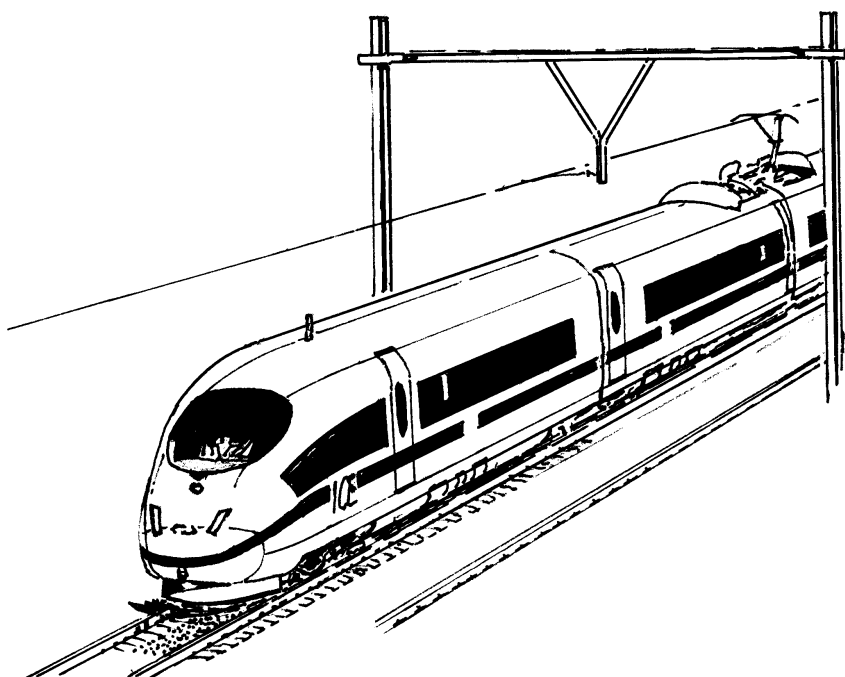
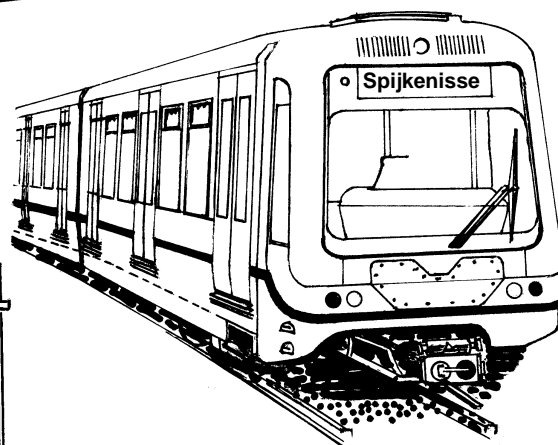
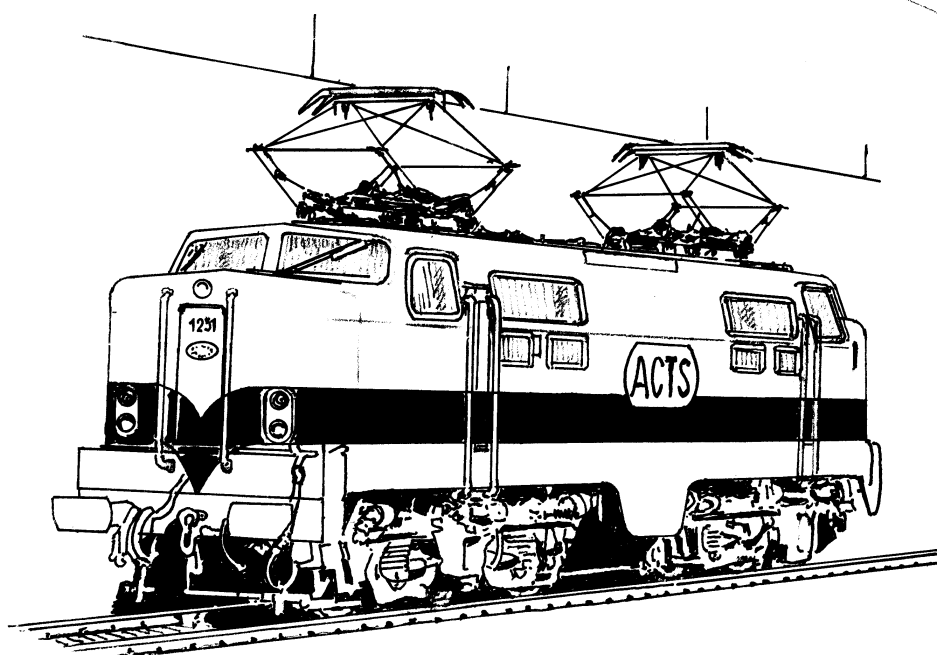
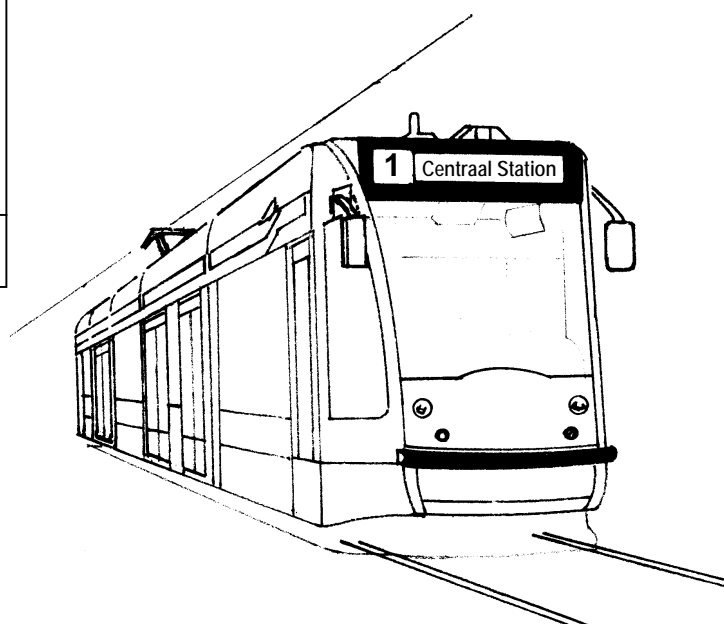


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 568 – april 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 4 (568)
APRIL 2006

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

REDACTEURS:

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 2006 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website
www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

© 2006. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schrift-
elijke toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

ProRail & NIMBY

- ProRail lijkt meer en meer te zuchten onder de bemoeizucht van verveelde burgers. Laatste episode in deze 'never ending story' is het protest dat omwonenden van het emplacement Deventer GE laten horen tegen de mogelijke concentratie van de activiteiten van de Speno-slijptrein aldaar. De omwonenden, waarvan het grootste deel niet langer rond het spoorterrein woont dan dat dit bestaat, schermen met in het verleden gedane beloftes dat het aantal trein- en rangeerbevingen zou worden verminderd. Of die toezeggingen nu gedaan zijn of niet, het getuigt van weinig inzicht in de manier waarop de laatste decennia in dit land politiek bedreven is wanneer men denkt dat dergelijke uitspraken geloofwaardig zijn!
- Eerder werd hier gemeld dat inwoners van Goor te hoop liepen tegen de enige goederentrein die op het baanvak Zutphen – Hengelo reed. De betreffende trein krijgt vanaf 28-05 een andere dienstregeling. Tot 's-Hertogenbosch rijdt de trein volgens de bestaande tijden. Daarna worden deze gewijzigd in: 's-Hertogenbosch 20.40 – Geldermalsen 20.59 – Lunetten 21.18/.30 – Amersfoort 21.55 – Apeldoorn 22.27 – Deventer 22.41 – Almelo 23.11/.18 – Hengelo 23.31 – Bentheim 23.54. Direct kwamen de gemeenten langs de lijn Deventer – Hengelo in het geweer. Zo wil de gemeente Rijssen-Holten alle gemeenten langs de lijn benaderen om samen de 'strijd' aan te gaan met, zoals in de regionale pers te lezen was, 'de NS'.
- Ook in Tytsjerk wonen kennelijk veel tere ziertjes. De gemeente Tytsjerksteradiel heeft, na klachten van 'dorpsbelang van Tytsjerk' en twee (!) bewoners staatssecretaris Van Geel verzocht om ProRail opdracht te geven de enige goederentrein die 's nachts het baanvak Groningen – Leeuwarden berijdt, van het traject te laten verdwijnen. Ook in Achtkarspelen hebben bewoners geklaagd over het lawaai gedurende de nacht. ProRail wacht de besluitvorming rond de geluidhinder in de Achterhoek af alvorens zij al dan niet maatregelen neemt in het noorden.
- Opvallend is overigens wel dat alleen de inwoners van buiten de Randstad gelegen gebieden tegen het spoorvervoer te hoop lopen. Bewoners van Capelle aan den IJssel of Rozenburg, om maar eens twee plaatsen te noemen waar veel goederenvervoer (niet alleen per spoor!) plaatsvindt, zijn wat dat betreft wat minder gevoelig. Evenzo opvallend is het dat het altijd om dorpen en steden gaat waar de spoorlijn er langer ligt dan de huizen van de kennelijk getergde bewoners er staan.

Minder reizigers in minder bussen

In 2000 trad de Wet Personenvervoer in werking met als doelstelling: meer mensen in de bus, meer busritten en minder kosten per busrit. De wet trachtte dit te bereiken door het land te verdelen in concessiegebieden, waarin het openbaar vervoer zou worden aanbesteed; eerder waren al in twee gebieden proefaanbestedingen gehouden. Waar vervoerbedrijven bereid waren tot samenwerking zette de wet hen tegen elkaar op. Minister Jorritsma in die tijd: "ik wil geen samenwerking, ik wil concurrentie".

Na ruim vijf jaar ervaring met de aanbestedingen heeft de regering de "Evaluatie Wet Personenvervoer 2000" aan de Tweede Kamer aangeboden: conclusie: er zijn minder mensen de bus gaan nemen - kennelijk ongeacht de spectaculaire groei die incidenteel behaald heet te zijn - en per busrit is het openbaar vervoer daardoor duurder geworden; de doelstellingen zijn niet gehaald.

Niettemin wil het kabinet voortgaan op de ingeslagen weg, want die heeft in elk geval geleid tot kostenbesparingen. En zo komt de aap uit de mouw. Wanneer rijdt de laatste bus in dit land, dat is nog goedkoper. De kamer vindt het allemaal maar jammer, maar helaas. Nu nog snel de gemeentelijke bedrijven verkopen, want dat levert weer geld op; voor wegeaanleg bijvoorbeeld. (nrc)

NVBS 75 JAAR: 75 JAAR STEDELIJKE TRAMONTWIKKELING

Op Zondag 11 juni 2006 zal in Amsterdam een frequente tramdienst (elke 4 à 5 minuten) worden onderhouden tussen het Station Sloterdijk en het Surinameplein met circa tien tramstellen uit de tijd van het oprichtingsjaar van de NVBS 1931 en vier of vijf moderne lagevloertrams, waarmee 75 jaar ontwikkeling in het stedelijke tramverkeer wordt getoond. De trams komen uit vijf landen, Nederland, België, Bondsrepubliek Duitsland, Oostenrijk en Denemarken.

Deze tramdienst zal worden gereden van 10.00 tot 15.00 uur, daarna rijden de "oude trams" nog tot 18.00 uur op de elektrische museumtramlijn tussen het Haarlemmermeerstation en Amstelveen – Bovenkerk.

Toegang hebben NVBS-leden en genodigden; kaartverkoop aan de eindpunten van de tramdienst. Voor vragen en nadere detail-informatie verwijzen wij naar het e-mail adres: info@nvbs75.com Nadere informatie kan ook worden bekeken op de jubileum-website: www.nvbs75.com.

AMSTERDAM

Nieuwe lijnennet

De komst van een nieuwe dienstregeling eind mei 2006 betekent vooral voor een groot aantal buslijnen nieuwe routes. Ook verdwijnen er fiks wat buslijnen (en een tramlijn) en komen er nieuwe voor in de plaats. Daarnaast vindt nog een uitruil plaats met Connexion en BBA in Amstelveen en Zuidoost.

Dit alles is tot stand gekomen bij de onderhandse aanbesteding van het openbaar vervoer in Amsterdam, waarbij het GVB de concessie voor 3 tot 6 jaar heeft binnengehaald. Hierbij was door de opdrachtgever, het ROA een nieuw Programma van Eisen opgesteld, waarna het GVB het Vervoerplan heeft gemaakt dat moet voldoen aan het programma van eisen. Voor inspraak is er weinig ruimte meer. De opdrachtgever heeft de opdrachtnemer vrij veel vrijheid gegeven voor de invulling van het lijnennet en alleen enkele instanties zoals stadsdelen, gemeente Amsterdam en de Reizigers Adviesraad, waarin de consumenten zijn vertegenwoordigd, mogen hun commentaar geven op de GVB-plannen, doch zolang deze voldoen aan de eisen van de ROA zijn de mogelijkheden beperkt.

De dagelijkse gebruikers van het openbaar vervoer zijn nog niet echt op de hoogte van wat hen allemaal te wachten staat met ingang van de zomerdienst. Voor velen zal het een totale verassing zijn. Het GVB heeft echter aangekondigd een grootscheepse informatiecampagne te houden zodat alle passagiers goed op de hoogte zullen worden gesteld over de forse aanpassingen. Tot op heden blijven de reizigers echter verstoken van informatie en moeten ze van horen zeggen worden geïnformeerd. Uiteraard waren er al enige zaken bekend en doordat er inmiddels wel commentaar is geleverd op de GVB-plannen hebben er toch enkele aanpassingen plaatsgevonden.

- Lijn 16 verdwijnt van het PTA doch de plaats zal worden ingenomen door de minder frequent rijdende lijn 25.
- Lijn 38 zal in beide richtingen via de pont (Buiksloterwegveer) blijven rijden.
- In het kantoren/autodealergebied in Zuidoost (Lemelerbergweg) zal een buslijn 244 gaan rijden. Deze lijn rijdt van ma t/m vrijdag elke 30 minuten van 7.00 tot 18.00 uur. Later volgt doortrekking naar de Stekkenbergweg.
- Lijn 247 blijft in de ochtendspits rijden en wordt gekoppeld aan lijn 195. Deze laatste lijn gaat via de Oude Haagseweg rijden.
- Lijn 62 gaat in Buitenveldert en Zuideramstel tussen de Van Leijenberghlaan (A.J. Ernststraat) en Amstelstation via de bestaande route van de lijnen 66 en 199 rijden.

Voor de rest blijft het lijnennet zoals voorgesteld met als grootste wijzigingen de nieuwe routes van de lijnen 18 en 21 in West en het volledig nieuwe busnet in Zuidoost. Het is te hopen dat de communicatiecampagne van het GVB ook echter duidelijk is, want er valt heel wat uit te leggen aan de gebruikers van het openbaar vervoer in Amsterdam.

Wisselproblemen en een verstuurde enkel

Sinds enkele weken zijn er in de stad op twee plaatsen problemen met het gebruik van wissels waardoor routes van tramlijnen zijn ingekort of verlegd. Hierdoor zijn passagiers de dupe maar dat lijkt voor het bedrijf minder belangrijk te zijn.

Allereerst uiteraard de reeds sinds 8 maart 2006 voortdurende problemen met de wissels op het traject van de IJ-tram. Deze inkorting duurt inmiddels al weken en als we medewerkers van het GVB mogen geloven kan het nog wel

enige tijd duren ook. De veroorzaker lijkt het gebruikte type wisselbediening en beveiliging te zijn; doordat het traject is aangelegd volgens het metrosysteem met daarbij z.g. assentellers kan een wissel slechts onder bepaalde voorwaarden worden vrijgegeven. Overigens schijnen deze problemen zich ook voor te doen aan het nieuwe eindpunt Westwijk van lijn 51. Het probleem op de IJburg-route heeft geleid tot het vastleggen van alle elektrische wissels op dit traject waardoor lijn 16 moest worden ingekort tot het CS en lijn 26 geen gebruik kan maken van de remise op Zeeburg. De trams staan buiten de spitsen en in de nachtelijke uren gestald aan het eindpunt op IJburg waarbij bewaking vernielingen en bekladden van de trams moet tegengaan.

Een ander probleem doet zich voor op het Weteringcircuit. Vanaf 20 maart 2006 reed lijn 25 weer de normale omleidingroute via Weteringschans om daarbij terug te kunnen keren op de Vijzelstraat/gracht. Het bleek slechts voor een dag te zijn. Doordat op het Weteringcircuit het automatische wisselsysteem nog niet in gebruik is genomen moesten de bestuurders de wissels vanaf het dashboard bedienen. Helemaal was dit te veel moeite en vanaf dinsdag 21 maart 2006 rijdt lijn 25 weer de route via de Utrechtsestraat en Reguliersbreestraat.

Het is eigenlijk om uit je vel te springen. Onderlinge competentiestrijd tussen afdelingen binnen het GVB en/of DIVV voor wat betreft de IJ-tram en onwil van personeel voor wat betreft het Weteringcircuit blijken doorslaggevend te zijn voor de momenteel voortdurende situatie. Dat dit wordt gespeeld over de ruggen passagiers, lijkt zoals zo vaak van ondergeschikt belang te zijn. Voorts is het onbegrijpelijk dat de problemen niet op korte termijn zijn opgelost.

Het kan toch niet waar zijn dat deze technische problemen niet binnen enkele dagen opgelost kunnen worden. Steeds meer en meer techniek wordt er in onze samenleving gestopt maar zodra er met die techniek iets mis is weet blijkbaar niemand meer hoe dit probleem moet worden opgelost. Dan deugt dus ook die techniek niet.

Na het schrijven van dit bericht werd bekend dat de wisselproblemen bij het Weteringcircuit inmiddels achter de rug zijn en lijn 25 vanaf 27 maart 2006 weer via het Weteringcircuit reed. Overigens bleek de oorzaak van de weer ingevoerde omleiding voor lijn 25 een bestuurder van deze lijn te zijn die bij het handmatig omzetten (met wisselijzer) zijn enkel verstuurde.....

Openbaar Vervoer-Politie

Wethouder van der Horst, die vrijwel zeker van het politiek toneel gaat verdwijnen, heeft besloten om vanaf 1 januari 2007 te komen tot het oprichten van de z.g. openbaar vervoerpolitie. Deze tak zal dan deel gaan uitmaken van de politie en bestaan uit plm. 65 medewerkers, samengesteld uit politieagenten en ex-medewerkers van OV-zorg van het GVB. De wethouder is van mening dat toezicht en handhaving in het openbaar vervoer net als in de rest van de stad een taak is van de politie en niet van de vervoerder.

Het GVB is echter een andere mening toegedaan. Bij het bedrijf zijn de OV-zorg-medewerkers rechtstreeks gekoppeld aan het bedrijf en worden dan ook ingezet om zo snel mogelijk op te treden bij onregelmatigheden en calamiteiten en daarbij tevens te zorgen dat het OV weer zo snel mogelijk door kan rijden. Bij het loskoppelen van het GVB is dit rechtstreekse belang van het bedrijf naar de tweede plaats verdrongen en zal het GVB eerder meer last hebben van oponthoud. Voorts is de kans groot dat de politie bij calamiteiten buiten het openbaar vervoer een beroep doet op de groep politiemensen om elders te worden ingezet.

Eenzijds valt er wat te zeggen voor een eenduidig beleid in de gehele stad en anderzijds valt er ook veel te zeggen voor het standpunt van het GVB dat de dienstuitvoering in gevaar

ziet komen. Duidelijk moge zijn dat er harde afspraken moeten worden gemaakt tussen de gemeente Amsterdam, de politie en het GVB over de inzet van de OV-politie en voorts zal er ook moeten worden gekeken naar de beveiligingsapparatuur (cameratoezicht) zoals dit nu al in gebruik is bij het GVB, zodat dit geen weggegooid gemeenschapsgeld is. Overigens is er nu al een convenant tussen deze groepen over het z.g. metroteam tussen politie, GVB en gemeente Amsterdam en dat blijkt in de praktijk goed te werken. Inmiddels is in het verhaal de rol van Stadstoezicht niet meer terug te vinden. Het lijkt er op dat deze niet meer in het plaatje voorkomen, hetgeen wellicht ook te maken heeft met de komst van de chipkaart.

Infrastructuur

Bij station Bijlmer wordt aan de noordzijde gewerkt aan de sporen voor de nieuwe situatie. De metro krijgt in het nieuwe station een middenperron (tussen de NS-sporen). Aan de noordzijde wordt daarbij tevens een kruising gelegd om overlopen mogelijk te maken. De tijdelijke sporen tussen Station Bijlmer en Bullewijk beginnen aan het einde van hun latijn te raken. Door de slechte ondergrond rijden de metro-treinen hier hard rammelend overheen. Op het spoor richt. CS tussen Van de Madeweg en Spaklerweg moet de metro met aangepaste snelheid rijden in verband met de spoorwerkzaamheden.

Onlangs werden bij het metrostation Heemstedestraat alle poortjes vernield (glas kapot geslagen). Op bijna alle metro-stations zijn nu poortjes en kaartlezers voor de chipkaart aangebracht. Op het Amstelstation staan de kaartlezers (plm. 20 per richting) op de perrons en bij Station Bijlmer staan ze onder bij de roltrappen doch zonder poortjes. Alleen op Station Duivendrecht ontbreekt nog alles.

Geen koffie in de metro

Het GVB heeft een stokje gestoken voor het initiatief om daklozen koffie te laten verkopen op metrostations. Het vervoersbedrijf ziet teveel praktische bezwaren en heeft Stichting Mijn Koffie laten weten dat ze geen toestemming verleent voor het project. Het vervoersbedrijf vreest voor teveel afval op de perrons en in de metro's. Bovendien maakt het GVB al gebruik van een andere uitbater op de stations en geldt volgens de huisregels een verbod op het nuttigen van hete dranken in de metro omdat dat te gevaarlijk zou zijn. De verkoop van koffie in de trein is geen aanleiding om het in de metro ook toe te staan, meent het GVB. "Dat is een heel ander soort vervoer, bij ons is sprake van veel kortere afstanden." De daklozen zijn stellig van plan om per 1 mei gewoon voor de tourniquets hun koopwaar aan de man te gaan brengen; daar menen zij wel te mogen staan. Amsterdam is de eerste stad in Nederland waar dak- en thuislozen in de ochtend- en avondspits reizigers een kopje koffie gaan verkopen. Het project heeft als doel de deelnemers terug te brengen in de maatschappij. Van de verdiensten kunnen ze een dak boven hun hoofd betalen en ze leren weer actief een rol te spelen in het arbeidsproces. Na de hoofdstad komen ook andere steden, zoals Rotterdam en Den Haag, aan de beurt. Dus RET en HTM: maak je borst maar nat.

