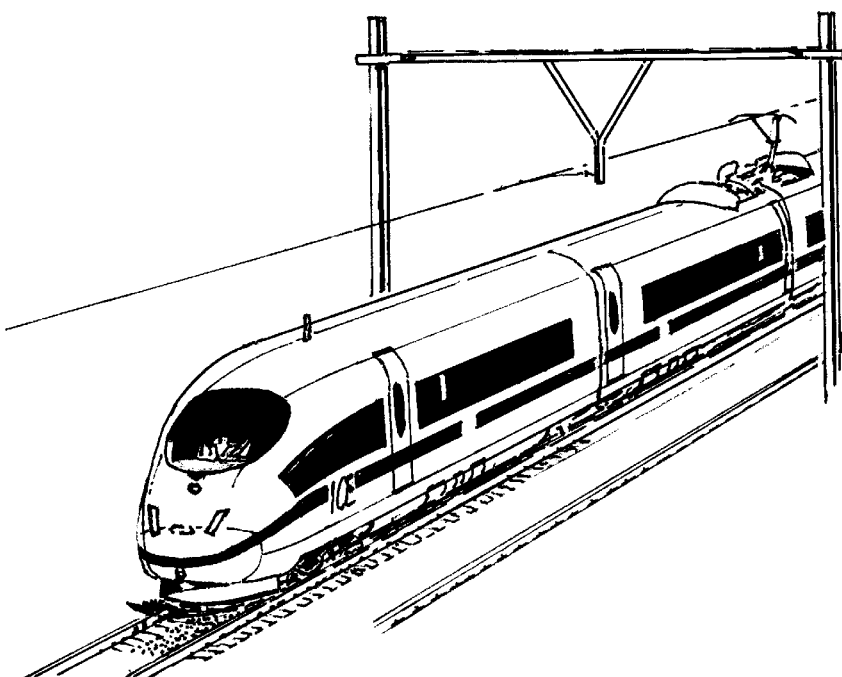
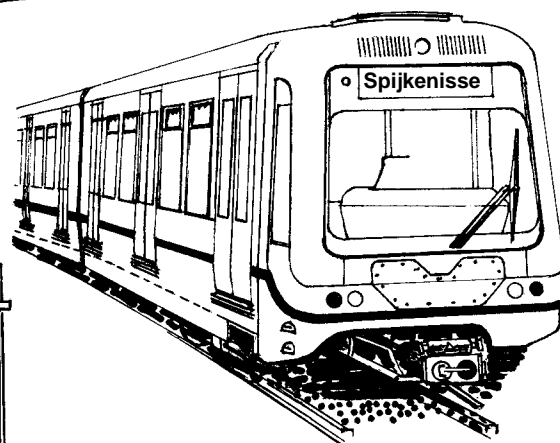
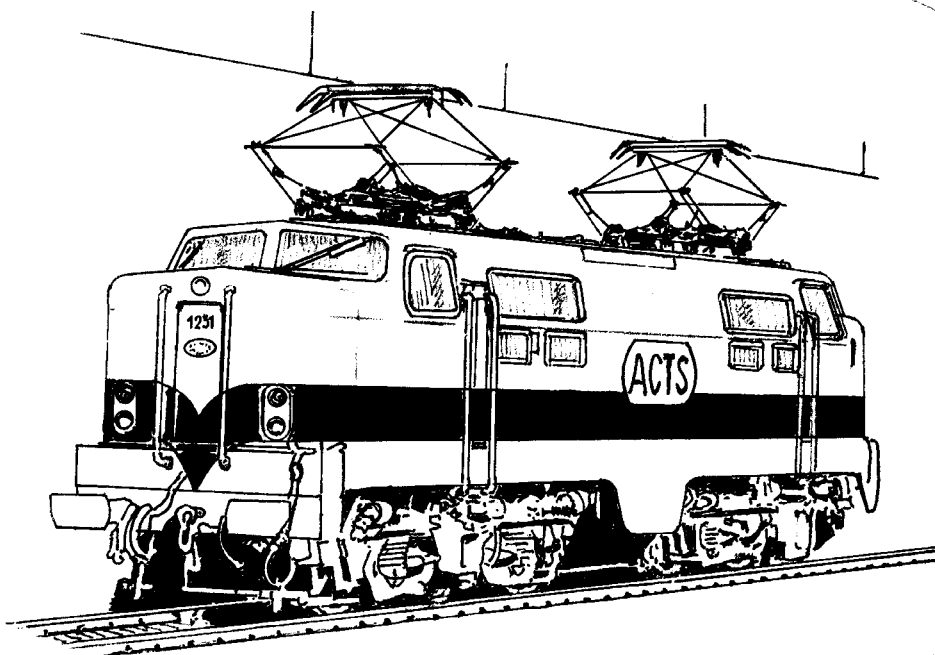
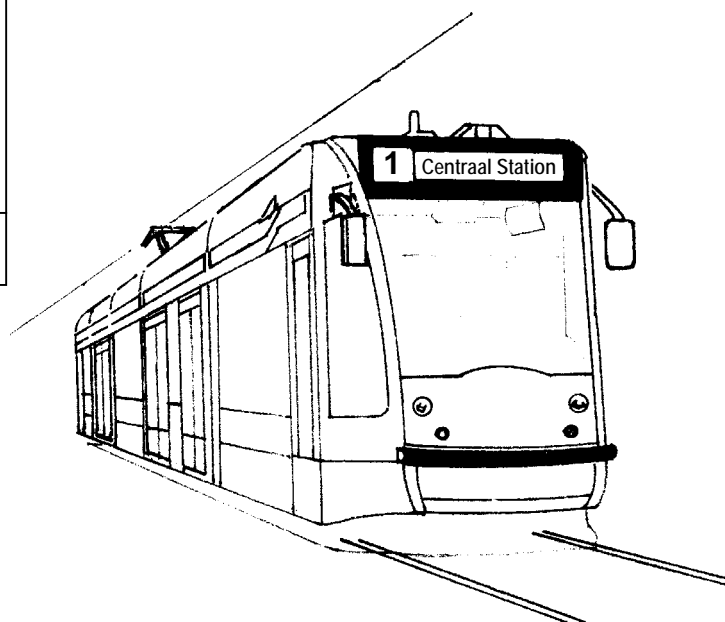


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 564-december 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48° JAARGANG, NUMMER 12 (564)
DECEMBER 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 schriftelijke
toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

WIJ WENSEN AL ONZE LEZERS FIJNE KERSTDAGEN EN EEN GEZOND 2006

Goederenvervoer per tram

Nadat eerder dit jaar een dergelijk bericht in Den Haag de ronde deed, laat nu ook de gemeente Amsterdam een onderzoek instellen naar de mogelijkheid om in de stad een deel van het bevoorradingsvervoer voor winkels en bedrijven uit te laten voeren per vrachtttram. Nieuw is dit fenomeen niet.

In Dresden vervoert Volkswagen onderdelen van het magazijn per vrachtttram (zeer lange versie) naar de fabriek waar de auto's in elkaar worden gezet. Deze vrachtttrams zijn gebouwd op onderstellen van oude Tatra's. In Zürich vindt momenteel een uitgebreide proef plaats met het ophalen van vuilnis van verzamelpunten per tram. Hierbij trekt een motorwagen een tweetal aanhangerwagens naar diverse punten in de stad waar de bewoners dan hun speciale vuilnis kwijt kunnen.

Overigens was het gebruik van vrachtttrams in de voormalige Oostbloklanden jarenlang normaal. Veel trambedrijven vervoerden voor fabrieken onderdelen naar leveranciers. Het ging daarbij veelal om grotere zaken zoals rollen papier, steen- en bruinkool e.d.

Om dit onderzoek vlot te laten verlopen, buiten het ambtelijke (trage) circuit om, heeft de gemeente een consortium samen met een aantal particuliere bedrijven onder de naam City Cargo Nederland opgericht, die het onderzoek naar de mogelijkheden onderzoeken. Het gaat bij dit alles in eerste instantie om het verminderen van het vrachtverkeer in de stad waardoor er sprake zal zijn van een fikse vermindering van de milieuvervuiling. Het zou daarbij gaan om een vermindering van het z.g. fijnstof met 20% waarbij de helft van het vrachtverkeer in de binnenstad kan verdwijnen.

Voor dit alles is het noodzakelijk dat aan de stadsgrens enkele overlaadcentra worden gebouwd waar de goederen worden overgeheveld van de vrachtwagens naar de goederentrans die vervolgens naar een vast aantal overslagpunten in de stad rijden vanwaar de goederen worden overgeheveld naar elektrische wagentjes die vervolgens de goederen naar de winkels en bedrijven overbrengen.

Daarnaast is het GVB verzocht om te kijken naar de mogelijkheden om deze eventuele vrachtttrams in te passen in het bestaande openbaar vervoer. Zeker is dat er dan ruimte nodige is om de vrachtttrams te stallen, de bouw van de z.g. overslagcentrales aan de rand van de stad die dan wel langs een bestaande tramroute moeten liggen en de aanleg van extra sporen in de stad waarbij de goederen kunnen worden overgezet van de trams op de elektrische wagentjes. Er valt nog veel onderzoek te doen, zelfs als het buiten het ambtelijk circuit om gaat.

Limburger terug in Limburg

Sinds eind november bevindt zich museum-motorwagen LTM 610 weer op Limburgse bodem. De wagen is overgebracht van de NSM-opslag naar de rijtuigloods van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) in Simpelveld. Met het Spoorwegmuseum is de afspraak gemaakt dat de wagen een museumfunctie gaat krijgen. Over de invulling hiervan is bij de ZLSM nog niets definitiefs bepaald. Over een pendeldienst tussen station Simpelveld en het locdepot is weliswaar gesproken, maar meer ook niet. Het is slechts één van de vele ideeën. Zeker is dat de wagen nooit meer terug hoeft naar het NSM. Tijdens de aanstaande Kerstritten bij de ZLSM zal de wagen waarschijnlijk langs één van de perrons te Simpelveld worden neergezet.

De wagen werd gebouwd in 1931 door Beijnes voor de Limburgsche Tramweg Maatschappij (LTM) en werd in 1951 samen met de negen andere wagens uit de serie 601-610 als tweedehandsje overgenomen door de Haagse Tramweg Maatschappij (HTM) voor de dienst naar Voorburg en Wassenaar. De wagens werden verbouwd tot éénrichtingwagens en de kopdeuren werden verwijderd. In 1963 kwam de serie bij de HTM buiten dienst en ging naar de sloop. Alleen motorwagen 90 (ex LTM 610, eerder 2610) bleef behouden en ging terug naar Limburg en werd in de Limburgse kleuren op het voormalige remiseterrein te Heerlen neergezet. Het verblijf in de open lucht deed de wagen geen goed en na enkele jaren werd de wagen opgenomen in de collectie van het Spoorwegmuseum te Utrecht. Later werd voor veel geld het originele interieur nagebouwd ter vervanging van het Spartaanse Haagse interieur. Thans is de wagen dus voor de derde keer terug in Limburg.

In Haagse tramkringen is met gemengde gevoelens gereageerd op de jongste transfer. Vast staat dat de wagen nooit meer zal terugkeren in de Haagse uitmonstering, laat staan dat deze ooit nog een meter op het Haagse net zal gaan rijden.

AMSTERDAM

Amsterdam wil minder verkeershinder

Met een serie nieuwe maatregelen wil de gemeente Amsterdam de stad tussen 2006 en 2008 bereikbaar houden. Wanneer er op maximaal één toegangsweg tegelijk gewerkt wordt, kunnen automobilisten makkelijker de stad in. Zo meldt de gemeente woensdag. Besloten is om werk aan de Wibautas, een belangrijke verkeersader, uit te stellen tot de hinder van andere grote projecten, zoals de Noord-Zuidlijn, verminderd is. Amsterdam is ook van plan om de werktijden voor projecten in winkelstraten uit te breiden van zeven uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds. Daardoor zullen de werkzaamheden sneller klaar zijn. Amsterdam telde afgelopen zomer meer dan 350 plaatsen waar de straat was opengebroken. Dit leidt vaak tot ergernis van fietsers en automobilisten. Naast de bouw van de Noord-Zuidlijn werkt de gemeente aan het verbeteren van wegen, bruggen, fietspaden en trambanen en aan het onderhoud van riolering, waterleidingen, gasleidingen en verschillende kabels.

Gratis openbaar vervoer

Nu de verkiezingen naderen beginnen de verschillende politiek partijen zich weer te roeren. Als eerste heeft de PvdA het voortouw genomen. Zij willen gratis openbaar vervoer voor doelgroepen. Onder deze doelgroepen vallen gehandicapten, invaliden, ouderen VMBO-ers van 16 en 17 jaar. Mensen die door fileproblemen aan de rand van de stad parkeren en overstappen op het openbaar vervoer en werkzoekenden. Dit kan bekostigd worden uit het verminderen van de bijdrage voor het speciaal vervoer omdat veel mensen dan gewoon gebruik kunnen maken van het normale openbaar vervoer en door een bijdrage van het bedrijfsleven. Daarnaast is er naast ROVER een tweede reizigersvereniging opgericht onder de naam "Nederlandse Vereniging van Reizigers" (NVR) die eveneens streeft naar gratis openbaar vervoer voor jongeren en ouderen en vindt dat het openbaar vervoer in handen moet blijven van de overheid. Opvallend is dat deze nieuwe reizigersvereniging wel erg zwaar verbonden is met de Socialistische Partij (SP) en de FNV-bond. Hierdoor wekt de nieuwe vereniging wel een grote verbondenheid met de politiek. Daarnaast is in het verleden al meerdere malen gebleken dat bij arbeidsconflicten de belangen van de vakbonden en de reizigers haaks op elkaar kunnen staan.

Gratis openbaar vervoer is zeker met de verkiezingen op komst een belangrijk item. Of het nu geheel gratis moet valt te betwijfelen maar men zou eens een blik moeten richten op onze zuiderburen. In het Vlaamse deel van België is het openbaar vervoer al "bijna" gratis. In het gehele Vlaamse gebied waar het openbaar vervoer wordt verzorgd door De Lijn kan men wel erg goedkoop gebruik maken van het openbaar vervoer. En een deel van de bevolking kan zelfs gratis reizen.

Alle verkiezingsbeloften ten spijt zal het Belgische model voorlopig wel een utopie blijven.

Chipkaart

Vol energie wordt er dagelijks op de metrostations gewerkt aan de poortjes en verkoopautomaten voor de chipkaart. Op de metrostations van de lijnen 51,53 en 54 zijn inmiddels alle poortjes aangebracht en ook alle kaartverkoopautomaten verschenen. Voorts is op het tramgedeelte van lijn 51 ook alles klaar. Hier staan alleen kaartlezers en verkoopautomaten. Minder voortvarend gaat het nog op de route van lijn 50. Hier is men nog druk bezig met het plaatsen van de poortjes aan de ingangen van de stations. Deze poortjes komen daarbij op straatniveau te staan. Gelet op de plaats waar ze

komen zal men via de zijkant naar de trappen moeten lopen en moeten er ook nog muurtjes of hoge hekken aan de straatzijde komen om de ingangen verder af te sluiten.

Met het plaatsen van de poortjes wil men hoe dan ook eind 2005 klaar zijn. Een wens van het GVB om in ieder geval de infrastructuur voor de chipkaart bij de metro op tijd af te hebben. Dit terwijl al lang duidelijk is dat het systeem toch niet op 1 januari of 1 april 2006 van start zal gaan. Wellicht dat er in de loop van het jaar een proef komt voor een beperkte groep (vermoedelijk GVB-ers en/of andere ambtenaren), maar in ieder geval niet voor de dagelijkse gebruiker van het openbaar vervoer. Het zit er eerder in dat de invoering van de chipkaart pas begin 2007 zal plaatsvinden en daarbij dan gelijk voor het gehele openbaar vervoer in Amsterdam zal zijn. Voor de gebruikers is het een stuk duidelijker.

Veiligheid in het openbaar vervoer

Op maandag 28 november werd in zowel Amsterdam als Rotterdam gestart met de actie "Wees alert op terrorisme". In Amsterdam ging de actie van start op het metrostation Waterlooplein waar door burgemeester Job Cohen, hoofdcommissaris Bernard Welten, coördinator terreurbestrijding Tjibbe Joustra en GVB-directeur Gert Jan Kroon de eerste posters werden onthuld en vervolgens de eerste folders aan de passagiers werden uitgedeeld. Met deze actie wil de overheid de passagiers van het openbaar vervoer vragen om op te letten tijdens de reis en bij echte verdachte zaken het rijdend personeel te waarschuwen of 112 te bellen.

De start in Amsterdam en Rotterdam is een voorloper van de landelijke OV-informatie campagne die half februari 2006 wordt geïntroduceerd. Zowel Job Cohen als Gert Jan Kroon verwachten dat in eerste instantie er meer telefoontjes van verontruste reizigers zullen binnenkomen en dat dit zal leiden tot het vaker stil zetten van een tram, bus of metro. In de maanden september en oktober, toen er sprake was van een lichte terreurdreiging, kreeg het GVB gemiddeld een telefoontje per week waarbij een verdacht pakketje werd signaleerd.

Door middel van deze campagne waarbij de reiziger wordt gevraagd het helpend oog te zijn verwacht men ook dat de reizigers met verstand zullen reageren en niet voor elke tas e.d. naar de telefoon zullen grijpen. Eerder dit jaar had het rijdend personeel al een kaartje gekregen met daarop tips hoe te handelen bij verdachte pakketjes in het openbaar vervoer. Binnenkort krijgen de GVB-ers ook een CD-rom met daarop de instructies hoe te handelen met gevaarlijk uitzijnde zaken.

Noord/Zuidlijn nu pas in juli 2012

Inmiddels wordt steeds duidelijker dat de opening van de Noord/Zuidlijn naar achteren wordt geschoven. Mark van der Horst, de wethouder voor Verkeer en Vervoer heeft al moeten toegeven dat de opening is verschoven naar het midden van 2012. Deze vertraging wordt veroorzaakt door de problemen die zijn ontstaan bij de werkzaamheden aan het metrostation Centraal Station. Reeds in een eerdere fase liep hier de boor vast die de gaten voor de palen moet boren en deze boor zit nog steeds vast. Mede hierdoor zijn er problemen ontstaan met de aannemers en heeft dit al meerdere malen geleid tot het stilleggen van de werkzaamheden. De problemen doen zich met name voor onder het stationsgebouw waar het metrostation moet worden aangelegd zonder het treinverkeer in het CS te beïnvloeden. In ieder geval is duidelijk dat de problemen hier leiden tot een latere opening van de Noord/Zuidlijn en gelet op deze ontwikkelingen zal het zeker niet de laatste keer zijn dat er vertraging ontstaat. Nog altijd zijn de grote boren die de tunnel onder de stad moeten graven niet van start gegaan en wie weet wat dat nog voor problemen zal geven.

Bypass Station Zuid

In de loop van 2007 zal in verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn bij station Zuid de baan van lijn 5 moeten verdwijnen. In eerste instantie wilde de gemeente Amsterdam lijn 5 gelijk inkorten tot het traject CS-station Zuid met een kopeindpunt op de Strawinskylaan. Onder druk van de gemeente Amstelveen, stadsdeel Buitenveldert, ROVER en Stadsvervoerbelang werd door de gemeenteraad uiteindelijk besloten tot een alternatieve route voor lijn 5 via de Strawinskylaan en Parnassusweg naar de Buitenveldertselaan en Amstelveen.

Deze verbinding zal nu worden aangelegd en de datum voor de opening van dit nieuwe traject is gepland voor het voorjaar van 2008. Inderdaad daar ligt een gat van 6 tot 9 maanden met de sluiting van het bestaande traject. Inmiddels wordt binnen de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam naarstig gezocht naar de mogelijkheid om dit gat te dichten zodat de sluiting alsnog direct aansluit op de opening van het nieuwe traject voor lijn 5.

Inmiddels is ook duidelijk geworden dat er problemen zijn met het vervolgetraject van de Noord-Zuidlijn naar Amstelveen. Voor het traject naar Westwijk bestaan er drie mogelijkheden.

1. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Westwijk via de bestaande baan
2. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Westwijk via een geheel kruisingsvrije baan.
3. Handhaving van de lijnen 5 en 51 en de Noord/Zuidlijn aan Station Zuid laten eindigen dan wel doortrekken naar Schiphol (de z.g. CASH-studie).

De voorkeur van het ambtelijk apparaat gaat uit naar model 2 waarbij de Noord/Zuidlijn met een geheel kruisingsvrije baan naar Amstelveen Westwijk gaat rijden. De kosten hiervoor worden echter geschat op ruim 1 miljard Euro en het moge duidelijk zijn dat hiervan voorlopig geen sprake zal kunnen zijn, zeker gelet op de huidige financiële problemen. De gemeente Amsterdam gaat er dan ook van uit dat aanleg van een dergelijke vrije baan niet eerder dan in 2023 gereed zou kunnen zijn. De eerste variant lijkt dan ook meer in de lijn van de verwachtingen te liggen maar ook hiervoor geldt dat aanleg pas na 2018 gereed zou kunnen zijn.

Dit betekent dat in ieder geval de optie met lijn 5 en 51 nog zeer lange tijd in gebruik zal blijven. Ook bestaat altijd nog de mogelijkheid dat de Noord/Zuidlijn zal worden doorgetrokken naar Schiphol en dat daarbij de aftakking van deze metrolijn naar Amstelveen alsnog uit het programma zal worden geschrapt. Daarnaast speelt nog altijd het probleem rond de Zuidas waarbij nog altijd geen beslissing is genomen over het dijk- of dokmodel en waarbij met name Pro-rail/NS steeds nadrukkelijker aansturen om op korte termijn een besluit te nemen in verband met de uitbreiding van het NS-station als voorbereiding op de komst van de HSL.

Bezuinigingen

De aanlegkosten van de Noord/Zuidlijn stijgen nog altijd en de gemeente Amsterdam, bij monde van wethouder van der Horst hebben een alternatief bedacht voor deze stijgende kosten. Het betreft hier het niet meer herstellen van de oude indeling van de infrastructuur. Hierbij zijn de meest in het oog springende zaken de indeling van het Stationsplein. Zo wil de wethouder dat de trasporen aan de oostzijde van het Stationsplein, die tijdelijk werden verlegd in verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn, maar op de huidige plaats moeten blijven liggen. Dit is geheel tegen de afspraken die zijn gemaakt bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn en betekent voor de gebruikers van het openbaar vervoer dat er een stuk verder gelopen moet worden. Ook zouden er enkele ingangen van de huidige metro Oostlijn niet meer terug zullen

komen. Er gaan zelfs geruchten dat de trasporen in de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuijpsstraat en Ceintuurbaan niet meer terug zouden keren. Dit eveneens uit bezuinigingsoverwegingen. Gelet op het openbaar vervoer in dit deel van Oud Zuid zou dit een blamage van de ergste soort zijn. Zeker omdat de komst van de nieuwe metrolijn nog zeker zes jaar op zich laat wachten en de onnodige omleidingsroute voor de lijnen 24 en 25 dan niet meer nodig is. Het is een taak van de Amsterdamse gemeenteraad om deze voorstellen naar de prullenbak te verwijzen.

Noord/Zuidlijn rijdt mogelijk onbemand

De gemeente Amsterdam onderzoekt de mogelijkheden om de N/Z-lijn en de Amstelveenlijn onbemand te laten rijden. Het computergestuurd rijden van voertuigen is goedkoper en wordt zelfs als nauwkeuriger omschreven dan bemande voertuigen. De crash met de Parkshuttle doet het tegendeel vermoeden. Binnen drie maanden verwacht dVv de resultaten van het onderzoek te presenteren.

De Bol had gesloopt moeten worden

De gemeenteraad had toen de plannen voor de Noord/Zuidlijn werden aangenomen, ook moeten besluiten een deel van de Ferdinand Bolstraat te slopen. Dat zei wethouder Mark van der Horst onlangs in het programma XLF. "Het had een hoop ellende gescheeld. Er is daar gewoon geen ruimte, de tunnelbuizen komen zelfs boven elkaar te liggen. Er is 2 tot 3 meter ruimte naast het station om te werken." Het gaat om een van de zijden tussen de Albert Cuypermarkt en de Ceintuurbaan. Volgens Van der Horst was Frank Köhler van GroenLinks ("geloof ik") de wethouder die voor sloop had moeten kiezen. De bewoners van de Ferdinand Bolstraat in de Pijp vinden dat de gemeente te weinig doet om de geluidsoverlast door de bouw van de Noord/Zuidlijn (die nu anderhalf jaar duurt) te verhelpen. Ze willen dat iedereen in de straat die wil verhuizen daarbij geholpen wordt én dat de compensatie van 74 euro per maand omhoog gaat. Volgens hen heeft een expert gemeten dat het niveau van de herrie in straat veel te hoog ligt. Wethouder Van der Horst voelt niks voor een verhoging van de compensatie. Wel zegt hij toe dat iedereen die wil verhuizen een urgentie voor een nieuwe woning van de gemeente kan krijgen. (A75)

Infrastructuur

Vanaf maandag 21 november rijdt **tram 25** niet meer via het Weteringcircuit, vanwege het ombouwen van de rotonde naar de oude situatie. Dit zal duren tot medio februari 2006. Tram 25 rijdt vanaf het Rokin via de Reguliersbreestraat, Rembrandtplein, Utrechtsestraat en Westeinde naar de Van Woustraat en eigen route v.v.

Vervallen haltes:

Keizersgracht (Vijzelstraat)
Weteringcircuit (Weteringcircuit)
Frederiksplein (Weteringschans)

Tijdelijke haltes:

de haltes van tram 4 op de omleidingsroute
Van maandag 22 augustus tot medio februari 2006 wordt gewerkt aan de bruggen en de tramrails in de Roetersstraat. De Roetersstraat is daarbij afgesloten voor het verkeer.

Tram 6 rijdt tussen het Weesperplein en de Plantage Kerklaan via de Sarphatistraat, Alexanderplein, Tropencircuit, Alexanderplein en Plantage Middenlaan v.v.

Vervallen haltes:

Roetersstraat (Roetersstraat)
Nieuwe Keizersgracht (Roetersstraat)

Tijdelijke haltes:

de bestaande tramhaltes op de omleidingsroute.

Haltes

Met ingang van de winterdienst komen er in Noord twee nieuwe haltes bij: Op de Cornelis Douwesweg de halte Keerkringpark voor de lijnen 91 en 94 van Connexion en op de halte Sportpark Melkweg bij het Coentunnelcircuit voor de lijnen 36, 91 en 94.

De gemeente begint een proef met een verwarmde tramhalte. Op het traject van tramlijn 26 komt bij de halte Muziekgebouw/Bimhuis verwarming in de bank. Uit het dak komen warmtestralen. De proef gaat een half jaar duren. Met deze proef wil de gemeente onderzoeken of reizigers dan eerder gebruikmaken van het openbaar vervoer. 's Nachts wordt de verwarming uitgezet, zodat zwervers er niet gaan slapen. Afhankelijk van de resultaten van de proef komen er meer verwarmde haltes. De proef is opmerkelijk aangezien de gemeente vanwege milieuvervuiling recent nog verwarmde terrassen verbod. Kosten van de proef €40.000,=.

Dienstuitvoering metro/sneltram

Nog altijd is de materieelinzet bij de metro problematisch. Op lijn 54 komt het slechts sporadisch voor dat er in de spitsuren dw's bestaande uit drie gekoppelde stellen rijden. Daarnaast rijden er op lijn 51 in de spitsuren regelmatig dw's die slechts uit een stel bestaan. Minder problematisch is momenteel de situatie op lijn 50 waar in de spits weer verschillende dw's met vier CAF-stellen rijden en ook de drie dw's met metrostellen meestal uit drie gekoppelde stellen bestaat.

Winterdienst 2006

Op 11 december jl. ging de jaardienstregeling 2006 in. Voor wat betreft het GVB zijn er slechts enkele marginale aanpassingen daar de grote aanpassingen in verband met de nieuwe aanbesteding pas eind mei 2006 ingaan. Veel wijzigingen zijn er dus niet in de dienstregelingen. Bij de bussen die een andere route hebben gekregen, is de dienstregeling aangepast. Verder is bij een aantal bussen en trams de dienstregeling opnieuw uitgerekend zodat die betrouwbaarder gereden kan worden. Het betreft: tram 3, 4, 7, 10, 12, 13, 14 en 17, bus 19, 29 en 199, nachtbus 352, 354, 358, 359 en 363.

Nieuwe smeewagen

Het GVB beschikt sinds kort over een nieuwe smeewagen (auto), die als doel heeft het piepen van de trams te verminderen. Tevens zorgt een laagje speciaal door de smeewagen aan te brengen vet voor minder railslijtage. De wagen is voorzien van een camera plus monitor voor het insporen van de wagen, zodat hij railgebonden kan werken. De Mercedes Benz Sprinter type 413 CDI is ook geschikt om pekels te strooien bij halteplaatsen. De HTM heeft ook interesse in een dergelijk voertuig.

Materieel tram**Combino**

Voortgang renovatie:

In Krefeld bevinden zich thans:

2003, 2005, 2016, 2022, 2027, 2044, 2131, 2143 t/m 2147.

Gerenoveerd en terug in Amsterdam zijn:

2091, 2138 t/m 2142,

Nieuw afgeleverd volgens het nieuwe concept

2148 t/m 2151

Remiseverdeling Combino's:

Havenstraat: 2001 t/m 2090, 2201 t/m 2204

Lekstraat: 2091 t/m 2130, 2140 t/m 2151

Zeeburg: 2131 t/m 2139

Metro/sneltram

De 64 kwam inmiddels wit/blauw in dienst. De 68, de laatste

in oude kleurstelling, reed op 29-11-05 zijn laatste ritjes en werd vervolgens binnengenomen om als laatste in de nieuwe GVB-huisstijl geschilderd en geplakt te worden. Ook de 66 is nog in behandeling.

Pont

Pont 13 (de overdekte pont) heeft een tweede leven gekregen als restaurant: www.pont13.nl

R O T T E R D A M**Rampenoefening**

Op 17 november werd bij metrostation Stadhuis een grote calamiteitenoefening gehouden in samenwerking met de Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen (GHOR), de politie en de brandweer. In verband hiermee was de Co-olsingel voor al het doorgaande verkeer afgesloten. Het metroverkeer tussen het Centraal Station en de Beurs werd stilgelegd en bussen en trams reden een omleidingsroute (zie exploitatie). Per jaar worden er één of twee grote oefeningen gehouden en nadat in april j.l. een grote bovengrondse oefening in Schiedam had plaatsgevonden, werd er ditmaal een ondergrondse calamiteit geënceneerd. In het metrostation was een klusjesman met zijn steiger op de rails terechtgekomen, waardoor een metrotreinset een noodstop moest maken. De oefening verliep redelijk goed, maar de hulpdiensten zijn toch op een aantal problemen gestuit. Zo hadden de hulpverleners nogal wat moeite met de nieuwe poortjes in het metrostation en ook de eerste grote test met het nieuwe (rampen)communicatiesysteem C2000 liep op onderdelen mis. Over enkele maanden volgt een evaluatie. In het voorjaar 2006 volgt een nieuwe grote oefening en dan zal ook de politie zijn overgegaan op C2000.

Verbouwing openbaar vervoer knooppunt Kralingse Zoom

In 2006 zullen de eerste plannen worden uitgewerkt voor een grondige verbouwing van de Kralingse Zoom. De gemeente Rotterdam en de Stadsregio willen dit station uitbouwen tot het grootste Parkeer- en Reisstation van de Rijnmond. Er komt een grote glazen centrale hal vanwaar behalve de metro, bussen en de Parkshuttle, mogelijk ook trams zullen vertrekken. De twee grote onoverdekte parkeerplaatsen verdwijnen. Over de metroporen heen wordt, parallel aan de A16, een parkeergarage voor 2200 auto's gebouwd. De begincapaciteit van de garage is 800 plaatsen en daarna wordt het in fasen uitgebreid. Hoe een eventuele tram vanaf de Oostzeedijk naar het transferium gaat rijden wordt pas over enige maanden duidelijk.

Mogelijk komt er bij de Kralingse Zoom een keerlus, maar het in de toekomst nog verder doortrekken van de tramlijn is ook een mogelijkheid

Verlenging Nesselanelijn

De Nesselanelijn wordt in de toekomst mogelijk verlengd naar het hart van het Ringvaartdorp in de Zuidplaspolder. In deze polder tussen Rotterdam en Gouda worden in de toekomst zo'n 5000 woningen gebouwd en dit aantal is nodig omdat er dan genoeg 'instappers' voor de metro zijn. Het toekomstige eindpunt ligt twee kilometer bij het huidige eindpunt vandaan. De ruimte is er al gereserveerd, maar pas tussen 2010 en 2020 wordt er een beslissing genomen. Als er minder woningen worden gebouwd is een mogelijk alternatief een aftakking van de spoorlijn Rotterdam-Gouda. De metro of spoorlijn moeten er zijn voordat de eerste woningen worden opgeleverd.

Actie tegen privatisering van de RET

Het gemeentebestuur van Rotterdam neemt binnenkort een besluit over de verzelfstandiging van de RET. Kort geleden

zijn de uitgangspunten bekend gemaakt en zijn de hoofdlijnen samengevat in de 'Hoofdlijnennota Verzelfstandiging'. Het doel van de verzelfstandiging is beter openbaar vervoer tegen lagere kosten. Als dit doorgaat wordt de RET in drie stukken gehakt: RET Materieel, RET Infrastructuur BV (stations, rails, bovenleiding) en RET NV (exploitatie). Een groepje Rotterdammers is het hier niet mee eens en wil dit proces niet zonder slag of stoot door laten gaan. Men vindt dat de burger het laatste woord moet hebben over de verzelfstandiging en niet het college. Einddoel is om, tegelijk met de gemeenteraadsverkiezingen, een referendum te houden. Daarvoor heeft het comité allereerst 250 handtekeningen nodig van stemgerechtigde Rotterdammers. De actie wordt gesteund door de SP. Handtekeningenlijsten zijn te downloaden via www.redderet.nl. Ingevulde lijsten kunnen worden ingeleverd bij het SP-kantoor aan de Teilingerstraat 21a, 3032 AP Rotterdam.

Salaris RET-directeur

Er is wat commotie ontstaan over het salaris van de nieuwe RET-directeur Pedro Peters. Dit zou om en nabij de 200.000 euro bedragen en enkele fractieleiders van politieke partijen in Rotterdam zijn het hier niet mee eens. Hoofden van gemeentelijke diensten zoals de RET-directeur verdienen volgens de salarisschaal maximaal rond de 103.000 euro per jaar. Men vindt dat de RET-directeur in geen geval meer mag verdienen dan burgemeester Opstelten, die een jaarsalaris ontvangt van 120.000 euro. Wethouder Hulman liet weten dat de nieuwe directeur 'marktconform' is gecontracteerd met het oog op de verzelfstandiging van de RET. De politieke discussie lijkt dus voor een deel al achterhaald. Aan de andere kant kan men zeggen, het doel van de verzelfstandiging is beter openbaar vervoer tegen lagere kosten. Of wordt het toch slechter openbaar vervoer tegen hogere kosten, want als de RET in drie stukken wordt verdeeld komen er mogelijk weer drie dure directeuren. Maar misschien is het nog beter om te kijken hoe de nieuwe directeur het gaat doen en hem daarop af te rekenen. Levert hij kwaliteit dan is hij het salaris misschien wel dubbel en dwars waard.

Op 9 november ging de gemeenteraad met een zeer krappe meerderheid akkoord met een inkomen van 180.000 euro per jaar, exclusief bonussen.

Screening RET-personeel

Nieuwe medewerkers bij de RET krijgen voortaan een streng antecedentenonderzoek. Dit gaat gebeuren op advies van het Israëliëse bedrijf ICTS, dat is gespecialiseerd in veiligheid op vliegvelden. Na de aanslagen in Madrid is de RET door dit bedrijf doorgelicht op terreurgevoeligheid. Hierbij is gebleken dat bijvoorbeeld een bewijs van goed gedrag voldoende is om te worden aangenomen. Voortaan moeten nieuwe medewerkers ook worden gescreend op betrouwbaarheid en loyaliteit. Overheidspersoneel wordt normaal gesproken gescreend door de AIVD, maar daar zijn lange wachtlijsten. De RET onderzoekt nu of een particulier bureau de tests kan uitvoeren. De screening zal niet voor alle sollicitanten gelden. Het gaat vooral om kader- en veiligheidsfuncties, zoals bijvoorbeeld verkeersleiding.

Strippenkaart watertaxi

De RET moet gaan onderhandelen met de exploitant van de watertaxi's om de strippenkaart ook bij deze vorm van openbaar vervoer te introduceren. Dit vindt een voormalig lid in het dagelijks bestuur van de Rotterdamse deelgemeente Noord. Zij deed er een uur over om met het openbaar vervoer vanaf de noordoever op Heijplaat te komen, terwijl het hemelsbreed slechts een kwartiertje is. Dan heb je al een aantal strippen gestempeld en dan moet je voor de watertaxi

nog eens negen euro betalen. Er zijn plannen van Stadhouders NV om openbaar vervoer te stimuleren en het vroegere lid van de deelgemeente vindt dat haar idee daar uitstekend in past.

Reclame

Op verzoek van wethouder Hulman heeft de RET een notitie opgesteld om het reclamebeleid te intensiveren. Men wil bij de RET meer reclame op de voertuigen, waarbij in de toekomst ook de Citadis-voertuigen en de metrorijtuigen van reclame worden voorzien. Daarnaast wil men ook nieuwe reclame-uitingen, zoals bijvoorbeeld een soort flatscreens in de metrostations. Ook denkt men aan 'infotainment' in de voertuigen, dat is een reclameboodschap afgewisseld met nieuws, bijvoorbeeld van de RET of uit het land. Volgens de RET staan reclamebedrijven te dringen om een contract met hen af te sluiten.

Stichting RoMeO

De Toeristische Museumtramlijn 10 verkocht deze zomer 5668 kaartjes. Hiervan waren er 2396 vol-tarief en 3272 reductie-tarief. Dit betekende een kleine stijging ten opzichte van 2004. Er waren 44 rijdagen.

