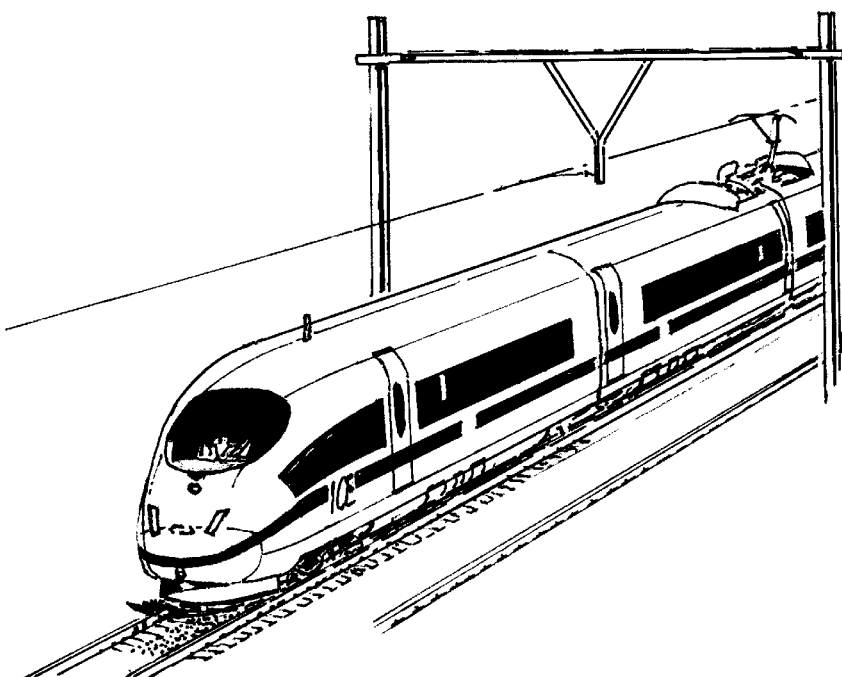
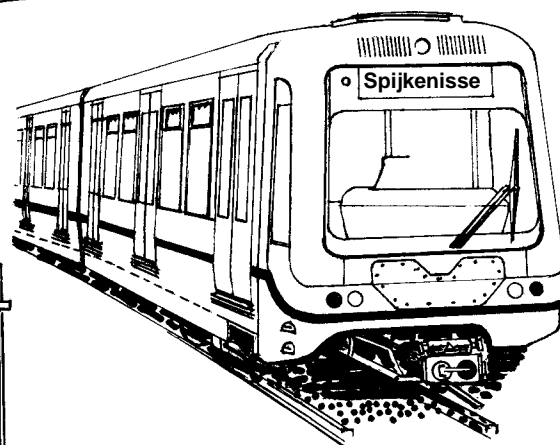
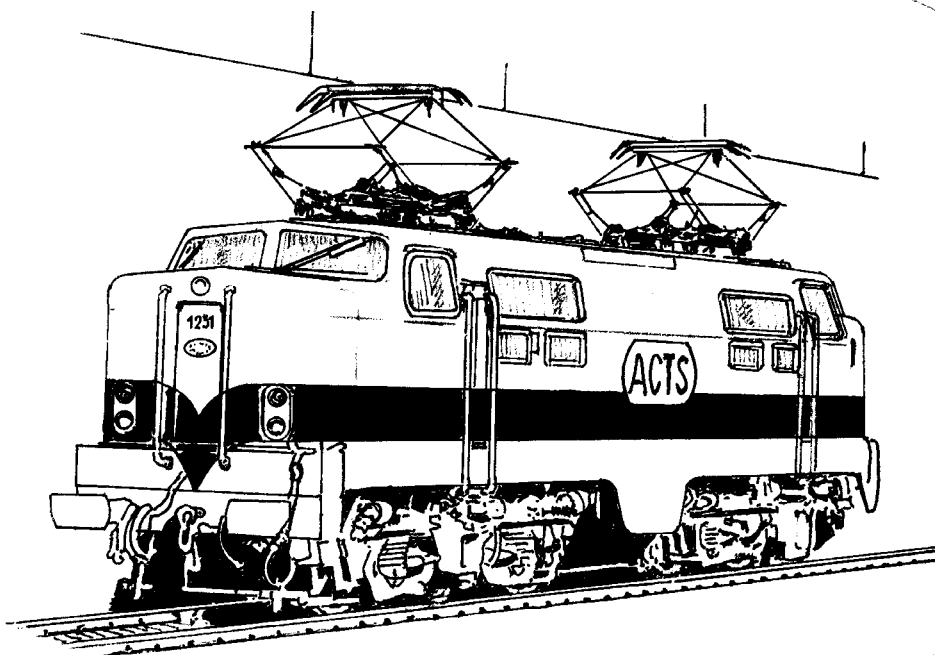
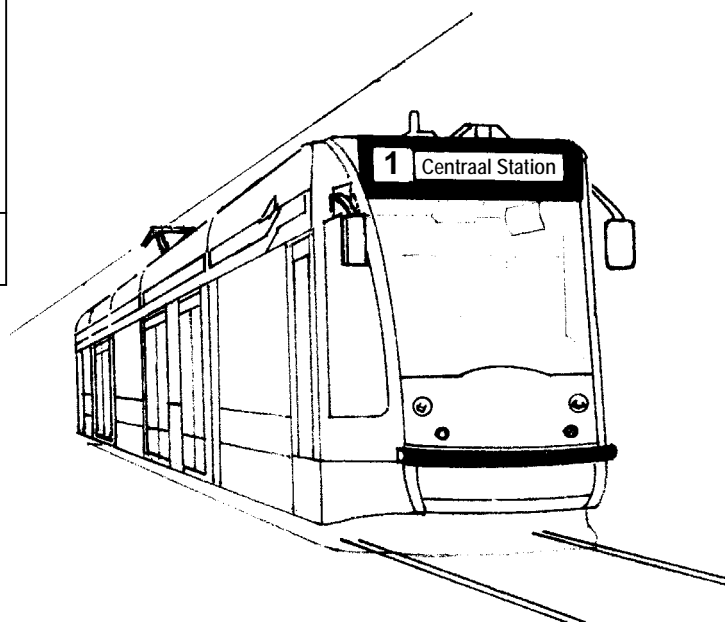


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 557 - mei 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48° JAARGANG, NUMMER 5 (557)
MEI 2005

Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum en Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Sicco Dierdorp

Spoornieuws België, Frankrijk

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Karel Bocht, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Frans van Loevezijn,
Theo Neutelings, Eric Salleveld,
Bas Schenk, Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2005 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

© 2005. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

TRAMS IN BEWEGING

Trams naar Roemenië

Vanaf 27 april werden de "Weense wagens" van de RET overgebracht naar de CW. Mr. 652 en 655 op 27/4, 653, 654, 657, 658 en 659 op 28/4, 651 op 29/4 en de 660 op 2/5. Alle wagens deden dit op eigen kracht, alleen de 654 moest worden gesleept. Mr. 659 beleefde nog iets bijzonders. Op de Coolsingel kreeg de 2045 op 28/4 te maken met een storing, waarbij de wagen werd neergezet op de halte Coolsingel bij het Hofplein. (Sinds het opheffen van lijn 3 is deze halte niet meer in gebruik). Mr. 659 die gereed stond in de remise Hilledijk voor vertrek naar de CW, heeft toen de defecte 2045 opgehaald en teruggesleept naar de remise Hilledijk.

Er zijn 19 platte wagens beschikbaar voor het versturen van de trams. Deze worden aangevoerd door 6400'en de traverse opgeduwd. De wagen wordt daarna onder de omhoog staande tram geduwd. Op dinsdag 10 mei was de 659 de eerste tram die daadwerkelijk op een platte wagen naar buiten kwam. De wagen met de 659 werd afgerangeerd op het spoor richting station Rotterdam Noord. De wagen met de 651 werd even later als tweede naar buiten gereden en gekoppeld aan de andere wagen. De volgende morgen rond 05:00 uur werden de twee wagens afgevoerd richting de Kijfhoek. Hier zal uiteindelijk de trein naar Roemenië worden samengesteld. Even later was de 1634 als eerste 1600 aan de beurt om opgeladen te worden.

Inmiddels vonden er op woensdag 11 mei ook de nodige rangeerbewegingen plaats. Zo werd de op eigen kracht rijdende 1612 (onder de graffity) toegevoegd aan de te verzenden trams en de 1615 maakte even later zelfstandig zijn laatste rit over Rotterdamse rails richting de Kleiweg.

In totaal vertrekken negentien rytuigen naar Roemenië, de Weense wagens 651 – 655 en 657 – 660 en tien 1600-en: de 1601, 1604, 1611 – 1613, 1615, 1618, 1619, 1621 en 1634. De Weense trams zijn bestemd voor het trambedrijf van Craiova en de 1600-en hebben de bestemming Braila. In Braila rijden overigens ook al Utrechtse stadsbussen.

Transport TW 6021

Op dinsdagmiddag 12 april werd bij de NS werkplaats (NedTrain) in Leidschendam de 6021 opgeladen voor transport naar Hannover. Wij geven even een korte samenvatting van het ruim 4½ jarige verblijf in Nederland. De 6021 arriveerde in de nacht van 1 op 2 september 2000 in de stromende regen in Den Haag. Deze tram had bij zijn aflevering nog de originele appelgroene kleurstelling van het Hannoverse vervoerbedrijf (ÜSTRA).

De maanden erna werden er sporadisch proefritten gehouden op het traject vanaf de Lijsterbesstraat tot de keerlus aan het De Savornin Lohmanplein. Begin december 2000 verscheen de 6021 in zijn nieuwe Houtense kleurstelling. Net voor Kerst 2000 werd de tram overgebracht naar Houten en op 8 januari 2001 werd het Houtense tramlijntje feestelijk geopend. In de loop der jaren werd de 6021 enige malen vervangen door de 6016, die inmiddels ook was aangeschaft. In de zomer van 2004 werd de 6021 voorgoed vervangen door de 6016 en kwam de 6021 definitief op non-actief te staan in Leidschendam. Begin april 2005 werd de 6021 ontdaan van de downchopper en andere technische aanpassingen en gereed gemaakt voor de terugkeer naar Hannover.

Op dinsdagavond 12 april vertrok onder veel belangstelling de 6021 naar Hannover. Het traject langs de Vliet vanaf Leidschendam tot de Hoornbrug was niet zomaar te berijden. In de loop der jaren is de situatie bebouwd geraakt, met als gevolg dat er nogal wat straatmeubilair in de weg stond. In samenspraak met de gemeente Den Haag werden alle obstakels tijdelijk verwijderd. Rond 20:30 uur werd uiteindelijk de snelweg bereikt en kon het transport pas echt goed op gang komen. De route van het transport ging via de A12 naar Utrecht en vanaf Utrecht via Amersfoort over de A1 richting Apeldoorn. Bij Oldenzaal werd de grens gepasseerd en kon het transport doorrijden naar Hannover. Om ongeveer 04:00 uur in morgen van 13 april arriveerde het transport bij Btf. Leinhausen.

Het afladen gebeurde echter om 13:30 uur. Overigens was voor het afladen bewust niet voor Btf. Glocksee gekozen omdat de 6021 nog steeds spoorwielen had en geen trambochten kon maken. De 6055 was een paar weken eerder wel in Glocksee afgeleverd. Na het afladen werd de 6021 door "Silberpfeil" 2036 het depot in geduwd, maar niet voordat de trouwe hobbyisten een line-up plaatje hadden gemaakt van de 6021 naast een groene soortgenoot.

Het is nog niet met zekerheid te zeggen wat de toekomst is voor deze tram. Alles wijst erop dat de 6021 uiteindelijk naar Boedapest zal gaan, evenals de nu nog in Den Haag aanwezige TW6000-en. De 6055 staat met afgeplakte schade nog steeds onaangeroerd op het buitenterrein van Glocksee.

AMSTERDAM

Metro totaal bewaakt

Het GVB houdt sinds 10 mei 2005 op één punt alles en iedereen op de metrostations in de gaten. Directeur Kroon opende op die dag op het hoofdkantoor de Observatie- en Communicatie Centrale, een ruimte waar vier medewerkers veertig schermen bekijken met beelden die afkomstig zijn van 250 camera's. Aan het eind van het jaar moeten 750 camera's op de metrohaltes de beelden leveren. Zodra iemand daar rottigheid uithaalt, kunnen centralisten de beelden direct opnemen.

Zuidas

De invulling van de zogenaamde Zuidas, de omgeving van Station Zuid/WTC heeft meer weg van een miljardendans dan van een rationeel gebruik van de ruimte. Zoals inmiddels bekend is de Zuidas een groot ontwikkelingsgebied voor kantoorbouw, winkelketens en woningen rond het van groot belang geachte knooppunt voor het openbaar vervoer. Zo is het althans in eerste opzet altijd geweest en ook gebleven totdat het geld om de hoek kwam kijken. Zoals gebruikelijk bij dit soort grote projecten is de financiering hiervan opgehangen aan grote investeringen van de overheid en de gemeente Amsterdam (die verantwoordelijk is voor de bebouwing van dit grootstedelijke project) kwam er al snel achter dat met de bestaande financiering door de gemeente Amsterdam en de Rijksoverheid het tekort al snel was opgelopen.

Veel was ook afhankelijk van het gekozen model, te weten het z.g. dijkmodel (openbaar vervoer en auto's bovengronds) en het z.g. dokmodel (railvervoer en autoverkeer ondergronds). Vooral de laatste oplossing werd peperduur en de Rijksoverheid stelde onder leiding van voormalig politicus Eelco Brinkman een onderzoekscommissie in naar de haalbaarheid van het project Zuidas.

Deze kwam na lange tijd met de oplossing. Er kan een dokmodel komen waarbij er ook op het dok gebouwd moet worden met daarbij veel meer ruimte voor kantoren en te verkopen woningen waardoor er meer geld verdiend kan worden en tevens zal ook de particuliere sector geld moeten investeren. Invulling van het openbaar vervoer, zoals de Noord-Zuidlijn moet betaald worden uit het project Noord-Zuidlijn en kan niet bekostigd worden uit het project Zuidas. Inmiddels is duidelijk wat de gevolgen zijn voor het openbaar vervoer. De Noord-Zuidlijn kan zeker tot 2020 niet worden aangesloten op de lijn naar Amstelveen en de bestaande tramtunnel zal ook in het dokmodel alleen geschikt zijn voor het 2,65 meter brede materieel van lijn 51. Van een eventuele aanpassing van de tramtunnel voor breder materieel is in het kader van de kosten voor de Noord-Zuidlijn voorlopig geen sprake. Met de aanleg van het dokmodel moet lijn 5 reeds in 2007 wijken en omleiding van lijn 5 via of de Strawinskyaan-Parnassusweg of via Van Leijenberghlaan-De Boelelaan is technisch geen enkel probleem volgens het projectbureau Zuidas maar die verwijst voor het geld naar het projectbureau Noord-Zuidlijn en ook die wil dit niet betalen. En om het nog wat gemakkelijker te maken; over de Zuidas gaat wethouder Stadig en over de Noord-Zuidlijn wethouder van der Horst en beiden zien alleen maar Eurotekens in hun ogen en hebben geen enkel oog voor de belangen van de gebruikers van het openbaar vervoer.

Als tussenoplossing wordt nu gedacht aan het laten doorrijden van lijn 51 op de bestaande route en een pendeldienst tussen Amstelveen Centrum en Station RAI met pendeltrams, waarvoor men echter geen materieel beschikbaar heeft. Lijn 5 moet dan worden ingekort tot het traject CS - Station Zuid met een kopeindpunt aan de Strawinskyaan.

Inmiddels hebben de verschillende belangengroepen van OV-reizigers (waaronder ROVER) zich fel gekant tegen deze oplossing waarbij passagiers tot 2020 steeds moeten overstappen. Ook de Nederlandse Spoorwegen kunnen niet langer wachten en beginnen nog dit jaar met de verbouwing van Station Zuid waarbij er een tweede perron wordt aangelegd en de bestaande perrons worden verlengd in verband met de komst van de HSL Zuid. Om nog maar te zwijgen over een busstation waarvoor na jaren van overleg nog altijd geen definitieve plaats in gevonden en waarvoor er vermoedelijk ook geen plaats meer is omdat elke m2 wordt benut om gebouwen neer te zetten.

De Zuidas met grote kantoorpanden is op deze plaats ontwikkeld omdat het een goede lokatie is die aansluit op een knooppunt van openbaar vervoer. Door geldproblemen bij zowel de ontwikkeling van de Zuidas als bij de Noord-Zuidlijn begint het er steeds meer op te lijken dat het openbaar vervoer de dupe wordt van de Zuidas.

Verhuizing museummaterieel

In de periode van 17 maart t/m 26 maart 2005 werd het nog aanwezige museummaterieel overgebracht van GVB-remise/garage Oost aan de Oranje Vrijstaatkade naar een loods aan de TT Melissaweg in Noord. De verhuizing vond plaats onder toezicht van de gemeente Amsterdam die na een gerechtelijke uitspraak tot ontruiming van de loodsen overging. Van remise/garage Oost werden door de Firma Van Maanen naar Noord overgebracht:

GVB motorwagens 469,903,909

GVB bijwagens 739, 816,820,958,961

GVB pekel motorwagen H45

GVB werkwagens Rr2, SL2,(H52) P7

GVB platte bijwagen H14 (ex-T3)

HTM PCC's 1308 en 2104

HTM bijwagen 779

Kassel motorwagen 212

de bakken van GVB 133 (Union) en de bakken van GVB-bijwagens 606 en 679 alsmede de middenbak van 886 (verlengde versie).

Voorts de museumbussen GVB 115 (luchtbus) en de gelede bussen 245, 567, midibus 590 en Mack-kraanwagen GVB 75. Op vrijdag 1 april 2005 moest het AOM de sleutels van de Tollensstraat inleveren bij de gemeente Amsterdam zodat ook hiervan de ontruiming kon worden uitgevoerd. Alvorens het nog aanwezige materieel naar Noord vervoerd zou worden werd het grootste deel van het materieel overgebracht van de Tollensstraat naar de museumtramlijn aan het Haarlemmermeerstation. Het betrof hier de wagens:

GVB motorwagens 1, 144, 464, 467, 468, 321, 340, 586, 665, 709, 734, 891

GVB bijwagens 721,731,807, 946,968

GVB werkmotorwagens H41,H43

Wenen motorwagen 110 en bijwagen 1810

Om bij de museumtramlijn ruimte te scheppen moe(s)t een deel van het aldaar opgeslagen materieel worden afgevoerd. Inmiddels zijn naar een sloper in Barneveld afgevoerd de pekelmotorwagens GVB H48 en H50, waarbij de kop van de H 50 naar de studentensociëteit LAX van de Hogeschool van Amsterdam bij het Amstelstation ging. Voorts werd na het verwijderen van de bruikbare onderdelen ook drieassige motorwagen 922 afgevoerd. De H50 en 922 vertrokken op 30 maart en de H48 op 31 maart. Voorts gaat op korte termijn bijwagen 1040 terug naar Rotterdam naar de TS-werkgroep in de Keenstraat.

Op donderdag 28 april jl. is Boedapester 2964 opgehaald door Van Maanen. De wagen, gebouwd in 1912, werd voorlopig opgeslagen op het terrein van Van Maanen op industrieterrein Harselaar in Barneveld. Op 8 mei werd het transport voortgezet in de richting van Debrecen (Honga-

rije). De nieuwe eigenaar DKV draagt zorg voor de restauratie van de wagen.

Op donderdag 7 april verhuisden per trailer naar de loods aan de TT Melissaweg in Noord de wagens:

GVB Sv1 (sneeuwveger),

HTM-PCC 1227,

GVB-kantoorbijwagen 780, open 3-assige bijwagen (ex-999).

Vervolgens gingen op vrijdag 8 april naar Noord:

GVB-motorwagen 236 en GVB-bijwagen 748.

In week 15 volgden nog de GVB-geledes 869, 602 en 776, alsmede de Kasselse gelede 305 en 310.

Voorts gingen nog enkele trucks en pantografen mee evenals zeer veel kleine onderdelen.

Met het inleveren van de sleutels van de loodsen van de voormalige CW Tollensstraat is er voorlopig een einde gekomen aan de regelmatige ritten van het AOM in de stad.

Het meeste materieel dat bij de museumlijn staat opgeslagen is niet gemakkelijk verplaatsbaar. Alleen het tweeassige tramstel 464 + 721 kan nog gemakkelijk voor stadsritten worden ingezet en reed op 3 april vanaf de museumlijn dan ook als touristtram door de stad. Door de MUSA werd het grootste deel van het materieel tijdig uitgarage Oost weggehaald en elders gestald bij collega-busmusea en diverse particulieren.

Al met al een zeer treurig einde van het AOM- en MUSA-tijdperk in Amsterdam. Het is te hopen dat de museumtrams en -bussen in de loods in Noord een droog en goed heenkomen hebben gekregen. Naar verluid staan de trams in ieder geval op rails zodat er wat dat betreft geen complicaties kunnen optreden. Voorts is een GVB'er aangewezen om te zorgen dat het materieel in goede conditie blijft. Naar het zich laat aanzien komt er nu een periode van ruim twee jaar waarin een beslissing moet worden genomen over de aanleg van een Openbaar Vervoer-museum aan het Haarlemmermeerstation.

Koninginnedag 2005

In tegenstelling tot normaal begon Koninginnedag 2005 voor het openbaar vervoer reeds op donderdag 28 april. In verband met de viering van het 25-jarig jubileum van Beatrix als Koningin vond op 29 april op de Dam een concert plaats waardoor de Dam reeds op 28 april werd afgesloten, terwijl op 29 april zowel de Dam als het Damrak en Rokin vanaf de middaguren werden afgesloten. Op 30 april waren er zoals gebruikelijk de normale afsluitingen in het centrum.

Over de dienstuitvoering en het aangepaste tramlijnnet op Koninginnedag en de dagen daarvoor verscheen in De Echo een advertentie. Ook hingen er in tram, bus en metro informatiebulletins. Voorts kon de informatie worden opgevraagd op de website van het GVB op internet en gaf de Gemeente Amsterdam een speciale editie uit van Amsterdam.nl die huis aan huis werd verspreid en waarin ook alle informatie over de dienstuitvoering op Koninginnedag stond. Daarnaast werden er al enige dagen daarvoor op tram en bus folders uitgedeeld over de aanpassingen op Koninginnedag. Opvallend is daarbij dat de folder niet verkrijgbaar was op de metrostations. Ondanks dat er dus voldoende informatie aanwezig was zou het goed zijn om vanaf volgend jaar een kaartje met het gehele aangepaste tramnet op te nemen en niet alleen een kaartje van het centrum van de stad.

Tenslotte reed NS een aangepaste dienstregeling waarbij werd verzocht zoveel mogelijk het CS te mijden en de station Sloterdijk, Amstel en Muiderpoort als overstapstations te gebruiken. Door NS werd op deze dag een z.g. "oranjekartje" uitgegeven dat ook geldig was op alle openbaar vervoer in Amsterdam.

We kunnen spreken van een geslaagde Koninginnedag die werd vergezeld van goed weer en een goed verlopen openbaar vervoer waarvoor een compliment aan NS en het GVB.

Akkoord tunnel bij CS

De bouw van het busstation en de onderdoorgang voor het autoverkeer aan de IJzijde van het Stationseiland kan doorgaan. Volgens de gemeente is het conflict met Fortis Vastgoed en Parkeermanagement Nederland (PMN) opgelost. PMN vreesde inkomstenderving door de nieuwe verkeerssituatie. Als de auto-onderdoorgang naar verwachting in 2009 in gebruik wordt genomen, mag op de De Ruijterkade niet meer linksaf worden geslagen langs het Ibis hotel en de fietsflat.

Tram rijdt op gevoel niet op teller

De trambestuurder die in 2003 op het Damrak een 44-jarige Engelse toerist doodreed, hoorde op 25 april jl. 200 uur werkstraf en een boete tegen zich eisen. De man zou veel te hard en onvoorzichtig hebben gereden. Met 40 km/h, twee keer te hard, reed hij de toerist omver.

Persofficier Hanneke Festen: "Wij vinden dat verdachte zeer onvoorzichtig heeft gereden, zeker met zijn ervaring en gelet op de omstandigheden. Het was donker en regenachtig." De trambestuurder heeft echter gezegd dat iedereen zo gereden zou hebben. "We kijken niet op de teller, je rijdt op gevoel", zei hij via zijn advocaat.

De Volhouder

De Plantage Doklaan is een onaanzienlijke straat maar geniet enige bekendheid als "dat is de achterkant van ARTIS". Oorspronkelijk liep de straat om het gehele ARTIS-terrein heen.

De zuidkant vormde de achterkant van ARTIS en bestond uit een allegaartje aan dienstgebouwen in de meest uiteenlopende architectuur.

Aan de noordzijde van de straat lag het vroegere NS-goederenemplacement Plantage Doklaan dat doorliep tot het water van het Oude Entrepotdok. Het spoor dat het dichtst bij de straat lag eindigde tegen een koplaadperron. Hierop lag een tramspoor dat met een hellinkje afdaalde tot straatniveau en vervolgens door de straat richting Plantage Kerklaan liep. Daar sloot het met een wissel aan op het thans nog steeds in gebruik zijnde spoor van de eindlus van toen lijn 7 en nu lijn 6. Het spoor had geen bovenleiding.

Op het laadperron vond de aflevering plaats van nieuw GVB materieel dat per trein arriveerde.

Het werd in gebruik genomen met de aflevering eind jaren '60 van de z.g. middenstukken, tramdelen waarmee de oudste gelede trams werden verlengd tot dubbelgelede tram. Tot midden jaren '80 arriveerden er nog enkele tramseries.

Met het verdwijnen van alle goederensporen in het Oostelijk Havengebied eind jaren '80 verdween ook het NS-goederenemplacement Plantage Doklaan en verviel de NS-GVB aansluiting. Het genoemde aansluitwissel is ook al jaren weg.

Het terrein kwam braak te liggen en naar goed (?) Amsterdams gebruik gebeurde er jaren niets behalve dat het verwilderde en er allerlei bouwsels van stadsmaden e.d. verzezen. Aan de vroegere overslagkade langs het Oude Entrepotdok kwamen allerlei krotschepen te liggen.