Materieel tram

Blokkendozen

Na herstel van defecten kwamen de 794 en 810 weer in dienst. Nu de inzet van de 780-ers op de lijnen 9 en 14 dagelijks geschiedt wordt dit niet meer als uitzondering beschouwd. Beide lijnen rijden nu net als de Lekstraatlijnen gemengd met Blokkendozen en Combino's.

Lagevloertrams

Na zijn grote revisie (midlifebeurt) kwam de 829 op 23 maart 2006 weer in dienst als 16-8. De wagen werd wit en blauw geschilderd, kreeg een aangepaste bestuurderscabi-

ne en zandvulopeningen in de zijwanden. De 827 werd de volgende revisieklant.

De 11G- en 12G-wagens krijgen nieuwe lijn- en richtingfilms. Het gaat daarbij om digitale films waarbij voor het eerst ook gebruik zal worden gemaakt van digitale kleuren zodat naast het lijnnummer ook de lijnkleur kan worden getoond. Met de 908 is een proef gehouden met dit nieuwe systeem.

Combino

De 2044 keerde terug uit Krefeld op 10 maart 2006.

De 2011 keerde terug uit Krefeld op 22 maart 2006.

De 2057 ging naar Krefeld op 22 maart 2006.

De 2022 keerde terug uit Krefeld op 5 april 2006.

De 2028 ging naar Krefeld op 5 april 2006.

De gerenoveerde 2146 werd na terugkeer uit Krefeld op 17 februari 2006 eerst ingezet als meettram en kwam op 21 maart 2006 weer in de gewone dienst als 14-6.

Na herstel van zware aanrijdingschade (op het Spui) kwam de 2068 op 21 maart 2006 weer in dienst als 1-10.

Voorts verscheen ook de 2070 na herstel van schade weer in dienst. Beide wagens werden in de HWR hersteld.

(Bron o.a.: <http://www.amsterdamsetram.nl/wagenpark.htm>)

Remiseverdeling per 13 maart 2006:

Havenstraat: 817-841, 901-920, 2001-2097, 2201-2204.

Lekstraat: 780-816, 2098-2130, 2140-2151

Zeeburg: 2131-2139

Metro/sneltram

Als volgend stel kwam de 78 in dienst in de kleuren wit en blauw en voorzien van het nieuwe logo.

De 60 staat voor herstel van zijn aanrijdingschade (met sternetbus 238) in de HWR in Diemen.

Museumlijn

Zoals bekend viert de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) in 2006 haar 75-jarig jubileum met tal van activiteiten. Deels zullen de festiviteiten in Amsterdam plaatsvinden, waaronder op de Museumtramlijn. Met de collega's van het Hannoversches Strassenbahn Museum (HSM) in Wehmingen werd een overeenkomst gesloten, waarbij materieel geruild zal worden om wederzijds in dienst te stellen.

Vanaf de museumlijn in Amsterdam vertrekt de Weense 5290 voor de duur van het seizoen naar Duitsland, en omgekeerd komen de Duitse Üstra bijwagen 1023 en motorwagen 181 naar Amsterdam. De NVBS voorziet in de transportkosten. Als alles goed verloopt, arriveren de wagens ze eind mei in Amsterdam.

Ook in verband met het NVBS jubileum werd besloten om in dat jaar iets speciaals te doen op de museumlijn. Met achtere hand de verstandiger om geld uit te geven aan de opknop van PCC 1024, dan om geld te spenderen aan het transport van een andere PCC uit Den Haag voor dit feest. De medewerkers vonden dit een uitstekend idee en zetten nu alles op alles om van het NVBS jubileum een zeer geslaagd feest te maken voor iedereen!

De al jaren in een hoekje staande 1024 werd overgebracht naar de werkplaats, waar een kleine ploeg onderhoudsmensen zich met enthousiasme over de wagen heeft ontfermd. Het betreft vooral een cosmetische opknopbeurt, maar ook aan de techniek valt wel het nodig te doen. Zo is er op diverse plaatsen verroest plaatwerk vervangen en zullen originele (inmiddels gereviseerde) PCC motoren de plaats innemen van de voorheen gemonteerde Tatra motoren, die op 23 februari zijn verwijderd. Momenteel worden reparaties aan de draaistellen uitgevoerd en wordt een nieuwe verflaag aangebracht, waarna de motoren geplaatst kunnen worden. Dankzij de uitstekende samenwerking, vordert het werk met gezwinde spoed en beschikt de museumlijn binnenkort over een mooie nieuwe aanwinst!

ROTTERDAM

Problemen Citadis-rijtuigen

De kwaliteit van de dienstuitvoering bij de tram is de laatste tijd zorgelijk. Dit heeft vooral te maken met de problemen met de Citadis-voertuigen. Regelmatig staan er 15 tot 20 Citadis-rijtuigen buiten dienst met problemen. Hierdoor zijn er – terecht - klachten van reizigers en dit geeft weer onrust bij personeel met een 'aanspreekfunctie'. De directie probeert er van alles aan te doen, maar het ene probleem is nog niet opgelost of het volgende dient zich weer aan. Met name de technische stand van zaken van de onderstellen van de Citadis is zorgelijk. Mensen van Renault - leverancier van de onderstellen - zijn aanwezig om RET-personeel te assisteren, maar op welke termijn de problemen zijn opgelost, daarover durft men geen uitspraken te doen. Ondanks het opnieuw inzetten van een aantal buiten dienst staande lage 800-en, zijn er soms toch niet voldoende rijtuigen beschikbaar om de volledige dienst uit te voeren. Daarbij komt ook dat de Citadis-rijtuigen op bepaalde trajecten nog niet mogen rijden. Hierdoor heeft nu ook het reguliere onderhoud achterstand opgelopen. De directie verwacht dat het langzaamaan beter zal gaan, maar benadrukt dat men niet moet verwachten dat alles snel zal kunnen worden opgelost. Ook heeft men nog bekeken of men elders nog trams zou kunnen huren, maar ook dit bleek niet mogelijk. Inmiddels denkt men wel na over de inzet van de rijtuigen. Het is mogelijk dat versneld 'slipbesturing' wordt ingevoegd. Hierbij komt de tram bij het eindpunt, de bestuurder gaat er af en een collega neemt de tram over. Op deze manier van werken bespaart men op een drukke lijn een aantal wagens per dag.

Spooktram

In maart kreeg de RET klachten vanuit de Agniesestraat (deze loopt parallel met de Noordsingel) in Rotterdam Noord over vlekken op de televisie en computerschermen. Ook kompassen zouden dol draaien. Als boosdoener werd een voedingskabel voor trams aangewezen. Televisiezender Cineac Noord in de Agniesestraat heeft inmiddels metingen laten verrichten, waarbij in het pand flinke overschrijdingen van de waarden voor elektromagnetische velden werden vastgesteld. Korte tijd later werden soortgelijke klachten gehoord vanuit de Kruiskade, Linker Rottekade, Jacques Perkstraat bij de Oostzeedijk, Lokhorst (Zuidwijk), Hillevliet en de Putselaan bij de tramremise Hilledijk. De RET liet vervolgens door het bureau KEMA metingen verrichten in de Agniesestraat. De RET heeft inmiddels toegezegd dat maatregelen zullen worden genomen als blijkt dat er teveel straling wordt gevonden of dat de magneetvelden hinder opleveren.

Onderhoud tram- en metrobaan

De laatste tijd zijn er regelmatig opmerkingen en klachten over de (slechte) toestand van de tram- en metrobaan. Natuurlijk wordt er wel degelijk gewerkt aan de baan, maar deze werkzaamheden vergen vaak een lange aanloop en zijn ook niet altijd zichtbaar. De directie van de RET heeft nu een opsomming gegeven van een aantal knelpunten waaraan momenteel wordt gewerkt. Normaal vinden inspecties en metingen plaats in onbelaste toestand. In 2005 heeft het bedrijf DTK opdracht gekregen om de trambaan in belaste toestand te meten. Helaas zijn deze metingen door technische problemen enige tijd uitgesteld, maar in februari 2006 kon men toch met deze metingen starten. De afdeling Beheer & Onderhoud heeft opdracht gekregen om een normering op te stellen voor het toetsen van de belasting van de metrobestuurder tijdens het besturen van de metro. Momen-

teel is men bezig met het ontwikkelen van een bruikbare meetmethode voor comfortmetingen. De hoofdbaan ter hoogte van het emplacement Waalhaven staat bekend als probleempunt in de baan, en dan met name de wisselcomplexen Whv I en II. Omdat via regulier onderhoud hier weinig verbetering in aan is te brengen, is besloten om dit trajectdeel te vervangen. De uitvoering staat gepland voor het Hemelvaartweekend 2006 (25 t/m 28 mei). Bij station Tusenwater zijn er al enige tijd klachten over de ligging van het spoor in de richting Hoogvliet. Inmiddels is hier onderzoek naar geweest en is nu met de voorbereiding van de werkzaamheden begonnen. Op de nieuwe delen van de Calandlijn (Beneluxlijn en de uitbreiding van het emplacement 's-Gravenweg) werden ongeveer een half jaar na ingebruikname heftige trillingen van de metrorijtuigen waargenomen. Met gebruikmaking van externe specialistische kennis is bij deze trajectdelen ontdekt dat de spoorwijdte te krap was. In november 2005 is een slijpprogramma gestart om de juiste spoorwijdte aan te brengen. In februari 2006 werd dit afgerond en is het trillen verdwenen. Bij de tram ligt het trajectdeel tussen de halte van lijn 5 bij het St. Franciscus Gasthuis en de Melanchtonweg er slecht bij. Vooral de rijtuigen van de 800-serie hebben hier nogal last van en deze zijn inmiddels van lijn 5 verdwenen. Sindsdien wordt gereden met 700-en, terwijl er de laatste tijd ook weer regelmatig Citadis-rijtuigen op deze lijn rijden.

Storing chipkaart-apparatuur

Op 8 maart ontstond er een storing in de toegangspoortjes van de metro. De problemen zaten in de software. De RET riep vervolgens de chipkaarthouders via internet en matrixborden op een strippenkaart te kopen. Chipkaarthouders hadden deze niet en wilden deze ook niet kopen, waardoor een aantal van deze mensen zou zijn bekeurd. Gevolg: veel protesten van de reizigers en een dreigement van de belangenvereniging ROVER om dit te laten voorkomen bij de kantonrechter. Na overleg tussen ROVER en de RET besloot de laatste om hiervoor excuses te maken met de mededeling dat hier sprake was van miscommunicatie. Men liet weten dat bij een volgende storing in het chipkaartsysteem de chipkaarthouders gratis door mogen reizen. Volgens de RET zaten er bij de chipkaarthouders geen mensen die waren bekeurd. Mocht dit toch het geval zijn dan wordt de boete verscheurd en wordt er een bloementje aangeboden met een dikke zoen, aldus een woordvoester van de RET.

Stichting RoMeO

Motorrijtuig 565 keerde terug vanuit de Centrale Werkplaats met nieuwe wielbanden. Op 3 april werd de kleine Schindler nr. 15 met de 2602 overgebracht naar de CW. Daar zal het rijtuig worden hersteld van aanrijdingsschade van een aantal jaren geleden. Daarna keert de wagen terug naar remise Hillegersberg om door medewerkers van de St. RoMeO opnieuw te worden opgebouwd.

Infrastructuur en exploitatie

In het weekend van 18 en 19 maart 2006 verhuisden alle tramhaltes van het Stationsplein tijdelijk naar het Kruisplein. Op spoor A (het meest westelijke spoor) halteren de lijnen 21 en 23 in de richting West-Kruiskade, op spoor B de lijnen 4, 5, 7 en 8 in de richting Mauritsweg, op spoor C de lijnen 21 en 23 in de richting Weena/Hofplein en op spoor D (het meest oostelijke spoor) de lijnen 4, 5, 8, 20 en 25 eveneens in de richting Weena/Hofplein. Vanaf 22 april komen dan de definitieve sporen op het Stationsplein in gebruik. Reizigers kunnen dan in- en uitstappen voor het gebouw Delftse Poort van Nationale Nederlanden. Er wordt dan weer gereden via

het nieuwe tracé over het Delftseplein door de Poortstraat naar het Weena.

Op 2 april was de Mathenesserbrug opnieuw afgesloten voor verkeer. De lijnen 21 en 23 werden weer in tweeën geknipt.

Op zondag 9 april werd de Rotterdam Marathon gelopen. Dit had de volgende omleidingen voor het tramverkeer tot gevolg:

Op zaterdag 8 april reed lijn 7 vanaf ca. 14.00 uur de bestaande route tot de Van Oldenbarneveltstraat en vervolgens via de Coolsingel, Blaak, Oostplein, Goudsesingel en Jonker Fransstraat en eigen route naar Woudestein. Lijnen 20 en 25 eigen route tot het Wilhelminaplein. Daarna verder reizen met de metro. Lijnen 21 en 23 eigen route tot de Coolsingel/Beurs en vervolgens Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, West-Kruiskade, eigen route v.v.

Op zondag 9 april tussen 10.00 en 14.00 uur reed lijn 2 eerst Groene Tuin - Maashaven v.v., vervolgens Beukendaal - Maashaven v.v., dan Beukendaal - Charlois v.v. en tot slot Maashaven - Groene Tuin v.v. Lijn 7 werd tot 17.00 uur opgeheven en daarna werd gereden als op zaterdag 8 april. Lijn 8 de gehele dag tot 17.00 uur in de richting centrum via Spangen, Mathenesserdijk, Vierambachtsstraat, 1^e Middel-landstraat, West-Kruiskade en vervolgens eigen route tot de Zaagmolenbrug, Jonker Fransstraat, Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein, Weena, C.S. en vervolgens in de richting Spangen via de Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk, eigen route. Lijn 20 werd de gehele dag opgeheven. Lijn 21 werd opgeheven tussen het Oostplein en Marconiplein. Wel werd gereden tussen De Esch en Oostplein en Marconiplein en de Woudhoek. Lijn 23 werd opgeheven tussen de Groene Tuin en het Marconiplein. Wel werd gereden tussen Marconiplein en Holy en in de ochtend tussen de Beverwaard en Groene Tuin en in de middag tussen de Beverwaard en Maashaven. Lijn 25 werd in het centrum opgeheven. Tot ca. 15.00 uur werd gereden vanuit Carnisselande tot de Randweg en vervolgens Hillevliet, Putselaan, Maashaven en Gaesbeekstraat v.v. Vanaf 17.00 uur reed lijn 25 als op zaterdag 8 april.

Materieel

Ook bij de metro is een materieeltekort ontstaan. Oorzaak is het ombouwen van de rytuigen 5261 - 5271 voor Randstad-Rail en het buiten dienst staan van een aantal rytuigen. Op de 's-Gravenweg staan al enige tijd de rytuigen 5207, 5225, 5240 en 5245 buiten dienst. Op de Calandlijn naar Capelle a/d IJssel is momenteel bijna dagelijks een driewagenstel van de serie 5300 te zien.

Nieuws per datum

14/03: In de avondspits werd het tramverkeer op de Schiedamsedijk lamgelegd door een in brand staande auto. Door zware rookontwikkeling moest de weg en trambaan worden afgezet.

15/03: 16.00 - 01.00 uur. Het driewagenstel 5416, 5414 en 5403 derailde op het wisselcomplex Alexander II ter hoogte van de Pres. Rooseveltweg in de richting Ommoord. Om de kruising vrij te maken werden de 5414 en 5403 ontkoppeld en geparkeerd bij station Graskruid. Om 21.00 uur arriveerde loc 6201 en een hijskraan en konden de onderstellen van de 5416 één voor één worden herspoord. Omstreeks 01.00 uur was de zaak geklaard. Naar Ommoord kon nog worden gereden via enkelspoor, naar Nesseland werden bussen ingezet. De 5416 liep zware schade aan de onderstellen en ook de infrastructuur werd zwaar beschadigd.

20/03: In de ochtendspits ontstond enige vertraging door een technische storing op de Calandlijn. De storing ontstond in een metrorijtuig, waardoor het rijtuig schuin kwam te

staan. Metro's die het station Spijkenisse wilden inrijden of verlaten konden slechts van één spoor gebruik maken.

01/04: Om 15.40 uur derailde tijdens het driehoeken op het wissel 's-Gravenlandseweg en Broersvest mr. 2007 van lijn 21. Hierbij werd een negenoglicht geraakt, dat schuin kwam te staan. De tram kon zichzelf hersporen. De 2007 was hierheen gereden door een monteur die de wagen moest omwisselen voor de 2004 die een defecte deur had.

04/04: In de middag raakte de 2030 defect op het Weena. Getracht werd het rijtuig de Poortstraat in te krijgen maar in de bocht bij het Weena kon de wagen opnieuw niet verder en hierdoor ontstond een verkeerschaos. Na enige tijd lukte het toch de wagen weg te krijgen.

04/04: 20.10 uur. De 23-2051 reed de onlangs vernieuwde deur van remise Hilledijk aan flarden. Tijdens het inrukken stonden de deuren open, maar ongeveer twee meter voordat de 2051 zou passeren, sloten de deuren plotseling.

D E N H A A G

Aandelen HTM in de verkoop

De gemeente Den Haag doet 55 procent van de aandelen van het Haagse vervoerbedrijf HTM in de verkoop. Met deze aktie bereidt zowel de stad als het bedrijf zich voor op de door de overheid opgelegde marktwerking in het stadsvervoer. Vanaf 2008 mogen ook andere vervoerbedrijven een gooi doen naar het busvervoer in de Haagse regio. Om de HTM in staat te stellen dan mee te dingen, is het noodzakelijk dat eigenaar Den Haag afstand neemt van het bedrijf. De stad is via het stadsgewest Haaglanden namelijk ook nauw betrokken bij het toekennen van de vervoerscontracten. Door de verkoop van de HTM-aandelen komt er aan deze belangenverstrengeling een einde.

Onderscheiding veilige trambestuurders

Op woensdag 12 april kregen 143 HTM trambestuurders, die vijftien jaar of langer schadevrij hadden gereden, een onderscheiding van 3VO in het kader van de 'Actie Veilig Rijden'. Deze feestelijke bijeenkomst wordt door de HTM jaarlijks georganiseerd voor deze bestuurders. De bestuurders kregen naast de onderscheiding ook een aandenken. Aan de 'top' stond één bestuurder die het presteerde om ondanks alle verkeersdrukke en opbrekingen 31 jaar schadevrij te rijden. Iedereen die weet hoeveel omleidingen en ongemakken er zijn geweest de afgelopen jaren zal beamen dat dit toch wel een zeer goede prestatie is.

Jonge reiziger

Eerder dit jaar vermeldden wij in ons nieuwsoverzicht dat een hond zelfstandig de tram nam omdat deze dit erg leuk vond. Op 23 maart was er weer een opvallende reiziger zelfstandig op de tram gestapt. Een 3-jarig jongetje wilde op het stationsplein overstappen op tramlijn 17 toen hij werd opgemerkt door een oplettende voorbijgangster. Het jongetje, dat alleen zijn voornaam wist, kon niet zeggen waar hij woonde. Pas tegen de avond meldde zich een vader die zijn kind al 3 uur kwijt was. Het ventje was samen met zijn broertje van vijf buiten aan het spelen. Toen het broertje naar huis ging stapte hij op de tram.

Diverse werkzaamheden

Nog steeds wordt in Den Haag hard gewerkt aan het aanpassen van de infrastructuur, voornamelijk in het kader van RandstadRail. Ter hoogte van de Thorbeckelaan werd het wissel gelegd in de richting van de keerlus op het De Savornin Lohmanplein. Tegelijkertijd werd op dit plein een begin gemaakt met het vervangen van het dubbelsporige traject van tramlijn 3 richting Loosduinen. Meteen na het passeren

van de Thorbeckelaan komen de nieuwe haltes. Het andere wissel van de keerlus ter hoogte van de Groen van Prinsterenlaan zal pas in mei worden aangelegd. Vanaf dat moment zal de keerlus weer te berijden zijn.

Na de zomer zal tramlijn 3 gedurende enige maanden niet verder rijden dan Bohemen. Het gehele traject vanaf het De Savornin Lohmanplein tot het Arnold Spoelplein zal dan worden aangepast voor RandstadRail.

Vanaf 24 april zullen de werkzaamheden beginnen aan de haltes Hoefbladlaan en de Muurbloemweg. Beide haltes worden zogenaamde middenhaltes. Dit betekent dat het perron tussen de beide sporen komt. Een soortgelijke halte is ook aangelegd ter hoogte van de Fahrenheitstraat.

In de weekenden van 21-23 april en 19-22 mei is er een buitendienststelling van tramlijn 6 gepland. In de genoemde weekenden rijdt lijn 6 niet verder dan het Castricumplein. Tussen het Castricumplein en de Uithof wordt een vervangende busdienst ingesteld. De werkzaamheden vinden plaats ter hoogte van het Leyenburg ziekenhuis. Het spoor langs de Leyweg wordt in beide richtingen geschikt gemaakt voor RandstadRail. Ter hoogte van het Oogziekenhuis wordt tegenover de bestaande halte richting Centrum een tijdelijke halte voorziening gecreëerd. Op de plek waar nu de halte ligt richting De Uithof komt een voorziening welke te zijner tijd deel uit zal maken van het OV-knooppunt Leyweg.

Tussen de haltes Monstersestraat en Zusterstraat zijn eind maart de werkzaamheden begonnen om ook dit gedeelte geschikt te maken voor RandstadRail. Uiteindelijk zullen de halte Zusterstraat van lijn 2 en de halte Loosduinseweg van lijn 3 komen te vervallen.

Van 8 t/m 13 april was het tramplatform van het Centraal Station niet te bereiken door de lijnen 2, 3 en 6. De tramlijnen reden een grote boog door het centrum naar het Centraal Station. Omdat de tramtunnel de enige toegang is tot CS-hoog werd deze gedurende deze periode niet gebruikt. De omleidingen gingen via de Prinsegracht en de Jan Hendrikstraat naar het Buitenhof. Daar reed tramlijn 2 rechtsonder via de Kalvermarkt naar het Centraal Station en de lijnen 3 en 6 via het Lange Voorhout. Vanuit de Rijnstraat reden twee vervangende buslijnen naar Leidschendam.