Begin november verbleven in de Centrale Werkplaats de 2101 met defecte railremmen, de 522 voor revisie truckstellen (stond half november op noodtrucks) en de 556 voor nieuwe beplating. De 2101 kwam half november weer in dienst als instructierijtuig. In remise Hillegersberg wordt sinds kort door medewerkers van de bus- en tramgroep van de St. RoMeO en medewerkers van de Tramweg-Stichting gewerkt aan het weer rijvaardig maken van het gelede Schindler-rijtuig 242. Na het verwijderen van asbest is er echter veel van dit rijtuig verloren gegaan en hierdoor zal herstel geruime tijd gaan duren.

Infrastructuur en exploitatie

Tijdens de rampenoefening op 17 november bij metrostation Stadhuis op de Coolsingel was er geen tramverkeer mogelijk tussen 13.15 en 15.30 uur. De lijnen 21 en 23 reden vanaf de Coolsingel via de van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg en West-Kruiskade v.v. Vanaf de Coolsingel reed lijn 25 via van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein, Westzeedijk, Vasteland en vervolgens weer richting Carnisselande. Lijn 20 reed vanaf de Erasmusbrug via Vasteland, Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein v.v. en lijn 7 vanaf het Centraal Station via Kruisplein, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein v.v. Buslijn 48 reed via de Mariniersweg, Goudsesingel en Pompeburg v.v.

In verband met werkzaamheden werd op zondag 20 november de Mathenesserbrug voor het verkeer gesloten. De lijnen 21 en 23 werden in tweeën gesplitst omdat de Citadis-rijtuigen niet over de Lage Erfbrug mogen en ook niet via de Westzeedijk konden rijden omdat ook de Spanjaardstraat hiervoor nog niet is vrijgegeven. Lijn 21 reed tussen De Esch en het CS en Marconiplein-Woudhoek en lijn 23 Beverwaard-CS en Marconiplein-Holy. Lijn 7 reed vanaf CS via West-Kruiskade, Middellandstraat, Claes de Vrieselaan, Heemraadsplein, Nieuwe Binnenweg, Lage Erfbrug, Schiedamseseweg, Marconiplein, Mathenesserdijk en Spangen v.v. De werkzaamheden die tot 14.00 uur zouden duren liepen uit tot ongeveer 20.00 uur. Op 11 december zou de Mathenesserbrug opnieuw tot ongeveer 14.00 uur worden afgesloten.

Ten behoeve van de werkzaamheden voor RandstadRail zal de komende tijd het traject Henegouwerlaan, Statentunnel en Statenweg indien nodig spanningloos worden gezet. Bij omleidingen en evenementen zal het mogelijk blijven om de spanning er weer op te zetten.

Half november waren er veel klachten over slechte rijtijden van de lijnen 4 en 5. De oorzaken zijn te krappe rijtijden en de slechte afstelling van tramlichten van met name het Hofplein, waardoor de wachttijden hier regelmatig oplopen tot 2 á 5 minuten. Er zijn zelfs enige meldingen geweest van 10 tot 12 minuten en soms krijgt men helemaal geen 'wit licht' meer (zie ons vorige nummer). De tegenwoordige Tram-Pluslijnen zouden eigenlijk sneller moeten kunnen rijden, maar het tegendeel blijkt vaak het geval.

Op 10 december werd de Coolsingel bij het stadhuis afgesloten in verband met de lustrumviering van het Korps Mariniers. De lijnen 21 en 23 reden vanaf de Coolsingel via de van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg en West-Kruiskade v.v., de lijnen 20 en 25 reden vanaf de Erasmusbrug via de Westzeedijk naar het Droogleeveer Fortuynplein v.v. en lijn 7 reed tot de Coolsingel en vervolgens Blaak, Burg. van Walsumweg, Oostplein, Goudsesingel en Jonker Fransstraat, eigen route naar Woudestein.

Ondanks de vaste remiseverdeling bij de tram komen er nog regelmatig materieelwisselingen voor tussen de Rechter- en Linker Maasoever. Op lijn 20 rijden momenteel uitsluitend ZGT's en op lijn 2 ZGT's, 800-en en een enkele Citadis.

Materieel

Metro/sneltram: De locs 6101 en 6102 zijn inmiddels weer in dienst gekomen. In de C.W. voor herstel e 5217 en 5348.

Tram: In dienst na herstel kwamen de 712, 728, 729 en 2052. In de C.W. de 716, 719 en 2002.

Nieuws per datum:

23/11: 9.05 u, 2-709 aanrijding met personenauto bij de Groene Tuin/Noorderhagen. Lijn 2 niet verder dan de Reijerdijk.

23/11: 12.35 – 13.25 uur, 4-841 derailleurde met het tweede truckstel op het Stationsplein richting Molenlaan. Alle lijnen die het CS aandoen via de van Oldenbarneveltstraat.

25/11: Slecht weer met zware windstoten. Geen treinverkeer tussen Rotterdam CS en Hoek van Holland en minimaal tussen Rotterdam CS en Den Haag. Dit in verband met afgewaaid dakplaten van station Schiedam Centrum. Hierdoor kon ook de Calandlijn niet rijden tussen het Marconiplein en Vijfsluizen. Hier werden pendelbussen ingezet.

01/12: 15.40 – 17.25 uur, 2-828 derailleurde op het wissel Putsebocht. Lijn 2 gesplitst in Charlois – Maashaven en Groene Tuin via route lijn 20 naar het Wilhelminaplein.

01/12: 16.00 – 17.25 uur, Gaslek op de Groene Hilledijk. Lijn 25 gesplitst in twee delen, Carnisselande – Zuider Ziekenhuis en C.S. via route lijn 20 naar Reijerdijk.

D E N H A A G

Werkzaamheden

Begin november is de halte Brouwersgracht voor de lijnen 2 en 3 richting Kraayenstein en Loosduinen vanwege een reconstructie van de Prinsegracht tijdelijk opgeheven. De noodhalte bevindt zich een behoorlijk eind verder ter hoogte van de Warmoerzierstraat. Op de plaats van de voormalige halte is men druk bezig met het bouwen van een RandstadRailhalte. Begin december werd het meubilair al geplaatst en op dit moment is men bezig met de bestrating.

Eind november zijn de nieuwe RandstadRailhaltes op de Conradbrug voor lijn 3 in gebruik genomen.

De beide haltes op de Apeldoornselaan (tussen de Dierenelaan en Heelsumstraat) zijn eind november betegeld. De werkzaamheden op de Apeldoornselaan liggen voor wat betreft de nieuwe sporen tijdelijk stil. Ter plekke wordt eerst hard gewerkt aan de realisatie van een ondergrondse parkeergarage om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren.

Het sinds de begin jaren 80 aanwezige calamiteitenspoortje in de Lekstraat is sinds half november tijdelijk verwijderd. De spoorsecties liggen netjes opgestapeld. Deze tijdelijke verwijdering komt omdat er ter plekke werkzaamheden gepleegd worden. Het is de bedoeling dat in februari 2006 het spoortje weer in zijn oorspronkelijke toestand wordt terug aangelegd.

Nieuwbouw remise Zichtenburg

Op vrijdag 11 november werd een begin gemaakt met het slopen van de achterwand van de voormalige depotwerkplaats Zichtenburg. Het nieuwe deel van de werkplaats zal in het verlengde van de depotwerkplaats worden gebouwd.

Het is de bedoeling dat aan beide zijden van de hal vijf sporen worden gelegd die net iets langer zijn dan een voertuig. Daarnaast worden er twee doorgaande sporen gelegd. Op die manier beschikt de werkplaats over tien korte en twee lange sporen. Op de ruimte tussen de vijf korte sporen zal een werkruimte worden gebouwd.

Het wachten is nog steeds op de verhuizing van het depot van de gemeentereiniging. De werkzaamheden voor de bouw concentreren zich nu aan beide zijden van dit depot.

Het wissel dat begin 2005 op de Nikkelwerf is neergelegd ten behoeve van het tijdelijk achteruit inrukken via de Werf is verwijderd. De boog is echter blijven liggen. Wat precies de bedoeling is, is nog niet helemaal duidelijk. Feit is wel dat de boog zijn nut heeft bewezen tijdens de ombouw van remise Zichtenburg. Klein detail: De bestrating in de boog is nooit netjes afgewerkt.

Tramlijn 16

De gemeente Den Haag heeft een vergunning afgegeven voor de aanleg van tramlijn 16 over de Loevesteinlaan, de Dedemsvaartweg en de Laan van Wateringse Veld. De vergunning is 1 jaar geldig en dat is toevallig het hele jaar 2006. Het ligt dus in de verwachting dat er nu eindelijk begonnen gaat worden met de aanleg van deze tramlijn. De middenstand van het winkelcentrum Leyweg zal het meest gebaat zijn met deze tramlijn. Er lopen nog wel discussies over de knik die tramlijn 16 nu gaat maken. Er zijn al diverse alternatieven aangedragen maar de meest logische oplossing is nooit aan een onderzoek onderworpen. Er waren namelijk ideeën om tramlijn 6 geen keerlus bij het Leyenburg ziekenhuis te geven maar door te laten rijden over de Dedemsvaartweg naar Wateringse Veld. De verbindingsboog op de Meppelweg kwam er helaas niet. Feit is wel dat deze lijn niet door de middenstand van het winkelcentrum Leyweg gewaardeerd zou worden.

Een ander alternatief is om lijn 9 van Vrederust weg te halen en naar Wateringse Veld te laten rijden. Tramlijn 16 zou dan Vrederust als eindpunt krijgen. Deze mogelijkheid heeft een groot nadeel. In de buurt van het eindpunt Vrederust liggen veel scholen en deze stellen een directe verbinding met Station HS zeer op prijs. Tramlijn 16 bereikt het station via een grote omweg en zal dus veel overstappers tot gevolg hebben bij de Leyweg.

Het komende jaar zullen wij u op de hoogte houden van de ontwikkelingen rond deze tramlijn.

Tramlijn 19

De toekomstige tramlijn 19 zal in zijn traject diverse bouwwerken kennen. Eentje daarvan is een speciaal aangelegd viaduct over de A4. De werkzaamheden aan dat viaduct vorderen gestaag. Eén viaductdeel aan de kant van Leidschendam ontbreekt nog. Het is de bedoeling dat naast de trambaan aan beide zijden fietspaden worden aangelegd. De afgelopen weken is er diverse malen beton gestort. De weg onder het toekomstige station Leidschenveen is eind oktober open gesteld voor het verkeer. De goot waar de

toekomstige tramlijn in komt te rijden is goed te zien. Tramlijn 19 zal ook het op 11 december jl. feestelijk geopende station Den Haag Ypenburg aan doen. We spreken nog steeds over tramlijn 19, terwijl het tramlijn 8 wordt, omdat dit in de regio een begrip is geworden. Deze lijn heeft een wispelturige aanloop gekend. Nadat er een eerder besluit over de komst tramlijn 19 werd getorpedeerd werd er na veel protesten toch weer een definitief postitief besluit genomen. De kosten zullen deels meevallen omdat men voor deze lijn niet direct nieuwe voertuigen hoeft te bestellen. Met de komst van RandstadRail komt er immers materieel vrij. Het is dan wel te hopen dat de RandstadRail voertuigen niet al te veel kinderziektes zullen hebben.

Materieel tram

Nog steeds is er niets bekend over het lot van de Haagse TW6000-en. Nadat vorige maand een keuring heeft plaats gevonden is het stil geworden rond een eventuele verkoop. De situatie is nog steeds ongewijzigd. Op het achterterrein van de remise Scheveningen staan de 6037 en 6057 nog steeds te wachten op de dingen die (niet?) komen gaan. In de remise zelf staan de 6053, 6058, 6064 en 6098. De 6099 bevindt zich nog steeds op het terrein van Van der Vlist in Moerdijk.

De 6055 is in Hannover zoals al eerder gemeld hersteld in de Haagse kleuren. Deze tram is inmiddels wel weer officieel overgedragen aan de HTM.

Nadat eerder al de GTL's 3050, 3105, 3129, 3130, 3131 en 3147 van een airco installatie werden voorzien is nu ook de 3058 binnen genomen voor een dergelijke behandeling. De tram is inmiddels weer in dienst gesignaleerd, echter zonder airco. De 3058 fungeert als een soort prototype waarbij een nieuw bevestigingssysteem wordt uitgetest. Het ligt in de verwachting dat in 2006 alle GTL's uiteindelijk voorzien zullen zijn van een airco installatie.

Sinds een aantal maanden beschikt de werkplaats over een computergestuurde wielendraaibank van het type Mobiturn. Op spoor 33 van de werkplaats wordt een tram een flink stuk omhoog gevijzeld waardoor de draaibank onder de tram kan en zo op een betrekkelijk eenvoudige manier de wielbanden kan afdraaien. Een voordeel van de Mobiturn is dat de draaistellen van een tram niet meer onder de wagen vandaan gehaald hoeven te worden.

In de loop van december worden bij de 3129, 3131, 3132 en 3133 ook het ARI systeem (Automatische Rem Ingreep) ingebouwd. Het totale aantal wagens met ARI zal dan 56 bedragen.

Op dit moment zijn bijna alle trams in een rood-beige jasje gegoten. Een uitzondering is nog steeds de 3127, die al jarenlang reclame maakt voor de Rabobank.

Het aantal trams met totaalreclame neemt in bescheiden omvang toe. De 3082 werd beplakt voor Sunday's en de 3063 kreeg een kleurrijke reclame voor de Dominicaanse Republiek.

PCC 1006

Afgelopen maand bracht een aantal Haagse hobbyisten een bezoek aan de fabriek van Bombardier in Brugge. In Brugge worden op dit moment trams gebouwd voor Brussel.

Het verzoek om een kijkje te mogen nemen bij PCC 1006 werd vriendelijk gehonoreerd. De 1006 was op 15 augustus 1983 naar België getransporteerd omdat men vanuit de BN fabriek interesse had getoond voor een PCC naar Amerikaans model. De 1006 stond lange tijd buiten op het fabrieksterrein en zag er bij een bezoek in 1991 niet al te best uit. Groot was de verrassing dan ook toen bleek dat de 1006 helemaal was opgeknapt en netjes binnen in de loods van een voormalig gemaal stond. Dat enkele details niet helemaal kloppen mag geen naam hebben. Enkele foto's van de

1006 in huidige toestand zijn te zien op: www.haagstramnieuws.org en www.digitalettram.nl.

Meettram 1315

Eind november werd de 1315 binnen genomen om voorbereid te worden voor RandstadRail. Zo wordt de 1315 onder andere voorzien van een comfortabele hulpcontroller zodat de PCC als tweerichtingrijtuig kan fungeren. Verder zal de 1315 voorzien worden van een downchopper. Ook zal er een 220V installatie in de tram worden aangebracht voor meetapparatuur. Voor comfort van het personeel zal een koelkast en koffiezetapparaat worden geplaatst. De 1315 zal ook een toilet aan boord krijgen.

R A N D S T A D R A I L

Rotterdam

In november is men gestart met het boren van de RandstadRail-tunnel tussen Rotterdam-Schiebroek en het Centraal Station. Het ondergrondse spoor maakt een verbinding tussen het huidige metronet in Rotterdam en de Hofpleinlijn richting Den Haag. In de regio komen (nieuwe) haltes op Rotterdam Centraal, Blijdorp, Melanchtonweg, Meijersplein, Rodenrijs en Berkel Westpolder. Voor het spoor worden tussen Schiebroek en Rotterdam Centraal twee tunnelbuizen geboord van 2,4 kilometer. Na het St. Franciscus Gasthuis duikt de lijn onder de grond en passeert onder meer het Schieplein, rijksweg 20 en het Noorderkanaal. Daarna wordt de Statenweg gevolgd. Bij de Conradstraat naast het CS eindigt de boortunnel en sluit het lightrail met een traditionele tunnel aan op het bestaande metronet.

Inmiddels is ook het vernieuwde Infracentrum Rotterdam geopend. Hier kan men alles te weten komen over de projecten RandstadRail en Rotterdam Centraal. Een grote maquette van de binnenstad geeft aan hoe het nieuwe station en de omgeving er straks uit zien. Ook is er een maquette die het hele tracé laat zien van RandstadRail inclusief alle stations waar men gaat stoppen. Verder zijn er digitale informatiesystemen en panelen met gedetailleerde informatie over onderwerpen als bouw, archeologie, buitenruimte, architectuur en materieel.

Het Infracentrum is gevestigd aan het Weena 705 en is geopend op maandag van 13.00 tot 17.00 uur, op dinsdag t/m vrijdag van 10.00 tot 17.00 uur en elke eerste zaterdag van de maand van 12.00 tot 17.00 uur.

Oosterheem

Het viaduct in de Zoetermeerse wijk Oosterheem nadert zijn voltooiing. Op woensdag 16 november vond de laatste grote betonstort plaats aan het einde van de route bij de Javalaan. Vanaf de halte Seghwaert zal lijn 4 aftakken op de Oosterheemlijn. Langs de Oosterheemlijn komen een drietal haltes (Willem Dreeslaan, Oosterheem en Javalaan) en opstelplaats (bij de Javalaan) te liggen.

Schenkstrook

Met de komst van RandstadRail krijgen tram en trein een eigen baan. De trams en de metro's zullen bij station Laan van NOI halteren langs de perrons 1 en 2. Omdat de trams (en metro's) de spoorbaan moeten kruisen richting Voorburg 't Loo wordt bij de Schenkstrook een onderdoorgang aangelegd. Om de bouw van de onderdoorgang mogelijk te maken is er een tijdelijke treinbaan aangelegd. Na het verleggen van de treinsporen op de hulpbaan kan het oude baanlichaam worden afgegraven en de bouw aan de ongelijkvloerse kruising beginnen. Als de kruising klaar is zullen de treinen bovenlangs passeren en RandstadRail via een tunnelje onder de spoorbaan doorrijden.

Prinses Beatrixlaan

Op zaterdag 5 november werden er weer 6 betonnen liggers geplaatst op de Haagse Prinses Beatrixlaan aan de kant van de Schenkade. Daarnaast werd in november weer een aantal stalen viaductdelen van de Netkous zelf op hun plaats gehesen. De laatste twee halve stalen stationssecties werden op dinsdag 29 november ingehesen.

Centraal Station

In de loop van week 47 werd het nieuwe spoor gelegd dat in de toekomst het uiteindelijke spoor zal worden voor RandstadRail richting Leidschendam. Naast dit spoor (tussen peron C en D) werd een betonnen fundering gestort voor de toekomstige halteplaats. In de toekomst krijgt CS hoog twee halteperons, vroeger waren dit er vier. De buitenste sporen zijn alleen voor RandstadRail geschikt, omdat de tramperons aan de linkerzijde van de trams komen te liggen. Voordat het zover is zal aan de zijde van het busstation een noodhalte worden aangelegd omdat de twee middelste sporen tijdelijk buiten dienst worden gesteld omdat ook daar de sporen vernieuwd zullen worden.

Remiseverdeling

De geplande remiseverdeling van de tot nu toe bestelde RandstadRail voertuigen (50 stuks) wordt als volgt: Zichtenburg 24 voertuigen, Nedtrain Leidschendam 16 voertuigen en Oosterheem 8 voertuigen. Er blijven dan 2 voertuigen over als reserve / onderhoud. De 50 voertuigen krijgen de nummers 4001 tot en met 4050. De kans bestaat dat ook de Haagse tramlijn 2 geëxploiteerd gaat worden met het RandstadRailmaterieel. In dat geval worden meer voertuigen besteld. Als deze voertuigen technisch gezien identiek zijn aan het overige materieel dan worden deze voertuigen gewoon doorgenummerd vanaf 4051. Indien het afwijkende voertuigen zijn, wordt de serie genummerd vanaf 4101.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Van de redactie

Nog tot en met 24 december heeft u de tijd om opmerkingen die van belang zijn voor het voortbestaan van deze rubriek aan de redactie in te zenden. Dit kan vanaf nu via herman@hoogerhuijs.nl. Vergissers worden tot genoemde datum via het oude adres doorgeleid.

AMSTERDAM GVBA

Op zaterdag 5 november reden in Amsterdam en zes andere Europese steden de in het kader van het CUTE (Clean Urban Transport for Europe) project ingezette waterstofbussen (in Amsterdam de 001-003) voor het laatst. De bij het project betrokken partijen hebben van de EU echter medewerking verkregen bij het toevoegen van een extra proefjaar, waarin men meer inzicht hoopt te verwerven in de mogelijkheid van duurzame inzet van de nieuwe tractievorm; met name zullen de productiekosten van waterstof omlaag gebracht moeten worden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, die niet verhele in hun ontwikkeling terug te gaan tot de late Middeleeuwen, verklaren in hun weekbericht van 27 oktober voorlopig niets te zien in waterstof, maar gasbussen en Euro4 diesel al heel mooi te vinden. Nu is de gasbus al veertig jaar in Nederland een matig succes en ook de Euro4 (en Euro 5) niet anders dan een nuttige tussenstap, maar voor schoon vervoer zullen we toch echt op termijn afscheid moeten nemen van de fossiele brandstof, zoals ook de heer Van Holten, vicevoorzitter van de Groepsdirectie Connexion betoogde bij de presentatie van de Haar-

lemse CNG bus. Dat belooft nog een lang ontwikkelingstraject, waarbij uitstel niet te verantwoorden is.

Hetzelfde Noordhollandse college wilde per 11 december af van Connexion buslijn 136 Amsterdam Amstel-Diemen-Weesp-Hilversum, die voor de inwoners van Diemen de enige directe verbinding met het Amstelstation is. In onderhandse opdracht van het ROA rijdt sinds genoemde datum het GVB onder gelijk lijnummer tussen Diemen en Amstel. De aanbesteding van 39 gelede bussen is opgeschort, omdat naar verwachting de komende tijd meer behoefte zal bestaan aan nieuwe 12 m bussen. (dat)

ARRIVA

Per 11 december is voor de concessie Waterland het volgende materieel in dienst gekomen met het daarbij vermelde aantal zitplaatsen

6023-6024	Kutsenits City	18
7181-7183	Mercedes Benz 0550 Qliner	41+2
7851-7898	Scania Omnicity geleed	58+2
7901-7948	Mercedes Bens 0530G Citaro	55+2
8081-8090	Scania Omnicity	
TCR 64-84	Mercedes Benz 0550 Qliner	41+2

Van het afgevoerde ex VEONN/GADO materieel is een groot deel rijvaardig naar ARRIVA Portugal gegaan. Overgebracht naar ARRIVA Touring werden in 2004:

4014 = 402, 4017 = 407, 4048 = 409, 4076 = 404, 4116 = 408, 4149 = ?, 4842 = 412, 4843 = 411, 4845 = 413, 7668 = 405, 7669 = 410 en 7670 = 406 en in 2005: 4023 = 418, 4150 = 416, 42151 = 417, 4240 = 423, 4261 = 422, 4602 = 419, 4841 = 415, 4847 = 414 en 5570 = 420.

Als bus gingen in 2004 naar derden :

4277 naar Gevo, 4266 = Milot 92, 4580 = Oenema, 4587 = GEBO 421 4617 = Oenema, in 2005 4116 naar Jaspers, 4128 = Van Kooten, 4131 = Zeebra Tours, 4254 = Milot 93, 4260 = Zeebra Tours, 4267 = Milot 94, 4458 = J.L. de Jong 54, 4584 = GEBO 430, 4594 = Vreugde 79, 7659 = AMZ sloop, 7661 = AMZ 384 en 7769 = TCR 63.

TCR is de hierboven ook al genoemde Taxi Centrale Renesse, partner van ARRIVA Touring. 7658 en 7662 gingen via Zeebra naar Venderbosch.

De 5869-5872 uit 2001 gingen naar dochter Noordned. Niet uit te sluiten valt overigens dat de naam Noordned zal vervallen, zoals reeds het geval is bij de treindiensten. (arriva/adv/wp)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

Op 1 december rond 10:30 heeft de MP de heer J.P. Balkenende de vernieuwde Parkshuttle in gebruik gesteld Sinds 2 december kan het publiek gebruik maken van de dienst. Aanwezig – althans gesignaleerd – zijn de voertuigen 1 t/m 6. Op de ochtend van dinsdag 7 december was het alweer uit met de pret, toen op het enkelbaans gedeelte twee shuttles - zonder passagiers - frontaal op elkaar botsten, met aanzienlijke schade als gevolg. In afwachting van de uitkomsten van een grondig onderzoek legde Connexion de dienst stil en stuurde bus 91 maar weer op pad. Zei daar iemand Phileas ? (en = eigen nieuwsdienst)

CONNEXION

De garage Oudewater blijkt heringedeeld te zijn naar rayon Midden-Oost; vandaar enige verwarring over de materieelverdeling. Op 25 november werd in Haarlem de eerste aardgasbus gepresenteerd van de serie 3600-3683, die per 11 december is gaan rijden in het concessiegebied Haarlem/IJmond. De wagens van het type MAN Lion's city in RegioLiner outfit hebben 42 zitplaatsen, 38 staanplaatsen en

een rolstoelplek De voor het Gooi bestemde Euro4 diesel 8729-8791, die door MAN in Turkije worden gebouwd, zijn voorzien voor eerste kwartaal 2006. Voor Utrecht zijn de overeenkomstige 8829-8882 bijbesteld.

8792-8814 worden sinds 4 september 2005 ingezet op de Maxx-diensten in Zwolle; zij hebben niettemin de standaard-indeling 38+2+1/42. De overeenkomstige 8815-8825 bedienen het zgn NOOD gebied ten noorden van Zwolle, dat per 4 september 2005 overkwam van MTI/BBA. In het concessiegebied Twente rijden sinds 11 december de standaard Ambassadors 8883-8976, die op verzoek van de concessieverlener in rood zijn uitgevoerd. Met de nieuwe bussen werd op 10 december op de luchthaven Twente een parcours van 3,2 km gereden in een zodanig lange sliert, dat dit feit voor vermelding in het Guinness Book of Records in aanmerking zou kunnen komen. Steeds meer bussen worden uitgerust als Infox bus, dat wil zeggen met een systeem dat op basis van GPS de passagiers op de halte informeert over de verwachte voorrijtijd van de bus (dus: over ... minuten) en de bestuurder leert of hij gemeten aan de dienstregeling op koers ligt. De succesvolle jeugdchauffeursopleiding wordt niet voortgezet.

Van het materieel, genummerd tussen 1001 en 2351 waren op 15 juli 2005 nog in actieve dienst:

ZW 1002, 1004, 1097-1099, 1101-1105, 1107-1116, 1294-1299, 1302, 1305-1309, 1317, 1318, 2092-2098, 2177-2182, 2228-2239, 2272-2290, 2307-2321. Bovendien 960 ex NZH groepsvervoer..

MO zonder trolleybussen 1064-1069, 1072-1079, 1127, 1129-1131, 1133, 1135-1137, 1148-1151, 1202, 1205, 1209, 1300, 1313, 1315, 1316, 1379, 1900, 1901, 2025, 2121, 2153, 2155-2162, 2204-2213, 2227-2229, 2247-2257, 2258-2271, 2297-2305, 2322-2341. Bovendien 233, ex De Jong 501, als reeds vermeld onder Arnhem en 962 en 973.

NW 1006-1015, 1044, 1046-1048, 1052, 1057-1060, 1062, 1063, 1200, 1201, 1203, 1204, 1206-1208, 1210, 1301, 1303, 1304, 2130-2151, 2225, 2226, 2291-2296.

Het bestand aan dubbelassers, ouder dan 5612, omvatte per genoemde datum:

ZW 5705, 5706, 5709, 5715, 5719, 5777, 5778, 5782
MO 5711, 5732, 5733, 5736, 5738, 5740, 5741, 5755-5759
NW 5721, 5730, 5731, 5734, 5735, 5737, 5739, 5749-5753

Met de gelede bussen gaat men wat voorzichtiger om, want deze kunnen slechts worden ingezet in een beperkt aantal concessiegebieden, en zolang over de toewijzing daarvan geen zekerheid bestaat koopt men geen nieuwe wagens. Toch zijn geen bussen ouder dan 1990 meer in actieve en dienst en wel per 15 juli 2005 als volgt voor wat betreft bussen ouder dan 10 mei 1999:

ZW 7142-7145, 7150-7152, 7154-7158, 7662-7664, 7667, 7681, 7783-7792, 7797, 9026-9033
MO 7128, 7148, 7705, 7709, 7741, 9043-9045, 9048, 9040
NW 7132-7141, 7160-7188, 7630 (1987 !), 7687, 7695, 7721, 7722, 7728-7738, 9000-9014, 9041, 9042, 9046, 9047, 9050-9059.

Naar Tours gingen 1004 = 861 en 2178 = 862. Vermeldenswaard zijn verder de volgende afvoergegevens: 1005 naar NZH Waarderpolder (onvern.), 1045 naar AT5, 1051, 1054, 1055 naar Citax, 1053 naar Taxi Den Helder, 1061 naar Tours (onv.), 1313 en 1315 naar Morren Enschede (onvern.), alle resterende Volvo's ex Gemeente Arnhem – waarin je tegenwoordig geen mens meer durft te vervoeren – series: 1365-1374, 1875-1896 en 3359-3363, waarvan alleen 3361 voortleeft als ontijzelingsbus voor het trolley-net, en gelede 7717, 7718 en 7739-7743, alle "bultruggen" ex Schiphol 1375-1386, ex TET 1945, 1947 (nog model 1987) en de laatste Zwolse Scania's 2113-2114; De Omnicity 2350-2351, die behalve door de inwoners van Soest door weinigen gezien zullen zijn, verdwenen al in

2003. Weg gaan ook 2115-2128 (2127 verdween al in 2004) en de resterende gasbussen (2204-2213) uit Zwolle. De vrij recente 2287-2290 stonden op de peildatum nog terzijde, maar 2291-2296 zijn al verdwenen

Terzijde ging ook Dennis 3147 uit een ooit voor prototypen bestemde nummerreeks. De seriebouw 1006-1015 zal binnenkort wel aan de beurt zijn, hoewel de bussen er nog prima uitzien. Evenals Scania is Dennis nooit erg sterk vertegenwoordigd geweest bij VSN. Weinigen zullen zich nog de 3146, 3148 en 6377-6380 herinneren. Naar Milot gingen op huurbasis 3995, 3997, 4380 4380, 4386 (dus niet naar Tours), 4391, 4434, 4435 en 4436, en naar De Snelle Vliet de chipkaartbussen 3980, 3997, 4355, 4365, 4367, 4385 en 4737.

Opvallend is natuurlijk de verkoop in 2004 van de Almeerse gelede 9015-9025 en 9034-9040, die overigens anders dan wij in 561 vermeldden door VDL waren ingenomen, en vandaar in het handelscircuit zijn geraakt. 9021 en 9022, die eerst even bij GVBA zijn geweest belandden inmiddels na een onderhoudsbeurt bij HTM in het Hermespark voor Stadsdienst Eindhoven, en 9018 en 9038 rijden sinds 2004 bij NOViO.

Op geen ons bekende lijst meer vertegenwoordigd is de BOVA 311, die in de Connexion huisstijl bij ZW als leswagen fungeert, kennelijk ter vervanging van 6798 (adv/wp/en)

HERMES

In de afgelopen jaren omvatte de instroom van nieuw materieel de volgende bussen:

1500-1506	VDL Kusters Parade MB616	17	12	2003
1507-1513	idem			2004
1514	idem			2005
1633-1636	MB 308CDI Sprinter/Kusters	8		2005
1801-1830	VDL Berkhof Ambassador200	38	42	2004
1831-1860	idem			2005
9021-9022	DOB B93DL 595	40	120	2005 ex Conn. 9021/22 via GVBA (1998)

Meer dan bij de ARRIVA en Connexion is nog ouder materieel in dienst, dat – deels geschilderd in de huidige bedrijfskleur – een goedverzorgde indruk maakt. Hiervan werden de SB220 5462-5478 voorzien van CRT filter en nieuw interieur, behalve de 5467, die in oktober is uitgebrand. Ook alle oude gelede (7121,7122, 7124-7127, 7770-7775 en 7793-7794) krijgen een opknapbeurt. Stadsbus 3122 is bestemd voor museum. De afvoer van de laatste SB220 uit de reeks 2000 is afhankelijk gesteld van het succes van de Phileas. Het is Hermes tot nu toe niet gelukt een belangrijke uitbreiding van zijn marktaandeel tot stand te brengen. (wp)

NIJMEGEN NOViO

Het buspark voor de stadsdienst was op 1 oktober 2005 als volgt samengesteld:

DAF SB220LC550	Hainje	32	51	1989	601,602,606,609-612
DAF SB220LC550	Berkhof	33	51	1990	613-620,622
DAF SB220LC550	Berkhof	33	51	1991	624,631
DAF SB220LC550	Berkhof	33	51	1992	632-647
DAF SB220LT550	Berkhof	41	39	1994	701-706
DAF SB220LT550	Berkhof	35	41	1996	707-716
DOB B93DL595		40	117	2004	801 ex Connexion 9018 (1998)
Mercedes Benz 0530G Citaro		37	96	2004	802-803 ex Duitsland (2000)
Mercedes Benz 0530G Citaro		57	55	2004	804-805 ex Duitsland (1998)
DOB B93DL595		34	117	2004	806 ex Connexion 9038 (1998)

Eerder dit jaar werd de 621 na schade afgevoerd, waarvoor een andere bus uit de serie werd gereactiveerd. De gelede bussen zijn aangeschaft om het overvloedige studentenvervoer op lijn 10 te kunnen verwerken.

Met de overname door HTM beoogt NOViO uit te groeien tot een landelijke speler in het personenvervoer. De in Nijmegen en Oost Utrecht – via SVN – uitgeoefende diensten worden ongewijzigd voortgezet, evenals de kleinschalige activiteiten van dochter Novio Express, zoals Regiotaxi KAN, Regiotaxi Noord Veluwe, Taxihopper en het leerlingenvervoer voor meer dan 40 gemeenten. Daarbij verwachten NOViO zowel als HTM belangrijke synergievoordelen. (*novio/van onzen*)

TILBURG BBA

Sinds 3 april 2005 rijden de Tilburgse stadslijnen 1-8 volgens de TOP of "T-Bus"-formule. Hiertoe zijn 51 BBA bussen geschilderd in Nassaublauw, wat fraai is, maar in de winter een beetje donker. Het betreft de bussen 101-103, 110, 111, 162-173, 293, 295, 297, 310, 313, 314, 318, 320-323, 329-331, 361, 363-365, 383-398. De laatste reeks zijn LPG bussen, van de overige hebben er 18 een CRT filter. Bij verschijnen van deze rubriek in januari 2006 een volledig overzicht van al het BBA stadsmaterieel in Noord-Brabant. (*wp/van helvoirt/en*)

UTRECHT GVU

Na de komst van de nieuwe gelede wagens werden de al opgeslagen CSAII 15, 16, 17, 20, 48, 51, 53 en 54 afgevoerd naar Ap-Trading, tezamen met de 507. Aan CSAII zijn nu nog in dienst: 33, 41-44 en 47. Aan de kant gingen de gelede 522, 530, 535 en 546, waarvan de eerste, samen met 505, 509 en 518, naar China zal gaan. In november werden 410 en 538 met motorschade uit de dienst genomen.

ZUID-LIMBURG Limex (Connex)

Voor de concessie Mergelland beschikt Limex op het ogenblik over het volgende buspark:

DAF SB220 Berkhof	47	2002	9901,9902,9907,9910	ex ARRIVA (1995) 1)
MB 0345 Connecto	42	2003	9920-9924	
MB 0530 Citaro	37	2004	9925-9926	= BBA 706-707
MB 0550 Integro	41	2005	9927-9929	

1) 9901 en 9910 sinds medio 2005 bij BBA

Per 1.1.2007 zal onderhavig concessiegebied, tezamen met stad Maastricht, opgaan in Zuid-Limburg (thans Hermes). (*limex*)

BUITENLANDS STADSERVOER

AUSTRALIË

Adelaide. Wie de nacht van 21 op 22.11.2005 doorbracht op het Victoria Square was getuige van de aflevering van de eerste twee lagevloertrams 101 en 102. De 103 werd tijdens het zeetransport zeer zwaar beschadigd door schuivende lading en doorgestuurd naar Melbourne voor mogelijke reparatie of sloop. Voorlopig zullen de eerste twee trams als leswagen worden gebruikt en voor het publiek op Proclamation Day (27.12.2005) in dienst gesteld worden. De passagiers zullen in eerste instantie door een lopende conducteur bediend worden. Aanvankelijk waren er 9 Flexity's bij Bombardier besteld. Er zijn er twee bijbesteld. Ze krijgen de nummers 101 – 111. Zoals eerder bericht, verbleef een van

deze trams in Chemnitz voor aflevering en instructie en wel in de periode 2 tot 18.9.2005.

BELGIË

De Lijn. De hoge autobrandstofprijzen zorgen voor meer vraag naar openbaar vervoer. Groeiende vervoercijfers dus. Op 1.3.2006 worden de tarieven aangepast. Hiermee wil men de verkoop in tram en bus verminderen om de dienstuitvoering te versnellen. Abonnementen en kaartjes in de voorverkoop stijgen tot 5%, de abonnementen tegen gereduceerd tarief worden niet duurder.

Antwerpen. In Deurne wordt grond aangekocht voor een nieuwe remise. In Wijnegem (Krabbershoek) en Boechout (Capenberg) gebeurt dit ook voor de aanleg van twee nieuwe trameindpunten.

Gent. Naast de eerder genoemde PCC's 6237, 6238, 6243 werden ook de 6250 en 6252 terzijde gezet.

BRAZILIË

Belém. Na de officiële opening (HOV/RN 558) daalde de rust neer over de toeristische tramlijn. Er wordt niet gereden.

Fortaleza. In 1999 werd begonnen met de aanleg van een 24 kilometer lange metrolijn. Een eerste gedeelte zou in 2002, later in 2003, in dienst komen maar tot heden rijdt er niets. Financiële problemen leiden steeds weer tot uitstel. Ook van het bij Alstom bestelde materieel werd nog geen rijtuig afgeleverd.

Rio de Janeiro. Al eerder (HOV/RN 559) schreven wij over het opknappen van de Santa Teresa tramlijn. Vijf motorwagens van deze lijn worden momenteel bij een bedrijf in Três Rios gereviseerd.