Een groot deel van het spoorwegemplacement is thans opgegaan in de uitbreiding van ARTIS dat zich nu tot aan het water van het Oude Entrepotdok uitstrekt zodat de Plantage Doklaan hier geheel verdwenen is.

Een ander deel is in gebruik als (tijdelijk?) parkeerterrein voor ARTIS-bezoekers en hierlangs is de Plantage Doklaan nog aanwezig. Hierin ligt nog een stuk tramspoor van circa 200 meter lengte en dat is onze naar schatting 20 jarige volhouder, die dus eens deel uitmaakte van de NS-GVB aansluiting.

Dirk Vlaar

Combinoperikelen

In de vergadering van de commissie voor het Verkeer en Vervoer hebben de Amsterdamse raadsleden gekozen voor een door hen gewenst onafhankelijk onderzoek naar het opknappen van de Combino, waardoor deze toch een levensduur van 30 jaar zal hebben. Alhoewel er een onderzoek is geweest van Siemens en het GVB en dit voorts is getoetst door een onafhankelijke Duitse organisatie blijft er bij de Amsterdamse raadsleden het nodige wantrouwen. Zij zal nu zelf een onafhankelijke deskundige organisatie inhuren om het renovatieplan te bekijken en de raadsleden willen ook zelf een bezoek brengen aan de fabriek in Krefeld om zich op de hoogte te stellen van de aanpassingen.

GVB-directeur Gertjan Kroon heeft alle medewerking toegezegd en de raadsleden inzage beloofd in de onderzoeken die door Siemens, het GVB en de onafhankelijke Duitse organisatie zijn uitgevoerd.

Inmiddels zijn de eerste drie Combino's teruggekeerd naar Duitsland en eind mei zal de eerste wagen terugkeren naar Amsterdam om in de praktijk in de passagiersdienst te worden getest. Daarnaast blijft ook voorlopig de 2091 nog in Amsterdam om als meetwagen op het gehele net te worden getest. Tot het einde van de winterdienst zal het aantal aan te passen Combino's in Krefeld beperkt blijven doch gedurende de zomermaanden zullen in hoog tempo trams terugkeren naar Krefeld. Met ingang van de winterdienst zal dan weer worden teruggevallen op een beperkt aantal wagens dat in ombouw is. In de normale situatie kunnen er slechts weinig trams worden gemist zeker ook omdat lijn 26 dan inmiddels in exploitatie is genomen.

Het renovatieplan zal zeker tot het einde van 2006 voortduren. In eerste instantie worden de 10 wagens onder handen genomen die nog van Siemens zijn (2138/2147) en vervolgens komen de 2001/2090, 2092/2137 en 2202/2204 aan de beurt. De 2091 zal tussentijds worden gecompleteerd en nog niet duidelijk is wanneer de nog af te bouwen 2148/2151 naar Amsterdam zullen komen.

IJtram toneel van protest

Bewoners van IJburg en leden van de Fietzersbond gaan de IJtram na de opening eind mei met tientallen fietsen tegelijk bestormen. Dit als reactie op het beleid van de verkeerswethouder, die slechts twee fietsen per tram wil toelaten. De gemeenteraad besloot dat er zeven fietsen mee moeten kunnen.

Materieel tram

Blokkendozen:

Van de 809 werden in de HWR werden de midden- en achterbak binnengenomen en weer samengevoegd met de herstelde A-bak (kopbak), waarna aan de afwerking van de zwaar beschadigde tram werd begonnen.

Lagevloertrams:

De 824 verbleef te Diemen voor herstel van een ernstig defect (ontsporingsschade) en keerde op 7 april weer in dienst. Als volgende wagen ging de 904 in grote revisie; de 903 kwam uit revisie op 18 april.

Combino's:

De renovatie van de Combino's is begonnen. Als eerste worden de Combino's behandeld die nog eigendom zijn van Siemens (2138 t/m 2147). De 2138 t/m 2143 gingen inmiddels per trailer naar Krefeld.

De 2091 heeft voor op de filmkast een sticker met de tekst "MEETTRAM". Verder zijn alle ramen geblindeerd aan de binnenzijde.

Metro/sneltram:

Op 7 april kwam de 69 (samen met de 54) weer in dienst in de nieuwe kleuren wit en blauw. Sneltram 57 kwam op 9 mei in dienst in de nieuwe witte huisstijlkleur.

Museummaterieel

De H56, die nu gerestaureerd wordt in het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem zal teruggebracht worden in de oorspronkelijke kleur en uitvoering, zoals die was ten tijde van indienststelling in Amsterdam. De kleur zal dus grijs worden met een gele band rondom. Vervolgens zal later aangebrachte verlichting verwijderd worden. Dit waren de voorwaarden, die gesteld werden door het Prins Bernhardfonds, die dit project gesubsidieerd heeft.

De Toeristentram van het AOM heeft onderdak gekregen bij de Museumtramlijn en rijdt weer tot eind september elke zondag vijf keer per dag. Vertrektijden: 11.00, 12.30, 14.00, 15.30 en 17.00 van de Prins Hendrikkade, tegenover het Centraal Station bij het Victoriahotel. Het AOM lijkt hiemee gewoon als vanouds van het Amsterdamse railnet gebruik te mogen maken.

ROTTERDAM

Verzelfstandiging

In april ontstond commotie onder het RET-personeel omdat velen in de veronderstelling verkeerden dat het busbedrijf al zou zijn 'afgeschreven'. Dit werd gebaseerd op het feit dat er gesprekken met Connexxion waren geweest en dat wethouder Hulman niet afwijzend stond tegenover het plan van Connexxion om het bedrijf over te nemen. Directeur Laman liet weten dat de onderhandelingen alleen gingen over eventuele samenwerking tussen RET en Connexxion, maar deze onderhandelingen zouden zijn afgeketst. De ondernemingsraad van de RET vertrouwde het allemaal niet zo erg en was vooral woedend op de wethouder. Men verweet hem dat hij een deal met de minister zou hebben gesloten zonder dat de ondernemingsraad vooraf in kennis was gesteld van het feit dat hierover gesprekken zouden worden gevoerd, hetgeen eerder was afgesproken. In deze gesprekken kreeg de wethouder de garantie dat metro en tram tot 2017 van de RET zou blijven, maar dat dit voor de bus niet automatisch gold.

Ook vertegenwoordigers van de regiobesturen en ambtenaren van het stadhuis werden door de berichten overvallen.

Sloop Centraal Station begonnen

Op 2 mei werd gestart met de sloop van de westvleugel van het Centraal Station. Dit deel moet plaatsmaken voor de bouw van een (metro) station voor RandstadRail. Het huidige metrostation van CS wordt daarvoor uitgebreid. Met het (deels) ontmantelen van de westvleugel zal ongeveer twaalf weken gemoeid zijn. Aan de oostzijde werd inmiddels de arcade verwijderd om ruimte maken voor het aanleggen van de trambaan vanaf het Stationsplein via het Delftseplein en de Poortstraat naar het Weena.

Ontslag buschauffeurs

Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam heeft besloten achttien buschauffeurs van de RET te ontslaan. Deze chauffeurs werden begin december geschorst op verdenking van onrechtmatige handelingen met plaatsbewijzen op het Nachtnet. De directie van de RET deelde mee dat het vertrouwen zo ernstig was beschadigd, dat ontslag de enig juiste maatregel was.

Ridderkerk

De tram naar Ridderkerk gaat door. Op 18 april heeft de gemeenteraad van Ridderkerk ingestemd met een Tram-Plus-verbinding naar Rotterdam. Het besluit werd overigens niet unaniem aangenomen, onder andere de VVD en SGP stemden tegen.

Oplossing piepende trams ?

De RET hoopt dat binnen een half jaar de problemen van piepende trams door de bochten opgelost zijn. Met de installatie van wioldempers op trams denkt men het probleem onder controle te krijgen en binnenkort wordt gestart met een proef op enkele wagens. Indien deze proef het gewenste effect heeft, krijgen ook andere trams deze dempers. Zoals bekend is men na klachten in IJsselmonde en rond het Oostplein al enige tijd bezig om een oplossing te vinden voor het probleem. Zo is geprobeerd de rails nat te maken, maar dit had lang niet overal het gewenste effect. Inmiddels zijn er ook klachten van bewoners aan het Weena bijgekomen.

Opknapt remise Kralingen

Enige tijd geleden zijn al voorbereidende werkzaamheden begonnen ten behoeve van de opknapt van remise Kralingen. Van 23 mei tot en met 7 juni gaat de remise tijdelijk helemaal dicht en kan het grote werk beginnen. De eerste drie wisselkammen achter de hoofdingang worden dan vervangen en maakt men tevens de sporen 2 tot en met 7 geschikt voor de Citadis-rijtuigen. De putten worden in verband met de iets grotere bakbreedte van de Citadis iets verplaatst. Het huidige spoor 1 komt te vervallen. De sporen 17 en 18 zijn al geschikt voor de Citadis. Het plan is dat met ingang van de winterdienst 2005/06 de Citadis-rijtuigen voor de Schiedam-Vlaardingenlijn vanuit Kralingen uitrukken.

Stichting RoMeO

Ook deze zomer rijdt de Toeristische Museumtramlijn 10 weer. Het rijseizoen loopt dit jaar van zaterdag 2 juli tot en met zondag 4 september 2005. Er wordt gereden op zondag, dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag. Op de zaterdagen 30 juli en 13 augustus zal niet worden gereden vanwege resp. het Zomercarnaval en de Dance Parade. Ook wordt er niet gereden op zondag 7 augustus vanwege autoraces in het centrum van Rotterdam. De route is ten opzichte van vorig jaar op onderdelen gewijzigd. Het begin- en eindpunt blijft evenals vorig jaar op het Willemsplein. Wegens omvangrijke werkzaamheden aan de tramsporen is het dit seizoen niet mogelijk om de lus door Kralingen te rijden. Ook de Mathenesserlaan is wegens werkzaamheden tussen de Nieuwe Binnenweg en de Claes de Vrieselaan niet te berijden. Vanaf de Goudsesingel wordt dit jaar via het Oostplein naar de Burg. Van Walsumweg gereden. In plaats van via de Mathenesserlaan wordt de gehele Nieuwe Binnenweg bereden. Het driehoeken op het Wilhelminaplein komt dit seizoen te vervallen. In plaats daarvan wordt gereden via de Laan op Zuid tot de keerlus bij het Feijenoord Stadion en terug. De vertrektijden van het Willemsplein zijn gelijk aan vorig jaar en afgestemd op de aankomst- en vertrektijden van de Spido havenrondvaart. Vanaf 10.15 uur vertrekt elke 45 minuten tot en met 15.30 uur een tramstel van lijn 10 van het Willemsplein. De dienst wordt weer uitgevoerd met twee tramstellen, een motorrijtuig met aanhangrijtuig.

Ijsjestram

In de maanden mei en juni, op zaterdag en zondag om 16.00 uur, worden ook weer rondritten gereden met een historische tram door Rotterdam, onder begeleiding van een deskundige gids. Tijdens de rit wordt een heerlijke sorbet met verse fruitsalade geserveerd en tevens kunt u onderweg een drankje bestellen. Kaarten á Euro 15,00 (inclusief sorbet) kunt u bestellen bij restaurant Brazzo, Boezemstraat 188, Rotterdam, tel. 010-4148079, of via www.brazzo.nl. Wilt u er echt een dagje uit van maken dan kunt u voor slechts Euro 19,95 aansluitend een 3-gangenmenu bestellen. In april werd voor de Stichting RoMeO motorrijtuig 1610 geruild met de 1633. De 1610 ging naar de Centrale Werk-

plaats en de 1633 naar remise Hillegersberg. Mr. 1633 zal alleen als plukwagen worden gebruikt.

Tramoptocht

Op zondag 18 september zal ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de elektrische tram in Rotterdam een grote materieeloptocht worden gehouden. Zowel de alleroudste als de allernieuwste elektrische trams zullen in deze optocht meerijsen. 's-Middags worden deze trams tentoongesteld in het Scheepvaartkwartier (Willemsplein, Willemskade, Maasstraat, Westerstraat en Van Vollenhovenstraat). Dicht bij de plaats waar ooit de eerste elektrische tram zijn begin- en eindpunt had. Meer info in onze volgende nummers van het HOV-RN.

Infrastructuur en exploitatie

Van 5 tot en met 8 mei werd in verband met werkzaamheden op de Rotterdamsedijk, lijn 1 ingekort tot Woudhoek – Broersvest. Lijn 7 werd verlengd van Spangen naar het Marconiplein. Tussen Marconiplein en Broersvest reden pendelbussen. Lijn 1 werd gereden met de motorrijtuigen 717, 726, 745, 748 en 750. Omdat de verbinding met de stad verbroken was, werden de wagens 's nachts onder bewaking opgesteld op het eindpunt Woudhoek.

Op 16 mei (2^e Pinksterdag) wordt in verband met de Roparun de Coolsingel afgesloten. Lijn 1 rijdt dan vanaf de Middellandstraat via de Henegouwerlaan – Statentunnel - Statenweg - Stationsingel-Centraal Station Nz en Provenierssingel v.v. Voor het eerste in jaren wordt het museumspoor op de kop van de Provenierssingel bij de Schiekade gebruikt om met lijn 1 te keren. Lijn 8 rijdt van 10.00 tot 19.00 uur via Kruisplein-Mauritsweg-Eendrachtsweg en Westzeedijk v.v. De lijnen 23 en 25 rijden de gehele dag niet verder dan het Wilhelminaplein.

Vanaf 23 mei tot eind 2005 wordt het Weena afgesloten tussen het Stationsplein en de Poortstraat. Vanaf het Kruisplein gaan de trams rijden via de voorzijde van het Groothandelsgebouw- Centraal Station-Delftseplein-Poortstraat-Weena en Hofplein v.v.

De RET stelt de politiek voor om tramlijn 1 van De Esch naar Schiedam-Noord om te dopen in TramPluslijn 21. De huidige IJsselmondlijn 23 kan wat de RET betreft in de toekomst doorrijden naar Vlaardingen. Dit jaar zal het traject tussen De Esch en het eindpunt Woudhoek gereed zijn. Ook het traject naar Vlaardingen is dan klaar. Volgend jaar komt de route via Station Schiedam Centrum gereed en wordt ook de verlenging vanaf eindpunt Woudhoek naar station Schiedam Spaland in gebruik genomen.

Materieel

In verband met de tijdelijke sluiting van de remise Kralingen vanaf 23 mei, moest in de remise Hillegersberg ruimte worden gemaakt voor de lijnen 1, 4, 7 en 8. Op 6 april gingen de 801, 808 en 815 naar de CW. Op 11 april gingen de 821 en 845 naar de remise Hilledijk en vervolgens op 13 april de 813, 833 en 838, op 18 april de 810, 811 en 812, op 19 april de 805 en op 2 mei de 802, 803 en 822. Ook gingen toen de 801, 808 en 815 van de CW naar de Hilledijk.

In ons materieeloverzicht per 1 januari 2005 (zie het maantnummer van Railnieuws) moet mr. 829 bij de buiten dienst staande wagens worden toegevoegd.

Nieuws per datum

11/04: 13.35 uur. Het uitrukkende motorrijtuig 830 van lijn 7 kwam op het Oostplein stroomloos te staan omdat 's nachts de bovenleiding op de Burg. v. Walsumweg was verwijderd. De bestuurder had kennelijk de kennisgeving niet gezien. Het rijtuig werd door de bovenleidingwagen teruggesleept.

17/04: 12.30 – 19.00 uur. Het metroverkeer naar Ommoord en Zevenkamp werd stilgelegd in verband met vernielingen in een gestrande trein met Ajax-supporters nabij Nieuwerkerk a/d IJssel. De politie wilde voorkomen dat de supporters via de metro alsnog Rotterdam zouden bereiken. Er werd tot station Capelsebrug gereden, de dienst richting Capelle a/d IJssel ondervond geen hinder.

19/04: 9.00 – 9.30 uur. Lijn 7 stroomloos in Crooswijk en Kralingen. Mr. 825 en 835 stonden gestremd in de Crooswijksestraat en de 707 in de Boezemstraat. Enige tijd omleiding via Goudesingel naar het Oostplein.

21/04: 12.55 – 13.30 uur. Lijn 8 gestremd in de Zaagmolenstraat t.h.v. de Pijnackerstraat. Een truck met oplegger die bij bouwwerkzaamheden moest insteken, kreeg dit niet voor elkaar. Zes dienstwagens raakten gestremd.

01/05: In de nacht van zaterdag op zondag zijn de nachtbusen van de Sluisjesdijk, na diverse incidenten, vroegtijdig ingerukt naar de garage. In de N7 die om 2.10 uur vertrok vanaf het Kruisplein, was er politie-assistentie nodig op de Coolsingel en Plein 1953. Er werden vernielingen aangebracht aan de binnenvlichting en de lucht werd herhaaldelijk van de deuren gehaald. De laatste ritten van de N6 en N7 om 5.00 uur zijn na overleg wel gezamenlijk gereden. De zes gelede bussen vertrokken gelijktijdig van het Kruisplein en waren overvol.

D E N H A A G

Tramlijn 19 mogelijk andere route

De gemeente Leidschendam-Voorburg gaat de mogelijkheid onderzoeken of het mogelijk is de tramlijn via de Noordsingel en de Burgemeester Banninglaan naar het "St. Antoniusshove" ziekenhuis te laten rijden. Deze route zou de verkeersveiligheid bevorderen en bovendien meer passagiers trekken. De huidige infrastructuur zou zich gemakkelijk lenen voor deze nieuwe variant.

Remise Zichtenburg

Op 25 april is de voorzijde van remise Zichtenburg buiten dienst gesteld. De trams rukken nu in en uit via de achterzijde. Om het geheel ingoede banen te leiden is er een wisselwachtershuisje neergezet aan de zijde van de Nikkelwerf. Inrukkende trams vanaf Kraayenstein moeten zich melden op de Werf net voor de bocht naar de Nikkelwerf. Vervolgens rijden ze het terrein op tot naast het slootje op de Meppelweg. Daarna rijden ze achteruit de remise in. Uitrukkende trams rijden vooruit naar het slootje en daarna achteruit de Nikkelwerf op om vervolgens rechtsaf over het nieuwe spoortje op de Werf aan te komen. Van daar kan dan weer vooruit richting Kraayenstein worden gereden. Spoor 1 in de remise heeft een wasstraat. Omdat ook RandstadRail gebruik gaat maken van deze wasstraat vinden er nu aanpassingen plaats op dat spoor.

Diverse werkzaamheden

Op de zevensprong (kruising Loosduinseweg – Apeldoornseleen) zijn in de tweede helft van april de wissels gelegd richting Apeldoornseleen. Tijdens de breekwerkzaamheden zakten op 11 april de blokken weg terwijl de 3085 van lijn 2 richting Kraayenstein passeerde. De A-bak kwam behoorlijk scheef te staan. De situatie kon worden opgelost door de tram voorzichtig achteruit terug te rijden.

Op de Laan van Meerdervoort gaan binnenkort de tramlijnen 3 en 12 tussen de halte Goudenregenstraat en de Valkenboskade in de middenberm rijden. Op 22 april bleken echter ook hier de op tijdelijke blokken gelegen rails iets verschoven te zijn. Voor de zekerheid werd de tramdienst gestaakt

op dit traject. Tramlijn 12 pendelde enige tijd tussen Duindorp en Loosduinen terwijl lijn 3 uitweek naar het Statenviertel. Aan de andere kant reed lijn 12 tijdelijk naar Scheveningen Haven en was daardoor exact gelijk aan tramlijn 11.

In Loosduinen is de keerlus van tramlijn 3 aangepast. Het omloopspoortje, toch al zelden gebruikt, komt in de nieuwe situatie niet meer terug.

Meppelweg

De werkzaamheden liggen goed op schema. Een groot gedeelte van de Meppelweg is inmiddels voorzien van nieuwe rails. De bedding is na het verwijderen van de oude rails bouwrijp gemaakt voor de nieuwe rails. Op veel plaatsen wordt eerst een houten bekisting aangebracht. Daarna wordt er beton gestort en de railsecties ingepast. Op dit moment is men druk bezig in de keerlus bij De Uithof. De verkeerslichten op de kruising Lozerlaan / Meppelweg-Jaap Edenweg zijn uitgeschakeld en de kruising is tijdelijk omgetoverd in een rotonde.

Viering Koninginnedag 2005

Op 30 april vierde Koningin Beatrix haar 25 jarig ambtsjubileum in Scheveningen. Na een wandeling langs Scheveningse vissershuisjes en het jaarlijks terugkerend volksvermaak stapte het gezelschap bij de Badhuiskade in een historisch tramstel. Het betrof hier motorwagen 810 met open aanhangrijtuig 505. De 505 komt nog maar zelden op straat omdat ritten met een open bijwagen nu eenmaal bepaalde risico's met zich meebrengen. Het historisch tramstel 810+505 vertrok onder grote publieke belangstelling via de Scheveningseweg naar het oude stadhuis aan de Javastraat. Tramlijn 1 reed bijna de gehele middag om via zijn oude route langs Madurodam.

De trams en bussen van de HTM waren de hele dag gratis toegankelijk. Op de achterzijde van bijna alle trams en bussen waren de avond ervoor grote oranje stickers aangebracht met als tekst "Van HarTe Majesteit". De stempelautomaten in de trams en bussen waren netjes afgeplakt. Het personeel was de gehele dag getooid in oranje shirts en sommige bestuurders hadden ook een oranje pet op. In het centrum en bij de stations waren de haltes voorzien van oranje ballonnen in de vorm van een kroon. De HTM deelde op diverse plaatsen ook oranje ballonnen uit. Het gratis vervoer zorgde op sommige momenten voor stampvolle trams en bussen. Er reden diverse extra's op de lijnen 2, 9 en 11. Al met al een geslaagde feestelijke dag.

Ludieke actie in de Delftse TU-wijk

Via de website <http://www.dispuutverkeer.nl> kondigden studenten van "Het Dispuut" aan dat er op 9 mei iets heel bijzonders ging gebeuren. Met als thema: 'Innoverkeren: flirten met innovatie in verkeer' werd er een stunt georganiseerd. De HTM werd benaderd met de vraag of het mogelijk zou zijn op 9 mei een tram op de Mekelweg te plaatsen. De HTM zag er wel wat in en besloot deze stunt te sponsoren. Op 4 mei werd er 60 meter spoor aangelegd. Op het bouwveld in de omgeving werd de komst van tramlijn 19 aangekondigd met als tekst: "Aanleg tramlijn 19, start aanleg 4 mei 2005, gereed 9 mei 2005".

In de vroege uurtjes van 9 mei werd bij remise Zichtenburg GTL 3072 opgeladen. Deze tram stond wegens een kleine brandschade buiten dienst. Via de Lozerlaan en de A4 werd naar de Mekelweg gereden. Rond 07:00 uur werd de tram op het spoortje gezet. Het spoortje bestond overigens uit losse railsecties op betonnen dwarsliggers welke gewoon op de bestrating was neergelegd. Omdat deze situatie de helft

van het wegdek besloeg werd ter plekke een door verkeerslichten beveiligd eenrichtingsverkeer ingesteld.

Om 12:00 uur werd een aantal toespraken gehouden en van 13:00 tot 15:00 uur mochten groepen belangstellenden de tram over het spoor trekken. Al met al een leuke actie om de komst van tramlijn 19 te promoten. Om 19:00 uur precies vertrok de tram weer naar remise Zichtenburg. Het afladen verliep voorspoedig en om 20:30 uur stond de 3072 weer op "echte" tramrails.

Inzet TW6000-en op lijn 11

De afgelopen maand is de inzet op lijn 11 van TW6000-en dramatisch gedaald. Op moment van schrijven is alleen de TW6053 beschikbaar voor de tramdienst. De andere TW's zijn vrijwel allen afgekeurd op de wielbanden. Begin april was de TW 6058 rijvaardig gemaakt, maar tijdens het rangeren raakte deze tram beschadigd toen de los zittende koppeling een bovenleidingmast raakte. De 6099 hield het vol tot 4 mei. Na een kleine ontsparing op het remiseterrein van Scheveningen werden ook zijn wielbanden afgekeurd. Als bij dit alles ook nog de geplande buiten dienststelling op 1 juli aanstaande in ogenschouw wordt genomen, dan lijkt het erop dat reparaties niet erg voor de hand liggen. De wonderen zijn echter de wereld nog niet uit en het is nog steeds een feit dat de tram-reserve bij de HTM op dit moment niet al te hoog is.

Mochten de trams binnenkort toch buiten dienst worden gesteld, dan duikt er nog een ander mogelijk probleem op. Doordat er op de Laan van Meerdervoort vele halteaanpassingen zijn uitgevoerd voor RandstadRail kunnen de TW6000-en de perrons waarschijnlijk niet meer passeren. De haltes zijn immers uitgerust met een metalen strip. Ook het opladen op de Harstenhoekweg lijkt geen optie omdat eind vorig jaar bleek dat de grote trucks van de firma van der Vlist eigenlijk niet meer de straat konden inrijden vanwege het vele recentelijk geplaatste straatmeubilair en de gewijzigde wegstructuur.

Kort werkplaatsnieuws

Op 20 april is in de Lijsterbesstraat het deurenproject op gepaste wijze afgesloten. De laatste wagen, GTL 3035, werd feestelijk overgedragen door de manager 'railmaterieel' aan de manager 'rail'. De 3035 was voor dit doel speciaal versierd. Na afloop kreeg iedereen een flink stuk taart. Met de 3035 kwam een eind aan de inbouw van nieuwe deuren in 99 GTL-I rijtuigen.

De bij de aanrijding op de Bosbrug zwaar beschadigde 3039 en 3147 staan voor reparatie in de kleine werkplaats.

E I N D H O V E N

Er schijnt nu toch iets te gaan gebeuren. Van 18 t/m 22 april en ook van 25 t/m 29 april reed Phileas van ca. 18:00 tot 22:00 uur een volledige schijndienstregeling met zes tot acht bussen, grotendeels met automatische besturing op de busbaan. Naast de 1201 - 1207 werden minstens twee ongenummerde exemplaren waargenomen. Sommige (b.v. 1206) hebben nog de (groene) fabrieksnummerplaten.