Vooraf de eerste dagen bleken veel mensen toch nog verrast te zijn door deze omleidingen. Ook het visioontainment systeem in de trams was danig van slag en vaak werd voorbij het Centraal Station digitaal de route vervolgd tot Leidschendam. De afgelopen jaren werden dezelfde omleidingen ingesteld wegens werkzaamheden. Men maakte toen gebruik van speciale stickers. Deze waren nu niet aangebracht.

De omleidingen waren nodig in verband met grootscheepse aanpassingen op het tramplatform en de aanleg van een wisselstraat ter hoogte van Ternoot. Vanaf 14 april maken de GTL's tijdelijk gebruik van de twee buitenste sporen welke per trap bereikbaar zijn vanuit de hal en in de andere richting gemakkelijk vanaf het busplatform.

Eind maart is men begonnen met het uitbreken van de sporen bij de halte Oostinje en de kruising met de Laan van Nieuw Oost Indië. De tramhaltes en de sporen op de kruising worden vernieuwd. Op de Juliana van Stolberglaan is voor de kruising met de Laan van NOI richting Ternoot een elektrisch klaphekje geplaatst. Dit hek werkt door middel van een detectielus. Bij het arriveren van de tram bij het begin van de lus gaat het hekje open. Na het passeren van het einde gaat het hekje weer dicht. In een later stadium is er sprake van de aanleg van een verbindingsboog tussen de sporen van tramlijnen 2 en 6.

Rond Den Haag wordt nu overal gewerkt aan de realisatie van tramlijn 19. Tramlijn 19 is slechts een werktitel want zoals de plannen er nu liggen zal tramlijn 19 al vanaf het begin het lijnnummer 8 krijgen. Overal op de route zijn de contouren

van de toekomstige raillijn zichtbaar. De tramtunnel onder Leidschendam-Voorburg is 1,1 kilometer lang en krijgt een heuse ondergrondse halte. Weinigen zullen weten dat onder het Oosteinde al een complete haltevoorziening in ruwbouw klaar ligt. De trappen lopen nu nog dood maar door middel van een luik is het mogelijk om de bewoonde wereld te bereiken. Door middel van een licht doorlatende constructie is de ondergrondse halte deels voorzien van licht dat van buiten komt. Wij zijn echt benieuwd hoe deze halte er volgend jaar uit zal zien. Zeker is wel dat de de Haagse tramtunnel in het centrum dan niet meer de enige lange tunnel van het Haagse tramnet zal zijn.

Materieel tram

Er zijn nog steeds drie GTL's uit de 3000-serie, die nog een complete midlifebeurt moeten ondergaan. De 3016, 3052 en 3082 hebben een zogenaamde kleine midlifebeurt ondergaan. Dit hield in dat de schortplaatsteunen zijn aangepast. Of deze drie trams ooit nog een complete midlifebeurt gaan krijgen is ook niet helemaal zeker.

De 3127 is nog steeds de enige tram die het rood/beige schema moet krijgen. Omdat de Rabobank op deze tram een langlopend contract heeft gaat het originele kleurenschema echter schuil achter een totaalreklame-bestickering. Wie de trams in Den Haag observeert zal tot de conclusie komen dat bijna 30% van de trams met gebruikmaking van de achterste pantograaf rijdt.

De afgelopen maand zijn twaalf trams voorzien van een airco-installatie.

Bijzonder meetvoertuig

Op dinsdag 14 maart kwam vanuit Bremen in Den Haag Gleissmesszug GMW 1-I aan. Dit meetvoertuig van de BSAG bestaat uit drie delen en is ingericht om aan de hand van diverse variabelen de toestand van de sporen te controleren. Zo was het mogelijk om de spoorligging, de toestand van de bogen, de juistheid van de afstand tussen de spoorstaven (1435 mm) en de ligging van het wegdek in relatie tot de tramrails in kaart te brengen. Gedurende een aantal avonden en nachten werd het gehele tramnet bereden. Omdat de 3099 voorzieningen heeft om 'vreemde' voertuigen te slepen werd ook nu deze GTL als trekkracht gebruikt. De 3099 is ook steeds trekkracht van de Profielmeetwagen.

Op maandagavond 20 maart 2006 ontspoorde het meetvoertuig op de Schedeldoekshaven. Met behulp van rijplaten werd het voertuig herspoord. De laatste meetritten vonden plaats op dinsdagavond 21 maart 2006.

Op woensdagochtend 22 maart 2006 werd het meetvoertuig vanuit de remise LB overgebracht naar 's-Gravenmade. De volgende dag werd het voertuig door een kraanwagen van Blansjaar op een vrachtwagen getakeld en keerde terug naar Bremen.

Wist u dat:

- Bij de werkplaats Lijsterbesstraat een stukje muur afgebroken is en een stuk hekwerk bij de ingang van de remise verdwenen is omdat de Regio Citadis anders niet naar binnen kan?
- Dit waarschijnlijk maar voor de aankomst van 1 RandstadRail voertuig is gedaan?
- Bij het Rijswijkseplein een soort tijdelijke 'tramtunnel' is gebouwd vanwege de bouw van 'het strijkijzer'?
- Op 25 maart de CPC-loop werd gehouden en er weer diverse inkortingen en omleidingen waren?
- Er op 12 maart een bommelding was bij de halte Kamperfoeliestraat van lijn 2?
- En dat het hier om een grote open liggende koffer ging die er al twee dagen lag?

- Lijn 2 ingekort werd en de 3099 ontspoorde bij de Thorbeckelaan tijdens het driehoeken?
- Bij de Grote Kerk een nieuw soort automatische klaphekjes zijn neergezet?

Nieuw seizoen Haags Openbaar Vervoer Museum

Op 2 april opende het HOVM weer zijn deuren voor het publiek. Zoals ieder jaar gebruikelijk is het museum open vanaf de eerste zondag in april tot en met de laatste zondag in oktober van 13:00u tot 17:00u open voor het publiek. In het museum bevinden zich historische trams en bussen. Op iedere zondag zullen er vanuit het museum, net zoals voorgaande jaren, twee korte ritten en één lange rit worden gereden. Voor meer informatie, de rittenfolder en prijzen van de ritten verwijzen wij naar www.hovm.nl.

Op zaterdag 25 maart werd het vers geschilderde tramstel 810+769 overgebracht vanaf de Lijsterbesstraat naar het HOVM.

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

- Door de komst van RandstadRail wordt emplacement Den Haag Centraal aangepast. Vanaf 17-04 is het niet meer mogelijk om vanaf de sporen 1 tot en met 5 richting de Laan van NOI te rijden.
- Vanaf 14-04 tot en met 23-04 ligt het treinverkeer op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn stil zodat een aantal grote klussen van het RandstadRail-project kan worden uitgevoerd. In Zoetermeer worden de perronoverkappingen van halte De Leyens verwijderd, in Berkel en Rodenrijs worden de eerste voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de te vernieuwen halte Rodenrijs (nu station Berkel en Rodenrijs). In Pijnacker krijgt de Oostlijn zijn definitieve plek over de verdiepte bak van de toekomstige halte Pijnacker Centrum terug. De overweg in de daar thans enkelsporige Hofpleinlijn wordt daarvoor nog één keer verlegd. Bij Leidschenveen wordt ook weer gewerkt aan de bouw van de nieuwe halte aldaar.
- Op emplacement Leidschendam zijn de contouren van het nieuwe emplacement voor de RandstadRail-voertuigen duidelijk zichtbaar. De nieuwe sporen liggen dichterbij elkaar dan de oude NedTrain-sporen. Een aantal wisselverbindingen is in een vergevorderd stadium. Ook wordt gewerkt aan het scheiden van de bovenleidingconstructies.
- Van de RET vernamen wij dat de tijdelijke buslijn 6 CS-Pijnacker-Zoetermeer voor hen gereden gaat worden door Connexion.

Netkousviaduct in Den Haag compleet

Op zaterdag 1 april werden in aanwezigheid van enkele genodigden de laatste gebogen liggers ter hoogte van het Siemens gebouw ingehesen. Met het plaatsen van deze laatste betonnen delen is het viaduct nu een aaneengesloten geheel geworden. De werkzaamheden verliepen zeer voorspoedig. Een dag eerder werden bij de Neherkade de liggers al gesignaleerd op een vrachtschip. Vanaf 8 april werd ter hoogte van Ternoot een begin gemaakt met het plaatsen van het wissel en dus meteen ook met de eerste spoordelen op het viaduct. De komende maanden zullen de sporen gelegd worden.

Materieel

Nadat op 2 maart het eerste RandstadRail voertuig in Den Haag werd afgeladen is het enige tijd rustig geweest. Pas op 31 maart kwam de 4004 aan in Den Haag. De 4004 reed na het afladen op eigen kracht de remise in. Op 5 april arriveerde de 4005. Op de avond voorafgaand aan de komst van de 4005 werden in de nieuwe hal de spo-

ren geslepen door de 1139. Bij deze gelegenheid werd ook de 4004 verplaatst naar een ander spoor. Op 13 april arriveerde de 4006 in Den Haag. Deze aankomst was afwijkend omdat de aflevering plaats vond op de kruising voor het De Savornin Lohmanplein. Dit werd gedaan om het HTM-personeel in de werkplaats vertrouwd te maken met het nieuwe materieel. Om de tram zonder problemen in de remise te krijgen moesten er wel enkele obstakels worden verwijderd. Zo werd een deel van het trottoir langs het opstelspoor voor de remise Lijsterbesstraat verwijderd. Hetzelfde lot overkwam ook het hekwerk bij de ingang van de remise. Om de tram probleemloos door de sluis naar de werkplaats te rijden moest tenslotte ook een deel van een muurtje worden gesloopt. De 4006 zal waarschijnlijk het enige RandstadRail-voertuig zijn dat in de werkplaats aan de Lijsterbesstraat zal komen omdat de werkplaats op de nominatie staat te verdwijnen.

In de vroege morgen van 14 april werd de eerste proefrit gemaakt met een RandstadRail-voertuig. De 4005 maakte vanaf remise Zichtenburg onder begeleiding van de profielmeetwagen en een bovenleidingwagen een slag naar het Castricumplein. Omdat de lus op het Castricum nog niet is vrij gegeven voor de 4000-en moest de tram over verkeerd spoor terug rijden. Het ander spoor werd op dezelfde manier beproefd.

Vanaf het moment dat de keerlus aan het Castricumplein is vrijgegeven zullen de opleidingsritten voor het personeel van start gaan. De keerlus aan het Castricumplein zal dan 'achteruit' bereiden moeten worden.

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMELAND ARRIVA

Buslijn 132 gaat worden medegefinancierd door de gemeente en een aantal ondernemers, de zgn. "derde geldstroom". De 65+ers van het eiland mogen gratis mee. (arriva)

AMSTERDAM GVBA

De vier tweeassige Volvo's zijn nog steeds actief, ook in het reizigersvervoer. Een tekort aan gelede jonckheren is het gevolg van technische aanpassingen aan deze wagens, die tevens worden ingericht voor rolstoelvervoer, ten koste van 4 zitplaatsen. Ons materieeloverzicht heeft nog verfijning inzoverre in 2004 reeds 418 en 431 uit het park verdwenen, in 2005 gevolgd door 417, 419, en 432. Op de sterkte per 1.1.2005 stonden ook nog 421, 425, 427 en 429. (en/adv)

ARRIVA

Op 1 januari 2006 was aan oud materieel – d.w.z. afkomstig van GVG en in dienst bij ARRIVA per 14-4-1998 c.q. van GADO en VEONN en in dienst per 1-11-1998. – het volgende bestand voorhanden:

O405	139
O405G	144, 145, 152, 153, 155, 156
SB220	201-206, 4837, 4840, 4846, 4848
B10M	1080-1086, 4738-4744, 4746-4752
IVECO	1087-1092, 1094-1096, 1138-1147, 1279-1288
O408	1117-1126, 1258-1267, 4299, 4677-4684, 4736, 4753-4755, 4757
B91	1152-1162, 5531-5535, 5537-5538, 5567-5569, 5571-5586
B96	1254-1257

B95	1268-1276, 2194-2200, 2202, 2203, 2217-2221
MB230	4578, 4579, 4596, 4598-4600, 4603-4606, 4609-4612, 4614, 4619, 4630-4632, 4700, 4771-4777
SBR3015	5745, 5783-5785
SBR3000	5747, 5748
IVECO Q-bus	6382
Berkhof jr	6387-6388 1)
B86	6721
MB 208D	7287, 7291, 7301, 7303, 7304, 7316
B10MA`	7757

1) 6388 was een doublure met een MD 814D van Midnet, en zou gewijzigd worden in 6386; kennelijk is dit nimmer gebeurd.

De inmiddels afgeleverde en in dienst gestelde 8081-8090 hebben 39 zit en 38 staan.

Bij de TCR is men creatief bij het aantrekken van gebruikte bussen. Onder nummer 86 kwam in 2005 een 0405, bjr 1994, ex JAVO, ex Verschoor, ex SWEG, gevolgd door 87, een Alliance 1997 van Huther & Junkes. De 88 is een Citaro LE demo uit 2005, die bij ARRIVA het nummer 1001 had, maar daar niet heeft gereden. Dit jaar kwam als 89 de ex Connexxion 2530 in dienst. (adv)

BBA

De voetnoten bij de tabel in het vorige nummer kunnen gewoon in de volgorde 1-6 worden gelezen. De BBA verzorgt voor NS reeds het treinvervangend vervoer in de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Per 1 juli komen daar op basis van een tweejarig contract Gelderland, Overijssel, Drenthe, Friesland en Groningen bij, wat 3 miljoen extra omzet betekent (bba).

CONNEXXION

Hoewel het nummerschema overzichtelijker is dan voorheen bij NS, ESO of VSN wel het geval was, komen er toch soms bussen op onverklaarbare plekken terecht. Zo kwamen in 2002 de MB 0411CDN 1900-1901 in dienst voor stad Hoorn, die al gauw een zwervend bestaan zijn gaan leiden; in 2005 werden zij gevolgd door de MB 616 Kusters Parade 1902-1903, standplaats onbekend. Het nummer 3150 voor de Volvo B7RLE 8700 proto uit 2003, die gereden heeft in Zaanstad en Alkmaar (en ook vaak in een Tv-programma te zien was) is wellicht nog uit de historie verklaarbaar, maar dan kwam er in 2004 een MB 616 met nummer 3151 achteraan, die in Hilversum kan worden aangetroffen.

De problemen met de gasbussen waren in maart verholpen, zodat de levering van de resterende 59 stuks gestart kon worden. Ook werd de vulinstallatie goedgekeurd.

Minister Zalm wil het bedrijf in zijn geheel verkopen; geschatte opbrengst 250 a 400 miljoen. In de tweede kamer is echter weerstand gerezen bij groeperingen die willen dat het rijk zeggenschap over het bedrijf houdt. 2005 was, ondanks de gestegen brandstofprijzen, een goed jaar, mede door meer efficiënte bedrijfsvoering. De omzet daalde weliswaar van 912 naar 872 miljoen, maar het aantal reizigers nam toe met 1,6 %; zij gaven het bedrijf rapportcijfer 7,3. (connexxion)

DEN HAAG/SCHIPHOL HTM

Op 9 maart zijn de diplomaten 328-330 op Schiphol aangekomen. Dit maakte de terugkeer van 181-183 naar Den

Haag mogelijk. Vanaf eind maart zijn de 80 km/h bussen 131-140 in fasen naar Schiphol overgebracht; de daar aanwezige 800-en keerden terug. 171-176 zijn thans 80 km/h bussen voor lijn 33. Onder nummer 793 kwam in 2005 een (niet in ons jaaroverzicht opgenomen) cabriobus DAF SB2005/Smit 50 zit bouwjaar 1980, ex CN Tours 71.(en/adv/hbm)

DORDRECHT SVD

In maart was HTM 326 op bezoek om het personeel met dit type te laten kennismaken. (en)

EINDHOVEN Phileas

Sinds eerste week maart zijn weer dagelijks vier tot vijf Phileassen op de weg. Op 28 maart telden wij er zelfs zes, in dienst op beide lijnen 401 en 402. De bussen beschikken thans over stopsignalen voor de reizigers.(en)

LIMBURG

De provincie heeft niet alleen besloten per 2007 de versnippering Zuid-Limburg op te heffen, maar ook nog eens Noord en Zuid samen te voegen. Men verwacht daardoor een krachtige concessionaris te krijgen met een effectief vervoerbeleid. Zo slaat de schaalvergroting weer toe.

NIJMEGEN NOViO

Bus 701 is op 24 februari na een motorbrand uit dienst genomen. (en)

UTRECHT GVU

De 524 ging op 28 februari terzijde, nadat een scheur in het chassis was geconstateerd. Alle bussen dragen nu "Voor-U" stickers, zoals de Connexxion bussen, die voor de provincie Utrecht rijden. (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda: zie berichten Berlijn, Naumburg, Plauen, Bremen, Darmstadt, Hannover-HSM, Keulen, Neurenberg, Mülheim, Mulhouse, Basel. Alle aankondigingen onder voorbehoud.

BELGIË.

De Lijn. In HOV/RN 566 schreven we over een bestelling van 10 lagevloertrams te leveren in 2007. Hierbij gaat het om 6 eenrichtingtrams voor de Kusttram (Oostende) en 4 tweerichting trams voor Gent. Deze trams met een lengte van 29,1 meter krijgen weer toegangsdeuren in de voorste wagenbak (evenals de laatste nog aan Antwerpen te leveren trams) en afneembare treeplanken voor op de Kustlijn. Het is de bedoeling dat ze 's-zomers op de Kustlijn rijden en 's winters in Gent. In totaal zijn er tot nu toe 77 eenrichting- en 35 tweerichtingtrams van het type Hermelijn afgeleverd/besteld volgens onderstaand overzicht. De komende jaren wil men nog eens 98 van deze trams bestellen.

Hermelijnen afgeleverd/besteld:

	1 ^e serie	2 ^e serie	3 ^e serie	Aantal
Antwerpen	7201-7231	7233-7271		71
Gent	6301-6314	6315-6331	6332-6335	35
Oostende (Kusttram)			6050-6055	6

Vanaf 1.3.2006 werden de tarieven gewijzigd waarbij de kaartjes die op het voertuig worden gekocht in verhouding een stuk duurder werden. Naast abonnementen zijn er enkel nog biljetten en lijnkaarten met "korte" (1-2 zones) en "lange" (vanaf 3 zones) afstand.

Antwerpen. Als laatste kwam begin februari 2006 de omgebouwde PCC 7027 uit de werkplaats. Bij toerbeurt worden de Hermelijnen 7201-7231 aangepast en verblijven daarvoor ongeveer zes weken in Bautzen.

Brussel. Met ingang van 6.3.2006 rijden de eerste motorrijtuigen van de serie 3000 op de lijnen 24 en 91. De invoering van een nieuw lijnennet in 2008 vraagt ook aangepaste en nieuwe infrastructuur. Momenteel wordt gewerkt te Marius Renard (lijn 81), aan de Werkhuizenkaai en het eindpunt Esplanada (lijn 51), Stille (lijn 16), aan de verlenging vanaf Wiener naar Hermann Debroux (lijn 93/94) en het sluiten van de ring van metrolijn 2. Ook vinden werken plaats in de remises Elsene en Woluwe en wordt de capaciteit van de remise Haren uitgebreid door de aanleg van meer sporen. In een volgend nummer geven wij een overzicht van het toekomstige lijnennet.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Het bestaande verkeersverdrag omvat niet veel meer dan de organisatie van de Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Zaken zoals de kwaliteit van de dienstuitvoering, het schoonhouden van het materieel, klanttevredenheid en milieu zijn hierin niet opgenomen. Dat verandert met het nieuwe verdrag per 1.1.2008. Hierin wordt o.a. bepaald dat 90% van de bussen op tijd moet rijden, de metro 95 tot 97% en de tram daar tussenin met 90-95%. Op tijd wil zeggen met niet meer dan drie minuten vertraging. Nu rijdt 95% van de bussen, 98% van de metro en 94% van de trams op tijd. Bij de bus worden ook milieunormen gesteld. In drie jaar tijd moet het geluidsniveau bij de helft van het wagenpark onder de 77 decibel zijn. Alle bussen moeten voldoen aan de Euro2 norm voor wat betreft de uitstoot van uitlaatgas of op aardgas rijden.

In het kader van een Europees project worden in acht Europese steden dit jaar bussen met waterstof motoren aangeschaft. Berlijn stelt in juni 2006 14 MAN waterstofbussen in dienst. Deze worden gestationeerd in Spandau waar ook een tankinstallatie komt. De dubbeldekker bus is in opkomst. Over een paar jaar rijden er in Berlijn 600 tot 700 stuks. De dubbeldekker is in aanschaf en onderhoud goedkoper dan een gelede bus.

Op 16.5.1881 werd de eerste elektrische tramlijn ter wereld in dienst gesteld tussen het Anhalter Bahnhof en de Kadettenanstalt in de Zehlendorfer Strasse. Op 14.5.2006 wordt dit 125 jarig jubileum gevierd met o.a. een tramparade en een open dag in de remise Lichtenberg. Veel meer details zijn ons nog niet bekend en het volgende nummer komt daarvoor te laat. Raadpleegt u: www.bvg.de.

Met het oog op het WK Voetbal worden de werkzaamheden in de Karl Liebknecht Strasse (project Alex II, aanleg vrije trambaan) tijdelijk stilgelegd. De opening wordt daarom weer eens verschoven: nu naar mei 2007.

Het lukt toch om het mini metrolijntje U55 in 2006 te openen. Op 28.5.2006 komt de 610 meter lange lijn in dienst tussen het Hauptbahnhof en de Reichstag. Men verwacht dagelijks 6500 passagiers waarvoor in april 2006 acht metrotreinstellen type F79 in de tunnel worden neergelaten. Het vervoer is gratis. De aansluiting met lijn U5 (Alexanderplatz) komt in 2014 tot stand.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Het WK Voetbal (9.6.2006 t/m 10.7.2006) betekent naar schatting een extra toestroom van 300.000 reizigers per dag. Dat vraagt de inzet van extra materieel en personeel. Er wordt in deze periode dag en nacht

gereden met naar/van het Olympiastadion een 2½ minuut frequentie.

