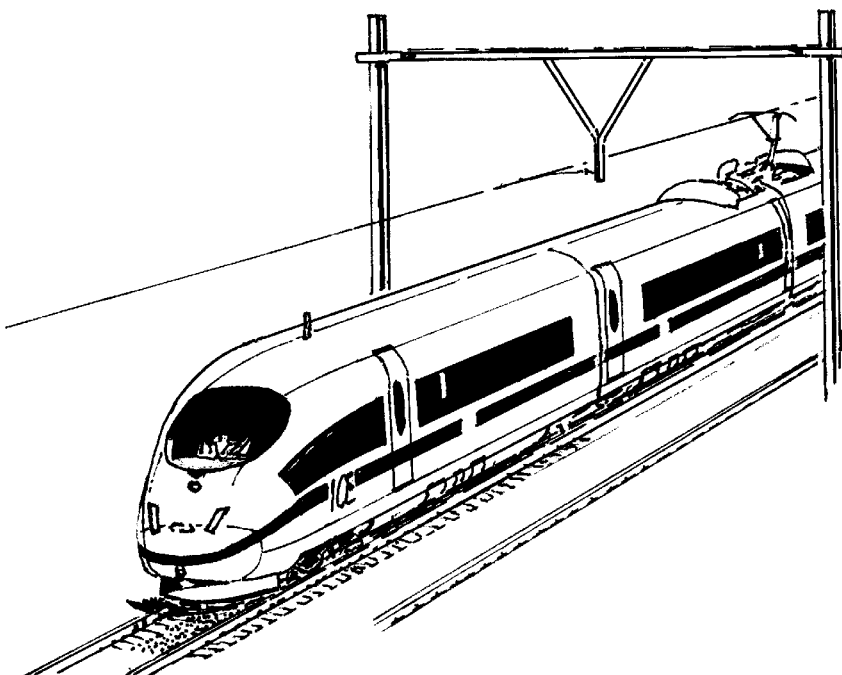
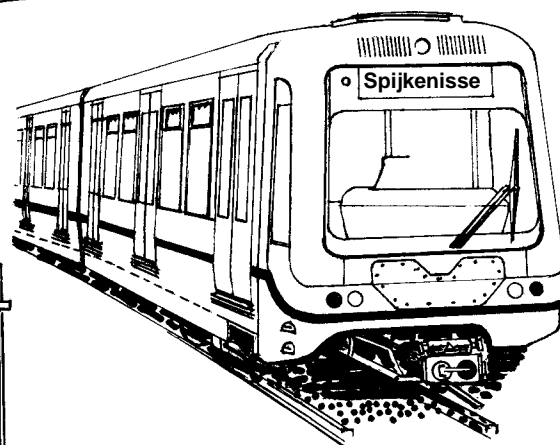
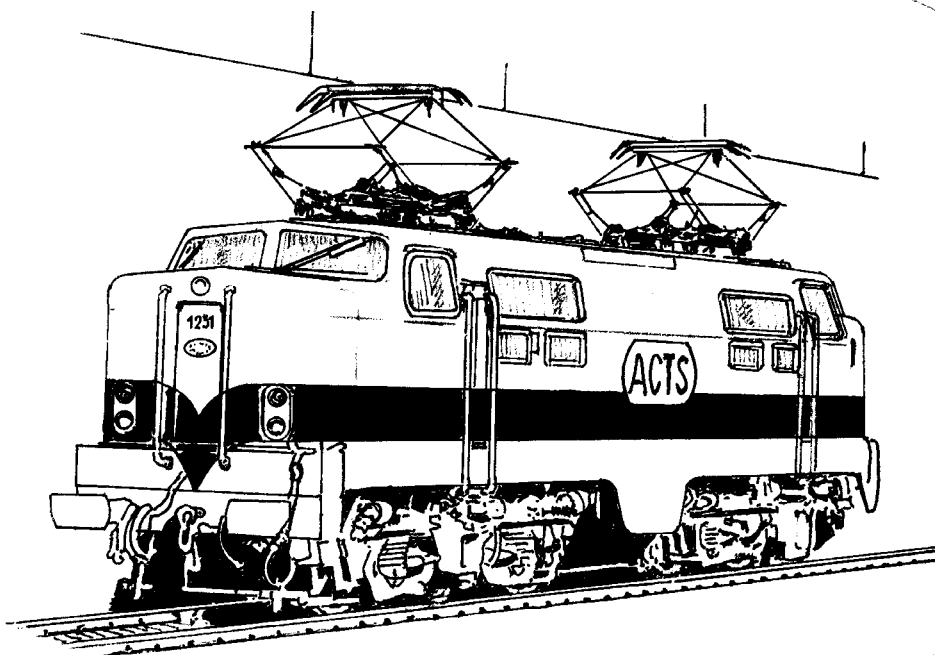
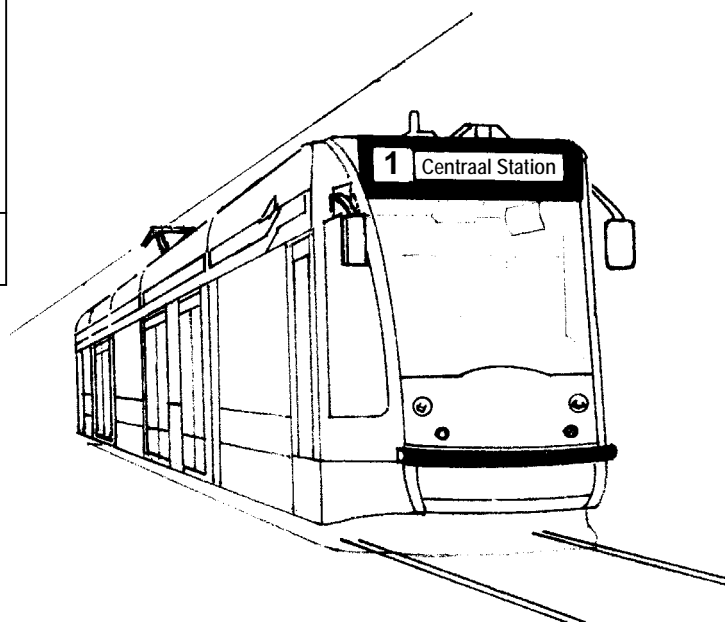


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 563-november 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48° JAARGANG, NUMMER 11 (563)
NOVEMBER 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

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, 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 schrift-
elijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

BRAND VERWOEST DUIJS MUSEUMMATERIEEL

Op 17 oktober jl. brak 's avonds om 20 uur een grote brand uit in de historische lokloods (Depot Gostenhof) van het DB-museum in Nürnberg (D). Hoewel de met groot materieel uitgerukte brandweer met de inzet van 200 brandweerlieden het vuur al om 23.30 uur onder controle had kon instorting van de 1500 m² grote loods niet voorkomen worden. Alleen de muren stonden nog overeind en de historische collectie werd onder het puin begraven. Ook ging zo'n 40 ton aan reserveonderdelen voor de rijvaardige museumstukken verloren.

Vanuit Gostenhof werden in 1985 nog diverse museumstoomlocs ingezet in het kader van het 150-jarig spoorwegjubileum. Het gebouw van het elders gelegen DB-museum zelf werd niet beschadigd.

Door de hevigheid van de brand zijn alle mogelijke sporen van een oorzaak vernietigd. De belangrijkste getuigen zijn medewerkers van een dakdekkersbedrijf, en zij weigeren een verklaring af te leggen. Met behulp van ooggetuigen hoopt men alsnog achter de oorzaak te komen. De Kriminapolizei heeft de zaak in onderzoek. Wel is inmiddels vast komen te staan dat er in de loods geen rook- of brandmelders waren geïnstalleerd.

Na het opruimen van de ergste puinhopen is begonnen met het inventariseren van de schade, die al op enkele tientallen miljoenen wordt geschat. Per museumstuk zal worden gezien of herstel mogelijk is. Het risico bestaat dat de hitte van het vuur het staal van de locs en wagens heeft aangetast; in dat geval is herstel eigenlijk niet te verwachten. Hoewel: Vele jaren terug is er ook eens een brand in een Bw in Hamburg geweest. Toen werden o.a. de locs 44 594 en 78 468 door de vlammen getroffen. De 44'er is nu te bewonderen in Bw Salzwedel en de 78'er rijdt vele extra treinen in Thüringen. Met andere woorden: misschien kunnen de vaklui in Meiningen nog redden wat er te redden valt. Een woordvoerder van het DB-Museum verklaarde op 2 november jl. dat het er voor de stoomlocs gunstig uitzag; de diesellocs daarentegen moeten als verloren worden beschouwd. Inmiddels is ook bekend gemaakt dat de directie van DB besloten heeft de Adler en de bijbehorende rytuigen te herstellen, wat grotendeels neerkomt op nieuwbouw. Het herstel wordt uitgevoerd als leer-werk-traject en wordt uitgevoerd in Meiningen. Op 7 november werd het wrak van de locomotief als eerste uit de puinhopen gehesen en per dieplader overgebarcht naar Meiningen. De trein moet uiterlijk in 2010 gereed zijn, precies op tijd voor de viering van 175 jaar spoorwegen in Duitsland.

Wij hebben getracht uit meerdere bronnen een zo compleet mogelijk overzicht samen te stellen van het materieel dat zich ten tijde van de brand in de loods bevond:

Stoomlocomotieven

- Replica „Adler“ met 5 wagens (1935). Van de wagens zijn alleen de assen nog over.
- 01 150 Eenheidsloc (1935)
- 23 105 Personentreinloc; kwam in 1959 als laatste Duitse stoomloc in dienst, toen in ons land de 3737 al een jaar in het museum stond.
- 45 010 Goederenloc (1941). Was het enige nog bestaande exemplaar uit de Baureihe 45.
- 50 622 Goederenloc (1940). Niet minder triest, maar wereldwijd zijn nog meer dan honderd 50'ers bewaard.
- 86 457 Goederenloc (1942)
- 89 801 Goederenloc (1921)
- 98 319 Lokaalbaanloc „Glaskastl“, halve loc, doormiddengezaagd (1908).

Diesellocomotieven

- V 80 002 (1952)
- 211 023-7 (1961)
- V 200 002 (1954)
- 360 150-7 (1957)
- 360 151-5 (1957)
- 212 023-6 (1963)
- 212 330-5 (1966)

Elektrische locomotief

- E 75 09 (1928)

Overig materieel

- GW 21 80 313 0978-3 (platte wagen)
- 2 stuks 3-assige personenrijtuigen B3y

Treinstellen

- TW 201 elektrische U-Bahnmotorwagen Berlin (1913). Houten wagenbak compleet verbrand.
- 627 001-1 Prototype vierassige motorwagen (1974). Doorgebogen, lijkt onherstelbaar.

Vóór de loods stond materieel, dat deels nog weggesleept konden worden:

218 254, 218 309 (Eén cabine uitgebrand), 232 403, 234 468 (Rook- en lakschade aan één cabine), VT 98 9683 Railbus (1959) met stuurstandrijtuig 996 775-5, ES 165 358 S-Bahn Berlin (1929) Rookschade

Niet in de loods tijdens de brand en dus nog intact:

05 001 (1935), 15 001 (bayer. S 2/6, 1906), 38 2884, E19 12 (1940), WR 1146 Restauratierijtuig

(Bronnen: DB-Museum, Lok-Report, Eisenbahn Kurier)

Plannen zweefrein nu al omstreden

Een bedrijvenconsortium wil in de Randstad een magneet-zweefrein aanleggen, de RandstadRapid. Reizigers kunnen dan binnen 75 minuten en met een topsnelheid van 350 kilometer per uur een rondje rijden tussen de vier grote steden via Almere en Amersfoort. De zweefrein moet de oplossing worden voor het fileprobleem in de Randstad en is een initiatief van het Transrapid-consortium, een samenwerkingsverband tussen Siemens, ABN Amro en de bouwbedrijven BAM, Ballast Nedam en Fluor.

Dezelfde bedrijven lanceerden in 2000 identieke plannen voor het Rondje Randstad, maar deze plannen verdwenen in de prullenbak. Nu zijn dus Almere en Amersfoort er bijgekomen. Die worden gekoppeld aan de vier grote steden en Schiphol, een lengte van 200 tot 230 kilometer. Het is de bedoeling dat de magneetrein om de zes minuten in beide richtingen gaat rijden.

De aanlegkosten van de RandstadRapid, die boven, naast of in de middenbermen van autosnelwegen moet worden gebouwd en aangesloten moet worden op het bestaande openbaar vervoer, zijn 25 miljoen euro per kilometer, ofwel minstens 5 miljard euro. De kosten van de veertien opstapterminals en parkeervoorzieningen zijn daarbij niet meegeteld. Het consortium wil zelf een groot deel van de aanleg- en ook exploitatiekosten dragen, maar de overheid zal ook flink in de buidel moeten tasten.

Het traject Amsterdam - Den Haag kost 18 minuten reistijd, Utrecht - Rotterdam 17 minuten. Een plaatsbewijs zal maximaal 30 procent duurder worden dan het huidige tweedeklassetarief in de trein, denkt Siemens-topman Martin van Pernis. Als alles meezit, kan de lijn over tien jaar klaar zijn. Wat hem betreft kan de verbinding ook in delen aangelegd worden, te beginnen met het traject Leiden - Almere. Volgens van Pernis leent de Randstad zich uitstekend voor de een zweefrein. De steden liggen in een ringvorm, met daarbinnen het Groene Hart. Een gangbaar metrosysteem acht hij onhaalbaar; daarvoor liggen de steden te ver uit elkaar. 'De Randstad is geen compacte wereldstad. Was dat wel zo, dan hadden we allang een metro gehad', zei hij op 3 oktober jl. tijdens de presentatie van het plan. De zweefrein trekt vliegensvlug op, waardoor hij zonder noemenswaardig tijdverlies veel stops kan maken. De versnelling is bovendien geleidelijk. 'U hebt geen veiligheidsriem nodig, u wordt niet gelanceerd als u achteruit rijdt', aldus de Siemens-topman. De zweefrein wordt bestuurd vanuit een centrale. Dit maakt hem veiliger dan andere treinen, meent Siemens. De plannen werden onlangs aangeboden aan minister Peijs (CDA) van Verkeer.

David Briginshaw, Editor-in-Chief van het gezaghebbende Engelse International Railway Journal en openbaarvervoersdeskundige bestempelde de plannen als absurd, omdat in het westen van ons land de afstanden juist te kort zijn en de ruimte om te bouwen te klein is. Snelheid is een functie van afstand. Je gaat toch ook niet per vliegtuig van Amsterdam naar Rotterdam vliegen? Tijdwinst met de zweefrein op het traject Den Haag - Rotterdam ten opzichte van de trein is 6 minuten.

Van Pernis zegt dus dat voor een metrosysteem de steden te ver uit elkaar liggen en Briginshaw zegt dat voor een zweefrein de steden te dicht bij elkaar liggen en betoogt dan ook dat aanleg van de zweefrein in de Randstad een grote verspilling van tijd en geld zou zijn; het zou beter zijn de bestaande sporensituatie uit te breiden en te verbeteren. Na de opening van de HSL-Zuid in 2007 komt er al veel extra capaciteit bij, aldus Briginshaw. De conventionele trein lijkt dus de beste oplossing.

Koren op de molen voor NS-baas Veenman. Hij noemde de plannen "buitengewoon interessant", maar hij acht de kans,

dat de zweefrein er echt gaat komen, klein. Hij vroeg zich met name af waar bijvoorbeeld in of in de directe omgeving van Amsterdam CS nog plaats is voor een nieuw vervoersysteem.

De zweefrein kan niet binnenkomen op een gewoon station, tenzij een deel van de binnenstad wordt afgebroken. De stations van de zweefrein zullen dus voor een groot deel aan de rand van de stad worden aangelegd. Daar komt ook nog bij dat het maar de vraag is of de overheid zich na de problemen met de HSL-Zuid en de Betuwelijn nog waagt aan weer een groot infrastructureel project.

Wat betreft de geluidsoverlast: metingen hebben aangetoond dat een zweefrein bij 300 km per uur iets minder geluid produceert dan een hogesnelheidstrein, maar bij de veel hogere snelheid van de zweefrein valt dit verschil weg. De luchtspleet tussen de zweefrein en de magneetbaan fungeert dan als fluit. Bij 400 tot 500 km per uur produceert de zweefrein zelfs evenveel decibellen (92 tot 98 dB) als een laagvliegende straaljager.

Over het energieverbruik lopen de meningen sterk uiteen. Volgens Siemens Nederland gebruikt een zweefrein weinig energie vanwege het ontbreken van wrijving op de rails. "Aanmerkelijk minder dan auto's of treinen met een vergelijkbare snelheid". Over dat energieverbruik denkt de Duitse milieuorganisatie Bund für Umwelt- und Naturschutz anders. Bund verklaarde zich in 2000 op grond van berekeningen mordicus tegen de zweefrein Hamburg - Berlijn. Volgens Bund verbruikt een vliegtuig per reizigerskilometer gemiddeld 512 wattuur (Wh) per kilometer, een personenauto 487 Wh, een zweefrein (max. 430 km/uur) 176 Wh, een hst (max. 250 km/uur) 61 Wh, een sneltrein (max. 160 km/uur) 50 Wh. Het verschil in energieverbruik tussen hst en zweefrein ligt dus grotendeels aan de hogere snelheid.

Omdat het boren van tunnels over langere afstand te duur is, zal de zweefrein vrijwel op het gehele traject op een baan komen te liggen, die rust op pijlers en daardoor een flinke bijdrage leveren aan de horizonvervuiling. De milieulobby zal zich hier zeker tegen verzetten. De kersverse plannen voor de randstedelijke zweefrein lijken dus bij voorbaat al omstreden.

Vrees voor extra kosten rond OV-chipkaart

Rond de invoering van de chipkaart voor het openbaar vervoer die in 2007 de strippenkaart moet vervangen, wordt gevreesd voor financiële problemen. Zo zou wegens dure apparatuur een extra bedrag van 100 tot 150 miljoen euro nodig zijn. Maar volgens een woordvoerder van het ministerie van Verkeer ontbreekt "het nog volledig aan de financiële onderbouwing" voor de dreigende extra kosten.

Daarom hebben minister Peijs van Verkeer, provincies en gemeenten medio oktober jl. in een bestuurlijk overleg besloten nieuw financieel onderzoek te doen. Volgens de zegsman wordt ernaar gestreefd het onderzoek afgerond te hebben voor de behandeling van de begroting van het ministerie in de Tweede Kamer, die begin december staat gepland. Vooralsnog heeft Peijs 90 miljoen euro gereserveerd voor de OV-chipkaart.

Herstel spoorverbinding Haarlem - IJmuiden van de baan

Herstel van de spoorverbinding Haarlem - IJmuiden, doorgetrokken naar het IJmuider strand, is niet exploitabel. Dat blijkt uit twee quick-scans - één voor personenvervoer en één voor goederenvervoer - die de provincie Noord-Holland heeft laten uitvoeren. De spoorlijn wordt nu definitief gesaneerd. Delen van het tracé kunnen wel een herbestemming krijgen, bijvoorbeeld een rondweg om Driehuis.

AMSTERDAM

Gerenoeverde Combino gepresenteerd

Op maandag 17 oktober jl. werd in de HWR te Diemen door Siemens en GVB een perspresentatie gegeven over de eerste gerenoveerde Combino's. Hierbij werd als voorbeeld gebruik gemaakt van de 2141. Door Siemens kan nog geen 100 % garantie worden gegeven voor de gerenoveerde wagens doch het GVB en de gemeente Amsterdam gaan er van uit dat de renovatie voldoende is om de 30 jaar vol te maken (het bericht op de GVB-site spreekt over 25 tot 30 jaar).

Naast de reeds uitgevoerde verbeteringen aan de de Combino-trams, die in de loop van dit jaar werden aangebracht door Siemens bij het GVB zelf, moeten alle trams voor grotere modificaties terug naar Krefeld.

Het modificatieproces duurt ongeveer tien weken en er zijn zo'n tien trams tegelijkertijd in de fabriek in Duistland. Het GVB zegt geen problemen bij de uitvoering van de dienstregeling te ondervinden, omdat ten tijde van de aankoop van de nieuwe trams was uitgegaan van een groter aantal trams dat nodig was voor het tramvervoer naar IJburg. Omdat IJburg minder snel bewoond raakt dan gepland heeft de gemeente ook minder tramvervoer ingekocht. Door deze omstandigheid kan het GVB nu zonder dat de reizigers daar last van hebben alle trams door Siemens laten verbeteren. Naar verwachting zullen eind 2007 alle trams zijn vernieuwd.

De reeds aangebrachte verbeteringen zijn het maken van een soepeler verbinding tussen de wagenbakken door middel van de zogenoemde „Schwenk-Wanklager" die zijn aangebracht in de overgang tussen de tweede en derde bak en de derde en vierde, zodat twee maal een bakkenpaar is ontstaan met ertussen de korte derde bak, waarvan de overgang van deze korte bak met de tweede als enige verticaal kan scharnieren (knikken). De bakken waren oorspronkelijk bovenin star met elkaar verbonden, hetgeen bij het berijden van bogen, verkantingen en slecht gelegd tramspoor tot (te) hoge torsiëkrachten leidde, vooral in de lange (opgelegde) bakken 2 en 4. Hoe langer de Combino is hoe groter deze krachten bleken te zijn, dus met name de niet in Amsterdam rijdende zeventalige trams. Door genoemde lagers kunnen de bakken ten opzichte van elkaar draaien en bewegen, hetgeen de krachten vermindert. Voorts werd in de aandrijving een zogenoemde BQB (Beschränkung Querbeseleunigung) schakeling toegepast, die acceleratie in bogen verhindert zolang ook de achterste bak zich nog in de boog bevindt.

Ook zijn maatregelen genomen om een andere klacht te verminderen: het piepen in bogen en het dreunen van met name de middentruck. Alle wielen hebben geluiddempers aan de buitenzijde gekregen, enkele eindlussen werden van smering voorzien en voor het sneller slijpen van wielen met „platte kanten" werd een mobiele slijpinstallatie aangeschaft. Hiermee zijn de meeste klachten ondervangen.

Bij genoemde modificaties, uit te voeren bij Siemens in Krefeld, worden aluminium versterkingsplaten aangebracht in de hoeken van de stijlen, die gelast zijn in plaats van geschroefd en dus geen stalen balken, zoals in de buitenlandse vakpers werd bericht. Behalve in de geledingen waar het plafond nu aan beide zijden schuin afloopt in plaats van recht, zijn deze versterkingen niet zichtbaar. Speciaal de Amsterdamse Combino's krijgen een stalen plaat op de bodemplaat bij de onderstellen omdat ook hier haarscheurtjes waren ontdekt. Waarom juist de Amsterdamse trams dit probleem kregen is tot op heden niet bekend, wellicht hebben infrastructuur en rijstijl van de bestuurders ermee te maken. Het totaalgewicht van de trams stijgt hierdoor onge-

veer een ton, hetgeen door de zes assen kan worden opgevangen. Ander lichter meubilair, zoals in Basel wordt toegepast is niet nodig voor Amsterdam, wat maar goed is ook, want de Amsterdamse Combino's hebben die lichtere zitplaatsen al!

Een andere modificatie is het 1½° draaibaar maken van de vaste onderstellen om het stoten in bogen en wissels op te vangen. Als eerste werd de Amsterdamse 2091 gemodificeerd, die na uitgebreide proeven op het GVB-net inmiddels ook van een interieur werd voorzien en binnenkort in de reizigersdienst komt. Zoals gemeld gingen ook de 2138/2147 terug naar Krefeld om behandeld te worden, waarvan de 2138/2142 intussen weer terug zijn in Amsterdam. Intussen werden, zoals gemeld ook de 2149 en 2150 in gemodificeerde vorm afgeleverd en in dienst gesteld, nadat de 2149 eerst nog op de Siemens-proefbaan bij Wildenrath werd getest. De 2148 draaide wekenlang rondjes op deze proefbaan en werd nadien in de oude Duetwagfabriek in Düsseldorf aan een druktest onderworpen, die nog voortduurt. Het laatste exemplaar, de 2151 is slechts gedeeltelijk gereed.

De ongemodificeerde tweede (lange) bak van deze tram wordt bij een testcentrum in Dresden in versneld tempo aan een krachttest onderworpen, te vergelijken met dertig jaar dienst in Amsterdam. Na deze krachtproef wordt de omvang van de haarscheurtjes vastgesteld en wordt de bak op bovengenoemde wijze gemodificeerd of vervangen door een nieuw gebouwd exemplaar, die wederom aan dezelfde krachtproef wordt onderworpen, waarbij na afloop kan worden vastgesteld of de modificaties geholpen hebben. Siemens verricht aldus allerlei proeven en testen om te zien of de toegezegde levensduur van dertig jaar kan worden waargemaakt.

Naast genoemde Amsterdamse wagens, zijn ook Combino's van Erfurt, Nordhausen, Freiburg en Bern op analoge wijze behandeld en getest. Er zal nog een aanvullende order voor Erfurt worden geleverd, hierna gaat Siemens over tot de bouw van stalen trams, zoals voor Lissabon en Boedapest, die slechts uiterlijk enigszins overeenkomen met de oorspronkelijke Combino.

Einde 3-7G-tijdperk definitief

Twee jaar geleden is bij de instroom van de Combino-trams opnieuw een aantal 3G-trams verkocht aan het trambedrijf van het Poolse Poznan. Met de Polen is toen de afspraak gemaakt, dat op het moment dat het GVB zijn magazijnen zou gaan opschonen de onderdelen, die specifiek voor de 3-7G zijn, ook naar Poznan zouden worden geleverd. Deze afspraak kon destijds niet direct in daden worden omgezet omdat een aantal trams uit de 6/7G-serie door Siemens te Moerdijk in de "mottenballen" werd gezet om eventueel ingezet te kunnen worden als vervanging van defecte Combino's. De onderdelen werden toen in containers opgeslagen. Inmiddels is duidelijk geworden dat de onderdelen in Amsterdam niet meer nodig zijn en is aan Poznan het sein gegeven dat men de onderdelen kon ophalen. Dat is nu gebeurd; er waren twee vrachtwagens voor nodig. Met het verdwijnen van deze onderdelen is nu definitief een eind gekomen aan het 3-7G-tijdperk. Bij het GVB zijn nu geen trams en onderdelen meer van deze series.

Archeologische vondsten

Bij de bouw van de Noord-Zuidlijn op het Damrak in Amsterdam hebben archeologen de afgelopen weken tal van bijzondere spullen opgegraven. De vondsten gaan terug tot de 14e eeuw en variëren van scheepsgereedschap, een hele verzameling messen, aardewerk, een bijzondere tabaksdoos en een opvallende insigne van tin. De komende weken verwacht stadsarcheoloog nog vroegere opgravingen te doen, mogelijk zelfs uit de 12e eeuw of ouder.

Op het Damrak, een van de oudste plekken van de hoofdstad, vlakbij het Centraal Station wordt momenteel de startschacht gebouwd voor de boor die de metrotunnel onder de stad moet graven.

De betonnen bak gaat zo'n 15 meter de grond in en bevindt zich momenteel op 7 meter diepte. Hoewel tot nu toe al veel unieke spullen boven water zijn gekomen, verwacht de archeoloog de komende tijd pas echt bij "de schatten van Amsterdam" aan te komen. Hoe dieper ze namelijk de riviergrond in kunnen, hoe ouder de vondsten.

Correctie

Het berichtje in onze vorige editie onder de kop "Amsterdams tramnet na opening noorzuidtunnel" bevat een voorstel om lijn 4 om te leggen via de Rivierenlaan. Die heet inmiddels al lang President Kennedylaan.

Materieel tram

Combino

Op 25 oktober is de 2091 afgeleverd in de Lekstraat. De wagen moest nog worden aangepast aan de inmiddels gewijzigde soortgenoten (o.a. zonnepanelen, extra handgrepen) en is 26 oktober jl. in dienst gekomen op lijn 25. De wagen wordt nog een jaar gevolgd door Siemens en heeft daarom op, in en onder de wagen diverse meetsensoren en kabels lopen.

Op 19 oktober kwam de 2148 voor de eerste keer per trailer in de HWR in Diemen. De 2141 keerde op 13 oktober terug uit Krefeld, gevolgd door de 2142 op 26 oktober en de 2143 op 2 november. Op 26 oktober vertrok de 2005 voor renovatie richting Krefeld.

Lagevloertrams:

De 822 kwam op 7 november na de upgrade weer in de dienst in de nieuwe huisstijl wit/blauw. De 826 werd binnengenomen voor de upgrade op 04 november.

In de kleuren wit/blauw rijden thans de volgende wagens: 11G: 901-920; 12G: 817-824, 834, 836, 840, 841.

Metro/sneltram

De 63 verscheen op 12 oktober jl. in de nieuwe kleuren in dienst.

ROTTERDAM

Schiedam/Vlaardingenlijn

Op 31 oktober 2005 vertrok om 06.00 uur de eerste tram van lijn 23 vanaf het nieuwe eindpunt Holysingel in Vlaardingen. Vanaf dit tijdstip werd het traject van lijn 1 in tweeën gedeeld en omgenummerd. Lijn 21 ging rijden op het oude traject van lijn 1 van De Esch naar de Woudhoek en lijn 23 (Beverwaard – Centraal Station) werd vanaf CS verlengd naar de wijk Holy in Vlaardingen.

's-Middags vond de officiële opening plaats van het nieuwe traject. Om 14.15 uur werd vanaf het eindpunt Woudestein van lijn 7 met vijf Citadis-rijtuigen vertrokken naar Vlaardingen. Er werd gereden met de motorrijtuigen 2059, 2058, 2056, 2054 en 2060, waarbij het laatste rijtuig de officiële openingstram was. Omstreeks 15.30 uur arriveerde de stoet in het winkelcentrum De Loper in Vlaardingen waar de opening zou plaatsvinden. Hier was onder andere een optreden van de clown Bassie (van het duo Bassie en Adriaan), maar die zorgde voor een onbedoeld oponthoud. Bij het optreden werden met serpentinekanonnen papieren slingers de lucht ingeschoten, maar door een windvlaag kwamen deze echter terecht in de bovenleiding en kon de tram niet verder. Voor de verwijdering van de slingers moest er een bovenleidingswagen uit Rotterdam komen. Toen deze was gearriveerd was het probleem snel opgelost.

In het begin verliep nog niet alles even vlot. Zo was er kritiek

op het volume van de bellen van de waarschuwingslichten op de Rotterdamsedijk en de Van Dalsumlaan, terwijl deze in het winkelcentrum De Loper weer te zacht klonken en de signaleringslichten amper knipperden. In Rotterdam-Oost waren winkeliers van de Oostzeedijk niet blij met de nieuwe trambaan omdat hier afspraken met voeten zouden zijn getreden. Op 3 november derailde een tram op de keerdriehoek in Holy, waarbij er een takelwagen aan te pas moest komen om de tram weer in de rails te krijgen. Tot overmaat van ramp kwam de takelwagen ook nog vast te zitten in de drassige bodem.

In verband met de opening van de lijn moesten er in Schiedam/Vlaardingen diverse buslijnen worden aangepast. Het betrof de lijnen 42, 51, 53, 55, 56, 57 en nachtbus N3.

Door de komst van de lijnen 21 en 23 werd tramlijn 7 ingekort tot het traject Woudestein – Centraal Station. De lijn rijdt nu zijn normale route tot het CS en vervolgens een rondje door het centrum via Kruisplein, Mauritsweg, van Oldenbarneveldtstraat, Coolingsingel en Hofplein en vervolgens de normale route terug naar Woudestein.

Metropoortjes

Sinds 23 augustus is men begonnen met het sluiten van de toegangspoortjes op de metrostations. Als eerste waren de stations De Akkers, Heemraadlaan en Spijkenisse aan de beurt. Vervolgens gebeurde dit op de stations Zalmplaat, Hoogvliet, Tussenwater en Pernis. Om de paar weken volgt dan telkens een aantal stations, totdat men al de stations gehad heeft. Het sluiten gebeurt eerst op de minder drukke stations om uiteindelijk te eindigen bij de drukke stations, Centraal Station, Zuidplein en Beurs.

Voorlopig blijken de poortjes nog fraudegevoelig te zijn omdat zij ook opengaan als een alternatief voor een geldig vervoerbewijs in de stempelautomaat wordt gestoken. Zo lukt het bijvoorbeeld ook met de Albert Heijn-bonuskaart, een pinpas, een verlopen strippenkaart of een visitekaartje. De RET kent de problemen maar kan dit momenteel alleen ondervangen door de aanwezigheid van toezichthouders die reizigers naar hun vervoerbewijs mogen vragen. Verder is het voor velen nog een lastig opstakel, zoals bijvoorbeeld voor ouderen en slechtzienden. Vooral als het druk is staan er soms lange rijen voor de poortjes. Zodra iedereen er aan gewend is zal dit echter wel beter gaan.