Sindsdien is het weer stil, waarschijnlijk i.v.m. de feestdagen. Het aantal bussen wisselde tussen vier en zeven stuks. Het waren puur technische proefritten; er werd geen poging gedaan op dienstregeling te rijden. De media en de site zwijgen nog steeds.

Door het Fraunhofer Instituut für Verkehrs- und Infrastruktur Systeme in Duitsland wordt een systeem ontwikkeld dat sterk gelijkt op dat van de Phileas van de VDL groep. Het gaat om een voertuig op luchtbanden dat door sensoren in het wegdek wordt geleid. Men denkt het voertuig in te

kunnen zetten in het OV en als peoplomover op vliegvelden e.d. Men denkt in het laatste geval de voertuigen te kunnen koppelen tot een lengte van 52 meter. Als u meer wilt weten over dit voertuig dan kunt u kijken op www.ivi.fraunhofer.de

BUITENLANDS STADSERVOER

ALGERIJE.

Algiers. Behalve dat men verder gaat met de aanleg van een eerste metrolijn (HOV/RN 550) is nu ook besloten tot de aanleg van een 16½ kilometer lange tramlijn. Deze moet in 2008 in dienst komen.

AUSTRALIË.

Adelaide. Bij Bombardier werden 9 lagevloertrams van het type Flexity Classic besteld. Deze zijn bestemd voor de interlokale lijn naar Glenelg. Ze worden geleverd vanaf december 2005. De 29 meter lange trams krijgen airco en grote panorama ruiten. Ze worden in Bautzen gebouwd. Vanwege noodzakelijke werkzaamheden aan de infrastructuur ten behoeve van de nieuwe Flexity trams zal het trambedrijf haar enige lijn voor 9 weken van 5 Juni tot 7 augustus geheel stil leggen. gedurende de stillegging van de tramlijn zal een busdienst ingelegd worden. Op deze manier verwacht men de werkzaamheden met grote voortvarendheid ter hand te kunnen nemen en in relatieve korte tijd de noodzakelijke aanpassingen aan de weg en werken te realiseren. Tot op heden is nog niet duidelijk hoe de 240 cm smalle en lagevloer Flexity's in veilig nevenbedrijf kunnen gaan functioneren met de in 1929 gebouwde hogevoeler (met uitklapopstap) en 260 cm brede trams van het H-type.

Brisbane. Voor het elektrische voorstadsnet (1067 mm) werden bij EDI en Bombardier 24 driedelige treinstellen besteld. Deze zijn nagenoeg gelijk aan de 31 nieuwe treinstellen zoals die aan Perth geleverd worden.

Melbourne. Op 4.1.2005 kwam de nieuwe tramlijn naar Docklands Drive in dienst. Hier komen de lijnen 30 (verlengd vanaf Market Street) en 48 (verlengd vanaf Harbour Esplanade). Er wordt gewerkt aan een 3 kilometer lange verlenging van lijn 75 vanaf Blackburn Road naar Vermont South. Opening: 2005. Met de aflevering van het vijfdelige Combino motorrijtuig 5021 is nu ook de serie 5001 - 5021 compleet. In Krefeld wordt op dit moment een Combino aangepast.

Sydney. De overheid kwam met geld voor de aanleg van een tweede tramlijn (Glenfield - Leppington).

CHINA.

Chongqing. Op 6.11.2004 werd hier een eerste raillijn geopend: een 13½ kilometer lange monorail. Er wordt gewerkt aan een, deels ondergrondse, verlenging van 4 kilometer. De monorail is als lijn 2 in dienst op het traject Jiaochangkou - Dayancum (- verlenging tot: Xinsanchuang). In totaal is er tot 2016 een railnet gepland van 5 lijnen. Lijn 1 wordt een echte metrolijn, de lijnen 3, 4 en 5 sneltramlijnen.

Dalian. De ophef van lijn 203 bleek tijdelijk. De lijn werd per 1.7.2004 heropend en met 2,9 kilometer verlengd. De opgeknapte vóórorlogse vierassers rijden ook weer.

Hongkong. Op 21.12.2004 nam de KCRC (Kowloon-Canton Railway Corporation) de 11,4 kilometer lange bovengrondse voorstadslijn Tai Wai - Wu Ku Sha in gebruik. Deze "Ma On Shan Railway" kan gezien worden als een verlenging van de toekomstige "East Kowloon Line", een ondergrondse lijn met een lengte van 17 km. (10 stations); de vierde spoorverbinding tussen Hongkong en het vaste land.

Shanghai. Op 28.12.2004 werd metrolijn 1 in noordelijke richting verlengd tot Gong Fu Xin Cu.

Shenzhen. Op 28.12.2004 werd metrolijn 1 geopend. Deze oost/west lijn heeft als eindpunt Luohu, dicht bij de grens met Hongkong en het eindstation Lo Wu van de Hongkongse East Rail voorstadslijn.

Gelijktijdig kwam een gedeelte van de noord/zuid metrolijn 4 in bedrijf die een kruisingsstation met lijn 1 heeft. In totaal is er 21,8 kilometer metro in bedrijf.

Wuhan. Hier kwam op 28.9.2004 na een proefbedrijf van vier maanden een 10,1 kilometer lange sneltramlijn in dienst. Alhoewel het woord light-metro hier meer op zijn plaats is voor het op viaducten aangelegde systeem.

DUITSLAND oost.

Berlijn. In 2004 reed hier een Weense lagevloertram proefritten – vanaf 31.3.2005 gebeurde dit met een Incentro tram van Bombardier uit Nantes. De tram werd op maandag t/m vrijdag ingezet op lijn M4.

Volgens een bericht in de Tagesspiegel gaat de BVG offeren vragen voor de levering van 210 lagevloertrams. Hiervan zijn er 152 nodig ter vervanging van de Tatra's en 58 voor de uitbreiding van het tramnet. Het gaat om vier varianten: één- en tweerichting trams in een korte en in een lange uitvoering. Men wil van elk eerst een prototype testen.

Chemnitz. De voorbereidingen zijn gestart voor de verbouwing van het Hauptbahnhof. Hierbij wordt de bestaande tramkeerlus dubbelsporig verlegd/verlengd in noordelijke richting waarbij de sporen vanuit de Bahnhofstrasse vanaf de huidige halte Hauptbahnhof door de stationshal worden geleid. In het station krijgen tram en City-Bahn een gezamenlijk halte. Vanaf deze halte splitsen de lijnen zich, de tram buigt om naar links naar de Strasse der Nationen waar een nieuwe halte komt bij het busstation en de City-Bahn sluit aan op DB sporen. In 2007 moet alles gereed zijn en kunnen meer regionale verbindingen overgaand op tramsporen doorrijden naar het centrum. In tegenstelling tot de als tramlijn geëlektrificeerde lijn naar Stollberg gebeurt dit niet met andere lijnen en moet hiervoor hybride materieel (diesel en gelijkstroom) worden aangeschaft.

Dresden. Er wordt gewerkt aan een plan voor een tramlijn naar de Messe dat tevens als testspoor wordt ingericht voor Bombardier. Het gaat hierbij om de aanleg van een lijn vanaf het eindpunt Friedrichstadt naar de Neuen Messe in Ostragehege. Bij de Messe komt een keerlus. Tijdens de opening van de Messe kan hier een lijndienst rijden, daarbuiten kan het traject door Bombardier worden gebruikt als testspoor. Er is sprake van drie spoorbreedten: 1000mm, 1435mm en 1450mm. Deze laatste breedte wordt in Dresden toegepast. Ook denkt men aan een aftakking naar de Alberthafen voor een eventueel goederenvervoer per tram. Of het plan (er is al eens eerder sprake van geweest) gerealiseerd gaat worden hangt o.a. af van de financiering.

Gotha. Alhoewel iedereen de ophef zou betreuren is wederom het voortbestaan van lijn 4, de Thüringerwaldbahn, aan de orde. Dat komt omdat de gemeenten Waltershausen, Friedrichroda en Tabarz, financieel gekort door de Duitse overheid, niet meer in staat zijn hun financiële verplichtingen na te komen en Gotha niet bereid en in staat is alleen voor de kosten op te draaien. Spannend.

DUITSLAND west.

Hanau. De gemeente Hanau wil een deel van het verlies betalen om vanaf december 2005 de tramdienst naar Rüsselsheim te hervatten. Men zoekt nog naar andere meebetalers. Het is de bedoeling dat per dag dan meer ritten worden gereden. Realistisch?

Keulen. Op 18.4.2005 werd de eerste lagevloertram van het type K4500 gepresenteerd. Als een testbedrijf met vier trams voldoet komen er nog eens 6 trams in 2005. In 2006

volgen er dan 37 en in 2007 volgen de resterende 22 (Totaal 69 stuks).

EGYPTE.

Caïro. Op 17.1.2005 werd metrolijn 2 met 2,6 kilometer verlengd van Giza tot El Mounib. Deze lijn heeft nu een lengte van 22 kilometer, waarvan 11,3 km. ondergronds. Er zijn vergevorderde plannen voor metrolijn 3 (Imbada/Mohandessin – Caïro International Airport) en voor nog eens drie lijnen in een verdere toekomst. Met name de aanleg van 3 geeft weinig toekomstperspectief voor het tramnet van Heliopolis.

ESTLAND.

Tallinn. De uit Cottbus overgenomen KT4D trams rijden met de nummers 133 – 138 (ex Cottbus 53, 58, 55, 56, 52, 61).

GRIEKENLAND.

Thessaloniki. Het metroplan wordt waarschijnlijk toch uitgevoerd en in de pers circuleert het jaartal 2008 als jaar van opening.

HONGARIJE.

Boedapest. Op 1.2.2005 werd lijn 18 verlengd tot het winkelcentrum Savoya Park. Zoals aan veel eindpunten is hier een dubbelsporig kopeindpunt. Nog dit jaar worden naar verwachting in Den Haag de 8 uit Hannover overgenomen achtassers buiten dienst gesteld. De kans is groot dat deze wagens naar Boedapest komen.

Miskolc. Zie voor een overzicht van de uit Wenen overgenomen E1 motorrijtuigen bericht Wenen.

Szeged. De uit Potsdam overgenomen KT4D motorrijtuigen rijden hier als 200 – 206 (ex ViP 106, 121, 112, 201, 204, 221, 206). Uit Cottbus werden de motorrijtuigen 51 en 57 overgenomen. Deze worden in Praag omgespoord op normaalspoor en gemoderniseerd. Zie ook bericht Cottbus in HOV/RN 556. Uit Berlijn kwamen de KT4D motorrijtuigen 219.098 en 219.100. Niet duidelijk is of dat de trams hier worden opgeknapt of als plukwagens gaan dienen. Omdat Potsdam geen KT4D trams meer wil verkopen (hier speelt de Combino crisis in mee) werden uit Rostock de B6A2 aanhangrijtuigen 901 – 906 overgenomen. Deze arriveerden in januari/februari 2005. De al jaren buiten dienst gestelde rijtuigen worden in eigen werkplaats gemoderniseerd en gemotoriseerd (zonder bestuurderscabine) om als volgmotorwagens achter T6A2H motorwagens ingezet te worden op lijn 1.

IERLAND.

Dublin. Het gaat goed met het nieuwe trambedrijf. Men denkt in 2005 méér dan 20 miljoen passagiers te vervoeren en dat is een jaar eerder dan gedacht. Op de rode lijn wordt binnenkort de spitsfrequentie verhoogd naar vijf minuten. Naar verwachting worden binnen twee jaar de motorrijtuigen 3001-3026 van de rode lijn verlengd tot veertig meter. Voor een verdere verhoging van de frequentie en toekomstige uitbreiding is meer materieel nodig. Die uitbreiding bestaat uit een verlenging van ± 7 kilometer van de groene lijn in zuidelijke richting naar Cherrywood en een verlenging (± 1½ km.) van de rode lijn in oostelijke richting naar Point Depot. Als hiermee in 2006 kan worden begonnen komen deze verlengingen in 2008 in dienst. Wat moeilijker lijkt de planning om de twee tramlijnen in het centrum met elkaar te verbinden. Een traject door de drukke en smalle voetgangerszone Grafton Street lijkt uitgesloten en een traject via de Dawson Street en de O'Connell Street via de Liffeybridge met druk auto- en busverkeer roept veel weerstand op. Men onderzoekt alternatieven. Het plan voor een metro kwam ook

weer ter sprake. Deze lijn loopt vanuit het centrum in noordelijke richting naar Dublin Airport en mogelijk verder tot het snel groeiende Swords. Als te duur verdween dit plan in 2004 van tafel. Een alternatief is een spoorverbinding of een bovengrondse tramlijn. Maar met wat gegoochel met budgetten is ook een metro weer mogelijk. Speculatieve plannen die duidelijk verband houden met de parlementsverkiezing in 2007.

INDIA.

Delhi. Op 19.12.2004 werd een eerste gedeelte van metrolijn 2 geopend (Vishwa Vidyalyaya – Kashmere Gate). Het 4 kilometer lange traject met twee tussenstations ligt geheel ondergronds.

ITALIË.

Cagliari. Men is inmiddels begonnen met de aanleg van een tramlijn.

Napels. Rijdt die wel, rijdt die niet.... In december 2004 reed lagevloermotorrijtuig 1101 voor het eerst in de lijndienst. Conclusie: er is weer tramvervoer. In januari 2005 arriveerde de tweede Sirio en langzaam lijkt de aflevering van de 22 bestelde trams op gang te komen. Het zijn de eerste nieuwe trams sinds 1942.

Perugia. Hier is een mini-metro in aanleg, ofwel een volautomatisch peplemover systeem. Opening: eind 2006.

Rome. Bij de metro is een serie van 33 zeswagens treinstellen in aflevering. Bij fabrikant CAF werden nog eens 6 van deze treinstellen nabesteld.

Sassari. In december 2004 begon men met proefritten, zonder dat er zicht is op een openingsdatum. Na allerlei eerdere problemen ligt de FdS (Ferrovie della Sardegna), die de lijn heeft aangelegd, nu overhoop met het stadsbusbedrijf dat al het stadsvervoer claimt. Een oplossing zou het vestigen van een gezamenlijke onderneming kunnen zijn, maar zo iets is niet op een achternamiddag te regelen. Wachten dus.

Verona. Alhoewel de tracé's zijn vastgesteld en de financiering is geregeld, is nog steeds niet begonnen met de aanleg van het tramnet. Ooit werd 2004 als openingsjaar genoemd. Een nieuw probleem is dat Siemens de twee lijnen turn-key zou opleveren, inclusief 22 Combino's. U voelt hem al aankomen: geen Combino's. Siemens moet nu met een andere tram op de proppen komen of het gehele project moet opnieuw aanbesteed worden. Ook hier schiet het niet op.

JAPAN.

Fukui. Er is sprake van dat van het op te heffen trambedrijf van Gifu 18 motorwagens worden overgenomen en 2 lagevloertrams uit de serie 801-803.

Fukuoka. De smalprofiel "Nanakuma" metrolijn werd op 3.2.2005 geopend. Deze derde metrolijn heeft een lengte van 12,7 kilometer en heeft geen aansluiting met de beide andere lijnen. Ingezet worden motorrijtuigen serie 3000 die geschikt zijn voor een toekomstig automatisch bedrijf.

Gifu. Als u dit leest is het trambedrijf waarschijnlijk al opgeheven. Van de drie lagevloermotorrijtuigen 801-803 gaan er dan twee naar Fukui en één naar Toyohashi. Van de serie 780 (uit 1997) gaan 7 motorrijtuigen naar Toyohashi en 18 naar Fukui. De resterende 31 wagens worden door exploitant Meitetsu aan enkele andere bedrijven overgedaan.

Hiroshima. Op 19.12.2004 werd lagevloermotorrijtuig 5101 afgeleverd. Een prototype van een met Japanse technologie ontwikkelde tram. De vijfdelige tram met een lengte van 30 meter is 52 cm. korter dan de eerder geleverde Combino's maar heeft meer zitplaatsen. De type aanduiding is "U3 ALFA vehicle". De ontwikkeling van een Japanse tram wordt gestimuleerd door de Japanse overheid. De 5101

werd ontwikkeld en gebouwd door de combinatie Mitsubishi, Kinki Sharyo en Toyo Electric. Om zijn positie op de trammarkt te verstevigen heeft Mitsubishi een belang genomen in Kinky Sharyo. Als dit prototype voldoet kan dit wel eens de Japanse standaardtram worden en spelen de andere fabrikanten in de toekomst een marginale rol.

Kyoto. Op 26.11.2004 werd de Tozai metrolijn met 2,4 km. verlengd vanaf Daigo tot Rokujizo.

Nagoya. Op 29.1.2005 werd de 4,2 km. lange verlenging van de Tokoname metrolijn naar de luchthaven van Nagoya geopend. Al vanaf oktober 2004 reed de metro voor bouwvakarbeiders en luchthavenpersoneel. Dit nieuwe vliegveld ligt op een kunstmatig eiland voor de kust en kwam op 17.2.2005 in gebruik.

Osaka. Voor de eind 2006 te openen metrolijn 8 werd het eerste materieel afgeleverd. Dit smalprofiel materieel is technisch gelijk aan het materieel van lijn 7.

Sapporo. Na eerdere sombere berichten (zie HOV/RN 551) is nu gezegd dat men de tram wil behouden. Men gaat onderzoek doen naar uitbreiding.

Toyama. Voor een nieuwe tramlijn (zie HOV/RN 539 en 551) werden bij Niigata Transys 7 tweedelige lagevloermotorrijtuigen besteld. De lijn komt in april 2006 in dienst.

Toyohashi. Zie bericht Gifu.

KAZACHSTAN.

Almaty. Het wagenpark bestaat geheel uit overgenomen trams uit Berlijn (50 stuks KT4D), Chemnitz (23 stuks T3D) en Schwerin (24 stuks T3D). Van de 50 trams uit Berlijn zijn er nog 31 in dienst en ook een aantal ex Chemnitz trams werd buiten dienst gesteld of wordt als plukwagen gebruikt. Het rijden met de trams uit Schwerin (motorwagen + volmotorwagen) leidde vorig jaar al snel tot problemen. Na hulp van technici van een ander trambedrijf werden de uit elkaar gehaalde combinaties weer zo samengesteld zoals ze oorspronkelijk in Schwerin reden en daarmee lijken de problemen opgelost. De twee motorrijtuigen die één stel vormen kregen daarbij hetzelfde wagennummer, in alle gevallen een nummer van een buiten dienst gestelde Berlijnse tram. Ook de ex Chemnitz trams hebben deels vrijgekomen nummers gekregen zodat in de serie 1001-1063 alles door elkaar loopt in een niet aangesloten of logische volgorde.

KOREA zuid.

Seoel. Een Maleisisch bedrijf kreeg opdracht voor de aanleg van een 6,7 kilometer lange monorail in het district Gangnam.

MADAGSKAR.

Antananarivo. In januari 2005 vertrok een laatste materieeltransport uit Zürich. Van de Forchbahn zijn hier nu de vierassige motorrijtuigen 11-16 uit 1959 en de stuurstandrijtuigen Bt 101-106.

NOORWEGEN.

Bergen. Naar verwachting komt er binnenkort een offerte-aanvraag voor de levering van 12 tot 15 lagevloertrams.

OEKRAÏNE.

Druzhkovka. Dit trambedrijf werd opgeheven. (datum onbekend).

Konstantinovka. Dit trambedrijf is al ruim een half jaar in ruste. Uit het feit dat tot nu toe nog niets is opgebroken en het materieel keurig in de remise staat kan nog de hoop op hervatting worden geput.

OOSTENRIJK.

Klagenfurt. De tram werd hier in 1963 opgeheven. In de negentiger jaren kwam een vergevorderd plan tot de aanleg

van een toeristische ringlijn niet tot uitvoering en nu: in februari 2005 besloot de gemeenteraad een onderzoek te laten instellen naar de haalbaarheid van een regionaal tramnet.

Dat staat allemaal los van de historische tramlijn tussen het station van Ferlach en het museum Historama die in 2006 in dienst komt

Wenen. Op 4.2.2005 werd het tweede zesdelige metro-treinstel type V afgeleverd. Het eerste treinstel (prototype) wordt al vijf jaar beproefd en de serieaflevering is naar aanleiding van de opgedane ervaringen en de brand in Kaprun op onderdelen aangepast. Dit tweede treinstel (de eerste van een serie van 25) wordt na testritten vanaf eind 2005 ingezet op lijn U3. Per maand volgt een nieuw treinstel. Er is een optie voor een vervolgafl levering. Het nieuwe metromaterieel is nodig voor de in aanleg zijnde verlengingen van de lijnen U1 en U2 naar respectievelijk Leopoldau en Stadlau en ter vervanging van het oudste metromaterieel. Eerder schreven we over de bestelling van 38 (+ 42 optie) lagevloermotorrijtuigen type T voor lijn U6. (HOV/RN 553). Deze worden geleverd in 2006-2008. Ze krijgen de nummers 2679 – 2716. Ze vervangen de tramstellen type E6+c6 van deze lijn.

Onderstaand een overzicht van de aan Miskolc (25 stuks), Krakow (14 st.) en Rotterdam (10 st.) verkochte E1 motorrijtuigen. Vermeld is naast het Weense nummer het nieuwe nummer ter plaatse; geen nummer: gebruikt als plukwagen.

<u>naar Miskolc:</u>	<u>naar Krakow:</u>
4463 =	4461 = 107
4643 =	4462 = 108
4646 =	4470 =
4652 = 189	4481 = 111
4657 =	4488 = 101
4658 = 188	4490 =
4669 =	4492 = 109
4676 =	4493 = 110
4678 = 192	4644 = 104
4679 = 193	4645 = 105
4684 = 194	4648 = 106
4690 = 195	4651 = 102
4702 = 197	4655 = 103
4703 = 190	4721 = 112
4705 = 191	<u>naar Rotterdam:</u>
4707 = 185	4751 = 651
4708 = 196	4753 = 652
4714 = 180	4754 = 653
4716 =	4758 = 654
4717 = 181	4759 = 655
4718 = 186	4760 = 656
4720 = 187	4764 = 657
4722 = 182	4765 = 658
4723 = 183	4766 = 659
4724 = 184	4767 = 660

De Tramwaytag is dit jaar op 11.6.2005 in de remise Brigittenau. Er worden vanaf de Schottenring en het station Floridsdorf diensten uitgevoerd met museumtrams. Bij een eerdere Tramwaytag in Brigittenau werd de "Amerikaan" ingezet op de route vanaf Floridsdorf. Benieuwd of dat ook dit jaar gebeurt.

Een lezer zond ons een gedetailleerd overzicht van de materieelinzet in de eerste vier maanden van 2005. Hieruit valt op te maken dat de inzet van het ULF-materieel schommelt tussen de 20 en 75% van het aantal beschikbare rijtuigen.

PHILIPPIJNEN.

Manila. Na verlengingen in 2004 heeft sneltramlijn 2 zijn eindlengte van 13,8 kilometer bereikt (Santolan – Cubao – Legarda – Recto). Net als de lijnen 1 en 3 (waarmee overstappunten zijn) ligt de lijn grotendeels verhoogd.

POLEN.

Krakow. Zie voor een overzicht van de uit Wenen overgenomen E1 motorrijtuigen bericht Wenen. In 2005 komen nog eens 10 E1 motorrijtuigen en 10 c1 aanhangrijtuigen. In november 2004 kwamen uit Neurenberg werkmotorwagen A 46 (ex 220) en het gelede motorrijtuig 326.

Lodz. De twee aan Genève verhuurde Cityrunners kwamen in december 2004 (1214) en januari 2005 (1207) terug.

Poznan. Ook hier staat een deel van de Combino's buiten dienst. Wat er rijdt is te vinden op de lijnen 14 en 15. Eén Combino, de 501, ging naar Siemens in Krefeld. Overigens heeft men voor de 14 geleverde Combino's pas de helft betaald. Voor een symbolisch bedrag werden uit Frankfurt a.M. de motorrijtuigen 901, 903-907 (type O) overgenomen. Op 1.3.2005 werd het lijnennet gewijzigd. Er zijn 18 tramlijnen (1-18) in exploitatie. De motorrijtuigen 801-810 (ex GVB Amsterdam) rijden op de lijnen 9 en 10. Motorrijtuig 854 gaat terug naar Amsterdam.

Warschau. In de procedure voor de levering van nieuwe trams ging iets niet correct. De Tramwaje Warszawskie startte een nieuwe aanbesteding. Enkele miljoenen euro's EU-subsidie gaan naar infrastructuurprojecten zoals de aanleg van een tramlijn tussen Bernowo en Mlociny. Nog meer subsidie wil men voor uitbreiding van de metro.

ROEMENIË.

Boekarest. In januari 2005 werd bij Bombardier een tweede serie van 20 zesdelige metrotreinen type Moravia besteld. In 2006 begint de aflevering. Om u een idee te geven: de draaistellen worden gebouwd in Siegen, de wagenbakken in Görlitz en de IGBT aandrijvingstechniek komt uit Västerås. Dit Duits/Zweedse spul wordt verenigd in de eindmontage bij Electroputere in het Roemeense Craiova. Daarnaast levert Bombardier ook nog een volautomatisch beveiligingssysteem voor de metrolijnen 1 en 3.

Resita. Uit Frankfurt am Main kwamen de N-motorrijtuigen 802, 809-11, 815-817 en 824. In Resita kregen ze de nummers 34, 36, 35, 31, 32, 37, 33, 38.

Timisoara. Uit Bremen kwamen de motorrijtuigen 3504, 3505, 3507 en de aanhangrijtuigen 3705, 3706, 3707. In totaal heeft men nu 8 van deze Wegmann tramstellen. Ze worden ingezet op lijn 1. Uit Frankfurt am Main kwamen de type N motorrijtuigen 825, 827, 829 en 830.

RUSLAND.

Moskou. Met een kleine twee jaar vertraging kwam op 20.11.2004 een 4,7 km. lange monorail in dienst, beginnend bij het metrostation Timirjazewskaja. Er zijn vier tussenhalten. Voorlopig wordt een beperkte dienst uitgevoerd. Vanaf begin 2005 is de lijn volwaardig in dienst als lijn M1 en wordt geïntegreerd in het metronet door het metrobedrijf geëxploiteerd.

SINGAPORE.

