziet.

- De dienst op vele trajecten zou in het weekend en de avonden worden uitgedund tot een uurdienst. De lijn Utrecht – Baarn zou worden ingekort tot Soestdijk, terwijl station Soest gesloten wordt. Tussen Arnhem en Tiel zou in het weekend de trein worden vervangen door een busdienst. Hier verdwijnen de stations Opheusden en Hemmen-Dodewaard.

- Al eerder had minister Peijs – nooit te beroerd om als *vrachtwageminister* van weinig kennis en kunde getuigende uitspraken te doen – in een interview met *De Volkskrant* laten weten dat ze niet “dogmatisch” aan een treindienst wil vasthouden als blijkt dat een busdienst goedkoper is. Het huidige plan zou overigens bedoeld zijn als basis voor het aanbesteden van de 19 lijnen. De provincies moeten uiteindelijk besluiten hoe het openbaar vervoer in hun regio's wordt vormgegeven en welke rol het spoor daarin speelt. Het budget dat zij daarvoor ter beschikking hebben, zal echter afnemen.

- Opvallend in het AD-artikel is het voornemen om op kleine deeltrajecten (Dordrecht – Dordrecht Stadspolders, Maarn – Veenendaal West) de tarieven te laten stijgen.

- In een reactie liet NS weten dat er geen beslissingen genomen zijn over de betreffende lijnen. Wel zou het bedrijf in gesprek zijn met het ministerie over een aanpassing van de voorwaarden waaronder NS de Zoetermeer- en Hofpleinlijn en de trajecten Dordrecht – Geldermalsen en Arnhem – Tiel exploiteert. Voor de 13 overige lijnen geldt dat NSR de exploitatie kan opzeggen uiterlijk een jaar voor de betreffende dienstregeling ingaat. Op z'n vroegst kan de dienstuitvoering op die lijnen dus met ingang van de dienstregeling 2006 gewijzigd of beëindigd worden.

- Welke omvang en uitwerking de plannen ook mogen hebben in de toekomst, duidelijk is wel dat ons land thans te maken heeft met een overheid die koste wat kost wil bezuinigen en niet kan accepteren dat bepaalde diensten verliesgevend zijn. Of de voorgenomen decentralisatie van de diensten een voordeel is, moet afgewacht worden. Feit is wel dat in Duitsland de regionalisering van het railvervoer een positief effect heeft gehad op de kwaliteit van regionaal vervoer. Op veel lijnen is de frequentie opgevoerd en zijn diverse verbindingen heropend. Als nadeel kan genoemd worden dat het voortbestaan van een verbinding afhangt van de soms grillige wensen van een deelstaatregering.

- Hoewel beleidsmakers en volksvertegenwoordigers graag wijzen op de goede resultaten die Syntus heeft geboekt in de Achterhoek, moet wel bedacht worden dat dit succes natuurlijk relatief is. De Tweede Kamer zou te klein zijn als NS het plan zou opvatten om structureel geen conducteurs meer in te zetten op bepaalde trajecten.

Amsterdam Centraal

- Eind augustus, begin september zal NS Stations beginnen met een proef om de verlichting onder de kap van Amsterdam Centraal aan te passen. Tijdens duisternis zullen de perrons helder verlicht worden. Er zal een aantal lenzen aan de kap worden gemonteerd die het licht optimaal verdelen. Omdat de perronverlichting de zichtbaarheid van de seinen niet mag beïnvloeden, zal een aantal Amsterdamse deskundigen beoordelen of de nieuwe verlichting acceptabel is.

Wist u dat...

- op de 843 naast de stelnummers bij de cabinedeuren de handgeschreven cijfercombinatie “430509” te lezen is, zijnde het nummer van een binnenkomst in RB Haarlem?
- op 14- en 15-7 de ICM-en 4027 en 4088 respectievelijk een VIRM6 en een IRM3 vervingen tussen Amsterdam en Zandvoort aan Zee?
- VIRM 9522 op 15-07 in de dienst van mDDM in de serie 5700/4900 reed en na 5730 in Leiden werd vervangen door de uit Rotterdam gekomen 7811?
- mDDM 7872 op 24-07 een Sprinterdrie verving op de Hoekse Lijn, om het verwachte drukke strandverkeer op te vangen?
- diezelfde 7872 aan één zijde niet alleen een nummerbord op

de ABv heeft, maar ook op de Bvk?

- de 7808 aan één zijde nummerloos is, maar aan de andere kant 7908 heet?
- de 7824 een nummerbord met het nummer 7924 heeft?
- de 7450 aan één zijde daarentegen 7350 heet?
- de 7827 niet alleen één nummerbord te veel heeft (op de Bvk zit er ook een), maar dat aan die zijde beide borden het nummer 7927 tonen?
- de 961 en 2868 de door hobbyisten gevreesde *mini-nummers* dragen, die vooral in de jaren zeventig veelvuldig gebruikt werden?
- de voormalige Bk 413 die thans in Plan T 528 rijdt, van buiten niet alleen te herkennen is aan het fletse geel, maar ook aan de aluminiumkleurige schuiframen en het ontbreken van een koersrol boven het kleine toiletraam?
- de 1750 een 1600-deur heeft?
- Sprinter 2867 in de Bk2 een raam heeft dat volledig (dus niet alleen het schuifgedeelte) uit een SGM-2 (2881 – 2895) afkomstig is?
- ICM 4037 op 26-07 een VIRM-6 verving in de 2547 Den Haag – Eindhoven en vervolgens leeg werd teruggestuurd als 89303?
- Plan V 466 op de ABk een blauw NS-vignet heeft?
- loc 704 op 02-08 in Zwolle rangerend werd aangetroffen met Railpro-wagens?
- het dan niet verwonderlijk is dat men in Zwolle erg veel 700-en nodig heeft om het reizigersmaterieel te verslepen?
- van ICM 4065 op 02-08 een automatische tussenschuifdeur in de mBdk spontaan openging bij de passage (als 1727) van de wissels vóór station Woerden?
- er op 04-08 op de Hoekse lijn enige commotie ontstond toen tussen Vlaardingen en Maassluis een bezem in de bovenleiding bleek te hangen, waarvan aanvankelijk werd gemeld dat het een *heksenbezem* betrof maar die daar – helaas – door vandalisme terecht was gekomen?
- op 04-08 DDM-1-stam met Bvk 26-37 111 en loc 1857 na binnenkomst als 5870 (uit Baarn) te Amsterdam werd gebruikt als vervangend materieel voor een mDDM in trein 4572, als 4587 terugkeerde en als 89129 naar de Watergraafsmeer kwam?
- men blijkbaar de smaak te pakken kreeg en diezelfde dag nog de stam met Bvk 26-37 107 en loc 1848 als 89108 naar Enkhuizen werd gebracht en op 05-08 in trein 3225 verscheen, als vervanging van een twee VIRM-vierwagengestellen?
- vijf DDM-1-stammen met ingang van de nieuwe dienstregeling weer in de serie 4500 Amsterdam – Enkhuizen komen te lopen?
- de Sprinters 2866 en 2872 op 05- en 06-08 dienst deden in de treinseries 4900/5700, te beginnen met (7)4919?
- de rangeerrobot van de Haagse Kleine Binckhorst (rechts van de spoorlijn Gouda – Den Haag) dusdanig defect is dat hij waarschijnlijk niet meer hersteld wordt en inmiddels in de Grote Binckhorst (links van het spoor) is gestald?
- dientengevolge de treinen die door de wasmachine gaan, dat op eigen kracht doen?
- de 4210 een uitzonderlijk rustige gang heeft bij hoge snelheden?

Railion

Serie 600

- Op 25-07 werd DER-loc 629 van Revisiebedrijf Tilburg overgebracht naar de loods in Blerick. De 1302 en 2215 kwamen vanuit Arnhem naar Tilburg (800627) en haakten daar de voor het NSM bestemde 629 aan. Met een goederenwagen als remwagen reden de locs als 800629 naar Blerick. Daar werd het rangeerlocje door de 2215 in de loods geplaatst, van waaruit de 1312 naar buiten getrokken werd. Van de 1312 waren in Blerick een kapot gegooide frontruit en enkele patrijspoorten alsmede een handvol vernielde meters vervangen. De benodigde onderdelen hadden de NSM-medewerkers in Tilburg van voor sloop bestemde 1300-en mogen demonteren. Als 82450 kwamen de 1302, 1312 en 2215 naar Arnhem.

Serie 6400

De op 12-07 door Rb Tilburg afgeleverde 6446 heeft een verblijf van zeven maanden in het Revisiebedrijf achter de rug. De loc raakte op 12-12-2003 beschadigd bij een botsing met loc PB01 op de Maasvlakte. Daarbij trokken – zoals bij een fors aantal

6400-en reeds is geschied – de bodemplaat en de framebalken krom. Herstel hiervan is een tijdrovend karwei.

G2000

▪ Sedert 29-07 rijdt de G2000 van de *Neusser Eisenbahn* op proef bij Railion. De NE9 rijdt het treinenpaar 42762/42763. De eerste twee dagen was de loc voorzien van Railion-logo's. De eigenaar bleek daar bezwaar tegen te hebben, zodat de vignetten verwijderd zijn. Toen Shortlines de eerste G2000 bij Vossloh/Mak bestelde werd als proef in de NE9 ATB-L ingebouwd en zo kan de loc zonder problemen in Nederland rijden. Railion onderzoekt of de G2000 een geschikte opvolger is voor de locs BR 232, die veelvuldig defect zijn of voor onderhoud aan de kant staan. Het is de bedoeling dat de loc zeker tot eind augustus in dienst blijft.