Het frauderen blijft mogelijk tot de landelijke invoering van de ov-chipcard, naar verwachting in januari 2007. Stempelautomaten maken dan plaats voor elektronische kaartlezers.

Metroviaduct Zuid

Binnenkort wordt begonnen met een opknapbeurt van het metroviaduct op Rotterdam Zuid. Het viaduct is een onderdeel van de in 1968 in gebruik genomen Noord-Zuidlijn. De deelgemeenten Charlois en Feijenoord willen het viaduct een eigentijds aanzien geven en hadden eerder reeds geëxperimenteerd met twee metropilaren in de Mijnsheerlaan. Hierbij werd de bovenrand van de pilaren zwart geverfd terwijl aan de onderzijde schijnwerpers werden opgehangen die naar boven waren gericht. Hierdoor ontstaat de illusie dat de metrobaan zweeft boven de pilaren. Bovendien lost de verlichting een ander probleem op voor de deelgemeente Feijenoord. Vele automobilisten die hun auto parkeren onder het metroviaduct Maashaven O.Z. ervaren de parkeerplaats als een onveilige plek en door de extra verlichting oogt het namelijk een stuk veiliger.

Nachtmetro

De politiek in Rotterdam heeft de nachtmetro weer op de agenda gezet. Men vindt dat jongeren na een gezellige avond met het openbaar vervoer naar huis moeten kunnen. De nachtmetro, die in grote steden in de wereld heel nor-

maal is, zou bijvoorbeeld om het uur moeten rijden. Wethouder Hulman ziet echter weinig in het plan, maar kondigde wel aan dat er volgend jaar mee zal worden geëxperimenteerd tijdens het North Sea Jazz Festival, van 14 t/m 16 juli in Ahoy. De metro's rijden dan langer door.

Stichting RoMeO

Vanaf medio oktober 2005 t/m april 2006 rijdt de "Snertram" weer. Er wordt op zaterdag gereden om 13.30 en 16.00 uur en op zondag om 16.00 uur vanaf restaurant Brazzo in de Boezemstraat 188. Een rit kost € 15,00 en duurt 1½ uur. Ook een culinair arrangement is mogelijk. Boekingen bij restaurant Brazzo via www.snertram.nl en bij Wegener huis-aan-huiskranten, tel. 010-4699911. Van 20 t/m 29 december 2005 rijdt ook de "Oliebollen tram" op dinsdag, woensdag en donderdagavond een rit van een uur. Aan boord olieballen en een glas Glühwein of warme chocolademelk. Vertrektijden 18.00 en 19.30 uur vanaf de halte Stadhuis/Hofplein. Ritprijs € 10,50.

In verband met het tienjarig bestaan van de "Snertram" is er dit seizoen ook een speciale jubileumtrip. Elke woensdag om 16.15 uur stipt, rijdt u een rit met de "Snertram" en daarna is er een rondvaart met de Pannenkoekenboot. Aan boord kunt u onbepaald pannenkoeken eten. De rit + rondvaart duurt tot ca. 19.00 uur. De Pannenkoekenboot ligt in de Parkhaven bij de Euromast. Er is ruime parkeergelegenheid en vanaf 18.00 uur is dit gratis. De gids brengt u naar het opstappunt van de "Snertram" (ca. 100 meter lopen). Combinatieprijs € 27,50. Reserveringen bij de Pannenkoekenboot www.pannekoekenboot.nl of tel. 010-4367295.

Infrastructuur en exploitatie

Vanaf zaterdag 29 oktober aanvang dienst t/m maandag 31 oktober aanvang dienst kon er i.v.m. werkzaamheden aan het wegdek en de trambaan van de Parkhavenbrug (Buitenbrug) alleen via de Coolhavenbrug (Binnenbrug) worden gereden. Op zaterdag 12 en zondag 13 november 2005 reed lijn 5 vanaf de Schiekade via Bergweg en Straatweg naar het eindpunt Kleiweg. Dit in verband met werkzaamheden voor RandstadRail bij de Melanchtonweg.

Met de ingebruikneming van de Schiedam/Vlaardingenlijn op 31 oktober 2005 rijdt lijn 23 voortaan vanaf de Schiedamsedijk via de Coolsingel, Hofplein, Weena en Poortstraat naar het Centraal Station en vervolgens naar Holy. De lijnen 20 en 25 rijden nu vanaf de Schiedamsedijk via de Coolsingel, van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Kruisplein, Centraal Station, Poortstraat, Weena, Hofplein en Coolsingel. Op het CS wordt nu als volgt gehalteerd: In de richting Hofplein op het buitenspoor de lijnen 20, 23 en 25, op het binnenspoor de lijnen 4, 5, 8 en 21. In de richting Kruisplein is er slechts één spoor en hier halteren de lijnen 4, 5, 7, 8, 21 en 23.

Materieel

Medio oktober vond er weer verhuizing plaats van een groot aantal 800-en, dit omdat er in verband met de verlenging van lijn 23 meer ruimte moest komen op het buitenterrein van de remise Hilledijk. De buiten dienst staande wagens zijn nu als volgt verdeeld: Centrale Werkplaats Kleiweg de 807-810, 814, 816, 817, 821, 824, 825, 829, 836 en 837, remise Hilledijk de 804, 805, 813, 831, 832, 833 en 838 en de remise Hillegersberg de 801-803, 806, 811, 812, 815, 818-820, 822, 823, 826, 827, 839, 842, 844-846 en sinds kort staat hier ook de 850 met een defecte railrem.

Sinds 31 oktober zijn de rijvaardige rytuigen als volgt verdeeld: remise Kralingen de 707, 715, 716, 719, 724-748, 750, 834, 835, 843, 2003-2019. (Mr. 2010 bevindt zich nog in de remise Hilledijk).

Remise Hilledijk: 701-706, 708-714, 717, 718, 720-723, 749, 828, 830, 840, 841, 847-849, 2001, 2002 en 2020-2060. Mr. 2002 bevindt zich nog in de C.W.

Het aantal te behouden rytuigen van de serie 800 wordt waarschijnlijk verhoogd van 10 naar 20 stuks. Inmiddels verblijft ook werkwagen 2603 in de remise Hilledijk.

Centrale Werkplaats: na herstel in dienst, 714, 715 en 743. Nog aanwezig metro 5348 en de mr. 728 en 2002 en binnengenomen de 712 en 2052, deze laatste met aanrijdingsschade. In remise Hillegersberg staat al geruime tijd autobus 754.

Remise Hilledijk: mr. 703 keerde weer onverrichter zake terug naar de Hilledijk en werd weer in een hoekje van het buitenterrein gezet.

Vanaf 13 oktober start er een proef met het aanbrengen van wioldempers op de wielen van de Citadis trams. Vooralsnog is er één proeftram uitgerust met wioldempers. Deze rijdt zonder passagiers en er worden metingen verricht door het onafhankelijke ingenieursbureau AEAT te Utrecht. De verwachting is dat deze maatregel zal leiden tot een aanvaardbaar geluidsniveau. Deze maatregel, samen met een aantal anderen, vloeit voort uit toezeggingen aan de bewoners over het reduceren van de geluidsoverlast. Als de proef slaagt, zullen alle Citadis voertuigen uitgerust worden met deze wioldempers. De resultaten van de proef zullen in de week van 24 oktober bekend zijn.

Nieuws per datum

10/10: 10.30-11.00 uur, 25-2052 richting Carnisselande flinke aanrijding met vrachtauto op de Groene Hilledijk. Deze sloeg plotseling linksaf er stopte vervolgens op de doorsteek. Ondanks een noodremming was een botsing niet te vermijden. De tram liep flinke schade op een de voorzijde.

13/10: 16.00 uur 1-709 richting Woudhoek aanrijding met een personenauto op het Tiendplein. Het duurde enige tijd voor er een omleiding werd doorgegeven en hierdoor ontstond er een flinke rij trams op de West-Kruiskade.

14/10: 's-Middags werd onder begeleiding van een bovenleidingswagen proefgereden met de Citadis-rytuigen 2023, 2045 en 2050 op het nieuwe traject Europaboulevard-Holy.

20/10: 14.00-15.00 uur. Verdacht pakketje op metrostation Beurs. Erasmuslijn reed niet tussen het Centraal Station en de Leuvehaven en de Calandlijn reed niet tussen Blaak en Dijkzigt. Er werd niets verdachts gevonden.

25/10: 9.50-21.20 uur. Zware aanrijding tussen metro/sneltramstel 5217, 5243, 5222 en een truck met oplegger op de metrokruising President Rooseveltweg in Rotterdam-Ommoord. De vrachtauto reed waarschijnlijk door het rode licht. De 5217 derailde hierbij en kwam vervolgens in botsing met een bovenleidingportaal dat vervolgens op het dak terecht kwam. De bovenleiding werd zwaar beschadigd. De chauffeur van de vrachtauto werd zwaar gewond en raakte bekneld. Door de brandweer moest hij worden bevrijd, waarbij ook de gedeelte aan de rechterzijde van de 5217 moest worden weggezaagd. Ook de traumahelikopter verleende bijstand. De metro reed niet verder dan de Prinsenlaan en aan de andere zijde reed een pendelstel tussen Nesseland en De Tochten. Pas laat in de avond was de dienst weer normaal. Er werden vele pendelbussen ingezet. Gesignaleerd werden de 634, 650, 655, 688, 690, 833 en de gelede bussen 505 en 512.

03/11: rond 07:00 uur ontspoorde lijn 23 emr 2048 op de Holysingel te Vlaardingen. Tijdens het achteruitrijden van het aankomstspoor naar de vertreksporen ontspoorde het achterste draaistel. ZGT emr. 705 pendelde op het noordelijke spoor tussen de Holysingel en het Bachplein (aansluiting lijn 21) te Schiedam.

06/11: 17.15-18.00 uur, voetbaltram 29-849 kwam op het Hofplein voor het rode tramlicht te staan dat vervolgens niet

meer wit werd. Enige tijd geleden is dit ook voorgekomen en reed de tram door het rode licht als het overige verkeer in dezelfde richting groen kreeg. Dit werd gezien door de politie en die gaf de trambestuurder een proces-verbaal. Dit wetende bleef de trambestuurder voor het rode licht staan. De politie werd gewaarschuwd maar het duurde lang voordat deze arriveerde. Er ontstond flink oponthoud en er moest worden omgeleid. Sinds de tijd dat de trams nu geen voorrang meer genieten op drukke kruispunten is het slecht gesteld met de afstelling van de tramlichten.

D E N H A A G

Visiotainment

Het inbouwen van het nieuwe omroepsysteem in de GTL II-serie is voltooid. Op dit moment worden uit de GTL I-serie de GTL's 3048 t/m 3100 van Visiotainment voorzien. Als uitzondering geldt de 3055 waaraan niets zal worden veranderd. Nadat de 'hoge' 3000-en voorzien zijn van het nieuwe systeem zullen de 3001-3039 worden voorzien van de haltdisplays die uit de 3100'en afkomstig zijn.

Wat is Visiotainment eigenlijk precies? Eigenlijk is het antwoord hierop simpel samen te vatten: Informatie onderweg via beeldschermen. In de tram zijn 3 beeldschermen gemonteerd. Voorin hangt het beeldscherm achter de bestuurder. Verder zijn er in de middenbak en de B-bak op dezelfde hoogte ook beeldschermen gemonteerd. De schermen zijn zo geplaatst dat de passagiers er recht op kunnen kijken als deze in de stoelen of banken zitten. Via de beeldschermen kan men in de tram de reis op de voet volgen. Er is op te zien in waar de tram zich bevindt, in welke tramlijn men zit, welke haltes er nog komen en wat de eindbestemming is. Het systeem is ook verbonden met de oude stopknoppen. Zodra een passagier op zo'n knop drukt verschijnt op het scherm dat de tram gaat stoppen, met daarbij de juiste haltenaam.

Het systeem kan ook nieuws laten zien, reclameteksten en filmpjes. Voorlopig zal de HTM dit informatiesysteem alleen gebruiken voor reisinformatie. Een verbetering kan nog zijn om de actuele tijd weer te geven via het systeem. Momenteel is dat nog niet het geval.

Studiereis aan Salzgitter

Op 3 en 4 november bracht er een delegatie onder leiding van de Haagse wethouder Bruno Bruins een bezoek aan de fabriek van Alstom in het Duitse Salzgitter. Er volgde een rondleiding langs de productielijn waar de 50 RegioTrams voor RandstadRail worden gebouwd, waarna de volksvertegenwoordigers konden plaatsnemen achter de stuurknuppel van een RegioTram. Dit was de 757 bestemd voor Kassel. Er werd gereden over het 1,5 km lange testtraject achter de fabriek. Er is nog niet één voertuig helemaal klaar. De HTM 4001 en 4002 staan nog zonder koppen in de fabriek en zonder interieur. De bakken zijn gekoppeld en de vouwbalgen zijn gemonteerd. In de tram wordt gewerkt aan de bekabeling en elektrische installaties. De eerste RegioTram voor RandstadRail rolt in januari 2006 uit de fabriek. Na de gebruikelijke afnametesten volgt naar verwachting het transport van de eersteling per dieplader naar Den Haag begin maart 2006.

Preventief fouilleren op tramlijn 9

De Haagse burgemeester Deetman heeft aan de gemeenteraad voorgesteld om preventief te gaan fouilleren in tramlijn 9 tussen het eindpunt Vrederust en station Hollands Spoor. De omgeving van het Hollands Spoor is al een 'zone' waar preventief fouilleren op termijn zal worden ingevoerd, maar het is volgens een onafhankelijke adviescommissie nog te vroeg om deze zware maatregel ook in tramlijn 9 toe te pas-

sen. In het verleden zijn op het genoemde traject van tramlijn 9, dat langs zes scholen voert, al wapens gevonden. Zodra er meer harde cijfers bekend zijn wordt hierover een besluit genomen.

Koelkastmagneet

Verzamelaars van Openbaar Vervoerattributen kunnen op een simpele manier een leuk kleinood aan hun verzameling toevoegen. Via www.htm.net kunt u zich aanmelden voor een leuke service via 'Mijn HTM'. Geef uw mening en ontvang daarna de koelkastmagneet.

Ingekorte tramlijnen

Vanaf zaterdag 15 tot en met maandag 17 oktober was er geen tramverkeer mogelijk tussen Den Haag Centraal en de eindpunten Laan van N.O.I., Leidsenhage en Leidschendam Noord. Reden was de aansluiting van de nieuwe sporen aan de Ternoot zijde van het Centraal Station. Deze sporen vervangen de "achtbaan"-constructie over de half gesloopte parkeergarage. Deze vervanging betekent overigens geen definitieve oplossing. De komende maanden zal nog zeker twee keer een weekendafsluiting plaatsvinden. De eerstvolgende afsluiting is medio april 2006.

De werkzaamheden verliepen zonder al te grote problemen. Op zaterdagmorgen ontplofte tijdens laswerkzaamheden aan de rails een gasfles. Gelukkig vielen hierbij geen gewonden omdat men op tijd constateerde dat het fout ging. De knal was tot kilometers ver in de omtrek te horen.

De tramlijnen 2, 3 en 6 reden tijdens de werkzaamheden vanaf de Prinsegracht door de Jan Hendrikstraat en de Gravenstraat. Tramlijn 2 reed van het Buitenhof via de Hofweg, het Spui en de Schedeldoekshaven naar het Centraal Station. Vandaar via het Lange Voorhout weer naar het Buitenhof. De lijnen 3 en 6 reden dezelfde lus de andere kant op. Voor deze gelegenheid werden de vorig jaar ook al gebruikte kartonnen routeborden weer uit het stof gehaald.

Er werden twee tijdelijke busdiensten ingezet. Vanaf de Rijnstraat reden de buslijnen 2 en 6 de door de tram tijdelijk niet bereikbare routes. Voor tramlijn 3 was geen voorziening getroffen omdat deze samenviel met de vervangende buslijn 2.

Door deze omleiding was ook de tramtunnel 3 dagen lang gesloten. Er werd dan van deze dagen gebruik gemaakt om als voorbereiding voor de komst van RandstadRail het seinstelsel in de tramtunnel in te regelen.

Omlleidingsroute sneltrams Haagse binnenstad

De trams van RandstadRail hebben volgend jaar mogelijk geen omlleidingsroute in de stad. Een alternatieve route boven de tramtunnel is niet te berijden voor het nieuwe materieel. Het traject via de Resident, de Kalvermarkt, Hofweg, Gravenstraat en Jan Hendrikstraat is niet geschikt voor de bredere voertuigen. Uit een testrit met een profielmeetwagen bleek dat over het gehele traject masten, palen, halteperrons en stoepranden in de weg stonden. Om deze knelpunten te verwijderen moet 14 miljoen Euro geïnvesteerd worden.

Op dit moment zijn er keermogelijkheden bij de Monstersestraat en op de Prinsegracht. Volgend jaar zijn er ook ontspappingswissels op Den Haag Centraal en bij het station Laan van N.O.I.

Spoorvernieuwingen

Vanwege spoorvernieuwing op de kruising van de Lekstraat en de Merwedestraat kon lijn 17 op zaterdag 22 oktober 2005 en de volgende dag vanaf aanvang dienst tot circa 08:30u niet via die kruising rijden. Tramlijn 17 reed enige tijd om via de Schedeldoekshaven en het Zieken.

Op de Gevers Deynootweg zijn nieuwe sporen gelegd tussen de Zwolsestraat en het Zwarte Pad.

Op het Spui ter hoogte van de halte Spui wordt eveneens gewerkt aan het spoor. Hiertoe is de halte Spui tijdelijk opgeschoven naar zijn oude plek bij de ingang van het Stadhuis.

Conradbrug

Vanaf 30 oktober werd het enkelspoor rijden op de Conradbrug weer verleden tijd. De werkzaamheden aan de sporen waren voltooid en de oplegwissels zijn inmiddels verwijderd. Het enkelspoor rijden kende een paar kleine incidenten. Op 8 september ontspoorde de 3055 op het oplegwissel bij de Archimedesstraat en in oktober stonden er een paar keer twee trams van lijn 3 'tegenover elkaar'. Dit laatste moet niet al te letterlijk worden opgevat maar als gevallen van iets te ver doorrijden. Omdat oplegwissels klapwissels zijn is achteruit rijden zonder hulp van de technische dienst niet mogelijk.

De komende maanden zal de infrastructuur rond de Conradbrug zijn vaste vorm krijgen. De verbindingbogen zijn definitief verleden tijd. Opmerkelijk genoeg werd het verwijderde passeerverbod-bordje van een TW6000 met een GTL na de werkzaamheden terug geplaatst op de Conradkade op de plek waar eens het wissel lag.

Werkplaats Zichtenburg

Binnen een jaar wordt de werkplaats aan de Lijsterbesstraat gesloten. De nieuwe werkplaats komt aan De Werf bij remise Zichtenburg. De omgeving van de nieuwe plek wordt op dit moment bouwrijp gemaakt. Het wachten is op de verhuizing van het depot van de gemeentereiniging ter plekke. De eerst palen zijn inmiddels al geslagen.

TW6000

Begin november werden in remise Scheveningen de TW6000 trams aan een keuring onderworpen. Voor dit doel waren een paar mensen van de Ustra uit Hannover overgekomen. Samen met een aantal technuten van de firma Ferrostahl werd gekeken of een eventuele verkoop naar Boedapest mogelijk is.

Over de resultaten van dit onderzoek is nog niets bekend. In remise Scheveningen bevinden zich de 6053, 6058, 6064 en 6098. Op het achterterrein van de remise staan de 6037 en 6057. De 6099 bevindt zich nog steeds bij de firma van der Vlist in Moerdijk. De 6055 staat volledig hersteld op het buitenterrein van Btf. Leinhausen in Hannover. Daar bevindt zich ook de Houtense tram 6021.

De enige nog rijdende TW6000 is de 6016 die (bijna) iedere dag trouw zijn ritjes maakt.

HOVM

Op zondag 30 oktober was het HOVM voor de laatste maal dit seizoen geopend. Naast enkele historische trams en bussen stonden ook de 1193 en 1315 op het buitenterrein opgesteld. Er werden ritten gemaakt met de 1180 (gast), 1210 en 1302 naar het Statenkwartier en Moerwijk. De 1302 diende als vervanger want eigenlijk zou de 810 rijden maar deze had last van een kleine technische storing. De laatste rit kon echter wel worden uitgevoerd met de 810 en de 769 en werd gezamenlijk met de 1180 en 1210 gereden. Op zondag 2 april 2006 wordt het museum weer geopend voor het publiek.

RANDSTADRAIL

Netkousviaduct

Op 19 oktober werden er op de Prinses Beatrixlaan weer twee betonnen liggers bijgeplaatst. Op 29 oktober volgden er weer zes en op 5 november volgden nog eens zes lig-

gers. Daarmee groeit het viaduct behoorlijk en ontstaat een aardig beeld van de uiteindelijke uitvoering. Wanneer de liggers worden geplaatst, is steeds de Beatrixlaan volledig voor het verkeer afgesloten. (zie ook bij NS-nieuws)

S U N I J

Bij de tramremise te Nieuwegein stond al enige tijd motorwagen 437 ex-Bonn, de voormalige motorwagen 8 van de Kleinbahn Rees-Wesel. Op woensdag 19/10 is deze wagen opgeladen en getransporteerd naar het 'Museum für Technik und Verkehr – Historama' te Ferlach (nabij Klagenfurt) www.nostalgiebahn.at

De 5003 heeft ook de richtingfilm ingewisseld voor een elektronische display (zie ook blz. 264).

BUSNIEUWS NEDERLAND

Zeg het de redactie !

Deze rubriek draait – voor alle betrokkenen – op proef t/m december 2005, nr 564. Om te weten of en hoe verder te gaan stelt de redactie commentaar, wensen en kritiek van lezers op prijs, in te zenden tot uiterlijk kerstavond 24 december 2005.

AMSTERDAM GVBA

581 is in dienst met chipkaartlezers. Van de 111 is op 24/10 het motorcompartiment uitgebrand. Hij is overgebracht naar Heerenveen..

ARNHEM Connexxion

De gemeenteraad van Arnhem is akkoord gegaan met de aanleg in 2007 van een trolleytraject naar de nieuwe wijk Schuytgraaf (ten westen van Elderveld/De Laar); lijn 5 zal dan om en om naar De Laar West en Schuytgraaf gaan rijden. Verder is door de gemeenten Arnhem, Renkum en Rheden – de eigenaren van het trolley-net – en het Knoop-punt Arnhem-Nijmegen besloten in ieder geval tot 2015 met trolleybussen te blijven rijden. In 2010 of 2011 wordt bekeken of de trolley ma 2015 ook nog een kansrijk vervoerssysteem is of vervangen wordt door bv. waterstofbussen. De vervoerder die vanaf 2007 in Arnhem e.o. gaat rijden moet meewerken aan een proef met dergelijke bussen, en tevens in 2007 de elf Volvo trolleys uit 1990 door nieuw materieel vervangen. De al jaren niet meer gebruikte bovenleiding naar de Hoogkamp, Vredenburg/Holthuizen en Immerloo wordt in 2006 verwijderd.

ARRIVA

Na de instroom voor DAV in 2003 (6200-6301) volgde weer nieuw materieel ter verjonging van het noordelijk buspark, waarbij nummerdoublures met Connexxion niet langer zijn vermeden:

221- 233	MB 0530G Citaro	44 + 6	109	2004	
551- 557	idem			2004	
7151-7174	MB 0550 Integro	43	27	2004	Q-liner
7801-7820	MB 0530G Citaro	56	69	2004	
7830-7831	Scania Omnicity geleed	59	53	2004	
8001-8056	VDL Berkhof Ambassador	43	37	2004	SB200

Het met drie cijfers genummerde deel van het buspark vormt nog een reminiscentie aan het GVB Groningen, dat door Vancom werd gekocht, en snel aan ARRIVA doorverkocht. De inzet van deze bussen is niet beperkt tot de stad Groningen.

Voor het concessiegebied Waterland zijn besteld 48 gelede Scania, 48 gelede Benz en 10 standaard Scania. De inzet van ex GADO en VEONN materieel en CSaII ex GVBG is

vrijwel beëindigd. Q-liner 6135 is op 2 juli uitgebrand. De uitgifte van Eurokaartjes door ARRIVA en Noordned in de zomer van 2005 heeft gezorgd voor aanzienlijk meer reizigers. Er zijn in Friesland 350.000 stuks verkocht. (*adv/wp/arriva*)

BUSWORLD 2005

Op 20 oktober begaven wij ons naar de persdag in de Kortrijkse hallen om de nieuwste ontwikkelingen bij de stads- en streekbussen te bezien. En om maar met de deur in huis te vallen: kant en klare bussen voor Nederlandse afnemers waren er niet. Veeleer maken exposanten tegenwoordig gebruik van tentoonstellingsexemplaren, bij VDL licht paars voor de lijnbussen en donkerpaars voor de toer, bij Volvo met opschrift "Volvo Ocean Race" en bij MAN in donkerrood met sterren, die op de bekleding als kalkspetters overkomen.

Van belang voor de Nederlandse markt de VDL lichtgewicht Ambassador en de nog niet uitgerijpte Diplomat, maar nauwelijks de Transit 2000. Op de VDL/APTS stand was men ook blij met de franse bestelling van Phileassen, maar de situatie hier te lande is ongewis. Van Volvo zijn er de diverse LE (low entry) typen, met als noviteit de gelede LEA. MAN is tot nu toe bescheiden vertegenwoordigd bij Connexion ZW (en in Lelystad), maar 148 stuks zijn besteld, en acht Interliners juist geleverd. De 0550 van Mercedes zal wel niet meer worden aangeschaft, maar van de Citaro is er nu een – enigszins hergestyleerde – streekuitvoering; de gelede Citaro is aanzienlijk populairder dan de stadsbus. De streekbus Connecto rijdt alleen bij Limex. Van Hool is zowat huisleverancier van Utrecht, doch daarnaast maar weinig vertegenwoordigd. De dubbelgelede AGG300 doet het Europabreed erg goed. .

Scania bussen waren tot nu toe alleen te zien in Zwolle en Soest, maar dat gaat veranderen door de bestellingen van ARRIVA. Als potentiële nieuwkomer geven wij het Poolse Solaris, reeds ver opgerukt in Duitsland, een goede kans. Optare probeert opnieuw de Nederlandse markt met twee typen stadsbussen.

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle II

Het openbaar busvervoer heeft zo zijn problemen: de chipkaart doet het niet – al is de bussector daar weinig debet aan – bij de Phileas loopt de wekker af – zie elders – en ook Parkshuttle II komt maar niet van start. Al op 11 februari 1999 opende minister Netelenbos Parkshuttle I tussen Metro Kralingse Zoom en kantorenpark Rivium, waarbij onwaarschijnlijk rare karretjes via een imposante hangbrug volautomatisch en geleid door het zgn. "FROG" systeem een pendeldienst gingen uitvoeren. Al spoedig verschenen dieselbusjes en toen ging alles buiten dienst, omdat ontwikkelaar "2 get there" de zaak wilde opwaarderen, waarbij de lijn ook werd doorgetrokken. De nieuwe cabines, genummerd Connexion 1 e.v. zien er aanzienlijk beter uit, maar zullen na enkele malen uitstel niet eerder dan in december 2005 passagiers gaan vervoeren. De 5484 heeft hier een functie als VIC-bus.

BBA Oliebussen

Het Eindhovens dagblad bericht dat de BBA bussen op plantaardige olie wil gaan later rijden; 624 en 625 kunnen dit reeds. Een liter zonnebloemolie kost in de supermarkt de helft van diesel of benzine. Vermeldenswaard is dat de bussen gestald worden in Reusel. Aan klein goed werden nog in dienst gesteld:

1501-1515	MB 308CDI Sprinter/Aquablue 8	2004
1516-1531	idem	2005 1516-1518 opbouw Mercedes

Onder 1050-1061 werden de MB 904/Kusters van het ter ziele gegane MTI opgenomen. (*wp*)

CONNEXION

Ook 8694-8701 zijn in dienst gesteld in Zuidwest (Oudewater). Verder zijn of worden in 2005 dienst gesteld:

5670-5684	Volvo 8700LE 3-asser	55 46	(IJsselmond)
5685-5698	Volvo 8700LE 3-asser	45	Hanzeliner (Zwolle-Lelystad/Emmeloord)
5787-5794	MAN Regioliner	53	Q 315 (eerste doublure met Syntus)
8729-8791	MAN		Gooi
8792-8825	VDL Berkhof Ambassador		IJsselmond
8826-8828	VDL Berkhof Ambassador		Stad Almere

Smijten met bussen. Al deze instroom en de huidige concessievoorwaarden maken alle voor 10 mei 1999 in dienst gestelde wagens tot afvoerkandidaat. Massaal worden oude wagens geëxporteerd; nieuwere gaan over naar de toersector. Van de Shuttle/Express/Snel- en Directbussen 0205-0456 zijn slechts de gelede 362-364, met de 442 en 443, nog aanwezig. Naast de MAN 6394-6416 leiden in de categorie substandaard alleen nog de 6391-6393 een bescheiden bestaan.

Tussen nos 3950 en 5611 waren op 15 juli 2005 nog in actieve dienst:

ZW 3950, 3954, 3956, 3965, 3966, 3980, 3982-3984, 3993-3997, 4350, 4352, 4343, 4355-4359, 4361, 4363-4367, 4370, 4372-4377, 4380, 4383, 4385-4387, 4391, 4395, 4398, 4402, 4403, 4405, 4426-4428, 4430, 4434-4436, 4491, 4492, 4645, 4647, 4737, 5123, 5148, 5152, 5155, 5249, 5327-5330, 5390, 5392, 5443, 5446, 5447, 5453-5455, 5481-5483, 5550-5552, 5554, 5555, 5557, 5559, 5560, 5566
MO 4037, 4038, 4058, 4062, 4156, 4188, 4191, 4192, 4198, 4216, 4275, 4292, 4293, 4562, 4717, 4758, 4759, 4851-4857, 4967, 4969, 4970, 4972-4974, 4976-4980, 4985-4988, 5515, 5523, 5525, 5543, 5561-5564, 5604, 5607, 5608
NW 4002, 4312, 4317, 4319, 4321, 4323-4236, 4560, 4638, 4649, 4652, 4653, 4656, 4672, 4674, 4675, 4703, 4713, 4715, 4719, 4802-4812, 4814-4819, 4821-4832, 4858, 4859, 4861-4865, 4867-4882, 4956-4966, 4968, 4971, 4975, 4979, 4981-4984, 4989, 4990, 5210, 5247, 5289, 5295, 5298, 5304, 5306, 5425, 5426, 5505, 5510, 5511, 5517.

Dit jaar vielen 2492, 2551 en 2673 aan brand ten offer. Museumbus 4740 (NACO, 1959) moest helaas worden afgevoerd. Naar het toerpark gingen:

1001,1003 = 850, 528, 1231-1235, 1237-1239 = 522-527, 530-531, 1289-1292 en 2175, 2176 = 396-398, 534, 537 en 532, 2783-2787 (!) = 484, 867, 346, 347, 868, 4386 = 386, 5754-5756, 5759 = 533, 535, 539, 538 en 7798 = 536. (*adv/wp/van cootwijk*)

DEN HAAG HTM

Aan het park per 1.1.2005 kunnen nog worden toegevoegd Mercedes 0520 Cito 791 en 792, bouwjaar 2000, resp. ex Duitsland en Frankrijk, die in november 2004 in dienst gesteld werden op lijnen 33 en 35 (Leidschenveen). De 791 heeft 13 zit, 2 klap en 18 staan en 792 20 zit en 21 staan. Zij rijden nu lijn 24P(endaal) in Kijkduin. In mei kwamen ex SVD 44, 86 en 88 als 785 (groen) en 786-787 (wit), en van Kleijn trucks een DOB B89 met 43 zit, oorspronkelijk ZWN 5625 uit 1994, die 788 werd. Spoedig werden 781-785 en 788 verkocht aan Van Leeuwen te Katwijk.