Singapore. Op 29.1.2005 kwam de oostelijke ring van de volautomatische people mover in Punggol en de westelijke ring van de people mover in Sengkang in dienst. Ze dienen als toevoerlijnen voor de North East Line (metro).

THAILAND.

Bangkok. In samenwerking met een plaatselijke onderneming gaat Siemens hier een 26 kilometer lange spoorlijn aanleggen vanuit het centrum naar de luchthaven Suvarnabhumi. De opdracht omvat de gehele infrastructuur, materieel en een bagage- en checkin systeem.

TSJECHIË.

Brno. Op 19.12.2004 werd lijn 8 met 500 meter verlengd tot Mifkova (Lisen). Hier ligt een driesporig kopeindpunt. Op de

plaats van het huidige goederenstation wordt een nieuw centraal station gebouwd. Dicht bij het busstation. Op de plaats van het huidige station komt stadsuitbreiding. In het centrum wordt de tram op sneltram niveau uitgebouwd. Men is al begonnen met de aanleg van een noord/zuid tunnel vanaf Sumavska tot Konpoka met zeven ondergrondse halten. Er komen bovengrondse verlengingen en aftakkingen zoals van Moravske naar Pionurska en verder via de huidige lijn 1 naar Kralova. Er zijn plannen voor een oost/westlijn en meersysteem tramverkeer over bestaande spoorlijnen naar voorbeeld van Karlsruhe.

Ceské Budějovice. Hier zijn grote plannen voor een regionaal tramproject. Gebruik makend van bestaande spoorlijnen en nieuw aan te leggen tramlijnen moet tussen de steden Ceské Budějovice en Volary het Boheemse Woud worden ontsloten. Tussen Lipno en Cerna moet 25 kilometer spoor worden aangelegd, aansluitend op de elektrische lokaallijn Rybník – Lipno. Hiermee wordt ook een skigebied bereikbaar. Nog meer trajecten worden genoemd, zoals het herstellen van de vroegere lijn tussen Nove Udoli en het Duitse Heidmühle. Men denkt aan een realisering tussen 2010 en 2015. Er moet dan wel 250 miljoen Euro op tafel komen.

Olomouc. Bij het trambedrijf van Ostrava werd een T3 motorrijtuig omgebouwd tot T3LF; nieuw rijtuignummer: 1310. De letters LF betekenen dat de rijtuigbak ter hoogte van de middendeur werd verlaagd voor een lage instap. Meer trams volgen.

Ostrava. De ombouw van KT8 motorrijtuigen met een lagevloermiddenrijtuig wordt voortgezet. Er worden zowel één- als tweerichtingrijtuigen op deze wijze gemoderniseerd. De modernisering van de K2 motorrijtuigen werd in 2004 afgesloten (nieuwe typeaanduiding: K2G). Alleen de 804 werd niet omgebouwd en blijft als museumtram in zijn originele uitvoering.

Praag. Sinds kort rijdt in Praag een nieuw rijtuigtype: T3R.PV. Dit zijn gemoderniseerde T3 motorrijtuigen waarvoor de machinefabriek Krnov nieuwe identieke wagenbakken leverde. Sommige berichten spreken van 17 trams die zo worden gemoderniseerd/herbouwd, andere van 20. De vernieuwde trams vormen de serie 8151-8170.

Skoda levert in mei 2005 een prototype lagevloertram. In juni 2005 volgt een tweede. In 2006 volgt de serieaflevering met 10 en in 2007 met 7 trams. De vijfdelige trams, met twee zwevende bakken, zijn een verdere ontwikkeling van het type Vektra en lijken wel wat op de Combino en de Dresdener NGT6DD.

TURKIJE.

Kayseri. De Turkse bouwonderneming Yapi Merkezi en de Italiaanse fabrikant Ansaldo Breda brachten het laagste bod uit en gaan de 17½ kilometer lange tramlijn aanleggen. Ansaldo levert 22 lagevloertrams met een lengte van 32 meter (breed: 2.65 m.). Als binnenkort met de aanleg kan worden begonnen rijdt de eerste tram in 2008.

Konya. Correctie op het bericht in HOV/RN 553: niet de 3875 maar de 3878 kwam uit Keulen. Hiermee is een eind gekomen aan de transporten sinds 1989. Het in 1992 geopende trambedrijf heeft in totaal 61 achtassers uit Keulen overgenomen.

Voorstadstreinen Melbourne

(Hans Krijnen)

Het voorstadstreinverkeer werd tot 1983 door de Victorian Railways geëxploiteerd (VR) die de laatste jaren als VicRail bekend stond. In 1983 vond een herstructurering van het openbaar vervoer plaats. Het reizigersvervoer in Victoria en Melbourne werd toen ondergebracht bij de Passenger

Transport Corporation (PTC). Al het reizigersvervoer in de agglomeratie Melbourne per voorstadstrein, tram en bus werd sindsdien verzorgd door de Metropolitan Transit Authority onder de naam "The Met". De treinen kregen een groen-gele raamband. In 1999 begon de privatisering. Het spoorwegbedrijf van The Met werd opgesplitst in twee bedrijven: Hillside Trains (HT) en Bayside Trains (BT). De treinen kregen alleen stickers met Hillside Trains en Bayside Trains erop. Bij BT stond de naam ook voorop samen met een groen-gele balk. Bij HT zat ook een groen-gele balk op de kop, maar op een andere plaats. In 2001 kwamen de concessies in andere handen. HT werd Connex en BT werd M-Train. Pas toen kregen de jongere treinstellen ook nieuwe kleuren. M-Train kreeg problemen en leverde de concessie in 2003 in. Aan Connex werd gevraagd of zij de M-Trainconcessie erbij wilde hebben en dat is gebeurd. Het voorstadstreinverkeer wordt dus nu geheel door Connex verzorgd. Maar in de dienstuitvoering wordt nog steeds gedaan of er twee bedrijven zijn.

Sinds de elektrificatie van het voorstadnet rond 1919 heeft een aantal interessante treintypen de revue gepasseerd. Men begon met een grote serie "swing door"-stellen, coupétreinstellen met klapdeuren. Dit waren reeds bestaande coupérijtuigen uit de jaren tussen 1887 en 1907. Ze zijn omgebouwd tot motorrijtuigen met één cabine, tussenrijtuigen en stuurstandrijtuigen. Hierbij zijn de rijtuigen verlengd en de motorrijtuigen hebben een versterkt onderstel gekregen. Alle rijtuigen hadden een lichtkap en geen gangpad. De rijtuigen waren eerst bruin geschilderd. Na WO2 werden ze roze-rood met lichtgrijs geschilderd en op het laatst waren ze rood. In 1968-1970 kregen enkele motorrijtuigen een tweede cabine voor solo-diensten. De laatste stellen werden in 1974 buiten dienst gesteld. Enkele museumexemplaren zijn bewaard gebleven.

Gelijktijdig werd een grote serie zogenaamde "Tait"-treinstellen in dienst gesteld, genoemd naar een president-directeur van VR. Vanaf 1910 werd al een groot aantal tussenrijtuigen gebouwd en voorlopig in stoomtreinen ingezet. Later zijn ze geschikt gemaakt voor de elektrische dienst. De motorrijtuigen met één cabine werden tussen 1914 en 1918 gebouwd. Ook was er een aantal stuurstandrijtuigen. De treinen hadden schuifdeuren in elke coupé. Hierdoor konden ze breder zijn dan de swing door-stellen (2,90 m tegen 2,60 m) en ook een gangpad krijgen zonder dat de zitplaatscapaciteit afnam. Deze stellen zijn nog lang doorgelaten tot ca. 1950. De eerste series hadden een soort gesloten lichtkap, latere series hadden een bol dak. Ook van de Tait-motorrijtuigen zijn enkele voorzien van een tweede cabine voor solo-diensten. De kleurstelling was hetzelfde als bij de swing door-stellen. De laatste stellen zijn omstreeks 1984 buiten dienst gesteld. Er hebben zelfs nog enkele Taitstellen door de tunnels van de Cityloop gereden, maar op last van de brandweer mocht dat niet meer omdat het houten rijtuigen waren (hoewel stalen rijtuigen ook goed kunnen branden). Ook hiervan zijn enkele museumexemplaren aanwezig.

Er waren ook enkele "Parcels vans", motorrijtuigen voor pakketpostvervoer. In 1921 is er een aantal nieuw gebouwd op basis van de Tait-rijtuigen. Later zijn er enkele bijgekomen door ombouw van zowel Tait- als swing door-rijtuigen. De parcels vans hebben nog de VR-kleuren blauw met gele streep gekregen. Hiervan heeft er een nog in The Met-kleuren als rangeermotorrijtuig gereden.

De volgende generatie treinstellen kwam vanaf 1956 in de vorm van de "Harris"-stellen, ook genoemd naar een presi-

dent-directeur van VR. Deze waren blauw met twee gele strepen. Ook hiervan waren er motorrijtuigen met een cabine en tussenrijtuigen. De standaardformatie was een vierwagenstel (M+T+T+M) en als versterking een driewagenstel (M+T+T), aldus een zevenwagenstel vormend met drie motorrijtuigen (M+T+T+M+T+T+M). Later zijn ook achtwagentellen gevormd. Er waren diverse varianten wat indeling betreft, met name bij de tussenrijtuigen. De eerste serie had drie paar deuren per bak met twee ramen tussen de deuren. De tweede serie had drie ramen tussen de deuren in de tussenrijtuigen. De laatste rijtuigen van deze serie hadden geen middendeuren meer. De laatste serie omvatte extra lange tussenrijtuigen met drie paar deuren met vier ramen daartussen. Deze werden nog in 1971 in dienst gesteld als voorproefje voor de volgende generatie. Ca. 1980 heeft een aantal treinstellen grote revisie gehad en daarbij een aluminium kleur gekregen met de groen-gele raamband van The Met en zelfs Scharfenberg-koppelingen. In 1982 is men hiermee gestopt vanwege het asbestprobleem. In 1991 werden de laatste rijtuigen buiten dienst gesteld. Diverse rijtuigen zijn in een plastic cocon gehuld en gedumpt in twee oude zanderijen ten zuidoosten van Melbourne, zand erover en je ziet er niets meer van. Leuk voor archeologen die over honderd jaar ineens op iets hardts stuiten. Een ander deel van de rijtuigen is overgegaan naar V/Line, is grondig verbouwd (zoals onze Blokkendozen in de jaren '50) en wordt nu ingezet in het commuterverkeer op de V/line-lijnen. De middendeuren, voor zover aanwezig, zijn hierbij dichtgemaakt. Eventueel aanwezige cabines zijn omgebouwd tot conducteursruimte. In het spoorwegmuseum North Williamstown staan een blauw en een gereviseerd motorrijtuig opgesteld.

In 1972 kwamen de Hitachi-treinstellen, genoemd naar de maker van de elektrische installatie, Hitachi. Deze waren geheel van aluminium met een glad dak en een gladde raamband en geribbelde zijwanden. De groen-gele raamband kregen ze pas na de overgang naar The Met. Er zijn motorrijtuigen met een cabine, stuurstandrijtuigen en tussenrijtuigen. De eerste serie kreeg nog overgangsdeuren in de kop. Er konden tweetjes (M+D, D = Driving trailer), drietjes (M+T+M) en viertjes (M+T+T+M) mee gevormd worden. Met het oog op de opening van de Cityloop-tunnels begin jaren '80 zijn de treinstellen standaard op drie rijtuigen gebracht. De bestelling stuurstandrijtuigen werd verkleind en werden er meer motor- en tussenrijtuigen besteld. De cabines van de stuurstandrijtuigen zijn dichtgemaakt maar niet verwijderd. De nog aanwezige stellen zijn verdeeld over HT en BT (later Connex resp. M-Train). Bij Connex zijn ze buiten dienst, de later van M-Train overgenomen stellen rijden nog op de eigen lijnen. Ze hebben nog de oude groen-gele raamband uit de The Met-tijd, enkele zelfs nog met het late The Met-embleem. Deze stellen zullen ook over enkele jaren wel buiten dienst gaan.

Vanaf 1982 kwamen de Comeng-driewagen-treinstellen, genoemd naar de fabriek waar ze gebouwd zijn: Commonwealth Engineering. Deze zijn nog gekomen in de VicRail-tijd en hebben nog de oranje-zilveren raamband met het zogenaamde Cup & Soucer-embleem gehad. Het lijkt inderdaad op een kopje met schoteltje. Bij The Met hebben ze de groen-gele raamband gekregen. Voor de rest zijn ze van aluminium, deels geribbeld. Bijna alle stellen zijn in 1999 verdeeld over HT en BT, later Connex resp. M-Train. Beide bedrijven hebben hun stellen laten reviseren waarbij ze een soort voorzetkop hebben gekregen en andere kleuren. De Connex-stellen hebben een iets andere kop dan de M-Train-stellen. De Connex-stellen hebben een donkerblauwe raamband met een gele streep en op de dakrand ook een

donkerblauwe band. De M-Train-stellen hebben een iets lichtere kleur blauw als raamband met een witte streep. Bovendien hadden ze ook een groene band op de dakrand, maar die is inmiddels verdwenen. Gemengd bedrijf komt nog niet voor. Op beide netten rijden ze de hoofdmoot van de diensten. Toen de HT- en BT-stickers eraf getrokken werden, kwamen bij sommige stellen de contouren van het Cup & Soucer-embleem weer te voorschijn.

Begin jaren '90 dacht de PTC aan dubbeldekkers. Naar het voorbeeld van de Tangara-treinstellen in Sydney is in 1992 een vierwagenstel gebouwd, waar allerlei proeven mee genomen zijn. Het is echter geen echte Tangara. Hij is iets korter, iets smaller en iets lager. Een probleem was het viaduct in Swanston Street over het stationemplacement van Flinders Street Station. Dat is dermate laag dat de dubbeldekker daar met veel moeite onderdoor kon. Hij is wel bij HT terecht gekomen en heeft een tijd bij de werkplaats van Alstom (met h) bij Bayswater gestaan. Later is hij bij de hoofdwerkplaats Newport terecht gekomen, vlak naast het spoorwegmuseum van North Williamstown. Er zit alleen nog een hek tussen. Momenteel is het probleem dat men niet weet wat ermee te doen. Of hij er over enkele jaren nog is, is twijfelachtig.

Beide vroegere bedrijven hebben nieuwe treinstellen aangeschaft. Connex heeft Alstom-stellen type Xtrapolis en M-Train Siemens-stellen besteld. Ook dit zijn allemaal drietjes. De Alstom-stellen hebben de donkerblauw-gele Connex-kleuren gekregen en drie paar deuren per bak. Dit zijn diep liggende schuifdeuren, zoals de voorgaande stellen ze ook hadden. Verdere hebben ze een zitplaatsopstelling van 3+2 en ook zoals de voorgaande series bolle zijwanden. Deze stellen rijden vooralsnog alleen op het voormalige HT-net en dan nog hoofdzakelijk doordeweeks.

De Siemens-stellen hebben verschillende kleurstellingen gekregen, waarschijnlijk het gevolg van de overname door Connex. De eerste stellen hebben nog de blauwe raamband met witte steep gekregen en gele en groene accenten op de kop. De latere stellen zijn geheel blank gelaten met alleen een groen-gele balk op de kop. Rond de jaarwisseling was er één stel 767M+2534T+768M waarvan motorrijtuig 767M aan één kant de Connex-kleuren had, de rest van het stel was blank gelaten. Van belang was het te weten dat de treinen rond het centrum door de Cityloop-tunnels rijden. Als het bewuste stel eerst naar de stad toe reed, reed hij op de terugweg andersom. Het stel reed gekoppeld met een ander stel in de oorspronkelijke M-train-kleuren. Een directe vergelijking was dus mogelijk. Verder zijn twee stellen waargenomen (in één trein) die volledig in Connex-kleuren geschilderd zijn. De rest zal op termijn volgen. De Siemens-stellen zijn qua bouw afwijkend van de rest. Ze hebben twee paar zwenk-schuifdeuren in elke bak en een zitplaatsopstelling 2+2. Ook hebben ze vlakke zijwanden. Het zijn dus buitenbeentjes. Deze stellen rijden vooralsnog alleen op het voormalige BT- (M-Train)-net, ook hoofdzakelijk doordeweeks.

Schweizer Eisenbahn Revue (Minirex), nummer 5-2005. 44 blz. geheel in kleur, € 9,40 * Re 484 internationaal * meersysteemloc 1218 (ÖBB) * Nieuws van Talgo * Zwitsers- en internationaal nieuws * Div. technische artikelen * De Zentral Bahn * De berichten in dit Zwitserse tijdschrift voor "gevorderden" zijn zeer lezenswaard.

Fern Express, nr. 1-2005 (85) * Afscheid van de stoom op de Jing Peng Pas * Het spoor in China * De wonderbaarlijke hergeboorte van een museumachtige spoorlijn in Iritrea * De Fidji suikerlijnen * Pakistan * Korte berichten uit verre landen * 50 blz in kleur en zwart/wit; A4, € 10,80.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar karelbocht@yahoo.de

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

aankomst in Nederland	in dienst
8746	29-04

Nadat op 01-04 de ondertekening van de vervoersconcessie was afgeblazen, vond deze op 19-04 alsnog plaats. Decor van het gebeuren, waarbij NS-president-directeur Veenman en Staatssecretaris Schultz van Haegen aanwezig waren, was Den Haag HS. De concessie gaat met terugwerkende kracht per 01-01-2005 in. NS wordt in de loop van 2006 afgerekend op harde eisen, zoals het aantal zitplaatsen, de 'trefkans HC' (kans dat een reiziger een conducteur tegenkomt) en de reinheid van de treinen en stations. Bovendien moet in 2007 89 procent van de treinen op tijd rijden. Als decor werd de 8733 aangerukt, maar uitgerekend dit stel werd in de nacht voorafgaand aan het gebeuren in de Binckhorst met graffiti besmeurd. Het lijkt erop alsof de graffiti-vandalen soms wel erg goed op de hoogte zijn van de locatie van 'bijzondere' treinstellen. Ook lijkt het onbestaanbaar dat op een met name 's nachts druk opstellerrein als de Binckhorst dit soort lieden ongestoord hun gang kunnen gaan, zonder 'vermomd' te zijn met behulp van gele veiligheidsvestjes die NS-, NedTrain- en schoonmaakpersoneel dragen.

VIRM-bakken in Revisiebedrijven per 13-05

RB Haarlem					
nummer	uit stam	schadegeval			
mBvk1/2	2908563	8632	Oisterwijk	19-12-004	botsschade
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	total loss
mBvk1/2	290 8670	8715	Den Haag	20-02-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8698	9518	OB Amsterdam	18-01-2005	Sail-ombouw
mBvk1/2	290 8718	8728	Roosendaal	30-09-2004	total loss
ABv3/4	380 8010	9410	Dordrecht	24-09-2003	brandschade
ABv3/4	380 8128	8728	Roosendaal	30-09-2004	
ABv5	380 8227	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728	Roosendaal	30-09-2004	
mBv7	260 8824	8656	Amsterdam	21-05-2004	botsschade
mBv7	260 8845	8632	Oisterwijk	19-12-2004	botsschade
RB Tilburg					
nummer	uit stam	schadegeval			
mBvk1/2	290 8561	9456			
ABv6	380 8348	9456			

Thans wordt gewerkt aan een proef om ook met het VIRM-materieel de procedure 'direct combineren' te kunnen uitvoeren. Direct combineren houdt in dat treinen die op een knooppunt gekoppeld worden, dat doen voordat de deuren van de tweede trein geopend worden. Tot op heden is direct combineren met dubbeldeksmaterieel verboden, omdat altijd werd aangenomen dat reizigers door de schok die het koppelen met zich meebrengt, op de trappen hun evenwicht zouden kunnen verliezen. Met een proef die tussen 01-06 en 01-12 van dit jaar zal worden uitgevoerd, wil men bepalen in hoeverre dat daadwerkelijk zo is. VIRM wordt in de normale dienst veelvuldig gecombineerd in Gouda (treinserie 2000) en Alkmaar (treinserie 3000). Waarschijnlijk zal de proef op deze stations plaatsvinden.

De stickers ter promotie van de musical *Mamma-Mia* op de 9524 zullen voorlopig niet verwijderd worden. NS heeft met Joop van den Ende Theaterproducties een overeenkomst gesloten waarbij een bezoeker van Mamma Mia gratis een eerste-klasseretour krijgt van elk station in Nederland naar Utrecht.

De 8746 maakte zoals gepland zijn afleveringsproefrit op 03-05. Pas op 05-05 kwam het stel in dienst, na nog een dagje in OB Amsterdam doorgebracht te hebben. Het stel begon zijn loopbaan in de reizigersdienst als voorstel stel van 2155. De nieuwste VIRM werd op 11-05 gezien met een andere bijzondere VIRM, de 9427. Diezelfde dag liep het treinstel ook een defect aan de remmen op en werd op 12-05 door Bombardier in de Watergraafsmeer gerepareerd. Er volgen nu nog vier mBvk-rijtuigen.

De 9456 heeft niet lang in zijn nieuwe samenstelling rondgereden. Het treinstel liep schade op aan de mBvk1/2 290 8561 en ABv6 380 8348. Deze ABv6 is er overigens een uit een zeswagenstam, zodat de 9456, ook nog eens de enige VIRM met zwarte treinstelnummers, tot nu toe steeds met te veel zitplaatsen eerste klasse heeft gereden. Het stel zou derhalve eigenlijk 8456 moeten heten. De VIRM kwam naar RB Tilburg, waar de onbeschadigde mBvk 290 8642 werd gebruikt om de 9518 te completeren: hij neemt de plaats in van de 290 8698, die is uitgenomen en inmiddels in Haarlem wordt verbouwd tot *Varende VIRM* ter gelegenheid van Sail. De schade aan de op 20-02 in Den Haag gehavende mBvk 290 8697 van de 9518 was inmiddels hersteld. De 9518 werd daarmee de eerste VIRM met kopbakken uit twee verschillende series, met als voornaamste verschil de thyristor-installaties. De 9518 kwam op 10-05 van Tilburg naar OB Amsterdam.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2872	26-04	2972	2966
2871	03-05	2971	2965

SGMm 2963 was op 18-04 bijna de gehele dag op de Hofpleinlijn te zien, beginnend met 13607. 's Avonds verscheen het stel in 6378. De 2961 reed die dag in de treinserie 9800 gezien werd, evenals de 2941 op 12-04. Op 19-04 werden beide stellen naar Amsterdam overgebracht, maar bij Leiden brak van de 2961 de hoogspanningskabel tussen twee bakken. Beide Sprinters keerden naar Leidschendam terug, waarna de 2963 alsnog solo naar Amsterdam reed. De 2961 kwam op 21-04 in het gezelschap van de 2952 en 2939 naar Amsterdam, waarbij de 2952 in Haarlem werd achtergelaten.

De 2963 werd op 20-04 opnieuw ingezet in de treinserie 9800. Omdat die 's avonds in Gouda Goverwelle keert op de 14000 naar Rotterdam, kwam het stel 's avonds in Rotterdam terecht en pendelde op 21-04 ook weer tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda Goverwelle. In de nacht op 22-04 vertrok het treinstel naar Utrecht, alwaar het overdag werd gebruikt om een bijeenkomst met verzekeringsmaatschappijen die met NSR zaken doen, op te luisteren.

Met ingang van het wijzigingsblad van 12-06 wordt geen Sprintermaterieel meer ingezet in de treinserie 6300 Den Haag -- Zandvoort. Op de Hofpleinlijn wordt één driewagenstel voor een tweetje geruild. Twee tweewagenstellen gaan op hun beurt de serie 9800 versterken.

De 2877 werd verrassend snel gerepareerd en kwam op 03-05 naar Leidschendam. Al op 08-05 raakte één automatische koppeling defect, waarna op 11-05 ook een tractie-installatie het begaf.

De SGMm-treinstellen blijken met een bijzonder lastige kinderziekte te kampen. Regelmatig komt het voor dat de deur waar de conducteur staat om de deuren centraal te sluiten, zelf ook plotseling dichtgaat. In bepaalde gevallen stond de conducteur nog op het perron om het sluiten van de deuren te bewaken. Omdat de machinist 'gewoon' de groene meldlamp *deuren dicht* ziet oplichten, vertrekt hij zonder conducteur. Het is nog niet duidelijk wat de stringen veroorzaakt. Ze treden namelijk spontaan op en kunnen niet

gesimuleerd worden. Om de oorzaak te achterhalen, krijgen vijf treinstellen die regelmatig met het probleem kampen, registratiesoftware die alle uitgaande en inkomende signalen van de deurcomputers bijhoudt.

- De nieuwe 2965 werd op 04-05 weliswaar afgenomen van Bombardier, maar kwam nog niet in dienst. Het treinstel stond op 12-05 nog steeds in OB Leidschendam.

Mat '64

- De op blz. genoemde 461 is per 11-04 in Onderhoudsbedrijf Zwolle terzijde gesteld.

- De 460, die na de open dag in Alkmaar op 09-04 daar nog niet was weggehaald, werd in de nacht van 10- op 11-04 met behulp van de 526 overgebracht naar de Amersfoortse Bokkeduinen. Achteraf bleek dat de 460 ook op eigen kracht de rit had kunnen maken.

- Als indirect gevolg van de rechterlijke uitspraak omtrent de aanbestedingsprocedure voor LightTrain (zie 'Kort nieuws') werd besloten de Plan V's die op dat moment op de nominatie stonden om terzijde gesteld te worden, vooralsnog in dienst te houden. De 460 en 461 bleven terzijde, maar vanaf de 454 zal een veiligheidsbeurt gegeven worden. De treinstellen die al zogenoemde 'remcontrolebeurten' kregen, waarmee ze zes maanden langer konden blijven rijden, kunnen daarmee nog eens twaalf maanden langer in dienst blijven. Het gaat om de 441, 443, 444, 445, 452, 453 en 456.