Schadegevallen

▪ Op 22-07 schoot loc 151 093 van Railion Deutschland in Venlo door een stootjuk en groef zich enigszins in. Met behulp van een 6400 werd de loc weer in het spoor getrokken.

▪ Diezelfde dag ontspoorde de derde wagen van trein 45714 tussen Lage Zwaluwe en Breda. De lege, maar na het transport van waterstofperoxide nog niet gereinigde (tweeassige) wagon liep uit de rails, hoewel de koppeling met de rest van de trein verboden werd. Een eerste onderzoek wees uit dat 1,5 kilometer voor de plaats van de ontsporing reeds schade aan de baan was ontstaan. Als 54900 kwamen treinloc 1614 en de eerste twee wagens kort na middernacht naar de Kijfhoek. De rest van de trein kwam enkele uren later achter een 6400 (als 45714) naar Lage Zwaluwe, waar de ontspoorde wagen en een wagen met een defecte koppeling werden uitgezet.

▪ Kort na middernacht op 24-07 ging het opnieuw mis tussen Willemsdorp Lage Zwaluwe, toen trein 40085 van de Waalhaven naar Duitsland in tweeën brak. Het voorste gedeelte van de trein kwam naar Lage Zwaluwe. Uit Roosendaal kwam een hulploc als 91141 om de gestrande wagens eveneens naar Lage Zwaluwe te trekken. Hoewel de koppeling van de defecte wagen in de baan vast was komen te zitten, bleek de infrastructuur niet beschadigd. Als trein 52000 kwamen de wagens terug naar de Kijfhoek.

Exploitatie

▪ In juli werd de Westhaven van Amsterdam opgeschrikt door vele vierassers van de SNCF (type *Fas*). Hierin werd schroot van Renault aangevoerd dat bij HKS in een schip werd geladen.

▪ In Maassluis werd een grote hoeveelheid buizen afgeleverd om daar verder bewerkt te worden. Af en toe was de aanvoer zo groot dat er een tweede bediening (in de middag) moest plaatsvinden.

ACTS

Materieel

▪ De 1254 kwam na een lange tijd van stilstand weer op de baan. Op de 1253 na zijn nu alle 1200-en weer inzetbaar.

▪ In het Engelse Toton wordt gewerkt om eind dit jaar de 5813 gereed te hebben. Eerst zal een loc geselecteerd worden. De beste kandidaat zou de 58046 schijnen te zijn.

▪ Op woensdag 05-08 werd de PB12 weer teruggegeven aan de eigenaar DLC. Momenteel heeft ACTS alleen nog de PB03 in de huur van DLC.

Exploitatie

▪ Goed nieuws voor ACTS. De contracten met VOS Logistics voor de treinen naar Leeuwarden en Veendam zijn verlengd. Het shuttlecontract van Leeuwarden was dat al eerder, en wel voor drie jaar. De hobbyisten kunnen de komende vijf jaar genieten van de ACTS-goederentreinen naar Veendam!

Schadegeval

▪ In de vroege morgen van 13-07 raakte loc 5811 op het terrein van ECT op een wissel het spoor bijster. Het eerste draaistel ging de goede kant op, de rest volgde echter niet. De loc stond vrij snel weer in het spoor.

ERS

Materieel

▪ De onfortuinlijke loc die op 12-07 door een stootjuk op de Maasvlakte ging, was de 1202. De loc is daags erna overgebracht naar ob Feijenoord voor onderzoek. Momenteel staat de Mak G1206 in Tilburg bij Nedtrain te wachten om gerepareerd te worden.

▪ Doordat in augustus onregelmatig enkele treinen van en naar Italië uitvallen in verband met de zomervakantie, was er tijd om enige uiterlijke werkzaamheden aan het materieel uit te voeren. Op 09-08 werd loc 6606 voorzien van ERS-bestickering. PB05 werd die dag vernummerd in 6605. Een dag later werd tenslotte de 6609 in ERS-uitmonstering gebracht. De werkzaamheden werden uitgevoerd in onderhoudsbedrijf Feijenoord van Nedtrain.

▪ Containerwagens die ERS van AAE huurt, worden sinds kort door Shunter in Rotterdam onderhouden. Op 10-08 vond dat voor het eerst plaats.

Shortlines/Rail4Chem

Materieel

▪ Op 23-07 werd Class 66 *EC1* voor Rail4Chem afgeleverd. Even leek dit de saaiste Class 66 ooit te zijn omdat er geen stickers waren aangebracht. Na de bestickering op 29-07 valt de loc goed op door zijn felgele outfit. De loc, inmiddels 66.020 genummerd, wordt afwisselend in de shuttles naar Duisburg of Worms ingezet. In het weekend blijft de loc overstaan in Worms en vanaf dinsdagavond tot vrijdagochtend pendelt de loc in de R4C-Duisburgshuttle. Op vrijdagavond vertrekt de loc dan weer met de Wormstrein. Deze treinen worden afwisselend gereden met de Class 66's of G2000'en van Shortlines.

Exploitatie

▪ SL1201 bleef vijftien nachten actief in het Noorden. De loc was daar in de weer met een kettinghortrein uit Duitsland. Met behulp daarvan is het spoor vernieuwd tussen Leeuwarden en Deinum en tussen Mantgum en Sneek. Op 18-07 nam de PB17 de V60 SL1002 mee naar Leeuwarden. De PB17 ging voor onderhoud naar Zwolle en de V60 droeg z'n steentje bij tijdens de werkzaamheden. Op dezelfde dag werd de SL1201 gebruikt om de kettinghortrein te driehoeken. Via Onnen ging het naar Veendam waar de trein even te gast was bij de STAR. In de trein werden ook de ballastafwerkmaschine (BAM) en de stopmaschine van Volker Stevin meegenomen. Deze werden na afloop ook nog naar Sneek gebracht. Op 26-07 reed de SL 1201 de BAM van Sneek naar Leeuwarden en de dag erna weer terug. Na het werk werd op 28-07 de V60 in Zwolle achtergelaten en bracht de SL1201 de kettinghortrein naar Emmerich.

▪ Van 09- tot en met 12-08 was de SL1201 te zien met werktreinen op de Havenspoorlijn. Op vrijdagen doet de loc het rangierwerk in 's Hertogenbosch met de autoslaaptrein. Vanwege de nog onbekendheid op de loc wordt op zondagen meestal een G2000 ingezet in 's Hertogenbosch.

DLC

Materieel

▪ Met Nedtrain Tilburg is een contract gesloten voor het onderhoud aan de Class 66-locomotieven.

Exploitatie

▪ Op zaterdag 31-07 reed de schrootrein van Moerdijk Cronifer naar Krefeld weer. Op zaterdag 07-08 bracht de PB18 de wagens leeg terug.

Syntus

Materieel

▪ De op 10-10-2001 bij een botsing met een tractor te Lievelede beschadigde LINT 31 werd op 02-08 op diepladers van Hengelo naar de Alstom-fabriek in Salzgitter vervoerd. Delen van het treinstel zullen daar worden aangewend bij de bouw van de nieuwe treinstellen 44 en 45. De draaistellen en de motoren zullen worden hergebruikt.

ProRail

Emplacement Utrecht

▪ Van 24-07 tot en met 20-08 is/was het emplacement aan de noordzijde van Utrecht het toneel van grootscheepse werkzaamheden. De sporen en bovenleiding van de fly-over van het spoor Vleuten – Utrecht werden compleet vervangen. Ook wordt de viersporigheid vanuit Amsterdam op het emplacement aangesloten, tegelijk met de aansluiting naar het toekomstige opstelreiln *Cartesiusweg*, dat op het terrein van de voormalige Spoorstaafasinerichting geprojecteerd is. Omdat de kruising van de trei-

nen uit de richting Woerden met die uit Amsterdam tijdens de werkzaamheden gelijkvloers diende te geschieden, gold gedurende de werkzaamheden een aantal spoorafwijkingen en wijzigingen op de vertrektijden.

- Het genoemde opstelsterrein is ter vervanging van het aan de zuidzijde van Utrecht gelegen *Opstelsterrein Zuid*, in spoortermen aangeduid als OZ. Dit terrein zal plaatsmaken voor de spoorverdubbeling Vleuten – Geldermalsen. Het zal in exploitatieve zin een grote verbetering zijn als beide opstelsterreinen van Ut aan de noordzijde van het station liggen, omdat daarmee de Buurtsporen 1,2 en 3 – kopsproren – in principe rechtstreeks bereikbaar zijn. Thans is het een zeer tijdrovend karwei om een treinstel van OZ naar deze sporen of het in het verlengde daarvan gelegen opstelsterrein *Landstraat* te brengen.

Den Haag Centraal & RandstadRail

- Nog in augustus start de verbouwing van Den Haag Centraal. Mede in verband met de komst van RandstadRail wordt de hal van het station grondig omgebouwd. Bovendien wordt – in opdracht van de gemeente Den Haag – het project *Den Haag Nieuw Centraal* uitgevoerd. RandstadRail dient in 2006 te kunnen gaan rijden, zodat de hiervoor benodigde werkzaamheden het eerst worden uitgevoerd.