Vanaf het voorjaar gingen Neoplans 739, 748, 760, 762, 763, 765, 766, 768, 769 en 771 aan de kant, zodat in oktober alleen nog 753, 757, 767, 770 en 772 reden. Naar Schiphol werden, onder de hoede van HTM Specials, overgebracht de 810-815, 818, 820-822, 828, 829, 831, 833, 836 en 837 bij welke van het nummer de eerste 8 werd verwijderd. De eerstgeleverde 300-en gingen terug naar de fabriek voor verbeteringen. Vervolgens vertrokken 301-306 eind oktober naar Schiphol, waarvoor 810, 811, 812, 829, 833, 837 retour kwamen. De 187-190 vertrokken naar SVD Dordrecht. (*htm/hbm/Ruben*)

DORDRECHT SVD

Om het materieelverloop van de laatste jaren te completeren: 87 ging in 2003 naar HTM (Specials) en 45 in 2004 naar Horn Tours. (*adv*)

EINDHOVEN Phileas

De inzet van de Phileas is afgenomen tot 1 a 2 wagens per dag, steeds 1201-1203 en 1205. Het einde van het proefjaar nadert.

NOORD-BRABANT

Op 17 oktober schorste het College van Beroep voor het Bedrijfsleven het besluit van GS van Noord-Brabant de aanbiedingen van BBA voor West en Midden Brabant terzijde te leggen. In de bodemprocedure tegen GS zou op 26 oktober een zitting plaatsvinden.

SYNTUS

Samenstelling van het buspark op 1.1.2004:

MB Sprinter	8	2003	101-110
Volvo B10M B89	41	1998/9	1016-1030 (ex Oostnet en NZH, 1995)
Volvo 7000	38	2000/03	1400-1420
VDL-Berkhof Amb.	39	2003	1451-1460 type 200
MB230 DOB B88	45	1998	4332,4333 (ex Oostnet,1990)
Setra S315NF 3 ass	57	1998	5787 (ex Oostnet, 1998)
MB 230 DOB B88	37	1998	6348-6351 (ex Oostnet, 1994)
B10M/Berkhof	52	1998	6821-6826 (ex Oostnet, 1994) behalve 6823
B10MA/DOB B88	63	1998	7109,7115,7116 (ex Oostnet, 1992)
B10MA/DOB B88	63	1998	7745-7751 (ex Oostnet, 1991)

Op het OAD-net reden tijdelijk nog 327, 328, 339-344. Ook zijn er buurtbussen 2-6, Beverbus Zutphen 7 en Vario 91-92.

In 2003 waren 4133, 4136 en 4137 naar Lanting gegaan, 4134, 4135, 4138-1441, 4338 en 6823 naar B&CTrade, 4140, 4331 naar Arke-TAD en 6346, 7110-7112 naar Venderbosch. In 2004 volgden 4332 en 4333 naar Arke-TAD, 103 naar sloop na ongeval en de 6800-en naar Kleijn Trucks. Dit jaar werden opgelegd 6348, 6350, 6351 en 7746-7749. Tijdelijk aanwezig Connexxion 4665 en 4668 ivm modificaties aan serie 1400. (*syntus/wp*)

BUITENLANDS STADSVVERVOER**AUSTRALIË.**

Adelaide. Bij de verlenging van de tramlijn vanaf Victoria Square naar North Terrace komen de tramsporen langs de westzijde van het plein te liggen om vervolgens over het midden van de King William Street en dan linksaf naar North Terrace te lopen naar een eindpunt bij het Adelaide Railway Station. Een ter plaatse bekende lezer vraagt zich af waarom op het Victoria Square niet het ene spoor langs de westzijde komt en het andere via de oostzijde. Recht over het plein is geen optie. Daar staat het standbeeld van de naamgeefster en ligt een fontein in de weg. De King William Street zal worden gerevitaliseerd, verkeersluw gemaakt, waarbij ook het busverkeer zal worden gereduceerd. Met de komst van de tram wordt gratis buslijn 99B ("FreeBee line") opgeheven. Met het oog op de komst van de nieuwe trams werd de bestaande tramlijn Victoria Square – Glenelg opgevaardeerd. Van 5.6.2005 t/m 7.8.2005 was er geen tramdienst (er reden bussen) in verband met het vernieuwen van de sporen en overwegen.

Eén van de lagevloertrams verblijft momenteel in Chemnitz. Hier wordt Australisch personeel geïnstrueerd.

Melbourne. Op 23.7.2005 werd de verlenging van lijn 75 van East Burwood naar Vermont South feestelijk geopend. Een dag later begon de normale dienst. Op 31.7.2005 werd lijn 68 opgeheven en vervangen door lijn 55. Op 6.8.2005 werd lijn 50 naar North Melbourne opgeheven. Ter vervanging rijdt nu lijn 57 door naar West Maribymong.

BELGIË.

Antwerpen. Zoals vorige maand bericht onder Gent, gaan tussen nu en eind 2006 45 lagevloertrams van de eerste levering uit Antwerpen en Gent terug naar de Bombardier fabriek in Bautzen. Ze vertonen haarscheurtjes in de wagenbak. Ook wordt de dakconstructie verstevigd.

Gent. In het oktobernummer van HOV-RN werd vermeld dat trolleybuslijn 3 op 1-9-2005 weer in dienst is gekomen; dit is echter niet juist, de juiste datum is 15-10-2005

BOSNIË.

Sarajevo. Alle uit Wenen afkomstige vierassige Grossraum tramstellen staan buiten dienst. Eind juni 2005 arriveerden de eerste Weense E1 motorrijtuigen 4427, 4428 en 4435. In juli 2005 gevolgd door de 4419, 4431 en 4433. Ze kwamen per spoor en zijn afkomstig uit een aan een tussenhandelaar verkochte partij. Na het gemoderniseerde K2 motorrijtuig 500 verschenen nu ook de gemoderniseerde 501 en 502 op straat. Deze trams kregen o.a. een nieuwe wagenbak. Ook de eerste K2 die met een lagevloerbak tot achtasser werd verlengd kwam in dienst als motorrijtuig 601.

DUITSLAND oost.

Berlijn. In het bericht over metrolijn U55 in het vorige nummer wordt tweemaal een datum genoemd in het jaar 2005 – dat moet zijn 2006. Maar vergeet u dat maar weer, het lukt niet om dit minilijntje in 2006 in bedrijf te stellen. Bij de bouw van het station Brandenburger Tor heeft men te maken met een hoger grondwaterpeil en derhalve meer water dan eerder was berekend. De maatregelen die moeten worden genomen vertragen de bouw. De opening is nu een jaar later in mei 2007. Het in dienst stellen

van lijn U55 was een wens van het Berlijnse stadsbestuur met het oog op het WK Voetbal 2006. Een alternatief in de vorm van een pendeldienst Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) – Reichstag is door het stadsbestuur afgewezen.

Halle. Opnieuw ging er materieel naar Arad: de T4D motorrijtuigen 903, 1030, 1031, 1080, 1084, 1086, 1100, 1111, 1115, de B4D aanhangrijtuigen 213 en 215 en de kiplorrie 0052.

Jena. Aanhangrijtuig 16 vertrok eind juli 2005 naar Klagenfurt. Bij een toekomstige museumlijn staat daar al sinds twee jaar Jena motorrijtuig 117.

Leipzig. Zoals eerder werd bericht werden bij de dochteronderneming FBL (Fahrzeug-Bau Leipzig) 30 Leoliners besteld. Ook het trambedrijf van Halberstadt bestelde 5 van deze trams; de eerste externe opdracht voor FBL. Inmiddels biedt de Leipziger Verkehrsbetriebe minstens 51% en maximaal 90% van de FBL aandelen te koop aan. Volgens een bericht zoekt men investeerders en wil men zich concentreren op haar kerntaak. Bij een verdere groei van FBL een juiste strategie. Vosloh en Kiepe lijken kandidaten maar men geeft de voorkeur aan lokale partners om zoveel mogelijk werkgelegenheid in de regio te behouden.

Schwerin. In juli en augustus 2005 gingen de T3 motorrijtuigen 107, 207, 108, 208, 110, 210, 153 en 253 naar Tula. Of ze er daar veel aan hebben is de vraag want de motorwagengstellen stonden in Schwerin al ruim vier jaar buiten dienst. Men heeft in Tula meer van dit materieel uit Schwerin zodat ze waarschijnlijk als plukwagengaan worden gebruikt. Klaarblijkelijk is de verkoop van dit materieel zoals gemeld in HOV/RN 549 (aug.2004) destijds niet doorgaan.

DUITSLAND west.

Düsseldorf. Door het leggen van aansluitende spoorverbindingen op het Wersterner Kreuz en Südpark is het mogelijk lijn U79 te verlengen naar de Universität. Een wens van de

studenten die door de gemeenteraad waarschijnlijk gehonoreerd gaat worden.

Frankfurt am Main. Op 10.7.2005 ramde motorrijtuig 017 aan het eindpunt Stadtgrenze een stootblok. Het stootblok overleefde de klap maar motorrijtuig 017 moet als verloren worden beschouwd. Herstel lijkt onwaarschijnlijk. Er wordt al jaren over gestecheld en tramlijn 16 lijkt een uitstekend alternatief, maar het gaat er nu toch naar uitzien dat lijn U4 vanaf de Bockenheimer Warte wordt verlengd naar Ginnheim. Inclusief de omstreden tunnel gaat dit 2,4 kilometer lange stukje een stordige € 172 miljoen kosten. Volgens de nu afgesloten planning kan in 2007 met de aanleg worden begonnen en is de opening in 2013. Het 4½ kilometer lange bovengrondse traject Niederursel – Kalbach kan in 2008 in dienst komen (kosten € 45 miljoen). Als dit klaar is gaat lijn U4 vanaf de Seckbacher Landstrasse via de Bockheimer Warte – Riedberg – Kalbach naar Nieder Eschbach rijden. Er komt dan een nieuwe lijn U8 deels via de route van lijn U4 die vanaf het Nordwestzentrum als lijn U1 naar het Südbahnhof gaat rijden. Gedurende de aanleg zal lijn 16 op de betreffende gedeelten worden opgeheven en door bussen vervangen.

Freiburg. Bij Siemens is de productie begonnen van de Advanced Combino's 286-289 en nog een extra tram (290?) ter vervanging van de 272. Hieruit zou men kunnen afleiden dat de voor testen gebruikte 272 door Siemens is teruggenomen. De Advanced 281-285 rijden al langer in Freiburg, door Siemens beschikbaar gesteld om de dienstuitvoering na de Combino problemen zeker te stellen. Het is ons niet bekend of deze trams inmiddels door Freiburg zijn afgenomen. Het GT4 motorrijtuig 107 en de GT8 motorrijtuigen 201-204 werden aan SIM-Industrietechnik in Salzgitter verkocht.

Karlsruhe. De tweesysteem motorrijtuigen 845+848 maakten begin augustus 2005 een uitstapje naar Oostenrijk. Een delegatie van het vervoerbedrijf bezocht het trambedrijf van Innsbruck. Op 7.8.2005 werd een retourrit gemaakt op de Ausserfernbahn tussen Garmisch Partenkirchen en Reutte in Tirol. Een dag later werd via de Karwendelbahn naar Innsbruck gereden.

Mainz. In het ontwerp verkeersplan 2015 is de bouw voorzien van een nieuwe brug over de Rijn en een tramverbinding over de Theodor Heuss brug naar Wiesbaden. Geen nieuw plan; in het verkeersplan 2000 stond ook al zoets.

München. Zoals eerder bericht werden bij Stadler Pankow drie Variobahn trams besteld. Het worden eenrichting motorrijtuigen met een 100% lage vloer, plaats biedend aan 220 passagiers. Ze komen in 2008 in dienst. Men nam een optie op nog eens 19 trams van dit type.

München-DB. S-Bahn München. Met het gereedkomen van de tunnel in Unterföhring (lijn S8) wordt per 11.12.2005 een aantal (lijn)wijzigingen ingevoerd. Op de lijnen S1 en S8 rijdt vanaf Flughafen elke tien minuten een dienst naar het centrum. Hierbij rijdt lijn S8 naar Geltendorf.

Ulm. Als de verdere procedures vlot worden doorlopen kan eind 2006 worden begonnen met de verlenging van de enige tramlijn (lijn 1) naar Böfingen. In 2008 kan dit nieuwe traject in dienst komen. Er moeten dan twee trams bijkomen.

FINLAND.

Helsinki. Er werd begonnen met de verlenging van lijn 9 naar Pasila, die in 2007 in dienst komt.

FRANKRIJK.

Marseille. Er wordt druk gewerkt aan de nieuwe tramlijnen. Begin 2007 komt lijn 1 in dienst op de route Noailles – Les Caillols (6,1 km.) waarbij een deel van de route van de vroegere lijn 68 wordt gevolgd. Gelijktijdig gaat dan lijn 2 rijden tussen La Blancarde en Euroméditerranée (5,1 km.).

Beide lijnen worden later verlengd en er komt nog een derde tramlijn.

Montpellier. Van 29.5.2005 t/m 17.7.2005 en van 18.7.2005 t/m 28.8.2005 was lijn 1 bij het station en tussen het station en Odysseum onderbroken, respectievelijk opgeheven. Dat had alles te maken met de aansluiting van de nieuwe lijn 2. Aan beide zijden van de onderbreking waren houten perrons geplaatst waar de reizigers aan de ene kant konden uitstappen en aan de andere kant instappen. De trams keerden via oplegwissels. Op het gedeelte waar geen trams reden werden bussen ingezet. Lijn 2 wordt eind 2006 in gebruik genomen.

Orléans. Er is iets meer bekend over de tweede tramlijn (lijn B). Deze lijn krijgt een lengte van 13½ kilometer en loopt vanuit Saint Jean de Braye in het oosten via het centrum (waar een spoorverbinding komt met lijn A) naar La Chapelle Saint Mesmin in het westen. Het plan is om lijn B in 2010 in gebruik te nemen.

Parijs. De aflevering van 161 vijfswagen metrotreinstellen type MF2000 ondervindt vertraging. Het eerste treinstel wordt momenteel getest bij Alstom in Valenciennes. De treinstellen (bestemd voor de metrolijnen 2, 5 en 9) worden vanaf begin 2007 tot in 2015 afgeleverd.

Toulouse. Naast de VAL-metro (lijn A in exploitatie sinds 1993; lijn B in aanleg) komt er nu ook een 11 kilometer lange tramlijn Toulouse – Blagnac. Deze moet in 2009 in dienst komen. Binnenkort wordt hiervoor het materieel besteld. Als lijn C wordt een voorstadlijn van de SNCF geëxploiteerd; de tramlijn krijgt lijnletter E.

GROOT BRITANNIË.

Londen. Bij de terroristische aanslagen op 7.7.2005 werden 39 passagiers gedood en 700 gewond, waarvan vele ernstig. U heeft dat in de media kunnen volgen. Naar aanleiding van de aanslagen werden op deze dag om even na 9.00 uur 's-morgens alle metrolijnen en de Docklands Light Railway stil gelegd. Op 8.7.2005 werd op de niet getroffen lijnen weer gereden. Na het bergen van de metrowrakken en het herstel van de infrastructuur waren alle beperkingen op 8.8.2005 opgeheven.

HONGARIJE.

Boedapest. De komst van de nieuwe Combino Supra trams maakt het noodzakelijk een aantal depots aan te passen of te vernieuwen. In augustus 2005 werd in Wenen met de productie begonnen. De eerste twee trams worden in het voorjaar van 2006 geleverd voor een testbedrijf van 10.000 kilometer. Een aantal achtassige gelede motorrijtuigen van het type Ganz CSMG2 werd gemoderniseerd en kreeg daarbij een Ganz-Transielekto chopper installatie. De nieuwe typeaanduiding is KCSV7. Eerder kreeg een aantal van deze trams een nieuwe elektrische installatie van Ansaldo. Deze gaan over straat als type KCSV7/a.

Debrecen. Van een Amsterdamse museumorganisatie werd de tweedassige motorwagen 2964 (ex Boedapest) overgenomen. Na te zijn opgeknapt wordt het historische rijtuig hier vanaf 2006 ingezet voor bijzondere ritten.

Szeged. Uit Dresden werden 4 Tatra motorrijtuigen overgenomen. Deels worden deze omgebouwd tot werkwagen, deels worden ze plukwagen. Ook werden T3 motortrucks overgenomen waarmee de uit Rostock overgenomen B6A2 aanhangrijtuigen 901-906 worden omgebouwd tot volgmotortrucks. Zie ook het bericht in HOV-RN 557.

INDIA.

Delhi. Op 3.7.2005 kwam het tweede gedeelte van metrolijn 2 (Kashmere Gate – Central Secretariat) in dienst. De lijn heeft nu een lengte van 11 kilometer.

Poena. Het consultingbureau van de Bremer Strassenbahn heeft onderzoek gedaan naar de aanleg van een tramnet. Er zijn plannen voor drie lijnen met een totale lengte van 55 kilometer. Men hoopt dat met Duits kapitaal over drie jaar de eerste tram rijdt.

ISRAËL.

Jeruzalem. Zoals eerder bericht zijn de voorbereidende tracé-werkzaamheden ver gevorderd. In december 2005 worden de eerste rails gelegd voor lijn 1. De aanleg vindt plaats vanaf beide eindpunten in de richting van het centrum. In ons overzicht van het lijnennet in de eindfase in HOV/RN 561 gaven wij voor lijn 1 de route Piz'gat Ze'ev – Kiryat Menachem. Zoals al eens eerder bericht (HOV/RN 549) wordt deze lijn vanaf Kiryat Menachem verlengd tot Har-Herzl (Mount Herzl). In 2006 begint Alstom met de productie van de eerste van de 46 bestelde vijfdelige Citadis trams. De eerste tram wordt medio 2007 afgeleverd. De eerste tramlijn moet volgens de laatste stand van zaken in het najaar van 2008 in dienst komen. Gelijktijdig komt dan ook een nieuw project, de zogenaamde "blauwe" lijn (kavha-kagol), in dienst. Dat is een ± 10 kilometer lange lijn die de noordelijke en zuidelijke delen van de stad met elkaar verbindt. Voor de exploitatie van deze hoogwaardige openbaar vervoerlijn zal een keuze worden gemaakt uit een hybride bus, een spoorbus of het Philius systeem uit Eindhoven. Deze laatste zal binnenkort voor proeven naar Jeruzalem komen. Tot slot laat onze lezer, zonder wie wij niet zo regelmatig over Jeruzalem zouden kunnen berichten, weten, dat er inmiddels ook al wordt gewerkt aan de tweede tramlijn.

ITALIË.

Cagliari. Zoals bekend werden bij Skoda 6 lagevloertrams besteld. De overeenkomst omvat ook een optie voor nog eens 7 trams.

Napels. Op 16.7.2005 kwam de noordelijke verlenging van metrolijn 1 tot Mugnano in dienst.

Palermo. Er is nog steeds sprake van een tramnet met drie lijnen. Na eerdere aanbestedingen in 1995 en 1998, die tot niets leidden, start binnenkort een nieuwe aanbesteding procedure. Kortom: het kan nog wel even duren voor er een tram rijdt.

Perugia. Een deel van de nieuwe minimetro is in ruwbouw gereed. Het peplemover systeem krijgt een lengte van 3,8 kilometer, loopt grotendeels op viaducten en in het centrum ondergronds. Er komen 25 cabines met 50 plaatsen voor een hoge frequentie. Nog steeds wordt eind 2006 als openingsdatum gegeven.

Sassari. Tot nu toe werden alleen proefritten gereden, maar wij lazen een bericht dat nog dit jaar de tram echt gaat rijden.

MADAGASKAR.

Antananarivo. Het transport van materieel uit Zürich (Forchbahn) vond later plaats dan eerder was bericht. Zo vertrok een deel pas in juli 2005 uit Zwitserland. De reis verliep via de haven van Birsfelden en Antwerpen. Aan het transport waren nog toegevoegd het BDe4/4 motorrijtuig 6 van de Trogenerbahn en twee postrijtuigen van de Furka-Oberalpbahn (tegenwoordig de Matterhorn-Gotthardbahn).

MAROKKO.

Rabat. Een Frans/Belgische combinatie (waarin het trambedrijf van Brussel) kreeg de opdracht voor het plannen van een tramnet (2 lijnen) met een lengte van ± 20 kilometer. Zo komt er een tramlijn naar het naburige Sale. Gesproken wordt over 50 trams en een opening in 2009.

NOORWEGEN.

Oslo. Op 23.8.2005 werd in de Siemens fabriek in Wenen het driedelige metrotreinstel MX 3002 als eerste officieel aan het metrobedrijf van Oslo overgedragen. De MX 3001 verbleef rond deze tijd in het testcentrum Wegberg-Wildenrath. In oktober 2005 arriveerde het eerste stel in Oslo. Na test- en instructieritten komt het in januari 2006 in de personendienst. Tussen februari 2007 en juni 2008 volgt de rest van de serie (33 stellen). Zoals eerder bericht werd de bestelling met nog eens 30 stellen verhoogd. De 54 meter lange treinstellen zijn van aluminium. Alle assen worden aangedreven. Technisch zijn ze vergelijkbaar met de nieuwe metrotreinen van Wenen.

Trondheim. De al jaren met aanrijdingschade buiten dienst staande motorrijtuigen 91 en 98 worden na van onderdelen te zijn ontdaan gesloopt. Het wagenpark vermindert daardoor van 11 naar 9 trams.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-LH. Lambach – Haag am Hausruck. Per 11.12.2005 wordt de tramdienst tussen Haag am Hausruck en Lambach (- Wels) opgeheven. Voor toeristisch- en goederenvervoer blijft de lijn open. Van de vijf goederenaansluitingen wordt alleen de (geëlektrificeerde) aansluiting met de dakpannenfabriek in Hörbach planmatig bediend. Ingezet wordt diesellocomotief V20.011 (ex Tegernseebahn). Bij uitval wordt de elektrische E20.007 van stal gehaald waarbij vanaf de syteemgrens in Bachmanning een gelijkrichterwagen nodig is. Voor het staken van de personendienst wordt een aantal redenen genoemd. In de eerste plaats het afnemende aantal reizigers in dit dun bevolkte gebied. In de tweede plaats de steeds hoger wordende exploitatiekosten. Het redelijk succesvolle doorgaande verkeer tussen Lambach en Wels brengt nauwelijks de kosten op die voor het gebruik van de ÖBB sporen moet worden betaald. De hoge huurprijs van de twee meersysteem motorrijtuigen (eigendom van de ÖBB) wordt nu nog door het Land Oberösterreich gefinancierd, maar daar komt een eind aan. Na het opheffen van de tramdienst worden de twee meersysteem motorrijtuigen ingezet op de Semmering in de zwakke lokaaldienst Payerbach-Reichenau – Müzzzuschlag.

Stern & Hafferl-LLB. Linzer Lokalbahn. Begin augustus 2005 waren de 6 nabestelde GTW motorrijtuigen ET22.159 – 22.164 afgeleverd. Ze werden gebouwd bij Stadler in Zwitserland met een elektrische installatie van Bombardier. De laatste twee motorrijtuigen hebben een lounge-afdeling met zitplaatsen aan een ronde tafel. Aansluitend werd begonnen met de ombouw van de motorrijtuigen ET22.152 – 22.158 tot tweesysteem motorrijtuigen. (750V en 15kV/16,7Hz wisselstroom). De ET22.151 werd destijds als enige al zo afgeleverd. Zo beschikt de Linzer Lokalbahn vanaf februari 2006 over 14 moderne tweesysteem motorrijtuigen. De motorrijtuigen ET22.141 – 22.143 (ex Köln-Bonner Eisenbahn) werden als reserve terzijde gesteld in Eferding. Vanaf 18.11.2005 verhuist het eindpunt in Linz naar het Hauptbahnhof. Vanaf oktober 2005 worden de goederenwagens voor op deze lijn overgenomen in Eferding. Dat gebeurde voor die tijd in Linz Übergabebahnhof.

Graz. Sinds 11.9.2005 is een nieuwe lijn 12 in exploitatie op de route Andritz – St.Leonhard. Deze versterkt op zon- en feestdagen tussen 11-19 uur de lijnen 5 en 7. Teruglopende aantallen bezoekers en de verplaatsing van de hoofdingang zijn er de oorzaak van dat tijdens de laatste najaar Messe de sinds 1948 ingestelde Messelijn 14 dit jaar niet reed.

Innsbruck. Bij Bombardier werden 22 (+ 10 optie) lagevloertrams besteld van het type Flexity Outlook. Hiervan zijn er 6 bestemd voor de Stubaitalbahnen. De tweerichting trams worden 27,6 meter lang, 2,4 meter breed en wegen ± 37 ton. Ze bieden plaats aan 158 passagiers. Ze worden ge-

bouwd in Wenen met een elektrische installatie van Elin. Ze worden geleverd vanaf medio 2007.

Klagenfurt. Al sinds juli 2003 staat hier voor een toekomstige museumlijn motorrijtuig 117 uit Jena. Begin augustus 2005 kwam uit Jena aanhangrijtuig 166.

Linz. Ook voor de achttassige motorrijtuigen 61-67 blijkt geen koper te vinden. Ze zullen worden gesloopt. Motorrijtuig 64 blijft als museumstuk behouden. Een optie voor 12 Cityrunners werd in een bestelling omgezet. In 2008 worden deze als 022 – 033 geleverd. Dit betekent het einde voor de tienassers 68 – 79 uit 1977. De tienassers 41 – 56 (uit 1984-1986) blijven nog tot 2015 in dienst.

Wenen. Met de aflevering van motorrijtuig B700 op 20.8.2005 zijn er nu 100 B-ULF'en in Wenen. Volgt nog als laatste de B701 en de kortere A51. Na een pauze van ongeveer een jaar volgt de levering van nog eens 150 ULF'en. Op 22.9.2005 werd een nieuw "ULF offensief" gepresenteerd. Reden tot nu toe de ULF trams geconcentreerd op bepaalde lijnen, de nieuwe strategie wordt om de lagevloertrams in geringere aantallen op alle lijnen in te zetten. Op 3.10.2005 verschenen ze dan ook op de lijnen D, 1, 2 en 49. Voor de beoogde gebruiker (invaliden, rolstoelgebruikers, enz.) wordt het er niet direct overzichtelijker en beter door. De inzet van lagevloertrams is nu zo verspreid dat niet duidelijk is wanneer een ULF aan de halte verschijnt. Zo zijn er lijnen waar van de 19 diensten er slechts 4 met een ULF worden gereden of eerst 6 klassieke trams passeren voordat er een lagevloertram tussen zit. Daarbij is de inzet van de lagevloertrams nog steeds ver beneden de maat. Op een willekeurige dag begin oktober 2005 was de inzet vanuit de remise Favoriten nog geen 60%.

Siemens wil in Floridsdorf een fabriekscomplex neerzetten. Deze "Siemens City" zou een tramverbinding moeten krijgen. Hiervoor zijn plannen in de vorm van een lijn 27. Met ingang van het nieuwe schooljaar 2005 rijdt lijn 33 op werkdagen weer naar Floridsdorf.

Naar Krakow gingen de E1 motorrijtuigen 4682, 4710 en de c3 aanhangrijtuigen 1257, 1262, 1287 en 1289. In totaal gingen er tot nu toe 18 c3 aanhangrijtuigen naar Krakow. In 2006 volgen waarschijnlijk nog de 1215 en 1218. Op 12.7.2005 vertrokken na een eerder treintransport (zie bericht Sarajevo) de via een tussenhandelaar verkochte E motorrijtuigen 4419, 4431 en 4433 naar Sarajevo.

POLEN.

Eiblag. Bij fabrikant PESA werden 6 driedelige lagevloertrams besteld met een lengte van 20,2 meter. De aflevering vindt eind 2006 plaats. PESA in Bydgoszcz was als vroegere spoorwegwerkplaats tot nu toe actief met het moderniseren van diesellocomotieven en Konstal trams en de bouw van kleinere diesellocomotieven en elektrische motorwagens (o.a. de EN95 motorrijtuigen voor de WKD, het interlokale trambedrijf van Warschau). Naast een driedelige tram biedt men ook een langere, vijfdelige, tram aan met een lengte van 31,8 meter; zowel voor normaal- als meterspoor.

Lodz. Het Essense motorrijtuig 1012 (zie HOV/RN 561) rijdt proefritten op de interlokale lijn 43/43B van de maatschappij Tramwaje Podmiejskie. Als eerste vertrokken in april/mei 2005 de Cityrunners 1203 en 1206 naar Valencia. Inmiddels moeten nog vier van deze trams naar daar zijn vertrokken. Ze zijn verhuurd tot eind 2006.

Warschau. Begin juli 2005 werd het laatste van de 18 zesdelige metrotreinstellen type Metropolis door Alstom afgeleverd. Ze werden deels in Spanje en deels in Polen gebouwd.

PORTUGAL.

Lissabon. MTS (Metro Transportes do Sul). De opening van dit nieuwe tramnet op de zuidelijke Taag oever ver-

schuift van 2005 naar 2006.

Porto. In totaal gaan er acht oude motorwagens naar elders. De motorwagens 210 en 219 gaan naar museumorganisaties in de Verenigde Staten, de 137, 171 en 177 vertrokken naar Brazilië (Santos) en de 212, 214 en 223 naar A Coruna (Spanje). De goederenmotorwagen 65 gaat naar het trammuseum in Crich.

RÉUNION.

Saint Denis. Besloten is tot de aanleg van een 40 kilometer lange interlokale tramlijn tussen Saint Paul en Saint Denis – Gilot. (vliegveld). Hierop zou ook goederenvervoer moeten plaats vinden. Men zoekt naar private investeerders en Europese subsidie. Réunion is Frans gebied.

SPANJE.

La Coruna. Uit Porto werden de motorwagens 212, 214 en 223 overgenomen. Na aanpassing worden ze ingezet op de nostalgische tramlijn.

Paria. Een zuidelijke voorstad van Madrid. Hier moet in 2007 een 12 kilometer lange ringlijn in exploitatie komen. Er schijnen al 9 motorrijtuigen te zijn besteld. Behalve wat we daar eerder over schreven (zie bericht Madrid in HOV/RN 556) is ons verder niets bekend.

Valencia. Zoals bekend worden tot eind 2006 zes Cityrunners gehuurd uit Lodz. Als eerste arriveerde in april de 1206 uit Polen, een maand later kwam de 1203. Inmiddels moeten ook de andere vier trams in Valencia zijn gearriveerd.

TAIWAN.

Kaohsiung. Bij Siemens in Wenen werd in mei 2005 het eerste van de 42 driedelige metrotreinstellen gepresenteerd. De opening van de metro verschuift naar 2008. Inmiddels is besloten tot de aanleg van een 15 kilometer lange tramlijn. In 2003 werden hier proefritten gereden met een voor Melbourne bestemde Combino. Zie ook HOV/RN 546

TSJECHIË.

Brno. Alle 15 driedelige lagevloertrams werden inmiddels door Skoda afgeleverd en zijn in dienst gesteld. Brno beschikt over een zeer gevarieerd wagenpark. Vier-, zes- en achtassers van verschillende typen en dan nog in verschillende ombouwuitvoeringen. De vier in 1977 geleverde lagevloer Tatra motorrijtuigen 1801-1804 voldoen niet, rijden niet in de normale dienst en zijn eigenlijk nog te nieuw om te worden gesloopt. Ze zijn aan te treffen op belangrijke knooppunten als mobiele verkooppunten voor vervoerbewijzen. Brno heeft een tramnet van 137½ kilometer met 13 lijnen. Jaarlijks worden ± 187 miljoen reizigers vervoerd.

Ceske Budejovice. Hier is een plan voor een tramnet van 5 lijnen over bestaande spoorlijnen en nieuw aan te (her)leggen trajecten. Zo komen er verbindingen met de historische stad Cesky Krumlov en het skioord Tisovka. Een eerste lijn zou al in 2010 in dienst moeten komen met lagevloertrams

Liberec. In de centrale werkplaats Martinov van het trambedrijf in Ostrava werden de eerste T3 motorrijtuigen gereconstrueerd. Hierbij krijgen ze een nieuwe wagenbak met een lagevloer middeninstap. De motorrijtuigen die vanaf 2003 in Krnov werden gemoderniseerd kregen wel een nieuwe wagenbak maar geen lagevloer instap.

Op 1.8.2005 kwam na zeven jaar het traject Dolny Hanychov – Horni Hanychov weer in dienst en keerde daarmee lijn 3 terug op de route Lidove sady – Horni Hanychov. Het traject werd omgebouwd tot normaalspoor en ligt nu dubbel-sporig op eigen baan in het midden van de weg. Het gehele stadsnet is nu normaalsporig waarbij er tussen Lidove sady en de keerlus Viadukt, nabij het station, een derde rail ligt voor de inzet van metersporig (museum)materieel. De vol-

gende klus wordt het ombouwen van de interlokale lijn naar Jablonec. Dit is tevens de eerste fase van het regiotramproject, waarin zeven fasen worden onderscheiden. Van de lijn naar Jablonec wordt het gedeelte Liberec – Prosek (8 km.) dubbel- en normaalsporig. Het aansluitende traject van Prosek naar Jablonec (4,2 km.) wordt opgeheven en in plaats daarvan rijdt straks de tram over de met 750V te elektrificeren spoorlijn van Prosek tot Paseky. Vanaf Paseky wordt een 1,4 km. nieuwe lijn aangelegd tot het eindpunt Jablonec lazne. Wie de oude karakteristieke enkelsporige tramlijn naar Jablonec nog wil beleven doet er goed aan hier niet te lang mee te wachten.