Santos. Uit Porto kwamen de motorwagens 127, 171 en 193. Men probeert er ten minste één nog dit jaar in dienst te stellen. Dit zou dan de uit 1935 daterende 193 moeten zijn die hiervoor omgespoord werd van 1435 naar 1350 mm. Men is in gesprek met Lissabon, Turijn en San Francisco voor meer historisch materieel. Er is een plan voor een nostalgische trolleybuslijn.

Sao Paulo. Metrolijn 2 wordt in het zuidoosten met 4 kilometer verlengd vanaf Ana Rosa naar Ipiranga. Op honderd meter na geheel ondergronds met twee tussenstations. Het station Chacara Klabin wordt later ook het eindpunt van de te verlengen lijn 5.

CANADA

Calgary. Al eens eerder schreven we over twee verlengingen als lange termijn plannen. Als dan alles goed gaat worden dat korte termijn plannen en zie hier: wij kunnen data noemen na een onlangs genomen gemeenteraadsbesluit. De noord/oost tramlijn wordt in 2007 verlengd vanaf Whitehorn naar Prairie Winds (Westwinds). Aan deze lijn komt ook een nieuwe remise. De noord/west tramlijn wordt in 2008 verlengd vanaf Dalhousie naar Crowfoot.

Edmonton. Voor de uitbreiding van het tramnet zijn bij Siemens 26 (volgens een andere bron 28) tweedelige hoge-vloeromotorrijtuigen besteld van het type SD160. Ze krijgen een lengte van 24,8 meter, zijn 2,6 meter breed en kunnen met een maximum snelheid van 88 km/u 230 passagiers vervoeren. Ze worden geleverd in 2008/2009.

Toronto. Tussen 1977 en 1981 werden 196 vierassige motorrijtuigen van het type CLRV in dienst gesteld. De komende jaren wil men hiervan de helft moderniseren zodat ze nog ongeveer 15 jaar mee kunnen. De andere helft wil men vervangen door nieuwe lagevloertrams. Men is al wezen kijken bij de trambedrijven in Portland en Tacoma zodat het ons niet zou verbazen als de keuze valt op een tram van Tsjechisch fabrikaat. Men geeft de voorkeur aan een wat kleinere tram die met een hoge frequentie kan worden ingezet.

CHILI.

Valparaiso. Op 15.11.2005 kwam de 43 kilometer lange voorstadslijn Valparaiso – Vina del Mar – Limache na een grondige opknappbeurt weer in dienst. In het centrum van Vina del Mar loopt de lijn nu over een afstand van ongeveer vier kilometer ondergronds. Er kwam ook nieuw materieel. Alstom leverde 27 tweedelige elektrische motorrijtuigen. Deze breedspoorlijn (1676 mm) werd in 1855 geopend en behoort tot de oudste spoorlijnen in Zuid-Amerika.

DUITSLAND oost.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Steeds meer Viertelzüge serie 485/885 worden buiten dienst gesteld en gesloopt. In de depots Wansee en Hundekhele wordt een aantal dienstvaardige treinen opgeslagen met het oog op het WK Voetbal 2006. Vanuit het depot Grünau worden nog 70 Viertelzüge ingezet op de lijnen S41/42/46 en S9. De heropening van het traject Anhalter Bahnhof – Yorckstrasse (lijnen S2 en S26) is van eind november 2005 verschoven naar 11.12.2005.

Chemnitz. Van 2.9.2005 tot 18.9.2005 verbleef hier een "Flexity Classic" tram bestemd voor Adelaide.

Dresden. Zoals eerder bericht (HOV/RN 562) kwam op 16.9.2005 een eind aan de inzet van Tatra Grosszüge (2 motorwagens + aanhangwagen). Hiermee is de aanhangwagendienst geschiedenis geworden. Er rijden gekoppelde Tatra's op de lijnen 6, 8, 9, 10 en 12.

Gotha. Op 28.1.2006 wordt met motorwagen 56 + aanhangwagen 82 + goederenwagen 101 een rondrit gereden. Aanmelden voor 6.1.2006 bij R. Quasz, Im Gehren 24, D-73732 Esslingen. Kosten € 20. Zo goed als zeker worden in 2006 nog eens 6 KT4D trams uit Erfurt overgenomen.

Halle. Per 11.12.2005 werden lijn 3 (Südstadt – Trotha) en spitslijn E (Heide – Reileck) opgeheven. Door meer ritten op de lijnen 10 en 11 wordt dit gecompenseerd. Op een groot aantal tram- en buslijnen werd de frequentie verlaagd. Zo wordt een bezuiniging van € 3 miljoen opgevangen. Op 3.10.2005 reden er voor het laatst trams over de Riebeckplatz. Tot 23.10.2005 werd het tramverkeer omgeleid. Op deze dag werd een nieuwe route met een tunnel onder de Riebeckplatz in gebruik genomen en ligt de halte Hauptbahnhof dichterbij de ingang van het station.

Leipzig. Op 7.9.2005 werden de "XXL" trams 1201 en 1202 (type NGT12L) officieel gepresenteerd tijdens een plechtigheid in de remise Angerbrücke. De hiervoor uitgenodigde deelstaat minister had een zak geld meegenomen voor de bestelling van nog eens 12 trams van dit type, zodat er nu tot mei 2007 24 komen. Sinds 18.9.2005 rijden de eerste 1200'ers op lijn 15. Naast deze trams van Bombardier worden nog in 2005 de plaatselijk gebouwde Leoliners 1303 – 1308 afgeleverd. Hiervan zijn er 30 (1303 – 1332) besteld. Eind 2005 verdwijnt lijn 18 (Sommerfeld – Taucha), Leipzigs kortste tramlijn. De te verlengen buslijn 178 van de stadsdienst Taucha moet door een gunstiger route meer passagiers trekken. Op de zwak bezette lijn 18 worden solo rijdende Tatra's ingezet.

Magdeburg. Bij de opening van de "Grüne Zitadelle" (een ontwerp van Fr. Hundertwasser) was op 3.10.2005 een deel van de Breitenweg voor tramverkeer afgesloten. Op het verlaten traject reed paardetram 42.

Plauen. Op 7.1.2006 en 14.1.2006 (vertrek 18.00 uur) rijdt de "Bier-Elektrische", motorwagen 78. Zoals u al vermoedt kan er rijdend bier gedronken worden.

Potsdam. Een bestelling van 19 lagevloertrams (waarvoor trams uit Duisburg, München en Magdeburg te gast waren) lijkt om financiële redenen uitgesteld te worden.

Zwickau. Op 9.12.2005 (officiële opening), 10.12.2005 (gratis ritten) en 11.12.2005 (eerste dag normale exploitatie) werd het 4,3 kilometer lange nieuwe traject Stadthalle –

Neuplanitz in gebruik genomen. Gelijktijdig werd het lijnennet gewijzigd waarbij de lijnen 6, 7 en 8 vervielen.

lijnennet per 11.12.2005

- lijn 1: Eckersbach – Neumarkt – Hauptbahnhof
- lijn 3: Eckersbach – Neumarkt – Neuplanitz
- lijn 4: Pölbitz – Neumarkt – Städtisches Klinikum.

DUITSLAND west.

Bochum. Het nieuwe tunneltraject in het centrum van Bochum wordt op 29.1.2006 geopend.

Bremen. Op 21.9.2005 werd de eerste nieuwe GT8N-1 tram door Bombardier aan de BSAG geleverd.

Op zondag 4 december vond in het complex Flughafendamm de roll-out plaats van de eerste nieuwe tram van het type GT8N-1, gebouwd door Bombardier met electronica van Vossloh-Kiepe. Kennelijk was de zondag uitgekozen om zoveel mogelijk personeelsleden het gebeuren te kunnen laten bijwonen. In de geheel ontruimde werkplaats waren niet minder dan 1100 personen aanwezig, die zich vanaf 11 uur konden laven aan bier en andere dranken, en reeks reikhalzend uitzaken naar de in het uitzicht gestelde Kartoffelsalat met Bratwurst.

Na nogal veel inleidend gepraat was het rond twaalf uur dan zover dat de 3101 statig de hal kwam binnenrijden, zodat eigenlijk sprake was van een roll-in. Wat bij alles wat over het voertuig verteld werd niet gezegd werd was dat men is teruggekeerd naar de "classic" indeling van het rijtuig, dus met verhoogde vloer boven de einddraaistellen. Dit leidt tot een geheel andere deurverdeling dan bij de bestaande 100% lagevloerrijtuigen, wat in het begin verwarrend kan zijn. Zal ook wel het einde van de kaartverkoop bij de bestuurder betekenen.

Nog belangrijker wellicht is dat de nieuwe rijtuigen – waarvan er voorshands twintig geleverd worden, met een optie op 23 – een breedte van 2.65 m hebben. Dit betekent een aangenaam ruim interieur met 4 zetels in de breedte, en maar liefst 105 zitplaatsen en 134 staanplaatsen, bij een lengte van 35, 4 meter. De grotere rijtuigbreedte loopt vooruit op een gedachte Regio-stadtbahn, maar betekent wel dat het bestaande net geheel wordt aangepast. In eerste instantie komen de rijtuigen in dienst op de "innovatielijn" Universität-Flughafen.

Wie genoeg geconsumeerd had kon op het buitenterrein een proefrit maken met de 3102. Opvallend is dat het bij lage snelheid allemaal wat rommelend overkomt, doch dat het rijgedrag bij hoge snelheid aangenaam is.

Op 6.12.2005 werden de 3101 en 3102 op de Marktplatz gepresenteerd en daarna op lijn 6 in dienst gesteld. Met het Wegmann materieel worden van ma t/m vr nog 34 diensten gereden op de lijnen 1, 2/10, 3, 4, 6, 8 en E; op zaterdag nog zeven diensten op de lijnen 2/10 en 3 en bij voetbalwedstrijden worden ongeveer tien stellen ingezet. De plannen voor een verlenging van lijn 4 van Borgfeld naar Lilienthal (Falkenberg) liggen opnieuw ter inzage. Eerder dit jaar heeft men de inwoners inspraak gegeven wat heeft geresulteerd in een honderdtal aanpassingen waardoor er nu o.a. enkele enkelsporige gedeelten zijn voorzien. Door deze aanpak hoopt men op brede steun voor het plan.

Dortmund. De DSW (Dortmunder Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe) noemt zich sinds kort DSW 21.

Duisburg. Na een eerder uitstapje naar Potsdam, verbleef het Variobahn motorrijtuig 2000 van 19.10.2005 t/m 15.11.2005 voor kennismakingsritten in Neurenberg.

Freiburg. Voor de Vauban-lijn werden de laatste rails gelegd en wordt nu de bovenleiding aangebracht. De opening is op 29.4.2006. Dan wordt het lijnennet als volgt:

- lijn 1: Landwasser – Littenweiler
- lijn 2: Zähringen – Günterstal
- lijn 3: Haid – Vauban

lijn 5: Hornusstrasse - Rieselfeld.

Alle lijnen via Bertoldsbrunnen (centrum).

Hannover. Van de Duewag motorrijtuigen 6000-6100 (de meeste rijden tegenwoordig in Boedapest), zijn nog dienstvaardig aanwezig: 6001, 6005, 6013, 6023 en 6083. De uit Den Haag teruggekeerde 6055 werd hersteld en staat afgesteld in de remise Leinhausen. Zoals eerder bericht staat ook de "Houtense" 6021 in Hannover. Terugkeer naar Nederland is onwaarschijnlijk, een doorverkoop aan Boedapest lijkt nog steeds een reële optie.

Karlsruhe. Op 21.9.2005 werd GT6-70D/N motorrijtuig 265 als laatste van de deelserie 250-265 in dienst gesteld. De gehele serie bestaat uit 45 stuks (221-265). Ook de aflevering van de deelserie 900-922 (type GT8-100D/2S-M) werd met de aflevering van motorrijtuig 922 op 26.8.2005 voltooid. Deze serie tweesysteem motorrijtuigen omvat 86 stuks (837-922). Met de serie 801-817, 819-836 meegeteld beschikken de AVG, VBK en DB nu over 121 tweesysteem trams.

Op 10.12.2005 werd de zogenaamde Hohenlohebahn geopend. Dit is de verlenging van lijn S4 vanaf Heilbronn Pfühlpark naar Öhringen Cappel.

Kassel. Met de aflevering van RegioTram motorrijtuig 702 op 19.9.2005 is nu de gehele serie tweesysteem motorrijtuigen 701-718 aanwezig. Inmiddels begon op 8.9.2005 de aflevering van de hybride motorrijtuigen (600V + dieselelektrisch). Als eersten arriveerden op deze dag de 751 en 752. Hiervan komen er tien (751-760). Met zo'n hybride motorrijtuig werd op 4.10.2005 een eerste proefrit gereden op de omgebouwde Lossetalbahn naar Hessisch Lichtenau. Er werd gedieseld omdat nog niet overal de bovenleiding hing. Op 13.10.2005 was dat wel het geval en maakte motorrijtuig 638 als eerste elektrische tram een proefrit op deze lijn. Begin december 2005 werd begonnen met de instructieritten. De nieuwe tramlijn wordt op 28.1.2006 geopend.

Keulen. Bijna dertien maanden lang was er de scheve toren van Keulen. De kerktoren bij de Severinsbrug was door de aanleg van de noord/zuidlijn zo'n 75 cm. uit het lood komen te staan. Op 26.10.2005 werd de toren met hydraulische persen ruim 13 cm. opgetild en staat nu weer recht. Het proefbedrijf met de vier K4500-en (4501-4504) werd afgesloten. In oktober 2005 werd de eerste seriewagen, de 4505, afgeleverd en naar verwachting zijn aan het eind van dit jaar ook de 4506-4509 in Keulen gearriveerd. In mei 2006 zijn er dan zoveel aanwezig dat de laatste achtassers uit de personendienst verdwijnen. Ze doen dan nog dienst tijdens het WK Voetbal 2006. Vanaf augustus 2006 wordt dan ook lijn 15 met lagevloermaterieel geëxploiteerd. Al eerder schreven we over het gekoppeld rijden van twee 4500'en. In oktober 2005 werden proeven gehouden om een K4500 te koppelen met een K4000. Daarvoor moest de software worden aangepast waardoor een 4000 technisch gezien een 4500 is. Alhoewel het niet in de bedoeling ligt zo'n gemengde exploitatie toe te passen worden wel alle 4000'en hiervoor aangepast.

Er wordt druk gewerkt aan de verlenging van lijn 1 naar Weiden West. Bij het aan de spoorlijn gelegen eindpunt komt een viersporige halte. Er komt een P&R plaats en een DB halte. Bij het WK Voetbal in juni 2006 rijdt de tram; of de DB dan al zover is om hier treinen te laten stoppen is echter nog de vraag.

Ludwigshafen. De bezuiniging heeft toegeslagen. Met ingang van de winterdienstregeling werd lijn 11 en de zijtak naar Ebertpark opgeheven waardoor er geen trams meer rijden in de Ruthen- en Schoppenhauerstrasse. Verder wordt na 21.00 uur de tramdienst gestaakt en is er een aangepast busnet. Alleen lijn 4 blijft 's avonds doorrijden in samenhang met de tramlijn van de Rhein-Haardtbahn. Doordat nu minder trams nodig zijn kan de VBL (Verkehrsbetrie-

be Ludwigshafen am Rhein) de laatste gelede zesassers aan de kant zetten.

Mannheim. Op 2.9.2005 kwam het nieuwe traject Neuostheim – SAP Arena voor het eerst in dienst. Dit gedeelte is onderdeel van de nieuwe oostelijke ringlijn naar Neuhermsheim. Er wordt alleen gereden tijdens evenementen. Als de gehele lijn in september 2006 gereed is start de normale exploitatie.

München. Ze stonden al langer dan vijf jaar buiten dienst, maar werden geheel onverwacht half oktober 2005 op treinwagens geladen en naar Craiova overgebracht. We hebben het dan over de M- motorwagens 2604, 2605, 2607, 2615, 2657, 2662, 2664 en de m-aanhangwagens 3517, 3530, 3531 en 3541. Een opvallende transfer van deze 3-assers die in niet al te beste conditie meer verkeren en eerder in Roemenië weinig succesvol bleken. Op slecht gelegen sporen rijden ze allerbelabberdst. In Brasov werden ze na korte tijd buiten dienst gesteld en in Boekarest werden ze omgebouwd tot vierassers. Op 23.11.2005 werd met de inzet van een historische M-wagen aandacht geschonken aan het 75-jarig jubileum van de tramlijn naar Moosach. In samenhang met andere werken wordt bekeken of het mogelijk is om lijn 19 vanaf Pasing Marienplatz te verlengen tot Pasing Bahnhof. Er is een plan voor een enkelsporige route via de Bäckerstrasse, langs het station en via de Gleichmannstrasse terug naar de Landsberger Strasse. Al eens eerder schreven we over een (verdere) verlenging van lijn 19 via Aubing naar Freiham. De gemeente Planegg stelde geld beschikbaar voor de planning van een verlenging van metrolijn U6 vanaf Klinikum Grosshadern naar Martinsried (Universität).

München-DB. S-Bahn München. De S-Bahntunnel in Unterföhring kwam op 21.11.2005 in dienst.

Neurenberg. Zoals eerder bericht werden bij Stadler zes Variobahn trams besteld die in 2007 geleverd worden. Om alvast in de stemming te komen haalde de fabrikant het Variobahn motorrijtuig 2000 uit Duisburg waarmee technici en publiek van 19.10.2005 t/m 15.11.2005 konden kennismaken.

Stuttgart. Na een proefmodernisering van de Stadtbahn motorrijtuigen 3205/3206 en 3207/3208 is besloten om vanaf 2008 zestig oudere DT8 motorrijtuigen te reviseren en van een nieuwe elektrische installatie te voorzien. Dat kost een paar centen maar de rijtuigen gaan dan weer zo'n twintig jaar mee. In augustus 2005 werd met de aflevering van motorrijtuig 3399/3400 (type DT8.11) het 164^{ste} en laatste Stadtbahn motorrijtuig in dienst gesteld. Het wagenpark is hiermee groot genoeg voor de geplande netuitbreiding. Op 26.11.2005 en 31.12.2005 rijdt museumtramlijn 23 via een aangepaste route omdat bij werkzaamheden bij het kruispunt Berg een stukje 3-rail spoor is verdwenen. Er moet worden omgereden via en door de remise Bad Cannstatt. Hier wordt te zijner tijd het trammuseum gevestigd. Nu is dit museum nog gehuisvest in de remise Zuffenhausen en het gehele jaar te bezoeken op de tweede zondag van de maand (13-17 uur) en de laatste zaterdag van de maand (13-18 uur). Op zaterdagen rijdt vanaf het Hauptbahnhof lijn 23 met historisch materieel naar het museum en op zondagen rijdt vanuit het museum een korte ringlijn 19.

Würzburg. De buiten dienst staande gelede motorrijtuigen 233, 234 en 235 werden afgevoerd naar SIM in Salzgitter.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Veel later dan gepland kwam op 26.9.2005 de verlenging Mériadeck – Saint Augustin (lijn A) in dienst. Een gedeelte is voorzien van ondergrondse stroomtoevoer. Dit aanvankelijk storinggevoelige systeem blijft toegepast. Wel worden twee korte stukjes van lijn A in Lormont en Cenon vervangen door bovenleiding.

Grenoble. In aflevering is een serie van 35 zevendelige Citadis trams. Deze worden vanaf december 2005 ingezet op lijn B. Het oudere materieel schuift door naar de in juni 2006 te openen lijn C.

In 1999 werd het trolleybusbedrijf "tijdelijk" opgeheven in afwachting van nieuw materieel. In 2002 werd dat tijdelijk definitief. Maar zie: er worden toch nieuwe trolleybussen besteld en de bovenleiding blijft hangen. Wanneer er weer trolleys gaan rijden is nog niet bekend.

Lyon. Op 15.9.2005 werd lijn T1 met 1,8 kilometer verlengd vanaf Perrache naar Montrochet. Aansluitend kwam nog ± 400 meter enkelspoor gereed tot het Musée des Confluences. Dit stukje komt in dienst als dit nieuwe museum in 2007 open gaat.

Nantes. Op 29.8.2005 werd lijn 2 vanaf Trocadière verlengd naar Neustrie.

Nice. Op veel plaatsen liggen al rails. Een opening van de lijn Comte de Falcon – Gare du Sud – Garre Thiers – Place Masséna – Garibaldi – Université – St.Roch – Pont Michel komt begin 2007 in dienst.

Parijs. De RATP heeft bij Alstom 49 (+ 10 optie) metro-treinstellen op luchtbanden besteld van het type MP 05. De eindmontage vindt plaats in de Alstom fabriek in Valenciennes. Ze worden geleverd tussen juni 2008 en eind 2010 en zijn bestemd voor metrolijn 1. Technisch stemmen ze overeen met het materieel type MP 89 dat op de metrolijnen 1 en 14 dienst doet.

Op 8.9.2005 werd de eerste zevendelige Citadis tram afgeleverd in de remise Lucotte van en voor de in aanleg zijnde tramlijn T3 (Tramway des Maréchaux). Op 12.10.2005 werden vanaf het eindpunt Pont du Carigliana de eerste proefritten gereden. De 7,9 kilometer lange lijn T3 komt in december 2006 in dienst op de route Pont du Carigliana – Porte d'Ivry. Er komen 21 trams voor deze lijn; voor latere verlengingen in oostelijke richting heeft men een optie op nog eens 49 trams.

Reims. Drie combinaties van bedrijven, waarin o.a. Alstom, Bombardier en Ansaldo, zijn in de race voor de aanleg van een nieuw trambedrijf. De gemeenteraadsverkiezing in 2006 kan het tramplan nog om zeep helpen.

Straatsburg. In Neudorf wordt een tramremise/busgarage gebouwd die in 2006 in gebruik komt.

Valenciennes. Met de eerste afgeleverde Citadis tram worden testritten gereden op een kort stukje spoor bij de remise.

GROOT BRITANNIË.

Londen. Een enkele keer haalt een busbericht deze rubriek: op 9.12.2005 reden de klassieke dubbeldekkers "Routemaster" met achterbalkon voor het laatst in de lijndienst. Hiermee verdween ook de busconductor. Eind van een tijdperk. Kijk op <http://www.routemaster.org.uk>

Tussen Kerst en Nieuwjaar zal de Jubilee metrolijn gesloten zijn. Reden hiertoe is de verlenging van alle treinstellen met een 7^e rijtuig. Tubelines, verantwoordelijk voor onderhoud en veiligheid op de Jubilee-line wil in deze vijfdaagse periode ook het testproces afronden en extra werkzaamheden uitvoeren aan de lijn. Er is hiervoor gekozen omdat het onmogelijk bleek met de huidige beveiliging treinen met zes en zeven rijtuigen te laten rijden. In de periode tussen Kerst en Nieuwjaar wordt de metro het minst gebruikt. Met een zevende rijtuig in iedere trein gaat de capaciteit van de lijn met 17% omhoog, goed voor zo'n 6000 extra plaatsen. Per uur kunnen er dan 39.000 mensen vervoerd worden over de Jubilee lijn. Ook komen er vier nieuwe treinstellen bij waardoor de vloot op 63 treinstellen uitkomt. De DLR (Docklands Light Railway) zal op zaterdagen en zondagen rijden als op maandag. Op werkdagen zal de DLR rijden met drie ge-

combineerde stellen. Hiervoor is vorige maand het testproces succesvol afgerond. Een extra busdienst zal de Jubilee lijn tijdelijk vervangen. Per 2.1.2006 zal geleidelijk de Peakdienstregeling op de Jubilee-line weer opgevoerd worden naar het normale niveau.

ITALIË.

Milaan. Op 14.9.2005 werd metrolijn 1 verlengd vanaf Molina Dorino naar Rho Fiera (2,1 km.).

Triëst. In verband met het opknappen van het kabelspoortraject (hier worden de trams door een kabelspoorvoertuig omhoog geduwd) is er tot begin 2007 geen tramverkeer.

Turijn. Tramlijn 13 rijdt weer. Alle werkzaamheden aan het tramnet moeten in februari 2006 (Olympische Winterspelen) voltooid zijn. Op de nieuwe VAL metrolijn begonnen begin september 2005 de proefritten. Het 7½ kilometer lange deeltraject Collegno – Porta Susa komt in december 2005 in dienst. De gehele lijn is pas een jaar later, december 2006, gereed.

MEXICO.

Guadalajara. Men gaat tramlijn 2 in oostelijke richting verlengen naar Tonalá.

Mexico-City. Al eens eerder genoemd: de aanleg van een elektrische voorstadlijn (27 km.) naar Cuautitlan. De opdracht voor de aanleg ging naar het Spaanse CAF die ook 20 driedelige tweerichting lagevloertrams levert. De lijn begint bij Buenavista, het eindpunt van metrolijn B en volgt het tracé van een vroegere spoorlijn.

Monterrey. Bombardier, Siemens en een Mexicaans bedrijf gaan het sneltramnet uitbreiden van 24 tot 32½ kilometer door een verlenging van lijn 2 vanaf General Anaya naar Sendero in de gemeente Escobeda. Van het 8½ kilometer nieuw aan te leggen traject komt 1½ kilometer ondergronds. Met de aanleg is reeds begonnen; in oktober 2007 moet de opening plaats vinden. Bombardier levert vanuit zijn Mexicaanse vestiging 14 hogevoermotorrijtuigen. Het huidige wagenpark is van Siemens/Duewag.

NOORWEGEN.

Bergen. Na de uitslag van de in september 2005 gehouden verkiezingen lijken de kansen voor een tram gestegen. Er wordt binnenkort een besluit genomen. Optimistisch gezien zou in 2006 met de aanleg kunnen worden begonnen.

Oslo. Op 1.11.2005 werd het eerste nieuwe driedelige metrotreinstel aan de pers getoond. Het heeft het nummer 3101+3201+3301. Tot 2009 komen er 63 van deze treinen. Op 1.8.2005 werd het nieuwe spoortraject Sandvika – Asker geopend. De voorstadtreinen rijden hier nu op eigen sporen.

Trondheim. Tot nu toe verhuurde de gemeente de gelede trams aan de exploitant van de Grakallijn. Eind oktober 2005 werden de trams aan dit bedrijf geschonken met de bepaling dat ze nog minsten tien jaar in Trondheim dienst moeten doen.

PORTUGAL.

Porto. Op 30.7.2005 kwam het eerste gedeelte van lijn C tussen Fonte do Cuco tot Forum Maia in dienst en op 17.9.2005 het eerste gedeelte van lijn D tussen Polo Universitario – Camara de Gaia.

SPANJE.

Barcelona. Tijdens een festival op 22.9.2005 werden voor het eerst op alle tramlijnen gekoppelde trams ingezet. Lijn T4 was zonder onderbreking 91 uur lang in bedrijf.

VERENIGDE STATEN (USA).

New Orleans. Met het oog op de naderende orkaan Katrina werd op 27.8.2005 de bevolking geëvacueerd en het tram-

bedrijf stilgelegd. Tijdens de daarop volgende overstroming kwam een deel van het tramnet ruim drie meter onder water te staan. Het materieel bevond zich in de remises. De remise Canal Street kwam onder water te staan met daarin de 24 replica's, 7 motorwagens van de Riverfrontlijn en ongeveer de helft van het autobuspark: ± 175 bussen. Dit materieel heeft enkele weken onder water gestaan en is voorlopig niet bruikbaar. De 35 historische motorwagens van de St.Charles Avenue lijn stonden in een hoger gelegen remise en hielden het droog. Op 2.10.2005 werd een busnet van 4 lijnen met 17 bussen ingericht. Inmiddels rijden er weer meer buslijnen en bussen, die voorlopig ook de tram vervangen. Het vervoer is het komende half jaar gratis.

ZWEDEN.

Norrköping. Er werden geen vijf maar zes lagevloertrams van het type Bombardier Flexity Classic besteld. De 30 meter lange en 2,40 meter brede trams bieden plaats aan 64 zittende en 115 staande passagiers. Ze worden geleverd aan de gemeente die ze ter beschikking stelt aan exploitant Connex. De eerste nieuwe tram komt eind 2006 in dienst. Gelijktijdig met de reconstructie van de tramlijn naar Klingsberg wordt in 2006 begonnen met de aanleg van de eerste fase van een lijn naar Ringdansen.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

Materieel

Op 10 november werd goedkeuring gegeven voor het investeringsvoorstel 2005-2007 van de NMBS, waarvan de infrastructurele kant al eerder in HOV-RN werd belicht (zie blz. 268). Binnen dit voorstel vallen ook investeringen in nieuw materieel. Het gaat om 60 elektrische locomotieven, 35 diesellocomotieven, 80 driedelige dubbeldekstreinstellen voor het GEN-net van Brussel, 90 extra M6-rijtuigen en het NMBS-deel (3 stuks) van de snelle treinstellen voor de treinen op de HSL naar Nederland.

De uitvoering van de elektrische locomotieven is nog niet bekend, zowel wat betreft fabrikant als de stroomsystemen waar de locs geschikt voor moeten zijn. Het is goed mogelijk dat slechts een deel als driespanningloc wordt uitgevoerd (laten we dat 'reeks 14' noemen). In elk geval zal dit mogelijk weer zijn invloed hebben op het in de koelkast gelegde elektrificatieproject Montzen - Aken en de afvoer dan wel modernisatie van reeks 23. Zolang de uitvoering van de nieuwe locs nog niet bekend is, valt hierover echter niets zinnigs te zeggen. Afwachten...

De diesellocomotieven ('reeks 56') zouden reeks 55 moeten vervangen. Ook hier is de uitvoering, noch fabrikant bekend gemaakt. Naast deze 35 nieuwe locs wil de NMBS drie tot vijf locomotieven leasen. Het gaat hier om exemplaren uit bestaande locomotiefpools, die toegelaten zijn in België en Frankrijk en dus redelijk snel inzetbaar zouden zijn.

De nieuwe M6-rijtuigen brengen het aantal van deze rijtuigen reeds op 370. Er komen 18 extra stuurstandrijtuigen, 18 'multifunctionele' rijtuigen (aannemelijk met ruimte voor een rolstoel), 18 rijtuigen eerste klasse en 36 tweede klas. Over een vergroting van het aantal aan te passen 27's is niets gezegd. Sterker nog, de 2750 is inmiddels uit Frankrijk terug en lijkt onaangepast. Overigens is het nog altijd de bedoeling de M5-rijtuigen zover te reviseren dat zij op enigszins acceptabele wijze ook buiten een enkele spitstrein in te zetten zijn.

- Reeks 55. Afgevoerd werd de 5524 op 1 augustus.

- Reeks 62. Diesellocomotief 6289 werd in juli officieel overgedragen aan het TSP en op 30 augustus door de 5183

naar St. Ghislain gesleept. Deze loc is één van de laatste 62-ers die nog beschikte over de oude elektrische installatie en vulmond. De laatste maanden stond de loc buiten dienst bij de centrale werkplaats van Salzannes. De loc is tevens de laatste representant in de 'overgangslivre'. Zij zal voorlopig in deze staat blijven.

- Reeks 73. Afgevoerd werden de rangeerlocs 7369 op 1 augustus en de 7339, 7344, 7345, 7347 en 7348 op 4 september. De zes rangeerlocs waren allemaal van de stelplaats van Charleroi en zijn vervangen door zes in betere staat verkerende exemplaren: 7381-7386. Zij reden voordien in Antwerpen. Het gelijk afvoeren van zes 73-ers is opvallend, omdat er van de vorige ronde buitendienststellingen nog steeds meerdere exemplaren op officiële afvoer of overdracht aan derden staan te wachten.

Na de 7309, welke eerder naar Fond-du-Gras in Luxemburg verkocht was, werd de 7304 verkocht aan de CFV3V. De loc is rijvaardig.

- Reeks 77. Op 4 september vond een aantal mutaties plaats in de verdeling van de locomotieven reeks 77. Het overzicht in de augustus-editie (blz.223) moet dus aangepast worden (zie hieronder). Het meest opvallend is dat de groep radiografisch bestuurbare 77-ers die zo geleverd zijn, wat herkenbaar is aan de naam boven het nummer, nu allemaal weer terug in Antwerpen zijn. Misschien is dit de laatste plek waar in praktijk nog gebruik gemaakt wordt van die namen.

Antwerpen Noord 7701-7729, 7771-7790, 7833-7870

Charleroi 7737-7748, 7823-7832

Kinkempois 7749-7766

Merelbeke 7767-7770, 7791-7822

Stockem 7730-7736

Voor de volledigheid nog de afleveringsdata van de laatste 77-ers: 7870 op 28 mei, 7869 op 16 juni en 7868 op 15 juli.

Info met dank aan het uitstekende fotopunt forum (zie www.fotopunt.net).

- Reeks 80: de 8055 was de volgende 80-er die naar Italië vertrekt, de loc werd in november verkocht. De 8002, 8005, 8009 en een vierde nog onbekende 80-er vertrokken eind oktober naar Athus voor sloop bij Luxfer.

- Reeks 82. De 8249 werd in augustus verkocht aan voormalige NMBS-partner Interferryboats (IFB). In oktober volgde de 8247 dezelfde weg. IFB is blijkbaar het zoveelste bedrijf van rangeerlocomotieven doorverhuurt: de 8249 wordt momenteel ingezet in Genk bij ALZ en vervangt daar de defecte 8450. Het gedoe rond de verhuurbedrijven is erg ondoorzichtig: eerder werden immers CFD Locorem, VFLI, Rails & Traction, ASA en Atlantis Cargo genoemd als verhuurbedrijven, soms zelfs van dezelfde locomotieven en voor dezelfde klanten.

De buiten dienst gestelde 8229, 8231, 8238, 8251 en 8253 zijn voorlopig opgesteld te Gouvy. Het lijkt erop dat Infrabel niet echt zit te wachten op de 82-ers.

- Reeks 84. Opnieuw werd een aantal afgevoerde locomotieven gesloopt: de 8440, 8452 en 8453 verdwenen ter plaatse te Schaarbeek en de 8426, 8429, 8431, 8432, 8434 en 8437 werden naar een schroothandelaar in Deerlijk gesleept voor sloop. Vanuit Montzen komen berichten dat eindelijk ook de daar al jaren aanwezige 8405, 8408, 8412 en 8414 gesloopt zijn. Hetzelfde zou overigens gelden voor de 9210, 9214, 9215 en 9216 die daar weg stonden te kwijnen.

De 8465 werd in oktober verkocht aan het Italiaanse Visali en vertrok richting het zuiden vanuit Charleroi op 11 oktober.

- Reeks 85. Eind oktober vertrok de laatste nog terzijde staande 85-ers, de 8502, naar Athus om bij Luxfer te worden gesloopt.

- Reeks 91. De aan IFB verkochte 9142 werd geheel blauw geschilderd in Antwerpen Noord en daarna naar Tertre vervoerd, waar hij bij Roziers in dienst kwam als huurloc. Ook de 9157 (eerder verkocht aan ASA Hemiksem) werd her-

schilderd in - net zo inspiratieloos - lichtgroen. Ze rangeert bij SATI in de Antwerpse haven, mogelijk als vervanger van de ex NMBS 9112.

- Serie 301-440 (Break). Op sommige dagen met een hoge defectenstand aan dit materieel doet het tekort aan treinstellen door de verschillende schades zich gelden. Er wordt af en toe met ander materieel in plaats van de Breaks gereden als er niet voldoende beschikbaar zijn.

- Serie 961 (Post). Ook de 968 werd verkocht aan Visali (Italië), maar zal alleen voor onderdelen gebruikt gaan worden. Het restant zal vermoedelijk nog dit jaar verkocht worden aan sloperij Van Neygem in de Gentse haven.

- Goederenwagens. Het vermelden waard is de aflevering van de eerste nieuwe staalwagen type Shmms. Deze wagen is bijzonder multifunctioneel: door middel van simpele houders kunnen niet alleen staalrollen (coils) maar ook staalplaat (brammen of slabben) vervoerd worden. Dankzij deze oplossing, die zo simpel is dat het verwonderlijk is dat niemand het eerder bedacht heeft, kunnen de wagens zowel ván als naar de staalfabriek beladen worden en dus veel efficiënter ingezet worden.

Goederenvervoer

Al geruime tijd was er sprake van het inzetten van locomotieven reeks 77 met ATB en PZB/Indusi voor de kalktreinen tussen het Belgische Yves-Gomezée en het Duitse Millingen. De locs zouden deze treinen dan via Maastricht en Venlo gaan rijden, in plaats van via Montzen en Aken. Hiermee zou ook de drievoudige tractie tussen Monceau en Montzen tot het verleden gaan behoren. In augustus was een tweetal locs reeks 77 aanwezig te Venlo voor instructie. Vanaf 4 september begon de daadwerkelijke inzet dan ook echt. De 77-ers rijden de trein van en naar het Duitse Moers, tussen Moers en het nabijgelegen Millingen rijdt een 'privatbahn' (de NIAG) de treinen. Doordeweeks rijdt de trein in het donker door Nederland, enkel de trein die op zaterdag uit België vertrekt, komt op zondag bij daglicht terug. In theorie zou deze trein ook bij daglicht door Duitsland rijden, maar de praktijk wijst uit dat men de trein vaak reeds in de nacht van zaterdag op zondag naar Venlo stuurt, waar hij zijn vertrektijd afwacht tot zondagmiddag. Pas de laatste weken lijkt men zich echt aan de dienstregeling te houden, maar of dat een structurele zaak gaat worden valt af te wachten.

Met de nieuwe dienst naar Moers is de beschikbaarheid van ATB 77-ers wel erg beperkt geworden. Immers; ook de dagelijkse autotreinen van Ford Genk naar Sloe en de tweemaal dagelijkse auto-onderdelentreinen voor Volvo tussen Gent en Bad Bentheim worden door deze locs gereden, alsmede een tweetal diensten in Zeeuws-Vlaanderen. Vanaf 11 december zal hierin wat verlichting komen; de Ford-trein zou vanaf dan gereden gaan worden door een met ATB uitgeruste loc reeks 55. Ook is er sprake van dat één van beide Volvo-treinen weer door 6400-en van Railion gereden moeten gaan worden. Het betreft hier wederom de slag die overdag door Nederland rijdt. Kort voor de dienstregelingwisseling zou dit toch weer niet doorgaan.