Cottbus. De KT4D motorrijtuigen 59, 60, 62 en 63 gingen per spoor naar Pyatigorsk. De 64, 66 en 67 gingen over de weg naar Szeded. Alleen KT4D motorrijtuig 65 is nu nog in Cottbus voor intern gebruik. In de normale dienstuitvoering rijden uitsluitend KTNF6 trams, waarvan men er 26 heeft: 109, 129, 130, 133-150, 168-172.

Frankfurt Oder. Na de uitslag van een referendum (zie HOV/RN 566) trok de gemeenteraad het voorstel voor de aanleg van een tramlijn naar Slubice in. Voorstanders van deze grensoverschrijdende tramverbinding bekritiseren dit besluit. Het referendum kende een zeer lage opkomst en de 83% tegenstemmers hebben waarschijnlijk uit andere overwegingen gehandeld. Ook is in de voorlichting te weinig gewezen op het feit dat de nieuwe verbinding van levensbelang voor het behoud van de tram zou kunnen zijn. Het dalende inwonertal van Frankfurt maakt het steeds moeilijker een trambedrijf te exploiteren. Van Poolse zijde is teleurstellend gereageerd op het aflazen van het plan.

Gera. Sinds 1.1.2006 exploiteert de Geraer Verkehrsbetriebe (GVB) in opdracht van de gemeente de goederenspoorlijn en aansluitingen vanaf het Hauptbahnhof naar het industriegebied Langenberg. Deze sporen hebben een lengte van 5½ kilometer met aansluitingen met een olieterminal en staalverwerkende bedrijven.

Gotha. Motorrijtuig 592 (ex Bochum) werd met een defecte motor buiten dienst gesteld. Ook de bekabeling blijkt in slechte staat. Men is op zoek naar tweedehands tweerichting materieel voor het zijlijntje Gleisdreieck – Waltershausen. Er hangen nog steeds donkere wolken boven het voortbestaan van de Thüringerwaldbahn (lijn 4) naar Tabarz en de bovengenoemde zijlijn naar Waltershausen. Enkele aanliggende gemeenten dragen financieel onvoldoende bij; een al eerder gesignaleerd probleem. Ook verminderde de laatste jaren het aantal passagiers.

Leipzig. Op 25.1.2006 tekende de Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) een overeenkomst met Kirow waarbij, behoudens goedkeuring door de kartelautoriteit, 51% van de aandelen van Leoliner Fahrzeug-Bau Leipzig (FBL) wordt overgedragen. Met terugwerkende kracht per 1.1.2006 heeft Kirow (voluit: Kirow Leipzig KE Kranbau Eberswalde AG) dan een meerderheidsbelang in deze tramfabriek. Tot 2010 wil de LVB zijn aandeel terugbrengen tot 10%. De tramfabriek werd destijds als Leipziger Fahrzeugservicebetriebe gevestigd als een gezamenlijke onderneming van de LVB en Slemens.

Naumburg. Dit jaar wordt tussen Pasen en eind oktober 2006 elk weekend gereden op het traject Hauptbahnhof – Vogelwiese. Verder zijn er rijdagen op 1 mei, 3 t/m 5 juni, 22 t/m 25 juni (Kirschfest), 25 t/m 28 juli, 2 en 3 oktober, 28 t/m 31 oktober en tijdens de Kerstmarkt op 2, 3, 9, 10, 16 en 17 december 2006. Tussen 9.00 en 18.00 uur wordt met twee trams elk half uur gereden. Op 10.6.2006 is de dienst ingekort tot de Theaterplatz.

Plauen. Zelf een tram besturen kan op 13 mei, 10 juni en 16 september 2006. Aanmelden: Plauener Strassenbahn, telefoon 0049-374129940. Op 20 en 21.5.2006 worden vanaf 14.00 uur rondritten gereden ter gelegenheid van 40 jaar motorwagen 78, tegenwoordig beter bekend als de "Bier-Elektrische". Op zondag 21.5.2006 is er een manifestatie bij de Gleisdreieck Tunnel. Dat wordt halve liters goudgeel vocht hijsen.

Schöneiche. In het bestuur van de Landkreis Märkisch Oderland wordt nog steeds de vraag gesteld of het gezien de financieel zware tijden wel wenselijk is bij te blijven dragen in het tekort van het trambedrijf. Een deskundige heeft inmiddels na onderzoek vastgesteld dat het bedrijf efficiënt werkt en dat een omschakeling naar busexploitatie niet

goedkoper is. De andere betalers (de gemeenten Schöneiche en Woltersdorf en de Landkreis Oder-Spree) zien dat gelukkig anders en roepen de Landkreis Märkisch Oderland op de tram ook na 2010 te behouden. Zie verder ook bericht München.

Schwerin. In de vroege ochtenduren van 2.2.2006 bedreigde een verwarde man een trambestuurder van lijn 1. Hij dwong de bestuurder door te rijden waarbij zonder ongelukken enkele halten en een rood stoplicht werden gepasseerd. De bestuurder kon alarm slaan en de kaping werd beëindigd door de stroom uit te schakelen. De man werd gearresteerd en tot een jaar gevangenis veroordeeld. Videobeelden vormden een overtuigend bewijs.

Woltersdorf. Bij de halte Berliner Platz wordt halverwege de lijn een kruisingplaats aangelegd waardoor hier vanaf mei 2006 gekruist kan worden met een tegenligger. Dat is nodig omdat dan met twee diensten wordt gereden. Nu zijn dat er drie. De kruisingen bij de Thälmannplatz en Kontrollpunkt komen te vervallen. De aanhangwagen dienst in de spits wordt dan uitgevoerd op het traject Rahnsdorf – Berliner Platz. In principe kan ook een pendelende derde motorwagen worden ingezet waardoor in aansluiting op de Berlijnse S-Bahn op dit gedeelte een tienminuten dienst kan worden geboden. De sporensituatie bij het eindpunt Woltersdorfer Schleuse is zo slecht dat deze vóór 1.7.2006 moeten worden vervangen. Als dat niet gebeurt – er zijn bezwaren tegen het hiervoor kappen van een aantal bomen – moet het eindpunt worden ingekort tot de halte Krankenhaus.

DUITSLAND west.

Braunschweig. Motorrijtuig 0051 wordt na een aanrijding in Mittenwalde hersteld. Hierbij wordt de dubbele voordeur vervangen door een enkele en krijgt de wagen dubbele koplampen.

Bremen. Ritten met museummaterieel worden gereden als lijn 15 (stadsronddrit) op 14 mei, 11 juni, 9 juli, 13 augustus en 10 september 2006; vertrek Hauptbahnhof: 10.30, 14.30 en 16.00 uur en als lijn 16 (ringlijn) op 23 april, 28 mei, 25 juni, 23 juli, 27 augustus en 24 september 2006, vertrek Hauptbahnhof: 11.00, 12.00, 14.00, 15.00 en 16.00 uur. Voor verdere inlichtingen: www.fdfs.net. Hier kunt u ook terecht voor de openingstijden van "Das Depot", het museum in de remise Sebaldsbrück.

In aflevering is de serie GT8N-1 motorrijtuigen 3101 – 3120. Een compleet overzicht (aflevering, 1^e dag in dienst, fabrieksnummer) is te vinden op intyernet onder www.bremenhahverkehrs.net (Info/Fahrzeugliste). Eerder schreven we over het nieuwe traject van lijn 3 via Überseestadt. Op een gedeelte (stad inwaarts) komt een vierrail traject voor medegebruik door de Hafentram (goederenvervoer DB).

Darmstadt. De stoomtram met locomotief 7 rijdt van 21.5.2006 t/m 18.6.2006 op zon- en feestdagen tussen Eberstadt en Alsbach. Vertrek vanaf de remise Frankenstein om 10.15, 12.15, 14.15, 16.15 en 17.45 uur. Op 3, 10, 16, 17, 23 en 24 september 2006 wordt gereden op de route Schloss – Griesheim. Op 9.9.2006 wordt gereden tussen Eberstadt en Alsbach (vertrek Frankenstein op de hierboven genoemde uren) ter gelegenheid van 120 jaar stoomtram. Darmstadt had een stoomtram van 1886 tot 1922.

Dortmund. Ook hier worden tijdens het WK Voetbal wedstrijden gespeeld. De winkels in het centrum zijn tot 22.00 uur geopend, tram en bus rijden langer door en tijdens de gehele periode is het Nachtexpress net (bus) in bedrijf. Uiteraard worden extra trams en bussen ingezet.

Duisburg. De werkplaatsen van bus, tram en Stadwerke (gemeentewerken) zijn ondergebracht in een zelfstandig bedrijf: Werkstatt und Fuhrpark Duisburg GmbH.

Düsseldorf. Op 10.2.2006 was het precies 50 jaar geleden dat bij de Rheinbahn de eerste Düweg gelede zesasser, 2501, in dienst werd gesteld. Dit wagentype werd ontwikkeld door Düweg (toen nog Düweg), de Rheinbahn en de Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn en was decennia lang beeldbepalend bij veel bedrijven. Bij een feestje in het centrum stond de jubilaris dan ook trots te stralen voor de toegesnelde pers en televisie. De 2501 behoort tot het historische materieel van de Rheinbahn en kan voor speciale ritten worden gehuurd.

Essen. Er was dit jaar sprake van een lange en strenge winter. Tijdens extreem koude nachten werden de ondergrondse stations Hauptbahnhof en Berliner Platz opengesteld voor daklozen.

Frankfurt am Main. Bij Bombardier Transportation werden voor de U-lijnen 146 (+ 24 optie) hogevloer Stadtbahn motorrijtuigen van het type Flexity Swift besteld. Er komen twee uitvoeringen: 54 tweedelige gelede tweerichting motorrijtuigen met een lengte van 25 meter (2,65 meter breed), rustend op drie draaistellen (6 assen) en plaats biedend aan 190 passagiers (48 zit- + 136 staanplaatsen + 6 klapstoelen) en 92 motorrijtuigen die kort worden samengekoppeld tot 46 tramstellen met een doorgang voor de passagiers. Deze stellen hebben drie geledingen, zes draaistellen met 12 assen en bieden plaats aan 374 passagiers (104 zit- + 248 staanplaatsen + 12 klapstoelen. Ze worden gebouwd in Bautzen en geleverd vanaf mei 2008 tot medio 2015. Intern hebben ze de voorlopige typeaanduiding U5-25 en U5-50. Tijdens de in Frankfurt te spelen WK Voetbal wedstrijden wordt het vervoeraanbod verhoogd. Het Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) en Traffiq laten meer bussen, trams en S-Bahnen rijden tot later in de nacht of zelfs 24 uur rond.

Frankfurt-DB. S-Bahn Frankfurt am Main. Het onderhoud van het S-Bahn materieel verhuisde van het Bahnbetriebswerk Griesheim naar een nieuwe S-Bahn werkplaats op de plaats van het vroegere Postbahnhof naast het Hauptbahnhof.

Freiburg. Vanaf midden maart 2006 gaan de Combino Advanced motorrijtuigen 281-285 voor aanpassing terug naar de fabriek. Daarna volgen de Combino Basics 271, 273-279. Op 6.2.2006 verscheen de eerste tram op de nieuwe lijn naar de Innsbrucker Strasse (Vaubanlijn, lijn 3). Test- proef- en instructieritten volgden en op 29.4.2006 komt de lijn in dienst. Zie voor het lijnennet per 29.4.2006: HOV/RN 564.

Hamburg. Het DT2 materieel is nog dagelijks op alle lijnen te vinden. Nog 10 stellen zijn dienstvaardig. Alhoewel men in de prognose uitgaat van ruim 35.000 passagiers per werkdag is er nog steeds veel kritiek op de geplande lijn U4. Komende vanaf Billstedt volgt deze de route van lijn U2 tot Jungfernstieg en takt hierna af. Via het station Überseequartier wordt het eindpunt Lohsepark bereikt. De afstand tussen Jungfernstieg en het eindpunt is hemelsbreed slechts 1 kilometer; de geplande lijn met zijn diep gelegen stations krijgt een lengte van 3,4 kilometer. Tegenstanders trekken de vervoerswaarde sterk in twijfel.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. De nieuwe lijn naar het vliegveld komt pas in 2009 in dienst.

Hannover. De nieuwe openlucht stalling bij de remise Buchholz kwam al eerder op 23.2.2006 in gebruik. Met het oog op de computerbeurs CeBIT (9 t/m 15.3.2006) werden de buiten dienst gestelde Düweg motorrijtuigen 6001, 6005, 6013, 6023, 6060 en 6083 tijdelijk weer in dienst gesteld.

Hannover-DB. S-Bahn. Vooruitlopend op de plannen voor een S-Bahn verbinding naar Hildesheim werd hier met ingang van 11.12.2005 al een voorschot op genomen. Elk uur rijdt er een RB (Regional Bahn) trein op het traject Hannover – Sarstedt – Hildesheim die aan alle stations stopt plus elk

uur een RE (Regional Express) trein die vanaf Hildesheim door rijdt naar Bad Harzburg. In plaats van 10, rijden er nu dagelijks 36 treinenparen tussen Hannover en Hildesheim. Tijdens het WK Voetbal (11.6.2005 t/m 10.7.2006) rijden er meer en langere treinen op de lijnen S1, S2 en S5 naar Hannover Linden/Fischerhof. Na afloop van de wedstrijden wordt er frequent en langer gereden tussen Linden/Fischerhof en het Hauptbahnhof. Ook is er extra busvervoer.

Hannover-HSM. Hannoversches Strassenbahn-Museum e.V. Sehnde-Wehmingen. Vanaf Pasen (16.4.2006) t/m 3.10.2006 is het trammuseum op zon- en feestdagen geopend van 11 tot 17 uur. Ook geopend op 24.6.2006, 15.7.2006 en 10.12.2006. Het HSM is ook te vinden op internet: www.wehmingen.de

Karlsruhe. Op 27.5.2006 komt de nieuwe tramlijn naar Nordstadt in dienst en worden op 28.5.2006 de lijnen 2, 3 en 6 gewijzigd:

lijn 2: Wolfartsweier – Marktplatz – Hauptbahnhof – Europaplatz – Siemensallee

lijn 3: Nordstadt – Europaplatz – Kronenplatz – Hauptbahnhof

lijn 6: Tivoli – Hauptbahnhof – Europaplatz – Daxlanden (- Rappenwört).

Hierbij gaat lijn 3 vanaf het Hauptbahnhof door als lijn 4 naar Waldstadt en omgekeerd.

Op 24.6.2006 volgt de verlenging van lijn S2 vanaf Blankenloch naar Spöck Stutensee. Inmiddels is begonnen met de elektrificering van de 30 kilometer lange DB lijn Freudstadt – Eutingen voor de verlenging van lijn S41.

Kassel. Om het bericht in HOV/RN 566 te completeren: de tramlijn naar Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn) is in dienst als lijn 4. De sneldiensten in de spits met hybride materieel worden door de RBK gereden als lijn RT2. De RBK (Regionalbahn Kassel) is onderdeel van de KNE (Kassel-Naumburger Eisenbahn). Al hoewel wij in de berichtgeving niet altijd een onderscheid aangeven is het nuttig om op te merken dat er met de KVG (Kasseler Verkehrs-Gesellschaft) in feite 3 bedrijven (AVG, KNE en RBK) actief zijn op een gemeenschappelijk net waarbij ook het materieel eigendom is van deze drie bedrijven. En dit alles binnen het NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund). Op een gedeelte van de Lossetalbahn wordt door de DB met goederentreinen gereden. In eerdere berichtgeving hebben we al eens gewezen op de bijzondere spoorligging bij een aantal halten. Gezien het verschil in profiel (de trams zijn smaller dan de goederentreinen) liggen bij deze halten de tramsporen dicht langs de halteperrons waardoor vierrail en zelfs zesrail trajecten (bij zijperrons aan weerszijden van enkelsporige baanvakken) aanwezig zijn. Bij dubbelspoor halten (zoals de kruisinghalte Eschenstruth) wordt dit maar in één richting toegepast omdat de goederentreinen daar maar van één spoor gebruik maken. Het klinkt ingewikkeld maar denkt u maar aan strengelsporen waarbij de tram steeds aan de perronzijde rijdt.

Wat zijn de verdere plannen? Met stip bovenaan staan de werkzaamheden rond en vooral onder het Hauptbahnhof waardoor de RegioTram straks kan doorrijden over het stadsnet. U moet dan denken aan de RegioTram vanuit Warburg (lijn RT3) en de nog dit jaar met vertraging in dienst te stellen RegioTramlijn vanuit Melsungen (abusievelijk in HOV/RN 566 aangeduid als lijn RT3). Inmiddels zijn ook al werken in uitvoering op de Kurhessenbahn; de toekomstige RegioTramlijn naar Wolfshagen. Geheel volgens de Europese richtlijn wordt de exploitatie van de RegioTramlijnen (inclusief de enkele spitsdiensten naar Hessisch Lichtenau, lijn RT2) aanbesteed voor de periode december 2006-december 2012. In theorie zou er dus nog een andere exploitant kunnen verschijnen. En dan wordt ook het be-

staande tramnet verder uitgebreid tot over de gemeentegrens. Als iedereen ja zegt kan in 2008 de tramlijn vanaf het huidige eindpunt Holländische Strasse met 3,9 kilometer worden verlengd tot Vellmar Nord.

Keulen. Honderd jaar geleden kwam op 11.1.1906 de elektrische lokaallijn tussen Keulen en Bonn in dienst. De zogenaamde Rheinuferbahn van de Köln-Bonner Eisenbahn, alhoewel Köln toen nog geschreven werd als Cöln. De robuuste treinen vielen op door hun witte kleur en fraaie rode biezen. In 1960 werden de befaamde "Silberpfeilen" in dienst gesteld die het traject slechts in 25 minuten aflegden. In 1978 verdween de KBE en werd de Rheinuferbahn onderdeel van het KVB net en het is nu lijn 16 die vanaf Keulen via Bonn naar Bad Godesberg rijdt. Op 6 en 7.5.2006 wordt het jubileum gevierd door de KVB en HGK (Hafen und Güterverkehr Köln) met een open dag in de remise Wesseling. Opgesteld staat daar de Silberpfeil ET 201. Op 22.7.2006 wordt afscheid genomen van de Düwag achtassers. Met meerdere trams van dit type wordt dan een afscheidsrit georganiseerd. Ze rijden nu nog maximaal vijf diensten solo op lijn 6 en vlammen nog één keer tijdens het WK Voetbal vervoer van 11.6.2006 t/m 10.7.2006.

Mülheim. Alle 6 M6-NF trams 277-282 staan sinds enige tijd met problemen aan het lagevloer tussendeel buiten dienst. Het herstel verloopt moeizaam in verband met de aanmaak van onderdelen. Inmiddels kwam op 21.2.2006 motorrijtuig 277 weer in dienst. Door deze uitval is een materieel tekort ontstaan. Het trambedrijf van Essen springt bij door het uitlenen van drie 1100-en die ingezet worden op lijn 104 die beide meterspoornetten met elkaar verbindt. Met het historische Grossraum motorrijtuig 227 worden op 7 mei, 3 september en 1 oktober 2006 stadsrondritten gereden. Kijkt u op www.muelheim-ruhr.de. In een ongebruikt stukje tram-tunnel ten westen van het Hauptbahnhof wordt een opstelruimte voor Stadtbahn materieel aangelegd.

München. Door hevige sneeuwval moest op 4.3.2006 in de vroege avond het tram- en busvervoer worden gestaakt. Op 5.3.2006 konden de meeste bussen weer rijden maar was de tramdienst nog gestremd. Alleen op het traject Max Weber Platz – Grosshesseloher Brücke reden enkele trams van de lijnen 15 en 25. Ook op 6.3.2006 bleven de trams nog in de remise staan gehinderd door een halve meter sneeuw en dichtgevroren wissels. Uit andere steden moest materieel worden geleend om de sneeuw te kunnen ruimen. Vroeger had je nog werkmaterieel met sneeuwschuivers en pekewagens, maar die zijn in München al lang wegbezuinigd. Hoe anders ging het bijvoorbeeld in Brandenburg bij de Schöneicher-Rüdersdorfer Strassenbahn waar ook een dik pak sneeuw viel en wegverkeer nagenoeg onmogelijk was. Daar werd werkmotorwagen 73 ingezet met een sneeuwschuiver en kon de tramdienst praktisch ongestoord voortgezet worden. En dat bij zo'n klein bedrijfje.

Het WK Voetbal. Vijf weken lang manifestaties in het Olympiapark en een aantal wedstrijden in het Fröttmaninger Stadion. Alles wat bij bus, tram en metro kan rijden wordt ingezet. Om alles in goede banen te leiden bieden collega's uit Augsburg, Neurenberg en Wenen hulp.

De 4,4 kilometer lange verlenging Garching Hochbrück – Garching Forschungszentrum (metrolijn U6) komt op 14.10.2006 in dienst. Hiervan ligt 3,4 km. ondergronds. De verlenging van metrolijn U3 vanaf het Olympiazentrum tot Olympia Einkaufszentrum volgt in 2007.

Jaarlijks moet bij de metro zo'n 1400 ton vuil worden afgevoerd waarvan een groot deel uit het ballastbed. Met het nummer 8960 werd onlangs een rijdende stofzuiger in gebruik genomen die dat klusje klaart. Het door Socofer gebouwde apparaat bestaat uit vier aaneen gekoppelde wagens met een totale lengte van 56 meter.

Neurenberg. Op 6 en 7.5.2006 wordt het 125 jarig tramjubiläum gevierd. De eerste paardentram reed in 1881, vanaf 1896 opgevolgd door de elektrische tram. Twee dagen lang is er open huis in de remise Heinrich Alfes Strasse en is de museumremise St.Peter geopend. Tussen beide remises rijden museumtrams. Op 7.5.2006 is er 's morgens een tramparade. Ook hier worden WK Voetbal wedstrijden gespeeld en staan er grote beeldschermen op de Volksfestge-lände. Tramlijn 6/9 rijdt tot diep in de nacht met hoge frequentie evenals metrolijn 1 en buslijn 65. Tijdens het WK is dagelijks het nachtnet in dienst.

FRANKRIJK.