- Plan V 860 fungeert momenteel als testvoertuig voor GSM-R. Het treinstel begon in week 17 vanuit Arnhem met een tournee door het land. Op maandag 25-04 werd een rondje Arnhem – Utrecht – Eindhoven – Rotterdam – Amsterdam – Utrecht – Arnhem gereden. Op 26-04 verscheen het stel in Oldenzaal, Bentheim en Emmerich. Er werd overnacht in 's-Hertogenbosch. Op 27-04 werd van daaruit naar Maastricht en Roosendaal gereden. Via Rotterdam en Utrecht werd Arnhem weer bereikt. Op 28-04 kwam het treinstel naar Zwolle, Leeuwarden en Groningen. Op 29-04 ging het treinstel weer naar Eindhoven en via Rotterdam en Amsterdam naar Arnhem. De week erop werd op 02-05 opnieuw de rondrit Eindhoven – Rotterdam – Amsterdam – Arnhem gereden, terwijl op 03-05 weer Zevenaar en Emmerich werden aangedaan. Ook deze dag eindigde in 's-Hertogenbosch, waarna op 04-05 de Plan V koers zette naar Roermond, Roosendaal, Rotterdam, Utrecht en uiteindelijk Arnhem.

- In treinstel 928 werd een nieuw type tafeltjes gesignaaleerd. In plaats van de bekende rechthoekige exemplaren met afgeronde hoeken en metalen strip, heeft de Plan V ronde, blauwe tafeltjes met een blauw gespikkeld motief. Of de overige treinstellen die thans hun R6-beurt ondergaan, deze tafeltjes ook hebben is nog niet bekend.

DDM/DD-AR

- Zoals ook bij ICK het geval is, wordt DDM-1 waarschijnlijk vanaf september in vaste setjes (treinstammen) geëxploiteerd. Er zullen drie typen ontstaan. De kleinste is er eentje bestaande uit een Bvk. Stammen van twee rijtuigen bestaan uit een ABv en een Bv. De langste eenheid wordt die van één ABv met twee Bv's. Omdat Bvk's doorgaans wat vaker in het Onderhoudsbedrijf (moeten) binnenlopen en onderhoudsbeurten ook langer duren dan van Bv's en ABv's, is ervoor gekozen de Bvk's als aparte eenheid te behandelen.

- De DDM-1-stuurstandrijtuigen 26-37 101 en 102, die sinds eind 2000 als getrokken rijtuigen in de IC-dienst worden ingezet en in OB Maastricht in onderhoud waren, zullen in juni weer naar OB Amsterdam terugkeren. Omdat zij inmiddels aardig wat constructiewijzigingen gemist hebben, zullen ze – zoals de plannen er thans voorstaan – als pluk-

rijtuig gebruikt worden. Overigens werden de beide Bvk's in april en mei solo ingezet in de treinseries 800 en 900. Doordat de DDM-rijtuigen 26-37 512 en 515 inmiddels zijn voorzien van (werkende) statische omzetter, is het niet meer nodig dat zij permanent gekoppeld rijden met een Bvk.

ICM

- Met de 4011 worden niet alleen proeven voor een nieuw interieur gedaan. Op 04-05 maakte het stel twee retourslagen Haarlem – Den Haag HS en één slag Haarlem – Leiden v.v.. De proefritten dienen om het effect van een wijziging aan de ventilatiekanalen te bepalen. Bij de revisie zullen enkele aanzuigingen die nu nog onder de bak gemonteerd zijn, verhuizen naar het dak.

- Het ICM-treinstel dat op werkdagen trein 18823 Leiden – utrecht rijdt en daartoe de avond ervoor als 73564 vanuit Utrecht wordt overgebracht, wordt met ingang van 12-06 weer vervangen door twee Plan V's.

ICE

- In het kader van de *Weken van het reisboek*, waarvan het thema Duitsland is, werd op 11-05 ICE-treinstel 4606 in de binnenlandse dienst ingezet. Het treinstel verscheen in de treinen 5716, Utrecht – Leiden, aansluitend de 5029 van Leiden naar Dordrecht, 5026 Dordrecht – Leiden, 5737 Leiden – Utrecht, 5641 Utrecht – Zwolle, 5648 Zwolle Utrecht en maakte ten slotte een slag als IC als 3555/3560. Het viel nog niet mee om de rijtijden van Mat '64 te halen; in de 5600 was het dringen geblazen voor de reizigers die een mDDM verwacht hadden. In de trein werden presentjes uitgedeeld. De normale reizigers moesten oppassen niet weggesnauwd te worden door de onvermijdelijke spoorgekken die elk detail van het treinstel fotografisch wilden vastleggen. Opvallend was overigens dat het treinstel aan de zijde van de Bpmf de kappen over de automatische koppeling permanent open had staan.

ICR

- De acht rijtuigen voor de *Zilverrail*, de expostietrein ter gelegenheid van het 25-jarig ambtsjubileum van Koningin Beatrix, zullen tussen half september en half oktober door een externe firma worden ingericht. Het zijn BKD-rijtuigen die na dit optreden in revisie zullen gaan.

- In RB Haarlem staat, op hetzelfde spoor als de VIRM-mBvk 290 8611 (de ingedrukte kopbak van de 8656), nog steeds de voor sloop bestemde 20-70 224. Samen met de ABk van de 3405, een eveneens voor sloop bestemde Opel Kadett, een minstens zo oude Opel Corsa en wat rook werd hiermee op 25-04 een compagniesoefening gehouden. De brandweerkorpsen van Bennebroek, Haarlem, Heemstede, Haarlemmerliede en Zandvoort werden ingezet. Er werd een botsing tussen een trein en twee auto's gesimuleerd, waarbij brand was uitgebroken. Tevens zat een persoon bekend in een container. De oefening nam ruim een uur in beslag.

- Nog steeds komt het regelmatig voor dat ICR-trekduwstammen niet in trekduwbedrijf kunnen rijden. Op 15-04 werd de stam met BDs 82-77 001 en loc 1753 gezien met de 1848 voor het stuurrijtuig. Die dag werd nog een trekduwstam gezien met achter/voor de BDs een tweede loc.

- Een nog niet gemoderniseerde ICR-A wordt binnenkort voorzien van Delftsblauwe betegeling in het toilet. De actie staat in verband met de introductie van een nieuw tijdschrift over wc's.

- De bijzondere 20-77 775, in 1992 ontstaan uit de 10-77 638, is op 12-04 als 20-77 154 afgeleverd. Daarmee is de modernisering van B-rijtuigen ICR beëindigd. Wel zal het park B's nog groeien, door de ombouw van de A's 10-70 668, 671 – 676, 678, 681 – 684, 686 en 687 tot B's 20-70 261, 274, 262 – 273.

▪ Drie dagen na de aflevering van de 20-77 154 liep de eerste tot provisorisch fietsrijtuig om te bouwen BKD in Haarlem binnen: de 82-70 925. Bij de verbouwing worden stoelen en bagagerekken verwijderd. Ook de dubbele binnenschuifdeur verdwijnt, evenals een gedeelte van de tussenwand naar de bestaande bagage-/fietsruimte. Op de vloer zijn houders gemonteerd waarin de achterwielen van de fietsen kunnen staan; beugels om de rijwielen aan op te hangen aan de wanden.

Serie 1700 & 1800

▪ De 1701 blijkt, voordat hij in Revisiebedrijf Tilburg was binnengenomen voor de LT1-beurt, naar Eindhoven gezonden te zijn. Daar werd de loc gesignaleerd terwijl hij aan een set ICK-rijtuigen gekoppeld stond. Ook de hoogspanningskabel was doorverbonden. Op 22-04 maakte de 1701 een proefrit Tilburg – Breda v.v.. Ook de 1740 maakte die dag een proefrit, na van botsschade te zijn hersteld.

▪ Ook in de Haagse Binckhorst werd een brandoefening gehouden. Op 10-05 fungeerden daarvoor een grijze Opel Kadett (!), loc 1829, enkele ICK's en een witte Honda Civic als figuranten.

ICK

▪ Met ingang van 12-06 gaan twee "stammen" ICK uit de omloop als gevolg van de inzet van de laatste nieuwe VIRM-stellen. Twee deelstammetjes bestaande uit een B en een BD en zes deelstammetjes met twee B's en een A zullen werkeloos worden. Ook in de volgende wijzigingsbladen komen de rijtuigen niet (meer) voor. Er is een kleine mogelijkheid dat ze nodig zijn als in 2006 weer mat '64 buiten dienst gesteld wordt. De rijtuigen zullen vooralsnog op de Dijkgracht geplaatst worden, voor zover daar nog ruimte is.

▪ Ook wordt de zogeheten *technische reserve* – reserve-materieel voor onderhoud dat langer duurt dan gepland en ten behoeve van defecten die gerepareerd moeten worden – voor ICK verkleind. Één BAB-stammetje en twee losse BD-rijtuigen gingen terzijde. Het betreft de rijtuigen 82-37 063 en 055, 12-37 022 (tot 15-04 in RB Tilburg voor herstel van botsschade) en 22-37 909, 917 en 977. Deze rijtuigen verblijven in Revisiebedrijf Haarlem (22-37 917 en 977) en Tilburg (22-37 909).

▪ Op 02-05 was loc 1739 met instructie-BDs 82-77 004 in de weer om de ICK-rijtuigen die als laatste op de Dijkgracht waren geplaatst, netjes over het terrein te verdelen. Aansluitend maakten 1739 en BDs een proefrit naar Zaandam en terug (89124/89125). De proefrit had tot doel een technische vraag omtrent de tripleklep en de ATB te beantwoorden.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-77 632	20-04	10-70 332		20-77 154	13-04	10-70 367	29-04
82-70 913	26-04	29-70 439		82-70 432	15-04	82-70 437	29-04
				10-70 366	15-04		
ICRm nawerk							
binnengenomen				afgeleverd			
20-70 243	12-04	20-70 256	21-04	20-70 259	12-04	20-70 246	27-04
20-70 246	12-04	20-70 256	21-04	82-77 014	13-04	82-77 010	27-04
82-77 004	13-04	20-70 258	26-04	82-77 005	14-04	82-77 015	27-04
82-77 010	19-04	82-77 008	28-04	20-70 238	19-04	20-70 240	29-04
82-77 015	19-04	82-77 018	28-04	82-77 004	20-04	20-70 243	29-04
20-70 207	19-04	82-77 019	28-04	20-70 230	27-04	82-77 018	03-05
20-70 244	20-04	82-70 433	28-04				
20-70 248	20-04						
ICR-3 Bs upgrade							
binnengenomen		afgeleverd					
28-70 101	28-04						
Plan V revisie R6				ICR-BKD fietsinterieur			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
932	15-04	927	13-04	82-70 925	15-04	82-70 925	13-05
933	29-04			82-70 954	03-05		

Schades/defecten				
binnengenomen		Euvel		afgeleverd
270 7012	14-04	Schade		527 15-04
1739	19-04	onbekend defect		1739 20-04
9456	26-04	Botsschade		9456 (2) 28-04
				2877 03-05
(1) correctie				
(2) voor herstel naar RB Tilburg				

Serie 600 & 700

▪ Loc 708 is op 03-05 overgebracht van RB Tilburg naar RB Haarlem en wordt daar sedertdien als rangeerlocomotief gebruikt. De tot dan toe gebruikte 647 (van Railion) ging daarna buiten dienst.

▪ Begin juli verdwijnt de rangeerlocomotief uit de Haagse Binckhorst. Het locje is in de Residentie niet meer nodig, tevens is er elders dringend behoefte aan een extra rangeerloc. Het overbrengen van de stammen rijtuigen van en naar de Binckhorst zal voortaan met elocs geschieden. Bovendien moet bedacht worden dat er met ingang van 12-06 weer meer VIRM in de treinseries 1900 en 2500 wordt ingezet.

▪ Twee rangeerlocomotiefjes serie 600, de 663 en 653, zijn vanuit Revisiebedrijf Tilburg naar Engeland overgebracht. Op 10-05 vertrok de 663 en een dag later de 653. Beide locjes werden per dieplader vervoerd. De royale hoeveelheid graffiti op de 663 werd voor vertrek met grijze verf onzichtbaar gemaakt. Technisch is aan de beide locomotieven niets gedaan.

Thalys

▪ Thalys-treinstel 4534 vervoerde op 13-04 een gezelschap voetbalsupporters van Olympique Lyon naar Eindhoven (28030), alwaar hun club een wedstrijd tegen PSV speelde. Als 28031 ging het na middernacht terug richting Frankrijk.

▪ De Thalys-treinstellen blijken inmiddels allemaal te zijn voorzien van nieuwe front- en sluitseinen. Deze 'lampen' bestaan uit LED's, herkenbaar aan de vele kleine puntjes waaruit het licht komt. De lampen, die ook worden gebruikt op de nieuwe DB-locomotieven BR 189, geven een hogere lichtopbrengst.

DM '90

▪ Met ingang van 13-04 werden twee Buffels uitgeleend aan Syntus. De treinstellen 3432 en 3434 reden tot 24-04 ter vervanging van Lint-treinstellen.

Internationale rijtuigen

▪ Herik Rail heeft inmiddels het voormalige NS-restauratierijtuig 88-70 015 "Adagio" overgenomen en in haar huisstijl gebracht. Het rijtuig is op 24-03 door Railion van de Watergraafsmeer naar Amersfoort gebracht en ondergebracht in de loods aldaar. Het rijtuig werd op 01-04 voor het eerst ingezet onder de vlag van Herik. De 88-70 015 was aanvankelijk eigendom van EETC, maar die ruidde het rijtuig in 2004 tegen de 88-70 017.

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1				1800 CW cabinedeuren			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1711 (1)	07-01	1756	15-04	1824	12-04	1849	12-04
1701	22-04	1765	02-05	1851	15-04	1833	19-04
1718	12-04			1853	15-04	1824	20-04
1767	19-04					1858 (2)	27-04
1777	29-04						
1600 LT3				1600 CW/controle remweerstand			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
		1614	07-04	1604	08-04	1855	12-04
		1619	22-04	1853	15-04	1604	14-04
				1851	15-04	1853	19-04

				1829	18-04	1851	19-04
				1835	25-04	1829	20-04
				1827	27-04	1835	27-04
						1827	29-04
6400 ombouw Duitse Herder/GSM-R				6400 pezen tandwielkast wisselen			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6500 (3)	06-04	6500	12-04	6464	05-04	6464	08-04
6501	13-04	6501	19-04	6485	08-04	6485	14-04
6502	14-04	6502	21-04	6516	13-04	6516	19-04
6481	20-04	6481	26-04	6477	18-04	6477	25-04
6483	21-04	6483	28-04	6503	27-04	6502	04-05
6484	27-04	6484	03-05	6502	02-05		
6461	28-04			6508	04-05		
SGM spoelen luchtleidingen				SGM CW deuren/PRIL			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
2876	04-05	2878	03-05	2011	14-04	2012	21-04
				2013	21-04	2008	11-05
				2015	11-05		
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>			<i>afgeleverd</i>		
708	28-03	schade			6415	08-04	
6520	30-03	wegvallend vermogen			1855	12-04	
702	06-04	diverse herstellingen			12-37 022	15-04	
1612	11-04	defecte verwarming			1612	11-04	
1608	12-04	ATB-kast uitbouwen			6489	15-04	
1768	20-04	botsschade			1601	20-04	
232 201	14-04	warme aspot/draaistel wisselen			6452	21-04	
6452	21-04	onbekend defect			1740	22-04	
1748	25-04	wielas wisselen			6520	25-04	
9456 (4)	28-04	botsschade			6504	27-04	
1831	29-04	storing			1748	29-04	
1857	29-04	storing			1768	04-05	
1771	29-04	lekke compressor			9518	11-05	
6516	02-05	botsschade					
(1) correctie/aanvulling							
(2) de 1858 is tevens weer teruggebouwd tot 'normale' 1800							
(3) de 6500 was tevens defect							
(4) uit RB Haarlem							

Onregelmatigheden

- Vandalen hielden op 14-04 huis in mDDM 7840, op dat moment onderweg als 4634 van Almere Oostvaarders naar Amsterdam. Een brandje moest met een poederblusser worden geblust. Het treinstel kwam naar de Watergraafsmeer.
- Op 15-04 ontstond te Ede-Wageningen brand in een draaistel van treinstel 9425. Het stel was met de 9516 als 2071 onderweg naar Arnhem. De 9516 ging na tweeënhalve uur als 89234 naar Arnhem. Nadat de 9425 op een asbreuklorrie geplaatst was, werd het treinstel om 04.40 uur in de nacht op 16-04 naar OB Amsterdam gesleept. De VIRM kwam op 21-04 weer in dienst, en wel door als 89150 naar Haarlem te komen. Daar verving het een mDDM in trein 3418 naar Hoorn. Pas om 19.00 uur werd het treinstel na 3469 in Den Haag in een VIRM-dienst gedraaid: 2662.
- Op 17-04 kwam trein 80532, ledig materieel voor trein 924, om duistere redenen tussen Heerlen en Nuth in aanraking met een afsluitbord. Het stuurrijtuig had daardoor te kampen met lucht lekkage, maar de trein kon na tien minuten zijn weg vervolgen.
- Op 25-04 kwam Plan T 529 in Oudenbosch stil te staan als trein 5125. In een draaistel was brand uitgebroken. Het stel werd na de bluswerkzaamheden aanvankelijk op het zijspoor in Oudenbosch geplaatst, kwam vervolgens naar Dordrecht en werd daar van een nieuw draaistel voorzien. Het stel kwam op 02-05 weer in dienst.
- Op 27-04 werden tractieproblemen geconstateerd in treinstel 444, als achterste stel van trein 5150 onderweg naar Den Haag Centraal. De storingsdienst van NedTrain vond het nog verantwoord om de Plan V samen met de 514 terug te sturen naar Roosendaal, maar al op Den Haag HS sloegen de vlammen uit de hoogspanningskast van de 514 (!). Hoewel de brandweer gealarmeerd werd, kon de trein-

dienst doorgang blijven vinden. De machinist wist het vuur zelf te doven. Beide stellen kwamen aanvankelijk naar de Binckhorst. Terwijl de 444 spoedig weer werd ingezet, werd de 514 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam gesleept.

- Diezelfde dag leidde vetlekkage in een draaistel van de 457 tot een klein brandje. De Plan V stond gereed voor vertrek als 7457. Het treinstel kwam naar OZ en werd met de dagelijks onderhoudsslag 80470 naar OB Amsterdam gezonden.
- Op 29-04 kreeg VIRM 9443 een steen door de voorruit toen het treinstel met de 8641 als 3037 bij Amsterdam Muiderpoort onderweg was naar Nijmegen. De VIRM kwam naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam (89158) en diezelfde dag hersteld weer in dienst.
- VIRM 8659 botste op 03-05 tijdens rangeren in Deventer op werkmaterieel van de firma Spitzke. Het treinstel werd van spoor 3 naar spoor 11 gereden toen het tijdens een remming tegen enkele opgestelde wagens gleed. Het stel moest van de wagen worden losgebrand. De 8659 kwam als 89053 naar RB Haarlem
- mDDM 7842 kwam op 03-05 als 4382 tussen Lelystad en Almere Oostvaarders in botsing met een hert, maar kon in dienst blijven.
- Loc 1192 bleef met zijn Benelux-stam met de 28-70 107 als trein 639 op 07-05 hangen bij De Vink. Nadat de reizigers waren overgestapt op trein 2167, werd de stam door de 1738 als 88952 teruggesleept naar OB Amsterdam.
- In een draaistel van Bvk 26-37 115 ontstond op 11-05 brand, toen het rijtuig met loc 1833 als trein 4545 bij Amsterdam Sloterdijk onderweg was van Enkhuizen naar Amsterdam. De trein kwam aanvankelijk naar de Watergraafsmeer en op 12-05 naar OB Amsterdam.
- Diezelfde dag werd brand gesticht in Plan V 803, zich op dat moment als trein 9683 kort voor Bostel bevindend. De brandweer bluste de brand, maar het treinstel kon op eigen kracht Eindhoven bereiken.

Voetbalrellen

- Op 17-04 ontstond omstreeks 11.00 uur rond Rotterdam een chaos toen voetbalsupporters van Ajax die op weg waren naar Rotterdam voor een wedstrijd tussen hun club en Feyenoord, vernielingen aanrichtten in het materieel van twee supporterstreinen. De stammen 7839 en 7859 van trein 28050 strandden in het zicht van de haven, bij Rotterdam Lombardijen. Burgemeester Opstelten van Rotterdam verklaarde de supporters niet meer welkom. De trein zou onder begeleiding van de ME op emplacement Rotterdam Stadion kopmaken en terugkeren naar Amsterdam. Een tweede supporterstrein (28062), bestaande uit de 7406 en 7859, werd bij Rotterdam Noord Goederen opgehouden en, toen bleek dat er niet voldoende politie in de trein aanwezig was, teruggestuurd als 29771. De trein strandde al tussen Capelle Schollevaar en Nieuwerkerk aan den IJssel. Ook in die trein vonden gewelddadigheden plaats. Er werd aan de noodrem getrokken en in enkele rijtuigen werd brand gesticht.
- Zowel bij Rotterdam Stadion/Lombardijen als bij Nieuwerkerk verspreidden de voetbalvandalen zich over het spoor en richtten grote vernielingen aan. De ME had grote moeite de hooligans te verzamelen en in bussen te krijgen. Omdat inmiddels de voetbalwedstrijd ten einde was, kwam het nabij De Kuip nog tot een gewelddadig treffen tussen Feyenoord- en Ajax-supporters. De raddraaiers vernielden op kundige wijze de vier DD-AR-/mDDM-stammen, waarbij veel ruiten (inclusief spioningen), banken, bevestigingen van de deuren en vele deurbedieningskastjes het moesten ontgelden. Ook de infrastructuur van ProRail tussen Rotterdam Zuid en Stadion alsmede Nieuwerkerk en Capelle had te lijden, tot aan de kraagbouten voor de bevestiging van de

spoorstaven aan toe. Op de stations Capelle Schollebaar en Nieuwerkerk aan den IJssel werden bovendien ook vernielingen aangericht. Eerst om 19.00 uur 's avonds kon het treinverkeer tussen Rotterdam en Dordrecht weer opgestart worden; de treindienst tussen Rotterdam en Gouda was pas vanaf 22.00 weer mogelijk. Het kostte heel wat moeite om de knooppunten Rotterdam en Den Haag door de dubbele stremming niet te laten 'omvallen'. Doordat de problemen zo lang duurden, werden duizenden reizigers de dupe van het infantiele gedrag van notoire vandalen. NS-president-directeur Veenman kondigde op 18-04 wijselijk aan dat NS voorlopig geen Ajax-supporters meer zal vervoeren.

- De bij Lombardijen gestrande stammen kwamen in eerste instantie naar Den Haag HS en na onderzoek door het KLPD als 89274 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. De 7839 en 7856 werden in Rotterdam onderzocht en kwamen kort voor middernacht als 89239 naar Leidschendam. Op de 7406 na, hadden alle stammen op 20-04 het Onderhoudsbedrijf weer verlaten.

Dordrecht - Geldermalsen

- De treindienst op de verbinding Dordrecht – Geldermalsen wordt tenminste tot december 2007 door NS Reizigers verzorgd. Tot het eind van de huidige dienstregeling blijft de exploitatie bij het oude. Met ingang van de dienstregeling 2006, in december dit jaar, wordt de lijn exclusief door personeel van de standplaats Dordrecht gereden. Er ontstaat dan in feite eenzelfde model als voor de lijn Zutphen – Apeldoorn. Wat zo mooi *discontinue bemensing* wordt genoemd, is niets meer dan het laten verdwijnen van de conducteur van de treinen. Door conducteurs en PBT-teams (Proces Bijzondere Taken) zullen nog wel controles worden uitgevoerd, maar er zal niet meer op elke trein een conducteur aanwezig zijn. Wanneer de ombouw van de Plan V's 901 – 915 ten behoeve van eenmansbediening zal plaatsvinden, is nog niet bekend. Indien deze verbouwing zich beperkt tot het aanbrengen van sleutelkastjes in de cabines, is het maar de vraag of de stationnementen niet te lang zullen uitvallen. Ook zal de Arbeidsinspectie bedenkingen hebben tegen het (te) vaak op- en afstappen van de verhoging waarop de machinistenstoel staat om de vertrekprocedure te kunnen uitvoeren.

- Het lijkt raadzaam om de Plan V's te vervangen door SGM-tweewagenstellen, die medio 2006 beschikbaar komen. Daarmee kan zonder problemen eenmansbediening worden ingevoerd. Ook zijn de 2001 – 2003 en 2021 – 2035 voorzien van camerabewaking, hetgeen met de 'discontinue bemensing' op Dordrecht – Geldermalsen geen overbodige luxe zal zijn. Omdat de provincie heeft geëist dat de treinen eerste klasse hebben, is de inzet van Sprintertweetjes niet zonder meer mogelijk. Ook hebben de stellen geen toilet, maar dat kan geen probleem zijn: van het nieuwe LightTrain is bijvoorbeeld nog weinig bekend, maar wel dat er geen toilet in zal zitten.

- Opvallend is overigens dat NS in december 2004 ook een voorstel heeft gedaan de treindienst Dordrecht – Geldermalsen te koppelen aan de stoptreinserie 5000 Rotterdam – Dordrecht, maar dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in dit soort geïntegreerde concepten (weer) niet geïnteresseerd was.

Korte berichten

- In de op blz. 100 genoemde rechtszaak die Alstom tegen NS had aangespannen, oordeelde de Utrechtse rechtbank dat NSR de aanbestedingsprocedure niet zorgvuldig heeft doorlopen. NSR heeft niet duidelijk genoeg gemaakt aan welke 'gunningscriteria' een groter belang wordt toegekend dan aan andere, en waarom dat zo is. Het door Alstom ingediende ontwerp week namelijk op minder punten af van

het bestek dan het Bombardier-type. De aanbesteding van LightTrain zal waarschijnlijk (gedeeltelijk) opnieuw moeten worden uitgevoerd. Overigens gaat NS in beroep tegen de uitspraak, maar bereidt wel alvast een nieuwe aanbesteding voor.

- Loc 1831 haalde op 14-04 vijf NMBS-rijtuigen – drie I10, een RESTO-barrijtuig en SR3 – in Roosendaal op en bracht ze als 829115 naar de Watergraafsmeer. Daar werden ze gebruikt om een gezelschap van 180 medewerkers van de Rabobank van Amersfoort naar Berlin-Spandau te vervoeren (29115), welk vervoer op 15-04 plaatsvond. Op 17-04 keerde de trein uit Potsdam terug als, vanaf Bentheim achter de 1766. Het blijft onbegrijpelijk dat NS voor dit soort treinen niet de Avmz-rijtuigen gebruikt die werkloos op de Watergraafsmeer staan. De beoogde nieuwe eigenaar heeft namelijk nog steeds niet betaald...