De voor het Belgische net geschikte 6400-en hebben er op 4 september al een nieuwe dienst bij gekregen, vanaf die datum rijden zij de kalk- en dolomiettreinen tussen Sittard en Hermalle. Tevens wordt op de vroege maandagochtend zelfs tot Statte gereden, met een reeks 77 in opzending. Dit leuke gegeven, dat helaas voor de fotografen te vroeg gebeurt, is echter op 11 december alweer beëindigd. De dienst tussen Kinkempois en Sittard werd voor 3 september gereden door locs reeks 25.5 en één RN 6400 in dubbeltractie, die tussen Hermalle en Kinkempois door de reeks 55. De reeks 25.5 rijdt nu alleen nog maar via de grensovergang Essen, tussen Kijfhoek en Antwerpen, met een uitschieter

naar Muizen. In augustus werden machinisten van depot Kinkempois opgeleid op de 6400-en, waartoe er onder meer een instructierit plaatsvond in het FO-verkeer naar Chertal.

Vanaf 11 december zijn officieel de laatste diensten van 225's van Railion Duitsland naar Genk en Kinkempois verdwenen. Zij rijden alleen nog tot Montzen.

De omloop van reeks 13 wordt gewijzigd, vooral in aansluiting op de veranderende machinistendiensten. Er komt een aparte, afgescheiden omloop voor de kolentreinen naar Creutzwald, die wel met reeks 13 blijven rijden tot dit noordfranse station. Voor de overige diensten eindigen de 13-en nu vooral weer in de grensstations van België, Frankrijk en Luxemburg en wordt hun inzet verder Frankrijk in dus beperkt.

Een andere bijzondere wijziging die in het weekend van 10 december 2005 plaats vond is het rijden van de beroemde glaszandtrein uit Lommel via Ronet naar Luxemburg. Voorheen reed deze trein met diesellocs via Luik - Gouvy en was daarmee één van de allerlaatste goederentreinen op deze verbinding. Thans rijdt de trein met 77-ers naar Ronet en met elektrische locomotieven (reeks 13) over de Athus-Meuse. Eén en ander schijnt te maken te hebben met de machinisteninzet en locdiensten. Het kind van de rekening is de lijn via Gouvy natuurlijk, waarvan de elektrificatie van enige jaren terug met de dag onzinniger lijkt te worden. Als Europa op spoorgebied écht één zou zijn, zou er wellicht eens iemand op het idee moeten komen om bijvoorbeeld een reizigersdienst Maastricht – Luik - Luxemburg – Frankrijk te gaan rijden, met aansluiting op de kruisende HSL-verbindingen te Luik (Brussel – Duitsland) en Frankrijk (LGV Est Parijs – Duitsland).

Officieel op 1 januari 2006 sluit opnieuw een fraaie goederenlijn: de lijn van Leuze naar Frasnes-les-Anvaing. Deze lijn maakte ooit deel uit van de reizigersverbinding Gent - Ronse - Leuze, maar het reizigersverkeer tussen Ronse en Leuze werd in 1988 gestaakt. Voor de firma Rosier bij Frasnes reed toen nog regelmatig een trein via Ronse, later werd deze trein via Leuze geleid en kon het stuk tussen Ronse en Frasnes definitief dicht. Rosier kreeg de laatste twee jaar nog maar een paar keer per jaar kunstmestwagens, wat ongetwijfeld de reden van de voorgenomen sluiting zal zijn geweest. Opvallend genoeg werd het bedrijf in het najaar ineens op relatief regelmatige basis bediend.

Vanaf januari 2006 zou de trein Antwerpen BASF – Ludwigshafen doorgaand met één loc moeten gaan rijden voor rekening van BASF. Aan welke exploitant het vervoer gegund wordt is officieel nog niet bekend. Vermoedelijk gaat het om Rail4Chem en gaat de trein via Roosendaal en Venlo rijden.

Ook in België begint het gemor van de gemeenten over de IJzeren Rijn. Wie weet is beter er maar over op te houden. Intussen kan wel geconcludeerd worden dat de heractivering er toch niet van komt. Hiervoor is de wegtransportlobby te groot, of de milieubeweging te stompzinnig, of beide.

Dienstuitvoering

De afgelopen maanden vonden er nogal wat aanrijdingen met flinke schade plaats. Op 7 augustus reed de 2302 op een geduwd rangeerdeel, waarbij de bijzondere loc (op deze werden immer op proef grote luchtroosters gemonteerd) behoorlijk beschadigd raakte. Een paar dagen later gebeurde met de 2327 op vrijwel dezelfde plek iets dergelijks, met ogenschijnlijk wat minder schade. Uit Salzinnen komen berichten dat de 2302 niet hersteld gaat worden, wat gezien de recente investeringen in nieuw materieel wellicht wel logisch is. Aan de andere kant, ook het bericht dat de 2305 afgevoerd zou worden kan nog steeds niet bevestigd worden: er is nog geen officiële afvoerdatum bekend gemaakt. Op 22 augustus vond een botsing plaats tussen de PB14 (class

66) van DLC en de 7808 van de NMBS in Zeebrugge, waarbij vooral laatstgenoemde ernstig beschadigd raakte. Misschien dat men in Nederland advies kan vragen over hoe deze loc te herstellen van een behoorlijk kromme bodemplaat... In de nacht van 21 op 22 september reed de lege rangerende Break (!) 316 zijdelings op de 1305 en 1354 met een goederentrein. Zowel één van de bakken van het treinstel als beide locs raakten aanzienlijk beschadigd. Op 14 oktober reden de 1326+1328 te Zeebrugge achterop een andere (goederen)trein, waarbij beide 13's behoorlijk werden beschadigd. Op 17 oktober raakte opnieuw een class 66 van DLC beschadigd; de 6304 bij een aanrijding met een kraan op een overweg. De trein die hij reed werd door de NMBS met een blauwe 55-er naar Montzen gesleept. Op dezelfde dag botste een AM'96 bij Antoing op een gelukkig lege schoolbus. De IC-dienst Lille - Herstal werd omgeleid via Mons en Ath. Op 3 november raakte de 7746 beschadigd bij een aanrijding met, opnieuw, een kraan tijdens het bedienen van Courcelles.

Op 7 oktober werd er in heel België gestaakt tegen het regeringsbeleid. Ook het spoorvervoer lag zo goed als stil. Drie weken later vonden er opnieuw stakingen plaats in diverse sectoren van de maatschappij, maar ditmaal reed de NMBS goeddeels wel. De motivatie daarachter was het kunnen vervoeren van actievoerders naar een manifestatie in Brussel, waarvoor dan ook diverse extra treinen reden.

Vanaf 12 december is Quévy ook weer enigszins regelmatig te bereiken vanuit Frankrijk, nadat dit in de begintijd van het AM'96 ook al eens gebeurde (als overgang na het opheffen van de internationale getrokken treinen via deze verbinding). Per dag rijden nu weer 7 TER-treinen uit Aulnoye of Maubeuge naar het Belgische grensstation. Vooral nog rijden de treinen niet door naar Mons, wat te maken schijnt te hebben met de ingezette rijkstam (RIO-trekduwstammen) en de huidige eisen van de NMBS betreffende de ruimte tussen peron en instap. De 67632 (de jongste SNCF-dieselloc) was met een dergelijke stam op 19 november te gast in Ath. Wat daarvan de bedoeling is, is niet duidelijk – de trekduwtreinen worden immers al jarenlang ingezet op grensbaanvakken met de Belgische Spoorwegen en het verschil tussen een stam type RIO of RRR lijkt niet al te groot. De stam reed 's nachts tussen Ath en Sully en officieel ter homologatie voor het NMBS-net, dus wie weet zit een doortrekking van de dienst naar Mons op termijn er toch in.

Vanaf dezelfde dag is de Jan Kiepura weer verdwenen uit België. Deze EN naar Minsk en Moskou rijdt voortaan vanuit Frankfurt. Het is jammer dat niet is gepoogd het aantal reizigers in België te verhogen door de trein te laten stoppen in bijvoorbeeld Leuven en Luik. De EC Vauban gaat vanaf 11 december met SBB-rijtuigen rijden (met een I6 als versterking van en naar Basel) in plaats van I11. Behalve het I6-rijtuig is de Vauban nu nauwelijks meer te onderscheiden van de EC Iris.

Naast de opening van de 'bocht van Nossegem' en de daardoor doorrijdende IR treinen via Zaventem (zie hierna) zijn er nog tal van nieuwe wijzigingen per 11 december. Er rijdt een nieuwe P-trein Luik - Brussel via de HSL en diverse P-treinen vanuit Gent en Brussel zullen gaan rijden vanaf Gent Dampoort en gebruik maken van de verbindingsboog tussen Gentbrugge en Merelbeke. Deze boog, waarover gewoonlijk geen reizigersverkeer kwam, zorgt dat de treinen niet via Gent St. Pieters hoeven te rijden.

De IR Leuven - Geraardsbergen wordt de zesde City Rail-verbinding. Ter herinnering: City Rail is de benaming voor het net van opgevaardeerde treinen rond, via en vanuit Brussel, dat is opgesteld als voorloper van de GEN. Deze treinen moeten met gemoderniseerd materieel worden gereden.

In tegenstelling tot de verwachting blijft ook Antwerpen haven open voor gewone reizigers en blijven de spitstreinen

over de goederenlijn naar Antwerpen Noord rijden. Al eerder was bekend dat ook alle andere maatregelen rond de inmiddels afgeronde werkzaamheden aan de Antwerpse (weg)ring voorlopig behouden zullen blijven.

Deze winter rijdt ook de NMBS zelf een skitrein: onder de naam Treski rijdt van 23 december 2005 tot 18 maart 2006 een trein, bestaande uit 13 I10-rijtuigen, vrijdag naar Innsbruck. Op zondag keert de trein terug. Het vrijdagse vertrek is om 20.57 uit Oostende, aankomst des zondags om 19.57. De skitrein van TTC rijdt dit seizoen ook.

Volgende zomer rijden er, naast de autoslaaptreinen van EETC via België die vertrekken uit Den Bosch, weer autoslaaptreinen vanuit Denderleeuw. Het bedrijf TTC gaat vrijdag een trein heen rijden naar Narbonne tussen 23 juni en 1 september (vertrek Denderleeuw 17.38 uur). Deze trein keert op zaterdag terug van 24 juni tot en met 2 september (aankomst 6.49). De tweede trein rijdt van en naar Bologna en gaat op dezelfde dagen rijden. Vertrek (vrijdags dus) te Denderleeuw om 12.55 uur, aankomst de dag erna om 12.00

Infrastructuur

Vanaf 22 oktober is het baanvak Charleroi – Mariembourg – Couvin (lijn 132) volledig beveiligd vanuit de post te Charleroi.

Eind oktober werden eindelijk de al jaren ongebruikte sporen rond de voormalige werkplaats van Montzen geruimd. Ook de daar verblijvende slooplocs (vier 84-ers en vier 92-ers) zouden tot schroot verwerkt zijn, maar hiervan ontbreekt ons nog de bevestiging.

Op 13 november werd de bekende ijzeren spoorbrug even ten zuiden van Lessines vervangen door een betonnen exemplaar.

Op 17 november reden de 2709+2724 als losse locs heen en weer van Welkenraedt naar Montzen. Hiermee was het de eerste elektrische trein op eigen kracht op de geëlektrificeerde lijn 39. Ter herinnering: deze amper gebruikte verbindinglijn moet volgend jaar een aantal maal gebruikt worden voor het omleiden van reizigerstreinen als de lijn Luik - Welkenraedt door werkzaamheden buiten dienst is.

Vanaf 11 december rijden er rechtstreekse treinen tussen Leuven en Zaventem via de 'diabolo' van Zaventem; de nieuwe sporendriehoek aldaar die is ontstaan dankzij de opening van de verbindende tak uit de richting Leuven (de 'bocht van Nossegem'). De IR-treinen uit De Panne en Quévrain die tot nu toe in Zaventem eindigden, rijden nu door naar Leuven, die uit De Panne zelfs verder tot Landen.

Dankzij een investering van de federale overheid kan de tweede Scheldeverbinding in Antwerpen versneld worden gerealiseerd. Bovendien is de keuze tussen een brug of tunnel gevallen op de laatste. Met de nieuwe verbinding (de Liefkenshoekspoortunnel) is het nieuwe Deurganckdok en de andere bundels op de linkeroever veel sneller te bereiken dan via de route via de Kennedytunnel. Opvallend is overigens dat het opvallend lang stil is rond de elektrificatie van de huidige lijn naar de linkeroever (Kallo): deze is nog steeds niet gereed en lijkt dus zelfs gestaakt. Zou het een met het ander te maken kunnen hebben?

Er kwam onder meer ook federaal geld voor de reeds geplande modernisering van de lijn Brussel - Namen – Luxemburg, een aansluiting op de luchthaven van Charleroi en verbetering van de aansluitingen in de havens van Brussel en Zeebrugge.

Rails & Traction

Op 24 augustus werden de 1803, 1806, 5107, 5111 en 5132 van respectievelijk Merelbeke, Montzen en Kinkempois naar de nieuwe werkplaats van Rails & Traction in Raeren gesleept. De keuze van de 51-ers is opvallend: de 5107 en

5111 behoorden niet tot de rij in Montzen opgestelde 51-ers die voor verkoop geselecteerd werden en moesten bovendien van veel verder weg komen, terwijl Montzen toch relatief om de hoek ligt. De 5132 werd als eerste opgeknapt voor verkoop aan Italië. Net als de 5107 en 5111 zal deze loc uiteindelijk terecht komen bij het bedrijf Esposito. Op 30 september werd deze loc afgeleverd, met een werkelijk onbegrijpelijk afzichtelijke neusschildering, welke nog eens verergerd werd doordat de zijkanten niet herschilderd zijn. Vanaf 4 oktober werd de loc tijdelijk ingezet bij spoorwerkzaamheden tussen Armentières en Berguette in Frankrijk!

DLC

Opnieuw een nieuwe loc voor DLC. Van HGK werd de DE65 overgenomen.

CHINA

De Chinese spoorwegen hebben voor de in 2008 te openen hogesnelheidslijn Japanse Shinkansen Hayate-treinstellen besteld. Een Consortium van zes fabrieken gaat de stellen bouwen: Kawasaki Heavy Industries, Hitachi, Mitsubishi Electric, Mitsubishi, Itochu en Marubeni. In 2008 zijn de eerste testritten gepland. De topsnelheid moet 300 km/uur gaan bedragen. De nieuwe treinstellen zullen samen met de Duitse (van de ICE afgeleide) treinstellen op hetzelfde net worden ingezet. Dat de modernisering in China in een stroomversnelling is geraakt blijkt uit het volgende actuele bericht: China heeft op 10 december als laatste hoofdlijnstoomlocomotieven de QJ 7119 en 7038 aan de kant gezet. De locs stopten op het station van Jitong op de dunbevolkte steppen van Binnen-Mongolië, meldde het staatspersbureau Xinhua. „Stoommachines werden gezien als belangrijk symbool van de moderne industrialisatie, maar ze werden onherroepelijk vervangen door machines met een verbrandingsmotor met een moderne technologische ontwikkeling”, zei een woordvoerder van de spoorwegmaatschappij in Jitong. China bouwde in 1986 de laatste stoomlocomotieven. De afgedankte machines worden in de komende jaren ingezet om toeristen naar het afgelegen gebied te lokken.

DENEMARKEN

De aflevering van 83 nieuwe IC4-treinstellen door de Italiaanse fabrikant Ansaldo aan de DSB is met maar liefst 2½ jaar vertraagd en start nu medio 2006. Dezelfde fabrikant geniet in ons land inmiddels ook bekendheid door de vertraagde levering van de nieuwe hogesnelheidstreinen. Vanaf januari worden de 96 bestaande IC3-treinstellen gerenoveerd en worden na aflevering van de IC4'en ingezet in het regionaalverkeer. De 15 jaar oude stellen krijgen moderne Deutz motoren, nieuwe zitplaatsen en een ruimte om fietsen mee te nemen.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Nieuwe regering, nieuwe plannen

Het zal niemand ontgaan zijn dat Duitsland inmiddels een nieuwe regering heeft. Eén van de eerste plannen van de nieuwe regering was een groot bezuinigingspakket waarmee de kwakkelende Duitse economie er weer bovenop moet komen. Uiteraard ontkomt het openbaar vervoer niet aan die bezuinigingen.

De eerste geluiden gingen uit van een bezuiniging van 10% op de zogeheten Regionalisierungsmittel, ofwel de gelden die de deelstaten krijgen voor de exploitatie van spoorvervoer. In 2006 gaat het daarbij al om € 350 miljoen, voor de periode tot en met 2009 zelfs € 4 miljard. De regering vindt dat dit bedrag bespaard kan worden door meer treindien-

sten aan te besteden, want daar wordt gemiddeld een efficiency-verbetering van 10 tot 20 procent bij gehaald. De deelstaten en vervoerders zijn bang dat de succesvolle ontwikkeling van het regionale spoor in Duitsland hiermee wordt beëindigd.

Sinds de decentralisatie in 1996 is het aantal treinkilometers met 20% toegenomen, en het aantal reizigers zelfs met 30%. 42 spoorlijnen met een gezamenlijke lengte van 463 kilometer werden voor het reizigersvervoer gereactiveerd, er kwamen vele nieuwe haltes en nieuw materieel. Daarnaast, zo beargumenteren de regio's, heeft men de opheffing van de Interregio-diensten grotendeels opgevangen. Eigenlijk zou er dus geld bij moeten. De discussie zal ongetwijfeld worden vervolgd.

De nieuwe regering wil wel meer geld uittrekken voor infrastructuur. Hoewel het leeuwendeel van dat geld naar wegenaanleg gaat, zal ook het spoorvervoer profiteren. Net als in Nederland zal een deel van de extra middelen worden gebruikt voor het inhalen van achterstallig onderhoud. Nieuwe projecten moeten bij voorkeur door private partijen worden meegefinancierd. Voor het regionale spoor heeft dit weinig invloed, daar de financiering daarvan via het *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* verloopt.

Ruzie met Britten

In HOV-RN 10-2005 (pagina 270) berichtten wij reeds over de plannen om het DB-concern te splitsen in een infrabedrijf en een exploitatiebedrijf. DB was en is hier fel op tegen, en maakte onder meer een vergelijking met Groot-Brittannië. Hierin werd het Engelse beleid een totale catastrofe genoemd, met name op het gebied van veiligheid en infrastructuur. Een scheiding van infrastructuur en exploitatie zou in Duitsland tot vergelijkbare rampen leiden. De Britten voelden zich danig in hun wiek geschoten over de hatelijke opmerkingen. Zij protesteerden in een open brief alsmede via politieke kanalen, wat in de Duitse pers uiteraard breed werd uitgemeten.

Verhuizing hoofdkantoor DB en overnames in Hamburg

Als een donderslag bij heldere hemel sloeg de mededeling in dat DB het hoofdkantoor van Berlijn naar Hamburg wil verplaatsen. Het bedrijf was eerst in 1994 verhuisd van Frankfurt am Main naar Berlijn, om op die manier dicht bij de Duitse regering te kunnen zitten. Belangrijkste reden voor de nieuwe verhuizing is volgens de DB de sterke havenpositie van Hamburg, alsmede de mogelijke samenwerking met of overname van het Hamburgse stadsvervoerbedrijf HHA en het havenbedrijf HHLA. Boze tongen beweerden uiteraard direct dat de Hamburgse senaat DB "gekocht" had, door de overname te koppelen aan de verhuizing. Ook de slechte verhouding tussen *Bahnchef* Hartmut Mehdorn en de Berlijnse burgemeester Klaus Wowereith zou een rol spelen bij de beslissing.

De kersverse bondsregering was niet bepaald blij met de mededeling. Omdat de Duitse staat eigenaar is van DB werd de verhuizing vooreerst verboden. De partijen gaan nu uitzoeken wat de meerwaarde van een verhuizing is. De Duitse Monopolie-commissie heeft inmiddels bedenkingen geuit tegen de overname van HHA en HHLA, omdat DB daardoor een zeer overheersende marktpositie krijgt. Als argument wordt genoemd dat DB op die manier kan proberen al het vervoer van en naar Hamburg van de weg naar het spoor te leiden, iets wat naar mening van uw redacteur te beschouwen is als een lovenswaardig streven. De commissie wil dit bij het Bundeskartellamt aanklaarten.

Positie Harmut Mehdorn

De hoogste baas van DB, Harmut Mehdorn, blijft vooralsnog op zijn post. Ondanks de perikelen rondom de verhuizing

van het hoofdkantoor blijft de Duitse regering vertrouwen houden in Mehdorn. De benoemingen in de directie van DB zijn doorgaans politiek van aard, waardoor een nieuwe regering vaak leidt tot wisselingen in de top. Door Mehdorn aan te houden vergroot de regering haar invloed op DB.

Overname BAX Global

DB timmert ook in de Verenigde Staten aan de weg. Op 15 november werd de overname van BAX Global Inc. bekend gemaakt. BAX is een internationale dienstverlener op het gebied van lucht-, zee- en wegtransport gevestigd in Californië, en behoort tot de 20 grootste expeditiebedrijven ter wereld. Het bedrijf heeft meer dan 500 kantoren in 130 landen. Het Duitse parlement was niet onverdeeld gelukkig met de aankoop, omdat men vreest dat dit ten koste zal gaan van investeringen in de Duitse markt.

Infrastructuur

Planning aansluiting Betuweroute

De deelstaat Nordrhein-Westfalen wil € 1,8 miljoen in de planning voor de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet steken. Samen met € 5 miljoen van de EU en € 3,2 miljoen van DB kan dan het ontwerp voor een derde spoor tussen Oberhausen en Emmerich worden gemaakt. Daarbij worden ook geluidsschermen meegenomen. In tegenstelling tot wat de Nederlandse media berichten, is een definitief besluit over de aanleg daarmee nog altijd niet genomen. Het ligt echter voor de hand dat dit binnenkort wel gebeurt.

Versnelde aanleg infrastructuur

Hoewel de planning en aanleg van infrastructuur in Duitsland sneller lijkt te verlopen dan bij ons, hebben ook de Duitsers bij tijd en wijle last van vertragingen. In 1991 werd het "Verkehrswege-planungsbeschleunigungsgesetz" (wet op de versnelling van de planning van verkeersverbindingen) in werking gesteld. De wet was destijds bedoeld om een snelle realisering van nieuwe infrastructuur in en naar de voormalige DDR mogelijk te maken. Net als in Nederland beoogt de wet eindeloze bezwaar-procedures in te perken, wat een gemiddelde versnelling van 2 jaar oplevert. De werkingkracht van de Wet zou eind 2005 ophouden, maar wordt waarschijnlijk 1 jaar verlengd tot er een nieuwe, definitieve planningswet is.

Projecten

- De spoorlijn Freiberg – Benningen wordt van een tweede spoor voorzien. Dit maakt het mogelijk om de Stuttgarter S4 te verlengen van Marbach naar Backnang, het huidige eindpunt van lijn S3. Omstreeks 2010 moet de verbinding een feit zijn.
- De 62 kilometer lange Hunsrückbahn wordt gereactiveerd voor het reizigersvervoer. Voor een opknopbeurt van de lijn is € 62 miljoen beschikbaar, en omvat spoorvernieuwing, sanering van bruggen en viaducten en de aanleg van kruisingsstations, nieuwe haltes en beveiliging en het opheffen van overwegen c.q. het uitbreiden van de overwegbeveiliging. Er gaan twee treindiensten rijden, namelijk een sneltrein-uurdienst van Mainz Hbf naar vliegveld Hahn en een twee-uursdienst Bingen – Hahn. De aanbesteding van de treindienst en de daaropvolgende aanschaf van materieel vraagt uiteraard enige tijd, zodat de indienststelling rond 2010 te verwachten is. Het merendeel van de reizigers zal naar verwachting van en naar het snel groeiende vliegveld Frankfurt-Hahn reizen.
- In Unterföhring is een nieuw ondergronds station in dienst genomen voor de Münchener lijn S8 (Flughafen – Ostbahnhof – Hauptbahnhof – Pasing). De tunnel vervangt

een enkelsporig traject, dat de invoering van een 10-minutendienst bemoeilijkte. Eveneens kwamen eigen S-Bahn-sporen in dienst tussen Obermenzing en Dachau.

- De capaciteit van de goederencorridor Rotterdam – Köln – Basel – Milaan – Genua zal verder worden uitgebreid en integraal van ETCS-beveiliging worden voorzien. Dit is tussen de betrokken regeringen, infrabeheerders, vervoerders en de EU afgesproken. Alleen al in Duitsland gaat het om een investering van zo'n €6 miljard.
- Grootbedrijf en modelspoor komen steeds dichterbij elkaar. Op het Keulse rangeerstation Gremberg is een nieuw computergestuurd beveiligingssysteem in gebruik genomen. In een latere fase wordt het zodanig uitgebreid, dat het gehele rangeerproces automatisch kan verlopen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van twee radiografisch bedienbare locs, die eveneens door de computer worden bestuurd.
- De bovenleiding van de Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt is onder spanning gezet. Na de noodzakelijke tests wordt sinds 1 december proefgereden op hoge snelheid. Daarvoor wordt onder meer de ICE-S, het voormalige ICE-1-prototype ingezet. Dit treinstel zal met snelheden tot 330 km/h over de lijn rijden. Gewone treinen zullen na de opening "slechts" 300 km/h rijden.
- Zoals wel vaker het geval is bij opdrachten voor andere bedrijven dan DB, krijgt DB Netz de aanpassingen op het traject Kassel – Melsungen niet op tijd gereed. Hierdoor kan de RegioTram Kassel deze lijn vermoedelijk pas medio 2006 gaan gebruiken, in plaats van 11 december. Tot de ingebruikname van lijn RT3 zal een nooddienstregeling worden gereden, waarbij reizigers deels van bussen gebruik moeten maken. DB bleek namelijk niet in staat de huidige nooddienstregeling te continueren. De reizigers worden nu eerst gedurende een half jaar door DB weggejaagd, waarna de RegioTram kan proberen ze weer terug te winnen.
- Op 8 december werd de eerste fase van de modernisering van de Euregiobahn Münster – Gronau opgeleverd. Voor € 17 miljoen zijn bij de stations Altenberge, Nordwalde, Steinfurt-Burgsteinfurt, Metelen Land en Ochtrup nieuwe perrons gebouwd met een hoogte van 76 centimeter. Tevens werd spoorvernieuwing uitgevoerd tussen Münster Zentrum Nord en Münster-Häger (6,2 km) en tussen Altenberge en Steinfurt-Borghorst (8,5 km).
- Aan de door de Bodensee Oberschwaben Bahn (BOB) geëxploiteerde Bodenseegürtelbahn worden op 11 december 2 nieuwe haltes geopend: Friedrichshafen-Fischbach en Friedrichshafen-Kluftern. Dit moet dagelijks 400 nieuwe reizigers opleveren.
- De strijd om de architectuur van het nieuwe Hauptbahnhof Berlin (zie HOV-RB 11-2005, pagina 301) is nog niet beslist. De rechter heeft bepaald dat DB offertes moet aanvragen voor zowel het gegolfde als het vlakke plafond. De architect moet aannemelijk maken welke architectonische schade een vlak plafond aan het station toebrengt. Op basis van die gegevens doet de rechter uitspraak.
- Het traject Montzen – Welckenraedt is op 17 november als elektrische lijn in dienst gekomen. Hierdoor kan deze lijn 39 worden gebruikt als omleidingsroute.
- Ook de € 6 miljoen kostende elektrificatie van de 23 kilometer lange lijn Angermünde – Schwedt werd afgerond. Vanaf 11 december rijden er nu doorgaande treinen naar Berlijn.

ETCS

Op de lijn Jüterbog-Halle/Leipzig is op 5 december de nieuwe ETCS-beveiliging in bedrijf genomen. Dit is de eerste Europese lijn waar ETCS-level2 gebruikt wordt in de normale reizigersdienst. Vijf locs van de serie 101 zijn hiertoe voorzien van ETCS-treinapparatuur. Tot 2010 moet circa 4500 kilometer spoorlijn van ETCS voorzien zijn.

Projectmanagement DB Netz

Een regelmatig voorkomend probleem is de onderuitputting van beschikbare middelen voor investeringen in spoorweginfrastructuur. DB Netz is al jaren niet in staat om de voor verschillende projecten beschikbaar gestelde middelen volledig te benutten, waardoor met name regionale projecten vertragingen oplopen. De deelstaten en regionale opdrachtgevers, die infraprojecten meefinancieren, hebben hier al vaker tegen geprotesteerd. Nu gebeurt het politiek onvermijdelijke: de in 2005 niet door DB benutte middelen van ongeveer €280 miljoen worden gebruikt voor wegeaanleg.

Herfst- en winterperikelen

De verrassingsaanval van koning Winter op vrijdag 25 november leverde ook in Duitsland de nodige problemen op. Door bomen op het spoor en gebroken (boven)leidingen liepen veel treinen vertraging op of vielen uit, met name in de regio Münster. Ook in het weekend was sprake van storingen, doch die bleven beperkt tot de direct getroffen gebieden. Na het weekend reden alle treinen weer min of meer volgens dienstregeling. Dit was de enige herfstdip van betekenis; in de maanden oktober en november was het treinverkeer vrijwel net zo punctueel als in de rest van 2005. Voorlopige conclusie is dan ook dat de genomen maatregelen (zie HOV-RN november 2005) effect sorteren.

Regionaal vervoer

Döllnitztalbahn

Het voortbestaan van de Döllnitztalbahn Oschatz – Mügeln wordt na de sluiting van de in 2006 te houden Landesgartenschau ernstig bedreigd. Het aantal reizigers bedraagt nog slechts zo'n 200 per dag. Opdrachtgever Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) hanteert als minimumnorm 500 reizigers, en is om die reden niet bereid nog langer subsidie te verlenen. Eventueel wordt het scholierenvervoer per trein gehandhaafd, doch de vraag is of dat voldoende basis is voor het voortbestaan van de lijn. Het bedrijf zal dus alle kansen die de Landesgartenschau biedt moeten aangrijpen om te kunnen blijven bestaan.

S-Bahn Salzburg

De S-Bahn Salzburg zal vanaf juni 2006 worden uitgebreid met een verbinding naar Berchtesgaden via Freilassing. De treindienst wordt met ÖBB-treinstellen 4023 (Talent) gereden. Op het Duitse traject rijden zij op de concessie van DB.

Harz Elbe Express (HEX)

De overname van het spoorvervoer rondom Halberstadt onttaarde in een soap. Op 30 november werden vele treindiensten opgeheven, waaronder al sinds zondag 27 november de dienst op de Rübelandbahn. De treindiensten zijn vervangen door een bus. De opheffing was volgens DB noodzakelijk vanwege een hoog ziekteverzuim, waardoor er onvoldoende conducteurs waren. Naar alle waarschijnlijkheid speelt de overname van de treindiensten door Connex' Harz-Elbe-Express hierbij een rol; het DB-personeel wordt als gevolg hiervan overgeplaatst naar andere standplaatsen. Vervangend busvervoer was het gevolg voor de reizigers.

In collegiale samenwerking werd door DB en Connex afgesproken dat HEX de treindienst tussen Bernburg en Könnern al op 3 december overneemt. DB-treinen rijden sinds 3 december weer tussen Bernburg en Calbe (Saale) Ost. Op 8 en 9 december zouden er ook weer treinen gaan rijden op de Rübelandbahn, en wel tussen Blankenburg (Harz) en Elbingerode. Dit was echter een tijdelijke opleving om het afscheid van deze lijn luister bij te zetten. De laatste reizigers-treinen op de Rübelandbahn vertrokken op 10 december om

18.35 uur uit Blankenburg en om 19.42 uur uit Elbingerode. Daarna werd Elbingerode het eindpunt van de treinen uit Halberstadt; het resterende deel wordt verbust.

Euregiobahn Aachen

De Euregiobahn Aachen is op 11 december weer wat verder gegroeid. Het traject Merkstein – Alsdorf werd aan het net toegevoegd. Aan de lijn liggen twee nieuwe haltes, Alsdorf-Busch en Alsdorf-Annepark. De lijn moet verder worden verlengd naar Alsdorf-Begau, vermoedelijk in 2009.

Nieuwe vervoerders

Zoals de laatste jaren gebruikelijk wisselen met ingang van de nieuwe dienstregeling de nodige treindiensten van exploitant. Bij zo'n overname wordt door de private regionale vervoerders meestal nieuw materieel ingezet; het "oude" DB-materieel wordt dan verdreven naar lijnen waar nog ouder materieel rijdt of wordt gesloopt. In de tabel ([blz. hier-naast bovenaan](#)) zijn de belangrijkste wisselingen van de wacht samengevat.

- De treinen van de Erfurter Industriebahn gaan weer doorrijden van Ilmenau Bahnhof naar Ilmenau Bad. Een aantal treinen zal zelfs doorrijden naar Stützerbach, dat 13 kilometer verder ligt. Dit lijngedeelte wordt dus gereactiveerd.
- Abellio kreeg eind oktober van het Eisenbahn Bundes Amt het veiligheidsattest (Sicherheitsbescheinigung). Het attest is geldig op het net van de Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH, alsmede op de spoorlijnen Essen – Bochum – Witten – Hagen en Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Bochum met de bijbehorende omlidingsroutes. Sinds 2 november worden proefritten gereden op deze lijnen, die op 11 december in exploitatie kwamen. Op 8 december werd het rollend materieel (3 LINT41/H –treinstellen, 3 e-locs, 9 gemoderniseerde Silberlinge en 3 gemoderniseerde stuurstandrijtuigen) gepresenteerd in het kader van een "rollende Pressekonferenz".
- De stoptreindienst tussen Heilbronn en Öhringen-Cappel wordt vanaf 11 december gereden door sneltrams van de Albtalbahnhof (AVG). Daarmee is de eerste stap van het Heilbronner net gerealiseerd. De trams rijden bij Heilbronn Pfuhlpark de al eerder geopende tramlijn door de stad op. Bij het Hauptbahnhof wordt het DB-net weer bereikt.
- Connex-dochter NordOstseeBahn (NOB) heeft voor de treindienst op de Marschbahn Hamburg – Westerland 12 diesellocs DE2700 (de voormalige Noorse Di6 respectievelijk Dispoloc ME26) geleasd. Daarnaast werden 2 Eurorunners DE2000 van Siemens aangeschaft en 4 Bombardier-locs serie 146 geleasd. Deze locs zullen in trek-duwbedrijf met nieuwe door Bombardier geleverde treinstammen de sneltreindienst gaan verzorgen; de elektrische locs worden gebruikt voor doorgaande treinen tussen Hamburg en Berlin. De DE2700'en worden over twee jaar afgelost door de nieuw te ontwikkelen Euro4000-locs van Vossloh. De NOB gaat ook de stoptreinen Itzehoe – Heide rijden; hiervoor zijn drie Talent-treinstellen aangeschaft.

Aanbestedingen

- Het Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) heeft de aanbesteding aangekondigd van de RegioTram Kassel. Het gaat daarbij om het tram-/trein-verkeer op de lijnen van Kassel naar Warburg (15 kV), Melsungen (15 kV), Wolfhagen (diesel) en Hessisch Lichtenau (600 V), alsmede op de hieraan gekoppelde stadstrajecten in Kassel. Het contract gaat al op 15 december 2006 in en loopt tot december 2012. Gezien de korte voorbereidingstijd is alleen de combinatie van huidige vervoerders in staat dit vervoer te verzorgen.

KBS	Treindienst	Vervoerder	Materieel
131	Hamburg-Altona – Westerland (Sylt) (Marschbahn)	NOB (Connex)	DE2700 trekduw
	Itzehoe – Heide		Talent
110/350	Uelzen – Hannover – Göttingen	Metronom	146 + DD (eigendom deelstaat)
209.27	Berlin-Karow – Groß Schönebeck / Wickendorf (Heidekrautbahn)	Niederbarnimer Eisenbahn	Talent
315	Halberstadt – Oschersleben – Magdeburg	Harz-Elbe Express (HEX, dochter Connex)	Lint27 & 41
324	Halberstadt – Vienenburg		
328	Halberstadt – Blankenburg (Harz) (Rübelandbahn)		
330	Halberstadt – Aschersleben – Könnern – Halle		
330/331	Halberstadt – Quedlinburg – Thale Hbf		
334/341	Könnern – Bernburg (*)		
415, 427	Essen – Bochum – Witten – Hagen (Ruhr-Lenne-Bahn)	Abellio	ES 64 U2 (Dispolok)
428	Bochum – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen (Nokia-Bahn)		LINT41/H
641	Hanau – Groß-Umstadt Wiebelsbach – Erbach	VIAS (Odenwaldbahn)	Itino (eigendom deelstaat)
651/641	Frankfurt/Darmstadt – Erbach – Eberbach		
642	Hanau – Kahl – Schollkrippen (Kahlgrundbahn)	Hessische Landesbahn	Desiro
783	Heilbronn – Öhringen (S4)	Albtal Verkehrs Gesellschaft	Stadtbahn

(*) reeds op 3.12.2005 gestart

De deelstaat Mecklenburg-Vorpommern heeft de exploitatie van het net "Ostseeküste" aan DB Regio gegund. Het gaat om de RegionalExpress-lijnen Hamburg – Schwerin – Rostoch en Rostock – Stralsund – Sassnitz / Binz, alsmede de stoptreinen Stralsund – Stassnitz / Binz. Het contract gaat in december 2007 in en loopt tot december 2019. Het is niet bekend of DB nieuw materieel in zal zetten.

Het contract van Connex-dochter Rheinisch-Bergische Eisenbahn voor de exploitatie van de treindienst Kaarst – Düsseldorf – Mettmann is met drie jaar verlengd tot 2008. Connex exploiteert deze deels gereactiveerde lijn sinds 5 jaar, en is daarmee zeer succesvol. Het aantal reizigers steeg van 1.000 naar 19.000 per dag.