Lijnennet:

lijn 2 Lidove sady – Dolni Hanychov
 lijn 3 Lidove sady – Horni Hanychov
 lijn 5 Fügnerova – Vratislavice
 lijn 11 Fügnerova – Jablonec

opm.: lijnen 2 en 3 normaalspoor
 lijnen 5 en 11 meterspoor.

Daarnaast is er nog een metersporige lijn 1: Lidove sady – Viadukt waarop op bepaalde dagen museumtrams rijden.

Most. Het trambedrijf en de staatsspoorwegen CD hebben een plan voor een gemeenschappelijke tramlijn Most – Zatec. De spoorlijn naar Zatec moet daarvoor met 3000V worden geëlektrificeerd en deels worden verlegd langs nieuwe woonwijken. In Velebudice komt een aansluiting met het tramnet. In feite ontstaat hierdoor een verlenging van de bestaande tramlijn Most – Litvinov waarvoor dan tweesysteemmaterieel moet worden aangeschaft.

Ostrava. De T3 motorrijtuigen 739 en 746 werden omgebouwd tot T3RNEV en kregen de nummers 1311, 1312. Nou ja, omgebouwd....alleen de draaistellen werden nog gebruikt. De trams kregen een nieuwe wagenbak met lagevloer middeninstap en een nieuwe elektrische installatie.

VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN.

Doebai. Een Japans/Turkse combinatie, waarin o.a. Mitsubishi en Yapi Merkezi, gaat hier een eerste metrolijn aanleggen.

VERENIGDE STATEN (USA).

Houston. Men wil de in 2004 geopende tramlijn Fannin South – University met 800 meter verlengen vanaf University tot Burnett. Verder is er sprake van de aanleg van een tweede oost/west lijn Univeristy – Uptown Galleria (13½ km.). De rest van de plannen (een net van 115 km.) is van tafel. Er is geen geld voor. Wel wordt nog op twee spoorlijnen een voorstadsvervoer ingericht en komen er over een lengte van ruim 32 kilometer aangepaste busbanen die bij de aanleg worden voorbereid voor een latere tramweg.

Little Rock. Bij Gomaco werden twee replica's besteld. Deze zijn nodig voor de verlenging van de in 2004 geopende nostalgische tramlijn met 400 meter naar de Bill Clinton Bibliotheek.

Los Angeles. Op 11.6.2005 arriveerde de eerste zesassige gelede tram (Ansaldo, type P2550). Ingevlogen vanuit Italië (Pisa) met een Russisch Antonov vrachtvliegtuig. Na proefritten komen deze trams rond de jaarwisseling in dienst.

New York. De Metropolitan Transportation Authority (MTA) bestelde uit een optie bij Bombardier nog eens 36 M7 motorrijtuigen voor de Metro North en 158 identieke motorrijtuigen voor de Long Island Railroad. Er staat nu nog een optie open voor 94 motorrijtuigen van dit type. In totaal werden er tot nu toe 1172 besteld, waarvan er intussen zo'n 650 zijn afgeleverd.

Philadelphia. Na gedurende 13 jaar "tijdelijk" te zijn opgeheven, kwam op 4.9.2005 lijn 15 weer in dienst. Ingezet worden de 18 bij Brookville gemoderniseerde PCC's 2320-2337. Even terug in de geschiedenis: september 1992. Toen

werden de tramlijnen 15, 23 en 56 tijdelijk stilgelegd. Na de bestelling van nieuw materieel (de PCC's waren verouderd) zou de tramdienst hervat worden. Daar bleek geen geld voor zodat nu uiteindelijk één van de drie lijnen met opgeknapt PCC's is heropend.

Sacramento. Op 15.10.2005 kwam de verlenging Sunrise – Folsom in dienst. Er zijn nu twee ongeveer in lengte vergelijkbare tramlijnen in exploitatie:

- Meadowview – Rose of Lima (centrum) – Watt/I-80
 - Folsom – Rose of Lima (centrum).

In aanleg is nog een korte zijlijn in het centrum vanaf K-Street naar het station.

San Diego. Om eerdere berichten compleet te maken: de 11 door Siemens geleverd Avanto S70 trams zijn driedelige tweerichting lagevloertrams.

San Francisco. Het nieuwe traject naar het station Bayshore (verlenging lijn N) komt later, in 2006, in dienst. Een nieuw project is de aanleg van een ondergronds tramtraject vanaf het Caltrain Station

onder de 4th Street naar Chinatown. Moet in 2012 klaar zijn. Een eerste uit Newark overgenomen PCC kwam na bij Brookville opgeknapt te zijn op lijn F in dienst.

Een ernstig geval van trammishandeling: het uit Brussel afkomstige PCC-rijtuig 7037 rijdt sinds juni 2005 op lijn F in de blauw/witte kleuren van het trambedrijf van partnerstad Zürich en kreeg het "Zwitserse" nummer 737.

San Juan. (Puerto Rico). Correctie op een eerder bericht: de normale metrodienst ging op 6.6.2005 van start.

Seattle. Er gloort hoop voor de opgeheven "Waterfront Streetcar", de nostalgische tramlijn die moest wijken voor de uitbreiding van een museum. Een aantal politici zet zich in om op een andere plaats een nieuwe remise te realiseren. Er zijn twee locaties in beeld waarbij bij één zelfs sprake is van een korte verlenging van de lijn. Het wil niet vlotten met de besluitvorming voor de aanleg van een stadstram, schreven wij eind 2004. Dat moet men zich aange-trokken hebben. Er wordt mogelijk al in april 2006 begonnen met de aanleg van een 4,2 kilometer lange lijn West Lake Center – Falview Avenue Research Center. Deze South Lake Union Streetcar ontsluit een ontwikkelingsgebied met hoogwaardige woningbouw en een biotechnologisch centrum. De opening is in 2007. Er werd opdracht gegeven voor de aanleg van een 22½ kilometer lange monorail tussen Seattle West en het centrum van de naburige gemeente Ballard. Eind 2010 in dienst.

ZWEDEN.

Norrköping. De tweeassige partytram 100 (ex Duisburg, ex Dortmund) keerde terug naar Duitsland en staat nu bij het HSM in Wehmingen (trammuseum bij Hannover). Begin september 2005 arriveerde uit Mittenwalde lagevloermotorrijtuig 24. Dit is de ex München 2703. Dit voormalige prototype werd opgeknapt met delen van het op 17.1.2003 zwaar beschadigde Münchense motorrijtuig 2122. In Norrköping kreeg het de naam Augsburg.

Uppsala. Er zijn plannen voor een minimetro. Een Koreaans bedrijf wil een proeftraject aanleggen. De geschiedenis herhaalt zich. Al eens eerder lag hier een testbaan, die werd opgebroken.

ZWITSERLAND.

Basel. De kantonale regering gaat zich inspannen om tramlijnen te verlengen naar Saint Louis in de Franse Elzas en Weil am Rhein in Duitsland. Dat zou dan tussen 2006 en 2009 moeten gebeuren.

Basel-SBB. S-Bahn Basel. Het kantonale bestuur meende zonder toestemming van het parlement lijn S9 (Sissach – Läuelfingen – Olten) vanaf 11.12.2005 te kunnen vervangen door een busdienst. Uit kostenbesparing. Er stapte ie-

mand naar de rechter en het besluit moest worden teruggedraaid. Inmiddels is ook de termijn verlopen om anderszins in de dienstregeling te kunnen ingrijpen. Sinds 12.9.2005 rijden hier de eerste "Flirt"-treinstellen in de normale dienst.

Bern. Begin juli 2005 kwam het Combino motorrijtuig 758, als eerste na een sanering in Krefeld, terug in Bern. Tussen augustus 2005 en eind 2006 volgen de overige veertien. Er is een nieuw plan "Tram Bern West". De tegenstanders van het eerdere plan lijken zich in de voorgestelde tracévariant te kunnen vinden. De vraag is nu of de landelijke overheid meebetaalt.

Bern-RBS. Regionalverkehr Bern-Solothurn. Op een tweetal plaatsen langs lijn S7 (Bern - Worb) wordt dubbelspoor aangelegd. Er wordt gewerkt tussen Ittigen en Bolligen en tussen Worblaufen en Papiermühle.

Lausanne. In januari 2006 worden de tandradmetrolijnen Lausanne – Ouchy en Lausanne Gare stilgelegd in verband met de aanleg van de nieuwe lijn. Al het oude materieel wordt te koop aangeboden. Het gaat om:

3 tandradlocomotieven 121 – 123 (bouwjaar 1958),
5 stuurstandrijtuigen 1 – 5 (1958) en
2 Bhe2/2 motorrijtuigen 111 – 112 (1964)

SPOORWEGEN BUITENLAND

CHINA

Iedereen weet nu van de gigantische groei van deze economische macht af. Wat bij het spoor gebeurt is eveneens indrukwekkend. De komende 15 jaar moet het spoor de tegenwaarde van 200 miljard euro krijgen voor verdere ontwikkeling en modernisering, zoals veel dubbelspoor en hogesnelheidslijnen tot 300 km/h. Wat een kans voor de Japanners om te helpen!

In 2020 moet het bestaande spoornet van 73.000 km zijn uitgebreid tot 100.000 km. Recent werd al een omstreden hoofdlijn naar Tibet geopend. Overigens zal het grote bedrag wel eens een even groot probleem kunnen zijn. Men zal dan ook een beroep moeten doen op de particuliere markt. Immers de defensie vreet al 3x zoveel geld als voorheen. En de grote ontwikkelingen in Peking en Shanghai vinden ook grotendeels plaats via projectontwikkelaars.

Het Ministerie van Spoorwegen heeft recent enkele grote orders geplaatst voor de levering van locomotieven. Binnen 15 jaar moeten 6600 hoofdlijnlocomotieven worden vervangen. Siemens Transportation Systems zal samen met de Chinese partner Tangshan Locomotive & Rolling Stock Works zestig hogesnelheidstreinen gaan bouwen. De stellen, goed voor een top van 300 km/u, zullen vanaf 2008 worden ingezet op de lijn Peking – Tianjin.

DUITSLAND

Infrastructuur

Ruzie over Berlin Hauptbahnhof

Tussen Meinhard von Gerkan, de architect van het nieuwe Hauptbahnhof, en de Deutsche Bahn is een felle strijd ontstaan, die inmiddels in de rechtzaal wordt gestreden. DB heeft in de ondergrondse gedeelten van het mega-station gekozen om vlakke plafonds aan te leggen. Dat is tegen de zin van von Gerkan, die een ontwerp met gewelfde plafonds had gemaakt. Volgens hem bepaalt de vormgeving van plafond en dak of een bouwwerk "tot de kunst hoort of een loods is". Op 22 november doet de rechter uitspraak over de vraag of DB het auteursrecht geschonden heeft. In het ergste geval moet DB alsnog een gewelfd plafond aanbrengen. Dat zou het tijdig opleveren van het nieuwe Hauptbahnhof, van belang voor het WK voetbal van volgend jaar, in gevaar kunnen brengen.

Nordrhein-Westfalen

Net als in Nederland heeft het spoorvervoer in deze deelstaat last van een herfstdip, vooral veroorzaakt door vallen-de en natte bladeren. In de herfst van 2003 leidde dit tot dramatische toestanden, met name door massale uitval van de Baureihen 423, 425 en 426. De punctualiteit van het treinverkeer daalde naar 85%, een waarde die NS in goede jaargetijden haalt. In goed Duits wordt er een "Herbstoffensive" gestart, waarbij de sporen dagelijks worden gereinigd. Hiertoe komt een Schienenpflegezug dagelijks vanuit Oberhausen naar Emmerich. De relatief lichte treinstellen worden uitgerust met ABS om doorglijden en "vierkante wielen" te verhinderen. Doel is de punctualiteit van 93% te handhaven. In één van de volgende edities zullen de resultaten met die van NS worden vergeleken.

Limburg – Au (Oberwesterwaldbahn)

De Kursbuchstrecke 461 is tussen 17 oktober en 7 november tussen Niederzeuzheim – Altenkirchen in twee fasen volledig gesaneerd. In drie weken tijd is 63 kilometer spoor vervangen en zijn 45.000 nieuwe betonnen dwarsliggers gelegd. In totaal werd voor € 20 miljoen aan de enkelsporige lijn vertimmerd, zodat de lijn er weer enkele decennia tegen kan. In de tussentijd werden de reizigers op deeltrajecten per bus vervoerd.

Elektronische beveiliging Frankfurt (Main) Hbf

Tussen 5 november en 9 december wordt het gebied rondom het Hauptbahnhof van Frankfurt aangesloten op een nieuw computergestuurd beveiligingssysteem. Tevens worden 100 seinen vervangen en 80 wissels aangepast. De overgang vindt in fasen plaats, waardoor het Hauptbahnhof zoveel mogelijk per spoor bereikbaar kan blijven. Een aantal lange-afstandstreinen wordt omgeleid, waarbij reizigers voor Frankfurt Hbf moeten overstappen op de S-Bahn. Het nieuwe systeem bedient 254 seinen en 350 wissels, en maakt het mogelijk om de in- en uitrijnsnelheid te verhogen naar 60 kilometer per uur. De extra capaciteit die zo gecreëerd wordt zal de betrouwbaarheid van de 1200 dagelijks in Frankfurt aankomende en vertrekkende treinen ten goede komen. Het oude, 48 jaar oude beveiligingssysteem gaat na 9 december buiten dienst.

Elektrificatie Speyer - Germersheim

De deelstaat Rheinland-Pfalz heeft € 51 miljoen uitgetrokken voor de elektrificatie van de lijn Speyer – Germersheim. In december 2006 gaat de elektrische dienst van start in de vorm van het doortrekken van de S-Bahn-lijnen S3 en S4. Het is de bedoeling de bovenleiding nog verder door te trekken naar Bruchsal, dat nu eveneens door de lijnen S3 en S4 bediend wordt. De lijnen S3 en S4 zouden dan een soort ringlijn gaan vormen. Ook het traject Germersheim – Wörth moet onder de draad komen, zodat de Karlsruher tweesysteemtrams van Wörth naar Germersheim kunnen doorrijden. Bijkomend voordeel is dat er om die manier een nieuwe elektrisch te berijden route van Ludwigshafen naar Karlsruhe en Basel ontstaat, wat vooral voor het goederenvervoer nuttig kan zijn.

Oberstdorf – Immenstadt

De spoorlijn Oberstdorf – Immenstadt raakte bij het hoogwater van eind augustus zwaar beschadigd, en is sindsdien buiten bedrijf. De planning en financiering van de wederopbouw is inmiddels geregeld, zodat het herstel kan beginnen. Gepland wordt de lijn medio december weer in dienst te stellen, tot die tijd verzorgen bussen het vervoer.

Deutsche Bahn

Schleswig-Holstein Express

DB gaat vanaf 13 oktober proefdraaien met het nieuwe materieel voor de Schleswig-Holstein Express. De gemoderni-

seerde treinstammen worden vanaf die datum ingezet op de stoptreindienst Neumünster – Flensburg. Omdat de over een "Mehrweckraum" beschikkende stuurstandrijtuigen nog niet zijn toegelaten wordt een ouder rijtuig in de stammen opgenomen. Vanaf 10 december vervangt de Schleswig-Holstein Express de nu nog door de NOB geëxploiteerde Flensburg Express Hamburg – Padborg (FLEX).

ICE-3

Siemens gaat samen met Bombardier 5 ICE-3-treinstellen aanpassen voor de dienst op de Franse TGV-lijnen. Na een vier jaar durende proeffase, waarbij twee ICE's in Frankrijk samen meer dan 100.000 kilometer aflegden is duidelijk welke aanpassingen nodig zijn. Naast inbouw van de Franse beveiligingssysteem moeten onder meer hoogspanningssysteem, deurautomatiek en remsysteem worden aangepast. De bodem van de treinstellen wordt aerodynamischer, om te voorkomen dat bij hoge snelheden de ballast uit het spoor wordt gezogen. De kosten van deze grap bedragen maar liefst € 43 miljoen. Vanaf 2007 moeten de ICE-3-stellen samen met TGV-materieel de treindienst tussen Parijs en Frankfurt verzorgen.

Inzet SNCF BB37000

Vanaf 4 oktober jl. is een nieuwe omloop van kracht voor het verkeer tussen Frankrijk en Duitsland. De belangrijkste verandering is de vervanging van de DB-locs serie 181.2 en 225 door SNCF-locs van de serie BB37000 tussen Ehrang en Apach aan de lijn Trier – Thionville. De meeste treinen eindigen in Gremberg, maar sommige treinen rijden tot ver in het Ruhrgebied. Op maandag tot en met vrijdag haalt een SNCF-loc zelfs Wanne-Eickel, helaas voor de fotografen eerst kort na middernacht. Het gehele inzetplan is hier te vinden http://www.drehscheibe-online.de/aktuell/2005-10-17_037ep-h05.pdf. Intern worden de BB37000-en bij DB aangeduid als serie 037, een stoomloc-nummer dus!

Modernisering serie 420

De indienststelling van de voor het S-Bahn-verkeer bedoelde serie 423 heeft geleid tot de buitendienststelling van oudste treinstellen serie 420. De eerste drie prototypes kwamen in 1969 op de baan; daarna volgden tussen 1970 en 1997 in totaal 477 stuks. Meer dan 190 treinstellen zijn inmiddels buiten dienst gesteld, waarvan er zo'n 120 gesloopt zijn. 15 treinstellen zijn naar de S-Bahn van Stockholm gegaan om daar het materieeltekort te verhelpen; inmiddels is bekend geworden dat ook deze exemplaren gesloopt zullen worden.

De jongere exemplaren worden thans gemoderniseerd, waarbij onder meer het interieur wordt aangepast aan de serie 423. Ook krijgen de stellen airconditioning, camerabewaking en ruiten in de kopbakken. Het eerste als ET420-Plus gemoderniseerde treinstel, de 420-400, werd op 20 oktober gepresenteerd in Stuttgart. Er volgt in ieder geval nog een proefstel. Aan de hand van de opgedane ervaringen zal worden besloten of, en zo ja, hoeveel stellen gemoderniseerd kunnen worden. De gemoderniseerde stellen moeten in elk geval tot 2025 mee kunnen.

Opdrukdienst Venlo - Kaldenkirchen

De gladde sporen ten gevolge van vallend loof maken ook dit jaar weer een opdrukdienst nodig voor de uit Venlo naar Duitsland vertrekkende treinen. De dienst wordt tot circa 30 november uitgevoerd met diesellocs serie 225. Op www.rolandrail.net zijn de dienstregelingen te vinden.

110 in de goederendienst

Tot dusver kwam het zelden voor, maar sinds kort rijden elocs van de serie 110 in de goederendienst. Railion heeft wegens een acuut locomotieventekort zeven stuks (zowel "Kasten-" als "Bügefalten-locs") gehuurd bij DB-Regio.

Regionaal vervoer

NordOstseebahn (NOB)

Het nieuwe materieel voor de Marschbahn Hamburg – Westerland wordt sinds 24 oktober beproefd tussen Hamburg-Altona en Husum. Tussen 4.10 uur 's morgens en 14.13 uur 's middags worden vanuit Husum twee slagen gereden met een diesellok DE2700 (ex NSB) en een stam nieuwe rijtuigen. Voor de fotografen is het goed te weten dat de locs aan de noordzijde van de trein lopen.

Verlenging Usedomer Bäderbahn

Het hing al een tijd in de lucht, maar nu is het officieel. De lijn van de Usedomer Bäderbahn wordt verlengd vanaf Ahlbeck Grenze naar het Poolse Swinoujscie (Swinemünde). De nieuwe lijn moet al in 2006 in gebruik worden genomen. In een latere fase wordt de lijn verder doorgetrokken over de route van de vroegere spoorlijn Swinoujscie – Ducherow; doorgaande treinen moeten dan in Swinoujscie kopmaken. Door de kortere reisroute naar Berlijn (circa 2 uur tijdswinst) en de bediening van vliegveld Ganz verwacht de UBB veel extra reizigers. Bij voldoende extra vervoer kan bij Swinoujscie een verbindingsoog worden aangelegd die het kopmaken vermijdt.

S-Bahn Hamburg

De oudste treinstellen van de S-Bahn Hamburg, zestig treinstellen serie 472/473, zijn voor € 25 miljoen gerenoveerd. Voor de reiziger het meest opvallend is de nieuwe inrichting en een schilderbeurt; tevens werden bij de bestuurscabine speciale plaatsen voor rolstoelgebruikers ingebouwd. Uiteraard hebben de stellen ook een revisie gekregen. De in 1997 begonnen operatie is in oktober afgerond, waardoor de stellen nog zo'n 15 jaar mee moeten kunnen. Inmiddels worden ook de eerste nieuwe treinstellen 474.2 afgeleverd. Het betreft driewagenstellen die zowel gebruik kunnen maken van de S-Bahn (1200V gelijkstroom) als van geëlektrificeerde DB-lijnen (15 kV wisselstroom). De serie bestaat uit 33 aangepaste treinstellen serie 474.0 en 9 nieuwe treinstellen. Vanaf december 2007 zullen de tweesysteem-treinstellen worden ingezet op de verbinding Stade – Harburg – Hamburg, waarbij in het centrum van Hamburg gebruik wordt gemaakt van de S-Bahn-tunnels.

De stadstaat Hamburg heeft de aanbesteding van het S-Bahnnet aangekondigd in het Europese mededelingenblad. Geïnteresseerden kunnen alleen een bod uitbrengen op het gehele net, maar mogen wel de lijnvoering aanpassen. De nieuwe exploitant moet zijn diensten vanaf december 2009 voor een periode van 12 jaar aanbieden. Vanwege het specifieke materieel (1200 Volt gelijkstroom met voeding middels een zijdelings bestreken stroomrail) verwacht men alleen van DB-dochter S-Bahn-Hamburg GmbH een offerte. De aanbestedingsprocedure is dus in goed Duits alleen voor de *Bühne*.

Dreigende sluiting AKN-lijn Hamburg-Billbrook - Glinde

De Altona-Kaltenkirchen-Neumünsterbahn wil deze 10,3 kilometer lange spoorlijn afstoten. De lijn wordt incidenteel nog gebruikt voor goederenvervoer naar een legerbasis. De onderhoudskosten zijn echter vele malen hoger dan de opbrengsten uit het goederenvervoer. Wanneer voor medio januari 2006 geen overname-kandidaat is gevonden gaat de lijn definitief dicht.

Niedersachsen

De LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH, hoge woordwaarde bij scrabble) heeft opnieuw een serie TRAXX-locs besteld bij Bombardier. Ditmaal gaat het om 11 dieselelectrische locs van het type TRAXX P160 DE,

een variant van de e-loc-serie 146.2. De locs zullen in combinatie met de van de Metronom bekende dubbeldekkers vanaf december 2007 worden ingezet op de verbinding tussen Hamburg en Cuxhaven.

Regio Bremen

De deelstaten Niedersachsen en Bremen hebben een akkoord gesloten over de ontwikkeling van het vervoer rondom Bremen. Voor de langere afstanden wordt een S-Bahn-net uitgewerkt, dat onder meer tot Bremerhaven en Oldenburg moet reiken. Dit net moet rondom 2010 in dienst komen en zal worden bereden door elektrische treinstellen. Daarmee kunnen de ambities van de Bremer Strassenbahn AG voor een tweesysteemnet naar Karlsruher voorbeeld begraven worden. Het tramnet wordt overigens wel uitgebreid; trams moeten gaan rijden naar Lilienthal, Stuhr en Weyhe.

NordWestBahn

Connex-dochter NordWestBahn heeft bij Bombardier zeven driedelige dieseltreinstellen van het type Talent besteld. Gelijktijdig is een optie overeengekomen op een onbekend aantal treinstellen. De nieuwe stellen worden tussen oktober en december 2006 afgeleverd, en zijn bedoeld voor het onlangs door NordWestBahn gewonnen Emscher-Münsterland-net. Dit net omvat de lijnen RE14 (Essen – Dorsten – Borken), RB43 (Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten) en RB45 (Dorsten – Coesfeld).

Innovatieprijs voor "Nordhausener Modell"

Het "interdisziplinären Forschungsverbundes Bahntechnik e. V." heeft een innovatieprijs toegekend aan het gecombineerde tram-/treinsysteem van Nordhausen. Er was met name lof voor de eenvoud van de manier waarop het stadstramnet en de smalspoorlijn van de HSB verknoopt zijn, namelijk door gebruik van Combino-trams met diesel- en elektrische aandrijving. Ook de Nordhausense Combino's lijden aan wat de Amsterdammers treffend "scheurbuik" noemen; de wagens worden bij het trambedrijf van Erfurt hersteld op kosten van Siemens. De eerste vier trams zijn inmiddels behandeld, de andere drie volgen binnenkort.

Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg)

Als u de stoomlocs op deze in de buurt van Dresden liggende lijn wilt fotograferen mag u de plannen uitstellen. Van 24 oktober tot 2 december wordt de gehele lijn verbust in verband met werkzaamheden aan de Meißener Straße, waar ook Dresdens tramlijn 4 reed.

WEG-lijn Gaildorf – Untergröningen stilgelegd

De Württembergische Eisenbahn Gesellschaft heeft de Kochertalbahn Gaildorf – Untergröningen per 17 oktober j.l. moeten stilleggen wegens de te slechte toestand van de baan. Een opknopbeurt zal niet worden gegeven aangezien de verwachte kosten van meer dan € 2 miljoen niet opwegen tegen de opbrengsten uit het geringe goederenvervoer. Het reizigersvervoer was in het jaar 2000 al stilgelegd en wordt niet gereactiveerd. Als niemand de infrastructuur wil overnemen wordt de lijn na meer dan 100 jaar stilgelegd.

Aanbestedingen in Beieren

De deelstaat Beieren heeft zich lange tijd afzijdig gehouden bij de aanbestedingen van regionale treindiensten. De terughoudendheid is mogelijk het gevolg geweest van de problemen bij de Bayerische Oberland Bahn, die nu overigens uitstekende resultaten boekt. Kennelijk heeft de deelstaat de smaak te pakken gekregen, want de afgelopen maand heeft de Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG, het overheidsbedrijf dat de inkoop van treindiensten regelt) de aanbesteding van een groot aantal treindiensten aangekondigd.

De Interregio München – Immenstadt – Oberstdorf/Lindau moet vanaf december 2007 elke twee uur gaan rijden. Op 18 oktober werd de aanbesteding van deze treindienst in het Europese mededelingenblad aangekondigd. Het contract heeft een looptijd van 10 jaar en omvat ongeveer 1,5 miljoen treinkilometers per jaar. De nieuwe treindienst vervangt de Allgäu-Express (ALEX) die nu nog door een samenwerkingsverband van SBB Deutschland en Arriva-dochter Regentalbahn wordt verzorgd.

In de regio Augsburg worden maar liefst drie netwerken aanbesteed, waarvan één met elektrisch materieel. Het dieselnets Augsburg I omvat de treindiensten van Augsburg naar Landsberg en Bad Wörishofen. Vanaf eind 2007 moeten hier nieuwe dieseltreinstellen met lage vloer en airconditioning gaan rijden. In het dieselnets Augsburg II zijn de treindiensten Augsburg – Geltendorf – Weilheim – Schongau en Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt opgenomen; deze treindiensten moeten vanaf december 2008 respectievelijk december 2009 eveneens met nieuw materieel bereden worden.

Het pakket E-Netz Augsburg wordt samen met de deelstaat Baden-Württemberg aanbesteed en bestaat uit de regionale treindiensten München – Augsburg – Ulm en Augsburg – Donauwörth – Aalen / Treuchtlingen. De lijnen moeten met nieuwe snel te splitsen en combineren treinstellen worden gereden. Uiteraard dienen de treinen toegankelijk te zijn en over onder meer airconditioning te beschikken. De offertes moeten 3 april 2006 worden ingediend; uiterlijk 16 juni wordt de beslissing bekend gemaakt.

Op 18 oktober maakte de BEG de uitslag van drie andere aanbestedingen bekend. Het dieselnets Nürnberg (Fränklin), dat de lijnen naar Rothenburg/Teck, Markt Erlbach (Zenngrundbahn), Cadolzburg (Rangaubahn), Gräfenberg (Gräfenbergbahn) en Neuhaus/Simmelsdorf-Hüttenbach omvat, gaat vanaf december 2008 voor 10 jaar naar DB Regio. DB zal 30 nieuwe dieseltreinstellen aanschaffen.

De Interregio-treinen München - Regensburg - Hof/Furth im Wald gaan vanaf eind 2008 in een twee-uursdienst rijden. Deze treindienst wordt gegund aan Arriva-dochter Länderbahn (vroeger Regentalbahn). Over het in te zetten materieel is nog niets bekend (gemaakt).

DB Regio gaat voor een periode van zeven jaar een aanvullende treindienst "Fresh" op de Nau-/Ausbaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg (171 kilometer) verzorgen. Tussen Nürnberg en München gaan vanaf eind 2006 elke twee uur regionale sneltreinen rijden; tussen Allensbach en Nürnberg wordt de treindienst verdicht tot een uurdienst. De treindienst wordt verzorgd met getrokken materieel dat geschikt is voor een snelheid van 200 kilometer per uur; Fresh wordt daarmee de snelste regionale treindienst van Duitsland (en waarschijnlijk wereldwijd).

Korte berichten

■ SBB Cargo Deutschland heeft het hoofdkantoor verplaatst van Köln naar Duisburg. Een Re482 werd voor die gelegenheid van de naam "Duisburg" voorzien. ■ In Dresden-Friedrichstadt werd een nieuwe goederenvervoer-terminal in gebruik genomen. ■ Tussen Regensburg en Graz is een nieuwe Rollende Landstraße gestart, voorlopig met twee retourritten van maandag tot en met zaterdag. ■ Connex-dochter HarzElbeExpress (HEX) start op 17 december met weekend-treinen tussen Berlin Ostbahnhof en Wernigerode / Quedlinburg. DB wilde de trein niet meer rijden wegens gebrek aan klandizie, HEX gelooft wel in het concept. ■ EuroTurbo huurt sinds 19 oktober 3 MAN-railbussen van de Hohenzollerische Landesbahn. De in 1960 gebouwde voertuigen springen in op de lijn Radolfzell – Stockach (Seehäsele) waar twee van de drie GTW2/6-treinstellen defect zijn. ■ DB heeft zes treinstellen serie 425 uitgerust met klaptreden

voor gebruik langs lagere perrons. De stellen worden ingezet op lijn S5 van de S-Bahn Hannover.

GROOT-BRITTANNIË

Op 10 en 11 september j.l. werd in Crewe een massale open dag gehouden met één van de grootste locshows van de laatste jaren. Zo'n 70 voertuigen in totaal en 3 dagen later kondigde Bombardier aan dat ze de immense terreinen en gebouwencomplexen van dit beroemde industriecomplex uit de begindagen van het spoor te koop aanbieden! Nu is men daar even op teruggekomen omdat men de reacties te zuinig vond. Het is onduidelijk of men van dit wereldberoemde complex af wil.

De bezoekers was al opgevallen dat er eigenlijk alleen nog maar reserveonderdelen zijn opgeslagen. Vele jaren geleden kondigde BR aan dat 's werelds grootste locwerkplaats te Swindon dicht ging. Maar dat deed men vóór de grote tentoonstelling GWR 150: gevolg was: het op ontslag staande personeel weigerde de tentoonstelling op te zetten. Dan deed Bombardier het sluw!

De laatste elocs serie 86 (inmiddels al bijna 40 jaar oud) zijn buiten dienst gesteld. Ze hebben hun periode (ca. 30 jaar) overleefd omdat ze nogal eens modernere locs moesten vervangen. In de eind 60- en 70-er jaren waren ze ingezet op het 25kV net van London Euston-Birmingham / Manchester / Liverpool en Glasgow en later ook tussen London-Harwich en Norwich.

Eerder vermeldden wij al de officiële sluiting jaren geleden nog onder British Rail van Swindon Works. Over bleef de grote zogenoemde erecting shop en een firma genaamd Heritage Railway Engineering die reparaties voor museumlijnen verricht. Deze gaat nu in december 2005 ook verdwijnen na een laatste opdracht, zodat er na 163 jaar een echt einde komt aan een wereldberoemd instituut.