- De uit Zoetermeer komende trams van RandstadRail worden zoals bekend vanaf de Laan van NOI via het tramviaduct langs Ternoot naar het tramplatform van het Centraal Station geleid, dat daarom omgebouwd moet worden. Al begin juli werd de keerlus van de HTM buiten het tramplatform buiten dienst gesteld. Tramlijn 3 heeft sedertdien (tijdelijk) zijn eindpunt bij Den Haag Laan van NOI (terug). Ook de noodzakelijke sloop van de hooggelegen halte Ternoot werd voortvarend aangepakt. In het weekend van 14-08 werden twee nieuwe viaductdelen geplaatst op de plek van de voormalige halte (*lees ook onder HTM-nieuws*).

- Om ruimte te maken voor de ombouw van de tramperrons, worden de winkels aan de uiteinden van de NS-perrons verplaatst naar tijdelijke onderkomens. De vestiging van Albert Heijn wordt enigszins opgeschoven. Hiervoor is ruimte gemaakt door de roltrappen naar de tramperrons te verwijderen.

- Onder het tramplatform worden bouwterreinen ingericht, afgezet met witte bouwschotten van drie meter hoogte. De sporen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12 worden daarvoor enkele tientallen meters ingekort om voldoende loopruimte te behouden. De sporen 1 en 2 zijn enkele jaren geleden al ingekort toen de stationstoeegang naar de Rijnstraat uitgebreid werd.

- Al per 25-04 werden de kantoren van de Haagse NS-organisatie verplaatst naar een ander gedeelte van het stationsgebouw. De (te) kleine *koffiekamer* van Den Haag Centraal werd vervangen door een door Albron geëxploiteerd bedrijfsrestaurant van een omvang die recht doet aan de grootte van Den Haag als grootste NS-standplaats voor rijdend personeel. In de nu verlaten ruimten zullen in de toekomst kantoren worden gevestigd.

- Aan de omliegging van de sporen tussen de Loolaan en Den Haag Laan van NOI wordt hard gewerkt. Om ruimte te maken voor de ongelijkvloerse kruising tussen de sporen Den Haag Mariahoeve – Den Haag Centraal en die van de Hofpleinlijn, is, ten koste van een gedeelte van een volkstuintencomplex, een nieuw baanlichaam aangelegd. De bovenleidingportalen staan reeds langs dit tracé.

- De Nootdorpboog neemt ook gestalte aan. Hier zijn eveneens de bovenleidingpalen al geplaatst.

Korte berichten

- Blijkens een bericht in het *Haarlems Dagblad* is ProRail voornemens de perrons van Heemstede-Aerdenhout te verlengen tot 340 meter. Thans zijn de 270 meter. Wanneer de perrons van de voorstadhalte verlengd zijn, kunnen er treinen samengesteld uit twee zeswagengestellen VIRM stoppen. De gemeente Heemstede verwacht in augustus de motivatie en ProRail te ontvangen. Wanneer de werkzaamheden starten, is nog onbekend.

- Het Eindhovens Dagblad meldde op 04-08 dat het vierde station in Helmond, Helmond *Brandevoort*, grotendeels door de gemeente zal worden voorgeschoten. Zoals zoveel spoorprojecten was de halte in de nieuwbouwwijk ten offer gevallen aan de bezuinigingswoede van de overheid. Omdat de gemeente Helmond in voorlichting aan bewoners van de nieuwe woonwijk de komst

van de halte had aangekondigd, heeft zij gemeend dat het project hoe dan ook in 2006 moet zijn afgerond.

Herik Rail

Verhuizing

Herik Rail-eigenaar Gerard van den Herik kondigde in een vraaggesprek met het *Rotterdams Dagblad* aan dat hij zijn rollend materieel niet meer bij het depot van de Stoom Stichting Nederland op het emplacement Rotterdam Noord Goederen zal stallen, maar in een deel van de voormalige werkplaats Amersfoort. Herik Rail is in afwachting van een hinderwetvergunning. Van de Herik zag zich naar eigen zeggen genoodzaakt tot de verhuizing vanwege een toenemend aantal gevallen van vandalisme. Het materieel heeft hieronder te lijden.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË NMBS

- Reeks 14. Een kleine update rond de keuze van een ontwerp, c.q. fabrikant, voor deze nieuwe reeks. De Walen willen Alstom, een Vlaamse minister wil dan weer Bombardier (met bouw in het Vlaamse Brugge). Als dit zo blijft zit een samenwerking tussen Alstom en Bombardier er wel aan te komen (bijvoorbeeld een Alstom kast en Bombardier techniek). Wat betreft de techniek zit het dan ditmaal eens goed, wat betreft het ontwerp... ach ja, daar is reeds genoeg over gezegd.

- Reeks 22/25. Een deel van de vergroting van het takenpakket in wat het laatste planjaar zal zijn van deze reeks, is het rijden van enkele zomerse toeristentreinen. Locs van deze reeksen verzorgen de treinen T 6714/6764 Aarschot-Blankenberge v.v. en T 6716/6766 Turnhout-Blankenberge v.v.

- Reeks 41. Zelfs op de al jaren terzijde staande 4117 zijn nummers op de fronten aangebracht. Het is overigens nog allermist zeker of er een nieuwe bak gebouwd wordt voor dit stel en naar mate die beslissing langer op zich laat wachten, lijkt de kans erop kleiner te worden. Men heeft ook 41's te over...

- Reeks 51. Van de zestien of zeventien (zoals het er nu naar uit ziet wordt de zeventiende, de 5141, plukloc) reeds voor verkoop naar Italië gereserveerde locs zijn de eerste vier ook daadwerkelijk verkocht: de 5104, 5127, 5133 en 5142 zullen de 5122 en 5135 gaan vergezellen bij Ventura en eind mei kwamen de 5127, 5133 en 5142 de 5104 naar Locorem te Ile Monsin. Met deze vier mee verkocht wordt ook de 6302, die eveneens in mei naar Monsin gesleept werd. De veertien al twee jaar in Ekeren wegwijkende 51'ers (5102, 5103, 5110, 5132, 5136, 5141, 5143, 5146, 5158, 5168, 5173, 5177, 5181 en 5186), grotendeels ook bestemd voor Italië, werden op 7 mei door de museumlocs 201.010 en 204.004 naar Montzen vervoerd. Hier zijn ze reeds dicht bij Locorem, en bovendien schijnt men de bundel te Ekeren nodig te hebben voor de aanleg van de HSL naar Nederland en/of de tweede haventoeegang. In juni werd deze sleep gevolgd door twee nieuwe transporten, wederom gereden door de 201.010 en 204.004 en ditmaal afkomstig uit Antwerpen Noord. Op 21 juni werden de 5101, 5105, 5125, 5152, 5138, 5154, 5167, 5170, 5178, 5185, vergezeld door de 6207, overgebracht naar Montzen. Drie dagen later volgden de 5156, 5157, 5162, 5164, 5172, 5174, 5180 en de 6271 en 6298. Het moge duidelijk zijn dat een deel van deze locs puur schroot is. Over verplaatsingen van de locs uit Merelbeke, Charleroi en Montzen is nog niets vernomen.

De 5166, museumloc van de NMBS te Antwerpen Noord, wordt op het ogenblik teruggeschilderd in de livree 1970 (groengeel).

- Reeks 52/53/54. Alle 'parc' staande AFB's zijn ingaande de zomerdienst weer terug in gebruik, allen doorverhuurd aan TUC-Rail en – opvallend genoeg – allen weer vanuit Stockem. In dienst zijn nu dus nog, respectievelijk weer; 5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215-5217, 5301-5303, 5305-5309, 5311-5313, 5315, 5316, 5318, 5320, 5401, 5403 en 5407.

- Reeks 62. Nog slechts zeventien 62'ers zijn in gebruik bij de 'directie treinen' voor de laatste reservediensten in het goederenvervoer. Vanuit Charleroi zijn dit de 6231, 6262 en 6263, vanuit Kinkempois de 6216 (overgekomen van Merelbeke), 6269, 6288 (idem), 6306, 6319 en de vier TBL-locs 6225, 6227, 6313 en 6324 en vanuit Merelbeke resteren nog de 6210, 6212, 6229, 6236 en

6264. Dit houdt in, dat de volgende locomotieven op reserve gesteld zijn in afwachting van een beslissing op terzijdestelling of afvoer: 6204, 6221, 6244 (groen), 6246, 6250, 6253, 6254, 6256 (groen), 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294, 6296, 6297, 6299, 6315 en 6331.

De weer in dienst gestelde 6238 is in dienst gekomen vanuit Merelbeke in infra-dienst. Ook de 6307 is weer in het materieeloverzicht te vinden: voor infra en vanuit Antwerpen Noord. De 6252 is, inderdaad, na de 6271 en 6301 nog vóór de zomerdienst afgevoerd. Ook de 6248 komt niet meer voor in het materieeloverzicht, het is vermoedelijk deze infraloc die vervangen is door de 6307. Bevestigingen van deze wijzigingen moeten echter nog komen. Wel zeker is dat de 6292 en 6295 overgegaan zijn naar infra (Antwerpen).