De deelstaat Baden-Württemberg heeft aangekondigd de treindienst op de S-Bahn Stuttgart aan te besteden. Dit wordt één van de grootste aanbestedingen, met in totaal 9,2 miljoen treinkilometer per jaar. In de dagelijkse dienst zijn 125 treinstellen nodig, exclusief reserve. De regio stelt 17 treinstellen ET420 en 37 ET423 beschikbaar, de overige stellen moeten door de nieuwe vervoerder worden aangeschaft of geleasd. De aanbesteding moet al in 2006 starten; het vervoer start echter uiterlijk in 2013.

Het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr heeft de aanbesteding aangekondigd van het Maas-Rhein-Lippe-Netz. Dit net omvat de treindiensten RE 3 Hamm – Düsseldorf en RE 13 Hamm – Venlo. Het contract kent een looptijd van 12 jaar en moet in december 2009 ingaan.

Materieel

Loc 101-067 werd op 7 december in Leipzig onthuld als reclameloc voor het WK voetbal. Het zal niet verbazen dat de hoofdkleur groen geworden is, maar dan wel in een toon die aanzienlijk lichter is dan op voetbalvelden gebruikelijk.

De diesellocs serie 225 zijn met ingang van de nieuwe dienstregeling uit België teruggetrokken. Tot nu toe rijden 6 locs in huur van de NMBS autotreinen tot in Genk. Bij verschijnen van dit blad rijden ze niet verder dan Montzen.

Van de serie 420 zijn inmiddels 172 exemplaren gesloopt. De 420 001 is gepromoveerd tot Münchens museumstel, en is te huur voor speciale ritten. De A-bak van de 420 002 komt in het Verkehrszentrum van het Deutsches Museum in München.

Naar verluidt wil DB de sinds twee jaar buiten dienst staande ICE-TD-treinstellen serie 605 in gaan zetten voor speciaal vervoer tijdens het WK voetbal van komende zomer. De stellen zouden de voetbalteams van onder meer

Brazilië en Mexico moeten vervoeren naar de wedstrijden.

De veelgeplaaagde Baureihe 612 (Regioswinger) krijgt opnieuw een kans om zich te bewijzen. Sinds in augustus vorig jaar haarscheurtjes in de aandrijfassen waren vastgesteld mochten de series 611 en 612 alleen nog met uitgeschakelde kantelbakinrichting rijden. De nieuwe dienstregeling kent twee treinenparen Regensburg – Hof voor de serie 612 met ingeschakelde kantelbakinrichting. Hiervoor worden treinstellen ingezet waarvan de assen versterkt zijn.

DB Autozug heeft opnieuw proefritten gehouden met een Vossloh-loc van het type **G2000-4** op de verbinding Niebüll – Westerland, de Sylt-Shuttle. Bedoeling was om te bekijken hoe de loc, die speciaal voor extreme weersomstandigheden is ontworpen, zich in de winter zou houden. Dagelijks werden drie of vier slagen gereden.

De TGV-POS-treinstellen van de SNCF zijn begonnen aan toelatingsritten op het Duitse net. In eerste instantie werd in de regio München en in Baden-Württemberg gereden. Vanaf medio december worden de TGV-stellen beproefd op de hogesnelheidslijn Würzburg – Hannover.

DB heeft de aanbesteding geopend voor de levering van nieuwe elektrische treinstellen voor regionaal verkeer. Het aantal te bestellen treinstellen kan variëren van 0 tot 400, één en ander afhankelijk van de aanbestedingsresultaten die DB Regio behaalt. De nieuwe treinstellen moeten in verschillende vloerhoogten (600, 800 en 1.000), capaciteiten (160 – 350 zitplaatsen) en uitvoeringen geleverd kunnen worden. Mocht het tot een bestelling komen, dan worden de eerste stellen omstreeks 2008 in dienst genomen.

Museum

Al geruime tijd woedt een verbeterde strijd tussen DB en DampfPlus GmbH. Strijdobject is stoomloc **18 201**, die nu eigendom is van DampfPlus. Toen DampfPlus de loc vorig jaar naar het buitenland wilde verkopen sprak DB een veto uit. DB claimde het eerste kooprecht teneinde te voorkomen dat de historisch belangrijke machine uit Duitsland zou verdwijnen. Dit kooprecht werd evenwel niet in een overeenkomst omgezet. Inmiddels heeft DB laten weten dat men "generlei interesse" in de loc heeft.

Nog meer stoomnieuws. De voorlopig of definitief laats-te **Plandampf** vindt op 4 en 5 februari in Thüringen plaats, met onder meer 44 1486-8, 41 1144-9 en 65 1049-9. Informatie bij henry.riedel@web.de; gedetailleerde dienstregelingen kosten € 80,- per dag of € 150,- voor 2 dagen!

- De vanuit het museum Bochum-Dahlhausen opererende Ruhraltbahn (niet te verwarren met de RurtalBahn in Düren) gaat volgend seizoen frequenter rijden op de lijn tussen Bochum-Dahlhausen en Hagen Hbf. Hiertoe werd van de Eisenbahnfreunden Hasetal een driedelig Schienenbus-stel VT96 overgenomen. Dit stel wordt door DB aangepast tot *Baureihe 796/996*, wat onder meer betekent dat het stel centrale deursluiting krijgt. Het stel zal gedurende 49 dagen worden ingezet. Meer informatie is te verkrijgen op de website www.ruhraltbahn.de.

- Museumloc **E03 002** is aangekocht door het Spatzenpark in Herrried bij Regensburg. Het park zoekt vrijwilligers om de in slechte staat verkerende machine op te knappen, zodat deze in het park kan worden opgesteld.

Goederenvervoer

Internationale samenwerking

DB heeft met de Poolse, Witruisische en Russische spoorwegen afspraken gemaakt over samenwerking in het internationale goederenvervoer. Goederentreinen doen nu nog 10 dagen over de route Berlijn – Moskou, wat onder meer wordt veroorzaakt door douane-formaliteiten en de noodzakelijke overlading van normaal- naar breedspoor of omgekeerd. Met de Russische spoorwegen RZD wordt zelfs een joint-venture opgericht. Ter gelegenheid van de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst werd een proefgoederentrein in slechts drie dagen van Berlijn naar Moskou gereden. Hoewel de recordpoging succesvol was, moet een snellere tijd mogelijk zijn. Het passeren van de Poolse-Russische grens kostte bijna een dag, ondanks de aanwezigheid van vier ministers uit de betrokken landen. Volgens DB moet dat in 6 uur kunnen. Vanaf medio 2006 wil men door diverse maatregelen zoals het vooraf mailen van vrachtpapieren en het inplannen van vaste dienstregelingen de rijtijd op drie dagen stellen. Wanneer dat daadwerkelijk lukt ligt de weg naar het verre oosten open.

Turkije

Het Duitse warenhuis Woolworth heeft als eerste klant besloten het goederenvervoer van Turkije naar Duitsland per trein af te zullen wikkelen. De 3.000 kilometer lange reis van Istanbul naar Duisburg en Köln wordt in zes dagen afgelegd. Daarmee worden volgens Woolworth niet alleen het milieu een goede dienst bewezen in de vorm van het besparen van veel vrachtwagenkilometers; de transportkosten per trein zijn ook nog eens enkele tonnen lager dan bij vervoer per vrachtauto. Het contract met Woolworth is het eerste tastbare resultaat van het dit voorjaar uitgevoerde proeftransport.

Overname NIAG

Het Kreis Wesel heeft vrijwel haar gehele aandelenpakket in de NIAG voor € 1,- verkocht aan Rhenus-Keolis, dat daarmee de zeggenschap over de onderneming krijgt. Rhenus-Keolis zal de overige activiteiten zoveel mogelijk in het NIAG-hoofdkwartier in Moers bundelen. Daarmee wordt de lokale werkgelegenheid gestimuleerd. Rhenus-Keolis heeft zich verplicht om de NIAG voor 2013 winstgevend te maken. Hiertoe heeft het Kreis Wesel een krediet van € 24,9 miljoen beschikbaar gesteld. Overschotten op dit krediet worden door Rhenus en Kreis gedeeld, tekorten zijn voor rekening van Rhenus. De overige aandeelhouders (de Kreisen Duisburg, Kleve, Moers en Wesel) hebben gezamenlijk nog 6% van de NIAG-aandelen in handen.

FRANKRIJK

Voortaan zal het SNCF-nieuws in HOV-RN zich grotendeels beperken tot het materieelnieuws, dit om de grote hoeveelheid zoek- en vertaalwerk binnen de perken te houden.

- Serie 6500. Afgevoerd werden de 6550, 6553, 6569 en 6578. Nog slechts een dozijn van deze illustere zesassers resteren; de 6534, 6545, 6549, 6551, 6558, 6559, 6561 en 6575 voor DTPRL en de 6536, 6554, 6565 en 6574 voor FRET. Laatstgenoemd viertal zou nog dit jaar moeten verdwijnen van de sporen, de acht locomotieven voor het regionale treinverkeer kunnen nog een klein aantal jaren mee. Het Franse blad Railpassion meldt echter dat ook de TER-6500-en op 11 december zouden verdwijnen.

- Serie 8700. In een rap tempo verdwijnt deze ooit twintig telgen tellende serie uit de actieve dienst. Sinds de laatste opgave (*blz. 225*) werden de 8741 en 8771 afgevoerd. De 8700-en zijn voormalige (8)8500-en, die zijn aangepast voor het opdrukken van goederentreinen richting Italië, vanuit het depot van Chambéry. Nog in dienst zijn de 8716, 8733, 8735, 8743, 8750, 8778 en 8786, welke zes koppeltjes van twee locs vormen (plus één reserve).

- Serie 9200: afgevoerd werden de 9242, 9246, 9266, 9283 en 9292 (de benjamin van de serie).

- Serie 9600. De 9631 werd afgevoerd

- Serie 15000. Nadat de 15033 in 2004 gesloopt moest worden na een brand in de elektrische installatie, moesten in de zomer kort na elkaar weer twee 15000-en het strijdtoneel verlaten na een botsing en een brand: de 15006 en 15034 werden uit het materieelbestand verwijderd.

- Serie 16000. Ook het afvoeren van de 16036 was het gevolg van een grote brand in de elektrische installatie. Het is de tweede afvaller bij deze serie sneltreinlocomotieven voor 15 kV, nadat de 16001 werd afgevoerd na een ontsporing.

- Serie 16500. Een correctie op een eerder in HOV-RN geplaatst overzicht: de 16563 is al in 2004 afgevoerd, de 15670 zijn nog niet afgevoerd. De 16565, 16580 en 16698 werden onlangs wel aan de kant gezet.

- Serie 25100. Afgevoerd werden de 25107 en 25108.

- Serie 25150. Afgevoerd werden de 25160, 25169 en 25178. De 25185 wordt aangepast aan de serie 25200 voor de TER-regio Rhône-Alpes en zal worden vernummerd in 25285.

- Serie 25200. Afgevoerd werden de 25203, 25221, 25223, 25242 en 25247.

- Serie 25500. Afgevoerd werd de 25519, 25552 en 25632.

- Serie 27000/37000. Afgeleverd zijn nu de 27001-27171. Alleen de 27172-27180 moeten nog in dienst komen.

De aanvankelijk bestelde 30 extra 27000-en (27181-27210) zullen afgeleverd worden met een 15 kV component als driesysteemloc serie 37000, vermoedelijk met de nummers 37030-37059. Het kan echter zijn dat nummer 37030 overgeslagen wordt, omdat de kast van de laatste loc van de eerste serie (die 37030 zou worden) uiteindelijk gebruikt is voor de Prima 6000-proefloc 47001. De extra 37000-en komen van pas, omdat de serie eindelijk nuttig gebruikt wordt in het grensoverschrijdende verkeer met Duitsland. Naast de treinen op de verbindingen naar Luxemburg en Basel (waar ze overigens nog steeds niet alle 20200-en vervangen hebben), reden ze sinds 5 september eindelijk naar bestemmingen in Duitsland tot Aachen West Gbhf., via Koblenz en Köln Gremberg. Na een maand werd de toelating echter van Duitse kant weer ingetrokken (zie *Op de Rails 12-2005*)! Het is voor FRET te hopen dat één en ander nog goed komt, nu ze net 30 extra 37000-en besteld hebben.

- Serie 63000/63500. Enkele 63000/63500-en zijn onlangs verkocht aan VFLI Cargo. Afgevoerd werd de 63192. Nog slechts dertig 63000-en zijn in dienst. Ook van de 63500-en waren er uitvallers, en niet te weinig ook: 63420, 63511, 63557, 63566, 63573, 63575, 63600, 63603, 63621, 63627, 63666, 63729, 63735, 63745, 63746, 63748, 63749, 63806, 63818, 63860, 63890 en 63984.

De in de grijze kleuren van DTPRL geschilderde 63226 rangeert doorgaans in het station van Dijon-Ville.

- Serie 66000/66400/69000/69400. Afgevoerd werden de 66013, 66046, 66065, 66066, 66092, 66127 en 66162. De volgende 66000-en en 66400-en werden geremotoriseerd, gerenoveerd en vernummerd:

66212	werd 69212
66217	werd 69217
66234	werd 69234
66237	werd 69237
66246	werd 69246
66251	werd 69251
66280	werd 69280
66318	werd 69318
66428	werd 69428
66430	werd 69430
66444	werd 69444
66447	werd 69447
66448	werd 69448
66494	werd 69494
66499	werd 69499

- Serie 67400. Het verhaal rond het in En voyage-kleurstelling brengen van deze locs blijft fraai. Nadat het eerst niet zou gebeuren en de multiservice-schildering werd aangehouden, werd daarna plotseling besloten de 67400-en van IDF toch maar wel in het paars-blauw-grijs te spuiten en beplakken. En inmiddels is tóch een loc van DTPRL herschilderd... Van de serie rijden nu in en voyage-livrei: 67419 en 67540 (IDF) en 67565 (DTPRL). Wacht, het verhaal gaat verder.... De 67431 (ex GL, nu VFE), die wél metallic grijs werd gespoten maar niet bestickerd, is onlangs herschilderd in.... Het multiservice kleedje...

- Serie 68500. Afgevoerd werd de 68522.

- Serie 72000. Redelijk onverwacht vind er een grote slachting plaats in het bestand van deze beroemde zesassige diesellocs. De revisies aan de locs worden gestaakt en zowel in het goederenverkeer als in het secundaire reizigersverkeer worden de 72000-en teruggetrokken. Ze worden grotendeels vervangen door 67300-en en 66400-en die overcompleet zijn en, in tegenstelling tot eerdere verwachtingen, nog wél een revisie krijgen. Ook de groeiende beschikbaarheid van de 69000/69400-en nu steeds meer exemplaren geremotoriseerd worden zal een rol spelen.

De nieuwe sector VFE zal na 11 december alleen de 72044 en 72073 behouden voor extra treinen (zoals bedevaarttreinen) en reserve voor de 72000-en van TIR, het andere nieuwe onderdeel dat uit het voormalige Grande Lignes is ontstaan. Het zijn mogelijk de laatste 72000-en die een revisie ondergaan, hoewel nog niet zeker is wat er gaat gebeuren met de 72000-en van Chalindrey. TIR behoudt vanaf dat moment alleen nog de 72042, 72049, 72061, 72062 en 72064 (ex TER Pays-de-la-Loire) en 72074 (ex TER Rhône Alpes). De 72061, 72062 en 72064 zijn de voor de TGV Vendée aangepaste locs, die nu ingezet worden met USI-rijtuigen als op de TGV aansluitende trein Nantes – Les-Sables-d'Olonne. Alle drie zijn overigens hard aan revisie toe. DTPRL zet geen 72000-en meer in nu de TER-diensten in de regio Rhône-Alpes na amper een jaar gereden te hebben alweer uit het takenpakket van deze locs verdwenen zijn.

Ook FRET stelt een aantal 72000-en buiten dienst die al enige tijd buiten dienst stonden met ernstige defecten of schade, of omdat een revisie niet meer loont met het oog op de komst van de serie 75000 in juni 2006.

Als resultaat van deze beslissingen werden de volgende locs afgevoerd in de periode tussen september en december: 72017, 72019, 72023, 72024, 72025, 72050, 72052, 72053, 72054, 72055 en 72059. De status van de 72024 werd om onduidelijke redenen in december weer gewijzigd van 'afgevoerd' naar 'terzijde'. Ook de 72018, 72065 en 72085 staan buiten dienst in afwachting van een beslissing. Vanwege het afvoeren van enkele FRET-72000-en van Nevers zijn enkele 66000/66400-en overgeplaatst naar Nevers.

Voor de vele liefhebbers van deze serie hieronder een overzicht van de 72000-en. Alle locs zijn in depot in Nevers. Alle 72100-en zijn geschilderd in de En Voyage kleurstelling en rijden vanuit Chalindrey. Zie ook het beperkte aantal locs dat nog blauw is!

nr.	status	sector	kleurstelling
72001	afvoer 2003	-	-
72002	in dienst	FRET	FRET
72003	in dienst	FRET	FRET
72004	in dienst	FRET	FRET
72005	in dienst	FRET	FRET
72006	in dienst	FRET	FRET
72007	afvoer 2005	-	-
72008	in dienst	FRET	FRET
72009	in dienst	FRET	FRET
72010	in dienst	FRET	FRET
72011	afvoer 2004	-	-
72012	afvoer 2004	-	-
72013	in dienst	FRET	FRET
72014	in dienst	FRET	FRET
72015	in dienst	FRET	FRET
72016	in dienst	FRET	FRET
72017	afvoer 2005	-	-
72018	buiten dienst	FRET	FRET
72019	afvoer 2005	-	-
72020	in dienst	FRET	FRET
72021	72121		
72022	in dienst	FRET	FRET
72023	afvoer 2005	-	-
72024	buiten dienst	FRET	FRET
72025	afvoer 2005	-	-
72026	in dienst	FRET	FRET
72027	in dienst	FRET	FRET
72028	in dienst	FRET	blauw
72029	in dienst	FRET	FRET
72030	72130		
72031	in dienst	FRET	FRET
72032	in dienst	FRET	FRET
72033	in dienst	FRET	FRET
72034	in dienst	FRET	FRET
72035	in dienst	FRET	FRET
72036	in dienst	FRET	FRET
72037	72137		
72038	72138		
72039	72139		
72040	72140		
72041	72141		
72042	in dienst	TIR	blauw
72043	72143		
72044	in dienst	VFE	blauw
72045	72145		
72046	afvoer 1982		
72047	72147		
72048	72148		
72049	in dienst	TIR	en voyage
72050	afvoer 2005	-	-
72051	72151		
72052	afvoer 2005	-	-
72053	afvoer 2005	-	-
72054	afvoer 2005	-	-
72055	afvoer 2005	-	-
72056	72156		
72057	72157		
72058	72158		
72059	afvoer 2005	-	-
72060	72160		
72061	in dienst	TIR	blauw
72062	in dienst	TIR	blauw
72063	72163		
72064	in dienst	TIR	blauw
72065	buiten dienst	TIR	blauw
72066	72166		
72067	in dienst	FRET	FRET
72068	72168		
72069	in dienst	FRET	FRET
72070	in dienst	FRET	blauw
72071	in dienst	FRET	blauw
72072	72172		
72073	in dienst	VFE	blauw
72074	in dienst	TIR	en voyage
72075	72175		

72076	72176		
72077	72177		
72078	72178		
72079	72179		
72080	72180		
72081	in dienst	FRET	blauw
72082	72182		
72083	in dienst	FRET	groen
72084	in dienst	FRET	blauw
72085	buiten dienst	FRET	blauw
72086	72186		
72087	in dienst	FRET	blauw
72088	afvoer 2005	-	-
72089	72189		
72090	72190		
72091	in dienst	FRET	blauw
72092	afvoer 2002	-	-

- Serie X 4300/4500/4650 (Caravelles). De instroom van de AGC zorgt voor een versnelling van het afvoerprogramma. Aan de kant zijn inmiddels ook de X 4304, 4342, 4401, 4418 en 4447 uit de serie X 4300 en de X 4500-en 4545 en 4557 en tenslotte de X 4686 uit de serie X 4650. Gezien de snelle levering van nieuwe AGC's op dit moment zal het verval van Caravelles alleen maar doorgaan de komende tijd.

- Serie Z 7100. Onder invloed van de komst van nieuwe stellen naar de TER-regio PACA konden weer 7100-en aan de kant: Z 7118, 7121, 7127 en 7150.

- Serie Z 24500: in dienst gesteld werden de stellen tot en met de 24571/24572.

- Serie Z 26500: in dienst kwamen de stellen tot en met de 26549/26550. De uitgebrande 26503/26504 is nog niet afgevoerd en hetzelfde geldt voor de bij dezelfde crash betrokken Z 23574.

- Serie Z 27500. In dienst kwamen de stellen tot en met de 27527/27528, plus de 27533/27534.

- Serie X 73500. Al geruime tijd geleden kon HOV-RN melden dat de zes 2100-en van de CFL, die nagenoeg identiek zijn aan de 'walrussen' van de SNCF, verkocht zullen worden aan SNCF DTPRL. Inmiddels is de overgang definitief beklonken. De aannemelijke toekomstige X 73814-73819 worden in dienst gesteld in de TER-regio Lorraine.

- Serie X 76500. Afgeleverd zijn reeds de stellen tot en met de 76613/76614. Hoe hard de aflevering nu gaat blijkt wel dat van al het nieuwe TER-materieel steeds meer stellen wel afgeleverd zijn, maar nog niet officieel in dienst zijn gekomen. Bij de 76500 zijn dat al meer dan twintig stellen!

- Serie B 81500. Afgeleverd werden de stellen tot en met de B 81571/81572.

- Tenslotte: mogelijk al vanaf deze winter gaat de Britse goederenvervoerder EWS rechtstreekse goederentreinen via de Kanaaltunnel Frankrijk in rijden. Het is, na SNCF FRET en Connex, de derde toegelaten vervoerder op het net van RFF. Men heeft reeds vier locomotieven type MaK BB1206 geleast. Dit doet natuurlijk geen goed aan de verscheidenheid. Immers; ook SNCF FREYT en Connex rijden met deze locs.

ISRAËL

Het spoor wordt hier almaar populairder. In de fabriekshallen van Israel Aircraft werden 54 dubbeldeks rijkstrijtuigen gebouwd. Bovendien worden hier later de bestelde IC3-en geassembleerd. Verder zullen er 86 gewone rijkstrijtuigen worden gebouwd. Deze laatste order is nog niet aan een bepaalde constructeur vergeven.

LUXEMBURG

Het aantal museale objecten van de CFL groeit gestaag. De diesellocomotieven 805 en 856 werden aangewezen dit type levend te gaan houden. Een achttal Wegmannrijtuigen ver-

huisden eveneens naar het museale bestand, De vereniging Groupement Amis du Rail, GAR, bezit twee ABD rijkstrijtuigen, met grote 1^e klas afdeling en deze samen met het Rendez Vous Wegmannrijtuig in speciale treinen inzet. Met ingang van de winterdienst beëindigde de inzet van de Moulinex treinstellen, series 250 en 260. De serie 2100, een zestal dieselmotorwagens, werden verkocht aan de SNCF, die ze aanpast aan de serie X 73600. Ze zullen gaan rijden in de regio Lorraine. Van de Lötschbergbahn in Zwitserland keerden de elektrische lokomotieven 4009 en 4010, samen met tien dubbeldeksrijtuigen, waaronder twee stuurstandrijtuigen, terug in Luxemburg. Dit ter correctie van eerdere berichten dat er meerdere locs en rijkstrijtuigen proefritten gingen rijden. Ze reden op de S1 Thun – Bern – Fribourg. Een compositie bestond uit lok, 2B, 2AB en 1ABt (volgens Zwitserse aanduiding), is 153,4 m. lang, weegt 383 ton en biedt 578 zitplaatsen. Vanwege ontbreken van de Zwitserse beveiliging, dienden telkens twee machinisten te worden gesteld.

ZWEDEN

Goederenvervoerder Hector Rail heeft bij Siemens twee elocs van het type ES 64 F4 besteld. De 6400 kW sterke locs worden in het eerste kwartaal van 2006 afgeleverd.

ZWITSERLAND

De minibars van de cateringfirma **Elvetino** zullen vanaf december in minder treinen aanwezig zijn. Enerzijds wordt in de SBB-treinen de bediening met eenderde teruggebracht, en anderzijds verdwijnen de minibars van het RhB-net. Deze service wordt overgenomen door Rail Gourmet, een dochteronderneming van de voormalige Swissair. Saillant detail in deze is, dat van 2000 tot 2003 voor 40% werd deelgenomen in Passagio Rail, de voorganger van het huidige Elvetino.

De **Lötschbergbahn** gaat de oude Hondrichtunnel, bij Spiez, inrichten als oefenobject voor blus- en reddingsoperaties. Het deels nog aanwezige spoor in de tunnel wordt weer herlegd en afgesloten met een wegklapbaar stootjuk. In de Lötschberg Basistunnel ligt bij de noodhalte Ferden een doorrijwissel, geschikt voor een doorrijnsnelheid 180 km per uur, van 194 meter lengte, die wordt aangedreven door 11 aandrijfmotoren voor de tongen en het beweegbaar hartstuk. De 18 elektrische locomotieven Re 465 zijn alle uitgerust met ECTS level 2. Van de locomotieven Re 425 krijgen 20 van de 35 exemplaren deze nieuwe beveiliging ingebouwd. De locomotieven Re 420 503 en 505 rijden nog altijd in de groene SBB-kleur rond.

De sneeuwruimer Xrote 4931 (ex FO) van de **Matterhorn Gotthard Bahn** en drie goederenwagens (alle ex BVZ) werden aan de Dampfbahn Furka Bergstrecke.geschonken. Van het Bundesamt für Verkehr werd het groene ontvangen voor het project uitrit oostzijde Brig. Dit houdt in dat het (onechte) kopstation als doorgaand station kan worden omgebouwd. Hierdoor valt rit door Naters weg, waardoor 20 overwegen komen te vervallen. In dienst december 2007. Kosten 62,5 miljoen Zw.Fr.

Nadat het **Regionalverkehr Mittelland** in Verrières beladingsfaciliteiten heeft aangelegd, rijdt op sinds september iedere dinsdag en donderdag in opdracht van RaiLogistics een goederentrein met wisselcontainers, welke worden beladen met houtsnippers tussen Luterbach-Attisholz en Verrières. De trein wordt gereden door een lokomotief van de serie Re 436.

De huidige 87 meter lange Saastunnel bij de **Rhätische Bahn** wordt vanaf oktober 2005 tot in de herfst van 2006 vervangen door een nieuwe 75 meter lange tunnel. Hiermee

verdwijnt de laatste originele tunnel van de lijn door het Prätigau. De snelheid kan na gereedkomen ter plaatse enigszins worden aangepast. Tussen Haldenstein en Chur komt een nieuwe halte, Wiesental, ter hoogte van een vroeger aansluitingspoor naar de firma Manor. Het lijngedeelte van Ardez naar Scuol-Tarasp kon vanaf 15 september weer in gebruik worden genomen na gereedkomen van de nieuwe brug over de Tasnakloof, waarvan de oude door het noodweer van eind augustus werd verwoest. De kantonsregering heeft een krediet van 5,5 miljoen Zw.Fr. goedgekeurd waarmee diverse logistieke problemen te lijf zullen worden gegaan, zoals de modernisering van het station Untervaz en dubbelspoor richting Trimmis en de sanering van het Langwieser viaduct.

Vanwege capaciteitsproblemen kunnen de **Schweizerische Bundesbahnen** in Bern van de uit Domodossola komende EC-treinen geen versterkingsrijtuigen (die eigenlijk niet voor de NeuBauStrecke ingericht zijn) afrangeren, waardoor ze noodgedwongen doorrijden over de NBS. Daar deze rijtuigen niet beschikken over chemische toiletten, worden deze afgesloten voor de reizigers. De loks Re 484, die geschikt zijn voor de dienst in Italië, nemen deze treinen reeds in Arth-Goldau over van de dienstdoende locomotieven. De vanuit Duitsland komende locomotieven Re 482 rijden dan in voorspan mee over de berghellingen tot het grensstation, waar ze dan van de trein worden afgerangeerd. Locomotief Re 484 017 werd beplakt met folie in Cisalpinodesign. De wanden zijn grijs met een helblauwe band onderlangs met het Cisalpinologo. Vanaf de nieuwe dienstregeling, in december, zullen alle EC-treinen via de Simplon gereden worden met locomotieven Re 484. Achter de letters ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte) zal een werkgroep onder leiding van het Bundesamt für Verkehr en ondersteund door de SBB tot zomer 2006 de perspectieven na de eerste etappe van Bahn 2000 tegen het licht houden. Vanwege de krappe financiële middelen, is dit geen eenvoudige taak. Hierdoor verdwijnen de plannen voor een nieuwe Wisenbergtunnel (Jura) in de ijskast.

Bij een ongewijzigde dienstregeling werden de Seehastreinen Weinfeldten – Engen sinds oktober door **Thurbo** in Konstanz gebroken. Dit om in Duitsland in te kunnen spelen op een verhoogde capaciteitsvraag. Hierdoor ontstaat reserve in materieel wat anders (deels leeg) doorreed naar Zwitserland. De doorgaande reizigers dienen hiertoe in Konstanz de douane te passeren. In de toekomst zullen ook hier FLIRT-treinstellen gaan rijden.

De **Waldenburgerbahn** vierde in het laatste weekend september haar 125-jarig jubileum. De stoomgroep liet zes treinen rijden, waaronder een goederentrein met reizigersrijtuig, de zgn. GmP. De restauratie van de melktransportwagen, nummer 301, kwam nog juist voor de feestelijkheden gereed. De lokale brouwerij sponsorde de trein en belaadde een open bakwagen, nummer 310, met een passende lading met liggende vaten.

Vanaf midden december hoopt de **Zentralbahn** door de inbouw van een noodbrug tussen Wolfenschiessen en Engelberg weer doorgaand verkeer in gebruik te kunnen nemen. Dit nadat het tracé door het noodweer van augustus werd weggeslagen. De dienstuitvoering op de ZB is door de beschadiging van de Simis IS beveiliging in Sachseln aangepast. Deels wordt de dienst weer volledig uitgevoerd. Deels werd de treindienst door een busdienst vervangen. In de loop van het voorjaar van 2006 hoopt men de door het noodweer van augustus aangerichte schade te hebben hersteld. De voltooiing van de nieuwe Engelbergtunnel blijft met aanhoudende tegenslagen kampen. Opnieuw stroomt er water naar binnen op dezelfde plaats als in 2003, waardoor de oplevering verder wordt vertraagd.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

De achttien op de Amersfoortse Bokkeduinen gestalde VIRM-tussenbakken waren op 12-12 nog niet binnen gestald in de loods van de voormalige Wagenwerkplaats.

VIRM-bakken in Revisiebedrijven per 12-12					
RB Haarlem					
	nummer	slam	schadegeval		
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 8577	8639	?	14-09-2005	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		8731	Nijmegen	04-10-2005	botsschade
treinstel		9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade

Op 04-12 liep VIRM 9520 in Onderhoudsbedrijf Leidschendam binnen. Het treinstel wordt, net als de 9524, van een reclamebestickering voorzien die de aandacht vestigt op de samenwerking tussen NS en NOC*NSF. Op 09-12 was de onderzijde van het stel reeds bestickerd. Zoals dat ook bij de 9524 het geval was, werden eerst 'moeilijke' randjes en hoekjes oranje geverfd.

De Inspectie Verkeer & Waterstaat (IVW) heeft aangekondigd zich bij het onderzoek naar het ongeval bij Wijhe op 03-11 (blz. 315), waarbij VIRM 9420 met een vrachtauto botste, ook te richten op de veiligheid voor de inzittenden van VIRM-materieel. Gebleken is dat bij de botsing een aantal reizigers gewond raakte door naar beneden komende plafondplaten. Omdat dit bij eerdere botsingen ook het geval is geweest, doet IVW onderzoek naar de veiligheid van VIRM op dit punt.

Een oplettende HOV-RN-lezer meldde ons dat de 8621 nog steeds met de onjuiste opschriften op de ABv5 rondrijdt. Blijkens de klasse-aanduidingen zou het gehele bovendeck zitplaatsen tweede klasse hebben, hetgeen onjuist is.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2883	29-11	2983	2978
			29-11

De 2977 maakte op 24-11 voor proeven met de automatische ritregistratie (ARR) een aantal testritten vanuit Leidschendam naar Den Haag HS en Leiden.

Nog steeds worden SGM-treinstellen in Leidschendam aan retrofit-beurten onderworpen. Op 09-12 werd de 2949 in de oude loods gezien terwijl alle klasse-aanduidingen vervangen werden.

Mat '64

De op blz. 307 genoemde 934 blijkt (nog) niet vast te worden ingezet in Limburg. Het treinstel rijdt in de normale dienst, maar voert tijdens het rijden metingen uit. De eerste inzet vond inderdaad plaats tussen Maastricht en Heerlen.

Aansluitend werd het treinstel ingezet in de serie 7400 Utrecht – Ede-Wageningen.

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling die per 11-12 inging, geldt de gewijzigde dienstregeling tussen Zwolle en Emmen. Om de reizigers opmerkelijk te maken op de veranderingen, werden de Plan V's 963, 965, 964 en 962 in Onderhoudsbedrijf Zwolle voorzien van bestickering. De 964 verscheen als eerste met de reclame op 07-12 op de baan.

DDM/DD-AR

- Hoewel de toekomstplannen met DDM nog niet volledig vaststaan, is het waarschijnlijk dat de tussenrijtuigen van DDM worden geïntegreerd in het DD-AR-park. De Bvk-stuurstandrijtuigen zullen waarschijnlijk terzijde gesteld worden. Met de extra DDM-rijtuigen kunnen de DD-AR-stammen verlengd worden. Nog niet geheel duidelijk is of de ombouw van het DD-AR-materieel tot langeafstandsmaterieel doorgang vindt.

ICM

- Een lezer meldde ons dat hij op 15-11 de drie Plan V's 924, 443, 929 met op sleeptouw ICM 4048 door Nijmegen zag rijden. De 4048 had in Eindhoven volledig de geest gegeven en werd door de drie Plan V's naar Zwolle gesleept. De 8642, met een deurstoring en vlakke plaatsen onderweg naar Onderhoudsbedrijf Onnen, nam de ICM in Zwolle over.

- Nadat op 29-11 treinstel 4013 Revisiebedrijf Tilburg had verlaten met een nieuwe compressor, werd het inbouwen van de nieuwe compressoren voorlopig gestaakt. Aan de nieuwe compressoren waren problemen geconstateerd. Ook het ombouwen van vierwagentellen in Onderhoudsbedrijf Onnen ging voorsnog niet van start. Naar verluidt waren er problemen met de isolatie van de elektronica. Vooral de omzetter die de compressor van energie voorziet, liet het daardoor in veel gevallen afweten. Totdat AtlasCopco een oplossing heeft gevonden, worden geen nieuwe compressoren ingebouwd. Van de 35 treinstellen die inmiddels een nieuwe compressor hebben, waren er eind november zeventien defect; de overige mochten niet meer solo in de dienst rijden. Inmiddels is besloten dat de nieuwe omzetter die bij de komende revisie van ICM voor de klimaatbeheersing wordt ingebouwd, ook vermogen moet kunnen leveren voor de compressor. Andersom dient de omzetter van de compressor een uitgevallen airco-omzetter te kunnen vervangen (waarbij niet de volledige airconditioning in dienst is, maar een ventilatie-noodbedrijf).

- Volgens de huidige plannen worden de beide bakken van ICM-0-treinstel 4005 in de tweede week van 2006 van Amersfoort Bokkeduinen naar Stator in Utrecht gebracht.

LighTTrain

- Het nieuwe stoptreinmaterieel dat vanaf 2008 wordt geleverd, krijgt nummers in de reeksen 2401 – 2600 en 2601 – 2800. De vierwagentellen worden de serie 2400/2500, de zesjes vormen de serie 2600/2700. Door voor deze nummering te kiezen, bestaat de mogelijkheid een nieuwe deelserie opnieuw vanaf 1 te nummeren als dat noodzakelijk of wenselijk mocht blijken te zijn. Tevens is in één oogopslag het onderscheid duidelijk tussen viertjes en zesjes en vindt de nummering 'in de buurt van' het SGM-materieel plaats. De huidige bestelling krijgt derhalve de nummers 2401 – 2418 en 2601 – 2617.

DH & DM '90

- Wadloper 3229 werd in Onderhoudsbedrijf Onnen als eerste op proef voorzien van het logo van Arriva. Vanaf 11-12 gaat de nieuwe concessie in Noord-Nederland van start, waarbij de naam NoordNed consequent wordt vervangen door de naam Arriva. Overigens draagt NoordNed-Wadloper

3103 nog steeds een NS-logo, omdat dit treinstel direct van NSR en niet van NS Financial Services wordt gehuurd.

- DH1-treinstel 3101 blijkt bij een grote onderhoudsbeurt in Hengelo te zijn voorzien van een gemoderniseerd instrumentenpaneel, zo wist een lezer ons te melden. De klus vond in de tweede week van november plaats. Ter vervanging reed een LINT van Syntus tussen Almelo en Mariërborg.

- Na herstel van schade nam Wadloper 3211 op zijn weg terug van Haarlem naar Onnen ook de onbeschadigde Bk 3405 mee. De bak staat al sinds maart 2003 in het Revisiebedrijf nadat de ABk bij de botsing bij Roermond onherstelbaar beschadigd was geraakt.

Plan U

- De sloop van de uitgebrande Plan U 118 op de Bokkeduinen zal, als alles goed gegaan is, op 12-12 van start zijn gegaan.

- Met de verkoop van de in Blerick en Heerlen gestalde Plan U's wil het naar verluidt nog niet vloten. Ook de in Zwolle geparkeerde 125 blijft onaangeroerd.