Het nieuwe Britse spoorbedrijf Grand Central Railway garandeert zijn klanten dat ze hun geld deels terug krijgen, als ze geen zitplaats hebben. GCR denkt daarbij aan vijftig procent van de prijs. De conducteurs hebben de opdracht om meteen hun portemonnee te trekken als ze zien dat iemand moet staan. En als de betrokken reiziger later alsnog een zitplaats vindt, mag hij de vergoeding houden. "Dat is gewoon pech voor ons" vindt een woordvoerder van GCR. De maatschappij gaat directe lijnen van Londen naar het noorden van Engeland exploiteren.

De regering-Blair wil een verbod op alcoholgebruik in het openbaar vervoer invoeren. Het voorstel kwam afgelopen maand aan de orde tijdens een bijeenkomst waarop premier Blair en een team adviseurs een aantal maatregelen ter bestrijding van sociaal gedrag bespraken.

De Britse kranten The Times en The Independent maakten melding van het plan om alcoholgebruik in treinen en bussen en op binnenlandse vluchten te verbieden. De Britse transportpolitie zou het voorstel steunen. Een woordvoerder van het ministerie van Binnenlandse Zaken bevestigde tegen de BBC dat de regering zich bezint op het voorstel. De woordvoerder zei dat er nog niets definitief is besloten.

Bij de Nene Valley museumlijn staat al jaren een ex-SNCF Nord Compound 2C machine, die daar maar even dienst heeft gedaan. De Fransen zijn nu bezig de machine terug te krijgen voor onderdak nabij Lille. Het is onzeker of hij weer terug in dienst komt.

Eindelijk is het zover: de al jaren bestaande en al een keer afgeblazen plannen om de Duchess of Hamilton weer te stroomlijnen kunnen in november 2006 afgerond zijn als er nog £ 15.000,- op tafel komt. De Engelsen kennende zal dat wel gauw voor elkaar zijn. De dan misschien wel mooiste loc ter wereld wordt dan weer rood gestroomlijnd. Er was ook een versie in blauw met zilver, die eigenlijk veel mooier was.

Al jaren loopt het project A1 Tornado uit een serie ontworpen door Peppercorn, de opvolger van Gresley. De ketel wordt nu door het Dampflokwerk Meiningen gebouwd en zal medio 2006 naar Darlington worden overgebracht, waar de loc verder zal worden gecombineerd; oplevering november 2007. Maar er moet eerst nog even £ 250.000,- op tafel komen.

Zo loopt er ook nog een onbegrijpelijk project om een loc uit de zeer onpopulaire Clan-serie van BR opnieuw te bouwen. Het betreft hier een kleinere zusterloc van de wel succesvolle Britannia serie. Op het ogenblik is het wat stil geworden hieromtrent.

Op het eiland Wight zit men in de zorgen: van het eens zo uitgebreide netwerk is één lijn van 8½ mile over. Deze is geëlektrificeerd (3^{de} rail) en men gebruikt 4 ex-treinstellen van de Londense ondergrondse. Er schijnen nu plannen te bestaan om deze lijn plotseling te sluiten.

Een veel beter bericht is er van de North Yorkshire Moors museumlijn. Deze loopt van Pickering naar Grosmont. Men is druk bezig om een vergunning te krijgen om de normale spoorlijn van Grosmont naar de pittoreske havenstad Whitby over te nemen. Vervulling van een oude wens van de North Yorkshire Moors Railways.

Naar aanleiding van het bericht in onze vorige editie op blz. 273, over loc's class 57 die naar de Thunderbirds genoemd zijn, zonden enkele lezers ons een nadere toelichting (*waarvoor onze dank*):

Diverse maatschappijen hebben op strategische plaatsen zogenoemde reddingslocomotieven gestationeerd. Deze dienen primair om in geval van defect materieel dit snel weg te kunnen slepen. Het zijn veelal locs van de serie 57, die als zodanig gereviseerde en geremotoriseerde opvolgers zijn van de locs serie 47 die eerder deze rol vervulden. Vanwege hun reddingsfunctie hebben de locs namen gekregen die ontleend zijn aan de in de jaren zestig van de vorige eeuw zo populaire tv-serie Thunderbirds. Problemen met copyright hebben lang verhinderd om dit idee van Virgin Trains ten uitvoer te brengen, wat ook geldt voor het uitbrengen in model van deze locs. Het is dus niet zo dat alle loc's van de serie 57 naar deze televisieserie genoemd zijn. Het is daarbij zeer wel mogelijk dat een Thunderbird in de omgeving Crewe, die op een bepaalde dag geen reddingsdienst heeft, ingeroosterd wordt als trekkraft voor de dienst op Holyhead.

OOSTENRIJK

De öBB heeft zestig vierdelige elektrische treinstellen van het type Talent besteld bij Bombardier en Elin (Oostenrijk). Met de order is een bedrag van € 327 miljoen gemoeid. Er rijden al 111 van dergelijke stellen in Oostenrijk. De tussen 2007 en 2008 af te leveren stellen worden ingezet op de Weense S-Bahn en in de regionale dienst door het ganse land. Een aantal stellen zal naast de 15kV ook geschikt zijn om onder 25kV-spanning te rijden.

ZWITSERLAND

De laatste EW III overgangswagens van het type Db (Sputnik) zijn bij de **Lötschbergbahn** gearriveerd. De als vermist staande exemplaren stonden in La Praille buiten dienst.

Afgelopen zomer reed de **Matterhorn Gotthard Bahn** ten behoeve van het groepsvervoer veel rechtstreekse rijklijnen vanuit Chur naar Andermatt. Deze treinen, 333 en 350, werden getrokken door één van de twee laatste volgens omloop ingedeelde HGe 4/4 1 balkonlocomotieven. De tweede loc reed tussen Brig en het depôt Glisergrund. Op de eerste dag in september werd kennis gemaakt met het eerste nieuwe panoramarijtuig, Api 1311, in Andermatt, waar de persconferentie volgde. Bij Stadler in Bussnang werden twee driedelige en drie vierdelige panoramatreinstellen besteld voor de treindienst op de lijn Brig – Zermatt. De treinen kosten 42 miljoen Zw.Fr. en komen in dienst rondom de

opening van de nieuwe Lötschberg BasisTunnel. Ondanks de opgetreden moeilijkheden rondom de fusie van het **Regionalverkehr Mittelland** met de Lötschbergbahn zal deze op een aantal gebieden in de huidige situatie worden voortgezet. Desondanks wil men de fusie na de te nemen besluiten in 2006 door de algemene vergaderingen met terugwerkende kracht op 1 januari 2006 laten ingaan.

Door een rangeerongeval medio augustus met het materieel bestemd voor de spitsrein naar Ilanz reed de **Rhätische Bahn** deze trein met blauwe rijkruigen van de Arosaexpress. De personenrijtuigen, die jaarlijks door de militairen werden gebruikt voor oefeningen, werden na buitendienststelling gebruikt voor diverse doeleinden. Een exemplaar staat opgebokt bij hotel Bellaval in St. Moritz als bar. Twee andere gingen naar de Verein Dampfbahn Furka Bergstrecke, die de rijkruigen inzetten in de nostalgische Glacier Express-treinen van Brig naar Oberwald. Vanaf 1 september wordt de Albulalijn niet meer bediend vanuit Filisur, maar vanuit het nieuwe centrum In Landquart. De kaartverkoop in Filisur blijft gewaarborgd door verkoop door een particulier. In Chur werd op het stationsvoorzicht de nieuwe sporensituatie naar Arosa in dienst gesteld.

Om de aansluiting van de **Schweizerische Bundesbahnen** op het Franse hogesnelheidsnet niet te missen, wordt een aantal trajecten met Zwitserse financiële ondersteuning geschikt gemaakt voor hogere snelheden. Het betreft de lijnen Dijon – Dole – Vallorbe, Bourg en Bresse – Nurieux – Bellegarde en de hogesnelheidslijn Mulhouse - Dijon. De goedertak van de SBB kwam in de rode cijfers, ondanks een gestegen vervoervolume, maar een dalend bedrijfsresultaat. Dit ging met 4,3 % omlaag. Mogelijk is dit te wijten aan de verhoging van het toegelaten tonnage voor het wegverkeer naar 40 ton. Zwitserland hanteerde 28 ton. Door deze verschuiving zal er een overschot aan goederenwagens ontstaan. In het veiligheidsbericht over het jaar 2004 wordt gemeld, dat er geen botsingen en ontsporingen hebben plaatsgevonden, waarbij doden of zwaargewonden te betreuren waren. Hetzelfde geldt voor gevaarlijke stoffen. Van de 60 botsingen en ontsporingen gebeurde 80% tijdens het rangeren. De criminaliteitscijfers stabiliseerden zich. De trend van toenemende agressie kon worden gebroken. Het ging terug van 1271 naar 1223 gevallen. In de toekomst zullen nog 6 locseries worden ingezet in plaats van de huidige 10. Bij de rangeertractoren zal dit teruggaan van 7 naar 4 series. Het aantal eenheden daalt van 3200 naar rond 2500 in 2015. Met de ZVV, de Züricher Verkehrs Verbund, heeft men een rechtzaak aangespannen over het treinenaanbod op de S Bahnlijn 14. De prioriteiten van de ZVV werden ondergeschikt verklaard ten gunste van het lange afstandsverkeer. Door bezuinigingen zal de S Bahnlijn 43 Wald – Rütli (ZH) worden verbust. De Tösstaltreinen rijden dan tot Rütli in plaats van Rapperswil. De capaciteit van het nieuwe station Bern Wankdorf is tijdens voetbalwedstrijden ternauwernood toereikend. Over de capaciteit tijdens de spitsuren meldden wij U reeds.

De door **Thurbo** gesponsorde marathonloopster Simone Nigli-Luder en haar "aanhanger" werden op de avond van 15 augustus gedoopt op treinstel 526 706, waarop een groot geel plakkaat werd onthuld met de tekst "Thurbo feliciteert Simone met haar vier gouden medailles, behaald tijdens de wereldkampioenschappen atletiek".

De **Transports Publics Fribourgoises** hebben van Thurbo motorrijtuig ABDe 536 613 en stuurstandrijtuig Bt 50 46 29-33 203 overgenomen. De motorwagen ging voor reparatie eerst naar Spiez. Daarna volgde de inzet tussen Bulle en Romont.

De twee rangeertractoren, die werden geschonken aan de DFB, keerden door het noodweer tijdelijk terug naar de **Zentralbahn**. Met een aantal dienstwagens, onder andere ook van de DFB, werden ze ingezet voor reparatiewerkzaamheden.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

- VIRM-stam 8621 is nog steeds niet voorzien van de juiste belijning van de afdelingen eerste klasse in de ABv5.
- Op de stations waar frequent VIRM-materieel wordt gecombineerd, Gouda en Alkmaar, is geconstateerd dat het zogenaamde *direct combineren* in (te) veel gevallen niet bij de eerste poging succesvol is. Vervolgens moet aan de kabel van de AK worden getrokken tot een klik hoorbaar is; daarna lukt het koppelen wel. Er ontstaat dan wel vertraging. Inmiddels is gebleken dat het mislukken van de eerste koppelpoging veroorzaakt wordt doordat er met te hoge snelheid wordt gecombineerd. De klauw in de koppeling krijgt door de terugslag niet de gelegenheid zich te vergrendelen.
- De schade die de 8731 op 04-10 in Nijmegen opliep toen het stel tijdens rangeren ontspoorde, ontstond vooral aan de mBv7. Het was duidelijk te zien waar het geschampete bovenleidingportaal de zijwand had beschadigd.
- De 8675 werd op 13-10 in Revisiebedrijf Haarlem binnengenomen met problemen aan de antiblokkeerinstallatie én voor de LT1-beurt. Het stel had van enkele dagen ervoor op het emplacement van station Haarlem geplaatst, en bevond zich daar in het gezelschap van de 8731 (zie boven), 2883 (botsschade), 522 (botsschade) en 941 (gescheurde remblokken en R6-revisie). Alle stellen wachtten op een plaatsje in het RB. In de morgen van 19-10 sleepte de 708 de 941 naar de werkplaats.
- In treinstel 8717 trad op 10-09 een veiligheidsstoring op. Van deur 10 waren van het linker deurblad de bouten van de verstelbare deurstoel losgeraakt. Het is niet duidelijk of de storing door vandalisme of door een fabricagefout was veroorzaakt.
- De 8640 maakte op 23-10 een grote rondrit om een nieuwe ATB-installatie te beproeven. Doordat door de uitloop van werkzaamheden bij Rotterdam de rit in het water dreigde te lopen, moest de rit worden omgeleid. Compliceerd daarbij was dat steeds dezelfde cabine voorop moest rijden. In plaats van een rondrit van de Watergraafsmeer via Leiden, Rotterdam en Tilburg naar Nijmegen en vandaar via Arnhem, Zutphen, Zwolle en Amersfoort terug naar Amsterdam, werd vanaf Den Haag HS even teruggestoken naar Den Haag Centraal en via Utrecht naar Arnhem, Zutphen en Zwolle gereden, waarna daar de oorspronkelijke dienstregeling weer werd opgepikt. De 8640 kwam op 24-10 weer in de reizigersdienst.
- Met de omloopwijziging van februari 2006 zal de omloop voor VIRM-zes- en vierwagengestellen zodanig zijn aangepast dat de diensten weer overeenkomen met een aantal viertjes en zesjes. Opvallend is wel dat in dit verband wordt gesproken over de inzet van ICK in de weekeinden, omdat niet meer voldoende VIRM-zeswagengestammen beschikbaar zijn voor de series 1900 en 2500. Deze series kunnen niet met losse vierwagengestellen rijden, terwijl de inzet van gecombineerde viertjes leidt tot onaangevaardbaar veel lege ritten en dus tot een toename van het aantal bakkilometers. ICK kan redelijk goedkoop worden ingezet, omdat dit materieel in een Onderhoudsbedrijf binnenkomt na een zeker aantal dagen, en het aantal gereden kilometers (nu)

niet bepalend is voor het onderhoud. Overigens toont de gang van zaken aan dat het NS-bedrijf de reiziger reeds lang uit oog verloren is: qua capaciteit vindt men de inzet van losse VIRM-vieren niet acceptabel, maar sinds de inkorting van de acht VIRM-zesjes tot vieren zijn te kleine treinen sinds begin september (dus) aan de orde van de dag. Zij zwerven door de omloop voor zesjes en komen daarmee ook in de series 1900 en 2500. Hopelijk wordt er voor de acht verkorte stammen een aparte omloop gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met hun afwijkende capaciteit (te veel zitplaatsen eerste en te weinig zitplaatsen tweede klasse).

- Op 25-10 leverde Revisiebedrijf Haarlem de voormalige *Railklipper*-bak af. Niet, zoals aanvankelijk hier gemeld, als onderdeel van de 9456, maar als kopbak van zeswagenstam 8656. Deze stam bestaat naast de 290 8698 (9518) uit de 380 8262 (8728), 260 8845 (8632), 380 8056 (8656), 380 8348 (8656) en 290 8579 (9431) en is daarmee naast de 9518 de tweede VIRM met oorspronkelijke DD-IRM- en nieuwe VIRM-mBvk's. In dit verband moet ook een eerdere bakwisseling genoemd worden, die aanvankelijk onopgemerkt gebleven was. De 9431, die tussen 30-09 en 07-10 in Revisiebedrijf Tilburg verbleef, heeft zijn mBvk 290 8579 gewisseld met de 290 8642 van de 9456.

- Voor de 380 8262 is het een terugkeer in de reizigersdienst sinds lange tijd. De 8728 was immers beschadigd bij de botsing in Roosendaal op 30-09-2004, nadat hij slechts enkele weken in dienst was geweest. De 8656 kwam op 25-10 als 89143 naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam voor het uitvoeren van een aantal constructiewijzigingen. Op 05-11 kwam de stam als voorste treinstel van 2131 in de reizigersdienst. Zoals het een echte VIRM betaamt, viel van het stel al na twee dagen een tractie-installatie uit. mBvk 290 8698 blijkt nog van het opschrift *Railklipper* op de baanruimer te zijn voorzien, hetgeen een oplettende lezer direct opviel. Ook zag deze dat het treinstelnummer, net als op de 9456 destijds, in het zwart is uitgevoerd.

- Administratief is de in Haarlem verblijvende 8728 omgenummerd in 9528. De oorspronkelijke kopbak die in Roosendaal beschadigd werd, wordt niet meer hersteld en, zoals het er thans uitziet, vervangen door een mBvk die is nageleverd en nu in de voormalige werkplaats Amersfoort verblijft. Naar verwachting komt de stam begin 2007 weer op de baan na herstel van ABv6 380 8301, die op 13-09-2004 in Ede brandschade opliep. Mocht het zo zijn dat er dan nog steeds VIRM-tussenbakken in Amersfoort terzijde staan, wordt dan beslist of de stam als vier- of zeswagenstel op de baan komt. NSR gaat er thans vanuit dat de verkorte VIRM-stammen met ingang van de dienstregeling 2007 weer verlengd worden. Theoretisch kunnen met de in Haarlem verblijvende bakken een zesje 8610/8728 en een viertje 9410/9528 samengesteld worden. Daarvoor zijn dan twee mBvk-bakken uit Amersfoort nodig. In hoeverre er bakwisselingen plaatsvinden met de onlangs beschadigde treinstellen, is nog niet bekend.

VIRM-bakken in Revisiebedrijven per 10-11				
<i>RB Haarlem</i>				
	<i>nummer</i>	<i>stam</i>	<i>schadegeval</i>	
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004 total loss
mBvk1/2	290 8718	8728	Roosendaal	30-09-2004 total loss
mBvk1/2	290 8563	8632	Oisterwijk	19-12-2004 botsschade
mBvk1/2	290 8705	9522	Oss	03-08-2005 botsschade
ABv3/4	380 8010	9410	Dordrecht	24-09-2003 brandschade
ABv3/4	380 8128	8728	Roosendaal	30-09-2004 over
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 over
mBv7	260 8824	8656	Amsterdam	21-05-2004 botsschade
treinstel		8639	Oss	03-08-2005 botsschade
treinstel		8731	Nijmegen	04-10-2005 botsschade
treinstel		9420	Wijhe	03-11-2005 botsschade

- De proefritten op 11-09 waarbij met de 9512 profielmetingen werden uitgevoerd op de lijn Baarn – Den Dolder, blijken tot een onverwacht 'slachtoffer' te hebben geleid. Een meegebracht Senseo-koffieapparaat sneuvelde toen tijdens een elektrische remming een kortstondige piekspanning in het boordnet ontstond. Er waren namelijk geen andere treinen in de buurt die de teruggevoerde remenergie konden opnemen, zodat deze werd teruggeleverd aan het boordnet. Het koffiemachientje kreeg kortstondig 240 volt uit het stopcontact, hetgeen te veel van het goede bleek te zijn!

- Met de vele problemen rond de stroomafnemers van het VIRM-materieel gedurende de laatste winter in het achterhoofd, is de afkeurmaat van de koolsleepstukken van de stroomafnemers uit voorzorg verhoogd van 3 naar 10 mm.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst			
2882	26-10	2982	2976	26-10	2976	26-10
2883	11-11	2983	2977	11-11	2977	11-11

- De 2014 kwam na een zeer langdurig verblijf in Onderhoudsbedrijf Leidschendam op 24-10 weer in dienst als 80301 van Leidschendam naar Rotterdam Hofplein. Na één rit (15606) werden de 2014 en 2001 met vermeende technische problemen uit de dienst genomen. De storingsmonteur kon echter geen defecten vaststellen. Overigens bleek de melding die eerder in deze kolommen werd gedaan dat de 2014 en 2015 van een statische omzetter in plaats van een motorgenerator zijn voorzien, onjuist.

- Niet de 2886, maar de 2882 is als eerste SGM-2 naar Bombardier in Randers vertrokken. Op 26-10 ging het treinstel de grens over. De 2976 kwam retour en maakte direct de afleveringsproefritten in Twente. Nog diezelfde dag kwam het treinstel naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam. Op 11-11 werden op dezelfde snelle manier de 2881 en de 2977 aan de grens "uitgeruild".

- De 2032 werd op 26-10 uit de dienst genomen vanwege vlakke plaatsen, die tot ver in de omtrek van het stel te horen waren. Vanwege een nieuwe werkwijze bij het vaststellen van vlakke plaatsen was het stel aanvankelijk niet welkom op de kuilwielenbank. Sinds deze herfst is het namelijk het detectiesysteem *GOTCHA* dat vlakke plaatsen registreert en aangeeft of behandeling in een onderhoudsbedrijf noodzakelijk is. Met andere woorden: het oordeel van een storingsmonteur of de machinist is niet meer *leading* bij het beantwoorden van de vraag of een treinstel naar de kuilwielenbank moet. Om de een of andere reden was de 2032 niet gedetecteerd, zodat enige overredingskracht nodig was om het treinstel naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam te krijgen. In het weekend van 05-11 gebeurde iets dergelijks met de 2938. Het stel werd op 04-11 na 4135 in Rotterdam afgekeurd nadat de storingsmonteur vlakke plaatsen op vier assen vaststelde. Één draaistel had plaatsen van 12 centimeter lang. Naar verluidt was het gebonk boven de heiwerkzaamheden voor RandstadRail naast spoor 1 uit te horen. Daarop werd door NedTrain in Utrecht, waar de toevoer van materieel naar de Onderhoudsbedrijven landelijk gecoördineerd wordt, gevraagd of het stel een proefrit naar Gouda kon maken om een Gotcha-meetpunt te kunnen passeren. De meting leerde dat de assen nog niet aan de afkeurmaat waren (!), hetgeen het vermoeden doet rijzen dat Gotcha vlakke plaatsen boven een bepaalde grootte afdoet als foute meting. Op 06-11 werd opnieuw gemeld dat de 2938 *platte kantjes* had. Na 4141 kwam de SGMm weer aan de kant te staan, maar 'Utrecht' was opnieuw van mening dat het stel de dienst in kon. Aldus geschiedde, maar in de nacht van 06- op 07-11 stelde de storingsmonteur vast dat één wielband ernstig was uitgebokkeld. Met 80 km/h

kwam de Sprinter in de morgen van 07-11 naar OB Leidschendam.

- Medio oktober werd besloten dat het gecombineerd rijden van een oude en een gemoderniseerde Sprinter wel is toegestaan. Het gekoppeld rijden is toegestaan in geval van een materieeltekort.

- Op 19-10 trad bij Sprinter 2968 een veiligheidsstoring op. Na het berijden van een stroomloze brug viel de snelschakelaar even uit, maar bij het geven van tractie viel hij opnieuw en definitief uit. Nadat de trein tot stilstand gekomen was, bleek de hoogspanningskabel tussen de Bk1 en AB losgeraakt te zijn. Het treinstel, dat met de 2952 gekoppeld reed toen de breuk optrad, werd geaard naar OB Leidschendam vervoerd.

- De op 03-11 in Revisiebedrijf Haarlem binnengenomen 2006 kampte niet alleen met tractieproblemen, ook dienden de uit mat '64 bekende syndanioplaten behandeld te worden.

- Op 04-11 werd SGMm-treinstel 2949 naar Heerlen overgebracht. Het treinstel wordt daar gebruikt voor instructie aan machinisten van standplaats Heerlen.

Mat '64

- De proef met de kunststof remblokken op de 897 (blz. 274) betreft niet alleen de remblokken. Ook de remblokhouders zijn vervangen door UIC-houders van kunststof. Indien van IVW Rail goedkeuring wordt verkregen, zal de Plan V met de experimentele remblokken in de reizigersdienst worden ingezet. De proefritten tussen Eindhoven en Horst werden na drie weken afgerond. Verwacht wordt dat de nieuwe remblokken twee à drie maal langer meegaan dan de oude, gietijzeren exemplaren. Tevens zal het rem- en rolgeluid aanmerkelijk afnemen. Op 20-10 was duidelijk te horen dat de Plan V op één kopdraaistel last had van vlakke plaatsen. In de week van 24-10 reed het treinstel proefritten tussen Zwolle en Assen. Dat was ook het geval in de daarop volgende week en op 07-11.

- De door een aanrijding beschadigde Bk2 van de 522 werd in Revisiebedrijf Haarlem vervangen door de Bk2 van de 523, waarvan de B ernstige brandschade (blz. 284) heeft.

- Plan V 934 werd in Revisiebedrijf Tilburg door aannemer BAM voorzien van een installatie om de gel-emulsie Sandite aan te brengen op de spoorstaven. Tot op heden werd Sandite alleen gesmeerd met aangepaste mP's of goederenwagens. De 934 wordt in een aparte omloop in Zuid-Limburg ingezet. De machinist kan de gel op het spoor smeren met behulp van een drukknop in de cabine. Wanneer hij gladheid constateert, kan hij er op deze wijze direct iets aan doen. De installatie werkt tussen de 20 en de 70 km/h.

- Plan V 881 werd op 07-11 gebruikt voor het maken van video-opnames op de Nootdorpboog. Het treinstel kwam daartoe uit de Amersfoortse Bokkeduinen via de Westelijke Splitsing bij Rotterdam naar de Binckhorst en maakte van daaruit een drietal slagen via Ypenburg naar Leidschendam, waarbij nog enkele niet juist gemonteerde seinbordjes werden gezien. Het was overigens niet de eerste elektrische trein op de nieuwe boog. Op 06-11 had Jules reeds enkele proefritten gemaakt, terwijl trein 75628 met ingang van 07-11 structureel op Ypenburg kopmaakt en via de Nootdorpboog naar Leidschendam rijdt. Nog voordat de 881 ter plaatse was, reden de 7420 en 7834 over de nieuwe verbinding. De video-opnames worden gebruikt voor het instrueren van rijdend personeel. Tot aan het moment dat de beelden beschikbaar zijn, wordt bovengenoemde 75628 door een pilot begeleid.

- Treinstel 824 strandde op 30-10 met een defecte hogedrukrem in Dordrecht, maakte op 31-10 vanuit Rotterdam

nog een proefrit naar Gouda maar bleek het euvel toen nog niet kwijt te zijn. Het stel bleef enkele weken onaangeroerd in Rotterdam staan. Tot op 11-11 was het stel nog niet in een OB binnengekomen.

ICM

- Uit controles van de nieuwe ABI-installatie van het ICM-materieel is gebleken dat in de software een fout zit. In een bliksemactie werd van eind september tot 01-11 van alle ABI-cassettes van ICM in Onderhoudsbedrijf Onnen de software vervangen.

- Omdat het vervangen van de oude Knorr-compressoren nog tot in 2006 duurt, besteedt NedTrain thans extra aandacht aan de compressoren. Evenals de motorgeneratoren, vallen de compressoren regelmatig uit als gevolg van korte kolen en kolen die niet goed gangbaar in de koolborstelkast zitten.

- In 2006 worden twee treinstellen op proef uitgerust met een nieuwe statische omzetter type MEE-NTSD van de firma SMA, ter vervanging van de motorgenerator. Bij de aanstaande revisie zullen van alle ICM-en de mg's vervangen worden.

- Op 12-10 werd treinstel 4201 in Onderhoudsbedrijf Zwolle binnengenomen om te worden bestickerd tot Olympisch treinstel. De beschikbaarheid van ICM liet overigens geen ruimte voor de onttrekking van de 4201. Het beplakken was in de tweede week van november gereed. De al in 2004 in oranje gehulde 4241 zal weldra weer geel worden.

- Sinds 12-10 rijden de ICM-treinstellen 4014 en 4028 op proef met aangepaste remkranen. In beide cabines van de stellen is de reikafstand tot de remkraan aangepast, een vaak door machinisten geuite wens. In beide stellen liggen vragenlijsten waarop het bedienend personeel de bevindingen kan optekenen. De proef duurt tot 31-12 en indien de nieuwe opstelling bevalt, wordt de remkraan bij de revisie aangepast.

ICE

- Een oplettende lezer meldde ons dat ICE-treinstel 406 009 al geruime tijd met één stroomafnemer tegen de draad rijdt.

- Stel 4653 maakte op 08-11 een proefrit vanuit Frankfurt naar Amsterdam, naar verluidt voor 50 Hz-metingen. Van Frankfurt reed het stel als 77970 naar Emmerich en van daar als 82130 naar Amsterdam. De terugrit naar Keulen geschiedde onder de nummers 82131 en 77971.

- Het dak van de 406 013 dat bij de ontsporing van trein 822 in Amsterdam Centraal op 15-08 beschadigd raakte door een naar beneden vallend bovenleidingportaal, is reeds hersteld.

ICR

- De eerste rit van de *Zilverrail* op 17-10 verliep niet vlekkeloos. Na aankomst in Utrecht schoot de trein bij terugzetten voorbij stoptonend sein. De trein kon, mede omdat de ritregistratie niet hoefde te worden uitgelezen, toch op tijd vertrekken.

- Het rangeren met de *Zilverrail* verliep op 24-10 in 's-Hertogenbosch dusdanig stroef dat trein 924 negentien minuten, trein 3526 vijftien minuten en trein 826 zeven minuten vertraging opliep.

- Voor het afsluitende bezoek aan de *Zilverrail* kwam de Koningin op 27-10 naar Delft. Omdat men blijkbaar Hare Majesteit de gang door het wat smoezelige tunneltje niet wilde aandoen, werd de trein op spoor 1 behandeld, direct aan het stationsgebouw. Het overige treinverkeer moest daarvoor uitwijken naar spoor 2 en 3. Omdat dat niet anders dan met vertraging gepaard kon gaan – het treinverkeer in beide richtingen maakt aan beide zijden van Delft dan ge-

bruik van dezelfde wissels – werden preventief de 2437, 2239, 2226 en 2428 opgeheven tussen Den Haag HS en Rotterdam/Dordrecht. Het overige treinverkeer liep bovendien enige vertraging op.

- Nog op 28-10 werd in 's-Hertogenbosch begonnen met het ontmantelen en ontstickeren van de Zilverrail-rijtuigen.
- In de week van 07-11 werd ICR-BAB-stammetje 5635 in Eindhoven nieuw samengesteld. De rijtuigen zijn voorzien van *infotainment*, een systeem waarbij op televisieschermen (reis-)informatie en reclame wordt getoond. DD-IRM 8498 reed vanaf oktober 2003 ook enige tijd met het systeem. Het infotainment-systeem in de ICR-stam wordt in de reizigersdienst beproefd.
- Op 26-10 haalde de 1856 het koninklijk rijtuig in Utrecht HTMU op en maakte er een conditierit mee. Vanuit Utrecht werd een rondrit via Tilburg en Den Haag gemaakt.

Serie 1700 & 1800

- Wanneer een 1800 in een DDM-1-stam rijdt, blijken in veel gevallen de gongen die klinken bij het bedienen van de centrale deursluiting door de conducteur, niet goed te werken. Opvallend is dat de gongen, die bij de LT3-beurt zijn vervangen, wel goed functioneren indien ze worden beproefd in OB Maastricht. Er wordt gewerkt aan een oplossing voor het probleem.
- De beschikbaarheid van mDDM-motorbakken en DD-AR-1700-en is thans zodanig dat een loc over is. Deze wordt vanaf februari gebruikt om de inbouw van cabine-airco in alle 1700-en mogelijk te maken. Nadat deze actie is afgerond, wordt de 1731 weer omgebouwd tot solitaire 1700. Tot februari wordt de reserve aan locs gebruikt om er een vrij te maken voor proefritten met ICR dat van kunststof remblokken is voorzien (zie onder).
- De op 21-05-2004 in Amsterdam beschadigde 1838 is definitief afgevoerd voor sloop. De waarde van de nog bruikbare onderdelen is in mindering gebracht op het bedrag dat de verzekering uitkeert. Mogelijk dat een aantal onderdelen nog gebruikt kan worden door Railion voor haar 1600-en.

ICK

- Op 02 en 03-11 werden met het op de Dijkgracht staande ICK-materieel conditieritten gehouden. De rijtuigen werden in vier treinen tussen twee locomotieven naar Lisse en terug gereden. De laatste 5 BD's die een conserveringsbeurt hadden gehad op de Watergraafsmeer, werden tegelijkertijd op de Dijkgracht gezet.

LighTTrain

- De keuze om het nieuwe Sprintermaterieel in de kopbak te voorzien van één balkon, is een bewuste geweest. Enerzijds wilde NS de in de koprijtuigen gesitueerde afdeling eerste klasse optimaal afschermen, anderzijds achtte men de grootte van de balkons van dien aard dat de wisseling van de reizigers snel genoeg kan plaatsvinden.
- De Duitse treinstellen Baureihe 425 krijgen thans alle een magneetrem ingebouwd, om het problematische remgedrag op gladde sporen te verbeteren. Het nieuwe NS-materieel wordt direct voorzien van een magneetrem.

DM '90

- De Buffels 9417 en 9406 brachten op 03-11 een bezoek aan de kuilwielenbank in Eindhoven. VIRM 9525 sleepte beide stellen op 04-11 naar Venlo.