Le Mans. In februari 2006 werden de eerste rails gelegd.

Lille. De oudste VAL treinen gaan in revisie. Om over voldoende materieel te beschikken worden 6 vierwagen VAL treinstellen uit Turijn gehuurd.

Mulhouse. Het nieuwe trambedrijf wordt op 13 en 14.5.2006 geopend. Het vervoer op beide lijnen is deze dagen gratis. Het trambedrijf heeft 23 vijfdeelige Citadis trams in dienst. Gelijktijdig wordt het busnet aangepast. De tram-train verbinding naar Kruth wordt aanzienlijk duurder dan eerder begroot. Om die reden loopt het project aanzienlijke vertraging op. Met de bouw/aanleg wordt pas in 2007 begonnen en de opening vindt in 2009/2010 plaats. En dan nog maar tot Thann-Nord. Tussen Mulhouse en Thann-Nord kan dan met twee meersysteemtrams een twintig minuten dienst worden gereden met aansluitend (?) een halfuurdienst tot Kruth met een SNCF dieselmotorwagen. Inmiddels werden bij Siemens 12 meersysteemtrams van het type Avanto besteld waarvan de eindmontage plaats vindt bij Lohr in Duppigheim.

Straatsburg. Op 26.1.2006 werd het nieuwe bus/tramdepot Kibitzenau in het stadsdeel Neudorf geopend. Voorlopig vinden hier 125 autobussen onderdak. Door de (juridisch) vertraagde aanleg van tramsporen blijven de 41 plaatsen voor trams nog ongebruikt.

GRIEKENLAND.

Thessaloniki. Na het bericht in het vorige nummer verwachtten wij weer een langere periode van stilte rond de aanleg van de metro maar neen, er zit beweging in de plannen voor een 9,4 kilometer lange lijn met 13 stations. Het Italiaanse bedrijf Finmeccanica heeft opdracht voor de aanleg gekregen. Ansaldo STS levert de techniek en Ansaldo Breda het materieel. Beide Ansaldo bedrijven behoren (nog) tot het Finmeccanica concern.

HONGARIJE.

Boedapest. Op 14.3.2006 arriveerde vanuit de fabriek in Wenen de eerste Combino Supra NF12B. In totaal worden 40 van deze zesdelige 100% lagevloertrams geleverd. In mei 2007 arriveert de laatste. Met een lengte van 53,9 meter is het de langste tram ter wereld waarmee 353 passagiers vervoerd kunnen worden. Vanaf juli 2006 gaan ze rijden op de lijnen 4 en 6. Legendarisch zijn de motorwagens type UV. Op 31.3.2006 werd even stil gestaan bij het 50-jarig jubileum van deze onverwoestbare vierassers die vaak rijden in een driewagen combinatie bestaande uit twee motorwagens met een daar tussen geplaatste tweewassige aanhangwagen. Hun dagen lijken geteld als besloten wordt om het restant motorrijtuigen serie 6000 uit Hannover over te nemen.

Szeged. De in 2005 uit Cottbus overgenomen KT4D motorrijtuigen 51 en 57 rijden hier als 207, 208. In maart 2006 kregen ze gezelschap van de eveneens uit Cottbus afkomstige 64, 66 en 67.

ITALIË.

Turijn. De verlenging Casinette – Falchera (± 2 kilometer) van tramlijn 4 kwam op 1.2.2006 in dienst. Tijdens de Olympische Winterspelen (10 t/m 26.2.2006) reden de tramlijnen 4 en 18 dag en nacht. Nog net voor het begin van deze Winterspelen werd op 4.2.2006 het eerste en geheel ondergrondse VAL metro traject Porta Susa – Fermi (7½ km, 9 tussenstations) officieel geopend. Van 5 t/m 8.2.2006 werd in de middaguren gratis gereden, op 9.2.2006 ging de normale dienst van start. In 2007 volgt een verlenging (± 2 km.) tot Porta Nuova en in 2010 komt het zuidelijke traject naar Lingotto in bedrijf. Het aanwezige wagenpark bestaat uit 23 volautomatische vierwagen treinstellen op luchtbanden type VAL 208 en is aan de ruime kant. Tijdelijk worden 6 treinstellen aan Lille verhuurd.

MADAGSKAR.

Antananarivo. Het restant van het van de Zwitserse Forchbahn afkomstige materieel werd pas op 1.2.2006 vanuit Antwerpen verscheept. Het heeft daar meer dan een half jaar gestaan in afwachting van de betaling van de transportkosten.

OOSTENRIJK.

Graz. Voor de dagelijkse personendienst beschikt de Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe (onveranderd) over 66 motorrijtuigen:

263, 265, 267, 268, 279

501 – 510

521, 524 – 537, 581 – 584

601 – 612

651 – 668.

werkwagens: 251, 252, railslijpwagen: 262.

Terzijde staan: 272, 274, 275, 277, 280, 282 en 523.

Innsbruck. Al jarenlang wordt er gediscuteerd over het voortbestaan van de Hungerburgbahn, de 839 meter lange kabelspoorlijn die vanaf het dalstation en de gietijzeren brug over de Inn een hoogteverschil overbrugt van 286 meter naar het op 858 meter hoog gelegen bergstation. Al heel wat plannen zijn de revue gepasseerd, die eind 2005 plotse-ling resulteerde in de aanleg van een nieuwe kabelspoorlijn die eind 2006 in dienst moet komen. Deze krijgt een ondergronds beginpunt bij het Kongresszentrum en kruist de Inn over een nieuw aan te leggen brug. De eerste schep van dit doorgedrukte prestige project (duizenden bezwaren tegen het opheffen van de bestaande lijn werden genegeerd) ging op 2.12.2005 de grond in. Ongetwijfeld is er een verband met de komende gemeenteraadsverkiezing. Het was de bedoeling dat op deze dag de kabelspoorlijn in het geniep zou worden opgeheven, maar de laatste dag van exploitatie was op 8.12.2005. Het gemeentebestuur had het personeel uitdrukkelijk verboden om op wat voor wijze dan ook aandacht te besteden aan het afscheid. Vele Innsbruckers maakte nog een laatste rit. Op 12.12.2005 begon de afbraak en op 14.12.2005 werd de kabel doorgesneden en werden de twee rijtuigen afgevoerd. Rijtuig 2 naar een sloper en rijtuig 1 naar Jenbach. Door snel ingrijpen van de directie van de Achen-seebahn (een plaatselijk museum liet het op het allerlaatste ogenblik afweten) kon dit rijtuig worden gered en staat nu in Jenbach als monument opgesteld. De Hungerburgbahn, geopend in 1906, en daarna enkele malen gemoderniseerd, is net geen honderd jaar geworden.

Linz. Na de plaatsing van de Pöstlingbergbahn op de monumentenlijst, heeft het trambedrijf alle plannen (aanbesteding nieuw materieel of modernisering van het oude materieel en de omsporing/verlenging tot de Hauptplatz) stop gezet. Men wil eerst meer duidelijkheid. Een besluit wordt binnenkort verwacht.

Sankt Florian. Op 30.6.2003 reed de Florianer Museumsbahn voor het laatst en het ziet er op dit ogenblik niet naar uit dat de historische tramdienst ooit weer hervat wordt. Ooit waren er plannen de lijn in Ebelsberg te verbinden met het net van Linz. De Verein Club Florianerbahn concentreert zich nu op de restauratie van het verzamelde materieel en het behoud van de historische remise.

Wenen-ÖBB. Schnellbahn. Het bericht in HOV/RN 565 is deels onjuist en zeker niet volledig. Zonder dat laatste na te streven vatten wij het een en ander samen. Per 11.12.2005 werd het S-Bahn net gereorganiseerd. Op de stamlijnen S1, S2, S3, S4, S7, S8, S9 en S15 geeft het lijncijfer de eindbestemming aan. Nieuw is het verschijnsel Regio-S-Bahn. Dat zijn S-Bahn diensten die niet aan alle stations stoppen. Enkele vroegere sneltreindiensten, zoals naar Wolfsthal, worden nu als Regio-S-Bahn gereden. Hierbij werd lijn S7 exploitatief gekoppeld aan lijn S2 waarbij vanaf Wolfsthal als lijn S2 naar Mistelbach wordt gereden met een beperkt aantal stops. Lijn S40 rijdt vanaf Wenen FJB afwisselend naar Tulln en Tulln Stadt waarbij elke tweede dienst door gaat naar Traismauer – Herzogenburg – St.Pölten Hbf. Daardoor vervielen de regionale treindiensten tussen Tulln en St.Pölten. Op lijn S4 bestaat iets vergelijkbaars waarbij vanaf Absdorf-Hippersdorff elke twee uur een dienst doorrijdt naar Krems a.d.Donau. Op lijn S80 (Wenen Südbahnhof – Hausfeldstrasse) werd de twintig minuten dienst teruggebracht tot een uurdienst. Wel rijden op dit traject nog de toegevoegde lijn S8 en de regionale dieseltreinen naar Siebenbrunn – Leopoldsdorf (- Marchegg), waarbij lijn S8 niet aan alle stations langs de S80 stopt. De eerste weken was het voor de reiziger wel even wennen. Met lijn S8 heen en met lijn S9 terug is nog wel te overzien maar in een slecht aangegeven Regio-S-Bahn stappen om te ontdekken dat deze niet stopt waar je zou willen uitstappen is van een andere orde. Ook lijkt een lang stationnement na het voorbij rijden van een aantal stations niet logisch en zo zijn er nog wat meer schoonheidsfoutjes. Daar staat tegenover dat meer bestemmingen zonder overstappen bereikbaar zijn.

SPANJE.

Barcelona. Op 5.1.2006 werd lijn T3 vanaf Sant Marti de l'Erm met 2,2 kilometer verlengd tot Consell Comarcal in Sant Just Desvern. Een volgende verlenging brengt lijn T3 in Torreblanca.

Madrid. Bij Alstom in Barcelona worden 70 Citadis lagevloertrams besteld met een lengte van 32,1 meter. Met een breedte van 2,40 meter kunnen ze via de tunnel van de metro de werkplaats bereiken. In april 2006 wordt de eerste tram afgeleverd. In september 2006 beginnen de proef- en instructieritten. Het nieuwe trambedrijf met drie lijnen komt in 2007 in dienst. Op het nieuwe vliegveld Barajas werd op 4.2.2006 een peplemover systeem van het type Bombardier CX100 in gebruik genomen. De dubbelsporige lijn met een lengte van 2,7 kilometer verloopt geheel ondergronds. Met 19 voertuigen kunnen per uur/per richting 6500 passagiers worden vervoerd.

Santa Cruz de Tenerife. In aflevering is een serie van 20 Alstom Citadis lagevloertrams. Op 20.1.2006 begonnen de proefritten op een 1½ kilometer lang traject.

ZWITSERLAND.

Basel. Op 6.5.2006 viert het trambedrijf zijn 111^e verjaardag met een open dag in de centrale werkplaats Klybeck en de remise Wiesenplatz. De Tramclub Basel rijdt op deze dag met historisch materieel naar deze remises o.a. met de in Landquart gerestaureerde motorwagen 47 uit 1900. Op 7.2.2006 werden de aanhangrijtuigen 1423 – 1426 op transport gezet naar Belgrado.

Lausanne. Daags na de afscheidsritten op 22.1.2006 werd begonnen met de afbraak van de tandradsporen. Hierbij werden de locomotieven 121 – 123 nog ingezet. Op 3.3.2006 was het klusje geklaard en volgden de 121 – 123 de rest van het afgevoerde materieel naar Châtillons waar het staat opgeslagen bij een spoorbouwbedrijf in afwachting van een nieuw leven in het Franse Villard de Lans.

Op 2.3.2006 arriveerde het eerste nieuwe motorrijtuig voor de nieuwe lijn. In totaal levert Alstom de komende maanden 15 dubbele motorrijtuigen die in afwachting van het gereed komen van de remise Vennes (najaar 2006) tijdelijk op SBB sporen worden gestald.

Zürich-SBB. S-Bahn Zürich. Nog voordat het nieuwe dubbeldeksmaterieel (35 vierdelige treinstellen RABe 514) in dienst is gesteld, besloot de SBB de optie voor de levering van nog eens 25 treinstellen in een bestelling om te zetten. Ze zijn nodig voor de verhoging van de frequentie en het buiten dienst stellen van verouderd materieel. De tweede serie wordt aansluitend op de eerste geleverd in de periode begin 2008 tot eind 2009. Van het oudere dubbeldeksmaterieel worden 115 stellen op een zuinige manier opgeknapt. Dat wil zeggen dat ze geen gesloten toiletsysteem en airco krijgen. Nog niet helder is hoe ze vanaf 2014 toegankelijk zijn voor invaliden zoals wettelijk is voorgeschreven. Mogelijk wordt een (nieuw ?) tussenrijtuig voorzien van een lagevloerbalcon.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Reeks 20

Begin april werd plotseling (en vooralsnog zonder een ons bekende duidelijke reden) een deel van de diensten van deze reeks in de reizigersdienst vervangen. Vanaf 1 april reden reeds enkele treinen met M6 op de lijn Brussel - Luxemburg met CFL-locs serie 3000 in plaats van de 20-ers en dit zou zijn omdat de CFL een betere punctualiteit van deze treinen zou wensen. Vanaf 3 april rijdt echter ook de spitstrein P8600 Brussel - Jemelle, bestaande uit M5-dubbeldekkers, met een 27 in trekduwformatie in plaats van met een 20 voorop en deze trein heeft toch weinig met de punctualiteit op het CFL-net te maken. Vanaf 10 april werden opnieuw enkele M6-treinen overgedaan naar de 3000-en en de verwachting is dat in praktijk de reeks 20 geen enkele planmatige reizigersdienst meer rijdt. De maatregelen zouden eventueel ook te maken kunnen hebben met het loctekort in de goederendienst.

Reeks 62

De verbouwing van de 6264 in een loc voor HSL-hulptreinen is blijkbaar uitgesteld of afgeblazen, want de loc blijkt op 22 december vorig jaar weer opnieuw in dienst gesteld te zijn als... loc van Infra (stelplaats Antwerpen Noord). De loc heeft daar wellicht de 6236 vervangen, die met de 6306 tegenwoordig weer in de commerciële dienst rijdt (zie voorgaande editie). Hoewel de 6306 officieel de enige 62-er was die voor de normale dienst beschikbaar bleef, is juist van de 6236 nooit een officiële overplaatsingsdatum naar Infra bekend gemaakt. Ook nu is niet duidelijk of de loc (nog) wel of niet van Infra is. In elk geval is deze loc met de genoemde 6306 en de 5507 actief vanuit Hasselt in de omloop van 77-ers, met name in de treindienst.

Reeksen 73 en 82

Al eerder werd duidelijk dat Infra niet geïnteresseerd lijkt in de 82, maar wel in de sterkere reeks 73. Van de buiten dienst gestelde 82-ers is er nog geen enkele door Infra opnieuw in gebruik genomen. Nu lijkt ook de NMBS holding zich officieel te willen ontdoen van de 82-ers. In Schaarbeek zijn reeds de eerste 73-ers aangekomen (vanaf wel depot is nog niet bekend). Zij zullen hier vier 82-ers vrijmaken, die op hun beurt de vier 80-ers (8066-8069) vervangen die als 'zwaar materieel' rangers bij de CW Salzannes. Meerdere 73-ers zouden ook de in de commerciële rangeerdienst ingezette 82-ers gaan vervangen in Schaarbeek en mogelijk dus ook elders. Ondertussen werden ook twee kandidaten voor de gewenste rail-wegvoertuigen voor in de havens van Antwerpen en Gent getest onder de nummers 9801 en 9802. Ook zij zullen hoofdzakelijk ter vervanging van diensten van de reeks 82, die in de Antwerpse havens nog actief zijn in de bundels.

Reeks 77

De wisseling tussen de 7715-7718 en 7815-7818 tussen Antwerpen en Merelbeke had (inderdaad) niets te maken met de radiografische besturing maar met de automatische BSI-koppeling op de 7715-7718. In Merelbeke zullen de locs juist vanwege het beschikken over deze koppeling getest worden.

Meer rangeerlocnieuws

De 9140 wordt toch weer gebruikt bij de werkplaats van Bascoup. Zoals altijd blijkt er een gapend gat te zitten tussen wat Brussel wil en wat de werkvloer doet...

De 8020, 8034 en 8051 werden in februari verkocht aan Rails & Traction voor doorverkoop aan (aannemelijk) Italië. Zij werden op 7 maart naar Raeren gesleept. De 9125 en 9154 werden eveneens in Italië direct door de NMBS verkocht aan het Italiaanse Gleisfrei.

Vanaf 20 maart werden de acht al tien jaar in Montzen staande rangeerlocs reeksen 84 en 92 daadwerkelijk gesloopt.

Klassieke motorstellen

De 264 is na lange buitendienststelling weer in dienst verschenen. Daarentegen staat nu de 194 aan de kant. Volgens het Belgische tijdschrift Op de Baan zou dit stel inmiddels geschrapt zijn. Mogelijk zal het als vervanging gaan dienen voor het beschadigde TBL-meetreinstel 106.

AM 96

Op 24 maart werd in Brussel treinstel 468 gepresenteerd als reclametreinstel voor de wielerronde Giro d'Italia, die dit jaar een paar dagen door België rijdt. De 468 is daartoe geheel roze (de kleur van de ronde) geworden met reclameteksten en het routeverloop. Totdat de Giro België aan zal doen (4 tot en met 9 mei) rijdt de 468 in de normale diensten op de verbindingen tussen Vlaanderen en Wallonië.

Museum

In de voor ons liggende periode is weer een hele vloot nieuwe of hernieuwd museummaterieel op de Belgische sporen te verwachten. Meest is het oog springend is natuurlijk de prachtige stoomloc 64.169 type P8. Deze loc is in Roemenië uit een Roemeense stoomloc van hetzelfde type omgevormd naar het voorbeeld dat bij de NMBS gereden heeft en aansluitend op deze serie genummerd. Veel administratieve problemen hebben gezorgd voor nog veel meer vertraging, maar binnenkort zou de loc dan echt naar België moeten komen. Het zal iets zijn om naar uit te zien!

Het TSP is voortvarend van start gegaan met de nieuwste aanwinst, de CFL 1603 (ex Vennbahn). Deze loc is aange-

kocht om, waarschijnlijk tijdelijk, de defecte 202.020 te vervangen. De loc zal binnen afzienbare termijn naar Salzannes overgebracht worden om daar geplaatst te worden op de draaistellen van de 5204, die al vele jaren in Ronet heeft gestaan en gereserveerd is voor verkoop als statisch object. De 5204 werd op 17 februari al van Ronet naar Salzannes geduwd. Ondertussen is er ook eindelijk beweging op het front van de 6003. Deze laatste resterende protocol reeks 60 zou door Locorem opgelapt worden, maar bleef na het faillissement van dit bedrijf staan op een verlaten emplacement te Tilleur. Nu gaat de loc bij de gelegenheid van de overbrenging van de 1603 uit Raeren eindelijk van deze vandalismegevoelige plek weg. In Salzannes zal de kast van de loc geconserveerd worden. Het is nog altijd de bedoeling de loc uiterlijk op te knappen en tentoon te stellen. Misschien is het ook mogelijk de loc in de toekomst bij fotoritten te gebruiken als gesleept voertuig of zelfs als stuurstand.

De 5117, die bij het TSP als plukloc aanwezig is en geen museale toekomst voor de langere termijn heeft, zal op 10 juni optreden tijdens een open dag in Kinkempois ter gelegenheid van de presentatie van het Mehano model van de reeks 51. In welke toestand deze en andere 51-ers daar aanwezig zullen zijn, moet u zelf maar gaan zien – het zal het zeker waard zijn. Inmiddels is het interieur van de 5183 zeer zorgvuldig gerestaureerd.

Begin volgend jaar moet ook treinstel 082 in volle glorie gerestaureerd zijn. Dit klassieke tweetje wordt al jarenlang intensief opgeknapt en zal in 2007 weer zorgen voor een rijvaardig museaal elektrisch treinstel.

In 2007 moet ook de verlenging van de museumlijn van Dorinne naar Purnode gereed zijn. Hiermee komt weer een volgende fase gereed van de volledige heringebruikname van de beeldschone lijn 128 tussen Ciney en Yvoir.

Voor inlichtingen over het bezoek aan Kinkempois op 10 juni kunt u terecht bij het TSP (www.pfttsp.be). Om meer te weten te komen over het opknappen van museummaterieel, waarbij het zeer wel mogelijk is dat u daar zelf een handje in meehelpt, kunt u ook contact opnemen met telefoon 0032 495 64 83 82.

Privé-vervoerders

Op 31 maart reed voor het eerst een trein op rekening van Rail4Chem op Belgische sporen: een proefvervoer van hout via Aken naar Virton (!). Op het laatste moment werd de gestelde Class 66 vervangen door 'gewoon' materieel van B cargo, reden onbekend. Vanaf 15 april zou Rail4Chem de normale dienst naar Antwerpen moeten gaan aanvangen met de BASF-trein, die vanaf dan via Nederland zou moeten gaan rijden (grensovergang Roosendaal). Er zijn reeds drie locs Class 66 van rail4Chem toegelaten op het Infrabel-net.

SNCF FRET wil in aansluiting op de gemiddeld viermaal per week rijdende chemietrein van Tessenderlo wellicht ook de bediening vanuit diezelfde plaats van het industriegebied van Ham hervatten. De NMBS komt hier zelden of nooit meer, waardoor de (deels) relatief jong aangelegde sporen er ongebruikt bijliggen. Overigens is de te behalen winst van deze bediening voor de SNCF niet zo groot (de kosten natuurlijk ook niet in dit geval), maar vermoedelijk gaat het hier om de achterliggende gedachte dat FRET zich goed wil profileren in Tessenderlo en uiteindelijk wellicht meer winstgevend vervoer (bloktreinen) in de wacht wil slepen. Geruchten dat FRET al vanaf juni rechtstreeks naar Kijfhoek wil gaan rijden met locs type G1206 verwijzen wij vooralsnog naar het rijk der fabelen.

Vanaf 1 maart rijdt DLC daadwerkelijk de PET-trein van BP Eindhout (bij Herentals) naar Duitsland. Vanaf 18 februari werden instructieritten gereden met een losse Class 66.