- Rangeerloos. Volgend jaar zal de NMBS de rangeerloos gaan vervangen uit de Antwerpse havens, die daar nu de rangeerdiensten in de bundels verzorgen. Helaas voor de spoorwegliefhebbers zal die vervanging gestalte krijgen in de vorm van moderne rail-wegvoertuigen die weinig meer te maken hebben met echte locomotieven (eerder was al aangegeven dat ook de diensten van reeks 91 door dergelijke voertuigen vervangen gaan worden). Het bedrijf Mol Company in Hooglede zal vijftien van deze voertuigen leveren voor diensten in Antwerpen en daarbuiten nog twee voor diensten in de haven van Gent. Met de vervanging van de rangeerloos en het overnemen van het leeuwendeel van de sleepdiensten van en naar de bundels door locs reeks 77, is het des te stuitender hoe snel het spoorwegbedrijf in Antwerpen de laatste vijf jaar veranderd is. Het besluit om gebruik te maken van rail/wegvoertuigen voor B Cargo is overigens niet alleen genomen vanwege het kostenplaatje, maar ook vanwege het veiligheidsaspect. De rail/wegvoertuigen zijn veel wendbaarder. Geduwd rangers zal tot het verleden gaan behoren.

- Reeks 73. Afgevoerd werden de 7330 (verlopen revisietermijn) en de 7342 van Stockem na een aanrijding. Laatstgenoemde is het eerste slachtoffer buiten de eerste serie van deze reeks.

- Reeks 76. De 7608 en 7618 zullen vermoedelijk de enige locs van de reeks zijn met een toekomst: zij worden bewaard door een Nederlandse organisatie, waar de details overigens nog heel minniem over zijn (wordt vervolgd).

- Reeks 77. Vanaf de zomerdienstregeling worden de bedieningen van Andenne, Yvoir en Lustin weer uitgevoerd door 77'ers van de stelplaats van Charleroi. De voorafgaande dienstregeling hebben 77'ers van Kinkempois deze treinen tijdelijk gereden. Deze wisseling was mogelijk door het naar Charleroi komen van de locs 7746-7748 van Merelbeke en 7749 en 7750 van Kinkempois, waardoor nu de serie 7730-7750 in onderhoud is in Charleroi.

De nog vrij nieuwe 7825 was op 8 juni betrokken bij een aanrijding met een vrachtwagen in het toch overwegloze Genkse goederengebied. De klap was blijkbaar groot, want de lange zijde van de loc was op een manier geplooid die we in Nederland van de 6400-en kennen. De loc is naar Antwerpen Noord gestuurd ter reparatie.

Begin augustus waren 144 machines in dienst, vanuit Antwerpen Noord (7701-7722, 7771-7790, 7813, 7814, 7818-7824 en 7831-7844, Merelbeke (7767-7770, 7791-7812 en de recentelijk van Antwerpen overgekomen 7825-7830), Charleroi (7730-7750), Kinkempois (7751-7765 en 7815-7817, deze laatste recentelijk uit Antwerpen overgekomen) en tenslotte Stockem (7723-7729). Overigens zijn alle locomotieven uit de serie 7709-7770 nu voorzien van radiografische besturing (de 7701-7708 hebben radiografische besturing vanuit een externe post).

Eind juli werd van de Duitse EBA officieel toestemming verleend om met de locs 7771-7790 doorgaand te rijden van Montzen via Aken naar Dillingen (voor de kalktrein uit Yves-Gomezée) en voor de Volvo-trein van Antwerpen via Breda-Nijmegen naar Bad Bentheim. Het is overigens nog niet officieel bekend gemaakt dat de NMBS deze laatste dienst gaat rijden. Ook doorgaand rijden naar Millingen is er nog niet bij, wél wordt sinds kort met locs uit de genoemde nummerreeks doorgereden tot Aken West. Eén en ander lijkt overigens een beetje op terugpesten: een paar jaar geleden werden de 241's uitgebreid getest nadat zij Memor ingebouwd hadden gekregen, ze zijn echter nooit toegelaten buiten Aken-Montzen. Het niet toelaten van reeks 77 zonder PZB terwijl geen enkele Belgische loc die dagelijks in Aken komt PZB heeft, lijkt er wel een beetje op...

- Reeks 80. De 8033 werd verkocht aan Ventura in Italië (terwijl

men daar toch voldoende niet rijdende locs van dit type heeft staan). Opvallend is dat de onlangs naar Duitsland vertrokken 8062 én deze 8033 beide behoren tot de drie nummers die modelspoorfabrikant Roco ooit heeft uitgegeven... Nu de 8001 nog... (ter geruststelling: dat zal niet gebeuren gezien de toestand van laatstgenoemde).

- Reeks 82. De 8254 werd, geheel volgens onze voorspelling, als vierde loc uit de serie afgevoerd.

- Reeks 84. Tot ieders verassing is loc 8431 van Merelbeke (infra) nog altijd te vinden in het huidige materieeloverzicht.

- Reeks 91. De locjes hebben ook de ingang van de zomerdienst overleefd. Voor de rangeerdienst voor Infrastructuur zijn de 9116, 9122, 9124, 9125, 9140, 9149 en 9154 nog in gebruik vanuit Charleroi en de 9105, 9119 en 9142 vanuit Schaarbeek.

De 9118 is in juni verkocht, maar het is nog onbekend aan wie. Het is de tweede verkochte 91'er na de 9112. Ook de 9110 zou verkocht zijn aan deze privé firma. Overigens zijn de 91'ers momenteel een stuk duurder: de 15 daartoe aangewezen exemplaren gaan niet weg voor minder dan 20.000 euro, vorig jaar kreeg je er nog één naar keuze mee voor een vijfde van die prijs. Voor non-profit organisaties (museumclubs) zijn de prijzen aanmerkelijk lager, maar zij zullen het moeten doen met de wat mindere exemplaren.

- 'Zwaar materieel'. Als 'zwaar materieel' is nog een aantal rangeerloos in gebruik. Inmiddels is dit materieel wederom te vinden in de officiële opgave van het materieel, ingediend bij de directie materieel. Het gaat om de 8441 (Antwerpen), 8035 (Schaarbeek), 8066-8069 en 9147 (CW Salzinnes) en de stelplaatslocomotoren 9109, 9123, 9132, 9136, 9138, 9150, 9152 (Merelbeke), 9111, 9124, 9128, 9142 (Charleroi), 9146, 9158, 9158 (Kinkempois) en 9135, 9153 en 9159 (Stockem).

- Klassieke motorstellen. Even een kleine update voor wat betreft de renovatie van de klassieke stelletjes, die overigens nog altijd hoofdzakelijk rond Brussel rijden als 'voorbereiding' voor het RER-achtige netwerk dat er over een paar jaar moet komen. Tot medio juli waren gerenoveerd: 601-655, 657-664, 685, 697, 706, 709, 732, 733, 735, 736, 738-740, 742, 744-747, 751, 757, 768, 770 en 772.

De twee zwaar beschadigde bakken van de ongevallen van Aiseau en Pérot zijn uiteindelijk gesloopt in juni, nadat de beide minst beschadigde bakken als treinstel 709 onlangs weer hersteld waren afgeleverd. Ter herinnering: het nu administratief verdwenen nummer 716 is pas het tweede stel van de serie 601-782 dat gesloopt is (na de 656).

- Slooplocs. Nog steeds is men in Ronet niet begonnen met het slopen van de locs reeks 22, terwijl het andere verkochte materieel al verdwenen is. Reden? Uw redacteur weet het niet maar heeft zijn vermoedens gezien het bouwjaar van de locs. Voor de nummerfreaks een update van de rij locomotieven te Ronet, stand 9 juli; 1803, 2209, 2210, 2212, 2215, 2222, 2232, 2238, 5115, 5119, 5129, 5134, 5140, 5153, 5163, 5179, 5184, 5192, 5193, 5213, 5314, 5310, 5317, 5527, 5534, 6270, 6272, 6276, 6279, 7342 en 8254. Onder de locs bevinden zich exemplaren, die reeds tien jaar geleden vernield zijn geraakt bij zware ongevallen, en waar dus geen enkel belang bij is om dat maar te laten staan.

Op 24 juli trokken vier AFB's (waarvan twee aan het einde als remgewicht) van TUC-Rail een sleep door hen aan de sloper verkochte locomotieven van het Luikse naar Athus, waar ze uiteindelijk terecht zullen komen bij één van de bekende slopers even over de grens met Frankrijk of Luxemburg. Het gaat om de 7602, 7604, 7609, 7612-7614, 7617, 7619, 7625, 5905, 5916, 5945 en 5946. Opvallend is de 5945 daar deze officieel helemaal niet van TUC-Rail is. Deze loc heeft jarenlang in Liers gediend als voorverwarmer, en stond de laatste twee jaar bij de afgevoerde 59'ers te Kinkempois. Het vermoeden rijst dat deze de laatste jaren als onderdelenleverancier voor de TUC-Rail locs gediend heeft en op de één of andere manier toch in hun analen terecht gekomen is.

- Vauban. Vanaf 12 december zal de slag int 90/91 'Vauban' opgeheven worden op het traject tussen het Zwitserse Brig en het begin/eindpunt Milaan. Op dit traject zal vanaf die datum namelijk Cisalpino-materieel worden ingezet, wat onder meer op deze trein aansluiting zal geven te Brig. De Italiaanse Trenitalia-rijtuigen die sinds december 2003 in deze trein rijden, zullen dan weer worden vervangen door Zwitserse EC-rijtuigen.