DDM

- Het aanbrengen van de verkorte rijtuignummers op de rijtuigen DDM-1, zoals gemeld op blz. 246, gebeurde alleen bij de stammen die dat weekend (03- en 04-09) in de Wa-

tergraafsmeer stonden. De stammen die op andere opsteltreinen verbleven, waren dus niet behandeld. Inmiddels zijn alle rijtuigen omgenummerd.

- De op blz. 277 genoemde instructiecombinatie mABk 390 7701 en Bvk 270 7077 uit Eindhoven moest eind oktober met een defect naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam komen. Aanvankelijk was gepland de 7837 op 30-10 beide rijtuigen, waarvan de mABk niet meer zelfstandig kon rijden, naar Leidschendam te laten slepen, maar dat plan vond geen doorgang toen de 7837 in Amsterdam benodigd werd. Door een misverstand had men de mini-mDDM niet weer afgekoppeld. Al spoedig ontdekte men de fout, waarna de trein in Geldermalsen werd opgehouden. Nadat een machinist met landelijke wegbekendheid was gearriveerd, ging de illustere combinatie via de Betuwelijn en Rotterdam naar Leidschendam. Nadat beide rijtuigen daar waren afgeleverd, vertrok de 7837 alsnog naar Amsterdam. De 390 7701 en 270 7077, die danig onder de graffiti zitten, kwamen na herstel op 31-10 op eigen kracht weer naar Eindhoven.
- De 7874 maakte op 07-11 een aantal instructieritten tussen de Watergraafsmeer, Lelystad en Naarden-Bussum,

Revisiebedrijf Haarlem

ICRM revisie				
binnengenomen		wordt	afgeleverd	
82-70 958	03-10	29-70 495 (5595) (1)	20-70 550	11-10
10-70 686	11-10	20-70 272	20-70 266	31-10
10-70 682	01-11	20-70 279	10-77 335	01-11
82-70 955	01-11	29-70 493	29-70 497	07-11

DDM-1 LTO

binnengenomen		afgeleverd
26-37 413 (6813)	13-10	

VIRM LT1

binnengenomen		afgeleverd		Plan V revisie R6			
				binnengenomen		afgeleverd	
8670	12-10	8666	10-10	941	19-10	939	11-10
8675 (1)	13-10			942	02-11	940	21-10
9416	25-10						

ICRM nawerk

binnengenomen		afgeleverd	
20-70-411	13-10	20-77 102 (5604)	25-10
10-70 491	13-10	10-77 304 (5604)	25-10
20-77-155	21-10	20-77 111 (5604)	25-10
20-77-101 (5608)	26-10	10-70 491	26-10
10-77-308 (5608)	26-10	20-70 411	27-10
20-77-107 (5608)	26-10	20-77 155	07-11
20-70 402	10-11		

Schades/defecten

binnengenomen		euvel	afgeleverd	
3211	15-09	botsschade	452	14-10
2957	04-10	schade	8656	24-10
523	12-10	brandschade	522 (2)	26-10
8731	14-10	botsschade	2957	01-11
2883	20-10	botsschade	2883	04-11
22-37 907 (5429)	28-10	botsschade	8639	08-11
12-37 029 (5429)	28-10	botsschade	2006	09-11
22-37 987 (5429)	28-10	botsschade		
20-77 113 (5615)	02-11	botsschade (3)		
10-77 315 (5615)	02-11	botsschade		
20-77 133 (5615)	02-11	botsschade		
2006	03-11	tractieproblemen		
20-77 137 (5628)	10-11	botsschade (4)		
10-77 128 (5628)	10-11	botsschade		
? (5628)	10-11	botsschade		

(1) de 8675 had tevens een defecte ABI

(2) met Bk2 523

(3) alleen 20-77 113 had botsschade

(4) alleen 20-77 137 had botsschade

Revisiebedrijf Tilburg

SGM luchtleidingen		VIRM Cw Airco	
binnengenomen	afgeleverd	binnengenomen	afgeleverd

2881	11-10	2889	11-10				
2886	19-10	2881	19-10				
2887	28-10	2886	27-10				
2888	07-11	2887	04-11				
1700 LT1				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1737	11-10	1725	17-10	4027	11-10	4028	13-10
1715	18-10	1779	18-10	4048	13-10	4027	17-10
1751	20-10	1778	20-10	4043	17-10	4048	19-10
1755	21-10	1733	31-10	4012	18-10	4043	20-10
1743	31-10			4045	21-10	4012	25-10
				4026	25-10	4045	26-10
				4038	26-10	4026	28-10
				4024	31-10	4038	01-11
				4033	02-11	4024	03-11
				4032	04-11		
				4039	07-11		
6400 LT1				Inbouw GSM-R			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
		6402	02-11	1621	27-10	1621	02-11
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>			
1844	13-10	botsschade		934		02-11	
934	12-10	inbouw Sandite door BAM		1827		31-10	
3428	04-11	botsschade		1828		31-10	
				1829		31-10	
				1832		31-10	
de binnenkomst van de 9431 in Tb op 30-09 betrof geen Cw Airco maar een bakwisseling							

Punctualiteit

■ In de week van 17-10 brak een crisis uit binnen NSR, toen bleek dat de gemiddelde punctualiteit aan het zakken was geslagen van iets boven de 86% naar 85%. Hoewel NSR nu de kans had om ProRail publiekelijk aan te spreken op de steeds slechter wordende prestaties (eerste berekeningen tonen aan dat het aandeel 'ProRail' in het totale aantal vertragingen van drie minuten en meer 45% bedraagt, het aandeel 'derden' 29% en het aandeel NSR 26%), draaide de directie andermaal om de hete brij heen en gaf het eigen management een uitbrander. Dat kon op haar beurt niets anders dan verzekeren dat de mensen 'buiten' al meer dan hun best doen.

■ Klaarblijkelijk om zelf gerustgesteld te zijn, besloot de NSR-directie om per 31-10 geheel te stoppen met het verbinden van de doorloopkoppels van het ICM-materieel. Naar verluidt had het weinig gescheeld of de leiding had besloten het combineren en splitsen van de treinseries 2000 en 22000 in Gouda te stoppen. In de nacht van 30- op 31-10 werden de koppels buiten bedrijf gesteld, waarna enkele weken later in Onderhoudsbedrijf Onnen werd gestart met het verder elektrisch en mechanisch loskoppelen van de koppels. De cabinedeuren, waarlangs de reizigers bij geopende doorloopkoppels liepen, zijn tevens uit het groene lampcircuit gehaald. Zij hoeven dus niet meer gesloten te zijn om de groene meldlamp 'deuren dicht' te laten branden. Het NS-personeelsblad *De Koppeling* opende eind oktober een verhaal over de aanstaande revisie van ICM, waarbij de revisie opeens in verband werd gebracht met het buiten dienst stellen van de doorloopkoppels. Hier lijkt een 'win-win-situatie' te zijn gecreëerd voor zowel de voorstanders van het sluiten van de doorloopkoppels als de op snel resultaat gerichte managers.

■ Beide maatregelen tonen eens te meer aan dat NS het masker dat 'reis van de klant' heet, nu definitief heeft afgedaan. Over de rug van de fors betalende klant wordt ge-

tracht de punctualiteit tot 31-12 te redden, dat wil zeggen in ieder geval boven de 85% te houden.

■ Ook bij de 'stammenstrijd' tussen NS Commercie en NS Reizigers omtrent het vervoeren van reizigers die evenementen bezoeken, is het de reiziger die de dupe is. Op 22-10 bleek dat er geen extra materieel was ingepland voor de treinserie 5700, waarvan vele bezoekers van de Bedrijfsautorai gebruik maakten. Opnieuw had NS Commercie geen extra treinen 'gespecificeerd', omdat de organisatie van het evenement niet wilde betalen voor extra capaciteit. Indien Commercie écht commercieel zou denken, zou zij inzien dat het niet uitmaakt met welk motief reizigers de trein nemen.

Korte berichten

■ Enkele wakkere reizigers en conducteurs constateerden dat de sticker met huisregels die in al het materieel hangt, nog steeds melding maakt van de mogelijkheid een treinkaartje bij de conducteur te kopen tegen het iets hogere treintarief. Zoals bekend is dat sedert 01-10 niet meer mogelijk, omdat op die datum het nieuwe boetebeleid is ingevoerd. Hoewel in de treinen ook daarover ruimschoots informatie wordt gegeven, werd toch besloten tot aanpassing van de huisregelstickers. De gewijzigde stickers zijn herkenbaar aan het met een witte sticker overgeplakte gedeelte. Overigens hoefden reizigers er niet op te rekenen onder een boete uit te komen als ze in materieel reden met oude stickers. De overgeplakte huisregelstickers zijn een noodmaatregel: in het materieel verschijnen momenteel grijze metalen frames waarin geheel nieuwe stickers met de huisregels worden aangebracht.

■ Het voormalige directiemotorrijtuig NS 20 *Kameel*, dat eerder dit jaar in- en uitwendig werd gerestaureerd, is in de nacht van 28- op 29-10 opnieuw teruggebracht naar Revisiebedrijf Tilburg. Daar zal nu ook de tractie-installatie worden opgeknapt.

■ Indien de Tweede Kamer instemt met een voorstel van de staatssecretaris van V&W, zullen vier spoorlijnen uit de contractsector teruggaan naar het *hoofdrailnet*. De exploitatie op de verbindingen Haarlem – Zandvoort, Haarlem – Uitgeest Hoorn – Alkmaar en Zwolle – Almelo wordt niet aanbesteed en blijft uitgevoerd worden door NS. De provincie Noord-Holland wilde de eerste drie lijnen alleen overnemen als er doorgaande verbindingen met Amsterdam zouden blijven bestaan. Er zou dan overlapping met diensten op het hoofdrailnet komen, wat in strijd is met de concessie die NS voor dat hoofdrailnet heeft verworven. Minister Peijs wilde geen concessies doen. De lijn Zwolle – Almelo wordt niet gedecentraliseerd voor het gereed komen van de tunnel bij Nijverdal rond 2015.

■ De bestuurders van de tram tussen Houten en Houten Castellum worden voor de helft door NSR gesteld. De overige komen van HTM en GVV.

■ Het aanbrengen van de houders voor de *Railpocket*-zakcomputers in de machinistencabines (blz. 216) gaat in hoog tempo voort. Spoedig bleek dat de lijm van de dubbelzijdige tape niet sterk genoeg was, waardoor de houders losraakten. Bovendien klaagden machinisten van DM '90 over de locatie van de houder. Inmiddels is een nieuwe plaats gekozen. De aanpassingen zijn nodig omdat machinisten vanaf december de zakcomputer gaan gebruiken voor het verkrijgen van vrijwel alle informatie die nu nog op papier wordt verspreid, zoals tijdelijke snelheidsbeperkingen en dienstroosters.

■ Al eerder werd hier melding gemaakt van de *Meesterschapsprijs*, een wedstrijd tussen machinisten van verschillende NSR-standplaatsen en NS Internationaal. Op 05-11 werd begonnen met het praktijkgedeelte van de proef. Uit Enschede, Maastricht, Roosendaal en Groningen kwamen Plan V's naar Leidschendam. Onderweg werd in Utrecht,

Dordrecht en Rotterdam gecombineerd. 's Middags kwamen de meesters en hun aanhang naar Utrecht, waar een kennisquiz werd gespeeld. De Haagse 'meesters' kwamen als winnaars uit de strijd. Voor de 'strijd' waren de 1827, 1828, 1829 en 1832 uit Revisiebedrijf Tilburg naar Leidschendam overgebracht.

■ In de week van 07-11 deelde NS op veertien stations (Alkmaar, Almere Centrum, Breda, Gouda, Groningen, Haarlem, Hilversum, Maastricht, Nijmegen, Roermond, Roosendaal, Venlo, Zaandam en Zwolle) zogeheten *luisterboeken* uit aan klanten. De actie werd gehouden in het kader van de *Tijd voor lezen*-campagne en naar aanleiding van de eerste *Week van het luisterboek*. Het betrof een nog niet eerder uitgebracht verhaal (voor volwassenen) van Annie M.G. Schmidt.

Remschijven & remblokken

■ In oktober is NedTrain Services begonnen met een proef met zogeheten *deelbare remschijven*. Met het onderzoek willen NSR en NedTrain de mogelijkheden bekijken of het mogelijk is het onderhoud aan de wielbanden en de remschijven apart van elkaar uit te voeren. In de bestaande situatie is het bijna altijd zo dat de remschijven worden vervangen tijdens de revisie van de wielbanden in het Revisiebedrijf. Door deze koppeling los te laten, kunnen de remschijven mogelijk langer gebruikt worden. Tevens wordt onderzocht de remschijven in de toekomst in de onderhoudsbedrijven te vervangen. Voor de proef, die een jaar duurt, voorziet Revisiebedrijf Haarlem de gedurende zes maanden tijdens de reguliere revisiebeurten 60 assen van loopdraaistellen van ICM-vierwagentellen en evenzoveel assen van DD-AR-materieel van deelbare remschijven. Er zijn uit een Europese uitvraag drie gekomen:

- Poli uit (Italië): vijfdelige schijven;
- Kurimoto (Japan): tweedelige schijven;
- Kovic (Slowakije): tweedelige schijven.

Na circa een jaar worden tenminste twee schijven van elke type aan onderhoudsresearch onderworpen. De totale beproeving zal drie jaar duren.

■ Stam 7870 werd op 01-11 gebruikt voor temperatuurmetingen aan de remschijven. De mDDM maakte in de nacht op 02-11 een aantal slagen tussen Zwolle en Assen en kwam aansluitend weer in de normale dienst.

■ Niet alleen de 897 (zie mat '64) rijdt proef met kunststof remblokken, ook de (aanvullende) blokken van ICR worden mogelijk door kunststof exemplaren vervangen. Voor de proeven, die vanaf december in het kader van het *sileNS*-project plaatsvinden, wordt de 1757 gebruikt. Het betreft de reserve die beschikbaar is totdat in februari 2006 een extra loc wordt onttrokken voor de inbouw van cabine-airco (zie boven). De nog op revisie wachtende 10-70 671 – 675, ICRm B 20-77 150 (5150) en BDs 82-77 009 (5609) zijn aangewezen voor de proef en zullen met de 1757 een trekduwstam vormen. Volgens planning starten de proefritten op 14-11 vanuit Eindhoven (zie onderstaand schema), nadat de trein in Onderhoudsbedrijf Maastricht is samengesteld en geprepareerd. De eerste week zullen worden besteed aan verificatie- in *inslijt*ritten.

14-11-2005	16-11-2005	18-11-2005
82119	82110	82110
Ehv 09:17	Ut 09:43	Ut 09:13
Hm 09:27 – 09:47	Gdm 10:00 – 10:13	Gdm 09:30 – 09:35
Br 10:16	Ht 10:28	Ht 09:50
82120	82111	82113
Br 10:32	Ht 10:41	Ht 10:15
Hm 11:04 – 11:05	O 10:59	O 10:32 – 10:45
Ehv 11:17	Nm 11:19 – 11:29	Nm 11:04 – 11:05
82121	Ah 11:42 – 12:14	Ah 11:22 – 12:14
Ehv 12:13	Dr 12:32	Dr 12:32

Hm 12:23	Zp 12:40	Zp 12:40		
Br 12:51	Dv 12:53 – 13:01	Dv 12:53 – 13:01		
82122	Zl 13:27 – 13:35	Zl 13:26 – 13:35		
Br 13:00	Amf 14:19 – 14:22	Amf 14:19 – 14:22		
Hm 13:34 – 13:35	Hvs 14:34 – 14:47	Hvs 14:34 – 14:47		
Ehv 13:46 – 13:53	Asd 15:19	Asd 15:19		
Ht 14:20 – 14:42	82112	82114		
Gdm 14:57 – 15:02	Asd 15:31	Asd 15:31		
Ut 15:20	Dvd 15:45	Dvd 15:45		
15-11-2005	Ut 16:08	Ut 16:08 – 16:14		
82110	17-11-2005	Gdm 16:30 – 16:35		
Ut 09:13	82110	Ht 16:49		
Gdm 09:30 – 09:35	Ut 09:13	Ehv 17:09		
Ht 09:50	Gdm 09:30 – 09:35			
82113	Ht 09:50			
Ht 10:15	82113			
O 10:32 – 10:45	Ht 10:15			
Nm 11:04 – 11:05	O 10:32 – 10:45			
Ah 11:22 – 12:14	Nm 11:04 – 11:05			
Dr 12:32	Ah 11:22 – 12:14			
Zp 12:40	Dr 12:32			
Dv 12:53 – 13:01	Zp 12:40			
Zl 13:26 – 13:35	Dv 12:53 – 13:01			
Amf 14:19 – 14:22	Zl 13:26 – 13:35			
Hvs 14:34 – 14:47	Amf 14:19 – 14:22			
Wp 15:03	Hvs 14:34 – 14:47			
Asd 15:19	Asd 15:19			
82114	82114			
Asd 15:31	Asd 15:31			
Dvd 15:45	Dvd 15:45			
Ut 16:08	Ut 16:08			

GSM-R

■ Het inbouwen van GSM-R-apparatuur in het NSR-materieel zal binnenkort van start gaan. Na proefstel 860 zullen nu ook de overige materieeltypen van de nieuwe treinradio voorzien worden. Vanaf 15-/16-11 wordt VIRM-1 onder handen genomen in Onderhoudsbedrijf Onnen, terwijl ICM volgt vanaf 16-/17-11. OB Leidschendam volgt met DD-AR (22-/23-11), 1700 (23-/24-11) en SGM (13-/14-12). De *Buffels* zullen vanaf 14-/15-12 in Hengelo voorzien worden. De ombouw van VIRM-2/-3 en de ICR-BDs-en start vanaf respectievelijk 20-/21-12 en 21-/22-12, maar de locaties zijn nog niet bekend. Wanneer de 1800-en en DDM-1 worden aangepast, hopen wij u in een volgend nummer te melden.

OV-chipkaart

■ Naar eigen zeggen heeft NS de technische problemen rond de OV-chipkaart onder controle. Het bedrijf leverde in de week van 24-10, met ruim twee maanden vertraging, een tijdplanning in bij minister Peijs. Vooral de vele tariefsoorten speelden NSR parten. Volgens de nieuwe planning zijn de poortjes op de Hoekse Lijn nog dit jaar in gebruik en start in december de voorbereiding van de plaatsing van de poortjes op de Flevo- en Schiphollijn. In het eerste kwartaal van 2006 zullen de poortjes op de Hoekse Lijn dan worden getest.

■ Op 26-10 overhandigden consumentenorganisaties een manifest aan minister Peijs van Verkeer en Waterstaat. De Consumentenbond, Rover, ANWB, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad, Samenwerkende Ouderenbonden CSO en de Fietsersbond zetten in het papier hun belangrijkste eisen aan de OV-chipkaart op een rij:

- de OV-chipkaart maakt het reizen met het OV gemakkelijker;
- de OV-chipkaart maakt het reizen met het OV niet duurder;
- het aanbod van tarieven op de OV-chipkaart is overzichtelijk;
- de reizigers worden goed geïnformeerd, met bijzondere aandacht voor ouderen en gehandicapten;

- o de prijsberekening van een reis is voor de reiziger transparant, voorspelbaar en controleerbaar.
- o aan de kaart zelf zijn voor de reiziger geen kosten verbonden;
- o de privacy van de reiziger is gewaarborgd, zonder dat daar een financiële straf op staat;
- o de OV-chipkaart en de toegangspoortjes beperken de toegankelijkheid en de veiligheid van het OV niet;
- o de voorwaarden voor het gebruik van de OV-chipkaart zijn helder en evenwichtig;
- o service en klachtenafhandeling zijn op een klantvriendelijke manier geregeld;
- o de reiziger kan vertrouwen op de goede werking van het systeem.

Dienstregeling 2006

▪ De nieuwe dienstregeling die ingaat op 11-12, kent een groot aantal betrekkelijk kleine wijzigingen. De belangrijkste zijn:

▪ De serie 4000 van Amsterdam Bijlmer naar Centraal is enkele minuten aangepast en komt volgens het spoorboekje twee minuten later aan. Op deze manier wordt een conflict met de vertrekkende ICE voorkomen. De eerste 4000 (4014) komt op de stations tussen Bijlmer en Centraal vijf minuten eerder aan dan in het oude patroon (en dus zeven minuten eerder dan de nieuwe patroontijd), omdat de voorbijrijding door de IC serie 800 op dat uur nog niet plaatsvindt.

▪ De in juni verruimde dienstregeling van de serie 4800 wordt ook in de dienstregeling 2006 voortgezet. Hetzelfde geldt voor de serie 7300, die twee minuten eerder (en van een ander spoor) uit Utrecht vertrekt en twee minuten later uit Abcoude richting Utrecht.

De lange kering van de serie 3300 Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd is verplaatst van Hoofddorp Opstelsterrein naar Hoorn. In Hoofddorp ontstaat zo ruimte voor het keren van de treinen van de serie 3500 die over de Utrechtboog van Amsterdam Bijlmer via Duivendrecht naar Schiphol gaan rijden. In de uren dat deze trein in de huidige dienstregeling niet rijdt tussen Utrecht en Eindhoven, gaat hij rijden tussen Utrecht en Schiphol. De series 800/900 gaan in de nieuwe dienst op werkdagen niet meer op Duivendrecht maar op Bijlmer stoppen, daar de 3500 nog niet langs de nieuwe perons van Bijlmer kan halteren. Omdat in het weekend meer reizigers van Schiphol naar Bijlmer moeten, blijft dan de (overstap-) stop van de 800/900 te Duivendrecht gehandhaafd. Doordat de beveiliging van de Utrechtboog onverwacht niet op tijd gereed is, zal de eerste maanden van de dienstregeling 2006 (waarschijnlijk) de huidige dienstregeling gehandhaafd blijven (zie bij ProRail).

▪ Van maandag tot en met vrijdag wordt trein 5823 tussen Den Helder en Alkmaar opgeheven, maar de 5827 zal in diens plaats starten in Alkmaar. De wijziging is het gevolg van klantenwensen.

▪ In de loop van 2006 wordt de nieuwe halte Amersfoort Vathorst tussen Amersfoort Schothorst en Nijkerk geopend. De definitieve uitvoering van de bediening van de halte staat nog niet vast, maar waarschijnlijk is dat de serie 5800 van Schothorst naar Vathorst wordt doorgetrokken. De nieuwe halte Ypenburg tussen Voorburg en Zoetermeer komt per 11-12 in gebruik en wordt bediend door de treinserie 9800. Ook per 11-12 zal het nieuwe station Arnhem Zuid in gebruik komen. Het station ontsluit de wijken De Laar, Elderveld en Schuytgraaf. Twee maal per uur en richting zal de stoptreinserie 7600 Zutphen – Nijmegen hier stoppen. Studenten van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen hebben met de nieuwe halte een betere verbinding met het centrum van Arnhem. Syntus zal niet stoppen te Arnhem Zuid.

▪ Zoals al eerder gemeld (zie blz. 250), wordt in verband met het (nachtelijk) onderhoud aan het spoor op een aantal trajecten de dienstregeling aangepast in de vroege ochtend of late avond. Op Haarlem – Leiden, Uitgeest – Haarlem – Amsterdam, Amsterdam – Uitgeest – Alkmaar – Den Helder, Leiden – Hoofddorp – Amsterdam, Weesp – Lelystad en Rotterdam – Hoek van Holland. In Limburg rijdt de laatste trein Kerkrade – Maastricht (6681) later en is 885 van Eindhoven naar Maastricht inclusief de aansluitende treinen in Roermond en Sittard, aangepast. Tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden wordt de rijtijd van enkele treinen verlengd.

▪ De stoptreinserie 5000 rijdt voortaan ook in de daluren ieder half uur tussen Rotterdam Centraal en Den Haag HS. Het voordeel van een integrale kwartierdienst is evident, maar de dienstuitvoering op de Oude Lijn wordt er (nog) kwetsbaarder door, terwijl voor het uitvoeren van extra ritten in het geheel geen plaats meer is.

▪ De hier aangekondigde koppeling van de treinseries 5900 Rhenen – Utrecht en 4900 Utrecht – Almere Oostvaarders wordt inderdaad gerealiseerd. De 5700 Dordrecht – Leiden – Utrecht, waaraan de 4900 thans gekoppeld is, gaat weer op zichzelf keren. De vertraginggevoeligheid van de series 4900 en 5700 neemt hiermee beduidend af.

▪ De serie 19600 Geldermalsen - Utrecht vertrekt 2 minuten eerder uit Geldermalsen en is 4 minuten eerder in Utrecht, waardoor te Utrecht Lunetten plaats ontstaat voor goederenpaden.

▪ In de avondspits rijdt spitstoevoeger 9767 niet meer leeg terug naar Rotterdam (79767), maar als reizigerstrein 9760 tussen Gouda Goverwelle en Rotterdam Centraal.

▪ De aparte spitsneltreinen serie 2800 tussen Rotterdam en Utrecht komen vanaf februari weer terug. In december 2003 werd de treinserie 2000 zodanig gewijzigd dat ook in de spitsuren in Gouda gecombineerd en gesplitst werd, reden om de series 2000 en 22000 integraal met VIRM te rijden. De wijziging werd destijds doorgevoerd met het oog op de kwetsbaarheid van de dienstregeling tussen Gouda en Utrecht. NSR had toen min of meer als voorwaarde gesteld dat de vrijgekomen ruimte niet zou worden gebruikt voor goederentreinen. De dagelijkse spitsreizigers weten wat van deze 'afpraak' terechtgekomen is. Het vaak nijpende zitplaatsstekort in de vanaf Gouda gesplitst rijdende treinen, ondanks de inzet van VIRM-materieel, zal ertoe geleid hebben dat NS onderhandelingen (!) met goederenvervoerders heeft gestart om enkele paden terug te krijgen. Door de medewerking van Railion kunnen vanaf februari 2006 vier treinen Rotterdam – Utrecht en elf treinen Utrecht – Rotterdam gereden worden. Uw redacteur vraagt zich af hoe deze ongelijke verdeling in een omloop verwerkt kan en gaat worden. Overigens kan een positief onderhandelingsresultaat met ACTS en Rail4Chem ertoe leiden dat het aantal treinen nog toeneemt.

▪ Tussen Dordrecht en Geldermalsen gaan enkele ledig-materieeltreinen met reizigers rijden. Zoals bekend wordt op de Betuwelijn een deelpark met '64 ingezet (901 – 915) die van sleutelkastjes in de machinistencabines zijn voorzien. In tegenstelling tot de huidige situatie wordt al het materieel 's nachts opgesteld in Dordrecht, waardoor enkele zeer vroege en late treinen moeten rijden. Nieuw zijn de 7115 (ma-v Ddr 05:21, Gr 05:43/05:48, Gdm 06:13), 7110 (ma-vr Gr 05:48, Ddr 06:11), 7119 (za Ddr 06:21, Gr 06:43/06:48, Gdm 07:13), 7114 (za Gr 06:48, Ddr 07:11), 7118 (zon/feest Gr 07:48, Ddr 08:11), 7121 zon/feest Ddr 07:21, Gdm 08:13), 7186 vr/za Ldm 00:33, Gr 0:45).

▪ Op zondag wordt de uurdienst op de Hofpleinlijn 30 minuten verschoven, om werkzaamheden voor RandstadRail mogelijk te maken. De eerste treinen vertrekken 30 minuten later, de laatste 30 minuten eerder. Tevens wordt, eveneens ten behoeve van de werkzaamheden voor RandstadRail,

een aantal late treinen van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn omgeleid via de Nootdorpboog. Dat zal dus de enige mogelijkheid zijn om deze verbinding in de reizigersdienst te berijden. Wanneer in de zomer van 2006 beide lijnen buiten dienst gesteld worden voor de ombouw naar RandstadRail, zal NSR waarschijnlijk extra treinen laten rijden tussen Den Haag en Gouda, die uiteraard stoppen in Zoetermeer.

- Over de nieuwe dienstregeling tussen Zwolle en Emmen is op blz. 278 reeds bericht.

- Syntus introduceert een vroege trein 31113 Tiel - Arnhem, hetgeen ertoe leidt dat Railion in patroon moet rijden en NSR-trein 2018 op werkdagen niet meer kan stoppen in Elst.

- Trein 5614 vertrekt in Zwolle van spoor 5a en niet meer van spoor 1, waarvandaan alle andere 5600-en ook vertrekken.

- Op week-, zon- en feestdagen rijdt er tweemaal per uur een doorgaande trein tussen Nijmegen en Roermond. De ene is een stop-, de andere een sneltrein. In de sneldienst worden ook stops in Cuijk en Nijmegen Heijendaal opgenomen. De aparte dienst Nijmegen – Boxmeer komt hiermee te vervallen.

- Als gevolg van de bouw van het derde perron in Breda is er in 2006 geen gelijktijdig vertrek meer mogelijk richting Dordrecht en Roosendaal, tenminste als de cross-platform overstap gehandhaafd zou moeten blijven. Er is voor gekozen deze overstap te behouden, waardoor de 3600 een minuut later vertrekt uit Breda richting Roosendaal.

- De stoptreinseries 5200 Eindhoven – Breda en 6400 Eindhoven – Weert, die exploitatief gekoppeld waren, worden vanaf december als één serie genummerd. De nieuwe 5200 wordt ook voor het publiek een doorgaande stoptrein Weert – Breda. Tevens ligt de vertrektijd van Eindhoven naar Breda twee minuten later. Het aftrappen en bijplaatsen van treinstellen heeft door deze wijziging minder gevolgen voor de punctualiteit.

- Om de stoptreinen in Maastricht minder gevoelig te maken voor vertraging, is de dienstregeling van de serie 6800 één tot enkele minuten verschoven.

- De treinserie 6500 gaat een minuut eerder weg uit Eindhoven om een goederenpad te creëren.

- De afwijkende bediening van Maarn door de treinserie 7500 op tijden dat de ICE rijdt, wordt in de nieuwe dienstregeling zoveel mogelijk aangepast. 7519, 7559, 7523, 7527, 7522 en 7554 stoppen voortaan op werkdagen in Maarn.

- Zoals de laatste jaren gebruikelijk, rijden in de kerstvakantie van 27-12 tot en met 06-01-2006 en in de meivakantie van 01-05 tot en met 05-05-2006 op werkdagen minder treinen. De series 4700 Uitgeest – Amsterdam 3400 Den Haag – Haarlem, 5000 Leiden – Dordrecht (2200 stopt te Den Haag Laan van NOI ter compensatie), 9700 Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle, 15500 Den Haag Centraal – Pijnacker, 13800 Zoetermeer Stadslinje Linksom, 14100 Rotterdam – Vlaardingen, 18800 Utrecht– Leiden, 19500 Gouda – Alphen aan den Rijn – Leiden, 14300 Lelystad - Hoofddorp en de treinen 3221, 3227, 3254, 3260 Enkhuizen – Amsterdam rijden in die periode niet.

In de zomervakantie van 10-07 tot en met 18-08 rijden de series 3400, 5000, 9700, 19600, 14100, 18800 en 19500 in de zuidelijke Randstad niet, terwijl van 24-07 tot 01-09 de spitsreinen 3221, 3227, 3254, 3260 en de series 14300 en 4700 in Noord-Holland worden opgeheven.

Connexxion

- Op 08-11 werd bekend dat Connexxion de aanbesteding voor de *Valleilijn* Amersfoort – Ede-Wageningen heeft gewonnen. Connexxion scoorde volgens de provincie Gelderland "overtuigend" beter dan Arriva/NoordNed, NS Reizigers, BBA en Syntus. Vanaf 10-12-2006 rijdt Connexxion met bestaand materieel op de lijn. Uiterlijk vanaf 01-09-2007 zal nieuw materieel worden ingezet. Volgens persberichten

bestelt Connexxion vijf treinstellen, waarmee een halfuurdienst tussen Amersfoort en Ede-Wageningen wordt geboden. Overdag wordt tussen Barneveld Noord, waar een heus transferium verrijst, en Amersfoort de dienst verdicht tot een kwartierdienst. In het nieuwe materieel zullen stiltezones en speciaal op jongeren gerichte *Dance Valleir*-ruimtes met videoschermen komen. De instap in het materieel zal gelijkvloers worden.

Syntus

Oldenzaal - Bentheim

- Mogelijk wordt een grensoverschrijdende dienst tussen Oldenzaal en Bad Bentheim ingesteld. De Oldenzaalse wethouder H. Pieper hoopt op een ingebruikname in de zomer van 2006. De gemeenten Oldenzaal en Bad Bentheim hebben in samenwerking met de Euregio onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verbinding weer permanent open te stellen. Er blijkt in toenemende mate vraag te zijn naar een treindienst tussen beide plaatsen. De gemeente Losser wenst in dit verband een halte in De Lutte. Syntus zou de dienst kunnen uitvoeren in aansluiting op de verbinding Zutphen – Oldenzaal. Zoals bekend is Syntus ook bezig met het opzetten van een treinverbinding tussen Arnhem en Emmerich, in aansluiting op de dienst Arnhem – Winterwijk.