- De PvdA in Brabant heeft 4.100 handtekeningen verzameld om NS ertoe te bewegen nachttreinen te laten rijden. Men wil het gelijk groots aanpakken en vraagt om een verbinding Eindhoven – Breda – Rotterdam en 's-Hertogenbosch – Utrecht – Amsterdam. Hoewel NS herhaaldelijk heeft aangegeven dat een dergelijke dienst onrendabel zou zijn, weet de PvdA-fractie het wel: NS, de steden, de provincie en de landelijke overheid zouden de kosten van de treinen, die in eerste instantie in van donderdag tot zondagnacht moeten rijden, gezamenlijk moeten dragen.

- De tevredenheid van de reizigers over de prestaties van NS steeg (ook) in het eerste kwartaal van 2005. NS-klantonderzoek liet het aantal ruim voldoende aangaande de punctualiteit een stijging zien van zes procent tot 41 procent. Rover, dat ook de klanttevredenheid bijhoudt, meldde dat zij op dit punt geen stijging had waargenomen. In het Rover-onderzoek is ook de 'aansluiting trein op trein' op gelijk niveau gebleven (6,3). De reizigersorganisatie is benieuwd of deze stilstand tijdelijk is, of zal doorzetten in lagere cijfers.

- Naar aanleiding van de als (te) hoog ervaren inkomens van de bestuurders van Essent en Nuon, ontstond in april enige verwarring over de beloning van NS-topman Veenman. Minister De Geus van Sociale Zaken verklaarde ferm dat het kabinet had 'ingegrepen' bij NS en de – contractueel vastgelegde – prestatieafhankelijke bonus ongedaan had gemaakt. De uitspraak bleek achteraf volkomen uit de lucht gegrepen.

- Op 21-04 maakten NS en de vakbonden bekend een CAO-akkoord te hebben gesloten. De overeenkomst geldt voor alle NS-bedrijven en vervangt daarmee zes afzonderlijke en onderling afwijkende CAO's die aanvankelijk bestonden voor respectievelijk NS Reizigers, NS Stations, NS Internationaal, NS Opleidingen, NedTrain en NS Vastgoed.

- De Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Rail (IVW DR) maakte op 22-04 bekend dat de treinbotsing te Roosendaal op 30-09-2004 primair is veroorzaakt doordat de machinist van VIRM 8728 voorbij stoptonend sein 216 reed. De machinist van de Intercity naar Vlissingen merkte het daaraan voorafgaande laaggeplaatste, geel tonende sein 176 aan het eind van het perron van spoor 4B evenmin op. Hij ging er vanuit dat hij een volledige rijweg naar de vrije baan richting Bergen op Zoom had. Opvallend is overigens dat het rapport bol staat van de slordige spel-, taal- en schrijffouten.

- Bombardier maakte op 21-04 bekend dat het een overeenkomst heeft gesloten met NedTrain Consulting over de ontwikkeling en verkoop van ATB-EG STM's (Specific Transmission Modules) en een ATB-EG Phase 5 Stand-Alone-systemen. Met de apparatuur kan materieel dat met de nieuwe ETCS-beveiligingsapparatuur is uitgerust, ook op van conventionele ATB-beveiliging voorziene trajecten rijden.

▪ Op 23-04 werden opnieuw proefritten gemaakt met drie Talent-dieseltreinstellen. Opnieuw was het traject Maarn Goederen – Driebergen-Zeist het toneel van de ritten. De 6511 zorgde voor het transport van de treinstellen tussen Emmerich en Maarn. Op 01-05 vonden de ritten voor het laatst plaats.

▪ Verkeersminister Peijs dreigt de regionale overheden om spoorlijnen die voor decentralisatie waren aangewezen, alsnog bij het hoofdlijnnet te voegen. Ze is het beu dat de overheden, vertegenwoordigd in het IPO en SKVV, niet met haar tot overeenstemming kunnen komen over de herverdeling van de exploitatiebudgetten. Weliswaar hadden IPO en SKVV een voorstel gedaan, maar de minister is van mening dat dit niet voldoende rekening houdt met de contractsectorlijnen in Noord-Holland. Ook wordt het vastgestelde maximum volgens haar overschreden. Indien één of meerdere afzonderlijke decentrale overheden niet akkoord gaan met het bedrag dat uit de herverdeling van 10-03 is voortgekomen, is het mogelijk dat er geen decentralisatiebesluit wordt genomen. In dat geval houdt de minister de verantwoordelijkheid over de contractsectorlijnen en moet ze zelf beslissen over de toekomst ervan.

▪ Van 05 tot 08-05 vond wisselvernieuwing plaats bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Tussen Rotterdam en Gouda was daardoor geen treinverkeer mogelijk. Twee keer per uur werd een rechtstreekse Intercity ingelegd van Rotterdam via Den Haag HS naar Gouda en Utrecht. Daarbij werd de normaliter voor reizigersverkeer niet gebruikte verbinding Den Haag HS – Binckhorst bereden.

▪ Op 02-05 ondertekenden NS, KLPD, de gemeenten Almere en Lelystad en het openbaar ministerie een convenant waarin de extra politiecontrole op de Flevolijn voorlopig gehandhaafd blijft. Gebleken is dat de inzet van extra politie op de lijn een heilzame invloed heeft gehad de afgelopen jaren.

▪ Reizigersvereniging Rover, doorgaans alleen goed voor kritische geluiden, heeft twee NS-projecten genomineerd voor de *Rover Reizigersprijs 2005*. Het gaat om stationsrestauratie 'De Tijd' en standplaats Lelystad, die met vertegenwoordigers van Rover zogehete *reizigersdebatten* houdt.

Elk jaar wordt de Reizigersprijs uitgereikt aan een bedrijf, project of persoon dat van groot belang is voor de OV-sector.

▪ Op 11-05 viel NS in de prijzen met de reclamecampagne rond *Treinen door de herfst*. De Stichting Adverteerdersjury Nederland (SAN) reikt jaarlijks Accenten uit aan de meest effectieve campagnes. De zogeheten *SAN Accent* ging dus dit jaar naar NS.

▪ De invoering van het aangekondigde en fel omstreden boetebeleid wordt drie maanden uitgesteld, tot 01-10. Reizigersvereniging Rover en NSR-personeel vrezen nog steeds dat de nieuwe werkwijze tot een stijging van het aantal gevallen van agressie. Reizigers zonder geldig vervoerbewijs betalen de reguliere prijs vermeerderd met een wettelijke boete van 35 euro. Van reizigers die achteraf kunnen aantonen dat zij ten onrechte een boete hebben gekregen, wordt de boete kwijtgescholden. Rover vermoedde natuurlijk direct de complottheorie en wist dat de verlate invoering van het nieuwe beleid wordt veroorzaakt doordat NSR haar personeel niet kan overtuigen van de noodzaak ervan. NSR zegt het advies van de Ondernemingsraad op te volgen. De OR had gevraagd om uitstel.

▪ Blijkens een door NS zelf uitgevoerd onderzoek geven de klanten van NS het bedrijf voor de afhandeling van klachten een 5,5. Dat is hoger dan de 4,8 die NS in 2003 scoorde, maar naar de mening van het bedrijf nog niet voldoende.

Railion

1600

▪ De 1618, die in 2004 werd opgeknapt om mogelijk naar Italië te worden verkocht, heeft Nederland nooit verlaten. De loc bevindt zich momenteel in Revisiebedrijf Tilburg. De loc zal volgens de huidige inzichten niet worden gereviseerd en staat 'reserve' in Tilburg.

▪ Het leek er even op de loc 1608 eveneens een LT3-beurt zou krijgen, in navolging van de alsnog gereviseerde 1614 en 1619. Dat is niet gebeurd, de loc is alleen ontdaan van zijn ATB-kast en vervolgens teruggekeerd naar Onderhoudsbedrijf Maastricht. De ATB-kast is in de 1614 of 1619 gebruikt.

▪ De autoterminal in de Botlek van Broekman Car Handling groeit flink. Dit is ook gunstig voor Railion. Zo heeft Railion een contract binnengehaald voor het vervoer van 25.000 Mazda's naar Oostenrijk die voorheen via Antwerpen voet aan land zetten. Het contract is voor drie jaar.

▪ Sinds 26/4 rijdt Railion een proefbedrijf op de Betuwe-route. Tussen de Sophiaspoortunnel en Gorinchem pendelt motorpost 3034 m.b.v. de 6511 en/of 6517 heen en weer voor de ETCS beveiliging waarvan de motorpost is voorzien. Later dit jaar komt er ook een BR189 er naast proefrijden om te kijken welke effecten de 25 kV bovenleidingspanning op de apparatuur heeft.

▪ Omdat een aantal containertreinen is vervallen tussen Rotterdam en Antwerpen zijn er ook wat Vlaamse Reuzen hun werkpakket kwijt. Mede hierdoor is de tijdelijke dagslag van de reeks 77 van de NMBS voor de Volvotreinen weer vervallen en worden deze van Vlaamse Reuzentractie voorzien. Waarschijnlijk zullen in de nabije toekomst weer 77-ers te zien zijn voor andere treinen.

▪ Het leukste nieuws van deze maand komt uit Tiel! Op 29/4 werd door de 6428 een drietal wagens t.b.v. glasvervoer bij Glaverbel in Tiel gebracht. Hier was voor het laatst op 15/1/1993 een trein geweest. Op 3/5 werden de wagens weer opgehaald. Het betreft een proefvervoer naar Italië.

Onregelmatigheden

▪ Op 20-04 werd per abuis trein 42301 bij De Haar richting Rhenen gestuurd. Niet alleen was de Telerail van de loc defect, ook sprak de Duitse machinist geen Nederlands en kon hij met zijn DB-GSM geen Nederlandse nummers bellen (en dus ook de treindienstleider niet). De toevallig achter de goederentrein rijdende 800014, bestaande uit de 1312 en 2215, werd gebruikt om de goederentrein terug te trekken.

▪ Wegens werkzaamheden moesten op 17/4 diverse Cargo's en Int's via de Kippenlijn worden omgeleid. Zoals wel vaker ging het ook deze keer weer niet goed op dit enkelsporig baanvak. Loc 1609 met trein 47051 stond te Barneveld tegenover een Int. En dat ging niet passen op het kleine station. ACTS 506 sleepte de onfortuinlijke 47051 terug naar Amersfoort waarvan de trein het later opnieuw kon proberen.

▪ Op 12-05 kraakte een onbekend gebleven 6400 in Roosendaal een juk en schoof dit circa 30 centimeter op.

Syntus

Materieel

▪ Syntus kampte al snel na de overname van de verbinding Arnhem – Tiel met materieeltekort, veroorzaakt door een plotselinge epidemie aan defecte remschijven bij de Lint-treinstellen. NSR verhuurde met ingang van 14-04 de 3432 en 3434 voor een week aan Syntus, ter leniging van de ergste nood.

▪ De truc die Syntus met de stoelen uithaalt van de LINT-treinstellen die tussen Arnhem en Tiel worden ingezet, heeft

inmiddels ook de regionale pers gehaald. *De Gelderlander* heeft ontdekt dat de zitplaatsen eerste klasse op het traject Arnhem – Tiel in niets afwijken van de stoelen in de tweede klasse op bijvoorbeeld Arnhem – Varsseveld, maar dat wel de prijs fors afwijkt. De 'ombouw' van de LINT-en is ingegeven door de eis van NS dat reizigers met één kaartje eerste klasse over de Syntus-verbinding kunnen reizen.

Korte berichten

■ IVW heeft Syntus een landelijk veiligheidsattest toegekend. Op elk willekeurig traject in Nederland kan Syntus aan de veiligheidseisen voldoen en daar nu dus ook zelfstandig treinen laten rijden.

Onregelmatigheden

■ Op 01-05 liep tijdens rangeren in Hengelo LINT 42 uit de rails met één draaistel. Het hersporen nam drie uur in beslag.

Overige vervoerders

ACTS

■ ACTS heeft de (defecte) 1253 op 14-02 aan de Werkgroep 1501 overgedragen. De loc was ooit in eigendom overgegaan naar Herik Rail, maar die heeft er nooit gebruik van gemaakt. Enerzijds vanwege het defect aan de loc, anderzijds omdat Herik niet als zelfstandig vervoerder op het net zal rijden. Omdat ACTS met de Werkgroep de afspraak had dat de laatste een 'nieuwe' plucloc zou krijgen toen zij afstand deed van de 1208 in 2000, is besloten de 1253 aan de Werkgroep te schenken. De loc staat thans in Onderhoudsbedrijf Leidschendam.

■ De derde loc *Class 58* van ACTS, de 58 038, heeft in tegenstelling tot wat verwacht zou worden, het nummer 5814 gekregen. Het nummer 5813 blijft onbezet, en wel op irrationele gronden... De loc kreeg de zwarte outfit van Vos Logistics met gele fronten. Deze firma heeft contractueel recht op één ACTS-loc in haar huisstijlkleuren. Nadat de 1255 bij de revisie in Nymburk weer de blauwe ACTS-kleuren had gekregen, moest er derhalve een andere trekkracht in de zwarte Vos-outfit gebracht worden. De 5814 werd op 06-05 naar Nederland verscheept en werd op 08-05 al van Rotterdam naar Zutphen overgebracht voor het inregelen van de ATB.

■ Op 11/4 nam de 7102 in Emmerich een trein over met draadstaal. Dit blijkt de eerste van een flinke partij te zijn die gebracht moet worden naar Rhus op de Waalhaven. Het spul wordt daar in een schip geladen richting IJsland.

■ Op 26/4 volgde een proefvervoer van Soja-olie naar van Koole in Pernis. De trein, die een paar keer per week rijdt bestaat uit zo'n 15 KVG ketels. In Emmerich werd het eerste transport overgenomen van (en 2 dagen later overgegeven) SBB Cargo loc Re 4/4 421 376-5.

■ Op 30/4 trok de 5812 een stam VSM-salonrijtuigen voor de jaarlijkse Koninginnedagexcursie van de NVBS. De trein reed vanaf Apeldoorn via de VSM lijn naar Dieren en via Nijmegen, Venlo, 's Hertogenbosch, Amersfoort weer naar Apeldoorn. De loc was net hersteld van wat storingen maar bleken toch niet goed verholpen te zijn. Bijna gelijk ging ook nog de 5811 defect in Groningen. Pech komt nooit alleen want op 30/4 moest de ER10 ook nog worden ingeleverd in Tilburg. De loc was tijdelijk gehuurd en DLC, die de eerste optie op de loc bleek te hebben, had de loc ineens nodig.

E.R.S.

■ Opvallende inzet op 25/4. De 6607 was actief met werktreinen vanaf Emmerich via Deventer GE en Almelo naar Lage Zwaluwe.

■ Eind april is ERS een nieuwe dienst op Istanbul gestart. Tractie wordt geleverd door Railion. De trein rijdt nu één keer per week maar uitbreiding naar drie keer per week op korte termijn is mogelijk. De shuttle maakt nog een tussenstop in Duisburg. Naast de verbinding naar het Poolse Warschau onderhoudt ERS sinds januari dit jaar ook een shuttle verbinding naar Kutno.

Rail4Chem

■ Doordat er af en toe loc-tekort heerst bij R4C wordt de PB05 van de GMBH af en toe gebruikt voor treinen naar Blerick. Zo was de loc in april al vaker te zien. Het vervoer naar de Sloe, waar de PB05 normaal werd ingezet, heeft lange tijd stil gelegen. In de week voor 30/4 was er ineens een opleving en werden er twee treinen gereden.

■ Op 27/4 kwamen met de Brescia shuttle 3 rijklijnen mee van EETC. Na aankomst werden de rijklijnen gestald te Europoort. R4C gaat dit in de toekomst vaker rijklijnen overbrengen vanaf Ratstatt naar Watergraafsmeer. Ook zal de komende twee jaar gerangeerd gaan worden autoslaaptreinen in 's Hertogenbosch.

Rotterdam Rail Feeding

■ RRF timmert goed aan de weg. Naast het rangeerwerk op de Maasvlakte zijn de voormalige ex-NSR 600'tjes steeds vaker ergens anders in het land te aanschouwen. Op 18/4 werden de RRF3 & RRF4 m.b.v. een kraan afgeladen nabij het station Breda Prinsenbeek. Helaas ging het lossen van de RRF3 wat minder voorspoedig. Door het scheuren van een takel kwam de loc met één kant wat hard op de dieplader terecht waar de loc zojuist vanaf was getakeld. Na uren en de hulp van een tweede kraan stond de loc weer terug op de dieplader. De schade was niet al te groot maar inzet op de HSL was niet mogelijk. Op 19/4 werd de RRF5 als vervanger op de losweg te Lage Zwaluwe succesvoller gelost.

Infrastructuur

■ Tussen Lunteren en Ede-Wageningen werden in het weekend van 07- en 08-05 spoor, dwarsliggers en ballastbed volledig vernieuwd. Het werk werd uitgevoerd door Spitzke.

■ Volgens *De Telegraaf* laat ProRail jaarlijks duizenden konijnen afmaken omdat de beestjes spoorbermen verzwakken met hun tunnelstelsels.

■ DB Netz voert spoorvernieuwing uit tussen de Nederlandse grens en Elten. Over een lengte van 5.500 meter worden beide sporen vernieuwd. Begin juni zal de klus geklaard zijn.

Verstoringen

■ Naar aanleiding van de totale uitval van het Procesleidingssysteem van verkeersleidingpost Utrecht op 07-04, antwoordde minister Peijs op kamervragen dat grootschalige verstoringen niet regelmatig voorkomen dan enkele jaren terug. ProRail deelde mede dat haar infrastructuur vaak buiten haar schuld storingen vertoont, omdat deze regelmatig door de weersomstandigheden wordt getroffen (sic).

Kort nieuws

■ De al eerder genoemde 'videoschouw', waarbij de toestand van de infrastructuur niet meer rechtstreeks door het menselijk oog wordt beoordeeld maar door middel van een op een railvoertuig gemonteerde videocamera, blijkt goed te voldoen. Met de nieuwe techniek wordt tegemoet gekomen aan steeds strenger wordende arbo-eisen, die het werken in en nabij het spoor bemoeilijken. Wel zal nader onderzoek worden gedaan naar technische verbeteringen van de videoschouw, zoals verlichting die minder elektriciteit verbruikt, be-

tere focus en een real-time locatiebepalingssysteem.

- In april startte ProRail in het zuiden van het land met een campagne om zogenaamde 'spoorlopers' te weren van plaatsen waar zij niet mogen komen. Mensen die, zonder daartoe bevoegd te zijn, over het spoor lopen, zijn een belangrijke bron van vertragingen. Op 38 plaatsen werden posters opgehangen. Ook werden basisscholen in de nabijheid van het spoor benaderd.

- CAO-overleg tussen ProRail en de vakbonden liep op 20-04 vast. De partijen werden het niet eens over de salarisverhoging die de werknemers van ProRail zouden moeten krijgen. De bonden vonden het door ProRail gebodene onder de maat en eisen 1,5 tot 2 procent meer. Ze zijn van mening dat ProRail zich te veel laat leiden door de arbeidsvoorwaarden van de ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- Bij een brand in het voormalige stationsgebouw van Grijskerk in de nacht van 08- op 09-05 werd het gebouw fors beschadigd. De brand in het als kunstatelier gebruikte station, waarbij een groot aantal houten kunstwerken van een beeldend kunstenaar verloren ging, bleek aangestoken.

- Tussen het emplacement van Rotterdam Centraal en Diergaarde Blijdorp wordt sedert enige tijd gewerkt aan de bouw van een geluidsscherm.

RandstadRail

- Op 02-05 werd begonnen met de sloop van de westvleugel van het Rotterdamse Centraal Station. De kantoren van NSR en NS Internationaal die in dit gedeelte van het gebouw gevestigd waren, zijn verhuisd naar portocabins die op het voormalige postperron geplaatst zijn. Overigens bestaan er plannen het bijbehorende oude postkantoor om te bouwen tot uitgaansgelegenheid. Op 25-, 26- en 27-04 april werd de uitgang van het CS richting het Delftseplein gesloten om de sloop van de arcade mogelijk te maken. Het stationsplein veranderde na 11-04 in een hoog tempo in een maanlandschap waarover voetgangers met moeite hun weg kunnen vinden.

- Vanaf 22-04 's avonds werd op de Hofpleinlijn gewerkt aan de indienststelling van de enkelsporige hulpbaan. Ter hoogte van de plaats waar in de toekomst de RandstadRail-voertuigen de verdiepte bak inrijden, werd een wisselverbinding ingebracht. Het enkelsporige gedeelte is circa 800 meter lang en eindigt kort voor de twee noodperrons. Het enkelsporige tracé is ronduit avontuurlijk te noemen; op sommige plaatsen rijdt de trein zo dicht (en langzaam) langs huizen dat de treinreizigers kunnen zien of de bewoners kaas of worst op hun brood hebben. Zoals tegenwoordig gebruikelijk na werkzaamheden onder regie van ProRail, ontstond op 25-04 direct een wisselstoring in Pijnacker. Een deel van de ochtend was slechts een uurdienst mogelijk op de Hofpleinlijn, een schril contrast met de kwartierdienst die drie dagen eerder nog gereden werd. Op 27-04 ontstond een signaleringsstoring, hetgeen overigens niet verwonderlijk is, gelet op warboel aan kabels die langs het tijdelijke tracé ligt. Ook op Koninginnedag was het raak, waardoor weer een uurdienst gereden moest worden. De dag erna (zondag) was de uurdienst planmatig, maar desondanks liep de vertraging op tot soms twintig minuten. Inmiddels dacht men op 01-05 wel (eindelijk) de oorzaak van de problemen gevonden te hebben: een te hoge temperatuur in onderpost Pijnacker. Die avond werd de treindienst alsnog gestaakt. In de nacht van 01- op 02-05 werd door monteurs koortsachtig gezocht naar de oorzaak van de problemen, maar het mocht niet baten. Op 02-05 reden er de gehele dag geen treinen op de Hofpleinlijn. Er moest contact gezocht worden met de ontwerper van het systeem om de storing te kunnen lokaliseren. Een proefrit in de middag van 02-05 mocht niet baten: de systemen bleven 'instabiel'. Pas in de avond van 02-05 was de techniek dusdanig betrouwbaar dat het baanvak

weer in gebruik genomen kon worden.

- Op 22-04 reed Sprinter 2894 de laatste sneltrein op de Hofpleinlijn. Als 13554 reed het stel van Rotterdam Hofplein naar Pijnacker en vanaf daar als 80354 naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. In de tegenrichting reden de 2007 en 2009 als 13553 naar Rotterdam Hofplein.

- Op 20-04 vonden ritten met Sprinter 2025 plaats om filmopnamen te maken van de Zoetermeerlijn. Deze zullen door de HTM worden gebruikt in ritsimulatoren die dienen om toekomstige bestuurders van RandstadRail te instrueren. De 2025 werd op Den Haag HS van de camera voorzien. Vervolgens werden twee slagen over de Stadslijn gemaakt, waarbij de tweede rit van Den Haag HS via Den Haag Centraal voerde om de camera weer voorop te krijgen. Aansluitend maakte het treinstel een retourslag Rotterdam Hofplein. Ook hier werd gefilmd. Deze opnamen heeft de HTM voor de RET gemaakt, die in 2006 op de Hofpleinlijn gaat rijden.

- Het is nog niet duidelijk of de Rotterdamse tak van RandstadRail in Den Haag Centraal zal eindigen. Ooit was het de bedoeling de metro's met een viaduct over het emplacement van Den Haag Centraal te leiden en aan de zijde van spoor 1 (zijde Rijnstraat) te laten eindigen, maar dat plan bleek te duur. Als tussenoplossing werd besloten de metro's gedurende circa vier jaar op de sporen 11 en 12 te laten keren. Omdat deze sporen in de toekomst weer nodig zijn voor normale treinen, zou gedurende deze periode in de Anna van Buerenstraat, naast spoor 12, een eindpunt voor de RET-voertuigen moeten worden aangelegd. Naar thans blijkt, is er in de sowieso krappe begroting van RandstadRail wél ruimte voor de tijdelijke aanpassing van de sporen 11 en 12 en de bijbehorende infrastructuur richting Den Haag Laan van NOI, maar níet voor de bouw van een definitief eindpunt in de Anna van Buerenstraat. Derhalve wordt thans gestudeerd op een aantal scenario's. Één daarvan houdt het laten eindigen van de RET-lijn even voorbij Den Haag Laan van NOI in, in welk scenario de reizigers voor Den Haag Centraal altijd moeten overstappen op een NS-trein. Een tweede mogelijkheid is dat er alsnog geld wordt uitgetrokken voor de bouw van het eindpunt in de Anna van Buerenstraat volgens de oorspronkelijke planning, terwijl een derde variant bestaat uit het direct aanleggen van deze infra, dus zonder de vierjarige tussenfase.

- De HTM zal het beheer over de sporen van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn overnemen van ProRail, dus inclusief de verkeersleiding.

Betuweroute

- De Belastingdienst vordert van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat enkele tientallen miljoenen euro's als BTW-naheffing over de aanpassing van lokale wegen. Minister Peijs is van mening dat de aanpassingen onderdeel uitmaken van het totale project Betuweroute, en daarmee zijn vrijgesteld van BTW.

- Minister Peijs heeft besloten dat de exploitatie van de Betuweroute niet de eerste jaren aan ProRail gegund zal worden. De Tweede Kamer voelde niets voor Peijs' plan om ProRail rechtstreeks het contract te gunnen. Het wordt nu alsnog mogelijk dat andere partijen meedingen naar de exploitatie van de lijn. Van een aanloopfase is dan ook geen sprake meer.

- ProRail-directeur Bert Klerk is van mening dat de eerste jaren van de exploitatie van de Betuweroute de overheid veel geld zal kosten. Hij gaat uit van een twintig miljoen euro per jaar. Pas in 2010 zou de lijn rendabel kunnen zijn. Railion waarschuwt dat een te hoge gebruiksvergoeding ertoe zou kunnen leiden dat verladers het spoor de rug toekeren en overstappen naar weg en/of binnenvaart.