- EN "Jan Kiepora". De definitieve samenstelling van de trein is

als volgt: 1 Bulgaars (ex RZD) slaaprijtuig van/naar Minsk, 3 RZD-slaaprijtuigen uit Moskou, een PKP-restauratiewagen (ex DB) en couchette, drie ex DB couchettes van wederom de PKP en tenslotte nog twee PKP slaaprijtuigen.

- NMBS/ACTS. De overname van een groot deel van de aandelen van ACTS door de NMBS is van de baan. Wellicht heeft het te maken met de plannen van de afgelopen maanden om in Nederland en Duitsland doorgaande goederentreinen te gaan rijden (uiteindelijk wellicht ook via de 'alternatieve IJzeren Rijn'), waartoe nog steeds proefritten gehouden worden. Zo reed een Indusi/ATB-reeks 55 recentelijk op de spoorlijn van Aken richting Düren.

- Lijn 55A. Op zaterdag 26 juni werd het nieuwe tracé van lijn 55 tussen Wondelgem en Ertvelde (Zelzate) uitgebreid ontroest. De dag erna vonden testritten plaats en vanaf 28 juni werd de normale dienst van en naar Zelzate en Zeeuws-Vlaanderen uitgevoerd via de nieuwe lijn. Een veel te lang voortslepende verlegging was hiermee eindelijk voltooid.

- Elektrificatie Genk Goederen. Enige tijd geleden meldde de NMBS zelf dat de nieuw aan te leggen bundel te Genk Goederen (beter bekend als Winterslag) geëlektrificeerd zouden worden. Ter herinnering: deze nieuwe sporen zijn ter vergroting van de capaciteit en vervangen een eerder plan de lijn naar Waterschei te heropenen. Dit jaar moeten de werkzaamheden te Winterslag gereed zijn, maar van elektrificatie is op de korte termijn nog geen sprake. Op zijn vroegst pas vanaf 2006 zal de verbinding tussen de reizigerslijn Genk-Hasselt en Winterslag onder de draad beginnen te komen (evenals overigens de goederenverbingsboog van de bestaande reizigerslijn richting Aarschot en Leuven nabij de werkplaats van Hasselt). Op dit moment vindt nog een studie plaats naar de consequenties die voortvloeien uit de plannen, zoals de aanleg van een extra of vernieuwd onderstation.

- Nieuw kalkvervoer. Met enige dagen vertraging is het nieuwe kalkvervoer vanaf Yves-Gomezée aan lijn 132 naar Millingen gaan rijden. De treinen bestaan uit bruine Fals-zelflossers en worden gereden met twee 77'ers (van stelplaats Charleroi) op lijn 132 en drie op het stuk tot Montzen, waarbij de derde overigens pas vanaf Kinkempois wordt ingeschakeld. De tijden van de nieuwe trein: Les Petons 14.54, Monceau 15.53/17.57, Kinkempois 19.55/20.03, Montzen 20.57/21.51 en Aachen West 22.48. De lege trein komt in Les Petons aan om 09.01 uur, op zaterdag echter al om 8.12 uur. Eind juli werd toelating verkregen om met 77'ers voorbij Montzen te rijden, doorgaand naar Millingen. Vooralsnog gebeurt dat niet (aangezien noch Charleroi, noch Kinkempois exemplaren van de reeks 7771-7790 met PZB/Indusi heeft).

- Fransnes. Het zou dan toch zo zijn dat de sporadische 'laatste ritten' de afgelopen periode een meer stabiel vervolg zullen krijgen. Het goederenlijntje vanuit Leuze naar Frasnes-les-Anvaing zou dan toch open blijven. Momenteel is de enige vaste trein de tweewekelijkse ontroestingsrit, welke in de ochtend gereden wordt door de loc van Ath na de bediening van het ineens niet meer zo onbekende Ghislenghien.

- Lijn 167. Al vele maanden lang is de heraanleg van de oude lijn 167 tussen Athus en Mont-St.-Martin in Frankrijk een mooi voorbeeld van het verschil in voortvarendheid tussen de Walen en de Fransen. Deze spoorlijn, ooit een enkelsporig lijntje en straks een dubbelsporige, geëlektrificeerde lijn voor doorgaand goederenvervoer van en naar Frankrijk buiten Luxemburg om, is in Frankrijk volledig klaar – inclusief de bovenleiding. Precies op de grens verandert het echter in een strook zand wat nog amper een baanlichaam genoemd kan worden.

- DLC. Auto-fabrikant BMW heeft het contract met DLC voor het autotransport naar de BMW-fabriek te Wackersdorf opgezegd en gend aan Railion. Hiermee krijgt DLC wederom een gevoelige klap te verwerken en de enige inkomsten van het bedrijf lijken nog te komen uit het verhuren van de eigen locs aan andere bedrijven.

- Station Gent St. Pieters. Het hoofdstation van Gent zal de komende maanden volledig worden gemoderniseerd. Hierbij worden onder meer de perrons verbreed en – daardoor – de sporen verlegd, waardoor de karakteristieke dienstperrons tussen de sporen zullen verdwijnen. Naar voorbeeld van het vernieuwde station van (onder meer) Leuven zullen er winkels verschijnen in de nieuwe voetgangerstunnel. De werkzaamheden aan een nieuw tram- en busstation zijn al een tijd aan de gang.

- TTB-dag. Dit jaar wordt er wél weer een TTB-dag gehouden en

wel op 19 september. Zoals gewoonlijk zijn weer dagkaarten beschikbaar voor het Belgische en Luxemburgse spoorwegnet.

- Dorpsfeest Moresnet. Op 2 en 3 oktober aanstaande wordt er, zoals al kort aangegeven in een eerdere uitgave, weer eens een feest gehouden rond Moresnet en zijn spoorlijn. Enkele highlights uit de activiteiten: stoomloc 29.013 zal met een 'Oriënt Express' een rondrit rijden van Eupen via Luik, Aken en Maastricht en natuurlijk via de lijn door de Voerstreek waar het allemaal weer om draait. Het reisje kost bijna 500 euro, maar daarvoor krijg je in vijf uur wel vijf keer catering... Een stuk goedkoper zijn de publieksritten met een reeks 41 vanuit Montzen. Voor 125 euro kunt u dan wel weer als VIP een geluid- en lichtspektakel bijwonen op en rond het viaduct van Moresnet. Tenslotte is er een fotowedstrijd rond het viaduct als thema.

In het bloedhete weekeinde van 7 augustus werd weer gewerkt aan het viaduct, overigens. Het is de éénnalaatste keer: in september zou het klaar moeten zijn. Hierna is de volgende klus de elektrificatie van het traject. Dit als stille hint voor allen die nog niet genoeg foto's hebben geschoten langs deze lijn.

DENEMARKEN

Bij de viering van 50 jaar "Bolle Neuzen" te Odense op 14 en 15 aug. jl. werden de volgende locs verwacht:

TMY 106, SJ T41 200, SJ T41 204, Gm 7707, Di3 616, MX 1001 ex MX 1006, MY 1101, MY 1126, MY 1136, MZ 1401, DSB ME LJ M 38 (ex MY 1153), OHJ HTJ MX103 (ex MX 1010), Nordjyske Jernbaner MX, BaneDanmark MZ 1419, Railion MZ (IV), CFL 1604, CFL 1800, NMBS 202.020, MAV M61 017

DUITSLAND

Nog dit jaar verdwijnt de destijds als concurrent voor het vliegtuig gestarte treinverbinding tussen Hamburg en Keulen. Onder de naam Metropolitan werden per dag vier retourritten gereden. Eén slag wordt overgenomen door een ICE.

Materieel

Ook dit jaar zullen de zeven nog dienstvaardige elocs van de serie 171 (25kV) van de Rübelandbahn definitief hun panto's neerlaten. De serie 185 lijkt de taken over te gaan nemen.

Op 10 augustus gingen in één klap alle treinstellen van de BR 612 aan de kant, nadat schade aan één van de assen van zo'n stel was ontdekt. Na inspectie mochten de stellen weer de baan op, maar de kantelbakinrichting mag tot nader order niet worden gebruikt. Alle assen worden nu vaker nagekeken, de oorzaak van de schade is nog niet bekend.

EUROTUNNEL

Eurotunnel, de exploitant van de spoorverbinding onder het Kanaal, heeft over de eerste zes maanden van 2004 vijfmaal meer verlies geleden dan vorig jaar. Het nettoverlies kwam uit op 119 miljoen euro. De omzet van het Frans-Britse bedrijf zakte met 3 procent tot 390 miljoen euro. De toename van het aantal passagiers met 20 procent kon deze daling niet keren. Dit kwam mede doordat Eurotunnel de prijzen heeft verlaagd. Eurotunnel heeft ook veel last van de concurrentie van de veerdiens over het Kanaal. Eurotunnel kondigde aan de kosten met 40 procent te gaan reduceren. De omzet moet met 30 tot 40 miljoen euro omhoog. Een nieuw tariefsysteem voor vracht- en personenauto's moet hiertoe bijdragen.

FRANKRIJK

Voor de aanleg van de LGV-Est zullen bij English Welsh & Scottish Railway (EWS) voor de duur van twee jaar 26 diesellocs Class 56 en 14 diesellocs Class 58 worden gehuurd.