Railion

6400

- Loc 6487 maakte op 31-10 vanuit het Duitse Minden proefritten om te bepalen of de locs van deze serie onbepaald in Duitsland ingezet kunnen worden. DB Systemtechnik voerde de proefritten uit. Als remloc fungeerde Railion-loc 152 164, terwijl voor de 6400 een meetrijtuig liep. Tussen de 152 en de 6400 was een voormalig IC-rijtuig type Bm geplaatst.

Korte berichten

- Op 13/10 reed de 1603 treinen 51601 & 51024. Op zich niet zo schokkend maar met deze trein vond een proef plaats. Achter de locs reden als eerste wagens 6 Shimmms mee met 2 grote Coils van 25 ton in opdracht van Corus. Gemeten werd hoeveel de Coils verschuiven onderweg. Corus moet de Coils vastleggen met zgn. zijarmen die de Coils moeten tegenhouden. Maar de armen worden vaak bij het lossen beschadigd zodat deze voor de komende lading eerst weer gerepareerd dienen te worden. De metingen werden dmv camera's uitgevoerd.

- Sinds half oktober krijgen de zware ertstreinen tussen Venlo en Kaldenkirchen weer hulp dmv. opdruk. Dit jaar is de eer te beurt gevallen aan inmiddels resp. locen 225 092-6, 031-4 en 053-8 met een verzwaarde platte wagen met automatische koppeling. Opvallend was het Railion uiterlijk van loc 225 031-4.

- In het vorige nummer schreven we al dat het suikervervoer naar de Eemshaven weer is begonnen. Vanaf eind oktober rijden er hierdoor ook weer dagslagen tussen de Eemshaven en Onnen waarin behalve de suikervagens ook gewone lading vervoerd wordt. Ander noordelijk nieuws is dat op 28/10 ook weer eens kunstmestwagens zijn gebracht naar het oude Veendamse emplacement nabij het STAR station. Op 31/10 werden de lege wagens weer voor volle gewisseld door de 6416.

- Loc 6487 viert nog steeds zijn toelatingsvakantie bij onze oosterburen. DB Netz voelde de loc aan de tand op 31/10 tussen Herzogenrath & Rheydt. De loc werd daar gesleept achter loc 152 164 die ook nog een schutwagen en een meetwagen meesleurde.

- Op 3/11 bracht Eland loc 6409 kanaaltunnelloc 0003 naar de Nedtrain kliniek in Tilburg. Kennelijk is de proef vorig jaar geslaagd en mag Nedtrain ook de andere locs een revisie geven. Uiterlijk lijkt de 0003 heel erg veel op een Railion 6400 en zijn deze in dezelfde tijd gebouwd.
- Sinds eind oktober worden door Essent voor proef een tweetal afvalwagens naar Maastricht Beatrixhaven gestuurd. De wagens zijn afkomstig van de Haanrade trein die het dus even met wat minder moet doen.

Overige vervoerders

ACTS

- Af en toe laat ACTS containers vervoeren voor klant Vos Logistics tussen Leeuwarden en Veendam. Deze trein rijdt momenteel eens per week. Vos wil in de toekomst meer treinen laten rijden maar dat laat de normale treindienst van Arriva niet toe.
- Op 28/10 werden door Vossloh twee G1206-en afgeleverd. Eén daarvan is bestemd voor ACTS de andere voor R4C. Beide locs zijn geleased van Mitsui en het ACTS exemplaar stond kennelijk al in de showroom. De 7103 kwam in de Mitsui kleuren het land in en werd meteen afgeleverd bij de SSN te Rotterdam Noord Goederen waar de loc op 4/11 in het ACTS jasje werd afgeleverd. Uiterlijk is het enige verschil dat de ACTS letters wat magerder zijn uitgevoerd in vergelijking met de andere locs.
- Op 30/10 werd V60 6005 door de 7101 overgebracht van Waalhaven naar de Nedtrain werkplaats Zaanstraat in Amsterdam. De loc gaat hier assisteren met spoorvernieuwing.
- Nadat ERS voor ACTS op 8/10 al een ketelwagentreintje uit Emmerich had opgehaald en naar de Botlek gebracht had deed de 1252 dit weer op 29/10. De 7102 nam de trein over op de Kijfhoek en bracht de wagens naar de Vopak vestiging aan de Welplaatweg. Op 2/11 bracht de 1251 de inmiddels lege wagens bio-ethanol weer terug naar Emmerich.
- Op 4/11 mocht de 1255 een gezelschap van Bouwfonds Hypotheken een onvergetelijke dag bezorgen door via Herikrail van Amersfoort naar Maastricht te reizen. De trein bestond uit 4 SSN rytuigen, 2 restauratie's van EETC en 5 van Herikrail.
- De ER9 werd bestickerd tussen 7/11 & 9/11 bij de SSN. De loc kreeg ook het ACTS paarse uiterlijk. Gelukkig had Mehano de loc nog niet in model uitgebracht!

ERS

- Gelukkig weer wat loccennieuws bij ERS. Omdat IVW graag aan een loc ziet van welke firma die is moest de tijdelijke ERS1203 ook van een ERS jasje worden voorzien op 21/10. Tussen 20/10 en 30/11 beschikt ERS over G2000 NE9 van de Neusser Eisenbahn. Twee jaar geleden was de loc al eens op proef bij ERS en in 2004 mocht ze al eens een maandje proefrijden voor Railion. De loc, die de Mainz shuttle rijdt, is momenteel voorzien van stickers die laten blijken dat de NE alweer 100 jaar bestaat. Bij ERS rijdt de loc niet op proef maar gewoon uit nood geboren door loccentekort.
- Op 31/10 nam de Praagshuttle vanaf Bad Bentheim een vreemde eend mee. Testrijtuig 708 302 van Siemens werd op sleeptouw meegenomen en daags erna bij Breda op de HSL sporen gezet. Het Siemens meetrijtuig heeft daar een aantal dagen metingen verricht en werd op 4/11 weer opgehaald door ERS. Met de 6605 is de TVT op 5/11 weer naar Bad Bentheim teruggebracht in dezelfde shuttle waarmee de trein ook was aangekomen.

Rail4Chem

- Op 28/10 kreeg naast ACTS ook R4C een nieuwe G1206. De loc, de 1204, was al in de uitmonstering van R4C. De loc reed ook nog de vertraagde Coevordenshuttle van Rotterdam Noord Goederen naar de Waalhaven. Op 2 & 3/11 werd de R4C2004 bestickerd in de R4C uitmonstering. Op 4/11 werd de 1202 naar Nedtrain Feijenoord gebracht waar de loc als reservemachine van Vossloh gaat dienen. Als er dus 'n G1206 of G2000 voor langere tijd aan de kant moet worden deze loc de joker.

RRF

- Drukte alom in de Rotterdamse haven. RRF heeft het op de Maasvlakte vooral druk met defecte en goede wagens te rangeren voor Shunter en ERS. Te Botlek wordt voor R4C nog steeds hard gewerkt met het lossen van de graanwagens bij Maassilo. Op de terminal zelf helpt RRF ook vaak zelf mee zodat de plaatselijk sik niet in actie hoeft te komen. Voor Shunter worden ook containerdraagwagens van de Maasvlakte naar Waalhaven en IJsselmonde gebracht.

DLC

- Sinds kort rijdt DLC alleen nog maar op dins- en donderdagen naar Born. Reden hiervoor is dat het vervoer van Neuss alleen nog maar lading heeft voor Antwerpen.

HGK

- Weinig nieuws nog bij HGK. De Duisburgshuttle trekt gewoon z'n baantjes. Maar op 28/10 deed ook HGK mee in het zgn. snabbel circuit. Op die dag haalde de DE65 16 gele dwarsliggerwagens van VSRT op te Amsterdam Westhaven en bracht deze naar Emmerich.

ProRail

Infrastructuur

- Tussen Zutphen en Winterswijk werden in het weekend van 22- en 23-10 werkzaamheden uitgevoerd. Per 24-10 kon daarmee de baanvaknelheid worden verhoogd van 100 naar 120 km/h. Met de wijziging is Syntus beter in staat de dienstregeling te rijden. Jammer genoeg ging de monteur van het seinwezen op 24-10 te vroeg naar huis na het testen van de gewijzigde apparatuur, zonder bij de treindienstleider te hebben gecontroleerd of het geheel goed werkte. Er ontstond dus direct een fikse stremming, omdat alle seinen rood bleven en tien overwegen gestoord waren. Nadat twee treinen het baanvak bereden hadden, moest het treinverkeer worden gestaakt.
- Nadat van 15- tot 21-10 het treinverkeer tussen Den Haag en Gouda een week stillag, werd in het weekend van 05- en 06-11 gewerkt aan de definitieve indienststelling van de Nootdorpboog. Die kwam op 07-11 in dienst (zie mat '64).
- Het postperron op Utrecht GE was begin november vrijwel geheel gesloopt. Alleen een hoop zand herinnerde nog aan de plaats waar in 1989 duizenden mensen de stoomparades van NS-150 aanschouwden.

Infraproblemen

- Op 23- en 24-10 werden reizigers rond Rotterdam tot tweemaal toe geplaagd door uitlopende werkzaamheden. Op 23-10 wilde het Procesleidingssysteem (PCL) na werkzaamheden aan de EBS-beveiliging (Elektronische Bedien Post) in Rotterdam niet opstarten, hetgeen een half voor het einde van de werkzaamheden bekend werd. Tussen Zwijndrecht en Vlaardingen/Delft was geen treinverkeer mogelijk. Sowieso waren er grootscheepse werkzaamheden tussen Rotterdam C en Rotterdam Alexander, als gevolg waarvan

alle treinen keerden op het door NSR nooit gebruikte Rotterdam Noord Goederen. Door de PCL-storing was ook dit niet meer mogelijk en lag het treinverkeer tussen Gouda en Alexander ook stil. Nadat de prognose voor indienststelling driemaal opgeschoven was, kon vanaf 10.30 uur het treinverkeer weer op gang komen.

- De genoemde werkzaamheden tussen Rotterdam Centraal en Alexander liepen op 24-10 zelf ook uit. De gevolgen voor de spitsreizigers laten zich raden. Door welwillende medewerking van de RET konden reizigers naar Alexander gebruikmaken van de metro. NSR mag de RET hiervoor bevestigen dankbaar zijn, gelet op de drukte die normaliter al heerst in de metro's tijdens de spitsen. De werkzaamheden omvatten ook een deel van emplacement Rotterdam Centraal en één tunnelbuis richting Rotterdam Zuid, zodat de treinserie 5000 eveneens werd opgeheven tussen Rotterdam en Dordrecht. De problemen werden veroorzaakt door weigerende apparatuur, die Siemens in reluishuis 60 in Rotterdam had geplaatst. Pas na 14.30 uur konden de eerste treinen doorrijden van Rotterdam Alexander naar Centraal, maar problemen met de seinbediening gooiden opnieuw roet in het eten. Toen er uiteindelijk toch gependeld kon worden, liep het spaak door de grote drukte en logistieke problemen in Gouda. Vervolgens reden pendeltreinen tussen Rotterdam Centraal en Noord. Pas op 25-10 kon de dienst normaal worden gereden.

- Ook tussen Beverwijk en Haarlem liepen geplande werkzaamheden op 24-10 verscheidene uren uit. Tussen beide plaatsen was in het geheel geen treinverkeer mogelijk, waardoor reizigers uit de westelijke Randstad en Haarlem met bestemming Noord-Holland de omweg via Amsterdam moesten maken. De problemen verliepen via het patroon waaraan spitsreizigers op maandagmorgen inmiddels gewend zijn. De prognose wordt verscheidene malen opgeschoven.

- De uitloop van werkzaamheden tussen Keverdijk en Weesp, eveneens op 24-10, werd aangekondigd, maar bleek zich op het laatste moment toch niet voor te doen.

- Een grote kraan van de firma De Kil uit Dordrecht viel op 25-10 om tijdens hijswerkzaamheden bij de bouw van het nieuwe station Amsterdam Bijlmer. In zijn val beschadigde de kraan een gedeelte van een nieuw perron. Het gevaarte werd op 26-10 weer overeind gezet.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- In de Europoort ontspoorde op de Elbeweg bij P&O op 13-10 een wagen van een goederentrein. Aanvankelijk werd gevreesd voor lekkage van de tankcontainer, maar dat bleek niet zo te zijn. Bij de ontsporing raakten ruim 200 betonnen dwarsliggers beschadigd, zodat herstel van het spoor tot 16-10 duurde.

- Sprinter 2883 botste op 14-10 tijdens het omrijden als trein 9849 te Gouda Goverwelle met het juk aldaar. Beide raakten beschadigd. Het treinstel kwam naar Revisiebedrijf Haarlem.

- Eveneens op 14-10 sloeg een treinstel spontaan aan het rollen in Alkmaar. Het rolde van spoor 6 door een stop-tonend sein en reed een wissel open.

- Op 15-10 kwam trein 8821 bij binnenkomst in Woerden in botsing met een platte wagen die uit buiten dienst gesteld spoor was gerold. Een onbekende Plan V raakte licht beschadigd aan de koppeling, de wagen kwam met één wagen naast het spoor te staan. Het hersporen en het daarop volgende technisch onderzoek namen meerdere uren in beslag.

- Trein 1934 botste op 17-10 bij Breda Prinsenbeek met een auto. VIRM 8715 raakte beschadigd en kwam na het opruimen van de auto naar Dordrecht en vervolgens leeg naar Den Haag. Het stel kwam op 18-10 weer in dienst.

- mDDM 7854 verloor op 18-10 als trein 4963 tussen Utrecht Overvecht en Centraal een pantograaf. Ook tussen Hilversum en Utrecht Overvecht werd de bovenleiding beschadigd. Een fikse stremming tussen Utrecht en Hilversum was het gevolg.

- De Plan V's 801 en 957 botsten op 20-10 bij Barneveld als trein 7422 op een auto. De 801 raakte beschadigd en kwam voor onderzoek door de schade-expert naar de Bokkeduinen.

- Op diezelfde dag botste een LINT als trein 30815 tussen Winterswijk en Winterswijk West eveneens met een auto. De schade was hier gering.

- Trein 632 botste op 23-10 bij Oudenbosch op een auto, waarvan de bestuurster was geschrokken toen de overwegbomen dicht gingen. Ze reed tegen de overweginstallatie, in plaats van eroverheen. De vrouw kon door omstanders uit de auto worden gehaald. Bs 28-70 106 raakte beschadigd. De stam, met loc 1192, kwam terug naar de Watergraafsmeer.

- Tijdens de stremming bij Oudenbosch raakten twee omgeleide Benelux-stammen, waarvan er één leeg was, in Breda defect, hetgeen behoorlijke vertraging opleverde voor het overige treinverkeer. Na herstel kwamen beide stammen (28-70 102, 1188, 22-70 108 en 1186) gekoppeld als 634 naar Roosendaal.

- Een auto botste op 24-10 op de 'doksporen' van de firma Jongeneel in Dordrecht tegen een rangerende 6400 van Railion.

- Plan V 830 botste op 26-10 tussen Roermond en Sittard op een auto. Het stel kwam naar OB Maastricht.

- Op 26-10 botsen tijdens rangeren in Rotterdam de 2890 op de opgestelde 2012. De 2890 raakte dusdanig beschadigd dat hij naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam moest komen. Om het tekort aan rijvaardige Sprinters op te vangen, werd mDDM 7822 uit Roosendaal gehaald en in 4106 ingezet.

- VIRM 9406 botste op 26-10 tijdens rangeren met de ICK-stammen 5429 en 5358.

- Op 26-10 moest de politie in Den Helder Zuid 21 mensen uit trein 3083 (9478) halen, omdat zij vernielingen in het treinstel aanrichtten.

- Loc 1764 kwam op 27-10 bij aankomst in Den Haag Centraal met trein 2524 in aanraking met een stootjuk.

- Treinstel 8740 ontspoorde op 28-10 om 3.33 uur toen het uit de wasstraat in de Haagse Binckhorst kwam. Het stel kwam met één draaistel naast het spoor te staan.

- Op 30-10 rangeerde een ACTS-trein in Leeuwarden door een juk. Het juk van spoor 72 schoof vijf meter op; één beladen containerwagen ontspoorde.

- De 2975 en 2950 strandden op 31-10 als trein 4046 in Woerden door een gebroken handremkabel. Uit Utrecht kwam een storingsmonteur die de kabel opbond, waarna beide stellen leeg naar Amsterdam kwamen.

- Op 31-10 strandden de Plan V's 924 en 893 in Helmond Brouwhuis. Van de 924 was een tractiemotor vastgelopen, een probleem dat zich bij mat '64 steeds vaker lijkt voor te doen. Nadat met enige moeite Helmond bereikt was, kwamen beide stellen leeg naar Eindhoven.

- Van loc 6428 vertoonde op 31-10 de brandstoftank lekkage toen de loc opgesteld stond op het emplacement van Onnen.

- Van de Ambtenaren Express 501 moest op 02-11 de machinist de snelheid tussen Den Haag en Gouda terugbrengen naar 80 km/h, nadat de conducteurs hadden geklaagd over de zeer onrustige loop van het middelste treinstel 4203. Toen het stel te hevig bleef schudden, verlaagde de machinist de snelheid nogmaals, nu naar 50 km/h. De trein moest in Utrecht uit de dienst genomen worden, maar NSR wenste graag met de (bij binnenkomst achteroplopen-

de) 4444 solo richting Groningen te vertrekken, om tenminste een deel van de reizigers nog van dienst te zijn. Door een knap staaltje ambtenarij van ProRail in Utrecht werd dit plan van tafel geveegd, omdat er volgens de treindienstleiderspost geen capaciteit zou zijn om het achterste treinstel af te koppelen en direct te laten vertrekken richting Amersfoort. Dat was aantoonbare onzin, want er was blijkbaar wél capaciteit om de leeggemaakte trein in twee stukken naar opstelsterrein OZ te rangeren. OZ kan namelijk niet goed overweg met rangeerdelen van twaalf bakken...

- Op 02-11 botsten de DM '90-treinstellen 3407 en 3428 met een juk in Venlo. Zowel aan de 3428 als aan het juk ontstond forse schade. Na hersporing van een naast het spoor gelopen as sleepte de 9481 de beschadigde Buffel naar Revisiebedrijf Tilburg.
- LINT 42 ontspoorde op 04-11 bij vertrek uit Zutphen als trein 31219 naar Oldenzaal met het voorste draaistel. De hersporing van het treinstel duurde twee uur, waarna het treinstel naar Hengelo werd afgevoerd.
- De IC's Limburg – Haarlem waren op 05-11 weinig fortuinlijk. De 932 (1775+BDs 5207) kwam defect te staan bij Geleen Oost. De trein kon na ruim anderhalf uur terugkeren naar Heerlen. Bijna op hetzelfde moment treed trein 825 (9480+9473) een persoon aan tussen Susteren en Sittard. Net toen die stremming voorbij was, brak trein 944 (1739+5202) tussen Oud-Heeze en Geldrop in twee stukken. De koppeling tussen het zevende en achtste rijktuig was gebroken. Hier moest een hulploc, in de vorm van een 700 uit Eindhoven, de trein wegslepen. De 846 (1744+5206) raakte ook defect, en wel tussen Bunde en Beek-Elsloo.
- ICM 4212 reed op 06-11 als 20782 tussen Zwolle en Amersfoort over een fiets, waarbij onder andere enkele ATB-spoelen beschadigd raakte. Het treinstel kwam naar de Watergraafsmeer.
- Loc 6419 botste op 09-11 op de Australiëhavenweg in de Amsterdamse Westhaven met een auto, waardoor een hoogspanningskabel van de loc beschadigd raakte.
- Een onderhoudsmachine van Strukton ontspoorde op 11-11 tijdens rangeren in Roosendaal. Het voorval had geen consequenties voor de trein- en rangeerdienst.

Ongeval Wijhe

- VIRM 9420 was op 03-11 betrokken bij een ernstig ongeval te Wijhe. Op een overweg kwam het treinstel als trein 3638 in botsing met een met zand beladen vrachtauto. Het treinstel ontspoorde met een draaistel en sleepte de opbouw van de vrachtauto ruim driehonderd meter mee, onderweg alles vernielend. Vijf betonnen bovenleidingportalen braken als luciferhoutjes af. De machinist van de 3638 zat geruime tijd beknelde in zijn cabine, terwijl een dertigtal reizigers gewond raakte. De chauffeur van de vrachtauto raakte eveneens zwaar gewond. Hij overleed later in het ziekenhuis.
- Doordat de bovenleiding door de brandweer uitgeschakeld diende te worden, moesten de treinen 3651 en 3653 worden weggesleept met behulp van een Railion-dieselloc. Railion assisteerde ook bij het lostrekken van de vrachtwagen, het wegslepen en afvoeren van de 9420 en het afvoeren van vervuilde ballast.
- Het herstel van de infra duurde tot 06-11. IVW wilde de overweg voor indienststelling nog testen met enkele VIRM-treinstellen. De 9479, 9407 en 9427 reden achter elkaar over het herstelde baanvak om de overweg te testen. IVW gaf speciaal een ontheffing om de baanvaknelheid over buiten dienst gesteld spoor te rijden.
- Opvallend was dat het alternatief vervoer met bussen snel geregeld was. Binnen drie kwartier na de botsing waren dertig bussen op de weg gebracht, iets waarvoor NS terecht gecompimenteerd werd.
- De 9420 kwam gesleept naar Revisiebedrijf Haarlem.

De cabine van de 290 8539 is geheel platgedrukt en de schade is op het oog enigszins vergelijkbaar met die de 8656 in mei 2004 bij de botsing met de 1838 opliep. Op het eerste gezicht lijken de gevreesde 'rimpels' – een teken dat de kreukelzones gewerkt hebben – verderop in de bak niet aanwezig, zodat herstel met een reservekop wellicht mogelijk is, maar dat is slechts speculatie van HOV-RN.

- De altijd opstandige vakbond voor rijdend personeel VVMC probeerde uit het ongeval weer een slaatje te slaan en zette vraagtekens bij de veiligheid van de IRM-cabines. Volgens de vakbond heeft de kreukelzone niet goed gefunctioneerd.

Terrorisme

- Sinds de licht verhoogde terreurdreiging van kracht is (blz. 277), is een opvallende toename waar te nemen van het aantal gevallen waarbij treinen en/of stations worden ontruimd omdat mogelijk sprake is van een dreigende aanslag. Waar voorheen een achtergelaten koffer bij gevonden voorwerpen wordt afgegeven, is het nu dikwijls een 'verdacht pakketje'. Meerdere malen per week wordt ergens het treinverkeer stilgelegd, waarbij de politie er meestal geen gras over laat groeien en veel tot alle sporen buiten gebruik laat nemen.
- Op 19-10 gijzelde een dronken reiziger de machinist van trein 14642, kort voor aankomst in Roosendaal. Hij dreigde met een schaar en explosieven. De politie ontruimde het gehele station, maar al na enkele minuten werd de man ingerekend.
- Een treurig voorbeeld van de wijze waarop burgers en overheid vandaag de dag tegen medelanders aankijken, was het incident in ICE 128 op 01-11. Kort voor binnenkomst in Amsterdam werd de trein stilgezet, omdat een reiziger twee andere passagiers, gekleed in oosterse gewaden, diverse malen naar het toilet had zien gaan. In de eveneens gesignaleerde rugtas zouden wel eens bommen kunnen zitten, zodat de trein stilgezet en de politie gealarmeerd werd. Die nam geen risico en herriep de beslissing van de treindienstleider om het treinverkeer richting Muiderpoort over andere sporen te laten doorgaan, door al het treinverkeer richting Hilversum en Utrecht te staken. Een arrestatieteam kon de beide mannen inrekenen, nadat eerst een 'aanvalsplan' was gemaakt. De afvoer van de twee geblinddoekte reizigers was vrijwel live te zien bij het NOS Journaal, dat zich met dit soort sensatiejournalistiek in niets meer onderscheidt van een slechte Amerikaanse televisiezender. Al na korte tijd werden beide mannen heengezonden: hun rugtassen bleken geen gevaarlijke voorwerpen te bevatten. De ICE werd voor de vorm nog gecontroleerd op de aanwezigheid van explosieven, die niet werden aangetroffen. De chaos in de treindienst rond Amsterdam en Utrecht was gigantisch. De treinserie 7300 reed als enige tussen Amsterdam Muiderpoort en Utrecht, zodat deze serie samen met de 5700 Utrecht – Duivendrecht – Schiphol – Leiden de enige verbinding vormde tussen Utrecht en de regio Amsterdam. In enkele 5700-en werden zelfs reizigers in de bediende cabines gesignaleerd. Metro's en trams van het GVB kregen het zwaar te verduren door de grote toeloop van treinreizigers. Nadat de stremming voorbij was, bleef het tot einde reizigersdienst rommelig omdat werkelijk geen machinist of conducteur nog op de plaats stond waar hij/zij volgens de oorspronkelijke planning zou moeten zijn. Ook de materieelinzet werd buitengewoon chaotisch. Van het tijdelijke overschot in Utrecht werd dankbaar gebruik gemaakt om de 7300 met VIRM en negen bakken SGM te rijden.
- De verhoogde terreurdreiging werd op 05-11 weer ingetrokken. Op en rond de Luchthaven Schiphol bleef de verhoogde dreiging voorsnog wel van kracht.

Kort nieuws

- Staatssecretaris Van Geel heeft ProRail gedreigd met dwangsommen omdat de geluidsbelasting van woningen langs de spoorlijnen Vlissingen - Roosendaal en Zutphen - Hengelo boven de wettelijke normen zou liggen. Van Geel eist van ProRail dat het aantal goederentreinen op deze trajecten wordt teruggebracht. Voor de Zeeuwse lijn is een dwangsom vastgesteld van 10.000 euro per week, in Twente bedraagt de boete 2.000 euro per week. De bewindsman, op de vingers getikt door diverse actiegroepen, verwijt ProRail onvoldoende maatregelen te hebben genomen om de geluidsoverlast op beide trajecten tegen te gaan.
- Dit najaar plaatst ProRail circa 13 kilometer hekwerk langs het spoor in Limburg, Brabant en Limburg. Het betreft de inmiddels bekende groene hekken die vandalismebestendig zijn en een hoogte kunnen hebben van 1,8 meter.
- Op 19-10 verleende de gemeente Venlo alsnog een milieuvergunning voor het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen op het emplacement in de stad. Voorwaarde voor de vergunning is dat het rijk voor 2007 het rangeerterrein veiliger maakt. Lukt dit niet, dan wordt het terrein naar een locatie buiten de stad verplaatst. Van het rijk krijgt Venlo ook nog 13 miljoen Euro voor renovatie van een wijk in de binnenstad. De vergunning werd overigens afgegeven ondanks een negatief advies van de brandweer. De brandweer gaf aan niet genoeg personeel te hebben om een calamiteit te bestrijden. Omdat het advies te laat werd ingediend heeft de gemeente de vergunning verleend.
- Voor het weer in gebruik nemen van het nooit buiten dienst gestelde baanvak Budel - Weert heeft ProRail opnieuw een vergunning aangevraagd. De geleden schade die ProRail heeft opgelopen bij de vertraging van de verbodwing van het baanvak, zal ze verhalen op de gemeente Weert.
- Soms wordt er ook aan een baanvak gewerkt waar voorlopig geen treinen rijden. Op 04-11 werd er een *natuurwerkdag* georganiseerd op de spoorlijn Nijmegen - Kleef. De spoorlijn is flink overgroeid en bij Groesbeek vindt het Landschapsbeheer dit niet zo fijn. Dus werd er flink op los gesnoeid om de lijn een open en droge verbindingzone te laten zijn voor mens en dier.
- Op plekken waar wel treinen rijden blijken treindienstleiders onder hoge werkdruk te werken. Dat heeft IVW in een onderzoek geconcludeerd. Minister Peijs heeft dit aan de Tweede Kamer doorgestuurd. Ook al heeft de werkdruk nog niet tot meer onveiligheid geleid, toch vindt de minister de situatie zorgelijk. De minister heeft ProRail opgeroepen om dit probleem aan te pakken. De werkdruk ontstaat vooral wanneer bij verstoringen teveel gebeld wordt om informatie, en door de onbetrouwbaarheid van Telerail en GSM-R.

RandstadRail

- Zoals de plannen er thans voor staan, zal de dienstuitvoering door NS Reizigers op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn per 03-06 eindigen. Daarna zullen beide trajecten buiten dienst gaan voor de ombouw naar RandstadRail.
- Hoewel vorig jaar station Rotterdam Bergweg enige tijd gesloten is geweest om het bouwvallige houten gedeelte van het perron te kunnen opknappen, blijkt nu dat het station ook op andere punten snel aangepakt moet worden om de veiligheid van de reizigers te waarborgen. De benodigde investeringen staan echter niet in verhouding tot de resterende levensduur van het station. Daarom is onlangs besloten het station begin juni te sluiten, tegelijk met het beëindigen van de NS-exploitatie op de Hofpleinlijn. Een oplettende lezer merkte terecht op dat station Bergweg vorig jaar ook al enkele maanden buiten gebruik is geweest, zodat het niet voor het eerst is dat de halte niet meer bediend wordt (blz. 263).

Betuweroute

- Nog dit jaar wordt in Duitsland begonnen met de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, als doortrekking van de Betuweroute in Duitsland. Minister Peijs kreeg op 08-11 in Duitsland een mondelinge toezegging van DB-topman Mehdorn en verkeersminister Stolpe.
- Op 19-10 kwam SBB Cargo-loc 485 005 weer naar Nederland. De loc werd via de Kijfhoek naar Utrecht gebracht en daar door de 6457 in de HTMU-loods geplaatst. Op 24-10 ging de loc in met de 6511 en motorpostrijtuigen 3033 en 3034 naar de Betuweroute voor de laatste serie getritten. Op maandag 31-10 waren deze voorbij. Vanuit de HTMU vertrok de Zwitserse loc op 03-11 weer richting zijn thuisland.

Utrechtboog

- Bij alle rampspoed die NS en ProRail de afgelopen tijd over zich afgeroepen hadden, paste ook het bericht dat de Utrechtboog tussen Amsterdam Bijlmer en Duivendrecht waarschijnlijk niet op 11-12 in dienst kan komen. De verbinding is op zich gereed, maar er ontbreekt een goedkeuring van een externe deskundige over het beveiligingssysteem van Bombardier. Onbekend is wie voor deze blunder verantwoordelijk is, maar de schade is er niet minder om. Niet alleen leidt de niet-indienststelling tot grote problemen met de inzet van materieel en personeel, die voor de nieuwe dienstregeling al geheel in kunnen en kruiken was, maar ook met de werking van het Procesleidingssysteem voor het bedienen van seinen en wissels rond Duivendrecht, dat al geheel was aangepast voor de wijziging op 11-12. Zoals de afgelopen jaren gebruikelijk, staat opnieuw de reiziger in de kou. De beloofde rechtstreekse verbinding tussen Eindhoven, Utrecht en Schiphol is er niet. De KLM zal zich waarschijnlijk wel twee keer bedenken alvorens nog eens af te gaan op de belofte van NS. De luchtvaartmaatschappij had namelijk aangekondigd de binnenlandse vluchten Eindhoven - Amsterdam op te heffen met de ingebruikname van de Utrechtboog. De *Koninklijke* zal zich afvragen wat afspraken met NS waard zijn, zeker ook omdat de joint-venture HSA in de media de schuld krijgt van de vertraging waarmee de start van de treindienst op de HSL-Zuid waarschijnlijk gepaard gaat (zie onder). Thans wordt gestudeerd op een mogelijkheid om de 3500-en toch van Utrecht naar Schiphol te laten rijden, waarbij bij Duivendrecht wordt afgebogen richting Diemen Zuid en daar wordt koggemaakt. Daarvoor zouden de treinen vanaf Utrecht met twee machinisten moeten worden bemand, zodat snel koggemaakt kan worden. Zeer waarschijnlijk ziet NS van dit meest klantvriendelijke alternatief af vanwege intern-procedurele regels en zal de treindienst gereden worden conform de huidige dienstregeling: 8/900 weer stoppen in Duivendrecht, 3500 ingekort tot Utrecht en in de spits naar Amsterdam C. Nog niet zeker is wanneer de Utrechtboog alsnog in dienst zal worden gesteld.