HSL-Zuid/HSA

▪ De nog niet definitieve plannen van NS voor de dienstregeling van 2007, als de HSL-Zuid in dienst komt, stuitten nu al op weerstand. De minister van V&W en haar Staatssecretaris werden door de Tweede Kamer gekapitteld over een uitgelekte notitie waarin werd geopperd het aantal Intercity's op de Oude Lijn te beperken na de ingebruikname van de hogesnelheidslijn, de Betuweroute en de viersporigheid Amsterdam – Utrecht. Ook de provincie Noord-Brabant verklaarde zich een tegenstander van ideeën om het aantal Intercity's van en naar Breda te beperken tot twee per uur. In Zeeland is men bang voor het verliezen van de directe verbinding met Amsterdam. Feit is dat nog niets besloten is omtrent de dienstregeling 2007. Kamerleden buitelden over elkaar heen om NS terecht te wijzen, met Sharon Dijksma van de PvdA vooraan. Alleen VVD-kamerlid Hofstra begreep dat ook ditmaal het de Kamer zelf was die in gebreke was gebleven. Omdat de overheid in het prestatiecontract met NS heeft verzuimd een 'Intercity-op-de-Oude-Lijn-garantie' op te nemen, is het bedrijf vrij maatregelen te nemen die niet in strijd zijn met de prestatieovereenkomst. Daarnaast zou duidelijk moeten zijn dat de infrastructuur met name op Schiphol – Amsterdam niet royaal genoeg is de bestaande treindienst te handhaven naast de HSA-treinen.

▪ De overheid investeert van 2007 tot en met 2010 1,6 miljoen Euro in een snelle treinverbinding tussen Den Haag en Rotterdam. De dienst is bedoeld voor Haagse treinreizigers die met de hogesnelheidsstrein willen doorreizen. Ook de gemeente Den Haag en NS steken geld in het project, respectievelijk 400.000 en 2,8 miljoen Euro. De luxe shuttle-trein moet acht maal per dag gaan rijden, als aanvulling op de HSL-diensten die in Den Haag starten en via Breda naar Antwerpen en Brussel. Indien de dienst na vier jaar niet rendabel blijkt, staakt het rijk de financiële bijdrage. Het materieel zal bestaan uit ICM-driewagenstellen met een ander interieur.

▪ Op 20-04 werd bekend dat de SNCF slechts tien treinen per dag tussen Amsterdam en Parijs wil laten rijden, in plaats van de geplande zestien. De onderneming zou het van de reizigersaantallen willen laten afhangen of er meer treinen moeten komen. Ook in dezen lieten Tweede-Kamerleden weten bezorgd te zijn over deze ontwikkeling, maar minister Peijs deelde mede dat de onderhandelingen met de Fransen vooralsnog de verantwoordelijkheid van HSA zijn.

▪ Qua werkmaterieel komt een keur aan materieel op de toekomstige snellijn. Op 22-04 was bijvoorbeeld de 302328 actief met een ballasttrein tussen de snelwegknooppunten Galder en Princeville. Ook 6400-en van Railion zijn regelmatig te zien. Vanuit Lage Zwaluwe is een voormalige *Turmtriebwagen* van de DB actief, nu in gebruik bij Siemens. Medio mei verschenen korte tijd loc 4 en 5 van Rotterdam Rail Feeding (voormalige 600-en), die werden afgelost door locomotieven V60 van Uwe Adam.

▪ Op 23-05 zal de zogeheten *Westelijke Splitsing* weer in gebruik komen. Dit is de verbinding tussen de Oude Lijn Schiedam – Rotterdam en de lijn Rotterdam Gouda. De verbinding, toen dubbelsporig, werd in vroeger dagen gebruikt door internationale treinen die vanuit Hoek van Holland rechtstreeks naar Utrecht reden. De Westelijke Splitsing werd in 2001 buiten dienst gesteld, om ruimte te maken voor de bouw van de aansluiting van de HSL-Zuid op emplacement Rotterdam Centraal. Thans is hij enkelsporig en takt aan op het (toekomstige) inwachtspoor voor goederentreinen uit de richting Gouda. De aansluiting ligt op het viaduct van de fly-over van het inwachtspoor over een van de HSL-sporen.

Wist u dat...

- van de 9506 de witte pictogrammen en klasseaanduidingen naast de deuren niet als witte transfers in de blauw IC-baan zijn uitgevoerd, maar blauw zijn en in het geel zijn geplakt?
- de 7801 (uiteraard) met de 270 7001 rijdt, maar als motorbak de jongste DD-AR-bak 390 7750?
- ICK-stam 5409 op 14-04 last had van waterlekkage, maar wel in dienst mocht blijven?
- op 07-04 twee SGMm-treinstellen gezien werden met in de bestemmingsdisplays de tekst "Update 5 april"?
- de LED-displays van de 2873 op 19-04 de tekst "NO RC" toonden?
- diezelfde 2873 een grijze cabinevluchtdeur van een DD-AR heeft?
- de 2879 juist weer een deur van een CityPendel bezit?
- een front van de 2886 een forse butts vertoont?
- op 14-04 de depotvoeding in Hengelo defect raakte, waardoor er geen dieselmaterieel opgesteld kon worden?
- uw redacteur met open ogen in een 1 april-grap aangaande de 2966 en 2968 trapt?
- de 2966 op 26-04 in Nederland terugkeerde en de 2968 nog in Denemarken verblijft?
- de vier onbeschadigde bakken van de 8728 nog steeds beschikken over glimmende wielbanden?
- op 15-04 het (voormalige) CTO-meetrijtuig van Eurailscout tussen twee 302200-en op stap ging door het land?
- een opletende lezer op 21-04 NMBS-loc 1185 met een geheel rode Beneluxstam zag, die geheel volgens 'het boekje' was samengesteld?
- de 506 op 28- en 29-04 de gehele dag op de Hofpleinlijn werd ingezet?
- van de nog nieuwe 8744 op 03-05 de compressor defect raakte, toen het treinstel als achterste stel van trein 303023 in Utrecht gereed stond voor vertrek?
- het stel op 27-04 door de 8652 van OB Leidschendam naar OB Amsterdam geholpen moest worden, nadat de compressor het definitief begeven had?
- in de Thalys momenteel een proef loopt waarbij in de trein WLAN-internetverbinding beschikbaar is?
- trein 2243 op 03-05 door een kortstondige seinstaking bij IJsselmonde het goederemplacement opgestuurd werd?
- in het Rotterdamse Centraal Station momenteel een toilet wordt gebouwd dat in gebruik zal zijn als de bestaande toiletten 's nachts gesloten zijn?
- op 03-05 twee met noten gevulde containers van langs het spoor bij de EMO op de Maasvlakte rijdende transportwagens vielen en op de rails terechtkwamen?
- de treindienst tussen Visé en Luik op 03-05 's morgens kortstondig gestaakt moest worden vanwege een losliggende stelconplaat, en op 04-05 doordat in Bressoux een bommelding was gedaan?
- de 1182 op 03-05 met een defecte snelschakelaar in Rotterdam bleef staan?
- de 1190 uit Brussel met trein 608 (1187 en 28-70 113) werd meegestuurd om de 1182 met de stam 28-70 106 naar de Watergraafsmeer te slepen en vervolgens de gehele stam als 639 naar België bracht?
- de 4205 op de mBDk een blauw NS-logo heeft?
- de mBDk van de 4232 een opvallend onrustige loop heeft?
- in de SGMm-stellen die op de Hoekse Lijn worden ingezet, het Reizigersinformatiesysteem (RIS) regelmatig uitvalt, de stations in verkeerde volgorde omroept of een tussenstation als Schiedam Centrum tot eindpunt van de rit bombardeert?
- Kortom: dat het RIS weer hetzelfde doet als tijdens de

eerste maanden in de serie 4800?

- in de nacht van 07- op 08-05 een elftal reizigers in Rotterdam strandde doordat zij als gevolg van vertraging de laatste trein naar Dordrecht (5195) misten?
- Plan T 504 deze onfortuinlijke reizigers alsnog naar de plaats van bestemming bracht als 29760?
- op 09-05 vanwege remproblemen ICK-stammetje 5408 in Den Haag moest achterblijven en de 1925 derhalve slechts acht rijtuigen lang was?
- op 11-05 met de 918 weer eens een Plan V op de Hoekse Lijn reed ter vervanging van een SpitsPendel?
- Tip: nog meer uitgebreid cargo-nieuws vindt u op de vrijwel dagelijks geactualiseerde site:
<http://www.rolandrail.net/nieuws.php>

MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK

Weekend van het Nieuw

Op zaterdag 25 en zondag 26 juni 2005 organiseert de SHM het Weekend van het Nieuw. Tijdens het weekend zal een intensieve stoomtramdienst worden uitgevoerd tussen Hoorn, Wognum en Medemblik met zes stoomlocomotieven, zes Nederlandse stoomtrijtuigen, een postrijtuig en veertien gerestaureerde goederenwagens.

Opnieuw zullen alle registers worden open getrokken om er een historisch verantwoord vervoersspektakel van te maken. Zo beginnen beide dagen met een retourrit van het complete Gooische tramstel naar Medemblik. Maar, niet alleen de reizigers, ook de post en vooral ook goederen worden vervoerd. Bij de goederen zal dit jaar de nadruk liggen op melkbussen. Er rijdt een compleet gerestaureerde goederenram, die vanaf dit weekend wordt aangevuld met de onlangs gerestaureerde bakwagen voor melkvervoer NHTM 38. Voor de fotografen onder ons rijdt deze goederenram tot in het open landschap voorbij Wognum. Onderweg wordt uitgebreid met wagens en locomotieven gerangeerd, waarbij de tramsamenstellingen telkens wijzigen en een aantal trams door meerdere locomotieven worden gereden.

U kunt het in de afgelopen maanden verder historisch ingerichte station Wognum-Nibbixwoud in al zijn facetten beleven. In de werkplaats van de Museumstoomtram kunt u de inmiddels bijna afgeronde restauraties van tramlocomotief HTM 8 en personenrijtuig SBM 24 in ogenschouw nemen. Tevens staan hier onlangs verworven bakken opgesteld van historisch Nederlands stoomtrammaterieel, dat nog gerestaureerd moet worden.

De stoomtrams vertrekken minimaal een keer per uur vanaf tramstation Hoorn, gelegen naast het NS-station aan het Transferium-parkeerterrein.

Bakwagen TNHT 38

Tijdens het Weekend van het Nieuw 2005 zal Bakwagen 38 van de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij na restauratie opnieuw in dienst worden gesteld.

De wagen werd in 1908 gebouwd door de Haagse rijtuigfabriek Pennock. De wagen maakte deel uit van een serie van vier, bestemd voor hooivervoer en melktransport op de tramlijnen van het bedrijf van Amsterdam Noord naar Edam en naar Purmerend en Alkmaar.

Melkbussen gingen naar de Hollandiafabrieken in Purmerend en de melkfabriek aan de Noordervaart te Stompeteren. Na het elektrificeren van de tramlijnen in 1932 werden de wagens overgeplaatst naar de elektrische tramlijn Amsterdam-Zandvoort van de NZH.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd de bakwagen door de bezetter gevorderd en afgevoerd naar Duitsland, waar hij werd ingezet op het waddeneiland Wangeroege. In 2002 werd de wagen door Deutsche Bahn aan de Museum geschonken en daar gerestaureerd in de afleveringstoestand. Wel zijn de draaistellen van 1000 naar 1435 millimeter verbreed.

De restauratie van de wagen is mogelijk gemaakt dankzij de firma Campina.

VELUWSCHE STOOMTREIN MAATSCHAPPIJ

TKp 23 (slask)

Deze lok heeft een remrevisie gehad, waarbij enkele vangbeugels zijn vervangen. Tevens werd het ganghandel van de lok nagezien en daar waar nodig onderdelen gereviseerd.

23 071

Deze lok heeft afgelopen maand een ketelrevisie ondergaan. Alle pijpen en buizen zijn vervangen. De lok is weer geheel rijvaardig en heeft alweer enkele ritten erop zitten.

23 076

De werkzaamheden aan de 23 076 vorderen gestaag. Op dit moment is het werplaats personeel erg druk met de vele leidingen die weer moeten worden aangebracht. Denk hierbij aan de vele lucht- en smeerleidingen. De schoorsteen en de exhaust zijn weer op en in de lok geplaatst. Ook het machinistenhuis is op een paar kleine zaken na compleet. Ketelbeplating is geheel gemonteerd.

Ketelkeuringen

Van de navolgende lokomotieven werden de stoomketels door het Stoomwezen weer goedgekeurd.

23 071, 50 3654, 52 8053, 52 8139 en TKp23 (Slask)

Blokkendoos

De "zesde" Blokkendoos C 8503 Is na lange tijd weer rijvaardig. Op woensdag 28 maart 2005 is dit rijtuig naar de kuilwielenbank te Zwolle geweest. Aldaar werden van één draaistel de wielen afgedraaid aangezien deze "ovaal" bleken te zijn

Bolkop C 7838

Op 4 februari 2005 werd de C 7838 vanuit Vlaardingen overgebracht naar de Werkplaats Apeldoorn. Daar werd de wagen op nooddraaistellen geplaatst. Door het veiligstellen van de wagen beschikt de VSM nu over een complete Bolkop stam.

ZUID LIMBURGSE STOOMTREIN MAATSCHAPPIJ

Hoog bezoek

Op 24 mei bezoekt Koningin Beatrix de provincie Limburg in het kader van haar 25-jarig regeringsjubileum.

Een bezoek aan de ZSLM staat ook op het programma. Omstreeks 15.45 arriveert de Koningin in Simpelveld waar een materieelshow is georganiseerd. Na de onthulling van een gedenkplaque zal het koninklijk gezelschap een rit per stoomtrein naar Kerkrade brengen.

NS 8826

Begin december werd de ketel op een rolbare constructie gezet en in de werkplaats gereden.

ZLSM gaat de buitenvuurkist, broekplaat, ketelfront en de koperen binnenvuurkist demonteren waarna die delen die hergebruikt gaan worden door een gecertificeerde instelling op wanddikte en haarscheuren worden gecontroleerd. Als dit onderzoek positief is dan staat niks meer in de weg voor de vervulling van grote wens om de locomotief weer onder stoom te krijgen.

B 1289

De B 1289 ondergaat dit jaar een grote C-revisie. In januari is begonnen met het demonteren van drijf-, koppel- en exentriek-stangen. Hierna werden het remwerk en alle andere delen die in de weg zaten om de assen uit het frame te doen laten zakken gedemonteerd. Nadat alle assen onder de locomotief verwijderd waren werd deze zeer voorzichtig omgerangeerd naar de revisieplaats. Hier werd het frame op acht bokken geplaatst en konden de rolbokken verwijderd worden. Hierna werd begonnen met het rammelen van het

frame en de demontage van veerhangers, veerbalansen, luchtpomp, stoomzuigers en de oude asbak.

Als eerste prioriteit staat nu het schoonmaken van het frame waarna de locomotief uitgelijnd kan worden. Verder is de draaierij vol belast met revisiewerk aan remwerk en onderdelen van de veerophanging.

B 1220

De 1220 heeft een nieuwe spuikraan gekregen. De nieuwe spuikraan is in combinatie met een nieuw geconstrueerd bochtstuk aan de ketel bevestigd. Als tijdens het proefbedrijf de spui-afsluiter goed blijkt te worden dan zullen alle locomotieven gefaseerd overgaan op dit type afsluiter.

Dieselmotor

ZLSM heeft zeven diesellocomotieven en twee railbus-motorwagens. Al deze machines zijn relatief oud en vragen het nodige onderhoud. Alle diesellocomotieven en een railbus-motorwagen zijn in een goede staat en direct inzetbaar. Dieseltractie is noodzakelijk voor rangeerwerkzaamheden en voor werktreinen. Rangeren met stoom is niet toegestaan.

Diesellocc 332-03 Spaniol:

Medio 2004 is de dieselmotor van deze loc gereviseerd. Hierbij zijn de cilindervoeringen en zuigers vervangen en werden de cilinderkoppen volledig gereviseerd. De loc is na revisie met succes weer in dienst gesteld. Eind 2004 begon de motor echter steeds heviger te roken. Systematisch is naar de oorzaak hiervan gezocht. De oorzaak bleek de brandstofpomp te zijn, fabrikaat Bosch - bouwjaar 1954, met nog de originele Bosch verzegeling. De pomp is door Bosch volledig gereviseerd. Omdat geen protocol-gegevens van de motor beschikbaar waren, heeft het afstellen van de inspuittijden nog al wat tijd gevraagd. De loc rijdt thans weer naar behoren.

Stroom-aggregaat rijktuig Breda

Het 220/380 Volt aggregaat van het rijktuig Breda heeft vele jaren defect in een hoek van de werkplaats gestaan. In die lange periode hebben vele mensen getracht het aggregaat weer aan de praat te krijgen, zonder enig resultaat. Na vele uren studie en werk is één van de medewerkers er in geslaagd om het elektrotechnisch deel van de unit weer op te bouwen. Voorts moest de dieselmotor van het aggregaat, een tweecilinder Deutzmotor bouwjaar 1983, volledig worden gereviseerd. Het aggregaat is met succes opgestart, en doet wat het moet doen. Nu is het eindelijk mogelijk de Breda weer compleet te maken; zelfs de aircondition-unit kan dan weer worden gebruikt. De ZLSM beschikt binnenkort over een salon-rijtuig met airco!

Overige zaken

Op het programma staan verder nog de revisie van de beide dieselmotoren van de railbus 04, de technische inspectie van de loc NS 639, en de voorbereiding op de dieseldag in september 2005.

Daarenboven moet ook de dieselmotor van de loc 332-06 Conrad op termijn een zelfde revisie hebben als de motor Spaniol.

Het wissel te Schin op Geul terug van weggeweest

Vlak voor Kerstmis 2004 werd ZLSM verblijd met een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat (gedateerd 16 december 2004), waarin de directeur-generaal personenvervoer namens de minister het volgende besluit mededeelt:

1. *ProRail krijgt van V&W de opdracht ultimo 2006 het wissel terug te plaatsen.*
2. *V&W verstrekt nog dit jaar aan ProRail (en niet aan ZLSM) een aanvullende subsidie voor kapitaallasten en onderhoud van de landelijke infrastructuur in beheer bij ProRail in de vorm van een vaste bijdrage van € 1.134.500,- (excl. BTW) voor de uitgestelde vervanging van het wissel.*

3. *ProRail neemt op verzoek van V&W het project op in het Productieplan 2005 – 2009 EF Nieuwbouw, waardoor het restant gefinancierd kan worden uit het regulier budget van kleine infra.*

Verder adviseert de minister ZLSM contact op te nemen over de mogelijkheid voor ZLSM om in 2007 door te kunnen rijden naar Valkenburg aan de Geul en wenst zij het bestuur en alle leden die daar aan hun steentje bijdragen succes met het realiseren van de exploitatie van de toeristische treindienst. Daarmee is zonder twijfel een mijlpaal in de ZLSM-historie geplaatst.

De nieuwe aansluiting

Het door Holland Railconsult opgestelde plan behelst het plaatsen van een wissel 1: 15 in het zuidelijk spoor, waarmee de verbinding tussen ProRailsporen en ZLSM sporen gemaakt kan worden. Om te voorkomen dat er ongewild een trein of rangeerdeel vanaf ZLSM sporen de hoofdbaan op kan rijden, zal er direct ten westen van het omloopwissel van ZLSM (wissel 403) een linksleidend wissel ingebouwd worden. Direct achter de afbuiging wordt een stootjuk geplaatst. In verband met deze werken moet het zuidelijk hoofdspoor over een afstand van zo'n 300 meter qua ligging enigszins aangepast worden.

De varianten met handbediende wissels (met al dan niet elektrische vergrendeling) vielen af, met name omdat de daarbij behorende handelingen te veel tijd vergen. Uiteindelijk is gekozen voor een centraal door de treindienstleider (vanuit Maastricht) bediend wissel. Het personeel op de trein hoeft zelf (buiten de trein) geen handelingen te verrichten, waardoor het proces veel sneller kan plaatsvinden. De procedure is dan als volgt:

- Contact opnemen met de treindienstleider (wordt vooraf gedaan)
- Treindienstleider geeft toestemming om baanvak op te rijden d.m.v. een veilig sein (0,5 minuut).

Vanaf 2007.

Vanaf de dienstregelingswisseling 2006-2007 (december 2006) kan ZLSM dus over linkerspoor naar Valkenburg doorrijden. De situatie in Valkenburg is zodanig dat omlopen daar alleen kan door twee keer twee overwegen (Nieuwegeweg en Cremerstraat) te passeren. Met name de overweg Nieuwegeweg wordt door het wegverkeer nu al als een knelpunt ervaren. Verder is het bekend dat de politiek in Valkenburg ZLSM weliswaar waardeert, maar zich in het verleden afwisselend positief en negatief geuit heeft over stoom (en veronderstelde rook) in Valkenburg.

Om deze redenen zal ZLSM de dienst naar Valkenburg vooral nog uitvoeren met dieseltractie. Stoomtractie zal voorlopig alleen in incidentele gevallen worden ingezet en pas regulier kunnen worden, op het moment dat de infrastructuur in Valkenburg zodanig is aangepast, dat de extra hinder op de overwegen vermeden kan worden.

Dat betekent dat de DE-179 dan wel rijvaardig en opgeknapt zal moeten zijn. Voordat het zover is zal ook besloten moeten worden welk uiterlijk dit treinstel dan zal krijgen. Gekozen moet dan worden uit het huidige geel, het roodbruin uit de jaren zestig of blauw zoals dat aanvankelijk standaard was en waaraan dit treinstel haar bijnaam "Blauwe Engel" te danken heeft. Schilderen in huisstijl is tot dusverre nog niet als alternatief naar voren gekomen. Tot nu toe is door het bestuur gekozen voor de gele uitvoering. In deze kleurstelling is dit voertuig uit dienst genomen. Dit in tegenstelling tot haar enkelvoudige zuster, de DE-41. Deze is in het bezit van het Nationaal Spoorweg Museum en is indertijd, zonder al te grote problemen, teruggerepareerd kunnen worden naar de uitvoering ten tijde van in dienst treding. Blauw dus. Bekend is dat er binnen en buiten ZLSM veel mensen zijn die heel graag de DE-179 in een andere kleur dan geel zouden willen zien rijden op de Miljoenenlijn. Momenteel wordt

geprobeerd alle ins en outs, voors en tegens van een kleurwisseling naar een van de genoemde varianten op een rijtje te zetten. Die inventarisatie zal ook gepubliceerd worden. Eerst nadat de reacties daarop verzameld zijn, kan het bestuur een verantwoorde keuze maken.

Naast de DE-179 komt uiteraard ook de railbus in aanmerking voor inzet op Valkenburg. Uit zeer recent overleg met Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail, is gebleken dat inzet van de railbus naar Valkenburg heel wel mogelijk is. Dit rekening houdend met de handicap op het gebied van de twijfelachtige detectie. Daarmee is dus ook een alternatief voorhanden voor het geval de DE-179 eens niet rijvaardig zou zijn.

Uiteraard worden door de komst van het nieuwe wissel incidentele ritten richting Maastricht vanaf 2007 veel eenvoudiger uitvoerbaar. Men denkt er daarom serieus aan een paar keer per jaar een rondrit door de regio, misschien wel de Euregio te organiseren.

Langere termijn

Op langere termijn wil ZLSM wel degelijk een reguliere dienst op Valkenburg met stoomtractie mogelijk maken. Met vermindering van de overweghinder is dit goed mogelijk door aanleg van een vierde spoor. Bij gebruik van vier wissels is het dan mogelijk om om te lopen, zonder dat de hoofdsporen gehinderd worden en zonder dat de overwegen gesloten behoeven te worden. Als die voorziening gebouwd zou kunnen worden als een afzonderlijk ZLSM emplacement, vergelijk Kerkrade ZLSM, dan kunnen de kosten beperkt blijven en blijft ook de bemoeienis met NS Verkeersleiding beperkt tot het uitmelden bij aankomst in Valkenburg en het inmelden voor vertrek naar Schin op Geul.

Duidelijk is dat zo'n optie nu niet goed bespreekbaar is. De sporen in Valkenburg maken weliswaar deel uit van de zogenaamde contractsector, maar daar gelden nog steeds alle regels van ProRail, als waren het normale hoofdsporen. ZLSM verwacht echter dat deze situatie over een paar jaar fundamenteel gewijzigd zal kunnen zijn. Wanneer de exploitatie van deze contractsectorlijn daadwerkelijk is overgedragen aan de provincie Limburg zullen op deze sporen aansluitend ook echte lightrail voertuigen gaan rijden. Verwacht wordt dat in die situatie de overdracht van spoor 3 aan ZLSM bespreekbaar kan worden. In dat geval kunnen technisch, maar ook financieel de voorwaarden geschapen worden om echt op te kunnen stomen naar Valkenburg aan de Geul.

Paul Jansen

Secretaris Stichting Z-L-S-M en directeur Infra Z-L-S-M BV

SPOORWEGEN BUITENLAND

Thalys krijgt internet via de satelliet.

Op het Thalys-traject tussen Brussel en Parijs draait op dit moment een proef waarbij de passagiers via een satellietverbinding toegang krijgen tot WLAN-internet.

Het Wireless LAN is in handen van Internet provider 21Net. Voor zover bekend is 21Net de eerste provider die een breedband satellietverbinding mogelijk maakt vanuit een hogesnelheidstrein.

De maximumsnelheden voor dataverkeer op deze lijn zijn na een test vastgesteld op 4Mbit/s download en 2Mbit/s upload, terwijl de trein voortbewoog met een snelheid van driehonderd kilometer per uur. De infrastructuur is geïnstalleerd door Siemens en maakt gebruik van Ku-band, waardoor er aanzienlijk bezuinigd kon worden op de benodigde antennes.

Moeilijkheden waar men tegenaan is gelopen, zijn de storingen ontstaan door de bovenleiding, en tunnels. Volgens 21Net zijn deze problemen inmiddels onder controle.

Reizigers kunnen met een laptop/PDA voorzien van een Wi-

reless adapter nu nog gratis gebruik maken van de internetdienst. Op een later tijdstip zal er door middel van een prepaid systeem gebruik gemaakt kunnen worden van het internet in de Thalys. Tarieven zijn nog niet bekend.