ISRAËL

De Israëliische spoorwegen hebben tien tweedehands Y2-treinstellen in Zweden op de kop getikt. De treinstellen worden in Randers gemoderniseerd. Leuk voor een foto naast een Sprinter van NSR.

ITALIË

De Ferrovie Nord Milano sloot het jaar 2003 af met een winst van 1,3 miljoen euro.

NIEUW ZEELAND

De regering van Nieuw Zeeland heeft het 4500 km. lange spoorwegnet in dat land op 1 juli jl. voor een symbolisch bedrag van US\$ 1,= overgenomen. In 1993 werd het net geprivatiseerd. Na die datum wisselde het net regelmatig van eigenaar en de laatste exploitant ging er bijna aan failliet. De komende jaren zal € 106

miljoen worden gestoken in het opknappen van de infrastructuur en zal €53 miljoen worden geïnvesteerd in rollend materieel.

OOSTENRIJK

Hier werd onlangs de 250^e Taurus-loc in dienst genomen.

PORTUGAL

De Portugese spoorwegen (CP) hebben een bestelling van 15 nieuwe elektrische locomotieven gepland.

SLOVENIË

SZ heeft 20 tricourante elektrische locs besteld bij Siemens SGP. De machines zijn identiek aan de ÖBB-serie 1216 en geschikt voor 15 kV en 25 kV wisselspanning en 3000 Volt gelijkstroom.

SPANJE

Een half jaar na de opening van de HSL Madrid – Lleida werd hier de miljoenste passagier verwelkomd.

U. S. A.

De Federail Railroad Administration wil in alle treinen in de USA een soort black-box laten inbouwen. Hiermee kan na een ongeval, net als in de luchtvaart, nauwkeurig gereconstrueerd worden wat zich precies heeft afgespeeld.

ZUID-KOREA

Sinds de opening van de HSL in Zuid Korea is het aantal passagiers op binnenlandse vluchten met 30% afgenomen.

ZWITSERLAND

Onder de nieuwe merknaam Vinifuni heeft de **Aare Seeland mobil** het nieuwe kabelspoor van Ligerz op de Tessenberg weer in gebruik genomen. De twee voormalige grijze railvoertuigen werden door één zilvergrijs exemplaar met oranje getinte strepen vervangen. De zogenaamde Windenbahn wordt door middel van een kabeltrommel voortbewogen, die vanuit het begstation wordt aangedreven. Het kruisingsspoor verdween door deze modernisering.

Bij een botsing tussen een vrachtwagen en een treinstel van de **Appenzellerbahnen** werd het vooroplopende stuurstandrijtuig beschadigd. De te langzaam rijdende Bulgarse chauffeur werd verrast door de dalende overwegbomen. De machinist van de uit Urnäsch komende trein voerde een noodremming uit en kon de cabine nog tijdig verlaten. Totale schade 210.000 Zw.Fr. Een hevig noodweer in de derde week juli deed een trein ontsporen bij Herisau, die op een aardverschuiving was ingereden.

De bij Gsteigwiler, door een botsing zwaar beschadigde motorwagen ABeh 4/4 313 van de **Berner Oberland Bahn**, kwam in het nieuwe kleurenschema, blauwgeel, weer in dienst. De voertuigen worden sinds enige tijd voorzien van de volledige benaming in plaats van de BOB afkorting, die tot voor kort gebruikelijk was.

De Zwitserse bondsraad wil de **FinÖV** (financiering openbaar vervoer) projecten, in het bijzonder de aanleg van de beide alpen-tunnels volgens plan voortzetten. De Ceneri basistunnel en de eerste fase van de aansluiting op de hogesnelheidslijn zullen met voortvarendheid worden gerealiseerd. Andere projecten zullen worden vertraagd, vereenvoudigd of nooit uitgevoerd. De financiering van het FinÖV fonds zal een nieuwe opzet krijgen. In de eerste fase van de aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet zal vanwege een volksstemming de helft van het geld, 665 miljoen Zw.Fr., beschikbaar komen. Prijspeil 1995. Investeringen zullen worden gedaan in volgende projecten: modernisering en uitbouw elektrificering München en Stuttgart. In de richting Frankrijk bijdragen aan TGV projecten, zoals Belfort-Dijon, Vallorbe-Pontarlier-Dijon en Bellegarde-Nurieux-Bourg en Bresse. Onvoorzien wordt 10 miljoen Zw.Fr. in reserve gehouden, terwijl 25 miljoen Zw.Fr. is gebudgetteerd. Start van de eerste projecten eind 2004/begin 2005. Voor het NEAT project Gotthard werd een krediet van 900 miljoen Zw.Fr. goedgekeurd om de meerkosten te financieren, die voortkwamen uit genomen politieke beslissingen.

De ondernemingsraden van de **Lötschbergbahn (BLS)** en **Regionalverkehr Mittelland** hebben eind mei 2004 de eerste knopen doorgemaakt. Hierbij werd duidelijk wie het in de nabije toekomst voor het zeggen heeft. De verhouding wordt 60/40. De algemene vergaderingen van beide ondernemingen in juni 2005 dient de fusie met terugwerkende kracht per 1 januari 2005 te bekrachtigen. Het positieve resultaat van de Lötschbergbahn over het jaar steeg naar 13,4 miljoen Zw.Fr. Dit kwam merendeels ten

goede van het goed presterende BLS cargo. De eerste Re 4/4 II ex SBB, de 11110, verscheen in het nieuwe BLS kleurenschema op de baan. De overige loks volgen, als BLS serie 465, nog dit jaar. Het BLS loknummerschema is nog niet bekend. Bij Wengi-Ey aan de lijn Spiez-Frutigen wordt de lijn in samenhang met de bouw van de basistunnel over een lengte van 1 kilometer rechtgetrokken en in een constructie van asfaltbeton herlegd. De eerste loks van de tweede serie Re 485 kwamen in dienst.

De modaliteit voor de fusie van de **Luzern Stans Engelbergbahn** met **SBB Brünigbahn** vanaf 2005 zijn door de betrokken kantons Obwalden en Nidwalden en de SBB door de kantonsparlementen en de bondsregering onder bepaalde voorwaarden vastgelegd. De zakelijke Brünigbelangen van de SBB worden ondergebracht bij de LSE. De SBB verkrijgt een meerderheid van de aandelen. Toekomstige berichten zullen te vinden zijn onder de nieuwe werknaam **Zentralbahn**. De regionale overheden kunnen zich vinden in de nu tot stand gekomen oplossing. Deze hield een verzelfstandiging in van de Brünigbahn.

Op tweede pinksterdag 31 mei 2004 vond een botsing plaats op het kruisingsstation Kalter Boden, gelegen tussen Täsch en Zermatt, van de **Matterhorn Gotthardbahn**. De wachtende Glacier Express werd aangereden door een achterop komende shuttle-trein. Twaalf reizigers liepen verwondingen op. De schade aan beide treinen bleef beperkt.

Bij de 100-jarige **Montreux Oberland Bernois** kwam de gereviseerde en geklimatiseerde salonwagen As 103 als Golden Pass Classic weer in dienst. Vanaf mei 2005 zal het rijtuig samen met de As 101 en 102 de Belle Epoque weer nieuw leven in worden geblazen onder de naam Golden Mountain Pullman Express. Daarnaast werd het nieuwe treinstel voor regionaal verkeer in dienst gesteld. Het treinstel bestaat uit een motorwagen serie 5000, die zijn beide stuurstanden verloor en twee stuurstandrijtuigen met lagevloer gedeelte. Het eerste gemoderniseerde treinstel, ABe 4/12, draagt als eenheid de nummers Bt 243, Be 4/4 5003 en ABt 343. De lengte bedraagt 55 meter en weegt 69 ton. De maximum snelheid bedraagt 80 km bij een vermogen 448 kW. Het beschikt over 12 zitplaatsen 1^e klas en 127 zitplaatsen 2^e klas. De overige drie 5000en worden navenant omgebouwd. De gemoderniseerde treinstellen zullen gaan rijden tussen Gstaad en Lenk.

Het materieelpark van de **Oensingen Balsthal Bahn** werd uitgebreid door de komst van het driedelige treinstel BDe 576 201, dat afkomstig is van het Regionalverkehr Mittelland. Door een gewijzigde bediening door de ICN van de SBB per 12 december 2004 wordt het noodzakelijk een halfuursdienst te rijden, wat rationeler uitgevoerd kan worden, dan met de huidige busdienst. Een jaar later komt een moderner treinstel RDe 566 van het RM beschikbaar, zodat over reserve kan worden beschikt. Op dit moment wordt de dienst uitgevoerd met de blauwe ABDe 4/8 244. Daarnaast zal de Signum beveiliging worden geïnstalleerd.