Naast de in het laatste Belgische nieuws genoemde operatoren wil ook het Italiaanse DFG (Del Fungo Giera) wellicht

een veiligheidscertificaat voor het Infrabel netwerk hebben om er zelf treinen op te kunnen rijden. Hetzelfde geldt voor Railion, maar zij zouden voorlopig - net als Reibel overigens - willen samenwerken met B Cargo. Het bedrijf transport uit Raeren tenslotte blijft vermoedelijk enkel een papieren organisatie via welke een grotere organisatie uiteindelijk in België zal gaan rijden. Vermoedelijk gaat het om Connex.

Infrastructuur

Eind februari ging dan eindelijk de kogel door de kerk voor wat betreft de elektrificatie van de 4,6 kilometer lange lijn Montzen – Aken. In december 2008 moet de lijn dan toch onder de draad gebracht zijn. De Duitse spanning van 15 kV en de spanningscheiding zal even ten oosten van Montzen komen te liggen. Eind volgend jaar zullen de werkzaamheden beginnen. De beslissing is een duidelijk voorbeeld van de nieuwe spoorwegwereld, waarin andere belangen spelen dan de klassieke. Immers; B Cargo heeft net de bestelling van meersysteemlocomotieven voor 15 kV in de ijskast gezet en zal op afzienbare termijn alleen lijndiesellocomotieven en tweesysteemlocomotieven (3000 volt en 25 kV) bestellen. Het belang van de infrahouder is echter niet meer per definitie het belang van de grootste spoorwegmaatschappij...

Op 28 maart reed er weer een trein uit Malmédy met betonblokken voor een brugrenovatie. De tractie werd, vermoedelijk niet toevallig, gevormd door het gelegenheidsduo 6236+6306. De wagens waren 24 maart in Malmédy geplaatst door hetzelfde koppel. Op 15 maart had de trein trouwens ook gereden, toen met de 7757 - wat de eerste commerciële dienst van deze reeks op de Vennbahn zal zijn geweest. Het is de bedoeling de Vennbahn na de laatste rit in augustus daadwerkelijk op te breken.

Binnenkort zal gestart worden met het maken van een vermeldenswaardige nieuwe RAVeL (fietspad op voormalig spoortracé). Nu is het op zich weinig nieuws in België, want het fenomeen is razend populair, maar het betreft de voormalige lijn 126 tussen Statte en Ciney. Deze spoorlijn is al lang buiten gebruik, maar al die jaren grotendeels intact gebleven, zeker voor een lijn die al zo lang buiten gebruik is erg bijzonder. Overigens wordt het noordelijke deel van lijn 126 tot Marchin nog meermalen per dag bediend en ook vanuit Ciney vindt facultatief nog een korte bediening plaats op het eerste stuk van dit tracé.

Goederenverkeer

Op het laatste moment is de achtste slag met kalktreinen tussen Les Petons en Millingen niet gaan rijden. Helaas betrof het zeker in één richting eindelijk een trein die op fotogenieke tijden zou gaan rijden. De nieuwe dienstregeling is voor deze treinen helaas verder een verslechtering voor de fotografen: alleen op zaterdag en dinsdag rijdt de trein op het dieselsbaanvak nog met daglicht en dan ook nog met ongunstige zonnestand. Overigens worden de voor de extra slag reeds ingeplande 77-ers al wekenlang in Nederland gebruikte voor normale goederentreinen...

In de eerste week van april reden de kalktreinen met 6500-en van RN niet vanaf Andenne, maar helemaal door naar Namêche! Het is vermoedelijk de eerste keer dat de Railion-locs zo ver gekomen zijn in de normale dienst. Vroeger was Namêche overigens vaker het vertrekpunt van de kalktreinen naar Beverwijk.

Toen de plannen voor het kalkvervoer via lijn 132 indertijd bekend werden, was er ook al sprake van een tweede laadpunt in de regio. Inmiddels lijkt hierover ook meer duidelijkheid te komen. Omdat de groeve van Aisemont in 2010 uitgeput zal zijn, zal de kalkfabriek van Aisemont (welke de grondstof omzet in bruikbare kalk) zijn grondstoffen van elders moeten gaan halen. Dit zal dan gaan gebeuren uit de

groeve van Hemptinne van hetzelfde concern (Carmeuse), aan de al lang verdwenen spoorlijn 136 nabij Florennes. In principe licht de groeve niet ver van de huidige lijn 132, die in de zeventiger jaren is herleid via een deel van het tracé van lijn 136. Er zal nu een nieuwe aansluiting gemaakt moeten worden tussen de aansluiting van Saint Lambert (de aansluiting van les Petons) en de groeve van Hemptinne over het sinds 1983 opgebroken deel van lijn 136. Omdat wekelijks acht treinen moeten rijden náást de treinen met het eindproduct uit Aisemont, zal lijn 150 tussen Taminés en Aisemont ook vernieuwd moeten worden.

Reizigersvervoer

In de Kempen is een groep reizigers in opstand gekomen tegen de in hun ogen slechte dienstverlening van NMBS. De laatste tijd is er nogal wat publiciteit rond een actiegroep van reizigers uit Turnhout die problemen met de verbinding naar Brussel meer dan beu zijn. Er zijn honderden klachten verzameld over de stiptheid, frequentie, vandalisme en dergelijke en doorverzonden naar de NMBS. NMBS-topman Descheemaekker heeft inmiddels enkele toezeggingen gedaan over onder meer de verbinding Turnhout – Brussel – Manager en over de verbinding van Mol naar Antwerpen. Ook de heropening van Neerpelt – Weert is een wens uit de Kempen, maar hierover zijn geen toezeggingen gedaan.

In december 2006 gaat aan lijn 37 Luik – Aken een halte open in Hergenrath (weldegelijk België). Het station Dolhain-Gilleppe aan dezelfde lijn zal vanwege de grootschalige werkzaamheden aan de tunnel van Dolhain in de periode tot 2010 worden vervangen door een nieuw station even verderop op het terrein van het oude station Dolhain-Vicinal.

Divers nieuws

- Op 19 maart reed de laatste Bergland Expres van het seizoen naar Brussel, op 5 maart was Rotterdam al voor het laatst aangedaan.
- Op 21 maart werd opnieuw een loc reeks 23 aanzienlijk beschadigd. Ditmaal betrof het de 2381, die met een andere 23-er als losse locs op een vrachtauto botsten nabij de bundel Rhodesië in de Antwerpse haven. De vrachtwagen raakte na de botsing in brand en flambeerde ook de 2381. Of dit slechts rookschade is of dat de loc zwaarder aangetast is, is nog niet bekend. Er raakte niemand gewond.
- Op 24 maart reed de 4535 (PBA Thalys) als leeg materieel door een stootblok tussen Brussel Zuid en Vorst. Een motorrijtuig raakte zwaar beschadigd.
- Op 26 maart is opnieuw een karakteristiek stationsgebouw uitgebrand, ditmaal dat van Lanaken. Hier komen overigens al jaren geen treinen meer.
- Op 31 maart had de gebruikelijke bovenbouwmeettrein op diesellijn 132 naar Couvin wel een erg ongebruikelijke samenstelling. Naast de vaste combinatie van het meetrijtuig ES800 (het voormalige prototype I11) en twee remrijtuigen type DMS, waren de elektrische locomotieven die de trein blijkbaar eerder gereden hadden, de 2325 en 2369, nog aan weerszijden van de trein blijven zitten. Deze combinatie werd weer omkaderd door de 7827 en 7830. Het zal ongetwijfeld de eerste keer zijn geweest dat een loc reeks 23, of überhaupt een elektrische locomotief, in Couvin geweest is...
- Op 7 april ontspoorde treinstel 803 tijdens het rangeren te Charleroi Sud Quai.
- Op 11 april heeft waarschijnlijk voor het laatst het TGV-meetrijtuig Mélusine België bezocht. Dit meetrijtuig rijdt enkele keren per jaar het LGV-net van Frankrijk (inclusief de buitenlandse uitschieters) af, opgenomen in een normaal TGV-stel. Vanaf nu zal een nieuw omgebouwde meettrein-stel vermoedelijk het grootste deel van de taken van de Mélusine overnemen. Het nieuwe meettrein-stel ('MGV') be-

zocht op 5 april al voor het eerst Brussel. Het betreft TGV-stel 4530 en heeft dat nummer ook behouden, maar is wel herschilderd in een grijs-metallic kleur met oranje sierlijnen.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Jaarresultaten DB

Het jaar 2005 was voor Deutsche Bahn AG het meest succesvolle jaar uit de overigens nog korte bedrijfs-geschiedenis. De in februari geuite verwachtingen (pag. 58) werden bewaarheid. De omzet van het gehele DB-concern steeg met 4,6% naar € 25,1 miljard, wat vooral terug te voeren is op de uitbreiding van de activiteiten in de transport- en logistiekbranche en het reizigersvervoer over lange afstand. Ook namen de inkomsten uit de gebruiksvergoedingen voor infrastructuur toe, ironisch genoeg vooral door de uitbreiding van de activiteiten van private vervoerbedrijven. De winst van het DB bedroeg € 448 miljoen, hetgeen 12% meer was dan verwacht. Het rendement (winst ten opzichte van de omzet) bedroeg 1,78%; "onze" NS scoort met 6,28% aanzienlijk beter.

Hoewel de resultaten anders doen vermoeden zijn de ontwikkelingen in het spoorvervoer minder florissant, en is sprake van enige "window dressing". Zo is een belangrijk deel van de omzetgroei voortgekomen uit de activiteiten van Schenker, de DB-dochter die voor het vervoer per vrachtwagen zorgt. Het aantal tonkilometers bij Railion daalde daarentegen met één procent, en dat terwijl de concurrenten van DB wel fors groeiden (gemiddeld 5%). De groei in het langeafstandsvervoer is weliswaar een positief signaal, doch het niveau van topjaar 2002 is zowel in reizigerskilometers als in omzet voorlopig nog buiten bereik. Daarnaast dreigen de door het kabinet Merkel geplande bezuinigingen in het tot op heden lucratieve en succesvolle regionale reizigersvervoer tot forse inkrimpingen te leiden. Het aantal arbeidsplaatsen in het railvervoer nam met 6.200 af, tegenover een toename van 3.000 bij Schenker.

De resultaten waren voor *Bahnchef* Hartmut Mehdorn aanleiding om –tot irritatie van sommige politici– zijn pleidooi voor een integrale beursgang maar weer eens te herhalen. Of DB, zoals Mehdorn verkondigt, nu daadwerkelijk beursrijp is valt te betwijfelen. Gezien het bovenstaande zit er mogelijk nog een aantal lijken in de kast. Tevens is de gemaakte winst in absolute zin weliswaar een fors bedrag, maar procentueel stelt het met 1,78% procent niet veel voor.

Bezuinigingen

De in de voorgaande editie gedane voorspellingen over dit onderwerp komen uit, en wij komen er dus op terug. De bondsregering heeft onderkend dat de geldstromen die de deelstaten voor het regionale spoorvervoer ontvangen van de centrale regering geen subsidies zijn. Omdat minister van Financiën Steinbrück langzamerhand ook beseft dat de overdracht van gelden berust op langlopende afspraken, lijkt het regionale spoorvervoer zich enigszins buiten het bezuinigingsslagveld te kunnen manoeuvreren. En alsof dat nog niet genoeg is denkt de bondsregering nu ook na over het belasten van kerosine, wat de concurrentiepositie van het lange-afstandsverkeer per trein aanzienlijk zou verbeteren. Het Kabinet Merkel lijkt daarmee binnen enkele maanden een draai van 180 graden te hebben gemaakt voor wat betreft het openbaar vervoer-beleid, wat op z'n minst opmerkelijk is.

Overnames stadsvervoer voorlopig van de baan

De door DB geplande overnames van stadsvervoerbedrijven kunnen voorlopig de koelkast in. Het *Kartellamt* oordeelde

dat DB hierdoor een overheersende positie op de vervoermarkt zou krijgen, en dat is niet gewenst. DB is het niet eens met de kartelwaakhond, want men heeft immers geen marktaandeel in het stadsvervoer. Voor DB is dat lastig, want het aandeel in het lucratieve regionale spoorvervoer neemt gestaag af ten gevolge van aanbestedingen.

Nieuwe verhuizingen

Na de pijnlijke nederlaag in de soap rondom de verhuizing van het DB-hoofdkantoor heeft men nu plannen om de hoofdkantoren van dochtermaatschappijen Railion, Schenker en Stinnes samen te voegen in Duisburg. We zijn benieuwd welke ruzies dit plan zal opleveren, want inmiddels zijn ook Hamburg en Bremen als locatie genoemd.

Samenwerking Railion – SBB Cargo beëindigd

Railion Deutschland heeft aangekondigd de samenwerking met SBB Cargo in het verkeer naar en van Italië op korte termijn te beëindigen. Belangrijkste reden is de eigen toelating van Railion in Zwitserland en Italië, zodat men het nu ook zonder SBB Cargo kan stellen. De concurrentie die Railion in zowel Italië als Duitsland ondervond zal daar ongetwijfeld een rol bij spelen. Beide partijen zullen elkaar vanaf begin januari beconcurreren op het vervoer tussen Duitsland en Italië. Daarmee is voor het eerst een einde gekomen aan de (stilzwijgende) afspraak dat nationale vervoerbedrijven automatisch het goederenvervoer in het eigen land verrichtten.

Toelating materieel

In januari van dit jaar maakten wij melding van het Frans-Duitse voornemen voor een gemeenschappelijk toelatingsbeleid voor rollend materieel (zie pagina 16). De kogel is inmiddels door de kerk: op 14 maart werd een akkoord gesloten waarin beide landen elkaars toelatingen erkennen. Een in Frankrijk toegelaten loc hoeft dan voor Duitsland nog slechts te worden getest op de werking van de Indusi, eventuele versturende invloeden op het seinwezen en –bij elektrische locs– de geschiktheid van de juiste spanningsinstallatie. Daarmee vallen de toelatingkosten zo'n 60 tot 70 procent lager uit, terwijl de procedure ook veel sneller kan worden afgewikkeld.

Gäubahn

De lange-afstandstreindienst op de Gäubahn Stuttgart – Singen (- Zürich) wordt met ingang van de nieuwe dienstregeling sterk verbeterd in het kader van de Rheinalp-alliantie tussen DB en SBB (zie pag. 58). Tussen Stuttgart en Zürich zal een regelmatige twee-uurdienst worden gereden met ICE-T-treinstellen van de zevendelige serie 411. De Cisalpino-dienst Stuttgart – Milano wordt ingekort tot Zürich HB, waardoor de ETR470-treinstellen in de normale dienst niet meer in Duitsland zullen komen.

Kerosine-rechtszaak

DB heeft een procedure bij het Europees Hof over de belastingvrijstelling van kerosine verloren. Het argument van DB dat de vliegmaatschappijen hiermee een verkapt vorm van staatssteun ontvangen werd door de rechters niet gehonoreerd. Evenmin vond de rechter dat DB voldoende had aangetoond dat de luchtvaart gunstiger wordt behandeld dan het spoor. DB overweegt tegen de uitspraak in beroep te gaan.

Korte berichten

- De Intercity Dresden – Nürnberg – Karlsruhe (IC61) zal met ingang van de nieuwe dienstregeling worden opgeheven. Tussen Dresden en Nürnberg worden vervangende treinen met de RegioSwinger *Baureihe*

612 onder de naam Franken-Sachsen-Express ingelegd.

- De ingebruikname van de Berlijnse noord-zuidtunnel op 28 mei aanstaande zal een impuls geven aan de lokale economie. Door kortere reistijden en minder overstappen wordt het centrum van Berlijn immers beter bereikbaar. In Berlijn is men dus wel happy met een noord-zuid-lijn. Meer informatie over de noord-zuid-lijn is te vinden op www.ihk-berlin24.de.
- Bündnis 90/Die Grünen heeft van DB geëist dat de capaciteit van de S-Bahn Rhein-Neckar (rondom Mannheim) wordt uitgebreid, met name in de 2^e klasse. In de spits zijn de treinen regelmatig overvol. Het declasseren van een deel van de 1^e klasse zou een praktische oplossing zijn.
- Railion Deutschland gaat een apart dochterbedrijf voor het vervoer op industriegebieden oprichten, waarschijnlijk al per 2007. DB Montanbahn krijgt eigen materieel en wagons.
- De toekomst van de directe koerswagens Berlin – Kalingrad in nachttrein D345 is ongewis. De kans bestaat dat deze verbinding in de nieuwe dienstregeling niet meer wordt aangeboden, zo blijkt uit eerste plannen.
- Tijdens het WK voetbal komt er een speciale Bahn-Card25 die slechts 19 Euro gaat kosten. De kaart geeft recht op 25 procent korting op alle treinreizen, alsmede gratis aansluitend vervoer in de steden waar een CityTicket geldt. De geldigheid van de kaart hangt af van de prestaties van het Duitse voetbalelftal. Zolang de *Mannschaft* nog niet uitgeschakeld is mag de kaart gebruikt worden; gezien de recente prestaties zal dat niet al te lang zijn.
- Het TV-programma van DB, *Bahn TV*, heeft in Wenen de zilveren Victoria-prijs voor bedrijfsfilms gewonnen. Het programma wordt per satelliet uitgezonden en is tevens op beeldschermen in de grote stations te zien.
- De proef met het aanbieden van draadloos internet in ICE's tussen Köln en Dortmund is geslaagd. Het aanbod wordt nu stapsgewijs uitgebreid naar andere treinen en stations. Nu de testfase voorbij is moet vanaf 10 april worden betaald voor deze veilige variant van treinsurfen.
- In Schleswig-Holstein wordt een proef genomen met reizigersrechten in het regionale vervoer. De bedoeling is dat reizigers met een te grote vertraging een financiële tegemoetkoming krijgen. Bij meer dan één uur vertraging krijgt men 25% van de ritprijs terug, bij vertragingen vanaf 2 uur 50 procent van de ritprijs. De betaling vindt plaats in de vorm van een tegoedbon. Als de regeling bevalt wil DB deze ook in andere regio's invoeren, mits de door de opdrachtgevers op te leggen boetes voor vertragingen overeenkomstig worden verlaagd.
- In de nacht van 6 op 7 april ontspoorde op rangeerterrein Gremberg een goederentrein. Het opruimen van de ravage duurde tot het eind van de 7^e april, met grote vertragingen in het wagenladingverkeer naar onder meer Nederland tot gevolg.

Regionaal en privaat vervoer

AKN-Bahn

De deelstaat Schleswig-Holstein overweegt de aandelen van de AKN-Bahn geheel of gedeeltelijk te verkopen. Belangrijkste reden voor de plannen is geldnood bij de deelstaat en het gegeven dat de AKN relatief makkelijk te verkopen is. Schleswig-Holstein heeft bijna de helft van de AKN-aandelen in bezit; DB, de Hamburger Hochbahn en de stad

Hamburg zijn geïnteresseerd. De stad Hamburg heeft de resterende AKN-aandelen in bezit, en heeft ook het eerste kooprecht.

Hamburg - Cuxhafen

De deelstaat Niedersachsen heeft de aanbesteding aangekondigd van de treindienst tussen Hamburg en Cuxhafen. Het contract gaat met de dienstregelingswijziging van december in en kent een looptijd van acht jaar. Optioneel kan het contract nog met maximaal twee jaar worden verlengd. In totaal gaat het om 1,4 miljoen treinkilometers die met van de LandesNahVerkehr Gesellschaft te huren materieel moeten worden gereden.

Ost Hannoversche Eisenbahn AG (OHE)

De deelstaat Niedersachsen en de federale overheid overwegen hun aandelen in de Ost Hannoversche Eisenbahn te verkopen. De verkoop zou nog dit jaar tot stand moeten komen. Naast de federale overheid (33,8%) en Niedersachsen (40,2%) zijn de OHE-aandelen in handen van de betrokken Kreisen en gemeenten (17,1%) en DB Regio (8,9%). Wat met deze laatste aandelen gebeuren zal is nog niet bekend. Het totale aandelenkapitaal bedraagt circa € 11,6 miljoen. De OHE is in 1944 ontstaan door samenvoeging van 5 spoorbedrijven in de omgeving van Celle en Lüneburg. Het eigen spoorwegnet is zo'n 320 kilometer lang, waarmee het na DB het grootste spoorwegnet is. Met 26 diesellocomotieven wordt het goederenvervoer afgewikkeld, jaarlijks zo'n 1,5 miljoen ton. De OHE is ook actief als 'open access'-operator op het DB-net, en heeft de meerderheid van de aandelen van de in Niedersachsen actieve metronom-treindiensten.

S-Bahn Hannover

Zonder aanbesteding werd voor de exploitatie van de S-Bahn Hannover een contract tussen DB Regio en de regio Hannover ondertekend. Het contract loopt tot en met december 2014, doch reeds in 2012 kan een deel van het vervoer worden aanbesteed. Het contract omvat in eerste instantie 7,87 miljoen treinkilometer; de eind 2008 toe te voegen S-Bahn-verbinding naar Hildesheim zal dit aantal nog doen toenemen. DB zal voor deze uitbreiding 13 treinstellen serie 425 aanschaffen.

Bergen – Lauterbach Mole

De deelstaat Mecklenburg-Vorpommern heeft de aanbesteding van de treindienst Bergen (auf Rügen) – Lauterbach Mole aangekondigd in het mededelingenblad van de EU. De treindienst op de Kursbuchstrecke 198 wordt nu uitgevoerd door Connex/Veolia-dochter Ostseeland Verkehr (OLA). Het contract omvat 85.000 treinkilometer voor de periode december 2006 – december 2009.

S-Bahn Leipzig

De regionale overheid heeft een vooraankondiging gedaan van de aanbesteding van de Leipziger S-Bahn. Dit is de eerste keer dat een bestaand S-Bahn-net wordt aanbesteed. In totaal gaat het om 7,4 miljoen treinkilometer in de regio Leipzig en 3,8 miljoen treinkilometer in aangrenzende regio's. De nieuwe vervoerder zal eveneens de exploitatie van S-Bahntreindiensten door de nieuw CityTunnel Leipzig mogen verzorgen. De aanbesteding start op 1 juni aanstaande.

Zittau – Varnsdorf – Seiffhennersdorf – Liberec (CZ)

De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft aangekondigd deze treindienst samen met de Tsjechische regio's Usti en Liberec openbaar aan te besteden. De vervoerder met het gunstigste aanbod mag vanaf september 2008 deze bijna 60 kilometer lange spoorlijn exploiteren.