Wanneer het project definitief geïmplementeerd gaat worden is nog niet bekend. Wel is bekend gemaakt dat wanneer de test succesvol is afgerond, alle treinen tussen Brussel en Parijs worden voorzien van een internetverbinding.

CHINA

In de komende vijf jaar worden er 10.000 kilometer spoor aangelegd. Ongeveer de helft hiervan komt ten goede aan nieuwe spoorlijnen, terwijl de andere helft wordt gebruikt om het oude bestaande netwerk te verbeteren

DUITSLAND

De mogelijke verkoop van 19 Diesel-ICE's van de Deutsche Bahn (zie ook ons bericht op blz. 308 van de december-2004 editie) aan de ÖBB is van de baan. In plaats hiervan worden in 2010 nieuwe rijkstammes met stuurstand in combinatie met Taurus-locomotieven (Reihe 1216) ingezet. Deze optie lijkt goedkoper dan de aanschaf van de ICE-TD.

ITALIË

Trenitalia heeft bij Bombardier nog eens 100 elektrische locomotieven van de serie E464 - ter waarde van € 250 miljoen - besteld. De eerste exemplaren rollen al in september dit jaar van de band. Vanaf 1999 leverde Bombardier al 240 van deze locs aan Trenitalia en er loopt ook nog een bestelling van 148 stuks. Bombardier gaat de productie nu opvoeren naar zes locomotieven per maand.

LUXEMBURG

De aflevering van de dubbeldeksstuurstandrijtuigen begint op gang te komen. Kort voor Hemelvaartsdag arriveerden vier rijtuigen in Luxemburg. Eveneens arriveerde het vijfde dubbeldeksreinstel in Luxemburg. Door deze instroming van nieuw materieel wordt de inzet van ouder materieel steeds minder. De Wegmannrijtuigen zijn nog facultatief te zien naar Kleinbettingen. Alleen naar Longwy worden ze samen met een lokomotief serie 3000 ingezet. Van deze serie staan door het teruglopende goederenvervoer drie locs werkeloos. De laatste drie geleaste locs van de serie DB 185 verdwenen per 1 mei oostwaarts. De Moulinextreinstellen hebben nog steeds een omloop van maandag tot en met vrijdag. Ze rijden integraal de dienst Bettembourg - Volmerange les Mines met uitlopers in de spits naar Luxemburg. Daarnaast rijden ze in de spits vanuit Luxemburg naar Longwy en Audun le Tiche. Verder valt te melden dat de dieselmotorrijtuigen, serie 2100, alleen nog worden ingezet naar Kleinbettingen. De overige diensten zijn / worden overgenomen door treinstellen serie 2000. De resterende dieselloks van de series 800, 850 en 900 staan op de nominatie binnen niet al te lange tijd te worden afgevoerd.

JAPAN

De Japanse trein die op 25 april jl. verongelukte, reed te hard. Dat heeft de Japanse politie bekend gemaakt. Mogelijk probeerde de machinist een vertraging in te lopen. Bij het ongeluk kwamen 107 mensen om het leven.

U.S.A.

De Amerikaanse railvervoerder Amtrak heeft zijn 20 Acela Express hogesnelheidstreinen uit de dienst genomen, nadat technici bij een routinecontrole scheurtjes in remschijven aantreffen. Bij nadere inspectie door producent Bombardier en Alstom bleken 300 van de 1440 onderdelen dit defect te vertonen. De stellen, die sinds 2000 Washington, Boston en New York DC aandoen, blijven tot nader order aan de kant.

ZWITSERLAND

De beide kamers van het Zwitserse bondsparlement zijn akkoord gegaan met een investering van 1090 miljoen Zw.Fr. met bijna alle voornemens voor de aansluiting van Zwitserland op het Europese net van hoge snelheidstreinen. Het gaat om de volgende projecten (tussen haakjes het bedrag): aansluiting vliegveld Basel-Mulhouse (25); St. Gallen-St. Margarethen (80); electrificatie Lindau – Geltendirf (75); Bülach – Schaffhausen (130); Chur – St. Margarethen (70); St. Gallen – Konstanz (60); Zürich Flughafen – Winterthur (100); Biel – Belfort (40); Belfort – Dijon (100); Vallorbe – Dijon (40); Bern – Neuchâtel (100); Knoten Lausanne (30); Knoten Genève (40); Bellegarde – Bourg en Bresse (165); projectkosten (35).

Het Mystery Park in Interlaken zal geen spooraansluiting krijgen. Na de bondsraad komt nu de Berner regering terug op het besluit. Het aandeel van het lokale openbaar vervoer ligt rond de 35%. Het aantal bezoekers lag beduidend lager dan de prognose. De **Berner Oberland Bahnen** hebben hierdoor geen emplot meer voor de twee overgenomen motorwagens, BDe 4/4, van de **Chemin de fer du Jura**, en konden een motorwagen, de BDe 4/4 604 overdragen aan de **Meiringen Innertkirchen Bahn**.

Als laatste getuige van 115 eenheden heeft de **Club 1889** goederenwagen K1 5615, welke één van grootste series van de Rhätische Bahn was, tussen 2002 en 2004 in de afleveringstoestand gerestaureerd. Het werd vooraf aan de vorige maand genoemde jaarvergadering in het depôt Chur Sand weer in dienst gesteld.

De treincateraar **Elvetino** heeft per 1 februari 2005 haar zakelijk commerciële leiding uitgebreid met 3 personen, die nu totaal uit 7 personen bestaat. Deze is belast met de dagelijkse gang van zaken. In de loop van het jaar hoopt men 600 treinen te kunnen bedienen bij de SBB, MGB, MOB, RhB, SOB en ZB met de zgn. railbars. Hiervoor zijn logistieke centra opgezet in Basel, Bern, Chiasso, Chur, Genève en St. Gallen. Eveneens worden de internationale dagtreinen naar Hamburg, München en Wenen en de nachttreinen naar Italië bediend. Wanneer konden wij in Nederland nog koffie in de trein kopen?

Het traject Toffen – Kaufdorf im Gubetal van de **Lötschbergbahn** zal vanaf begin 2006 op dubbelspoor worden uitgebouwd, waardoor de stabiliteit van de dienstuitvoering kan worden gewaarborgd. In Interlaken Ost zijn overbodig geworden rijkstroken 2e en 1/2e klas opgeborgen. De goederensector doet het onverminderd goed. In het binnenlandse verkeer heeft het een aandeel van 21%. De SBB 78% en overigen, Rail4Chem en TX Logistik 1%. Het vervoer via de Gotthardlijn laat een stijgende lijn zien. Thans worden 120 treinen gereden. Ze beschikt over 58 loks: 20 Re 485, 13 van de 18 Re 465 en 23 Re 425. De treinen worden in zowel Chiasso en Luino aangebracht. Op de Gotthardlijn zijn vooral de rode Railion lokomotieven Re 185 te zien, terwijl de loks Re 485 rijden tussen Mannheim en Domodossola.

De concessie van de **Oensingen – Balsthalbahn** is per 12 december 2004 overgegaan naar de SBB. Hierdoor rijdt zij in opdracht van de SBB de reizigersdienst. Het kanton Solothurn heeft bedongen dat de SBB bijdragen in de meerkosten van de uitvoering van de halfuursdienst. Dit ten gevolge van het vervallen van de ICN kruising in Oensingen.

Tijdens de regionale verkeersconferentie Bern Mittelland heeft het **Regionalverkehr Bern Solothurn** het voornemen geuit om binnen vijf jaar lijn G te verbinden met lijn 5

van de Städtische Verkehrsbetriebe Basel via de as Bahnhof – Fisschermätteli. Hierdoor kunnen de éénrichtingwagens van SVB doorgaand naar Worb worden ingezet. Hier toe zal in Worb in 2005 worden begonnen met de aanleg van een keerdriehoek. Later volgt nog een keerlus in Sioh. Dit ten behoeve van de dienstuitvoering.

Een jaar na de start van haar nieuwe Crossrailconcept bij het **Regionalverkehr Mittelland** blijft deze achter bij de verwachtingen. De te ambitieus ingestelde doelstellingen worden niet gehaald in haar omslagcentrum Cargodrome te Wiler. Men bevindt zich wel op de goede weg. Tijdens 240 werkdagen werden 955 treinen afgehandeld. De bezettingsgraad bedroeg 58%. Prognose was 75%, terwijl er dagen waren dat de beladingsgraad 70% bedroeg. De doelstelling voor eind 2005 ligt bij 80%!

Ingegeven door de precaire financiële situatie is de **Rhätische Bahn** gedwongen de lokomotieven Ge 4/4 I 601 – 610 tot minimaal 2015 en ultimo 2020 in dienst te houden. De inrijseinen bij verschillende stations, o.a. Felsberg en Domat-Ems hebben een toegevoegd seinbeeld gekregen, dat bij waarschuwing in geel de letter V en een getal toont, hetgeen een bewaakte snelheid inhoudt die maximaal met 10 kilometer mag worden overschreden.

Vanwege de verdichting van de dienstregeling heeft de **Schweizerische Bundesbahn** geen ruimte meer om de gevangentrein in Bern Schützenmatt af te handelen. Deze wordt verplaatst naar het goederenstation Bern Weyer-mannshaus waar een nieuw complex met containercellen, toiletten en omheining zal worden gebouwd. Door beëindiging van de revisie aan de EW IV rijkstroken per eind 2005 zijn de rijkstroken in categorieën gemoderniseerd (295 rijkstroken: totaal revisie en kleurstelling); light (140: gesloten toiletstelsel) en standaard (73: niet toegelaten op hoge snelheidslijn) ingedeeld. Tussen 2011 en 2015 aanschaf nieuw materieel. De Apm Panoramarijtuigen worden na 15 jaar per 2006 overgeheveld naar het park extra treinen. In 2009 worden o.a. de slaaprijtuigen WLAB zonder vervanging uitgerangeerd. Reductie rijkstroken EW II in 2008 tot 238 rijkstroken. Tussen 2011 en 2014 zullen ze worden gesloopt. De groene rijkstroken EW I zullen tot 2008 naar de sloper verhuizen. De gemoderniseerde exemplaren en de EW II rijkstroken zullen vanaf 2012 uitgerangeerd worden. Tot 2013 zullen 83 RABe 514 dubbeldekstroken de 17 RABD 510 (Mirage) gaan vervangen. Van de lagevloertreinstellen voor de regionale diensten worden 109 eenheden aangeschaft. Tot slot zullen de motorrijtuigen RBe 540 tussen 2008 en 2010 aan de kant gaan. De NPZ treinstellen krijgen tussen 2006 en 2009 een revisie. Om de problemen bij de Stadtbahn Zug beter te kunnen coördineren zal een “mr. Stadtbahn” worden benoemd. Door een vermindering van de rangeerbewegingen in het reizigersverkeer sinds december 2004 reinigen de rangeerteams tussendoor ook de treinen. Het regionale treinverkeer op de lijn Sissach – Läufelfingen – Olten zal eind december 2005 worden vervangen door een busdienst. De koudste nacht van dit jaar veroorzaakte veel hinder, zoals storingen aan materieel en infrastructuur, vooral in het westen van het land. Voor SBB infra zijn 14 dieselloks Am 843 besteld voor 36 miljoen Zw.Fr. SBB Cargo heeft voor een bedrag van 25 miljoen Zw.Fr. 200 vierassige schuifwandwagens besteld bij Bombardier Transportation. Het kanton Genève maakt zich sterk voor de nieuwe ondergrondse stadsverbinding van station Courage-Bachet naar Eaux-Vives. Van hieruit naar Annemasse zal het bestaande traject eveneens groten-deels ondergronds worden verlegd. Aanvang van de bouwwerkzaamheden zomer 2005.

De start van de nieuwe dienstregeling per 12 december 2004 is voor de **Zentralbahn** niet probleemloos verlopen. De vernieuwde opzet van de dienstregeling tot een halfuursdienst op de S5 Luzern – Giswil, defecte locomotieven, storingen in de beveiliging en de invoering van de nieuwe beveiliging ZSI 127, belastten de dienstuitvoering. Dit leidde tot reacties uit het publiek, dat tienmaal zoveel als normaal reageerde. De bezwaren richtten zich vooral op de verslechterde aansluitingen in Luzern, de veranderingen in de aanbod van stopplaatsen, met name de weglaf van de sneltreinstop in Sachseln, vertragingen in het beroepsverkeer en het ontbreken van informatie. Door aanpassing van de ochtenddienstregeling en optimalisering van de materieelomloop hoopt men de stabiliteit te verbeteren door het inzetten van nieuw materieel en een nieuw optimaal informatiesysteem, wat ongetwijfeld wel zijn nukken zal gaan vertonen.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-5. ISSN:0030-3321 * Het NVBS-jubileum in 2006 * Materieeloverzichten België * De oergeschiedenis van de NZH * Roemenië, een groot rijdend tram-museum (vervolg) *

Rail Magazine, mei 2005, nr. 224. ISSN:0926-3489 * Na 26 blz'n uitgebreid spoor- en tramnieuws: Materieel terug naar het spoorwegmuseum * Lange spoorstaven naar Venserpolder * Rail-Tech 2005 * Syntus op Arnhem – Tiel * Arriva/NoordNed wint treinconcessie * *In de rubriek "Onder de loupe genomen" wordt door de redacteur nogal voorzichtig opgemerkt dat de bolling van het dak en de frontramen van de NS-eloc 1307 (H0) van Electrotren niet lijken te kloppen. Wij durven met zekerheid te stellen dat het dak te bol staat en dat de frontramen in verhouding tot de rest te smal (model "brievenbus") zijn. De liefhebber van details zal zich hier aan blijven storen. Rivarossi bracht in het verleden een model van een 1100 uit; hiervan klopte de bolling van het dak ook voor geen meter. Van de 1300 daarentegen, die destijds door Rivarossi op de markt werd gebracht, klopten het dak en de frontramen wel. De frontramen van de gerestylede 1100 met botsneus van Märklin/Trix zijn ook te smal; de frontramen en het dak van de 1100'en van Roco kloppen qua verhouding wel.*

Rail Hobby, mei/juni 2005, nr. 5. ISSN 0165-4551 * Rolboken en rolwagens * Voegloos lassen * Railview * Lente langs de Lingelijn * Museumnieuws * American Circus op het spoor * Treinen in Nieuw-Zeeland * Vernieuwd station voor Drachenfelsbahn * Stoomgroep Zuid * diverse Modelspoor-artikelen *

Miljoenenlijn Expresse, Maart 2005. * Nu op A4-formaat! * Op stoom * Wissel SoG terug van weggeweest * Tien jaar stoom op de rails * Huidige stand * Aardwind werkt feilloos * Spoortips * Koningin bezoekt Miljoenenlijn * Tenderlocs 1100 / 6200: de 'Bokken' van depot Heerlen *

Stichting Mat'54 Hondekop-vier, infobulletin 1 – 2005. * Zeecontainers in Blerick * Stichting Exploitatie en Onderhoud Mat'54 * Mobiele Collectie Nederland * Terugblik op 10 jaar Stichting Mat'54 Hondekop-vier (1) * 45 jaar trouwe dienst * Eindstation Vlissingen * Slipmelding en tractiestoring bij de 766 * Familiedag Nedtrain Leidschendam * Cosmo Trucks Expres *

Autobuskroniek, nr. 03-2005, ISSN 1384-0436. * Fotopagina: Lijndienst Pieper voorbij * Kleurexperiment bij Veenstra Reizen * RET-herinneringen (3) * de NS-serie 4400 – 4545, deel 3 * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn *

De Koppelstang, nummer 1- 2005. ISSN:1383-1860. * Vanuit de loods * Langs de lijn * Een bolkop erbij * Spoorzoeken langs het VSM-traject * Overzicht rijtuigen VSM per 1 maart 2005 *

Op 23 april jl. presenteerde uitgeverij De Alk een geheel nieuwe editie van het "Waldorp-boek": **De Nederlandse stoomlocomotieven**. De vorige editie (de zevende druk) verscheen al weer 18 jaar geleden. Sinds die tijd zijn talrijke nieuwe gegevens boven water gekomen. Auteurs Remmo Status Muller en Guus Veenendaal hebben een geheel nieuwe geschiedenis van de stoomlocomotief in ons land geschreven, met als basis de laatste druk van het boek van wijlen Herman Waldorp. Aangevuld met nieuw materiaal en nieuwe foto's werd het geheel in een breder historisch kader geplaatst. Opvallend is dat de ordening van het materiaal is gewijzigd en meer is ingepast in de algemene Nederlandse spoorweggeschiedenis. Achtereenvolgens worden behandeld: Het breedspoor-tijdperk; de normaalspoorlocomotieven van HSM en NRS; de locomotieven van de Staatsspoorwegen, de NBDS, de NCS en de NS (vóór WO II); het locomotievenpark tijdens de Duitse bezetting, na de bevrijding en de wederopbouw. Tenslotte het einde van de stoomtractie bij de NS gevolgd door diverse tabellen en bronvermelding. De auteurs hebben er goed aan gedaan bijna een halve eeuw na het verdwijnen van de laatste stoomlocomotief de herinnering voor het nageslacht nieuw leven in te blazen. Een gedegen stuk documentatie, rijk geïllustreerd met kwalitatief goede foto's vormt de bron van handzame en betrouwbare informatie. Ook deze achtste druk kan met recht als de Nederlandse stoomlocomotievenbijbel worden worden aangemerkt. Het boek is uitgegeven op groot formaat (A4) en is gebonden met harde kaft. Voorzien van ruim 400 foto's (zw/w) met een omvang van 440 pagina's. Verkoopprijs € 44,90, ISBN 90 6013 262 9.

VIDEO / D.V.D.

Onlangs verscheen: **De RTM, een veelzijdig bedrijf**. In tegenstelling tot eerder verschenen producties, die alleen het trambedrijf behandelden, gaat deze video/DVD over alle facetten van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij. Fraaie nooit eerder vertoonde beelden, waarvan enkele in kleur, van het trambedrijf, met natuurlijk ook de tram in de Rosestraat en op het strand van Oostvoorne. Af en toe duikt een RET-tram op. De bootdiensten waren onmisbaar om de tramnetten op de eilanden met elkaar te verbinden. We zien indrukwekkende beelden van een veerpont, die zich met moeite door de dikke ijslaag een weg baant tijdens de winter van 1962-1963. De autobus begon vanaf het midden van de jaren '20 een rol te spelen, echter niet om de tram te vervangen. De busliefhebbers kunnen hun vingers aflikken bij de vele bus-opnamen van o.a. de Magirus met aanhanger en de latere rood/witte en gele streekbussen. Voorts een item over het suikerbietenvervoer en een bedrijfsuitstapje per RTM. Ooit kwamen vrachtauto's van de RTM in Amsterdam ten behoeve van het vervoer van (Amstel) bier. Bovendien exploiteerde de RTM hotel- en restauratiebedrijven. Ook is er aandacht voor de RTM als museumlijn waar we ondermeer het fraai geschilderde Spierwiel zien voorbijrijden. Een prima 85 minuten durende documentaire over het vervoer in Nederland in het midden van de vorige eeuw. Verkrijgbaar bij Railpress te Papendrecht. € 27,50. Kijk op www.railpress.nl

GVB gaat 30 mei in staking

Het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf in Amsterdam legt op maandag 30 mei het werk neer. Ook een groot deel van het overig gemeentepersoneel in Amsterdam zal die dag niet werken. Dat heeft woordvoerder Arno Bonte van vakbond FNV bevestigd. De stakingsacties zijn een gevolg van de eerder stukgelopen onderhandelingen over een nieuwe CAO voor gemeenteambtenaren.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

heden t/m 18 juni 2005: (di t/m za, 10-17u, niet op feestdagen) Tentoonstelling over de NZH in het Katwijk's Museum. Org: Historisch Genootschap Blauwe Tram. Info: www.blauwetram.nl

14 mei 2005: Modelspoorbeurs, 10-15 u, Euretco te Houten
14, 15 en 16 mei 2005: (10-17 uur) Modelbouw en Miniatuurbeurs, evenementenhal Rijswijk

16 mei 2005 (2^e Pinksterdag): Een verlate Nationale Stoomtreindag 2005 bij de SSN. Met spoormarkt, modelspoor en pendeltreinen van/naar Gouda

16 mei 2005: oude legervoertuigen bij de RTM Ouddorp.

21 en 22 mei: Thomas-weekend bij de ZLSM

21 mei 2005: landelijke publieksdag HSL-Zuid van 10.00 tot 15.30 uur. Kijk op:

<http://www.hslzuid.nl/hsl/Nieuws/agenda/landelijkepublieksdaghslzuid.jsp>

21 mei 2005: Tentoonstelling in station Gouda i.v.m. 150 jarig bestaan van de spoorlijn Gouda – Utrecht, stoomritten voor genodigden.

21 mei 2005 Nachtbusrit te Rotterdam, org.: Stichting Standaardbus 168 en Stichting RoMeO. Deelname € 10,=. Voor meer info kijk op

<http://members.chello.nl/c.henze> of tel 06-22022039

28 mei 2005 feestelijke opening IJtramlijn (lijn 26) in Amsterdam.

28 mei 2005: met VSM 23 071 naar Rheine; zie ook blz. 105.

4 juni 2005: Den Haag: Tramritten met historische trams als dienstwagen op lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur ter gelegenheid van Vlaggetjesdag 2005

4 juni 2005: Officiële opening van het vernieuwde spoorwegmuseum te Utrecht. Vanaf zondag 5 juni 2005 om 10.00 uur is het museum weer open voor bezoekers.

11 en 12 juni 2005: Stoom – en dieseldagen bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer.

18 en 19 juni 2005: 100 jaar spoor in Stadskanaal. Evenement bij de STAR.

25 juni 2005: eerste modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp. Opstelling oude tractoren.

25 en 26 juni 2005: Weekend van het nieuw bij de museumstoomtram Hoorn Medemblik.

25 en 26 juni 2005: Nationale Smalspoor-modelbouwden. De mooiste (smalspoor-) modelbanen zijn dit weekend in het smalspoormuseum te zien.

9 en 10 juli 2005: Stoomtreindagen bij de ZLSM in Simpelveld.

20 augustus 2005: tweede modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp

27 augustus 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

28 augustus 2005: Haags Openbaar Vervoer Museum: PCC dag 2005. De hele dag staat in het teken van de PCC. Ritten en opstelling op het remiseterrein.

10 september 2005: Open Monumentendag

10 september 2005: dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg

17 september 2005: Stadskanaal: 8e editie van Race The Train bij de [Museumspoorlijn STAR](http://www.museumspoorlijnstar.nl) Stadskanaal.

17 september 2005: derde modelbouw- en curiosabeurs bij de RTM te Ouddorp

23 t/m 25 september 2005: Modelspoor Expositie RAIL in de Groenordhallen te Leiden

24 september 2005: Avondrit met bus en/of tram door Den Haag. Vertrek 19.30 vanaf het Haags Openbaar Vervoer Museum. Ritprijs € 6,=.

25 september 2005: Dieseldag bij de ZSLM

15 oktober 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

16 oktober 2005: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg

21 t/m 23 oktober 2005: Eurospoor in de Jaarbeurs te Utrecht.

26 november 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

3 december 2005: Modelspoorbeurs (10-16) Rijnhal te Arnhem

17 december 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

16 t/m 18 mei 2005: 2^e International Railway Industry Exhibition, Linfotto Fiere, Turijn (I). www.expoferroviaria.com

28 Mei 2005: Met stoomloc 012 100-4 **Bremen – Rheine** v.v. i.v.m. het feit dat dertig jaar geleden afscheid van stoomtractie in de sneltreindienst werd genomen. Tussen 11.50 en 17.00 mogelijk meerdere stoomlocs actief in Rheine. Ook de VSM komt met 23 071, Zie blz. 105

28 en 29 mei 2005: Strecken- und Bahnhofsfest rond Korbach op de Kursbuchstrecken 439 (Brilon Wald - Korbach) en 612 (Korbach - Kassel).

www.streckenfest-kurhessenbahn.de

4 en 5 juni 2005: (9-17u) Stoomlocfeest in het Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt

23 en 24 juli 2005: The Festival of Model Tramways in het Kew Bridge Steam Museum, Green Dragon Lane, Brentford, Middlesex.

21 t/m 26 oktober 2005: Busworld 2005, Kortrijk (B).

www.busworld.org

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen 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 redactieadres of per email.

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?

Kijk op www.hov-rn.nl

Nagekomen berichten:

Railion rijdt de komende weken 1100 containers met militair materiaal dat door Nederlandse militairen in Irak is gebruikt. De containers worden per schip aangeleverd in de Eemshaven en vandaar in treinen met telkens ca. 60 containers naar de terminal Amersfoort De Birkte gereden. Vanuit Amersfoort worden de containers dan per truck naar de diverse militaire depots in het land gebracht.

Busonderneming **Connexxion** verlaat eind dit jaar de remise aan de Leidsevaart. Het drie hectare grote terrein wordt verkocht aan een nog te kiezen projectontwikkelaar die daar woningen kan bouwen. Connexxion gaat de bussen stallen op het voormalige Amcor-terrein aan de Oudeweg. Connexxion hoopt dat het **NZH-Vervoersmuseum** als industrieel monument in de nieuwe wijk kan blijven staan.

Vervoersmaatschappij **Arriva** gaat vanaf volgend jaar met een **geheel nieuw materieel** rijden op het regionale netwerk in Noord Nederland. Bij het Zwitserse Stadler werden 16 GTW-tweewagenstellen alsmede 27 GTW-driewagenstellen besteld. De nieuwe trein is een innovatieve, lichtgewicht comfortrein, die plaats biedt aan resp 115 en 178 passagiers. De opvallend rode buitenkant is geheel van aluminium. Het interieur van de trein kent geen gesloten wanden. De deur naar de bestuurderscabine is geheel van glas. Met de order is een bedrag gemoeid van meer dan € 100 miljoen. Meer over het nieuwe materieel vindt u op:

<http://www.arriva.nl/page.php?id=483>

NS heeft met de consumentenorganisaties afspraken gemaakt over de invoering van nieuwe reismogelijkheden als de OV-chipkaart wordt geïntroduceerd. De meest opvallende vernieuwing is de mogelijkheid om buiten de spitsuren met maar liefst 50% korting te gaan reizen.