HSL-Zuid/HSA

- Op 18-10 reed een dieseltrein een proefrit over het zuidelijke deel van de HSL-Zuid. De trein reed 80 km/h. Daarvoor had al een trein met 40 km/h het baanvak bereden. In november zal nogmaals proefgereden worden met een snelheid van 120 km/h, gevolg door ritten met 140 km/h. Aan het einde van het eerste kwartaal van 2006 rijdt een omgebouwde Thalys met een maximale snelheid van 330 km/h over de HSL-Zuid.
- Het meningsverschil tussen NS/HSA en de overheid over de ingebruikname van de HSL-Zuid, werd en wordt ordinair (ook) via de media uitgevochten. Hans Koemeester, directeur van Siemens Nederland, gooid in een interview met *De Volkskrant* op 19-10 olie op het vuur door te melden

dat Siemens heel wel in staat is de ERTMS-beveiliging in te kunnen inbouwen. Het bedrijf meldde ofwel bestaande ICE-3-treinstellen te kunnen ombouwen, ofwel locomotieven met ERTMS te kunnen leveren die dan met getrokken materieel over de HSL-Zuid kunnen rijden. NS/HSA vroeg (en kreeg!) excuses van Siemens voor het onjuiste beeld dat de volgens haar ongefundeerde uitspraken hadden opgeroepen. De reactie van NS deed vreemd aan toen begin november duidelijk werd dat het bedrijf toch mogelijkheden zag vervangend materieel in te zetten dat van ERTMS is voorzien. In dat verband werd gesproken over het huren van locomotieven met rijkstuit, maar ook over het inzetten van ICE-3-en/of Thalys-treinstellen. De inzet van ICE-stellen lijkt ongewenst, want reizigers worden op die manier verwend met comfort dat het Ansaldo-materieel waarschijnlijk niet zal bieden. De zoektocht naar ander materieel werd gestart toen duidelijk werd dat met minister Peijs wellicht te praten valt over de aanleg van een vervangend beveiligingssysteem.

Voordat het zover was, werkte de vervoerder zich echter danig in de nesten toen HSA-directeur Döbken nog eens tegen *De Telegraaf* meldde dat de overheid de specificaties voor ERTMS te laat had geleverd en dat AnsaldoBreda een betrouwbare partner is als het gaat om de levering van het hogesnelheidsmaterieel. Feitelijk heeft HSA gelijk als het zegt dat AnsaldoBreda bij de Europese aanbesteding de voordeligste aanbieding deed, maar als het bij collega-vervoerbedrijven in Europa te rade gegaan was, zou het bedrijf wellicht begrijpen dat het zeker geen overbodige luxe is om klanten, overheid en media tenminste voor te bereiden op de problemen die vrijwel onherroepelijk zullen ontstaan bij de levering van het materieel. In dit verband veelzeggend is de inspraak van het personeel van NS Int bij de bouw van het nieuwe materieel. Onlangs was te vernemen dat het personeel na twintig verbeterpunten maar moest ophouden met het opsommen van de manco's, omdat de lijst anders zo lang werd...

Het ministerie van V&W is van mening dat ERTMS een goed werkend systeem is dat elders in Europa al wordt gebruikt. Dat is wellicht iets te kort door de bocht, feit is wel dat SBB en DB al geruime tijd experimenteren met de nieuwe beveiliging, waarbij natuurlijk wel teruggevallen kan worden op een ouder systeem. De nieuwe Lötschberg-basistunnel wordt van een *terugvalsysteem* voorzien indien ERTMS niet tijdig werkend is, BLS en SBB hebben voor het traject al locomotieven omgebouwd, dus de vraag is waarom HSA niet op z'n minst bij de collega-vervoerders te rade is gegaan. De DB experimenteert sinds 2003 met ERTMS op het traject tussen Halle en Leipzig. Het ministerie vindt het niet alleen zeer ongeloofwaardig dat NS stelt dat de bestelling van de treinen heeft afgehangen van de ERTMS-specificaties, ook is minister Peijs het voortdurende gedraai van NS/HSA zat. Aan de ERTMS-problematiek gingen immers al onenigheid met HSA over de tarieven en de problemen met de NMBS over de bediening van Breda vooraf. HSA-directeur Döbken verweert zich door te zeggen dat hij van de aandeelhouders geen materieel mocht bestellen zo lang niet duidelijk was hoe de exploitatie zou worden vormgegeven. Ook hier zal waarschijnlijk weer het nodig verzwegen zijn, want 'de aandeelhouders' zullen toch hopelijk wel begrepen hebben dat er tenminste enkele treinen op de HSL-Zuid moesten gaan rijden in 2007. Döbken stelt tenslotte dat zijn bedrijf geen vervangend materieel kan huren om toch tijdig te kunnen rijden op de HSL-Zuid. Een beetje speuren zou wonderen doen, want de DB heeft waarschijnlijk nog voldoende niet meer benodigde IC-rijtuigen beschikbaar die in de met overcapaciteit kampende werkplaatsen kunnen worden opgeknapt. Siemens Dispolok doet al geruime tijd goede zaken als het gaat om het verhuren van locomotieven in alle soorten en maten aan spoorvervoerders, dus met wat goede wil

zijn er vast tijdig van ERTMS voorziene Taurus-locs beschikbaar. Inmiddels zijn HSA en overheid op zoek naar oplossingen, waarbij, zoals hierboven al gemeld, ook gekeken wordt naar de inzet van alternatief materieel.

Tijdens grootscheepse werkzaamheden in Rotterdam het weekeinde van 22- en 23-10 werd de aansluiting van de HSL-Zuid op emplacement Rotterdam Centraal een stukje verder vormgegeven:

- o een nieuwe wisselverbinding maakt het mogelijk om rechtstreeks van de perronsporen 7 tot en met 13 naar de opstelsporen 21m tot en met 23m te rijden;
- o door het verwijderen van dwergseinen zijn de sporen 17a en 15c vervallen. Spoor 17b is spoor 17 geworden;
- o de wisselverbinding tussen spoor 15a en 17a werd linksleidend geklemd en later verwijderd. Het is niet meer mogelijk om vanaf spoor 15a via 17a richting 21m tot en met 23m of spoor XA te rijden. Via een andere route is dat wel mogelijk;
- o het wissel tussen spoor 11 en 12 (aan de westzijde van het perron) is weer ontklemd;
- o tot medio december is er tijdelijk een rijweg voor goederentreinen vanaf spoor ZA naar spoor 10, waardoor een gelijktijdige binnenkomst op spoor 10, en vertrek van spoor 11 naar spoor XA is niet meer mogelijk is;
- o op spoor 12 en 13 bedraagt de spoor- en perronlengte voortaan 428 meter, voldoende voor 15 bakken (eventueel met een eloc) of twee Thalysstellen (zowel de Thalys als de ICE en het nieuwe HSA-materieel hebben een lengte van 200 meter per treinstel).

Op 11-12 zal de *goederenboog* tussen de Westelijke Splitsing en spoor 5 in dienst komen. Goederentreinen uit de richting Gouda kunnen dan kruisingsvrij oversteken richting de Willemstunnel.

Wist u dat...

- in september en oktober diverse malen ex-NS-couchetterijtuigen Bcvmh van EETC in Duitse militaire treinen werden gezien?
- tijdens de werkzaamheden tussen Den Haag en Gouda gedurende de herfstvakantie, de *Ambtenaren Expressen* 502 en 501 niet verder reden dan Utrecht en leeg opgesteld werden te Amersfoort?
- na de op blz. 284 genoemde versperring bij Boxtel op 12-10 trein 2560 gereden werd door de ICM-stellen 4243 en 4082?
- de defecte 2951 (50% tractie) op 17-10 op de Hoekse Lijn niet gemist kon worden en ondersteund werd door de 2009?
- daardoor een compositie ontbrak voor de SpitsPendels naar Vlaarding en de andere trein verzekerd werd door Plan V 869 vanwege een defecte 2015?
- de 2951 en 2015 's avonds getweeën naar OB Leidschendam kwamen?
- de 2969 op 18-10 twee Plan V's verving in de pendeltreinen van Utrecht C naar het Spoorwegmuseum?
- op 24-10 de 475 als SpitsPendel reed op de Hoekse Lijn?
- op veel oorspronkelijke DD-IRM mBvk-rijtuigen het opschrift *Railtender* aan de buitenzijde bij deze niet meer bestaande ruimte hebben staan?
- de Railion-locs 6486 en 6497 op 29-09 werden gebruikt om een in Oberhausen-Holten door een tak in de bovenleiding gestrande stoptrein van Duisburg naar Emmerich weg te slepen?
- op 25-10 tijdens graafwerkzaamheden op spoor 13 te Amersfoort een mortiergranaat werd gevonden?

- er bij het opruimen van de granaat bleek dat er ter plaatse nog meer munitie in de grond ligt?
- Plan V 949 op 26-10 vanwege vieze ruiten uit de dienst Utrecht C – Maliebaan genomen werd en door de 450 werd vervangen in 28309?
- de 450 vanwege de herfstvakantiedrukke een uur later (28313) versterking kreeg van de 953?
- veel NS-ers de *Zilverrail* hardnekkig de *Zilvermeeuw* noemden?
- loc 1833 op 27-10 een ambulancerijtuig van de Lourdestreinen van EETC terugbracht van de Watergraafsmeer naar Roosendaal, waar het rijtuig aan de NMBS werd overgegeven?
- van de 1833 één motor buiten dienst stond?
- dat niet de reden was van de 24 minuten vertraging die de trein opliep tussen Rotterdam en Dordrecht?
- NS Internationaal op 03- en 04-11 ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan van de ICE naar Amsterdam voor € 5,- enkele reizen naar Keulen en Düsseldorf aanbood?
- het bestellen van de kaartjes op internet – de enige mogelijke manier – steevast uitliep op de melding dat ‘het systeem’ te druk bezet was?
- aan bedrijven die ‘het systeem’ ergens de schuld van geven, doorgaans zelf een hoop mis is?
- een bedrijf dat zegt te willen concurreren met luchtvaartmaatschappijen, wel eens de mogelijkheid mag bieden een reis te boeken verder dan twee maanden vooruit, iets dat bij de eerste de beste prijsvechter in de luchtvaart wel mogelijk is?
- de nieuwe Bijbelvertaling op 04-11 de NS Publieksprijs won, waarmee voor het eerst een niet genomineerd boek deze prijs won?
- het kennelijk noodzakelijk was om het Procesleidings-systeem van de Zoetermeer- en Hofpleinlijn op 06-11 te herstarten vanwege een defect?
- de treinen 13336, 13337 en 15636 daardoor respectievelijk dertien, vijftien en negen minuten vertraging opliepen?
- het *sextant*-stationsgebouw van Delft Zuid op de nominatie schijnt te staan om te worden afgebroken?
- de Plan V's 928, 960, 849 en 853 op 08-11 een VIRM-6 vervangen in trein 3627?
- bij trein 5922 (stel 7869) op 10-11 in Utrecht storingsmonteur moest komen vanwege problemen met de verlichting?
- NedTrain verzekerde dat alle reizigers een kaarsje zouden krijgen indien het euvel niet verholpen zou worden?
- het stel na de volgende slag 5927/5928 toch maar uit de dienst genomen werd?
- de 2970 op 10-11 op de Hofpleinlijn reed?
- dit stel op 11-11 samen met de 2889 in de serie 9800 reed, de 2031 een andere oude Sprinterdrie verving in de serie 9800 en de 2888 juist in de dienst van een SGMm op de Hoekse Lijn reed?
- in een bliksemactie na de ochtendspits deze stellen werden omgewisseld, zodat na anderhalf uur de 2970 van Den Haag naar Rotterdam was gebracht, de 2888 naar Leidschendam (door één machinist) teruggedreden werd en de 2031 in de Binckhorst stond, waarmee de drie omlopen weer kloppend waren?
- Een loslopende koe op zaterdagochtend 12-11 het treinverkeer tussen Delft en Rotterdam platlegde?

NIEUWS VAN DE MUSEUMBEDRIJVEN

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Op vrijdag 11 november 2005 heeft tramlocomotief 8 'Ooievaar' van de Haagsche Tramweg-Maatschappij (HTM) de eerste reizigers vervoerd na restauratie van de door de Machinefabriek Breda gebouwde locomotief. Leden van het Genootschap Ooievaar en bestuursleden van de Tramweg-

Stichting, die het behoud en de restauratie van de inmiddels 101-jarige mogelijk hebben gemaakt, werden achter de loc naar Wognum vervoerd, waarna in voorspan met tramlocomotief 18, afkomstig van de Gooische Stoomtram, terug werd gereden naar Hoorn. De combinatie van twee vierkante tramlocomotieven voor een tram was in ons land ruim vijftig jaar lang niet te zien geweest. Loc HTM 8 zal in het voorjaar van 2006 officieel in dienst worden gesteld.

Van 25 tot en met 28 december 2005 voert de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik wederom viermaal per dag een sfeervol kerstprogramma uit. Om 10.15 uur, 11.45 uur, 13.15 uur en 14.45 uur start het programma met een rondleiding langs de collectie stoomtrammaterieel opgesteld in de rijtuigloods, die normaal gesproken niet voor publiek toegankelijk is.

Na de rondleiding, stapt u in de stoom verwarmde stoomtram naar Wognum, die aan het perron op uw staat te wachten. Tijdens de rit is er voor iedereen warme chocolademelk. In Wognum neemt u vanzelfsprekend even een kijkje in het sfeervol versierde station. Duur van het arrangement is circa twee uur. De prijs voor volwassenen bedraagt € 11,20, voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar betaalt u € 10,05 en voor peuters van 2 en 3 jaar € 4,50. De kinderen krijgen van de Kerstman een cadeautje. Reserveren is aan te raden. Informatie en reservering: Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, tel. 0229-214862, info@museumstoomtram.nl. Kijk voor meer informatie over de Museumstoomtram op www.museumstoomtram.nl.

Stichting RTM Ouddorp

Weg & werken

Eind oktober is de complete RTM-werktrein in gebruik genomen. Loc M1653 "Oud Beijerland" trekt de gesloten (container)wagen 779, het platte wagentje 778 en de kraan 777 "Kraanvogel". In het containerwagentje bevindt zich baangereedschap, op het platte wagentje diverse machinerieën en de kraan gaat mee voor het zware tilwerk. In de M1653 kan de inwendige mens van de baanwerkers versterkt worden en uiteraard bij onverwachte regenbuien biedt de loc voldoende schuilplaats. De historische Sik, de gesloten wagen 1111 en de bakwagen 96 hoeven nu niet meer gebruikt te worden voor baanwerk en kunnen voor andere doeleinden worden ingezet. Zo ligt het in de bedoeling in de 1111 een tentoonstelling over de afdeling Weg & Werken op te zetten. Tezelfdertijd is de even historische lorrie opgeknapt en juist wel weer in gebruik genomen voor kleinschalig baanwerk (scheppen en stoffen langs de baan).

Op dit ogenblik wordt er hard gewerkt aan het verzamelen van voldoende bovenbouwmaterieel voor de gedeeltelijke verlenging richting de Middelpaalt. Dit materiaal wordt soms als complete baangedeelten aan geleverd en moet dus worden gedemonteerd. Alle onderdelen kunnen worden gebruikt dus het slopen moet secuur gebeuren. Daarna moet alles verzameld worden voor hergebruik dus op een bedachte manier worden opgeslagen. Een tijdrovend karwei.

De eerste driehonderd meter van de verlenging kunnen uit eigen RTM-middelen worden betaald en zullen begin 2006 worden aangelegd. Om de nog ontbrekende financiële middelen bij elkaar te krijgen startte de RTM Ouddorp de Bielsenactie. De bedoeling van deze actie is als volgt. Iedereen kan de aankoop van een of meer bielsen sponsoren. De door hem/haar gesponsorde biels wordt op zijn/haar naam geregistreerd. Men sponsort een biels voor € 15,00 en ontvangt hiervoor een genummerd certificaat. Ditzelfde nummer wordt op de gesponsorde biels aangebracht zodat deze dan eenvoudig te herkennen is. Per meter baan is één biels nodig. Ter geruststelling: ook indien alle bielsen worden 'verkocht' is er nog niet voldoende geld om de baanverlenging te realiseren dus een bijdrage blijft welkom. Voor inlich-

tingen en verkoop: info@rtm-ouddorp.nl. De overweg in de weg naar Port Zélande is dit voorjaar al gelegd en de eerste officiële biels is op 20 augustus jl. door een oud-RTM wegwerker vastgemaakt aan de eerste rails. De verlenging is dus al begonnen!

Werkplaatsnieuws

In de houtafdeling wordt hard doorgewerkt aan de postwaggen waar op zaterdag 29 oktober de laatste houten zijwand werd geplaatst en men nu overgaat tot het aanbrengen van de ramen en daarna alle details. De werkploeg is nog steeds op zoek naar goede interieurfoto's van deze wagon (reacties eveneens per email aan info@rtm-ouddorp.nl).

Even verderop de werkplaats in wordt verder gewerkt aan het interieur van de AB 1513 waar onlangs het plafond is aangebracht. De komende tijd wordt er naar beneden toe gewerkt waarbij alle bouw pakketjes (bijvoorbeeld de raampartijen) die in de loop der tijd zijn aangemaakt worden geplaatst. Dit is een vrij omvangrijk werk geweest dat niet altijd door bezoekers werd gezien maar al het voorbereidende werk van toen zal het afbouwende werk van nu bespoedigen. In de draaistelafdeling (vlak voor de deur naar de draaierij) wordt stug doorgewerkt aan de loopdraaistellen van de M67 en de M 1602. Deze draaistellen zijn van het zelfde type (alleen de aspotplaatjes verschillen) en worden dus fabrieksmatig gebouwd. Gelukkig is er veel aandacht voor oude technieken zodat het in de werkplaats regelmatig een kabaal van jewelste is als er weer onderdelen aan elkaar worden geklonken. Deze techniek is bij de RTM niet uitgestorven en wordt door deze werkzaamheden aan het nageslacht doorgegeven.

Naast het vele voorbereidende werk aan de zovele onderdelen van deze Allan-draaistellen is ook aandacht besteed aan de nieuwe wielbanden. Deze zijn in eigen beheer om de wielen gekrompen en op de GVBA/RTM-wielendraaibank pas gemaakt. Zo heeft de RTM-werkplaats een eigen draaistelafdeling opgebouwd waar men met recht trots op is.

Werktuigen

Een werkplaats kan niet zonder goede werktuigen. Om de ruggen en schouders te sparen is een onlangs een stevige uitgave gedaan en zijn er vier elektrische hefboeken aangeschaft. Tijdens de Donateursdag kon men er al een in bedrijf zien, zaterdag 29 oktober deden alle vier het vanuit een centraal bediende inrichting.

Schilderswerkplaats

In de schilderswerkplaats staat de ABR 1517, de replica van het bekende restauratierijtuig. Deze herfst is het rijtuig in de juiste kleuren geschilderd. Op dit ogenblik wordt er aan het interieur gewerkt en aan de plaatsing van de ramen.

Goederenvervoer

De museale RTM doet er alles aan om haar bezoekers steeds wat nieuws voor te schotelen. Bij de SHM vindt er intensief goederenvervoer plaats tijdens rijdagen waarbij vooral kinderen uitgenodigd worden om mee te doen. Nu heeft de SHM een prachtige historische entourage (oude stationsgebouwen en perrons), iets wat de RTM wat minder heeft. Bij de RTM moet het van het materieel komen en de beleving van het rijden per stoomtram. Om het concept "goederenvervoer door bezoekers" uit te testen kwam een SHM-medewerker op donderdag 20 oktober jl. naar Ouddorp met een grote verzameling kistjes, plakkers en vrachtbrieven. De jongste RTM-medewerkers, gekleed als jongste RTM-bedienden, hielpen de kinderen met het plakken van de plakkers en het invullen van de vrachtbrieven. Op de halte Bezoekerscentrum werd luidruchtig de bagage van de reizigers in- en uitgeladen waarbij diverse vliegende koffers werden waargenomen. Het vervoer ging met de CD-wagen 298 en het navervoer per Rosestraatse RTM-bakfiets en, meegenomen uit Hoorn, eentje van de NTM uit Drachten. Het concept blijkt een succes. Helaas was het niet mogelijk

dit op woensdag uit testen tijdens de stoomtramritten omdat het remsysteem niet in orde was. Nu het concept een blijvertje gaat worden is de zaterdag daarop het vacuümremsysteem in orde gemaakt. Na 50-jaar werkte de zaak zonder veel moeite probleemloos. De 298 heeft geen luchtremstelsysteem, wel een doorvoerleiding echter zonder kranen zodat bij aan en afkoppelen van motorwagens er enige coördinatie nodig is. Voor dienst in de winterstoomtram zal de doorvoer van de stoomverwarming nog moeten worden aangepakt. Volgend jaar kan men in de diensttram op bepaalde tijden dus de 298 aantreffen met een werkende goederenverlading. In 2007 (of misschien al in de herfst van 2006) zal deze show aangevuld of afgewisseld worden met de postwaggen 291 met daarin een werkend postkantoor.

Stoomtrein Valkenburgse Meer

In Valkenburg heeft Stoomtrein Valkenburgse Meer feestelijk het eerste deel van haar nieuwe buitenmuseum in gebruik genomen. Directeur Henriëtte van der Linden van het Instituut Collectie Nederland verrichte de openingshandeling door een authentieke rijtuigloods in gebruik te nemen.

De Stoomtrein Valkenburgse Meer heeft in Nederland de grootste collectie smalspoorwegmaterieel. De locomotieven en wagens zijn vroeger onder meer gebruikt bij steenfabrieken, aannemersbedrijven en voor personenvervoer in De Achterhoek. Het is een officieel geregistreerd museum waarvan de collectie behoort tot ons nationaal cultureel erfgoed. Sinds 1992 worden voor het publiek stoomtreinritten gemaakt in het recreatiegebied Valkenburgse Meer nabij Leiden.

Enkele jaren geleden heeft het museum een plan voor de bouw van een buitenmuseum ontwikkeld. Hierin kan een veel groter deel van de collectie getoond worden en kan de bezoeker een goede indruk krijgen hoe smalspoormaterieel vroeger werd gebruikt. De ontwerpen voor het buitenmuseum zijn gemaakt door het Delftse architectenbureau Noorderlicht dat ook verantwoordelijk was voor de ontwerpen van het luchtvaartthemapark Aviodrome in Lelystad. Voor een deel van de gebouwen heeft het trambedrijf van de Gelderse Tramwegen uit De Achterhoek model gestaan. De nu in gebruik genomen bakstenen rijtuigloods is een replica van de rijtuigloods zoals die begin vorige eeuw in Doetinchem gebouwd werd.

De bouw is mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van het VSB-Fonds en het Fonds 1818. Ook diverse bedrijven hebben meegeholpen om dit gebouw te verwezenlijken. Een groot deel van de werkzaamheden is verricht door de circa 70 vrijwilligers van Stoomtrein Valkenburgse Meer. In de komende jaren worden in het buitenmuseum nog locomotiefloodsen, een station en diverse museumopstellingen gerealiseerd.

Het publiek kan de nieuwe rijtuigloods onder meer bekijken tijdens de Excursieritten op elke tweede zaterdag van de maand en tijdens de Museumnacht die Stoomtrein Valkenburgse Meer op zaterdag 19 november houdt. Het museum zal dan feestelijk verlicht zijn en verhalenvertellers zullen u meenemen naar de tijd dat het smalspoormaterieel nog volop in bedrijf was. Die nacht zullen ook stoomtreinritten rond het meer verzorgd worden. Informatie kunt vinden op de website van Stoomtrein Valkenburgse Meer

www.smalspoormuseum.nl

Stoomtrein Goes-Borsele

Op donderdag 25 (Hemelvaart), vrijdag 26, zaterdag 27 en zondag 28 mei **2006** zal bij de Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) weer het evenement Sporen naar het verleden gehouden worden. Verdere informatie betreffende het evenement zijn nog niet bekend, maar wordt te zijner tijd wel bekend gemaakt op de eigen website van de SGB op www.destoomtrein.nl

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-11. ISSN:0030-3321 * De Nijmeegse tram na de Tweede Wereldoorlog * Dertig jaar Sprinters * De HSL-Zuid nadert haar voltooiing (vervolg) *

Rail Magazine, nov.2005, nr. 9 (229) * ISSN:0926-3489 * Na de uitgebreide rubriek Actueel: Honderd jaar elektrische tram in Rotterdam * Alstom verkoopt V100'en vanuit Ridderkerk * Plan U naar Slowakije? * Maidentrip Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA) * geschiedenis Zutphen – Winterswijk * De Bocholter Eisenbahngesellschaft (2) * Modelspoor *

Rail Hobby, nov. 2005, nr. 11. * ISSN:0165-4551 * Glacier Express 75 jaar * Railmuseumnieuws * Railview * Eurospoor 2005 * Metro do Porto (2) * Nohab's in een Zweedse hoofdrol * Railpers * Railmemo * Diverse modelspoorartikelen *

BOEKEN

Bij **Uitgeverij Uquilair** verscheen **Van Allan tot Citadis** door Jan van Huijksloot. Het boek verscheen ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram in Rotterdam en besteedt aandacht aan de infrastructuur, het materieel en de dienstuitvoering in de periode 1968 tot heden. Na een "ten geleide" van RET-baas Pedro Peters en het voorwoord van de auteur wordt in vogelvlucht de hele geschiedenis van de tram in Rotterdam beschreven. Vervolgens wordt in het eerste hoofdstuk de reorganisatie van het tramnet als gevolg van de komst van de metro in 1968 behandeld; gevolgd door een hoofdstuk over de latere ontwikkelingen tot heden. Vervolgens worden het trammaterieel, de tramlijnen alsmede de sneltramlijnen naar Ommoord en Zevenkamp besproken. In het volgende hoofdstuk wordt ruime aandacht besteed aan het museummaterieel, gevolgd door materieeloverzichten en andere cijfermatige informatie. Het laatste hoofdstuk is een echt kijkgedeelte, getiteld: "De RET: een kleurrijk bedrijf" en bevat enkele tientallen kleurenfoto's uit het heden en verleden. 208 bladzijden boordevol met informatie, tabellen, kaartjes geven de lezer een beeld van de jongste geschiedenis van de RET. Met name het hoofdstuk over de lijnen bevat veel historische informatie, waarvan het goed is dat het op schrift is gesteld. Naast leesboek moet het boek meer gezien worden als naslagwerk. Bij de fotoselectie had de samensteller best iets kritischer mogen zijn. Niet alle foto's zijn van voldoende kwaliteit voor wat betreft de scherpte, belichting of contrast. Neem nou die van de Haagse PCC's op proef (blz. 126). Een kleine zoektocht in hobbykringen had toch betere en meer herkenbare opnamen opgeleverd (kijk bijvoorbeeld in Railnieuws van juli 1982). Verder tonen veel foto's de tram vol in beeld, waardoor ze allemaal wat op elkaar lijken (blz'n 56 t/m 71), terwijl het toch aardiger zou zijn geweest iets meer van de typische Rotterdamse omgeving in beeld te brengen. Blz. 194 onderaan had bij wijze van spreken ook in Wenen gemaakt kunnen zijn; de volgende foto (blz. 195 bovenaan) daarentegen toont hoe het wel moet: een typisch Rotterdams tafereel. ISBN 90-71513-53-X. € 31,95 bij de boekhandel of te bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. "RET-boek".

KOSMOS: **Bernina + Heidi Express**. Een fraai kleurenfotoalbum over de verbinding Chur-St. Moritz-Tirano, onder andere langs het zeer indrukwekkende Bernina Gletschermassief. De samensteller Klaus Fader (bekend van andere boeken over onder andere de Rhätische Bahn) heeft een grote verscheidenheid aan foto's over de gehele pagina bijeen gegaard. Van bruine krokodil tot het allernieuwste. Hoewel de Bernina al vaker onderwerp van fotoboeken was geldt ook hier: er is zoveel gefotografeerd dat variatie telkens mogelijk blijkt. 143 blz., 140 foto's, landschapsformaat, 24,90 euro, ISBN 3-440-09899-0.

KOSMOS: **Lokomotiv 2006**. De Kosmos spoor kalender voor het nieuwe jaar is niet zo artistiek als in voorgaande jaren, maar is juist weer goed documentair geworden. Beter zo, denken wij. De grote platen zijn eigenlijk allemaal de moeite waard. Een ontmoeting van 4 Chinese QJ's springt eruit evenals een rode Oostenrijkse E18 met een zielige stoptrein. Verder is alles Duits (E, DE en stoom) op één Tsjechische stoomfoto en de bovengenoemde opnamen na. Formaat 45,5 bij 48 cm. Een sieraad aan de wand voor 22,50 euro.

TRANSPRESS: **Faszination Alpenbahn**. André Papazian (Normandië, Fr.) heeft zijn 30-jarige ervaring met bestudering van het Alpenspoor gestalte gegeven in dit boek dat begint met een lang stuk over transit-verbindingen tussen Italië, Zwitserland en Oostenrijk. Dan volgen lijnen in Oostenrijk en Zwitserland. Hoofdstuk 2 is gewijd aan normaalspoor (hoofdstuk 1 natuurlijk ook) in Oostenrijk, Duitsland en Italië. Dan gaan we met hoofdstuk 3 naar het smalspoor: Oostenrijk, Zwitserland, en Frankrijk in verbinding met Zwitserland. Het slotgedeelte is gericht op de tandradlijnen: Duitsland (Zugspitze en Wendelstein), Oostenrijk (Achensee, Schafberg en Schneeberg), Frankrijk (MontBlanc en Montenvers) en diverse lijnen in Zwitserland. Het boek is hoofdzakelijk een fotoalbum, meest in kleur maar ook wat zwart/wit. Veel aardige opnamen van onder andere bijzonder materieel. Vooral van kleur goede beeldkwaliteit. 160 blz., 23,5 bij 27,5 cm., prijs € 29,90, ISBN 3-613-71264-4.

TRANSPRESS: Het 2^e boek heet **Ferkeltaxe, Ludmilla & Trabi-look** van de hand van 4 auteurs, die de gang van de Deutsche Reichsbahn (DDR) naar een economisch bestaan nagingen. De hoofdstukken zijn onder andere: 1) terugblik, 2) go west, 3) het lange afscheid, 4) het "nieuwe spoor", 5) terugkeer van de DR (stoomhappening) en "Ortstermin" ofwel afbraak en stil leggen van installaties. Men zou verwachten dat dit een lees- of studieboek zou zijn. Nee, mis! Het is een fotoalbum in kleur van vaak niet alledaagse zaken. Achterin het boek geven 7 bladzijden aan wat er tussen 1989 en 2005 op het gebied van de DR gebeurde. 176 blz., 23,5 bij 27,5 cm., prijs 29,90 euro, ISBN 3-613-71265-2.

EISENBAHN KURIER: Deel 9 van de serie **Deutsche Klein- und Privatbahnen**, samengesteld door Gerd Wolff, gaat over de provincie Niedersachsen die reikt van Osnabrück over Bremen tot de Noordzee. Er was (vooral) in dit gebied van alles te zien. De lijnen op de Duitse Waddeneilanden zijn er nog, alsmede de voormalige lijnen die nu museumtraject zijn. Ook de lijnen van het Georgsmarienhütte-complex zijn er nog. Overigens betreft het hier deel I met 28 private spoorwegen, inclusief de Bentheimer Eisenbahn. Afgezien van de covers zijn de illustraties zwart/wit en er zijn heel veel kaarten en emplacementoverzichten. Er was veel stoom, maar de dieseltractie is toch ook flink doorgedrongen. In dit gebied waren geen elektrische lijnen. Het boek is letterlijk een zware jongen (A4) en telt 448 bladzijden met 800 (!) illustraties. Echt iets voor specialisten. Als je alle tot nu toe verschenen delen bezit is het toch wel een unieke encyclopedie aan het worden. De prijs: 39,90 euro. ISBN 3-88255-568-4.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Voor een overzicht van alle Sinterklaas- stampot-, Sylvester- en Kerstritten: <http://www.railmusea.nl/evenementen.html>

26 november 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

3 december 2005: Rotterdam – Venlo – Aachen – Heerlen - Rotterdam met SSN 01 1075 (in NL) en DGEG 38 2267 (in D). Info over deelname op www.stoomstichting.nl

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

3 december 2005: Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman te Poortugaal. (10-15 uur).

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

21 + 22 januari 2006: Modelspoordagen, Evenementenhal Rijswijk

28 januari 2006: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

26 november 2005: Met 03 1010 van Berlin naar Poznan. Info: <http://www.berlin-macht-dampf.de/>

3 en 4 december 2005: Rijdagen bij de tram in Naumburg, info: <http://www.ringbahn-naumburg.de/>

20 mei 2006: Jubileumviering 100 jaar Simplontunnel in Brig (CH)

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 op het redactieadres of per email.

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

Kijk op www.hov-rn.nl