Eurobahn wint aanbesteding "Hellweg"

De aanbesteding van het "Hellweg-netz" is gewonnen door Eurobahn. De aanbesteding omvat 5,6 miljoen treinkilometer per jaar, verdeeld over de treindiensten Dortmund – Münster (RB50), Dortmund – Unna – Soest (RB59), Münster – Hamm – Bielefeld (RB69) en Münster – Hamm – Paderborn – Warburg, RB89). Voor de exploitatie van deze treindiensten zal Eurobahn zo'n 25 elektrische treinstellen aanschaffen van een nog niet bekend gemaakt type. Uw redacteur spreekt vast het vermoeden uit dat dit Flirt-treinstellen van Stadler zullen worden.

Eurobahn is reeds in de omgeving van Bielefeld actief op de diesellijnen naar Lemgo en Raden; tevens rijdt men vanuit Hildesheim naar Löhne en Bodenburg. Vanuit Hildesheim worden Lint41-stellen ingezet en vanuit Bielefeld driedelige Talenten. Omdat één van de Talenten op 7 maart zwaar beschadigd raakte bij een botsing met een vrachtwagen is van de NordWestBahn een tweedelige Talent gehuurd.

Odenwaldbahn

De start van de vernieuwde Odenwaldbahn verloopt niet geheel soepel. Na de capaciteitsproblemen bij de start eind vorig jaar (zie o.a. pag. 100) kampen de Itino-treinstellen nu met motor-problemen. Van de 22 treinstellen zijn er inmiddels vier in reparatie, waardoor nieuwe capaciteitsproblemen ontstaan. Mede-aandeelhouder Dürener Kreisbahn heeft in februari twee RegioSprinters als noodhulp beschikbaar gesteld; in maart gingen nogmaals twee stellen richting Frankfurt. De DKB-stellen zijn aan te treffen als pendeltrein tussen Hanau en Wiebelsbach/Heubach.

Radolfzell – Stockach (Seehäsele)

Deze door het Zwitserse Thurbo geëxploiteerde treindienst kent al langere tijd problemen. De drie hier ingezette prototypes van de succesvolle GTW2/6 (serie Bem 596) vertonen steeds meer ernstige defecten, waardoor de inzet van gehuurd materieel meer regel dan uitzondering is. Probleem is dat reparatie van de GTW2/6-en vanwege de afwijkende constructie niet lonend is. Het landkreis Konstanz heeft nu de knoop doorgehakt en besteedt zowel de treindienst als het baanonderhoud op het deeltraject Stahringen – Stockach aan. Het contract moet eind dit jaar al ingaan en heeft een looptijd van twee jaar.

Isaraue

In de vorige editie van HOV-RN spraken wij al onze twijfel uit over de toegevoegde waarden van een magneet zweeftrein tussen München Hbf en vliegveld München-II-Riem (zie pag. 100). Die twijfel is ook in de gemeenteraad aanwezig, getuige het plan voor een MünchenAirportExpress (MAEX). Deze snel-S-Bahn zou langs drie routes kunnen verlopen, namelijk via de huidige verbindingen S1 en S8 alsook langs het voor de Transrapid gedachte tracé. Het S8-tracé komt in een onderzoek als gunstigste uit de bus, ondanks de behoefte aan een 4,1 kilometer lange tunnel onder de binnenstad van München. De rijtijd van 25 minuten is concurrerend met de zweeftijd van de Transrapid, terwijl de kosten lager zijn en er meer integratiemogelijkheden met het overige spoorverkeer ontstaan. Last but not least is de benodigde investering van € 625 miljoen aanzienlijk lager dan de op € 1,6 miljard begrote Transrapid.

Het college van B&W en de gemeenteraad van München zijn enthousiast over de MAEX, en hebben de Beierse minister van Verkeer gevraagd om MAEX de voorkeur te geven boven de Transrapid. De Minister, die een prestigeproject zag afbranden, was hier niet bovenmatig enthousiast over. De financiering van de duurdere Transrapid zou kunnen rekenen op aanzienlijke extra bijdragen van de centrale overheid, iets wat voor een S-Bahn niet te verwachten is.

Bovendien is de aanleg van een Transrapid in het regeeringsakkoord van het kabinet Merkel opgenomen, zodat het lastig is om die afspraken te veranderen.

Freilassing - Berchtesgaden

De Bayerische Eisenbahn Gesellschaft, dat de inkoop van treindiensten verzorgt in opdracht van de Beierse staat verzorgt, heeft de aanbesteding van de treindienst tussen Freilassing en Berchtesgaden aangekondigd. Het gaat hierbij om een half miljoen treinkilometers, die thans door DB worden gereden. De nieuwe vervoerder moet de treindienst eind 2009 overnemen; het contract heeft een looptijd van 12 jaar. De in de vakantieperiode rijdende IC-treinen naar Bad Reichenhall en Berchtesgaden vallen niet onder het contract.

Siemens Dispolok

Siemens Dispolok heeft 15 nieuwe locs van het type ES 64 F4 (analoog aan DB-Baureihe 189) in gebruik genomen. Voor het eerst worden de locs gefinancierd door Siemens Finance & Leasing (SFL), dat ook eigenaar is van de locs. SFL verhuurt de locs aan Dispolok, die ze op haar beurt aan de eindgebruikers leest. Met de nieuwelingen meegerekend beschikt Dispolok over 120 locs, waarvan 45 stuks ES 64 F4.

Rail4Chem

De vorige maand aangeschafte ex-SBB locs Re 4/4¹ worden alleen in Zwitserland ingezet als rangeer-ondersteuning. De in sommige media breed uitgemeten R4C-plannen voor een uitgebreid gasvervoer per trein tussen Rusland en West-Europa dat als alternatief voor een makkelijk te saboteren pijplijn zou dienen was uiteraard een 1 april-grap, want die kennen ze in Duitsland ook.

Korte berichten

- Op 13 maart is een treinstel VT642 (Desiro) gedoopt op de naam "Sachsen-Anhalt". Het treinstel gaat vanaf december 2006 bij DB-Elbe-Saale-Bahn rijden op het Altmark-Börde-Anhalt-net.

- Deelstaat Baden-Württemberg heeft de AlbtalBahn een subsidie van € 1,5 miljoen toegezegd om de spoorbrug in Busenbach te voltooiën. Nog dit jaar moeten de trams en treinen naar en van Ittersbach over de brug gaan rijden.

- De door de EVB geëxploiteerde MoorExpress zal vanaf 29 april Bremen Hbf als begin- en eindpunt krijgen. Tot medio oktober kunt u in de weekenden met deze toeristische trein via Bremervörde naar Stade rijden.

- In de gemeente Leimen heeft Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) een originele actie opgezet. Foutparkerende automobilisten vinden onder hun ruitenwisser niet alleen een bekeuring, maar tevens een kortingsbon van € 5,- te gebruiken voor korting op dagkaarten voor het openbaar vervoer.

- De reizigersprijs van ProBahn is toegekend aan de Ringzug van de Hohenzollerische Landesbahn. De hoge, S-Bahn-achtige kwaliteit, de klantvriendelijkheid en de sterke toename van het aantal reizigers in de landelijke gebieden rondom Tuttlingen, Rottweil en Villingen-Schwenningen waren de belangrijkste redenen om de prijs toe te kennen.

- De onder regie van de DB met oude Schienenbusse geëxploiteerde zomertreindienst "Ulmer Spatz" van Ulm naar Kleinengstingen bedient vanaf begin april een nieuwe halte, Trochtelfingen ALB-GOLD". De wat merkwaardige naam is te verklaren uit sponsoring door de lokale deegwarenfabriek.

- De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft een speciale internet-site opgezet voor WK-touristen. Op www.wir-bringen-sie-hin.de kan men in het Duits, Engels, Frans, Spaans en

Portugees informatie krijgen over het OV-aanbod tijdens het WK-voetbal.

- De OstDeutsche Eisenbahn (ODEG) stopte in april extra in Schönfließ Dorf aan de lijn OE60 Frankfurt (Oder) – Berlin-Lichtenberg ten behoeve van mensen die de zeldzame Adonisrozen in bloei wilden zien staan.

- Naar goed Frans gebruik worden de namen van grote concerns met enige regelmaat veranderd. Zo heet Connex Verkehr GmbH nu Veolia Verkehr GmbH. De namen van de regionale en lokale dochterbedrijven blijven gehandhaafd.

- De Prignitzer Eisenbahn wordt in 2006 10 jaar oud; feestelijkheden zijn vooralsnog niet gepland.

- Alle NOB-treinen tussen Hamburg en Westerland stoppen sinds 8 april in Glückstadt. De bediening was al eerder toegezegd, maar werd door de punctualiteitsproblemen uitgesteld.

Infrastructuur

Bremerhaven Hbf

In Bremerhaven werden plannen voor een vernieuwing van het Hauptbahnhof voorgesteld. Voor € 8,5 miljoen worden de perrons en de stationshal opgeknapt en komen er liften. Als de financiering tijdig rond komt kan de bouw nog dit jaar starten.

Kyffhäuserbahn

De rechtbank van Weimar heeft DB Netz verboden de Kyffhäuserbahn (KBS 593 tussen Bretleben en Sondershausen) stil te leggen. De opbrengst uit de infraheffing is weliswaar hoger dan de jaarlijkse instandhoudingskosten, doch op korte termijn is groot onderhoud nodig en daar wil DB Netz niet aan betalen. De rechter oordeelde echter dat DB Netz zelf voor een belangrijk deel schuldig is aan de slechte spoor-toestand; bovendien heeft DB Netz geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om subsidie voor groot onderhoud aan te vragen. Te verwachten is dat DB nu op andere manieren zal trachten van deze lijn verlost te worden.

Rübelandbahn

De in februari gemelde mogelijke verkoop van de Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode aan de Fels-Werke (zie pag. 61) gaat niet door, maar de elektrische dienst lijkt behouden te worden. De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft met de Fels-Werke afgesproken dat de kalk- en cementtreinen in de toekomst weer met elektrische tractie gaan rijden; de deelstaat betaalt 40% van de benodigde investeringen. Fels-Werke onderhandelt nu met DB Netz AG over het weer onder 25kV-spanning zetten van de Rübelandbahn.

Elektronische beveiliging

In Hildesheim (Niedersachsen) werd op 26 maart een nieuwe computergestuurde beveiliging in dienst gesteld, in Duitsland "elektronisches Stellwerk" (ESTW) genoemd. Van hieruit worden de spoorlijnen van Hildesheim naar Braunschweig, Goslar, Nordstemmen en Lehrte bediend over een totale lengte van 12 kilometer spoor. Het ESTW vervangt zeven bedienposten met een leeftijd van rond de 60 jaar.

Ook in Grevenbroich werd een ESTW in gebruik genomen. Het vervangt 8 oude seinposten die deels nog trekdraden gebruikten voor het omzetten van seinen en wissels. Bijzonderheid is dat de besturing van het ESTW Grevenbroich vanuit Duisburg plaats vindt.

Kaiserslautern - Homburg

De eerste spade voor de verlenging van lijn S1 van het S-Bahn-net Rhein-Neckar ging op 14 maart de grond in. De werkzaamheden omvatten vooral perronverhogingen aan de bestaande spoorlijn Kaiserslautern – Homburg (Saar); tevens

worden de stationsomgevingen aangepakt. De aanpassingen zullen dit jaar worden afgerond.

Nieuwe Rijnbrug Duitsland - Frankrijk

In het kader van de hogesnelheidsverbindingen tussen Duitsland en Frankrijk wordt de Rijnbrug bij Kehl (lijn Offenbourg – Strassbourg) vervangen door een nieuwe dubbelsporige brug. Dit is afgesproken tussen president Chirac en kanselier Merkel. De nieuwe brug moet in 2010 in dienst komen.

Stuttgart

De onder de naam Stuttgart21 bekend staande plannen voor de bouw van een nieuw Hauptbahnhof in Stuttgart zijn weer een stap dichterbij realisatie gekomen. De rechtbank van Stuttgart wees de laatste klachten tegen de plannen af. De ombouw van een 16-sporig kopstation naar een 8-sporig ondergronds doorgangstation inclusief een tunnel parallel aan de bestaande S-Bahn-tunnel kent nu geen juridische hindernissen meer. Zodra de financiering geheel rond is kan de bouw starten.

Materieel

Revisie dubbeldekkers

Het op de Emslandbahn ingezette dubbeldeks-materieel zal nog dit voorjaar een opknappbeurt ondergaan. Het zitmeubilair wordt geheel vernieuwd, op de benedenverdieping komt extra ruimte voor fietsen en op de bovenverdieping extra ruimte voor bagage. Per trein kunnen straks 51 fietsen meegenomen worden. In 2007 worden de treinstammen bovendien uitgerust met airco.

Tweede première

Exact 70 jaar na de eerste inzet van dubbeldekkers op de Lübeck-Büchener Eisenbahn worden op de treindienst Hamburg – Lübeck opnieuw dubbeldekkers ingezet. Het betreft nieuwe wagons die tot eind april door Bombardier worden afgeleverd. Vanaf 28 mei nemen zij de plaats in van het huidige uit verbouwde Silberlinge bestaande materieel.

Baureihe 141

"Totgesagte leben länger", zo luidt een Duits spreekwoord. Dat geldt ook voor de buiten dienst gestelde serie 141 (zie pag 101). De ter vervanging van de RegioTram-diensten ingelegde stoptreinen Kassel Hbf – Melsungen worden vrijwel geheel door de serie 141 gereden.

Baureihe 146

Met ingang van eind maart zijn de locs 146 001 – 007 overgeplaatst van Ludwigshafen naar Dortmund ter vervanging van loc serie 112. Hierdoor rijdt de gehele serie 146.0 nu in Nordrhein-Westfalen. De locs worden ingezet voor de RE-lijnen 1, 2, 5 en 6.

Baureihe 427

DB Regio heeft bij Stadler 5 treinstellen type Flirt in vijfdelige uitvoering besteld ter waarde van € 29 miljoen. De vanaf medio 2007 als Baureihe 427 in dienst te nemen treinstellen zijn bedoeld voor de lijnen Rostock – Stralsund – Lietzow – Sassnitz en Lietzow – Binz. De aanschaf is opmerkelijk, omdat DB met de treintypen 422 – 426 vergelijkbaar materieel in huis heeft.

Baureihe 644

Opnieuw is een Talent-treinstel Baureihe 644 door brand beschadigd. Van treinstel 644 020 brandde op 6 april bij een overweg in Köln-Königsforst zeker één kopbak volledig uit,

gelukkig konden de reizigers de trein tijdig verlaten. De oorzaak is vermoedelijk opnieuw bij de motoren te zoeken.

Museum

DB-museum Nürnberg

De bij de grote brand van oktober 2005 in de as gelegde lokloods wordt niet herbouwd, zo maakte het museum op 20 maart bekend. In plaats daarvan wordt in Nürnberg een nieuw onderkomen gezocht.

Verhuizing Deutsches Museum

De spoorweg-afdeling van het Deutsche Museum in München verhuisde eind maart naar een nieuw onderkomen op de Theresienhöhe. Het nieuwe Verkehrszentrum gaat onderdag bieden aan 17 railvoertuigen, waaronder de Beierse S3/6-loc 3634. Alle voertuigen werden per dieplader overgebracht, dwars door de binnenstad van München. De voertuigen die niet in het Verkehrszentrum passen gaan naar de "Lokwelt" in de lokloods van Freilassing. Dit betreft de B IX (Maffei, 1874), LAG 1 (Siemens-Schuckert 1905), E 16 07 (Krauss, 1926), V140 001 (Krauss-Maffei 1935) en de Zwitserse D2/2 (Brown Boverie & Cie 1899). Treinloc was de 202 563 uit Meiningen.

Extertalbahn

De Extertal wordt vanaf dit jaar in twee delen als museumlijn geëxploiteerd. De hiertoe benodigde overeenkomsten werden eind maart ondertekend. Het noordelijke trajectdeel tussen Bösingfeld en Rinteln-Süd wordt een draisinespoor, en is van het DB-net afgekoppeld. Het zuidelijke trajectdeel van Bösingfeld naar Barntrup wordt een elektrische museumlijn. Op dit deeltraject wordt de bovenleiding hersteld met gebruikmaking van delen van de bovenleiding van het noordelijke traject. Op die manier kan de diefstal van bovenleiding (zie pag. 99). E-loc 22 uit 1927 wordt opgeknapt en in de historische wijnrode livree geschilderd. In juni moeten loc en bovenleiding gereed zijn.

Aankondigingen

- Op www.sachsen-unter-dampf.de is het programma 2006 bekend gemaakt; het omvat meer dan 400 evenementen in geheel Sachsen.
- Het Korbacher Eisenbahn Festival vindt van 12 tot en met 14 mei plaats, waarbij onder meer diverse speciale ritten worden gemaakt. Informatie is te vinden op www.streckenfest-kurhessenbahn.de.
- Het DB-museum in Koblenz viert op 6 mei haar vijfde verjaardag, onder meer met een tweetal lokparades. Informatie is te vinden op <http://www.dbmuseum-koblenz.de>.

ZWITSERLAND

De spoorlijn van Aigle tot Le Sepey van de **Chemin de Fer Aigle - Sepey - Les Diablerets** is vanwege gevaar van vallend gesteente gestremd. Deze stremming duurt waarschijnlijk tot medio mei 2006. De treinen rijden alleen tussen Les Diablerets en Le Sepey met aansluitend busvervoer.

In de werkplaats Tramelan heeft de **Chemin de Fer du Jura** rijtuig B 756 tot stuurstandrijtuig ABt 715 omgebouwd. Dit ter uitbreiding van de zitplaatscapaciteit van de treinstellen ABe 2/6 631-634. Het rijtuig kreeg hetzelfde front als de treinstellen.

Motorrijtuig BDe 4/4 601 en stuurstandrijtuig Bt 702 van de CJ doen tijdelijk dienst bij de **Lausanne - Echallens - Bercher Bahn**. Dit ter leniging van het materieeltekort. Door een aanrijding met een vrachtwagen raakte stuurstandrijtuig Bt 32 zwaar beschadigd. De reparatie zal een half jaar in

beslag nemen. Het treinstel rijdt de treinen 8 Bercher - Lausanne Flon en 11010 Cheseaux - Lausanne Flon.

Bij de indienststelling van de nieuwe basistunnel medio 2007 van de **Lötschbergbahn** zal het bergtraject beschikbaar komen voor het rijden van een stoptreindienst Brig - Spiez. De goederendienst zal trein(gewicht)afhankelijk over een van beide trajecten worden geleid. De regionale treinen Kerzers - Lyss - Büren an der Aare, serie 5500, worden sinds 6 februari 2006 dagelijks gereden met vierdelige Re 420.5 Dt pendeltreinen. Vijfdelige treinen of RABe 525, als vervanging, is niet uitgesloten. In deze treinen rijden van de SBB gehuurde rijtuigen EW I/II.

Het onlangs gepubliceerde plan Strategie 2012 van de **Rhätische Bahn** is een eerste inzet tot modernisering van het verouderde materieel. Afhankelijk van de ervaringen in de dagelijkse dienst wordt een tweede order GTW-treinstellen geplaatst. Door de komst van deze GTW's, die geschikt zijn voor zowel gelijk- als wisselspanning, is inzet veel flexibeler. Ze maken de Ge 4/4 I locomotieven overbodig, waarvan na 2009 nog 3 locs als reserve in het bestand zullen blijven. De Berninabahn motorwagens ABe 4/4 II 41-46 zullen eveneens buiten dienst gaan. Bij een tweede bestelling zullen de Be 4/4 treinstellen worden vervangen.

De 35 nieuwe dubbeldeks treinstellen RABe 514 van de **Schweizerische Bundesbahn** worden uitgebreid met de bestelling, in maart, van een vervolgorde van 25 treinstellen. Levering voorjaar 2008 tot eind 2009. De eerste testritten zullen worden gereden op lijn 14 van de Züricher S-Bahn, Zürich HB - Hinwill. Van de elektrische locomotieven Re 4/4 474 heeft SBB Cargo maar 12 van de 18 locomotieven overgenomen. De overige zes gingen naar o.a. het Italiaanse Del Fungo Giera, de 001, 007, 008 en 010. Het Zweedse Hectorrail nam de de 006 en 011 over. Van de elektrische locomotieven Re 4/4 484 zijn tijdelijk de 013 t/m 018 aan Cisalpino verhuurd voor het rijden van EC treinen tussen Italië en Zwitserland. Toch beklagt SBB Cargo zich over een krap bestand aan beschikbare locomotieven, daar 10 locs Re 4/4 482 en 2 locs Re 4/4 421 aan derden zijn verhuurd. Daarnaast rijden 2 locs Re 421 in de EC dienst Zürich - Lindau (München). Inmiddels is een tweede serie Re 482 in aflevering.

DVD 's

EISENBAHN KURIER: Vier films (160 minuten) in één DVD-box met onderwerpen over het Duitse spoor, die met elkaar te maken hebben. Het zijn: **Die Schnellzugdampflok**. U ziet 01, 01¹⁰, 01⁵, 03, 03¹⁰, 05 en 18 (S3/6) in actie vroeger (het echte bedrijf) en nu museaal. Dan volgt **70 Jahre Schnellverkehr in Deutschland** vanaf de Fliegende Hamburger tot de ICE3. U ziet ook de Henschel Wegman-Zug, de stroomlijnstoomlocs, de E18 en E19, maar vooral ook de 103 en wat er nu rijdt. De 3^e film heeft als onderwerp **Schnelle Personenzugloks**, de 38, 39 en 23 en de DDR 23¹⁰. Opnamen van vóór 1940, na de 2^e Wereldoorlog en in museaal verband. Tenslotte **Rote Renner heute** ofwel de series 101, 120, 146 en 182 Taurus. Opnamen langs de lijn en vanuit de bestuurderscabine. Een compleet beeld van de ontwikkeling van de snelle reizigerstrein in Duitsland. Dit "Sparpakket" nr. 7 kost u 39,80 euro en is te bestellen onder nr. 8110. Overigens zijn de films uit het Sparpakket ook los te koop voor 12,80 euro per stuk. (speelduur elk 40 minuten).