De vorige maand genoemde blauwe Ge 4/4 II 622 van de **Rhätische Bahn** berust op een misverstand. Het gaat om een door een bekende modelspoorfabrikant vermeende 1 aprilgrap, die aansloeg bij het publiek. Dit had Uw redacteur, evenals de bron, een Zwitsers blad voor spoorweghobbyisten, te laat in de gaten. Alle loks van het type Ge 4/4 II rijden in de rode RhB kleurstelling rond. De komende twintig jaar zal de stroomvoorziening worden verzorgd door Rätia Energie. Hierdoor werd voor tachtig jaar het gebruiks- en transportrecht van de 66 kV leiding van Klosters via Küblis naar Landquart ter voltooiing van de ringleiding, die loopt langs de Albulalijn en de Vereinalijn vastgelegd. Het onderstation in Bever kreeg ondersteuning door het nieuwe onderstation in Landquart. De werkplaatsen in Landquart en Samedan kregen de beschikking over nieuwe ongevalwagens voor het hersporen en transporteren van defect geraakt materieel. De voormalige Z 061 en 062, afkomstig van de Brünigbahn, werden na ombouw als Xak-x 9101 en 9102 in dienst gesteld. De bestuursraad probeert de Berninalijn op de Unesco-lijst van werelderfgoed geplaatst te krijgen, daar de Albulalijn recentelijk tot cultuurhistorisch erfgoed werd verklaard.

Voor begunstigers en vrienden heeft **SBB Historic** een solidariteitspas in de vorm van een plaquette in het leven geroepen. Ze

wordt jaarlijks in een beperkte en genummerde oplage uitgebracht en toont een historisch railvoertuig. In 2004 kan worden gekozen tussen stoomlok A 3/5 705, elok Be 4/6 12320 en een sneltreinstuurtuig uit 1930. De verkoopprijs bedraagt 40 Zw.Fr. en komt ten goede aan de restauratie van voertuigen en verzamelobjecten.

De in juni 2004 gestarte aflevering van de 42 FLIRT (Flinker Innovativer Regional Triebzug) treinstellen voor de **Schweizerische Bundesbahn** is onder te verdelen in twee series. De eerste 12 treinstellen, serie RABe 523, herkenbaar aan een blauwe streep langs de dakrand, zijn bestemd voor de S-Bahn in Zug, later aangevuld met nog 2 treinstellen RABe 523. De andere serie, 10 RABe 521, herkenbaar aan een rode streep langs de dakrand, gaan rijden vanuit Basel op de zuidoostelijke Wiesentalbahn. De treinstellen beschikken tevens over het zogenaamde Duitslandpakket. De overige 18 treinstellen gaan rijden op de Baselse S-Bahn. Ze zijn afgeleid van de kleinere serie RABe 520, die op de Seetalbahn wordt ingezet. Er bestaat een optie voor 100 treinstellen. Deze gaan o.a. rijden vanuit Basel naar Frankrijk en van Biasca naar Milano (3000 volt). Bower is Stadler Rail Group uit Bussnang.

Met ingang van de dienstregeling december 2005 rijden er geen restauratierijtuigen meer in de intercitytreinen over de Lötschberg! Het enkelsporige lijngedeelte bij Ligerz, met prachtuitzicht op het Bielermeer, zal worden vervangen door een 1,4 km lange dubbelsporige tunnel. Het op de monumentenlijst staande, maar desolate stationsgebouw van Schönbühl werd aan de gemeente verkocht, die het zal renoveren. Deze gaat het verhuren aan de Touring Club Suisse. De bouw van de 45 km lange snelheidslijn Mattstetten-Rothrist en de 10 km lange toevoerlijn Wanzwil-Solothurn werd met plechtigheden op de kantongrens Bern / Solothurn bij Inkwil afgesloten. Sinds begin mei worden er proefritten gereden. Begin juni volgden instructie- en testritten, nadat de dienstpost in Wanzwil in gebruik was genomen. Daarna vond de officiële overdracht aan de SBB plaats. Deze vanuit Olten op afstand bediende, Alcatel Elektra 2, beveiliging, beveiligd de geheel nieuw aangelegde infrastructuur. Het portaal van de parallel tunnel zijde Thalwil is sinds april de eerste 50 meter met speciale geluidsabsorberende elementen bekleed. Metingen wezen uit dat het geluidsniveau met 18db afnam, wat voor het menselijk oor een halvering van de geluidsstrekke inhield.

In het tweede boekjaar heeft de **Südostbahn** 1,8 procent meer reizigers vervoerd. De personenkilometers stegen navenant met 1,9 procent. Door deze lichte verbetering, welke ook geldt voor het goederenverkeer, kon met een bescheiden positief saldo worden afgesloten.

De **Thunersee Beatenburg Bahn** wordt vanaf eind oktober 2004 tot en met mei 2005 voor een bedrag van 12,8 miljoen Zw.Fr. zo goed als vernieuwd. Rijtuig, baanlichaam, bovenbouw aandrijving inclusief sturing, gehandicaptvriendelijke voorzieningen en geen conducteurs! Het aantal te vervoeren personen in het rijtuig en de snelheid blijven gelijk. Met sneller in- en uitstappen zal een 10-minutendienst mogelijk dienen te zijn.

Wegens sanering van het Schaffhauser stenen bogenviadukt reed **Thurbo Regionalverkehr** tot eind augustus een vervangende busdienst tussen Schaffhausen en Feuerthalen. Het goederenverkeer met bestemming Seelinie werd omgeleid via Winterthur. De GTW RABe 526.7 rijden sinds 13 juni 2004 de meeste regionale treinen Winterthur-Romanshorn-Rorschach en in het weekend de helft van de treindienst Winterthur-Stein am Rhein. Na de GTW RABe 526.6 Schaffhausen-Rorschach zijn de RABe 536 en RBDe 566 van de Seehaspelntreinen, Engen-Singen-Konstanz-Weinfelden, op verzoek van het Landkreis Konstanz rookvrij geworden.

Door vandalisme werd door **Travys**, de eind 2003, als wachtkamer geplaatste goederenwagons in Yverdon gesloten en verwijderd.

De **Wengernalpbahn** nam midden mei het eerste dubbelgelede lagevloer-panoramatreinstel in dienst in het kader van het project WAB 2005. Het treinstel werd geleverd door Stadler in Bussnang. Er komen vier treinstellen, genummerd 141-144. Een drietje rust op vier draaistellen, waarbij de assen aan dazijde aangedreven zijn. Twee treinstellen serie 131-134 zullen zullen eveneens worden uitgebreid met een lagevloer-panoramarijtuig.

MUSEUMNIEUWS

Spoorwegmuseum

De museum-Blauwe Engel, DE-I 41 van het Spoorwegmuseum, werd na een opknabbeurt op 25-07 van het Revisiebedrijf Tilburg naar Blerick vervoerd. Onder nummer 82135 reed de motorwagen van Tilburg via de Maliebaan naar Den Dolder, alwaar werd kopgemaakt en de rit naar Utrecht HTMU als 82136 werd aanvaard.

De berichtgeving op blz. 199 over het museumstel mat '24 bleek nog niet geheel juist. Na de proefritten met de *Blauwe Roemeen* (WR 4249) op de Zeeuwse lijn, bleven de mBD 9107 en Ces 8104 in Roosendaal achter, waar ConRail een keuring aan de luchtketels zal doorvoeren. Op 02-08 keerden de Blokkendozen terug naar Utrecht.

Wagons-Lits-restauratierijtuig WR 4249 heeft bij ConRail een loopwerkrevisie ondergaan. Tevens zijn een 21-polige stuurstroombinding en een hoofdreservoirleiding aangelegd, zodat het rijtuig zowel achter stoomlocomotief 3737, achter de elektrische locomotieven, maar vooral ook in de Blokkendoostrein zal kunnen rijden. In het laatste geval zal wel een beroep op de C 9002 "Jaap" in Haarlem gedaan worden om in voldoende trekkracht te kunnen voorzien. De WR weegt 54 ton.

Onlangs konden medewerkers van het NSM proefondervindelijk vaststellen dat ventilatormotor 2 van loc 1312 niet functioneert. Deze zal uitgewisseld moeten worden.

Op vrijdag 9 juli is een houten D III (Werkspoor 1914, ex Staatsspoor, ex NS serie D 4041 - 4060) vanuit Brad, Roemenië, per kuilwagen naar Nederland (Amersfoort) overgebracht.

S.T.A.R.

Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen hebben besloten een bijdrage van € 700.000,- uit het fonds cofinanciering Kompas toe te kennen aan de S.T.A.R., tevens heeft ook het SNN (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) besloten om een subsidie van in totaal € 2.200.000 toe te kennen. Deze is opgebouwd uit € 575.00 uit EZ/Kompasmiddelen en € 1.625.000,- uit EFROmiddelen.

De bijdrages zijn bedoeld voor een grootschalig investeringsproject bij de S.T.A.R. Met deze bijdragen is het mogelijk om het aantal halteplaatsen uit te breiden, en ook de emplacementen verder uit te bouwen. Renovatie van de infrastructuur (spoorbaan, bruggen en viaducten) vormt een belangrijk onderdeel van het project. Naast het opwaarderen en uitbouwen van de infrastructuur zal er ook gewerkt worden aan de verdere inrichting van de stations. Met deze investeringen zal de Museumspoorlijn in de komende jaren haar toeristische treindienst tussen Musselkanaal en Veendam verder uitbreiden.

Materieelnieuws

Stoomlocomotief "Anna" van de rijdt voorlopig niet meer. Afgelopen winter werden er tijdens routinecontroles kleine scheurtjes in de vuurkist van de stoomloc geconstateerd.