SM '90

- Met het eindigen van de dienstregeling 2005 op 10-12, kwam ook een einde aan de inzet van SM '90. Op 10-12 deden nog zes treinstellen dienst. De 2107 kwam na middernacht als laatste trein 8090 uit Emmen in Zwolle aan. Al op 11-12 werd gepoogd drie treinstellen naar Onderhoudsbedrijf Onnen over te brengen. Daar zal de gehele serie worden gestald. In de buurt van Herfte Aansluiting raakte het geheel echter defect. Met veel moeite kon worden teruggekeerd naar Zwolle. Het is nog niet duidelijk of NSR de treinstellen wil verkopen of slopen. Evenmin is bekend of het bedrijf de stellen in Italië heeft aangeboden. Al vele elektrische treinstellen van vooral de NMBS hebben de afgelopen jaren de weg naar de Italiaanse privé-maatschappijen gevonden, waar zij – soms na een zeer ingrijpende ombouw – dienstdoen. Wanneer tientallen jaren oude treinstellen met veel moeite worden omgebouwd, lijkt er zeker een markt voor beduidend modernere en zuinigere treinstellen. Anderzijds moeten de Railhoppers dan wel worden aangepast voor de bovenleidingspanning van 3.000 volt.

Avmz

- De tien Avmz-rijtuigen die sinds maanden op de eerste aanbesteding door de Zwitserse firma iXotic wachten, werden op 28-11 overgebracht naar de Bokkeduinen. De sporen waarop zij in de Watergraafsmeer stonden, moeten plaats maken voor de bouw voor de werkplaats voor HSA-materieel. iXotic krijgt de financiering kennelijk toch niet rond.

ICR

- Inmiddels is zeker dat twee van de tot B te verbouwen ICR-A's toch A blijven bij hun modernisering. Eerder werd hier gemeld dat van dit voornemen toch afgezien werd, hoewel voor eind 2006 een tekort aan rijtuigen eerste klasse wordt voorzien als wordt voortgegaan met het formeren van rijtuigstammetjes. A 10-70 675 wordt verbouwd tot 10-70 349; de 10-70 687 de 10-70 350. Hun verbouwing tot respectievelijk 20-70 265 en 273 gaat dus niet door. Of het nummer 20-70 265 door een hoger nummer gaat worden gebruikt, is nog niet bekend.

- Op 20-11 was er veel activiteit onder enkele in het weekend stilstaande trekduwstammen. De 1739, 5201, 5652, 5678, 5597, 5656 en 5915 moesten vanuit de Watergraafsmeer uitgewisseld worden met de 1744, 5620, 5669, 5612, 5127, 5905 en 5208. In Rotterdam wisselden beide stammen van machinist, hetgeen het zeldzame beeld van

21 ICR-rijtuigen en 2 DDM-1-rijtuigen in de Maasstad opleverde. Opvallend was dat de 1739 vóór de BDs liep, die ook nog eens de stuurstroomkabel miste. Omdat vanwege werkzaamheden de directe route via Utrecht niet beschikbaar was, werd de omweg via Rotterdam en de Oude Lijn gemaakt. In Den Haag kwam ondertussen de 1755 met de 5658, 5734, 5117, 5628, 5657 en 5215 aan. Deze stam was op 19-11 betrokken geweest bij een aanrijding bij Haarlem Spaarnwoude en 's middags naar Arnhem gebracht om te worden gereinigd. In Arnhem bleek de wasmachine echter defect, zodat de stam naar Den Haag kwam.

- Ook in de weken van 21-11 en 28-11 maakte de 1757 proefritten met de op blz. 310 genoemde ICR-rijtuigen met kunststofremblokken. Op 21-, 22- en 23-11 stond de stam in Maastricht voor het verhelpen van een defect; op 24-11 werden de proefritten hervat.

- De ICR-stam 5635 met schermen voor *Infotainment* (blz. 308) maakte op 25-11 vanuit Eindhoven proefritten naar Maastricht, en Heerlen. Voor de proeven waren twee locomotieven vanuit de Watergraafsmeer naar Eindhoven gebracht. De stam werd op 06-12 in Utrecht aan de pers gepresenteerd met een rit van Haarlem naar Utrecht. De proef met de grote Samsung-televisieschermen, die aan de bagagerekken zijn gemonteerd, duurt tot april 2006. Op de schermen wordt een actueel nieuwsbulletin gegeven, dat driemaal daags wordt verversd. Tevens tonen de schermen reisinformatie. Ook is in de betreffende rijtuigen de draadloze toegang tot internet verbeterd. Conducteurs van de treinen waarin de rijtuigen rijden, krijgen op hun zakcomputer de melding dat zij met de ICRm-stam 5635 op stap gaan. Het infotainment-programma, dat zonder geluid wordt uitgezonden, wordt vanaf de 'wal' bediend. De proef wordt financieel ondersteund door Philips en RTL. Aan buiten en binnenzijde van de ICRm-rijtuigen worden de reizigers geattendeerd op de proef.

- Op 02-12 kwamen twee nieuwe ICRm-'stammen' op de baan. De 20-77 113 en 20-77 133 rijden sedertdien als 5113 en 5133. De rijtuigen zijn beide afkomstig uit BAB 5615. Deze eenheid bestaat ook nog, maar de tweede-klasserijtuigen zijn nu de 20-70 268 en de op 30-11 afgeleverde 20-70 270.

Serie 1700 & 1800

- Een aantal malen is het de afgelopen tijd voorgekomen dat van een 1700 of 1800 de snelschakelaar spontaan en zonder waarschuwing uitvalt. Inmiddels is gebleken dat in een aantal gevallen de overspanningbeveiligingen te warm geworden waren, hetgeen tot gevolg kan hebben dat de snelschakelaar plotseling uitvalt. Na afkoeling van de beveiliging functioneert deze weer, totdat hij definitief de geest geeft. Om deze problemen te voorkomen, is het thans de bedoeling dat de ventilatoren van de locomotieven permanent ingeschakeld blijven, ongeacht de buitentemperatuur. Ook de statische omzetter wordt hiermee gekoeld, hetgeen geen overbodige luxe is. De warmte die het centraal blok van een loc produceert, wordt hiermee afgevoerd, zodat de elektronica niet te sterk opwarmt. Tevens wordt met de ventilatie vocht verdreven dat 's nachts in de loc komt. Het vocht dat op de koude metalen condenseert, leidt tot drijfnatte tractiemotoren, koellichamen van halfgeleiders en wanden van het centraal blok. Voordat bij aanvang dienst de eerste hoogspanning op deze componenten wordt losgelaten, dienen deze zo droog mogelijk te zijn. Ook de ventilatoren zelf worden minder zwaar belast, omdat ze niet voortdurend worden in- en uitgeschakeld bij een elektrodynamische remming of als de tractiemotoren worden ingeschakeld. Bij continu in gebruik zijnde ventilatoren draaien ze in nullast, pas wanneer meer vermogen wordt gevraagd, al dan niet tijdens een ED-remming, gaan ze harder draaien.

- Revisiebedrijf Tilburg gaat in een 1800 het nieuwe be-

veiligingssysteem ETCS (European Train Control System) inbouwen. ETCS is een nieuwe, interoperabele beveiliging. Samen met GSM-R vormt ETCS het volledige ERTMS-systeem.

Materieelverdeling

- Per 11-12 is het rollend materieel als volgt over de Onderhoudsbedrijven verdeeld:

OB Amsterdam	
mat '64	901 - 910
	502 - 524, 526 - 531
VIRM	9450, 9469, 9473, 9477 - 9481, 9502, 9504, 9506, 9508, 9510, 9512, 9514, 9516, 9518, 9520, 9522, 9524, 9525, 9528
ICR	28-70 101 - 108, 111 - 113
	20-70 216 - 218, 401 - 408, 411 - 418, 421, 422, 571 - 575, 581 - 583, 585
	10-70 351, 353, 370 - 377, 481 - 488, 491, 492
	82-70 971 - 978, 981, 982
DDM	26-37 103 - 108, 111 - 115
	26-37 413, 416 - 418, 421 - 428, 431 - 438, 441, 470 - 478
	36-37 612 - 618, 621 - 628, 631 - 635
OB Leidschendam	
DD-AR	7401, 7402, 7406, 7407, 7418, 7420, 7424, 7426, 7430 - 7433, 7436, 7443, 7444, 7446, 7450 - 7452, 7455, 7460, 7462, 7464, 7473, 7477, 7479
	7803 - 7805, 7808 - 7813, 7815 - 7817, 7819, 7821 - 7823, 7825, 7827 - 7829, 7834, 7835, 7837 - 7842, 7845, 7847 - 7849, 7853, 7854, 7856, 7857, 7859, 7863, 7865 - 7869, 7871, 7872, 7874 - 7876, 7878
VIRM	9401 - 9407, 9409 - 9413, 9416 - 9420, 9422, 9423, 9425 - 9427, 9430, 9431, 9434, 9443
SGM	2001 - 2015, 2021 - 2035
	2884 - 2895, 2936 - 2983
	de Bvk's 270 7014, 7058, 7061 en 7070 zijn momenteel niet in een stam ingezet
OB Maastricht	
1800	1833 - 1837, 1839 - 1858
1700	1732 - 1734, 1736 - 1781
ICR	10-77 301 - 336, 10-70 352, 354 - 369, 378 - 380
	20-77 101 - 156, 20-70 201 - 215, 219 - 223, 225 - 261, 266 - 268, 270, 541 - 550, 584
	29-70 437 - 439, 448, 497 - 499
	82-70 432 - 439
	82-77 001 - 022
DDM	26-37 501 - 508, 511, 512, 514, 515
ICK	12-37 001 - 004, 007 - 010, 012, 014, 018, 020, 025, 027 - 030, 033, 035, 036
	22-37 901, 903 - 907, 911, 913, 920 - 923, 925 - 927, 930, 931, 933, 934, 936, 938, 943, 950 - 953, 955 - 957, 962 - 967, 969, 970, 972, 974 - 976, 978, 979, 985, 987, 990, 991, 996
	82-37 054, 056, 058 - 060, 065, 066, 067
OB Onnen	
VIRM	9453 - 9455, 9457, 9462, 9463, 9467, 9476
	8608, 8614, 8615, 8621, 8624, 8628, 8629, 8632, 8633, 8635 - 8642, 8644 - 8649, 8651, 8652, 8656, 8658 - 8661, 8664 - 8666, 8668, 8670 - 8672, 8674, 8675, 8701, 8703, 8705, 8707, 8709, 8711, 8713, 8715, 8717, 8719, 8721, 8723, 8726 - 8746
ICM	4011 - 4097, 4201 - 4230, 4233 - 4250, 4444
OB Zwolle	
DM '90	3401 - 3437, 3443 - 3445

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie							
binnengenomen		wordt		afgeleverd			
10-70 682	01-11	20-70 279		20-70 267	15-11		
82-70 924	16-11	29-70 447		10-70 681	22-11		
82-70 922	16-11	29-70 445		20-70 270	30-11		
82-70 917	07-12	29-70 442		29-70 448 (5548)	07-12		
82-70 923	07-12	29-70 446					
VIRM LT1			Plan V revisie R6				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
8659	17-11	8670	21-11	943	16-11	928	22-04
8674	30-11	8675	28-11	944	30-11	962	14-11
9443	06-12	9416	06-12			964	18-11
ICR-3 Bs upgrade							
binnengenomen		afgeleverd					
		28-70 108	21-04				

ICRm nawerk			
binnengenomen		afgeleverd	
20-70 403	22-04	20-70 217	21-04
20-77 105 (5105)	21-11	10-77 318	14-11
10-77 306 (5606)	30-11	20-77-101 (5608)	21-11
20-77 103 (5606)	30-11	10-77-308 (5608)	21-11
20-70 234 (5606)	30-11	20-77-107 (5608)	21-11
		20-70 402	29-11
		20-77 105 (5105)	07-12
Schades/defecten			
binnengenomen		euvel	afgeleverd
20-77 140 (5628)	10-11	botsschade	10-77 318 14-11
28-70 106	11-11	botsschade	2007 21-11
514	28-11	botsschade Ledn	20-77 113 (5615) 29-11
466	01-12	botsschade	10-77 315 (5615) 29-11
82-37 059 (5359)	06-12	lekke watertank	20-77 133 (5615) 29-11
10-77 312 (5612)	07-12	defect	20-77 140 (5628) 06-12
20-77 135 (5612)	07-12	defect	10-77 328 (5628) 06-12
20-?? ?? (5612)	07-12	defect	20-77 137 (5628) 06-12
20-77 116 (1)	08-12	niet defect	3211 07-12
810	10-12	botsschade Btl	20-77 116 09-12
			3405

(2) de 20-77 116 was abusievelijk naar Hlm gezonden

Revisiebedrijf Tilburg

SGM luchtleidingen				6400 LT1				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd		
2891	18-11	2890	18-11	6402	15-09	6403	30-09	
2893	28-11	2891	28-11	6404	04-10	6404	01-12	
2895	29-11	2893	29-11	6411	01-11			
2892	07-12	2895	08-12	6406	08-12			
		2892	09-12					
Inbouw GSM-R				ICM Cw compressor				
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd		
1612	07-11	1612	11-11	4030	14-11	4039	11-11	
6448	14-11	6448	18-11	4037	16-11	4031	15-11	
6478	11-11	6478	15-11	4034	18-11	4030	18-11	
1604	14-11	1604	21-11	4020	21-11	4037	21-11	
6444	16-11	6444	23-11	4013	23-11	4034	23-11	
6445	21-11	6446	07-12			4020	25-11	
6449	08-12	6447	08-12			4013	29-11	
1700 LT1								
binnengenomen		afgeleverd						
1746	18-11	1737	15-11					
1742	21-11	1767	02-12					
1744	05-12							
Schades/defecten								
binnengenomen		euvel	afgeleverd					
6412	10-11	draaistel wisselen	466	11-03				
6495	01-11	motor wisselen	6412	11-11				
6492	01-11	regeling dieselmotor defect	6495	18-11				
1609	11-11	draaistel wisselen	3428	18-11				
1827	22-11	terug na Meesterschapsprijs	6492	18-11				
1828	22-11	terug na Meesterschapsprijs	6518	30-11				
1829	22-11	terug na Meesterschapsprijs	1609	30-11				
1832	22-11	terug na Meesterschapsprijs	6499	01-12				
6518	22-11	wielas wisselen	826	02-12				
1748	24-11	tractiemotor wisselen	1748	05-12				
1761	24-11	defect	1755	05-12				
852	29-11	botsschade Ah	1765	07-12				
927	29-11	botsschade Ah	1743	08-12				
937	29-11	botsschade Ah	1843	09-12				
1777	29-11	defect						
826	01-12	defect						
1755	02-12	olielekkage smoorspoelbak						
1765	02-12	botsschade						
1846	05-12	defecte chopper						
6507	05-12	botsschade						
1834	07-12	olielekkage smoorspoelpomp						
1857	07-12	cabineverwarming defect						
1843	08-12	defecte batterijlading						
1845	08-12	defecte batterijlading						
1743	08-12	defecte snelschakelaar						
26-37 512	08-12	brandschade						

de binnenkomst van de 513 op blz. 46 blijkt een misverstand te zijn geweest de binnenkomst op 26-01 (blz. 45) van stel 965 betrof stel 945

Korte berichten

Staatssecretaris van Verkeer Schultz van Haegen deed op 19-11 als conducteur dienst, uiteraard onder begeleiding van een ervaren NS-er. De bewindsvrouw wilde graag met eigen ogen zien wat erbij komt kijken om treinen (op tijd) te laten rijden.

Op 02-12 zette Schultz van Haegen de Groningse conductrice Jos Zwierts in het zonnetje. Zwierts werd gekozen tot 'beste conducteur van het Jaar', nadat ze in meerdere situaties had laten blijken lastige situaties op een kordate manier en zonder overlast voor andere treinreizigers op te lossen.

In de week van 21-11 werd bekend dat warenhuisketen V&D in samenwerking met NS-horecadochter Servex op grotere stations eetgelegenheden gaat exploiteren. Het aantal restaurants van de succesvolle *La Place*-formule wordt uitgebreid door ook vestigingen op de stations te openen. Tevens wordt een aantal vestigingen van de kleinere formules *La Place Café/Boulangerie* en *La Place Paninishop* geopend.

Tijdens een overleg tussen NS-directeur Veenman en staatssecretaris Schultz van Haegen bleek dat de tariefstijging die NS in 2006 gaat doorvoeren, lager kan uitvallen. Volgens NS omvat de tariefstijging in 2006 louter de doorberekening van externe kosten. De door ProRail verlangde gebruiksvergoeding valt dit jaar wat bescheidener uit dan waarvan was uitgegaan. De kaartjes hoeven daarom geen 3,15% maar slechts 3,00% duurder te worden.

Met ingang van 11-12 ging de op blz. 280 genoemde proef met online aan te schaffen kaartjes van start. Reizigers kunnen op een site een treinkaartje kopen voor de trein Amsterdam – Brussel. Ook voor het binnenlands traject kunnen online vervoersbewijzen worden aangeschaft. Het vervoerbewijs staat op een pas die de conducteur kan uitlezen. Voor de proef beschikken de conducteurs over aangepaste Railpocket-zakcomputers.

Materieeltekort

Vanaf half november nam het materieeltekort bij NSR langzaam maar zeker grote vormen aan. Opvallend was dat kuilwielenbanken nauwelijks werk hadden, maar dat de uitval grotendeels werd veroorzaakt door mankementen aan de verschillende materieelseries. Vooral Plan T en VIRM lieten het redelijk massaal afweten. Plan T lijkt volledig versleten te zijn. Op 24-11 stonden bij aanvang van de reizigersdienst in Onderhoudsbedrijf Leidschendam zes VIRM-en teveel defect en in Onnen drie. De gevolgen voor de materieelinzet laten zich raden.

Het aantal treinen dat vanwege een defect op de vrije baan strandt en niet meer zelfstandig daar kan weggelaten, nam bovendien schrikbarend toe. Maar liefst tweemaal raakte de treindienst tussen Leiden en Den Haag op 16-11 verstoord vanwege een defecte trein. In het eerste geval kwam Plan T 502 als trein 6346 stil te staan met brand in een motorgenerator. De 514 en 811 moesten het treinstel wegslepen naar Den Haag HS. Net toen de opgeheven treinserie 5000 weer was gaan rijden, bleef stel 509 als 6369 op Den Haag Mariahoeve met problemen aan de snelschakelaar staan. Na 48 minuten kon het treinstel zelfstandig zijn weg vervolgen.

De volgende dag kwam een VIRM als trein 22047 bij de Westelijke Splitsing te Rotterdam met problemen aan de compressor stil te staan. In het zicht van honderden automobilisten die over de Stadhoudersweg naar het Kleinpoldeplein reden, schoten de erachter gebrande Sprinters van trein 4042 te hulp, maar ook deze gingen kapot. Uiteindelijk konden beide treinen afzonderlijk de baan verlaten. Diezelfde dag raakte trein 923 kort na vertrek uit Haarlem defect. Een hulploc uit de Watergraafsmeer kwam naar Haarlem om de trein weg te slepen. Niet minder dan anderhalf uur

nadat 923 was komen stil te staan, was de stremming voorbij.

- Op 24-11 strandden de ICM-en 4089, 4088, 4018 en 4077 met problemen bij Deventer Colmschate als trein 1620. Van de vooroplopende 4089 bleek de motorgenerator defect. De inzet van de drie op 1620 aanwezige machinisten mocht niet baten: de trein kwam met 117 minuten vertraging in Deventer aan en de erachter gestrande 1722 moest worden opgeheven.

- De problemen met de oude compressoren van het ICM-materieel blijken gedeeltelijk veroorzaakt te zijn doordat de bovenleidingspanning sedert een aantal jaren structureel 1.800 volt in plaats van 1.500 volt bedraagt. De elektromotoren in de compressoren zelf gaan hierdoor harder draaien, maar waren daarvoor niet geschikt. De compressor als geheel sleet hierdoor sneller. Problemen van dezelfde aard blijken zich ook bij te doen bij de mDDM-motorrijtuigen en het VIRM-materieel. De laatste maanden neemt het aantal defecte compressoren van VIRM-treinstellen toe.

OV-chipkaart

- Van 28-11 tot en met 02-12 werd tussen 07.00 en 09.00 uur 's ochtends onderzoek gedaan naar de reizigersstromen op station Amsterdam Amstel. De proef werd gehouden om het aantal en de locatie van de toekomst in- en uitcheckpalen/-poortjes voor de OV-chipkaart te bepalen. Door middel van linten werd gesimuleerd dat het perron tussen spoor 1 en 2 met poortjes was afgesloten. De proef werd gehouden in samenwerking met het GVB.

Syntus

Dienstuitvoering

- De al vaak in deze kolommen genoemde proef met een treindienst tussen Arnhem en Emmerich, ging op 10-12 van start. Eind november stemde de afdeling Rijn-Waal van de Euregio in met een twee jaar durend proefproject. Op zaterdag rijdt een viertal en op zondag een drietal retourslagen. Een retour kost 7,50 euro. De prijzen vanaf Duiven en Zevenaar liggen iets lager. In de komende twee jaar zal moeten blijken of de dienst aanslaat. Is dat het geval, dan zal hij ook op werkdagen rijden. Daarbij wordt ook gekeken naar het openen van een halte in Elten. Naar verluidt zijn in Nordrhein-Westfalen een aantal noodperrons over van het bezoek van de Paus afgelopen augustus en is reeds gepolst of deze gebruikt kunnen worden. De kosten van de proef bedragen 300.000 euro. De helft daarvan neemt de Europese Unie voor haar rekening, 75.000 euro wordt opgebracht door het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en 75.000 euro door het *Nahverkehrsverband* Nordrhein-Westfalen. De eerste trein op zaterdag vertrekt extra vroeg uit Arnhem, zodat er in Emmerich aansluiting is richting Duisburg. Syntus zal de dienst naar Emmerich niet als vleugeltrein van de dienst Arnhem – Doetinchem rijden. Het bedrijf verwacht in de proefperiode circa 340 retours te verkopen. Dankzij de subsidie ontstaat bij deze aantallen geen exploitatieverlies. Indien de verbinding op korte termijn (zeer) populair blijkt, is het mogelijk voor het einde van de proefperiode al extra treinen in te leggen. Omdat Syntus praktisch de enige maatschappij is die rendabel de exploitatie kan verzorgen, is de nieuwe dienst niet Europees aanbevolen. Op de eerste dag van de exploitatie werden de LINT-stellen 43 en 45 ingezet. De officiële openingsrit, die om 09.56 uur uit Arnhem vertrok, werd vooraf gegaan door de eerste rit, die Arnhem twee uur eerder verlaat. De lezer die ons uitgebreid informeerde over de eerste Syntus-ritten naar Emmerich, viel overigens op dat de CTA-aanwijsbakken in Arnhem enige moeite hadden met de nieuwe dienst: ze toonden een 'sneltrain' die via Rilland-Bath, Krabbendijke,

Kruiningen-Yerseke, Kapelle-Biezeling naar Emmerich reed...

- Syntus verbeterde met ingang van 11-12 de aansluiting in Holten van de bus uit Goor naar Deventer. Vooral in de ochtendspits blijkt de overstap van drie minuten vaak te kort. Niet alleen missen mensen zo vaak hun aansluiting, ook proberen sommige reizigers alsnog hun trein te halen door onder de gesloten overwegbomen door te rennen. In overleg met NSR heeft Syntus besloten de overstap te vergroten tot zes minuten. In de avondspits zullen de bussen van de lijn naar Markelo in Holten voortaan vijf minuten wachten op de treinreizigers. Om leerlingen van het Agrarisch Opleidings Centrum beter van dienst te zijn, wacht de bus richting Almelo in Delden langer op de trein uit Goor.

NoordNed/Arriva

Dienstuitvoering

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling die op 11-12 is ingegaan, biedt Arriva meer sneltreinen aan tussen Groningen en Leeuwarden. Tussen 07.00 en 19.00 uur rijdt ieder uur in beide richtingen een sneltrein tussen beide plaatsen. Vanuit Groningen rijden op werkdagen extra treinen naar Nieuweschans (v. 04.49 uur), Delfzijl (05.55 uur) en Roodeschool (05.10 uur). Vanuit Winschoten rijdt op werkdagen een extra trein om 20.00 uur naar Groningen. Delfzijl heeft een additionele verbinding met Groningen, die om 19.47 uur vertrekt. Tussen Roodeschool en Groningen rijden op werkdagen vier extra treinen. Ze vertrekken om 15.47, 16.47, 17.47 en 18.47 uur. Deze treinen stoppen in Usquert, Warffum, Baflo en Winsum. Op zaterdag vertrekt om 05.44 uur een nieuwe trein van Groningen naar Nieuweschans en om 05.55 een nieuwe trein Groningen – Delfzijl. Op zondag rijdt een extra trein om 07.52 uur Groningen – Winschoten, om 6.26 uur gevolgd door een trein vanuit Groningen – Delfzijl. Op alle dagen van de week is er om 00.21 uur een nieuwe verbinding Groningen – Nieuweschans. rijdt er iedere dag een extra trein om 00.21 uur naar Nieuweschans. En vanuit Nieuweschans rijden er twee extra treinen naar Groningen: om 00.22 en 01.22 uur. Waar nu nog enkele treinen niet verder rijden dan Harlingen, rijden sedert 11-12 alle treinen altijd door naar Harlingen Haven.

Overige vervoerders

ACTS

Op 13/11 reed de 5814 met ACTS afvalcontainer trein naar de Botlek waar de wagens beladen werden. Zes dagen later op 19/11 haalde de 5814 de wagens weer op tot de Kijfhoek. De trein werd door de vers beplakte ER9 naar het Duitse Brilon overgebracht waar de boel gelost werd.

Op 18/11 kwam de eerste tunnelonderdelen trein aan te Rmo. Een 125x bracht de trein van Bad Bentheim naar Rotterdam Noord Goederen waar nieuweling 7103 het spul overnam en het naar emplacement Rechter Maas Oever bracht. Voorlopig blijft het ook bij dit eerste transport. Pas in januari begint het echte werk. De onderdelen zijn voor de te boren tunnel voor Randstadrail in Rotterdam. De lading is beladen op Res-en en wordt in Rotterdam met vrachtwagens naar het bouwterrein nabij de Kleiweg gebracht.

In het weekend van 3 & 4 december was ACTS actief met werktreinen tussen Haarlem en Beverwijk met locs 7102 & 7103. Zusterloc 506 staat momenteel met schade in de Nedtrain werkplaats in Tilburg maar was op 13/12 al weer actief met de vuiltrain uit Haarlem.

DLC

De Belgische vervoerder heeft gezinsuitbreiding. Het betreft ook weer een Class 66 maar wel een 2^e handsje. Ex HGK

loc DE65 (PB13) werd op 29/11 overgebracht naar werkplaats Tilburg en verloor daar haar fraaie vermijloene uiterlijk (zie ook bericht op blz. 338)

ERS

Laagwater in Duitsland zorgt er voor dat er meer cargo per alternatieve wegen wordt vervoerd. ERS begon op 10/11 met het rijden van papierpulp vanuit de Sloe naar Keulen waar de SBB de trein overnam. Gemakkelijk was ook dat de aankomsttrein met de ERS6610 kon worden gereden die net uit onderhoud kwam van HGK in Brühl nabij Keulen. De pulp wordt vervoerd in 40 tal Tbis-en van de SBB. Minder prettig was de verrassing op 23/11 toen men de trein in de Sloe ging ophalen met huurling NE9. Eind november had ERS het zo druk met hun eigen (extra container)treinen dat HGK het vervoer naar de Sloe heeft overgenomen.

Leuk was ook de soja die in Zwitserse wagens (mix van zeer fraaie SBB 4-assige Tadgs en 2-assige Tgpps-en) die op 18/11 bij de ADM in de Europoort werd opgehaald door de ERS1202 die daags er voor was aangekomen in Nederland.

Verder is de ERS-containerrein naar Athus(B) per 11/12 overgegaan van RN-regie op eigen regie i.s.m. NMBS waardoor de trein met reeks 25.5 naar Kijfhoek blijft komen en met een ERS G1206 de havens in gaat en weer terug. Curieus is dat op verzoek van de NMBS de 25.5 tussen Antwerpen en Kijfhoek door Railion-machinisten gereden wordt! Per 1/1 gaat ERS zelf hun treinen naar Warschau rijden i.s.m. PKP-Cargo met lokwissel aan de Duits/Poolse grens. Andere wijziging bij ERS is ver van huis. In Italië heeft SBB het ERS vervoer van FNC overgenomen.

Op 8/12 ontving ERS haar dertiende Class 66. HGK had kennelijk uitverkoop want naast de DE65 die DLC heeft overgenomen kreeg ERS de ex DE 67 (PB16) die ook het oranje jasje is kwijt geraakt en bij ERS onder 6613 door het leven zal gaan. De NE9 blijft ook langer en is vanaf 12/12 vast de Neuss gaan rijden die weer langer is geworden en weer vijf keer per week gaat rijden.

HGK

Loccen DE65 en DE67 gingen over naar respectievelijk DLC (29/11) en ERS (08/12). Verder nam HGK op 26/11 het papierpulp laagwatervervoer van ERS over omdat ERS door dezelfde lage waterstand ook extra treinen te rijden kreeg. Kennelijk beviel de samenwerking met de SBB want op 3/12 reed de DE63 zo'n 20 ketelwagens naar Amsterdam Westhaven waar de wagons bij de EPT van een lading diesel werden voorzien. Een dag later kwam de DE66 ook met lege wagons richting Amsterdam voor een volgende lading, en ook de dagen erna reden meerdere olietreinen waarbij ook de karig bestickerde DE 674 (met alleen het grote HGK-logo op de zijanten) Nederland in kwam.

Railion

In Almelo werd weer instructie gegeven op de Belgische reeks 77. Proefritten werden gehouden van Almelo naar Emmen en zo reden op 10/11 & 17/11 de 7785+7789 een slagje Emmen. Op 10/11 werd er vanuit België een Automatische Rit Registratie proefrit gehouden via Maastricht naar Venlo met loccencombi 7775+5507.

Op 18/11 bracht de 6517 het beschadigde metrostel 5217 van de RET van de Waalhaven naar de RET werkplaats aan de Kleiweg. Voordat de metro werd afgeleverd werd er bij de SSN nog een twee assige goederenwagon van het type Ks afgeleverd.

Topdrukte was het bij de Cobelfret in de Sloe rond 18/11. Binnen 24 uur werden drie Ford treinen gebracht waarvan de tweede op de 19^e werd gebracht door de 266 452 die normaal de Opeltrein rijdt... Op 30/11 werd een Fordrein

van Venlo naar de Sloe gebracht door NMBS locs 7775+7786. Op de terugweg namen zij 21 ketels Propeen mee naar Venlo. De locs worden op deze manier nog nuttig gebruikt omdat zij toch overdag niks doen. Wellicht gebeurt dit in de toekomst vaker.

Goed nieuws voor het personeel van Railion in Zwolle. Na jaren te hebben gebivakkeerd in wat bouwketen krijgt men volgend jaar een nieuw verblijf.

Ook RN profiteert van het lage water in Duitsland. Naast enkele ERS treinen reed men onder andere ook treinen voor BASF Methanol en voor de Zwitserse firma Fritz Meyer minerale oliën.

Op 3/12 stopte het opdrukwerk zoals gepland in Venlo. De Duitse 225 vertrok weer richting Duitsland. Omdat het meetprogramma met Mp's op de Betuweroute is afgerond werden op 5/12 beide 'tentakellocs' 6511 & 6517 naar de HTMU loods in Utrecht overgebracht om daar van de op de huif aangebrachte bekabeling te worden ontdaan.

Kennelijk zijn de sporen niet meer glad want op 9/12 nam de 6458 mP's 3027 & 3030 op sleeptouw vanaf Amersfoort naar Breda waar de Sandite apparatuur wordt uitgebouwd.

Het inmiddels jaarlijkse kerntransport van de kerncentrale in Borsele naar Frankrijk werd op 12/12 gereden. Vooraf gegaan door loc 6434 reed de combi 6504 + SNCF clubrijtuig+2* Castorwagen + SNCF clubrijtuig + 6445 vanuit Sloe naar Roosendaal waar de trein werd overgenomen door de NMBS. Opvallend was de enorme hoeveelheid politieagenten die het baanvak en de omgeving er van in de gaten hielden.

Rail4Chem Benelux

Sinds november rijdt R4C door de weeks vanaf de Waalhaven naar de nieuwe DFDS terminal op de Maasvlakte. De trein kan verschillend qua lengte en/of belading zijn. De wagons die gebruikt worden zijn afkomstig van de Brescia shuttle en rijden onder nummers 60143 & 60146.

Ook R4C rijdt nog steeds infrawerker. Zo kwam de R4C2002 in de nacht van 19 op 20/11 in actie met een kettinghor trein tussen Maastricht en Eysden en was hiermee de ooit zuidelijkste loc van R4C BNL ooit. Naast een zuidelijk record moet ook een noordelijk record gebroken worden. Op 11/12 nam loc 66020 een containerrein mee naar Veendam. Dit was een extra shuttle voor collega ACTS die geen capaciteit had.

Maar R4C is ook goed in speciale klussen. Op 24/11 schakelde men vanwege een defecte loc Strukton in om een maistrein op te halen in Bad Bentheim en deze naar Amersfoort te brengen. VSRT 203-2 nam de helft van de trein daar over en bracht deze naar Barneveld Centrum waar de wagons gelost werden. Op 25/11 wisselde de VSRT de lege voor de volle wagons. Weer een dag later kwam de 66020 de wagons zelf ophalen in Barneveld en bracht deze naar Amersfoort. Daarna kluste de loc nog met de autowagens van de autoslaaptrein in Den Bosch. De wagons werden van de tijdelijke berging bij het voormalige postperron weer naar de los- en laadsporen aan de andere kant van het station gebracht.

R4C's laagwaterwerk bestaat uit Nafta vervoer vanaf LBC aan de Oude Maasweg in de Botlek naar Mannheim. R4C GMBH neemt in Venlo de trein over en RRF rangeert de wagons tussen LBC en het emplacement Botlek. Ook op het terrein is RRF 24 uur en 7 dagen per week met deze klus bezig. De eerste trein kwam aan op 28/11 om beladen te worden.

Naast het Nafta is R4C ook nog steeds druk met graan en soja. Vanaf half december gaan er ook beladen treinen rijden van ADM in de Europoort naar Hongarije. De wagons gaan dan door naar Tsjechië waar vandaan ze weer met

graan terugkomen naar de Botlek om gelost te worden bij de MaasSilo.

Beide Class 66's van R4C GMBH (PB05 & 66020) zijn overgegaan naar R4C Benelux. Hierdoor bestaat de kans de PB05 vaker voor andere treinen te zien en andere Class 66 locs voor de treinen van Gladbeck (D) naar DSM en Sloe. Ook de bijsturing van deze treinen is overgegaan naar de Benelux afdeling. Inmiddels is door R4C een nieuwe G2000 besteld die de 2005 gaat worden.

Op 31/12 wordt afscheid genomen van de Achtshuttle. Deze shuttle gaat over naar ACTS.

Rotterdam Rail Feeding

▪ Bij het R4C nieuws is al geschreven dat RRF voor R4C rangeert met ketelwagens Nafta bij LBC in de Botlek. Hiervoor is de RRF3 ingedeeld. Aan de andere kant van de Botlek is de RRF2 nog steeds actief met het graancircus. Bij de Vondelingeplaat op Pernis is de RRF1 gestald die zich bezig houdt met spoorvernieuwing te Pernis. Hierdoor zijn alle vijf de 600 locs van RRF ingezet. De RRF4 doet zijn ding in Ede en de RRF5 doet al het werk te Maasvlakte.

Spitzke

De Alstom proefloc 203.101 is op 30/11 doorverhuurd aan het Duitse SLG. In het begin was dit van korte duur en kwam de loc met een storing naar Shunter te IJsselmonde.

Connexxion

▪ Dezelfde lezer die ons informeerde over de opknopbeurt aan Wadloper 3103, wist ons te melden dat de Wadlopers tussen Almelo en Mariënberg in december 2006 worden vervangen door LINT-treinstellen, die gespoten zullen worden in 'Twents rood'. De capaciteitsvergroting die dit met zich meebrengt, is geen overbodige luxe: in de daluren bieden de enkele Wadlopers vaak al te weinig zitplaatsen.

ProRail

Infrastructuur

▪ In november werd gewerkt aan de ombouw van de noordzijde van emplacement Utrecht Centraal. In het emplacement moet de viersporigheid uit de richting Maarssen ingevlochten worden, evenals de toegang(-en) tot het nieuwe opstel terrein Utrecht Cartesiusweg. Met ingang van 19-11 werd een aantal wisselverbindingen buiten dienst gesteld. Sindsdien is het niet meer mogelijk om van de perronsporen 5a en 7a/b naar de opstel sporen 71 en 72 op opstel terrein Landstraat te rijden. Vanaf 5b kunnen, via 4a, deze sporen nog wel bereikt worden. Rijwegen van spoor 5a naar de sporen 22/31 en 25/27 (sporen onder de fly-over door richting Maarssen (22/25/27) en Vleuten (spoor 31)) zijn evenmin nog mogelijk. De enige manier om van 5a richting Vleuten te rijden, is via spoor 29 over de fly-over. Van spoor 5a richting Maarssen blijven nog vertrek mogelijkheden over via de sporen 33 en 35. Het opstel terrein Cartesiusweg krijgt 3 toegangen tot het emplacement van Utrecht en krijgt 26 sporen. Het terrein komt in september in dienst komen, waarna het aan de zuidzijde van Utrecht C gelegen OZ gedeeltelijk buiten dienst gaat om plaats te maken voor de spoorverdubbeling Vleuten – Geldermalsen.

▪ Op 13-11 werd Plan U 113 van de HIJSM gebruikt om na werkzaamheden tussen Haarlem Spaarnwoude en Haarlem roest te rijden, in opdracht van de spoorannemer die hier werkzaamheden had verricht. Op het nippertje kon een aanrijding voorkomen worden tussen de 113 en een werk kraan die zonder toestemming op hetzelfde spoor als de 113 aan het werk was. Bovendien had de kraan twee dwergseinen beschadigd.

▪ De viersporigheid Harmelen – Woerden kwam op 21-11 in dienst. Het doorrijspoor uit de richting Utrecht naar Gouda kwam die dag in dienst. Van het spoor kon die middag direct goed gebruik gemaakt worden, toen een wisselstoring aan het einde van spoor 1 en 2 ontstond. De normaliter in Woerden stoppende treinen van de series 2000, 4000 en 14000 konden over het nieuwe spoor passeren (maar niet in Woerden halteren).