Een ketelrevisie plus een nieuwe zogenaamde 'pijpenplaat' voor de "Anna" is hiermee onafwendbaar geworden. De kosten voor een dergelijke revisie worden geschat op ca. € 40.000

Doordat de "Anna" langdurig buiten dienst zal komen te staan wordt er door de S.T.A.R. gekeken naar een aantal verschillende opties om toch over een tweede bedrijfsvaardige stoomlocomotief te kunnen beschikken. Binnen het materieelpark bevinden zich twee niet-dienstvaardige stoomlocomotieven die nog gereviseerd moeten ondergaan. Eén van die locomotieven, stoomloc "Britta", stond al op de planning op gereviseerd te gaan worden. Door de ontwikkelingen rondom de "Anna" is dit nu in een stroomversnelling geraakt.

De "Britta" is een van origine Zweedse stoomlocomotief, gebouwd in 1917 door Stora Kopparbergs Bergslags A.B. De 12 meter lange machine heeft een gewicht van ruim 60 ton en een trekkracht van 750 pk. De locomotief is destijds ontworpen voor lichte personenreinen en is daarmee zeer geschikt voor de diensten bij de S.T.A.R. De S.T.A.R. heeft de "Britta" in 2002 aangekocht met de bedoeling deze t.z.t. een revisie te geven. Deze revisie zal ingrijpend zijn, waarbij de gehele locomotief uit elkaar wordt gehaald en compleet opnieuw zal worden opgebouwd, zodat een bedrijfszekere inzet voor vele jaren gegarandeerd zal zijn.

De diesel locomotief MaK staat momenteel buiten dienst met motorschade. De koppen van de motor worden volledig in eigen beheer gereviseerd.

Reparatie Combino's is lapmiddel

(nagekomen bericht van AT5)

Siemens startte op vrijdag de 13^e augustus met de reparatie van de Combino's. Eerder werden in vijf trams scheuren ontdekt in de bodemplaat, naast de al bekende scheuren in de dakconstructie. De reparatie is een lapmiddel, want een definitieve oplossing voor de constructiefouten is er nog niet. De Duitse electronicagigant en het GVB zijn daarover al maanden in gesprek.

Een Duitse krant meldde onlangs dat Siemens-technici menen dat de problemen alleen verholpen zijn als de gehele carrosserie wordt vernieuwd. Siemens en het GVB gaan er vanuit dat een versteviging van de constructie voldoende is.

Bij uitgeverij **De Alk** verscheen **Spoor & Trein** – editie 15. In deze uitgave aandacht voor o.a. Lightrail in Nederland en Duitsland; Spoorwegen in Denemarken; Beelden van Nederland 2003; Bijzondere transporten (2); Nederland vanuit de lucht, met spectaculaire luchtfoto's van stations, emplacements e.d. Dit 160 blz. tellend boek op A4-formaat is geïllustreerd met ruim 300 foto's nu geheel in kleur. Prijs 32,50 Euro. ISBN 90 6013 256 4. Bij De Alk zijn nog verkrijgbaar de edities 8 t/m 14. Volgend jaar zal de uitgave in een nieuw jasje onder de naam **Spoor & Tram** (editie 16) worden voortgezet.

RAILTHEATERS

Vorige maand was als bijlage bij dit blad het programma-overzicht van de Railtheaters Voorburg en Rotterdam gevoegd. Programma-info van het Railtheater Amsterdam is verkrijgbaar bij:

RTA, Postbus 1215, 1000 BE Amsterdam.

Verder: op **maandag 13 sept. a.s.** presenteert een team van de redactie van dit blad een diaprogramma over het **railvervoer in en om Den Haag in de jaren '60 en '70**. Plaats: NVBS afd. Den Haag, zaal Helenastraat 8 te Den Haag. Aanvang 20.00 uur.

Op **woensdag 20 okt. a.s.** is dit zelfde programma te zien bij de NVBS afd. Rijnland, zaal van Connexion, Rijnsburgerweg 1 te Leiden. Aanvang 20.00 uur.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2004-8. ISSN:0030-3321 * 125 jaar geleden: de eerste stoomtram in Nederland (vervolg) * Taurus: een stier uit Oostenrijk * Vermiste NS-locomotieven (aanvullingen en correcties) * NS-materieel in de voormalige DDR *

Spoorweg Journaal, nr. 4/2004 (140) * Stalen rijtuigen in Nederland (5) * Treinen voor HSL-Zuid * Citadis voor de HTM * Langs de lijn * Materieelshow in Roosendaal * De Dordrechtse zeehavenlijn * Station Bandung 25 jaar geleden * Stationsrelaisbeveiliging bij NS (3) * Drie tramjubilaea in Den Haag en Nederland * div. modelspoorartikelen *

RAIL - A G E N D A

Het **DDR-museum** toont in het nieuwe seizoen o.a. de ontwikkeling van Piko, zowel modeltreinen als ander speelgoed. Verder veel aandacht voor het railvervoer in de DDR, ook d.m.v. video.

Bezoekdagen: 3 en 31 oktober, 28 november en 19 december (2004) van 13.00 tot 17.00 uur.

Adres: buurtschap Blaaksedijk in de Hoekse Waard op Oost 23. Afslag 's Gravendeel (A29) of buslijn 166 vanaf Rotterdam Zuidplein of Dordrecht NS. Info: tel. 0186-601979.

t/m 3 okt.: di-zo 14-17 u tentoonstelling '150 jaar spoorwegen in Roosendaal'. Museum De Ghulden Roos, Roosendaal.

28 en 29 aug.: Nationale smalspoormodelbouwtagen in het smalspoormuseum te Valkenburg (ZH)

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

28 aug.: 2e Modelbouw- en curiosabeurs. Adres: RTM, G.C. Schellingerweg 2 te Ouddorp (ZH)

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

3, 4 en 5 sept.: Wereldhavendagen, op 4 en 5 sept. SSN-stoompendelritten van Rotterdam CS (V9.37) naar de Britanniëhaven. Kijk op www.wereldhavendagen.nl onder excursies

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

11 sept.: Open monumentendag

11 sept.: (9.30-15.00) modeltrein- en autobeurs, Sporthal Reeland, Halmaheiraplein 35 te Dordrecht.

12 sept.: SSN Fruitcorso Expres 2004. Rotterdam (V9.14) - Tiel (A10.48) vv en twee slagen Tiel (V12.13 en 14.13) - Arnhem vv. Meer info op <http://www.stoomstichting.nl/>

18 sept.: jaarlijkse donateursrit o.a. naar Venlo met **loc 1501**. Deelname € 25,= voor leden van de Werkgroep Loc-1501 en de stichting KLOK. Niet leden € 35,=. Overmaken op postbanknummer 2888839 t.n.v. PvNSR/WGL1501 te Zwijndrecht. Meer info op: www.werkgroep1501.nl

18 sept.: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

19 sept.: Modelbouwtag in het Haags Openbaar Vervoer Museum.

26 sept.: Excursie standaardbus 168 omg. R'dam. Zie blz. 211.

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: 10-18 uur: SSN Stoomtreindagen 2004, Bosdreef 75 te Rotterdam. Thema "van stoom naar stroom". Stoompendeldienst naar Gouda met beurtelings SSN- of VSM-tractie. Meer info: www.stoomstichting.nl

10 okt (ZONDAG): 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco, Houten

16 oktober: grote tramoptocht in Den Haag in verband met 100 jaar elektrische tram. Start om 14:30 uur op de Lange Vijverberg ter hoogte van de Koninklijke Schouwburg. Nadere info op de website van het Haags Openbaar Vervoer Museum: www.hovm.nl

16 okt.: 3^e Modelbouw- en curiosabeurs. Adres: RTM, G.C. Schellingerweg 2 te Ouddorp (ZH)

16 okt.: 10-15 uur; Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman te Poortugaal.

17 okt.: Najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

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.

18 dec.: 10-15 u. Modelspoorbeurs; Euretco Expo Center Houten

RAIL - A G E N D A (Buitenland)

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.: Stoomloc Bello (SHM) op bezoek bij de Bluebell Railway. Kijk op <http://www.bluebell-railway.co.uk/>

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

29 aug.: Magdeburg: openstelling museumremise Sudenburg en ritten met historisch materieel vanaf 11.13 tot 16.13 uur elk uur vanaf het Museum via Hbf naar Herrenkrug. Ook op 26.9.2004.

4 t/m 10 sept.: Morop-congres in Brig, Zwitserland. Info [www.morop.org en/of www.svea-asea.ch](http://www.morop.org/en/of/www.svea-asea.ch)

5 sept.: Osnabrücker Dampflokkfest. www.eisenbahndenkmal.de

11-en 12 sept.: 10-18 uur, Open dagen in het TSP-museum St.-Ghislain(B)

11 en 12 sept.: 125 Jahre Eisenbahn in Dalheim en 125 Jahre "Eiserner Rhein". Pendelritten met de 78 468 vanuit Dalheim naar Mönchengladbach en naar het Siemens Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath. Meer info op www.eisenbahn-in-dalheim.de

12 sept.: Gent: 100 jaar tram, tramparade. Uitgebreide info op de binnenzijde van de cover van deze editie.

12 sept.: Gotha: open dag t.g.v. 110 jaar tram en 75 jaar Thüringerwaldbahn; museumritten.

19 sept.: Trein- Tram- Busdag in België. Voordelig met het OV.

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

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

15 t/m 17 okt.: "Oostenrijk weer onder stoom". Inzet van 33.132, 657.2770 en 638.1301, speciaal voor auto-achtervolgers. Info: Ad van Sten, 010-4183162 / 06-54371255, ad.vansten@wanadoo.nl

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