▪ De gemeente Utrecht is voornemens nog voor het einde van het jaar de contracten te sluiten waarmee de vernieuwing van het stationsgebied van start kan gaan. De gemeente zal overeenkomsten aangaan met de Jaarbeurs, NS en vastgoedontwikkelaar Corio. De ontwikkeling van het Centrumproject liep vertraging door de aangescherpte fijnstofnormen (blz. 219).

▪ Op de baanvakken Leeuwarden – Stavoren – Sneek en Leeuwarden – Harlingen kwam per 28-11 de ATB Nieuwe Generatie in dienst. In december volgt het traject Sauwerd – Roodeschool.

▪ Thans wordt gestudeerd op de mogelijkheid op de grensbaanvakken Maastricht – Eijsden – Visé en Roosendaal – Essen de Belgische Memor-beveiliging (*Crocodile*) te installeren. Op beide baanvakken is geen ATB aanwezig.

▪ In december is ook een aantal perronverlengingen gereed gekomen. De perrons van Amsterdam RAI en Zuid WTC zijn vanaf dan 340 meter lang. Wezep, 't Harde, Nunspeet, Ermelo, Putten en Nijkerk zijn nu alle geschikt voor 270 meter. In juni 2006 volgt Harderwijk. De perronverlenging van spoor 1 te Den Haag HS kwam op blz. 73 aan de orde. Het uitbreiden van de perrons van Dordrecht Zuid tot 340 meter is in overleg met NSR uitgesteld.

▪ Zoals de plannen er thans voorstaan, komt de vernieuwde Sloelijn eind 2007 in dienst. De lijn zal dan geëlektrificeerd en verlegd zijn. Van het emplacement Sloe zullen de sporenbundels 1 en 2 zijn verlengd naar 750 meter. Tevens wordt het uitgebreid met een opstelplaats voor locomotieven en een nieuwe los- en laadplaats.

▪ In het derde kwartaal van 2006 komt volgens de huidige planning een keerspoor in Veenendaal Centrum in dienst, evenals een keervoorziening in Ede-Wageningen voor verkeer van en naar Arnhem en de blokverdichting tussen Utrecht en Arnhem.

▪ De banken die werken aan de ontwikkeling van het nieuwe stedelijke gebied *Zuidas* in Amsterdam, vrezan dat het station Zuid WTC gedurende een te lange periode het toneel zal zijn van grootschalige bouwwerkzaamheden. Tot 2020 moet Zuid WTC worden omgebouwd tot in (reizigers-) omvang het vierde station van Nederland. ABN Amro, ING, Rabobank en Bank Nederlandse Gemeenten willen dat het bouwtempo omhoog moet om de aantrekkelijkheid van de Zuidas te waarborgen. Volgens de banken moet het nieuwe station vijf maal zo snel gereed zijn. Sinds september van dit jaar werken de vier banken en de overheid aan een ontwerp voor de Zuidas. Arcadis begeleidt dit proces. In het voorjaar van 2006 moet een ontwerp voor de Zuidas gereed zijn, waarin de ringweg A10, de spoorwegen en de sneltramrails onder de grond worden gebracht. In het gebied waarin de stationshal moet komen, willen de banken het bouwtempo van 60.000 m² per jaar laten stijgen tot 300.000 m² per jaar. Binnen twee tot drie jaar kunnen het station en de omliggende gebouwen en faciliteiten klaar zijn.

▪ Op 11-12 werd station Ypenburg geopend. Voor de openingsrit kwam het Blokkendoosmotorrijtuig Jaap met het Mat '24-stel van het Spoorwegmuseum in actie. Inmiddels is gebleken dat het station enkele kleine ontwerpfouten heeft. Zo is achter het sein voor de richting Den Haag nog zo'n 40 meter perron beschikbaar, hetgeen verwarrend kan zijn. In het oorspronkelijke ontwerp was het de bedoeling dat het gedeelte achter het sein alleen een looproute zou zijn, dus

een perrongedeelte waarvan voor alle reizigers duidelijk was dat het niet gebruikt kan worden om in de trein te stappen. Omdat gebleken is dat er ter hoogte van de lift te weinig loopruimte zou overblijven, werd het perron toch tot aan het spoor doorgetrokken. Om te voorkomen dat machinisten bij het tot stilstand komen voorbij (veilig tonend) sein 196 rijden waarna de conducteur vervolgens geconfronteerd wordt met een stoptonend sein (en dus niet weet of hij mag vertrekken of niet), is een stopplaatsbord voor dit sein geplaatst. Voor de reizigers is een bord gemonteerd waarbij op de ongebruikelijke stoplocatie van de trein wordt gewezen. In de richting Zoetermeer liggen de uitrijseinen 174 en 178 van emplacement Ypenburg circa 700 meter voorbij het perron. Er zijn te Ypenburg geen witte vertreklichten voor de conducteur geplaatst, zodat een trein te allen tijde kan en zal vertrekken. Enkele honderden meters verder zal hij dan eventueel weer voor stoptonend sein tot stilstand komen. Indien blijkt dat deze situatie tot bezwaren van het rijdend personeel leidt, worden mogelijk alsnog vertreklichten geplaatst voor de richting Zoetermeer.

GSM-R

- Begin november bleek dat de cabineapparatuur voor GSM-R in het NSR-materieel problemen vertoonde. Ze waren van dien aard dat met de inbouw van de installaties niet begonnen kon worden. Enkele reeds omgebouwde Plan V's, konden derhalve ook niet worden ingezet.
- De 8639 werd in november tijdelijk van GSM-R-apparatuur voorzien. Na proefnemingen werd onmiddellijk de Telerail weer teruggeplaatst, omdat het stel niet gemist kon worden voor de rijdende dienst.

Utrechtboog

- De Utrechtboog kwam daadwerkelijk niet per 11-12 in dienst, maar dit gebeurt nu eerst in maart. Het spoorboekje, dat zowel in digitale als in gedrukte vorm reeds klaar was, is in allerijl voorzien van een erratum waarin wordt aangegeven dat de nieuwe verbinding nog niet in gebruik is. De reizigers wordt geadviseerd de actuele reisplanner op internet te gebruiken en/of de reisplanner op de eigen computer zo snel mogelijk te actualiseren.
- Als alles gaat zoals het nu gepland is, start de dienstuitvoering over de Utrechtboog op 12-03-2006. De treinserie 3500 rijdt van 11-12 tot 12-03-2006 in de spitsuren vanuit Utrecht naar Amsterdam. Alle treinen die naar Amsterdam rijden, maken kop te Halfweg. Stammen die tussen de spitsen overstaan, doen dat in Haarlem. In de daluren rijden de 3500-en tot Utrecht en worden via het nieuwe middenspoor in Maarsse gekeerd. Op de standplaatsen Amersfoort, Amsterdam, Eindhoven, Hoofddorp Opstel, Lelystad Opstel en Utrecht krijgt het rijdend personeel te maken met gewijzigde diensten. Het gaat om in totaal 90 diensten, de meeste daarvan van Hoofddorp Opstel. Om de tijdelijk gewijzigde dienstregeling te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk in Amersfoort, Utrecht, Amsterdam en Lelystad Opstel per dag één machinist extra te stellen.

Infraproblemen

- Op 19-11 werd de Gouwebrug tussen Bodegraven en Alphen aan den Rijn aangevaren door een tankschip. De brug raakte fors beschadigd. Nadat technici de constructie hadden geïnspecteerd, werd Plan V 880 van de te Bodegraven kerende 8824 afgekoppeld om een proefrit te houden. Op het laatste moment durfde men het toch niet aan, waarna het stel leeg naar Utrecht kwam.
- Werkzaamheden tussen Geldermalsen en Tiel die 's morgens vroeg op 21-11 gereed hadden moeten zijn, liepen uit tot 22-11 13.30 uur. De installatie van nieuwe beveiliging verliep duidelijk niet vlekkeloos.

- Een grootschalige sein- en wisselstoring legde op 22-11 het volledige treinverkeer naar Den Haag Centraal lam. Ruim anderhalf uur konden seinen en wissels niet bediend worden. De sein- en wisselstoring ging gepaard met steeds terugkerende stroomvoorzieningsstoringen aan de beveiliging. Met veel improvisatievermogen wisten de Haagse treindienstleiders de Oude Lijn van Leiden richting Delft aan de gang te houden, hetgeen gezien de problemen waarmee dat gepaard ging, zeker een prestatie genoemd mag worden. Rond 10.45 uur was de storing verholpen.
- Het puntstuk van wissel 45a/47b in de wisselstraat aan de Delftse zijde van Schiedam Centrum, bleek op 02-12 gescheurd te zijn. Nadat aanvankelijk geprognosticeerd was dat het puntstuk op 05-01-2006 (!) gerepareerd zou zijn, werd een dag later gemeld dat dit 'al' op 15-12 het geval zou zijn. Elders in het land werd een wissel gedemonteerd om een goed puntstuk te verkrijgen. Voor alle duidelijkheid: het betreft hier een wissel in de Oude Lijn Amsterdam – Rotterdam, een van de drukste trajecten van Nederland.
- Op 04-12 liepen werkzaamheden tussen Lage Zwaluwe en Breda verscheidene uren uit. Om de Randstad bereikbaar te houden per trein, werd besloten werkzaamheden tussen Woerden en Gouda niet in de geplande omvang te laten doorgaan. Er werd een pendelprogramma opgestart tussen Utrecht en Gouda en tussen Gouda en Den Haag, hetgeen nog niet meeviel maar uiteindelijk goed liep.
- De volgende dag kwam het baanvak Lage Zwaluwe – Roosendaal, waaraan (volgens plan) tot maandagmorgen was doorgewerkt, evenmin op tijd in dienst. Naar verluidt was al lang voor de werkzaamheden begonnen, bekend dat ze niet tijdig gereed zouden zijn. Hoe het ook zij, om 09.30 uur kwam één spoor in dienst en om 16.00 (!) uur het tweede. Die morgen liepen ook werkzaamheden tussen Haarlem en Beverwijk ruim twee uur uit, maar nog voordat de eerste trein ging rijden, traden enkele storingen op. Pas om 08.30 uur konden de werkzaamheden beëindigd worden, waarna om 09.00 uur de eerste trein reed. Tot aan de nacht van 05- op 06-12 moest nog wel voor elke trein circa vijf minuten vertraging op de koop toegenomen worden, vanwege een defecte ES-las.
- Op 05-12 waren opnieuw twee hoofdadere van het randstedelijke spoorweginet versperd. Van 18.20 tot 23.25 uur was er een seinstoring tussen Leiden en Hoofddorp. Ééns per half uur werd met pendeltreinen tussen beide plaatsen gereden; de IC's van de series 2100 en 2400 werden omgeleid via Haarlem, terwijl de treinserie 2600 werd opgeheven tussen Leiden en Amsterdam. Van 19.50 tot 22.25 uur had het treinverkeer van Amsterdam richting Utrecht bij Breukelen last van een spoorverzakking, die gepaard ging met een seinstoring.
- Een *ten onrechte bezetspoormelding* legde op 08-12 vanaf circa 15.00 uur het treinverkeer tussen Willemsdorp en Lage Zwaluwe langzaam stil. Door oplopende vertraging werd er vanaf 15.45 uur gesneden in de treindienst en werd de Thalys via 's-Hertogenbosch omgeleid. De opgeroepen monteurs lukte het niet de storing weg te nemen omdat ze nog niet voldoende ervaring hadden met de relaiskasten die aan het begin van die week waren geplaatst. Om 21.45 uur was de storing verholpen, nadat een losse klem in het relaishuis te Lage Zwaluwe was vastgezet.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- In de nacht van 12- op 13-11 botste op spoor 7 in Arnhem de 852 met enig geweld op de 927 en 937. De drie stellingen werden door een dieselloco naar Annhem Berg gesleept en kwamen, na enige tijd in 's-Hertogenbosch gestaan te hebben, naar Revisiebedrijf Tilburg voor herstel.
- Een Eindhovense radioloc kwam op 13-11 in Eindhoven in onzachte aanraking met VIRM 8648. De automatische

koppeling hiervan raakte beschadigd. Het stel deed op 14-11 (solo) dienst en liep op 15-11 Onderhoudsbedrijf Leidschendam binnen, waar ook enkele vlakke plaatsen werden aangepakt.

- Trein 22056, bestaande uit VIRM 9453, botste op 15-11 kort na Moordrecht Aansluiting met op het spoor gelegde bituumblokken. Van de juist passerende tegentrein 22065 (9430) sneuvelde de voorruit toen een blok daar doorheen ging. De machinist bleef als door een wonder ongedeerd. De 9430 werd in Utrecht uit de dienst genomen en kwam op 16-11 naar Onderhoudsbedrijf Onnen. De 9453, die na uitvoerig onderzoek door de politie mocht verder rijden, kwam op 16-11 vanuit Rotterdam weer in dienst.
- ACTS-loc 6601 schoot op 17-11 op de Maasvlakte door het juk van spoor 862.
- Sprinter 2950 miste op 18-11 als trein 4230 bij Vlaardingen op een haar na een persoon dat zich te dicht bij het spoor bevond en kwam vervolgens met een snelremming op de bovenleidingloze brug over de Buitenhaven tot stilstand. Nadat de achteropkomende 2943 was aangekoppeld, vervolgden beide stellen als 4132 hun weg.
- Ondanks de voorzorgsmaatregelen die deze winter zijn genomen om de problemen met de stroomafnemers van het VIRM-materieel te voorkomen (blz. 306), ging het op 19-11 niet goed bij trein 821. De 8701, met de 8621 onderweg als 821 naar 's-Hertogenbosch, verloor tussen Roermond en Oud-Heeze een deel van de stroomafnemer. Het baanvak bleef tot in de morgen van 20-11 gestremd. Ook de locomotieven 1768, 1762 en 1779 liepen beschadigingen op aan de stroomafnemers.
- Nadat een vrachtwagen op 22-11 een overwegboom van de spoorwegovergang bij Zoetermeer Oost had verbogen, kwamen de ICM-en 4064 en 4029 van trein 1755 met de boom in botsing. De beide treinstellen werden in Utrecht uit de dienst genomen, maar konden na inspectie na enkele uren hun dienst vervolgen.
- Op 22-11 kampte mDDM 7813 met rookontwikkeling, toen hij als 5668 bij Ermelo op weg was naar Utrecht. Er bleek bekabeling te smeulen. Het stel kwam in eerste instantie naar Utrecht.
- Plan T 514 kraakte op 23-11 het stootjuk van spoor 516 in Leiden tijdens het omrijden van 5766 naar 5775. Evenals de 836 op 02-08, groef het treinstel zich in de ballast in. Bij het hersporen door NedTrain Ongevallenbestrijding ontspoorde ook een spoormodule. Uiteindelijk was de 514 op 25-11 herspoord. Het treinstel kwam op 26-11 naar Haarlem en werd op 28-11 in het Revisiebedrijf binnengenomen.
- In de nacht van 24- op 25-11 ontspoorde een onbekend gebleven loc in de Amsterdamse Westhaven op wissel 910.
- Op 25/11 botste twee treinen te Utrecht Lunetten op elkaar. Trein 40042 kwam vanaf Emmerich en was via de Kippenlijn en Amersfoort opweg naar de Waalhaven getrokken door de 6469. In de flank van deze trein kwam trein 53887 die opweg was van de Daalse Dijk in Utrecht naar Craillou en getrokken werd door de 6456, die ontspoorde evenals enkele wagons van deze infratrein.
- Op 26-11 had een eveneens onbekende VIRM als 3634 in Nijmegen een kleine aanrijding met een schoonmaakkar.
- Een *borstelrein* van Stukton ontspoorde op 29-11 tijdens het uitvoeren van een rangeerbeweging van spoor 5A naar spoor 8 te Deventer. Een medewerker van Stukton moest in het ziekenhuis worden behandeld.
- Treinstel 8717 reed op 29-11 bij Oss een ree aan toen het als 3678 op weg was naar Zwolle. Het treinstel werd in Arnhem uit de dienst genomen.
- De 8727 verloor op 30-11 als trein 2587 bij binnenkomst in Rotterdam een gedeelte van de stroomafnemer. Daarbij raakte ook de bovenleiding beschadigd.
- Loc 1839 botste op 03-12 met trein 319 tussen Ede-

Wageningen en Wolfheze met een everzwijn.

- De 4070 en 4055 hadden als trein 1719 op 02-12 een aanrijding met een fietser tussen Apeldoorn en Stroe. De fietser raakte nauwelijks gewond; de beide ICM-en konden na controle weer in dienst komen.
- VIRM 8652 overbufferde op 04-12 tijdens rangeren bij OB Onnen.
- Tijdens werkzaamheden ontspoorde op 04-12 drie platte, met funderingen voor bovenleidingportalen beladen wagons van een werktrein tussen Wierden en Rijssen. De infra raakte zwaar beschadigd. Het hersporen van het materieel en herstel van de beschadigde sporen was in de vroege uurtjes van 05-12 gereed.
- Een locomotief van de Hoogovens had op 04-12 een aanrijding met een auto in Beverwijk.
- Kennelijk met de cadeautjes van Sinterklaas ontevreden lieden gooiden op 05-12 een baksteen door een zijruit van mDDM 7868, toen het stel als 5978 op weg was van Rhenen naar Utrecht.
- Vrijwel op hetzelfde moment zorgde een in brand gestoken bank voor overlast in BDs 5202 van trein 878. Na enig oponthoud in Utrecht kon de trein verder.
- Sluiting in de koppeling van twee SGM-tweewagenstellen leidde in de nacht van 05- op 06-12 tot een breuk in de bovenleiding boven spoor 59 op de Haagse Binckhorst.
- Een onbekend gebleven ICM, waarvan naar het schijnt het stroomafnemerschuitje was versleten, haalde op 06-12 als trein 1665 bij het binnenrijden van station Schiphol de bovenleiding gedeeltelijk naar beneden. De achteropkomende 3967 kreeg de bovenleiding tegen de voorruit. Tegen middernacht was de bovenleiding hersteld.
- Op 08-12 ontspoorde de laatste twee wagons van beladen kalktrein 48642, getrokken door loc 1619, tussen Bortel en Vught Aansluiting. De wagons vernielden circa 1.200 meter spoor en haalden vier bovenleidingportalen omver. Drie baanwerkers raakten gewond toen zij getroffen werden door opspattende ballast. Een opengevallen laadklep schuurde langs de tegemoetkomende trein 9647, bestaande uit de Plan V's 810 en 446. Van de 810 raakten treeplanken, draaistellen en zijwanden beschadigd. Men moet er niet aan denken wat er zou zijn gebeurd indien de goederenwagens in het spoor van de 9647 waren gekanteld... Het herstellen van de zwaar beschadigde infrastructuur duurde tot 11-12. De oorzaak van het incident is niet bekend, maar veelzeggend is wel dat het juridisch onderzoek zich al spoedig richtte op een aspot die kennelijk op een opvallende plaats was teruggevonden.

Winterweer

- Op 25-11 zorgde een combinatie van harde wind en (deels winterse) neerslag voor grote problemen in het openbare leven. Ook het treinverkeer leed hevige onder de inval van koning winter. De dag begon 'vliegend' met het wegwaaien van dakplaten van de stationskap van Schiedam Centrum, hetgeen nogal vreemd genoemd mag worden omdat een grote opknopbeurt van dit station eerder dit jaar vooral de dakbedekking omvatte. Nadat een aantal platen was weggewaaid, bleek het voor onderhoudspersoneel te gevaarlijk om de losliggende exemplaren te verwijderen. De verwijderde platen lagen in de week van 28-11 in grote stapels in de reizigerstunnel. Eerst rond 10.30 uur mocht het treinverkeer weer volledig hervat worden. Tot die tijd mochten alleen de intercity's van de series 1900, 2500, 2100 en 2400 het station passeren. Alle overige treinseries waren opgeheven. Ook dit was enigszins vreemd, omdat de sporen van de Oude Lijn met een lastgeving 'Voorzichtig Rijden' berijdbaar waren. Er mocht alleen niet gestopt worden te Schiedam Centrum. Wel was het om 08.00 uur toegestaan en door het inschakelen van de bovenleidingspanning op de

sporen van de Hoekse Lijn mogelijk drie SGMm-en naar Vlaardingen over te brengen. Met de twee composities kon zo gependeld worden tussen Hoek van Holland en Schiedam Nieuwland.

- In Heiloo dreigden delen van de overkapping weg te waaien, terwijl bij Heemstede-Aerdenhout een op scherp staande boom voor commotie zorgde. In Overveen knapte een overwegboom.

- Al kort na middernacht was door de harde wind het werk op de ECT-terminals stilgelegd. Tot circa 19.00 uur werden geen treinen behandeld op de Maasvlakte.

- Bij Duivendrecht sloeg 's middags de bliksem in, waardoor enkele uren nauwelijks treinverkeer mogelijk was op dit traject. De treinen van de serie 3000 reden niet tussen Amsterdam en Utrecht; de ICE's en de IC's van de series 800 en 900 werden omgeleid via Hilversum.

- In het oosten van het land veroorzaakten omvallende bomen een versperring van het baanvak Enschede – Gronau Münster. Tussen Hengelo en Bentheim ondervond het treinverkeer ook problemen, en wel door een wisselstoring als gevolg van de forse sneeuwval.

- Rond Zutphen ontstond een storing in een systeem dat gebruikt wordt voor het aansturen van seinen en wissels. Richting Vorden was geen treinverkeer mogelijk. Ook kamp- te Zutphen met een wisselstoring. In Doetinchem ontstond een wisselstoring; in Winterswijk waren er problemen met een grendel. Tussen Doetinchem en Winterswijk zorgde een stroomstoring voor problemen met de beveiliging. Enkele kordate reizigers verwijderden een tussen Winterswijk en Zutphen omgevallen boom, maar door de grote hoeveelheid omgevallen bomen kwam het treinverkeer op Winterswijk – Arnhem/Zutphen en Zutphen – Hengelo volledig tot stilstand. Tussen Goor en Hengelo had trein 89611 een aanrijding met een boom. Uiteindelijk viel de spanning van bovenleiding en beveiliging weg doordat een hoogspanningsleiding van de Nuon gebroken was. Uiteindelijk was ook rond Hengelo geen treinverkeer meer mogelijk. Vanaf 19.45 uur werden reizigers die waren gestrand in Hengelo, Almelo, Deventer en Zutphen ondergebracht in hotels.

- De harde wind had in de vroege morgen een losse wagen in de Binckhorst in beweging gebracht, die vervolgens wissel 916 beschadigde. Een alerte rangeermachinist wist de wagen met houten blokken af te remmen.

- Tussen Venlo en Deurne, Tegelen en Kaldenkirchen raakten alle overwegen gestoord.

- Trein 145 strandde een half uur in Apeldoorn door een stroomstoring tussen Deventer en Apeldoorn. Door takken in de bovenleiding tussen Hengelo en Almelo strandde de trein alsnog, evenals voorganger 143 waarvan de loc defect was geraakt. De reizigers werden in hotels ondergebracht.

- De bliksem sloeg ook in tussen Amersfoort en Baarn – Utrecht, waardoor daar het treinverkeer verder vertraagd raakte.

- In Breda trad een wisselstoring op, waardoor vooral het treinverkeer richting Roosendaal ontregeld raakte. Heel 's-Hertogenbosch kwam tot stilstand toen ook daar wissels in de storing kwamen. Hetzelfde gold voor Tilburg. Uiteindelijk zorgden omgewaaide bomen ervoor dat het treinverkeer tussen Breda en Gilze-Rijen moest worden stilgelegd.

- 'Natuurlijk' zorgden de dagelijkse speldenprikjes voor een extra verhoging van de werkdruk. De stortvloed aan materieel dat defect raakt op de vrije baan hield op 25-11 in alle hevigheid aan, maar ProRail blies een stevige partij infrastoringen mee. ICM 4072 strandde als trein 21742 met een defecte compressor, botste de 4053 als 1640 met een auto tussen Enschede en Hengelo, versperde een met een boom beladen aanhanger van aannemer Strukton tussen Apeldoorn en Stroe de weg voor de 4046, 4202, 4234 en 4070 van de 1743, was er een wisselstoring tussen Gouda

en Gouda Goverwelle en stond trein 7142 met een defecte dodeman te lang stil in Arkel. In Hengelo stond trein 31213 naar Oldenzaal kortstondig defect. Tussen Leiden en Den Haag was er een kortstondige ten-onrechte-bezetspoormelding in één spoor; tussen Usquert en Uithuizermeeden een rijrichtingstoring. Tussen Dieren en Velp Aansluiting strandde trein 333641, IC 850 kwam stil te staan tussen Maarheeze en Oud-Heeze en op de Hoekse Lijn zorgde een sectiestoring voor vertraging. Tussen Nijmegen en Mook botste trein 16665 (3416) met een auto, die in een naast het spoor gelegen sloot terecht kwam. Trein 49765 moest van zijn drie locs er in Crailoo één achterlaten. Ook de dagelijkse wisselstoring in Woerden mocht niet ontbreken: op 25-11 trad hij om 18.16 uur op. Tussen Meppel en Steenwijk bots- ten op een overweg twee auto's (!) op elkaar. Een levens- moe persoon sprong in Rijswijk voor 2556, waarna het trein- verkeer in de Randstad nog verder verstoord raakte. De ge- nadeklap was de zijdelingse botsing tussen twee goederen- treinen bij Utrecht Lunetten. Van beide treinen kantelde een aantal wagens. Loc 6456 bleef in de rails, de 6469 ont- spoorde. Van deze loc werd ook de brandstoftank door een spoorstaaf doorboord. Het treinverkeer vanuit Utrecht naar 's-Hertogenbosch en Arnhem moest worden stilgelegd. Op 30-11 werden met behulp van een mobiele kraan enkele van de op Utrecht GE geplaatste wrakstukken van de be- schadigde goederenwagens op vrachtauto's geladen en af- gevoerd.

- De welhaast dagelijks optredende problemen met de Lightrail-trams tussen Alphen aan den Rijn en Gouda bleven ook op 25-11 niet uit. Ditmaal was het trein 9520 die ruim een half uur in Boskoop stond. 's Middags bleef 9550 in Gouda staan, waarna NSR besloot met Plan V's te gaan pendelen.

- Doordat hoogspanningskabels knapten, moest op 26-11 het treinverkeer tussen Kruiningen-Yerseke en Bergen op Zoom worden gestaakt. Die dag ontstonden opnieuw problemen met de treindienst in het oosten en zuiden van het land, veroorzaakt door de hevige sneeuwval.

Kort nieuws

- De meeste leden van Provinciale Staten van Noord-Holland willen de spoorlijn tussen Santpoort-Noord en IJmuiden voorlopig laten liggen. Hoewel de kans klein is dat de HIJSM het tracé gaat exploiteren, willen zowel de SP van Velsen als de combinatie D66/GroenLinks en ChristenUnie de mogelijkheid openhouden om de spoorlijn gedeeltelijk te gebruiken voor lightrail. Gedeputeerde Mooij wil daarentegen minister Peijs laten weten dat de sporen worden opgebroken. In dat geval ontstaat ruimte voor de aanleg van een rondweg. De gemeente Velsen heeft plannen in die richting. De Werkgroep IJmuiderspoor (WIJS) heeft aangeboden de spoorlijn met vrijwilligers te willen exploiteren zonder dat het de overheid geld kost. WIJS moet de plannen, die in eerste instantie voorzien in een trein voor toeristen, nog uitwerken.

- Per 11-12 trad de nieuwe Spoorwegwet in werking. Met name de gang van zaken rond strafbare feiten is aange- scherpt. Was het tot 11-12 zo dat de leidinggevende van machinisten besliste over te treffen sancties in geval een machinist een veiligheidsfout had begaan, nu is het zo dat het Openbaar Ministerie hier (ook) gevolgen aan kan ver- binden.

Wijsheid komt met de jaren...

- ... zegt een oud-Hollands zegswijs. Dat geldt kennelijk ook voor een aantal Tweede-Kamerleden. Op 01-12 ver- scheen een rapport van een werkgroep bestaande uit een aantal leden van de Tweede Kamer over het functioneren van ProRail. Het rapport, genaamd *Op de Rails* (!), bevat naast aanbevelingen om de samenwerking tussen ProRail,

NS en overheid beter te laten verlopen, ook een stukje zelfkritiek. De werkgroep, bestaande uit Sharon Dijksma (PvdA), Pieter Hofstra (VVD) en Arda Gerken (SP) en onder leiding van Eddy van Hijum (CDA), concludeerde dat de manier waarop het spoorbedrijf vanaf 1995 in een voor 'Den Haag' ongekende haast uit elkaar moest worden gehaald, achteraf niet de meest verstandige is geweest. Waar landen als België en Frankrijk jarenlang talmden met de vanuit Brussel opgelegde liberalisering van het spoor, wilde Nederland (weer) roomser dan de paus zijn en zette NS op eigen benen. Hoewel deze werkwijze ook voordelen heeft gehad – evenals dat in Duitsland het geval is, is de spoorsector in Nederland bedrijfseconomisch gezien duidelijk gezonder dan in Frankrijk en België – had ze ook iets meer mogen worden doordacht. De ernstige problemen die in 2001 en 2002 NS teisterden en de bijzonder slechte staat waarin de infrastructuur zich ook vandaag nog bevindt, hadden zo kunnen worden voorkomen.

RandstadRail

- Omdat de treinen Leiden – Den Haag Centraal vanaf de zomer van 2006 in Den Haag Laan van NOI gebruik gaan maken van de huidige sporen 3 en 4, waar nu de Hofplein en Zoetermeerlijn stoppen, zullen de perrons langs deze sporen verlengd worden en geschikt gemaakt worden voor 12 bakken (340 meter). Tegelijkertijd zal spoor 1 ingekort worden tot 187 meter. Inkorting en verlenging vinden gelijktijdig plaats met de omwisseling van de sporen van de lijn Den Haag Mariahoeve – Den Haag Centraal en die van RandstadRail.
- Afgelopen september is het tot 340 meter verlengde perron langs spoor 6 in Den Haag in gebruik genomen. In april 2006 moeten de perrons langs de sporen 9 en 10 verlengd zijn tot 340 meter en het perron van spoor 8 tot 270 meter.
- De bouw van de verdiepte bak in Pijnacker vordert gestaag. Met enige fantasie is reeds de vorm en de locatie van de toekomstige perrons te ontwaren.

Regionet

- Over de realisatie van *Regionet* bestaat nog geen zekerheid. Het plan omvat een netwerk van voorstadstreinen rond Amsterdam en bestaat uit de volgende deelprojecten:
 - een zijperron langs spoor 4 in Hilversum, als begin van een nieuw eilandperron aldaar. Het zijperron moet in het vierde kwartaal van 2006 opgeleverd worden, het volledige eilandperron een jaar later;
 - het verlengen van drie of vier aankomstsporen in de Amsterdamse Westhaven tot 750 meter en het modificeren van de invlechting op de Zaanlijn en de Zuidtak;
 - een aansluiting van de Aziëhaven op de Zaan- of Oude Lijn om de toegankelijkheid van dit emplacement te verbeteren;
 - een extra opstelspoor in Beverwijk en de verlenging van het keerspoor uit de richting Haarlem tot 750 meter;
 - een nieuwe halte langs de Hemboog bij Amsterdam Sloterdijk;
 - het verkorten van de treinopvolging op de Zaanlijn en de Gooilijn;
 - de nieuwe haltes Almere Poort, Amsterdam Watergraafsmeer, Halfweg/Zwanenburg, Haarlem West en Holendrecht;
 - het versnellen van de snelheid bij de inhaalsporen te Wormerveer;
 - het versnellen van de treindienst in en rond de Schipholtunnel hangt samen met de ingebruikname van de HSL-Zuid;
 - een verplaatsing van station Krommenie-Assendelft.
- Als de politieke besluitvorming niet te veel vertraging

oploopt, rekent ProRail op indienststelling van Regionet in het vierde kwartaal van 2007, waarbij een aantal deelprojecten een jaar later gereed zijn.

Betuweroute

- In het vierde kwartaal van 2006 wordt de nieuwe ERTMS-beveiliging op de Havenspoorlijn in gebruik genomen, waarna in het eerste kwartaal van 2007 het elektrische verkeer van start kan gaan.
- Met ingang van 18-12 komt de gewijzigde infrastructuur bij Meteren Aansluiting, waar de Betuweroute op de lijn 's-Hertogenbosch – Geldermalsen wordt aangesloten, in dienst. Bij Meteren is een naar beide zijden dubbelsporige aansluiting gemaakt. Vanuit 's-Hertogenbosch is de aansluiting gelijkvloers. Treinen uit de richting Zevenaar die invoe-gen richting 's-Hertogenbosch kruisen dus het spoor richting Geldermalsen. Naar de andere zijde is wel een ongelijkvloerse oversteek gemaakt.

IJzeren Rijn

Door uitspraken van het Europeese hof is de kans klein dat de IJzeren Rijn snel in gebruik kan worden genomen. Aangezien heractivering niet kan zonder rekening te houden met de huidige milieu- en veiligheids eisen. Kamerleden van de VVD en CDA hebben zelfs verkondigd dat de spoorlijn nooit meer in gebruik wordt genomen. De tweede kamer heeft er op aangedrongen bij minister Peijs dat er geen Euro in de spoorlijn gestoken mag worden voordat België met geld over de brug komt.

HSL-Zuid/HSA

- Op 29-11 informeerde V&W-minister Peijs de Tweede Kamer over de vertraagde ingebruikname van de HSL-Zuid. Die blijkt nu definitief te zijn. Nadat op 01-04-2007 een testlocomotief kan rijden, zal in juli van dat jaar met vier treinen gereden kunnen worden. In september stijgt het aantal treinen tot negen en in november 2007 tot twaalf. In de nieuwe plannen krijgt Breda zeker een jaar later aansluiting op de HSL, waarover de Tweede Kamer nogal verbolgen is. Het Rijk is van mening dat de kosten die met de verlate indienststelling gepaard gaan, circa 50 miljoen euro, voor rekening van HSA moeten komen, maar verwacht tevens dat een bindende adviesprocedure nodig zal zijn om in dit geschil tot een oplossing te komen. HSA is namelijk van mening dat zij niet voor de kosten moet opdraaien.
- In samenwerking met NS, ProRail, IVW en NMBS heeft het ministerie van V&W zes mogelijkheden onderzocht om toch op 01-04-2007 met de dienstuitvoering op de HSL-Zuid te starten. Drie mogelijkheden, alle door NS aangedragen, gingen uit van aanpassingen aan de infrastructuur:
 - de aanleg van TBL2-beveiliging;
 - de aanleg van ATB NG-beveiliging;
 - de aanleg van ERTMS-beveiliging level 1, dat in tegenstelling tot ERTMS level 2 wel tijdig in de treinen kan worden ingebouwd.

Zoals welhaast verwacht kon worden, gaan alle infra-opties met veel tijdverlies gepaard: het kost minimaal 25 maanden om ze te realiseren, terwijl vooral de aanleg van ERTMS level 1 met veel buitendienststellingen op het 'gewone' net gepaard gaat.

- HSA had wat betreft materieel een aantal mogelijkheden uitgewerkt om toch tijdig met de exploitatie van de HSL-Zuid te starten. In een brief van 11-11 stelde het bedrijf aan de minister twee scenario's voor. Één waarin nader te bepalen materieel met TBL2/ATB NG wordt uitgerust, en een ander waarin wordt vastgehouden aan het gebruik van ERTMS op de HSL-Zuid. In het eerste scenario is gekeken naar de extra inzet van Thalys- en/of ICE-3M-treinstellen tussen Brussel en Amsterdam. Begrijpelijkerwijs stond de DB niet

te juichen toen NS voorstelde ander materieel op de verbinding Amsterdam – Keulen – Frankfurt in te zetten. De vrijgekomen ICE-treinstellen zouden tijdelijk op de HSL-Zuid gebruikt kunnen worden. Volgens de DB levert dit problemen op in Köln Hbf en op de hogesnelheidslijn Köln – Frankfurt (ander materieel dan de ICE3 is op deze lijn niet toegelaten). Wel lijkt het mogelijk om treinen die 's avonds in Brussel en Amsterdam eindigen, in de dagranden nog in te zetten tussen Amsterdam en Brussel. De NMBS heeft afwijzend gereageerd op de vraag of (aangepaste) locomotieven reeks 13 en I11-rijtuigen gehuurd konden worden.

- In de tweede varianten is onderzocht wat het leasen van locomotieven bij buitenlandse aanbieders voor mogelijkheden biedt. Naar treinstellen is wel gekeken, maar er zijn geen voor de HSL-Zuid geschikte types verkrijgbaar.

- Luxemburgse locs serie 3000 (Bombardier Traxx) met ETCS level 1 zijn niet bruikbaar omdat ze niet onder 1.500 volt kunnen rijden;

- drie Oostenrijkse Siemens *Taurus*-locs met ETCS level 1 zijn evenmin te gebruiken onder 1.500 volt;

- de lopende uitrusting van SBB-materieel met ETCS biedt ook geen mogelijkheden. Ook hier is volgens HSA uitsluitend sprake van wisselstroommaterieel;

- Angel Trains levert voor de Betuweroute acht met ERTMS uitgeruste locomotieven (Bombardier Traxx F140MS). Het bedrijf kan eventueel voor de HSL-Zuid extra trekkrachten leveren (die dan wel van een ander type moeten zijn, omdat de F140MS een maximumsnelheid hebben van 140 km/h. Bovendien kan Angel Trains voor deze locomotieven geen gebruik maken van de door het ministerie van V&W in het leven geroepen subsidieregeling voor de inbouw van ERTMS, omdat die specifiek geldt voor materieel dat op de Betuweroute wordt ingezet. HSA zal de circa € 300.000,- subsidie per loc moeten compenseren, zodat Angel Trains de locs na de huurperiode aantrekkelijk in de markt kan zetten;

- Mitsui Rail Capital deed aanvankelijk een aanbod om Siemens-locomotieven type ES64F4 (van hetzelfde type als de *Baureihe* 189 van Railion) geschikt te maken voor de HSL-Zuid. Het bedrijf was van mening dat de locs tijdig gereed zouden kunnen zijn, maar reageerde vervolgens niet op een door NS verstuurd *Letter of Intent*, zodat eind november niet duidelijk was hoe serieus de aanbieding was. Overigens betreft het ook hier locomotieven die in de ongewijzigde uitvoering niet sneller kunnen rijden dan 140 km/h;

- Siemens deed een aanbieding die buiten de specificaties valt. *Taurus*-locomotieven type ES64U4 (ÖBB-Baureihe 1016/1116, Railion-BR 182) met ETCS en ATB. De machinist zou handmatig moeten overschakelen tussen ETCS en ATB. Overgang van het ene gebied naar het andere zou alleen kunnen geschieden bij stilstand van de trein op het *transitiespoor*. De extra reistijd zou minimaal negen en maximaal 23 minuten bedragen. Volgens HSA zou het imago van de treindienst over de HSL-Zuid door het veelvuldig stoppen worden aangetast. Hoewel de Siemens-variant ook niet aan internationale specificaties voldoet, vraagt uw redacteur zich wel af hoe HSA denkt over de invloed die het in het geheel niet rijden van treinen over de HSL-Zuid op het imago van de 'treindienst' heeft.

- Vooral nog gaan HSA en het ministerie uit van de aanbieding van Angel Trains. Alle opties gaan met circa € 50 miljoen aan kosten gepaard. HSA gaat er vanuit dat achter de locomotieven ICR-rijtuigen gehangen kunnen worden, maar geeft tegelijk aan dat elders in Europa wellicht geschikter materieel te vinden is. NSR denkt circa 50 ICR te kunnen missen. Het materieeltype moet dan wel worden

toegelaten op de HSL-Zuid. HSA rept er niet over of in trekduw-configuratie gaat worden gereden of – bijvoorbeeld – met locs voor en achter. Gelet op de omstandigheden – de vervangende locomotieven zijn niet onbeperkt beschikbaar en ook NSR zelf verwacht rond 2007 alle zeilen te moeten bijzetten om voldoende materieel op de baan te hebben – lijkt dat een punt dat zeker nog aandacht verdient.

- Voor alle duidelijkheid: indien voor de 'nulvariant' wordt gekozen, kiezen HSA en overheid ervoor geen actie te ondernemen en af te wachten tot het bestelde materieel met ERTMS geleverd wordt. De eerste aangepaste Thalystellen zijn dan waarschijnlijk vanaf december 2007 beschikbaar, het eerste materieel voor de diensten naar Rotterdam, Breda en Brussel niet voor februari 2008.

Wist u dat...

- DE-I 41 op 17-11 van Utrecht naar Zwolle kwam, twee dagen later naar Zutphen en daar samen met treinstel 186 van HSA een rit maakte?

- eind november en begin december de 273, 766, 113 en *Jaap* op de baan waren voor afscheidsritten van NS-personeel dat van een 55+-regeling gebruikmaakte?

- de verkoop van de nieuwe Bijbelvertaling flink gestegen schijnt te sinds het boek de NS-Publieksprijs won?

- trein 1945 op 21-11 door een vergissing van de treindienstleider Dordrecht daar op spoor 6 binnenkwam?

- spoor 6 in Dordrecht geen perron heeft?

- ondanks snel terugzetten met behulp van een rangeermachinist de 1945 veertien minuten vertraging opliep?

- bij het koppelen van het op werkdagen bij te plaatsen stel bij trein 15641 in Den Haag, op 21-11 de automatisch wegklapbare beschermkap van stel 2015 niet automatisch wegklapte?

- van de kap weinig overbleef en er een breekijzer aan te pas moest komen om het *hoedje* uit het koppeloog terug te trekken?

- loc 1753 op 24-11 vanwege een defecte remkraan een rondje maakte Den Haag – Ypenburg – Leidschendam – Den Haag om voor de terugrit als 1937 'goed' te staan?

- het sinds jaar en dag bekende *ooievaarsnest* bij de Rotterdamse Diergaarde Blijdorp sedert medio november verdwenen blijkt te zijn?

- de aanrijding tussen VIRM 9406 en twee ICK-stammen op 26-10 (blz. 314) in **Eindhoven** plaatsvond?

- de ontsporing van LINT 42 in Zutphen (blz. 315) niet op 04-11 maar op **03-11** plaatsvond?

- NS-president-directeur Veenman voorzitter is geworden van de Stichting Hollandse Haringpartij, het jaarlijkse society-evenement in Breukelen en in die functie Hans Wiegel opvolgt?

- SGMm 2971 op 01-12 inviel voor een ICK-compositie waarvan een ruit defect was geraakt en 1917 tot Eindhoven reed?

- de Bk-bak van Plan V 921 een tweede NS-vignet blijkt te hebben en dit treinstel dus aan deze zijde vier NS-logo's draagt?

- de 4059 een bruine cabine (binnen-) deur heeft, ogenschijnlijk afkomstig uit een ICM-0 of ICM-1?

- de voor de dienst Apeldoorn – Zutphen bestemde 3445 niet alleen over de bestemmingsdisplay een sticker met de tekst Apeldoorn – Zutphen v.v. heeft, maar ook een *RegioNS*-transfer op de neus, een reclamesticker op de zijwand bij de bakovergang en reclame voor 9292OV boven de ramen?

- per 03-12 het loket van Alkmaar Noord werd gesloten?

- het treinstelnummer van Plan V 464 op de ABK onder het eerste venster na de rijtuigovergang geplakt is (scheef!), in plaats van op de Bk?

- eind november en begin december twee DDM-1-stammen werden gezien waarin een rijtuig ontbrak?

- de 505 een blauw treinstelnummer heeft op de Bk1?

Spoorvervoerders protesteren tegen hoge infraheffing

Op 30/11 kwam een leuke combinatie van Kijfhoek naar Den Haag. RN6423 + ACTS 7103 + SSN K1 rijktuig + ERS 1202 + R4C 1201 kwamen al toeterend actie voeren tegen de hoge infraheffing. De spoorvervoerders protesteren al lange tijd tegen de plannen die het ministerie van V&W heeft. De locs waren voorzien van spandoeken die ze nog steeds hadden op 12/12. Ook heeft Railion de NMa gevraagd te onderzoeken of Prorail zijn monopoliepositie niet misbruikt. De vervoerders zijn bang dat klanten kiezen voor alternatieve vervoeren door de hoge infraheffing die natuurlijk wordt doorberekend.

Levenslopen

De af en toe met horten en stoten verlopende publicatie van de serie levenslopen van treinstellen – een oude HOV-traditie – wordt vanaf dit nummer van HOV/RN voortgezet. Tot de traditie behoort een volgorde die schijnbaar kris-kras door materieelseries loopt: het is de volgorde waarin treinstellen naar de sloper gegaan zijn. Een jaar geleden (in HOV-RN 552) waren we gevorderd tot 7 mei 1996, toen de stellingen 774 en 390 naar sloperij Hollandia in Amsterdam Westhaven gebracht werden.

Nu is het 16 dagen later, 23 mei 1996, als de *sleepstellen* 381 + 765 van de dan al een zekere faam genietende Sleepdienst Watergraafsmeer stel ELD4 777 komen afleveren:

Stel **ELD4 777** was bij zijn sloop ruim 35 jaar oud : het stel werd op 19 april 1961 afgeleverd door Werkspoor en een dag later officieel in dienst gesteld. Al op 3 augustus 1961 liep hij botsschade op door een onzachte aanraking van de BDK met de 742 in Eindhoven: herstel in Haarlem duurde slechts van 4 tot 15-8. Meer schade aan de BDK was het gevolg van een overwegbotsing tussen Wijhe en Olst op 20 maart 1964: herstel hiervan duurde van 23-3 tot 27-4, waarbij opmerkelijk is dat alle wielen van het stel vlakke plaatsen bleken te hebben... De 777 kreeg kilometerrevisies van 20-11 tot 5-12-1963 en van 4 tot 27-1-1966 en was van 7 tot 22-12-1966 bij Werkspoor voor de inbouw van ATB. Aansluitend kreeg hij een H2-revisie in Haarlem in januari 1967. Van 23-4 tot 12-5-1969 werd de 777 gemoderniseerd voor de intercitydienst van *Spoorslag '70* en kreeg daarbij de nieuwe emblemen, alsmede de blauwe reclamebanen op de nog altijd groene wanden. Weer werd de BDK lichtjes getroffen door een aanrijding op een overweg, ditmaal tussen Roosendaal en Bergen op Zoom, op Oudejaarsdag 1969. De eerste drie dagen van het nieuwe decennium bracht het stel daarom in Haarlem door. Twee maanden later werd hij voorzien van derde frontseinen.

Op 13 maart 1972 kwam de 777 weer naar de hoofdwerkplaats Haarlem, om er op 9 juni haast onherkenbaar weer uit te komen: vernummerd in 789, een geheel vernieuwd interieur met individuele stoelen in coach-opstelling, geel met donkerblauwe banen om de ramen en grijze deuren. De 777 was daarmee de vijfde van de twaalf jongste hondekopvieren die tot „coachstel” werden omgebouwd tijdens hun grote revisie (773, 775, 777-786) en deels vernummerd tot de serie 781-791.

Toen in 1976-1978 een volgende reeks hondekopvieren tot coachstellen verbouwd werden en daarbij van de serie 700 in de serie 1700 vernummerd werden, kregen ook de 781-791 in de loop van 1977 een “1” voor hun nummer. De 789 werd dus 1789, hoewel puristen op nummering-gebied gaarne gezien zouden hebben dat het stel 1777 genummerd zou zijn. Hoe dan ook genummerd, het stel bleef maar schade oplopen aan de BDK; op 15-1-1979 botste het in

Onnen op een gierwagen. De 1789 kwam de volgende dag in Haarlem binnen voor schadeherstel, dat werd gecombineerd met een kleine revisie (H2). Toen de 1789 op 29-3-1979 de wph verliet, was ook de beschikking aangepast aan de latere coachstellen: gele deuren en de blauwe banen rond de ramen doorgetrokken over de hele zijwand en de deuren. Bij een overwegbotsing tussen Zutphen en Dieren op 8-6-1979 bleef de BDK nu eens gespaard: de Bk kreeg de klap en de zijwanden van de A en B raakten ook beschadigd. Het stel kwam dezelfde dag nog in Haarlem aan en bleef er tot 4-9-1979 voor herstel. Van 27-1 tot 23-4-1986 was de 1789 voor het laatst in Haarlem, nu voor H2-revisie.

Bij de komst van de locomotieven serie 1700 werden de coachstellen serie 1700 teruggenummerd in de serie 700. Bij deze vernummering waren wél puristen betrokken met oog voor het verleden en zo kwam het dat de 1789 op 20-11-1991 niet in 789, werd vernummerd, maar zijn oorspronkelijke nummer 777 terug kreeg. Tussen 27-1 en 16-3-1992 was de 777 in Roosendaal voor een uitgebreide opknopbeurt. Op 19-6-1995 werd het stel, samen met vier soortgenoten en vijf hondekoptweetjes, aangewezen als „slagvaardigheidsreserve”, hetgeen betekende dat de stellingen bij het aflopen van hun onderhoudstermijn aan de kant werden gezet. De 777 belandde daarbij in Onnen en werd als onderdelenleverancier gebruikt. Op 17-1-1996 sleepten de kort tevoren uit de rijdende dienst gehaalde 766 + 774 de 771 + 777 van Onnen naar Zwolle Rangeerstation, ook toen het verzamelcentrum voor sloopmaterieel. Zoals gemeld kwam de 777 op 23-5-1996 naar de sloper.

Op 29 maart 1962 leverde Werkspoor stel **ELD2 374** af en de volgende dag stelde NS het in dienst. Het stel kende een rustig bestaan, met slechts één noemenswaardige schade: op 21-10-1968 liep het brandschade op als gevolg van een draadbreek in Sittard. Herstel vond plaats van 23-10 tot 15-11-1968 in Haarlem, waar het stel eerder was geweest voor kilometerrevisie (26-4 / 9-5-1966). Precies een jaar later kwam de 374 bij Werkspoor voor het inbouwen van ATB (26-4 / 17-5-1967) en iets meer dan twee jaar later kwam het daar weer, nu voor de modernisering voor *Spoorslag '70* (13-5 / 3-6-1969). Van 19-1 tot 27-2-1970 onderging de 374 een uitgebreide kleine revisie (H2+) in de wph Hlm, waarbij het stel geel geschilderd werd. In juli 1971 kreeg het zijn derde frontseinen en van 28-10 tot 26-11-1974 was het in grote revisie (H3) en van 22-4 tot 17-6-1982 onderging het een R6-revisie, om van 4-7 tot 12-10-1988 nog een H2 te ondergaan. Opvallend is (bij alle treinstellen) dat alle revisies steeds uitgebreider worden en langer duren naarmate de jaren vorderen. Van 3-9 tot 25-10-1993 kreeg de 374 in de hulpwerkplaats Roosendaal een uitgebreide opknopbeurt van de firma Conrail. De 374 werd na 19-6-1995 uit de dienst gehaald en naar Zwolle gebracht, maar op 6-10 kwam het naar Arnhem en op 14-10-1995 reed de 374 in gedeeltelijk rode kleur een rit voor het blad Railhobby. Daarna kwam het naar Onnen, eigenlijk voor onttaking, maar op 28-11 ging het op eigen kracht naar Zwolle. Ook dat betekende nog niet het einde, want de rode 374 en de inmiddels in het groen getooide 381 vertrokken op 8-12 naar Amersfoort en sleepten museumstel 273 naar Haarlem en op 13-12 terug. Op 14-12 verscheen het stel per ongeluk (?) nog eens in de reizigersdienst op de IJssellijn, maar daarmee was het actieve bestaan echt afgelopen. Op 13-6-1996 werd de 374, samen met de 377, door de 381 + 765 van Zwolle naar de Westhaven gesleept. Op 26-6 echter kwam de Bk weer de poorten van Hollandia uit en werd door een DE-loc naar Craillou gesleept, waar het tot ontvangstruimte zou worden verbouwd. De leiding van het nieuwe Railpro kon dit initiatief van enkele werknemers echter niet waarderen en zo kwam het dat de inmiddels zwaar gevangendiseer-

de bak begin september 1996 in tweeën gesneden werd en per dieplader terug naar Hollandia gebracht werd.

De samen met de 374 naar de sloper gekomen **ELD2 377** kende een groter aantal aanrijdingen in zijn bestaan. Afgeleverd op 7-5 en in dienst gesteld op 11-5-1962 onderging het zijn eerste kilometerrevisie van 9 tot 29-6-1966 en kreeg het bij Werkspoor ATB van 5 tot 20-9-1967. Op 17-10 van dat jaar liep de 377 lichte schade op bij een aanrijding door een Eloc in Heerlen: herstel van 19-10 tot 10-11-1967. Bij Werkspoor werd de modernisering van het stel verricht tussen 26-3 en 24-4-1969. De modernisering werd voltooid tijdens de middelgrote H2+ revisie in Haarlem van 26-1 tot 5-3-1970, waarbij de 377 geel geschilderd werd. In maart 1971 kreeg hij de derde frontseinen in de neuzen en van 28-10-1974 tot 17-1-1975 onderging hij grote revisie (H3). Van 15-7 tot 16-9-1977 was de 377 in Haarlem voor herstel van schade aan de zijwanden, opgelopen bij de werkplaats Leidschendam. Een forse rangeerbotsing in Zwolle bezorgde de 377 (en de 337 en 354) schade aan beide koppen: herstel duurde van 9-5 tot 26-6-1980. Voor R6-revisie was de 377 weer in Haarlem van 14-5 tot 8-7 1982; aansluitend werd in Amersfoort verwarming in de koppelingen aangebracht. Na een H2-revisie van 3-10 tot 29-12-1988 kwam de 377 op 3-1-1989 in Haarlem binnen voor een onderzoek naar chemische middelen die op 31-12 in een aantal coupé's gespoten zouden zijn. De uitkomst van het onderzoek is niet bekend, maar de 377 was maar liefst vier maanden uit de roulatie: op 10-5-1989 kwam het stel pas weer in dienst. Van 16-9 tot 5-11-1993 kreeg de 377 een opknappbeurt van de firma Conrail in Roosendaal, maar al vrij snel daarna kwam het einde: op 15-1-1995 werd de 377 met vier andere tweetjes en zes viertjes terzijde gesteld. Het stel verbleef relatief lang in Zwolle R: op 13-6-1996 kwam het (met de 374) naar de sloper.

NIEUWS VAN DE MUSEUMBEDRIJVEN

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Collectie documentatie stoomtramgeschiedenis overgedragen
Op 18 november 2005 heeft de overdracht in permanente bruikleen plaatsgevonden van de historische collectie documentatie stoomtramwagons van het Nederlands Spoorwegmuseum aan de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. De collectie omvat bouwbestekken, technische tekeningen, correspondentie en jaarverslagen uit de periode 1880-1920 van diverse stoomtrambedrijven, waaronder de Eerste Drentsche Stoomtram, de Gooische Stoomtram, de Stoomtram Oldambt-Pekela en de Nederlandsch Westfaalsche Stoomtramweg-Maatschappij. De circa acht meter documentatie wordt ondergebracht in het geheel geklimatiseerde Stoomtram Documentatie Centrum van de Museumstoomtram en zal door middel van een databank voor bezoekers worden ontsloten.

Het Nederlands Spoorwegmuseum heeft de gegevens vele jaren in zijn depot bewaard en bewerkstelligt met de overdracht dat de collectie geheel wordt geconserveerd en professioneel wordt beheerd.

Het Stoomtram Documentatie Centrum beschikt inmiddels over een grote gecatalogiseerde collectie foto's, films, tekeningen en documenten van de vele tientallen stoomtrambedrijven die Nederland heeft gekend en kan dagelijks op afspraak worden bezocht. Tel. 0229-214862.

Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij

Door het gereedkomen van de nieuwe stallingloods in Simpelveld, raakte een aantal zaken in een stoomversnelling. De reeds eerder overgeschilderde rangeerlok Hippel NS 639 werd verder op details, zoals nummerplaten, afgewerkt.

Inmiddels staat de Esslinger diesellok, EH 244, in de grondverf en krijgt de rode ZLSM-kleur, afgewerkt met meerdere gele biezen. Opvallendste verandering is wel het verdwijnen van de jarenlang tegenover het station staande romneyloods. Deze werd half november afgebroken, waarna het terrein opnieuw zal worden ingericht. Vooral de fotografen zullen dit weten te waarderen.

Voorts kwamen vanuit de opslag van het Spoorwegmuseum elektrisch tramrijtuig LTM 610 (zie ook blz. 322) en een blokendoorsrijtuig. In deze laatste wil men in de toekomst een modelbaan opbouwen. In Wijlre vorderen de werkzaamheden aan de beveiliging gestaag. De overweg kan nu ook vanuit het station Wijlre, op afstand, worden bediend. De in de toekomst te bedienen seinpalen kregen, weliswaar afgekruist, hun armseinen.

Modelspoor

Fleischmann maakt op de komende speelgoedbeurs van Neurenberg bekend dat eind 2006 een H0-model van de Lint 41/H van Syntus wordt uitgebracht. Het is de bedoeling dat de Lint het eerste jaar alleen in Syntus kleuren exclusief voor de Nederlandse markt is bestemd, daarna vanaf 2007 volgt de DB versie en de vele andere afgeleiden. Ook komt er in 2007 de rode versie van Connexion (Twence) die met twee rode stellen tussen Almelo en Marienberg gaat rijden. Het leuke van de Syntus uitvoering is dat ze diverse namen hebben: Komrij, Stermerk, Bennie Jolink; Achterhoekse bekendens dus. Die kunnen allen in model worden nageemaakt.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2005-12. ISSN:0030-3321 * Dienstregeling NS-R 2006 * Bocholter Eisenbahngesellschaft – Van hobbyclub naar volwassen bedrijf * De Nijmeegse tram na de Tweede Wereldoorlog (vervolg) * Dertig jaar Sprinters (vervolg) * Recensies *

Rail Magazine, dec.2005, nr. 10 (230) * ISSN:0926-3489 * Spoorvervoer bij de RET (2) * Tempo, Takt und Dampf * Goederenvervoer in Noord-Nederland * Wintermanoeuvres (stoom in Nederland jaren '50) * Stichting TEE-Nederland * Zilverrail * Schiedam-Vlaardingenlijn van de RET in bedrijf *

Rail Hobby, dec. 2005, nr. 12. * ISSN:0165-4551 * 100 jaar Rotterdamse tram * HSL-Zuid nadert voltooiing * Railview * Railmuseumnieuws * VSM 30 jaar onder stoom * Treinen in Schleswig-Holstein * Modelspoor *

Spoorweg Journaal, nr. 6/2005 (148) * Hanzelijn in aanleg * 25 jaar Kijfhoek * Langs de lijn * Agenda * Boekbespreking * Levensloop stalen D's * ICE in Nederland * De Haagse tram in de 60'er jaren (4) * Op stap met een rode duivel (Plan U 113) * Modelspoor *

Autobuskronek, editie 09-2005; ISSN 1384-0436 * Busworld 2005 * Modelbusnieuws * Een praatje bij een plaatje * Bussen van de RAGOM, deel 2 * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws * Boeken- en DVD-nieuws *

Informatiebulletin 2-2005 van de **Stichting Mat'54 Hondkoper-vier** (www.mat54.nl). Noordelijke Nevenlijnen Expres * Extra dienst * Open Dag NS-R Alkmaar 9-4-2005 * Terugblik op 10 jaar Stichting Mat'54 Hondkoper-vier (2) * Koersbordencollage * 24-uurscontrole * Open Monumentendag Amersfoort * Treinstel 386 in het groen *

De Tramkoerier, Uitgave RTM-Ouddorp * najaar 2005 * Giften en ondersteuning * Bij een onderscheiding * Hoogte- en dieptepunten in de afgelopen 40 jaar * Baanverlenging naar Middelplaat * Gebeurtenissen en evenementen * Rhooen met één * Weg en werken * Werkplaatsnieuws * www.rtm-ouddorp.nl

De Stoomtram, dec. 2005. ISSN 1382-8770 * Medemblik en 2006 * Collectie * Actueel * Kerstfeer bij de stoomtram * Tramlods (GS 18 en Ooievaar 8) in actie * Collectiestukken afkomstig van de stoomtrambedrijven in N.O.-Nederland * DVD-recensie * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum * Meer info op www.museumstoomtram.nl

BOEKEN

Bij **uitgeverij De Alk** (www.alk.nl) verscheen weer het jaarboek "**TRAMS 2006**", samengesteld door B.A. Schenk en M.R. van den Toorn. In de inleiding worden de milieuvriendelijke eigenschappen van een tram nog eens nader toegelicht en wordt vastgesteld dat er in 2005 geen nieuwe trambedrijven werden geopend. Wel verdween de tram in Gifu (Japan) en al in 2004 de tram van Archangelsk (Rusland). Vervolgens ruim 30 pagina's tramnieuws uit eigen land, met o.a. aandacht voor de opening van IJtramlijn 26 te Amsterdam, de renovatie van de Combino's, Stationsomgeving Rotterdam op de schop, de Schiedam-Vlaardingenlijn, bezuinigingen in Rotterdam, alle Citadis'en afgeleverd, afvoer tramwagens naar Roemenië, jubileum 100 jaar elektrische tram in de Maasstad, aanpassingen Haagse tramnet aan RandstadRail, netuitbreidingen en toekomstige omnummering tramlijnen, inzet TW 6000'en, enkele korte berichten over de RijnGouwe-Lijn, tram Utrecht (Connexion) en Houten. Vervolgens worden alle belangwekkende ontwikkelingen bij de trambedrijven in West-, Oost- Zuidoost-Europa en Scandinavië op heldere wijze en rijk geïllustreerd met fraaie foto's uit de doeken gedaan. Foto's van de ex-Rotterdamse "Weense wagens" en de 1600'en in Roemenië ontbreken niet. Naast de nog in grote getale aanwezige Tatra-trams zien we steeds meer nieuwe futuristisch ogende tramtypen op de baan verschijnen, zoals o.a. in Zagreb, Napels, Milaan, Mulhouse, Bordeaux, Parijs, Genève, Stuttgart en Braunschweig. Zeer verrassend wordt op de laatste 25 bladzijden als contrast met de jaarlijks beschreven recente ontwikkelingen de situatie van een halve eeuw geleden behandeld. Deze kleine terugblik heeft volgens de auteurs niet de pretentie volledig te zijn en blijft uit praktische overwegingen beperkt tot ons eigen land en het nabije buitenland. Hoewel enkele foto's uit dit laatste hoofdstuk niet in kleur kunnen zijn, ging ons nostalgisch tramhartje beduidend sneller kloppen bij het zien ervan en lijkt het wel of die oude zwart/wit opnamen soms nog scherper zijn dan de kleurenfoto's van heden ten dage. Na het lezen van de berichten over ondermeer NZH, RTM, de tram van Nijmegen, Verviers, Charleroi, de buurtspoorwegen en de tram in West-Duitsland bent u weer helemaal op de hoogte van het nieuws van toen en nu. 240 blz'n, 15 X 21 cm. € 17,-. ISBN 90 6013 456 7.

De jaren vijftig en zestig, jeugdherinneringen van een Bezuidenhouter. Auteur Ronald van Onselen, zelf geboren (1946) en getogen in de Haagse wijk Bezuidenhout, beschreef zijn jeugdherinneringen. Publicatie van het boek werd mogelijk gemaakt door het stadspublicatiefonds en met medewerking van het Haags Gemeente Archief. Aan de hand van tekst en veel zwart/wit-foto's en een enkele kleurenopname worden de jaren vijftig en zestig nader belicht. Allerlei aspecten komen aan bod en worden op een vlotte, prettig leesbare wijze beschreven. Het huiselijk leven, spelen op straat, schoolleven, de winkels en dienstverlening, het openbaar vervoer, de wijkagent, uitstapjes, oude en nieuwe gebouwen en het lot en de bestemming van het westelijk gedeelte van Bezuidenhout. Hier bevinden zich thans Babylon, enkele ministeries, het Rijksarchief en het Centraal Station. Op veel foto's komen de bus en de tram prominent voor. Enerzijds omdat in de naoorlogse jaren veel mensen met het openbaar vervoer reisden en anderzijds omdat deze beelden veel van de omgeving laten zien. De Blauwe Tram, later vervangen door bus 40 en de Haagse twee-assige materieel, later afgelost door de PCC-cars: we komen ze allemaal tegen. Verder beelden van de statige panden, de vervoersbiljetten van toen, de strenge winter van 1956, het oude Staatsspoorstation: te veel op te noemen.

Voor iedereen die geïnteresseerd is in de naoorlogse geschiedenis en wederopbouw van deze markante wijk in Den Haag. 17 X 24 cm, 96 blz. Het boek kan besteld worden in de boekhandel (ISBN 90 77032 70 3) of rechtstreeks worden besteld door overmaking van € 12,25 (incl. porto) op postbank nummer 0000559 t.n.v. R.D. van Onselen te Den Haag onder vermelding van "Boek Bezuidenhout".

Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruoer in vier Nederlandse steden. Auteur Hans Buiten. Dit boek verscheen bij **Walburg Pers** (www.walburgpers.nl) ISBN 90.5730.406.6, telt 352 blz. en kost € 29,50. Formaat 17 X 24 cm., ca. 60 zwart/wit foto's en evenzoveel kaartjes, grafieken e.d. Toen de Haagse Tramwaymaatschappij in 1896 bij het gemeentebestuur van Den Haag toestemming vroeg om zijn paardentram om te zetten in een elektrisch net, barstte in Den Haag een heftige discussie los. Veel Hagenaars waren bang dat de bovenleiding gevaarlijk zou zijn en de straten zou ontsieren. Uiteindelijk besloot de Haagse gemeenteraad toch de HTM elektrische trams te laten exploiteren en een nieuwe brede straat - de Hofweg - in het centrum aan te leggen waarover deze trams zouden rijden.

Het boek behandelt niet alleen de Haagse tram, maar ook de trams in Amsterdam, Rotterdam en Utrecht alsmede de opkomst van de auto en de fiets in de periode 1860 tot 1940. Het besteedt tevens aandacht aan nieuwe technische stelsels als drinkwaterleidingen, rioolsystemen, elektriciteitsnetwerken op straat. De geschiedenis van het Rokin en Damrak in Amsterdam, de Coolsingel in Rotterdam, het Spui en Buitenhof in Den Haag en het Vredenburg en Lange Viestraat in Utrecht toont dit. Het eerste hoofdstuk beschrijft de veranderingen op straat in algemene zin. De onderwerprijke materie wordt zeer grondig gereconstrueerd en wetenschappelijk geanalyseerd; de ruim 1100 noten in de tekst verwijzen naar geraadpleegde studies, gemeenteraadsnotulen e.d. Een zeer uitgebreid literatuuroverzicht, een overzicht van geraadpleegde archivalia, een fotoverantwoording, een samenvatting en een CV van auteur Buiten onderstrepen dat het niet om een luchtig verhaaltje gaat maar om het resultaat van een gedegen studie.

Van Kloek tot Caravan, wagenpark van Maarse & Kroon. **Uitgeverij Aprilis** (www.aprilis.nl). Auteur Hans van der Wereld. Het complete wagenpark van autobusonderneming Maarse & Kroon in vijftig jaar bestaat uit bijna vijfhonderd bussen die reizigers hebben vervoerd op lijndiensten en naar vakantiebestemmingen. Van 1923 tot 1973 heeft Maarse & Kroon uit Aalsmeer het personenvervoer verzorgd in de streek tussen Amsterdam, Utrecht, Leiden en Haarlem. Daarna fuseerde het bedrijf met de Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij (NBM) en samen gingen ze verder onder de naam Centraal Nederland (CN). Het bedrijf begon in 1923 met een verbouwde legerwagen, bijgenaamd Kloek. Daarna kocht het bijna elk jaar modern en beter materieel. Ook al moest het na de Tweede Wereldoorlog weer helemaal opnieuw beginnen, het bleef het busbedrijf dat de naam had met de mooiste bussen te rijden. Na een 22 bladzijden tellende inleiding wordt elke bus beschreven en van elk type is een foto opgenomen. In totaal zo'n 110 illustraties in zwart-wit, voorafgegaan door uitgebreide tabellen, vermeldende o.a. het wagenparknummer, carrosseriebouwer, maand en jaar van ingebruikname en buitendienststelling, kentekennummer en bestemming na afvoer. Tot slot een overzichtje van de bewaarde (museum)bussen. In woord en beeld is dit boek een overzicht van de autobustechniek in het midden van de twintigste eeuw. 22 X 28 cm, 120 blz'n, ISBN:90 5994 098 9, prijs € 22,50.

BOHMANN VERLAG. Hier verscheen deel 9 in de reeks **Eisenbahn Bilderalbum** van de hand van **Horn**. Een gigantische bibliotheek van het spoorwegwezen beginnend met de oude Donaunomonarchie tot het Oostenrijk van nu, en wel deel 2 in de periode 1955-1977 of wel het einde van de stoomtijd. In de meeste delen werd ook stilgestaan bij de buurlanden Hongarije, Tsjechoë en Slowakije. Band 9 is puur Oostenrijks. Het boek telt 480 bladzijden met naar schatting zo'n 700 foto's, bijna allemaal niet eerder gepubliceerd. Onder de uitschieters (zo'n 60 stuks) zitten echter wel enkele bekende. Hoe kan het ook anders! In beeld gebracht zijn ook – zij het in beperkte mate – de opvolgende tractievormen. In het boek komen we tegen de stoomgebieden in de betrokken periode, zoals Wenen, Noord-oost Oostenrijk, de Semmering, Karinthië, Zuidoost Oostenrijk, Midden-Oostenrijk en het smalspoorgebieden waar veel lijnen verdwenen zoals de Salzkammergut- en de Steyrtal Bahn. Foto's van D-treinen, de al lang weg zijn, locomotiefkerkhoven, stoom in de sneeuw, enz. Ondanks het naderende einde van de stoom komt er nog een gigantische variëteit voor de lens: klein en groot. Dat er op het laatst alleen nog maar 52-ers reden is een misverstand. Kortom: een zwaargewicht in alle gelegingen. Aanbevolen voor de Oostenrijk-kenners en degenen die graag plaatjes kijken. 24,5 X 22,5 cm., € 74,80. ISBN 3-901-983-60X. De uitgever heeft deel 10 al aangekondigd. Dat zal gaan over dezelfde periode (die in 3 banden vereeuwigd zal zijn) en wel over nieuwe elektrische- en diesellocs, wagens, trams, industriële lijnen en het vroegere Tsjechoë.

Eisenbahn Kurier: In de **Baureihenserie** nu de twee stroomlijners serie 61 + de Henschel-Wegmann-Zug, de supertrein die vóór 1940 Berlijn en Dresden met elkaar verbond. Het boek in A4-formaat van de hand van Alfred Gottwaldt bespreekt de toestand van de DRG in de 30-er jaren, het ontwerp en de bouw van de locomotieven en trein, alsmede de inzet. Alleen de 61 002 bleef na 1945 in actie rond Berlijn en werd later omgebouwd tot 18 201 (overigens een klein hoofdstuk hierover). Bij de illustraties (alle zwart/wit) is weinig nieuws. Dat kan ook haast niet anders, want de Supertrein stond destijds al in de belangstelling. U vindt ook tekeningen. Jammer is dat de druk soms wat zwak is en dat de posters niet in kleur zijn. 144 blz., 200 foto's, 35 euro, bestelnr. 151, ISBN 3-88255-161-5.

Eisenbahn Kurier: In de serie Eisenbahn-Bildarchiv drie delen **Starke Loks für schwere Züge** (deel 17). De serie 44 in dienst bij de DR (DDR): portretten van de loco's, maar vooral actie-opnamen in het goederenverkeer. U ziet echter ook personentreinen en wat handige tekeningen. 100 foto's, 95 blz., 19,80 euro, deel 17, bestelnr. 356, ISBN 3-88255-356-1, 16,5 X 23,5 cm. (deze maat en prijs gelden ook voor de volgende 2). Deel 16, **Von der Kriegslok zum Arbeitstier** De serie 52 bij de DR. Eenzelfde beeld als van de 44-ers. Maar hier waren meer constructievarianten, onder andere met Giesl-schoorsteen. Ook weer de handige tekeningen, verder alles idem. Bestelnr. 355, ISBN 3-88255-355-3. Tenslotte deel 14, **Eisenbahnen im Harz**, Goslar, Wernigerode en Nordhausen. Stoom, diesel en elektrisch (Rübelandbahn). Geheel in kleur met vaak zeer fraaie platen. Bestelnr. 353, ISBN 3-88255-353-7.

KALENDERS 2006

Bij **Eisenbahn Kurier** verschenen maar liefst 9 kalenders, waarvan wij er 4 bespreken. Ze zijn alle op het formaat 48 bij 30 cm., in kleur en kosten 14,80 euro per stuk, behalve de Dampflokkalender (zwart/wit), waarvan de prijs 9,80 euro is.

Globetrotter 2006: Twaalf platen van over de hele wereld, met onder andere twee uit China en één met een Duitse IC in Peking. Opvallende platen zijn verder een Tunesische trein en een IC van NS.

Fraai is ook **Deutschlandreise 2006** met stoom, diesel en elektrisch met fraaie decors.

Alpenbahnen met twee fraaie Zwitserse wintergezichten en twee mooie Oostenrijkse (onder andere als decor Stift Melk).

Tenslotte de **Grosse Dampflokkalender** met actiefoto's maar ook statische platen: alles Duits. Iets minder interessant dan in andere jaren.

Verder zijn er dan nog een Glacier Express-, een Noord-Amerika-, een Modellbahn- en een Stadtverkehr-kalender en niet te vergeten de kleinformat **Reichsbahnkalender** met foto's van de oude kalenders uit de 30- en 40-er jaren. Al deze kalenders zijn verschillend geprijsd.

Expositie over jubilerende stoomtram in Friesland

Het is dit jaar 125 jaar geleden dat de eerste tram in Friesland reed. Dat was het begin van de vorming een uitgebreid tramnet, dat in de loop van de tijd is bereiden door paarden-, stoom- en motortrams. Speciaal voor het jubileum heeft het modelspoor museum in Sneek een fototentoonstelling samengesteld.

Ruim 150 foto's en veel modellen geven een goed beeld van de stoomtram in Friesland. Ook de periode van het goederenvervoer door de NS over een aantal voormalige tramlijnen wordt belicht. Onder de foto's zitten veel exemplaren uit particuliere verzamelingen, die nog nooit eerder zijn tentoongesteld. Alle foto's zijn voorzien van onderschriften en geven de bezoeker veel achtergrondinformatie. Er zijn ook oude dienstregelingen en dergelijke te zien. Tevens is er enige aandacht voor de autobus, die het vervoer van de stoomtram heeft overgenomen. De tentoonstelling is te zien tot eind maart.

Het museum is gevestigd in het station van Sneek aan de dr. Boumaweg. Kaartjes zijn te koop bij het loket van de Taxicentrale in de stationshal. De openingstijden zijn dinsdag t/m zaterdag van 10.00-17.00 uur en zondag van 12.00-17.00 uur. Tel. 0515 – 43 00 21 voor verdere informatie en de groeps korting. Zie ook <http://www.treinenmuseum.nl/>

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

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

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

29 december 2005: 14.00 uur: Oliebollenrit door Den Haag met tramstel NZH A327 + B303 en een gesloten goederenwagen. Info: www.nvbs.com, klik op excursies, daarna aankondigingen.

21 + 22 januari 2006: Modelspoordagen, Evenementenhal Rijswijk

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

11 februari 2006: 10-15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman, Albrandswaardsedijk 74 te Poortugaal.

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

27 januari 2006: Inzet museumtrams tijdens de Baseler Museumnacht. <http://www.museumsnacht.ch/infos.html>

4 en 5 februari 2006 Plandampf in Thüringen, met onder meer 44 1486-8, 41 1144-9 en 65 1049-9. Informatie bij:

henry.riedel@web.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 ?

Door middel van deze service wordt u maandelijks via de email geïnformeerd over de verschijning van een nieuwe editie van HOV-RN.

Kijk op www.hov-rn.nl