EISENBAHN KURIER: Nog een DVD, getiteld **Die Baureihe 182**. Deze Taurus-machines rijden bij de ÖBB onder de serienummers 1016 en 1116. De film laat actie zien bij DB A.G. en ÖBB, meestal in het goederenverkeer. 45 minuten voor 19,80 euro, bestelnr. 8016.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 14-04					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8577	8639	-	14-09-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over

De niet overdreven betrouwbaar gebleken 8610 zorgde ook op 25-03 voor problemen. Omstreeks 06.00 uur 's morgens werd in Den Haag rookontwikkeling bij de VIRM geconstateerd. Het stel kwam, nadat de rook was opgetrokken, ter controle naar de Binckhorst. In de avond werd de stam naar het onderhoudsbedrijf Onnen gebracht.

Het VIRM-materieel is en blijft een zeer onbetrouwbare materieelsoort. Gemiddeld wordt elke VIRM-stam ééns per vier dagen aangemeld met een defect. Om hierin verandering te brengen, is NedTrain gestart met een analyse van de problemen. Zo worden thans monteurs telefonisch geïnterviewd die een defect hebben hersteld. Men hoopt zo een beter beeld te krijgen van de oorzaken van mankementen.

Het probleem met de zwakke stroomafnemerschuitjes, waardoor vooral in de wintermaanden veelvuldig de bovenleiding naar beneden getrokken wordt door VIRM'en, blijkt nog niet geheel de wereld uit te zijn. Als laatste wapen heeft NedTrain een stroomafnemer met 'luchtdetectie' in de strijd geworpen, een uitvinding die overigens allesbehalve nieuw is. Indien het schuitje van de stroomafnemer breekt, zal dat door het weglopen van lucht worden gedetecteerd, waarna de stroomafnemer binnen één seconde zakt. Thans wordt op vijf stellen de constructie beproefd, waarbij overigens nog geen lucht te pas komt.

Op 31-03 kwam voor het eerst sinds eind december VIRM 9416 weer op de baan. De stam reed een proefrit naar Leiden en terug. Op de heenweg via de nieuwe Nootdorpboog en Ypenburg, op de terugweg via Leidschendam-Voorburg. De afwijkende terugweg werd veroorzaakt door een wisselstoring te Ypenburg, waardoor treinen die rechterspoor uit de richting Den Haag kwamen, niet de nieuwe boog konden bereiken. Deze storing duurde overigens een kleine week. Tot 15-04 kwam de 9416 nog niet weer in dienst.

Treinreizigers die langs het revisiebedrijf Haarlem komen, hebben sinds begin april een perfect zicht op de zwaar beschadigde mBvk 290 8611 (ex-8656). Waar de meeste andere schadegevallen netjes zijn afgedekt met zeil, staat de ernstig gehavende kop prominent in het zicht.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2887	27-01	2987	2985 20-03
2890	20-03	2990	2984 05-04
2889	05-04	2989	

Een kleine doch enigszins hinderlijke kinderziekte van de SGMm-treinstellen vormen de stootnoppen van de binnenklapdeuren. Juist wanneer die deuren ontbreken, soms door vandalisme en soms omdat ze verwijderd of niet gemonteerd zijn, blijken reizigers en personeel te struikelen over de noppen. De binnendeuren zelf zijn, als ze nog wel aanwezig zijn, overigens ook nog steeds een bron van ergernis. In veel gevallen kost het zeer veel moeite de deuren open te krijgen, hetgeen afbreuk doet aan de fraaie inrichting van de nieuwe Sprinters. Naar thans blijkt, heeft NSR bij het vaststellen van het bestek van SGMm niet gespecificeerd hoe veel kracht maximaal nodig mag zijn om de deuren te openen.

Meerdere malen werd in deze kolommen al melding gemaakt van de problemen met de spontaan sluitende buitendeuren van SGMm. De kans is groot dat op redelijk korte termijn de tijd wordt verlengd dat de deuren open blijven alvorens automatisch dicht te gaan. Net als bij de tweewagenstellen zou de tijd van 10 naar 60 seconden verlengd worden. Omdat veel stops op onderwegstations minder dan een minuut lang zijn, wordt bereikt dat de storing van de spontaan sluitende deuren zich niet kan voordoen (omdat het deursluitingssysteem vaak niet in actie hoeft te komen). Ook wordt gekeken naar de wijziging van de deurschakeling waarbij de driekantsleutel alle signalen in het sluitsysteem overheerst en daarmee een 'stoorsignaal' dat een deur spontaan laat sluiten, onderdrukt. Slechts het 5 km/h-relais, dat ervoor zorgt dat een onverhoopt opengebleven deur automatisch dichtgaat bij een snelheid van 5 km/h, moet de sleutel van de conducteur altijd 'overrulen'. Omdat nog niet duidelijk is waardoor deuren soms spontaan sluiten, is de mogelijkheid aanwezig dat hij zich blijft voordoen indien juist dat 5 km/h-relais de boosdoener is. Tenslotte wordt een modificatie bekeken waarbij de waarschuwingssignalen van sluitende deuren ook klinken als de deuren automatisch dichtgaan bij het uit de schoonmaakstand draaien van de bedrijfskeuzeschakelaar. Nu sluiten de deuren bij die handeling zonder waarschuwing. Enigszins los van bovengenoemde (potentiële) aanpassingen wordt een andere schakeling gewijzigd. Nu is het zo dat een deur open blijft staan wanneer de 'openen'-knop 10 seconden wordt ingedrukt (er is dan een korte piep te horen). Deze tijd wordt gehalveerd.

Op 07-04 reed met de 2980 voor het eerst een SGMm in de reizigersdienst op de Zoetermeer Stadslijn. Door een defect aan Sprinters met achteruitkijkspiegels werd deze vrijdagavond de SGMm ingezet in de treinen 13761 tot en met 13782. De SGMm kreeg nauwelijks tijd om te rusten: op zaterdagmorgen verving de Vlaflip de defect geraakte 2024, die volgens de machinist "niet vooruit te branden" was met één uitgevallen tractie-installatie.

Tweewagenstel 2027 werd op 12-04 gebruikt voor een rampenoefening in Hoek van Holland. Het stel kwam tussen de SpitsPendels extra naar de badplaats.

In de week van 10-04 stonden maar liefst drie defecte Sprintertweeën te Den Haag HS: 2022 (geheel 'dood'), 2005 (defecte compressor) en 2031 (50% tractie). Waar de laatste twee nog inzetbaar waren, was de 2022 uiteraard bestemd voor het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Omdat het wegslepen van de 2022, die de andere twee stellen insloot, niet wilde lukken, werd op 12-04 besloten de Leidschendamse rangeerloc 703 naar Den Haag HS te zenden. Al op de heenweg gaf bij Ypenburg de 703 de geest en keerde kreupel terug naar het OB. De 2022 werd op 13-04 door twee andere Sprinters naar Leidschendam gebracht.

Mat '64

In tegenstelling tot wat eerder vermeld werd, werd Plan V 444 toch hersteld. Op 22-03 kwam het stel vanuit Haarlem als achterste treinstel van 6357 weer in dienst. Hij werd ge-

combineerd met de 872, die sinds 10.30 uur die morgen na de bommelding bij Leiden (zie onder) solo in de dienst van een Plan T reed.

ICM

Op 26-03 vielen de 4049 en 4082 in voor een defecte 1180 met Beneluxstam en snelden als 631 naar Roosendaal. Het was de bedoeling de treinstellen als 300611 in aansluiting op NMBS-materieel terug te laten rijden. Echter, 610 werd geheel opgeheven, waarna het materieel hiervan in 611 werd geplaatst. De ICM-en waren toen over in Roosendaal, maar konden in Utrecht goed gebruikt worden om manco's aan te vullen (517 op 27-03 en 1738 diezelfde dag). Echter, Roosendaalse machinisten kennen geen ICM, maar Utrechtse machinisten kennen de weg niet tussen 's-Hertogenbosch en Roosendaal. Bovendien was het traject Gouda – Woerden die dag gestremd vanwege werkzaamheden. Het bleek het efficiëntst om het materieel door een Rotterdamse reservemachinist naar Dordrecht te laten brengen. Een Utrechtse machinist die vanwege bovengenoemde werkzaamheden bij Gouda én werkzaamheden tussen Leiden en Alphen via Amsterdam C naar Utrecht aan het passagieren was, werd in Amsterdam uit de trein gehaald en spoedde zich per 2449 naar Dordrecht. Daar nam hij de twee Koplopers over van zijn Rotterdamse collega en reed ze via de Betuwelijn en Geldermalsen naar Utrecht.

Diezelfde dag was ICM 4224 op een ongebruikelijke manier in touw. De vier sleepte de met tractieproblemen kampende 902 van 's-Hertogenbosch naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

In het revisiebedrijf Haarlem werden de kopbakken van protostel 4011 weer op normale draaistellen geplaatst. Binnen afzienbare tijd zal de 4011 definitief in revisie genomen worden. De mBDk staat inmiddels 'binnen' en ondergaat het proces van opname en demontage. De AB is gebruikt om een aantal mock-ups van het interieur te testen. Medio mei zal deze bak ook gedemonteerd worden. Als laatste is de sBk aan de beurt. Het verwijderen van de tunnels en (het mechanisme van) de buitendeuren van de doorloopkoppen levert, hoe onbegrijpelijk wellicht ook uit klantoogpunt, een flinke gewichtsbesparing op.

De sinds 16-12-2004 met brandschade in het revisiebedrijf Haarlem verblijvende 4247 kwam op 06-04 hersteld naar onderhoudsbedrijf Onnen, onderging daar een onderhoudsbeurt, reed op 10-04 's avonds naar Groningen en kwam op 11-04 als achterste stel van 726 weer in dienst.

Thalys

Thalys-treinstel 4535 kraakte begin maart in Vorst met geweld een stootjuk. Het stel reed daarbij een bovenleidingportaal omver en werd ernstig beschadigd. Tevens stond het met het voorste draaistel geheel naast de rails.

ICR

Met de binnenkomst van de 10-70 671 en 673 op 28-03 zijn de laatste ICR-rijtuigen voor modernisering in het revisiebedrijf gearriveerd. Naast de revisie aan de laatste rijtuigen bevindt zich ook nog steeds ICRm 20-70 219 in het RB, die als proefkonijn dient voor de verbouwing van enkele B-rijtuigen tot BDs.

Nu de laatste rijtuigen voor de binnenlandse dienst in revisie zijn gegaan, staat in principe niets de invoering van het groene-lampcircuit (deursluiting volgens hetzelfde principe als bij treinstellen) meer in de weg. Omdat de 'klep' (deurgreep) die voor het openen van de deuren gebruikt wordt regelmatig storingsen vertoont, wordt gestudeerd op een constructiewijziging waarbij de handgreep wordt vervangen door een conventionele knop. De handgreep werd bij de bouw van ICR toegepast om aan UIC-eisen te vol-

doen, hetgeen thans nauwelijks nog relevant is. Hoe dan ook: de invoering van het groene-lampsysteem schuift NSR vooralsnog voor haar uit.

Ter gelegenheid van de Boekenweek trad het NS-Harmonieorkest op 19-03 in diverse steden op. Het gezelschap reisde per 'Arthur Japin-express', die bestond uit de BF 29-70 494, B 20-70 269 en BF 29-70 447 met aan weerszijden de 1759 en 1848. De 20-70 269 was voor de gelegenheid fraai beplakt.

Na het ongeval bij Meteren (blz. 114) kennelijk op haar hoede, keurde NedTrain in de Watergraafsmeer in de nacht van 25- op 26-03 ICR-stam 5654 af. Er waren problemen aan de ophanging van de schroefkoppeling geconstateerd. De compositie met loc 1761 en BDs 5212 ging derhalve met drie rijtuigen manco op stap.

Al eerder werd hier gemeld dat een stam Benelux-ICR is voorzien van bewakingscamera's. Zoals dat ook in SGM-tweewagenstel 2027 tijdelijk het geval was, betreft het camera's die reageren op een plotselinge toename van geluid. Naast de camera's, waarvan de beelden buiten de trein worden bekeken, zijn noodknoppen aangebracht waarmee reizigers direct contact kunnen opnemen met de conducteur. Die is daarvoor van een speciaal apparaatje voorzien. Om ook bij onderhoud of defecten een hele 'camerastam' te hebben, zijn in totaal 11 rijtuigen omgebouwd. Het betreft de rijtuigen 28-70 103, 28-70 111, 10-70 481, 10-70 483, 10-70 485, 82-70 981, 82-70 976, 20-70 407, 20-70 416, 20-70 406 en 20-70 414. Waar mogelijk blijft één Bs met camera's op reserve (terwijl de andere rijdt); de middenrijtuigen lopen mee in de overige stammen. Doordat al enige tijd de Bs-rijtuigen schaars zijn, zijn in de praktijk beide Bs-en in dienst.

Het koninklijk rijtuig werd op 27-03 door loc 1836 van Utrecht naar het onderhoudsbedrijf Onnen gesleept. In Utrecht verzorgde ACTS met haar 506 overigens het benodigde rangeerwerk. Drie dagen later kwam het rijtuig naar zijn verblijf in Onnen weer terug naar Utrecht, eveneens achter de 1836. De loc, die van 27- tot 30-03 onafgebroken in de HTMU had vertoefd, kwam aansluitend weer naar de Watergraafsmeer.

Zoals bekend geldt sinds de ontsporing van de ICR-trekduwstam op 15-08-2005 een snelheidsbeperking van 25 km/h voor lange geduwde stammen op het emplacement Amsterdam Centraal. Deze beperking is er mede de oorzaak van dat de punctualiteit van de treinseries 800/900 en 2200 bij vertrek uit Amsterdam sedertdien niet meer op het gewenste niveau is. De 2200 vertrekt kort achter de IC naar Haarlem, en door een zogeheten rood-roodschakeling komt het uitrijsein voor een 2200 eerst veilig als een 800/900 twee blokken verder is. Zelfs als deze laatste op tijd is, kan een 2200 al nauwelijks op tijd uit de hoofdstad vertrekken. Gebleken is echter dat de 800/900 van Haarlem naar Limburg veel minder afbuigende wissels berijdt. Op verrassend korte termijn werd besloten alle stammen in het weekeinde van 01-04 te driehoeken. Op 31-03 werd de Maastrichtse reservestam al gedriehoekt; op 01-04 werden de stammen die op 02-04 987 en 3573 gingen rijden, gedriehoekt. Tenslotte werd op 02-04 de uitlopende 3584 andersom gezet door een rondje via de Hemboog te rijden. De overige composities werden slim gewisseld door in Heerlen uitgelopen exemplaren via Valkenburg te wisselen met in Maastricht geëindigde.

Loc 1734, ICR-BAB-stam 5635 en BDs 5202 reden op 29-03 een gezelschapstrein van Utrecht naar het Spoorwegmuseum en terug. Het materieel werd daarvoor speciaal uit Maastricht overgebracht en 's nachts leeg weer teruggevoerd. NS is voornemens de tot op heden succesvolle proef met internet en 'infotainment' in ICRm-stam 5635 op redelijk korte termijn een vervolg te geven. Een concrete plan wil NS

nog niet vrijgeven, maar men streeft ernaar binnen enkele jaren 50% van de treinreizigers de nieuwe service te bieden. Waar bij de huidige proef alleen KPN-klienten kunnen internetten in de trein, moeten in de toekomst ook klanten van andere providers die mogelijkheid hebben.

- Hoewel het rond de verbouwing van ICRm 20-70 219 tot BDs stil lijkt, loopt de engineering voor de ombouw op volle toeren. Complicerend is het feit dat het hier de ombouw van een 'gewone', reeds gemoderniseerde B betreft. Een dergelijk rijtuig heeft weinig gemeen met de basis van de eerste serie BDs-en, die immers uit BKD's zijn ontstaan.

- Nadat het enkele spoorweghobbyisten al eerder was opgevallen, merkte NSR in april op dat alle BF-rijtuigen met een onjuist controlecijfer van het computernummer rondrijden. In het revisiebedrijf Haarlem was men kennelijk vergeten dat de BF-en niet nummers hebben die als typeaanduiding 20 hebben, maar 29. De Bf-rijtuigen hebben immers een virtuele coupé minder dan een gewone B10. Overigens heeft de SBB al jaren EC-rijtuigen in haar bestand waarvan een gedeelte van de zitgroepen is vervangen door fietsenrekken, maar die qua nummering niet zijn aangepast (nog steeds voorzien van nummers in de reeks 21-90).

Nummers BF-rijtuigen			
nummer op rijtuig	correct nummer	nummer op rijtuig	correct nummer
29-70 437-3	29-70 437-4	29-70 448-0	29-70 448-1
29-70 438-1	29-70 438-2	29-70 449-8	29-70 449-9
29-70 439-9	29-70 439-0	29-70 450-6	29-70 450-7
29-70 440-7	29-70 440-8	29-70 493-6	29-70 493-7
29-70 441-5	29-70 441-6	29-70 494-4	29-70 494-5
29-70 442-3	29-70 442-4	29-70 495-0	29-70 495-2
29-70 443-1	29-70 443-2	29-70 496-8	29-70 496-0
29-70 444-9	29-70 444-0	29-70 497-6	29-70 497-8
29-70 445-6	29-70 445-7	29-70 498-4	29-70 498-6
29-70 446-4	29-70 446-5	29-70 499-2	29-70 499-4
29-70 447-2	29-70 447-3		

Series 1700 & 1800

- Voor de instructie aan machinisten werd op 22-03 loc 1741 in Rotterdam geplaatst, in het gezelschap van Bvk 270 7077. Het was de bedoeling instructie op een DD-AR te geven, maar omdat een complete stam niet gemist kon worden, werd voor deze oplossing gekozen. De 270 7077 wacht al lange tijd op een nieuwe automatische koppeling en was dus wel beschikbaar. De plek waar de AK zou moeten zitten, is afgedekt met een blauwe vuilniszak. Het Bvk-rijtuig is één van de vier DD-AR-stuurrijtuigen die in 2002 en 2003 met ICR trekduwstammen vormden. Nadat deze stammen uit elkaar gehaald werden in december 2003, heeft de 270 7077 niet meer in de reizigersdienst gereden.

- De als eerste van de cabinekoeling voorziene 1769 werd op 22-03 door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd en kwam als losse loc naar Eindhoven en op 23-03 naar het onderhoudsbedrijf Maastricht. De inbouw in de 1700-en verloopt in hoog tempo. Het team dat in het RB de inbouw van de koeling verzorgt, werkt sedert begin april zelfs in twee ploegen: één van 6.30 tot 14.30 uur en een ander van 14.30 tot 22.30 uur.

- De inbouw van cabinekoeling in de 1800-en is nog niet voor alle locs geheel in kannen en kruiken. In ieder geval de tien locomotieven die met DDM-1-stammen rijden, krijgen de koelinstallatie. Inmiddels lijkt voor de overige locomotieven de inbouw ook nagenoeg zeker. De terzijde staande 1830 heeft als prototype de installatie blijvend gekregen; of deze loc weer in dienst komt en in diens plek een andere 1800 terzijde gaat, is nog niet bekend. Overigens mag verwacht worden dat op z'n laatst met ingang van de nieuwe dienstregeling alle 1800-en weer in dienst zullen komen. De behoefte aan locomotieven zal stijgen doordat meer ICK in dienst zal zijn, terwijl ook het aantal DDM-stammen weer zal

toenemen (zie blz. 105).

- Proefkonijn 1855 wordt in RB Tilburg voorzien van een volledige ETCS-installatie. De proeven die met de loc gehouden gaan worden, betreffen echter voornamelijk de zogeheten STM. Middels de STM kan een van ETCS voorzien krachtvoertuig ook op ATB-baanvakken rijden. De STM in de 1855 is in samenwerking tussen NedTrain Consulting en Bombardier ontwikkeld, die ook de opdrachtgevers van de ombouw en testen zijn. Naar het schijnt geeft IVW binnenkort een Verklaring van Geen Bezwaar af, waarmee de 1855 de baan op kan totdat de STM definitief is goedgekeurd. Volgens de huidige inzichten wil men de 1855 intensief gebruiken en haar daarbij verschillende baanvakken laten berijden. NedTrain kan direct van de proefnemingen profiteren, omdat zij 23 locomotieven van Mitsui Rail Capital met ETCS en STM zal uitrusten voor inzet op de Betuwe-route.

ICK

- De in het revisiebedrijf Tilburg van schade herstelde ICK-B 22-37 909 arriveerde in de nacht van 12- op 13-04 samen met de uit Nijmegen naar Tilburg teruggebrachte 22-37 977 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Vervolgens werd het duo op 13-04 op de Watergraafsmeer gestald.

- Volgens planning vinden op 18- en 19-04 weer conditieritten plaats met de op de Dijkgracht terzijde staande ICK's, waarna ook de beide uit Tilburg gekomen rijtuigen in de 'kooi' gezet zullen worden.

DM '90

- Zoals op blz. 106 gemeld, waren Gordon en Gerard Joling in het kader van hun televisieprogramma 'Gordon en Joling over de vloer' onder andere op bezoek bij NedTrain in Zwolle. Niet alleen assisteerden ze bij het verwisselen van een draaistel van Plan V 481, ook werden de beide heren ingezet om het dak van een DM '90 wit te verven en een WC-pijp alsmede een motor middels een hogedrukreiniger schoonmaken. Zoals het de diva's betaamt, ging een en ander met de nodige chaos gepaard. Zo viel de emmer witte verf van het dak van de Buffel om, waardoor ook een groot stuk zijwand eveneens wit werd.

- Treinstel 3432 blijkt gedeeltelijk voorzien te zijn van klapramen over de gehele lengte van de bak. De ABk heeft, in de rijrichting gezien, aan de linkerzijde allemaal klapramen; bij de Bk is het de rechterzijde. Het stel heeft nog geen MTO-beurt gekregen, zodat verwacht mag worden dat het alsnog overal klapramen zal krijgen. Eind maart waren de 3401 – 3404 en 3406 – 3418 behandeld.

DDM/DD-AR

- Op 27-03 kwam een 'nieuwe' 7810 in dienst, met daarin de bij de brand op 13-03 onbeschadigde rijtuigen 270 7010 en 380 7501. Het onderhoudsbedrijf Leidschendam compleetde de stam met Bv 280 7207 en mABk 390 7701. De al meermalen 'intern Leidschendam' verplaatste 7814, waarvan het herstel niet echt wilde vlotten, werd daarvoor opgeofferd. De overgebleven Bvk 270 7014 en de ABv werden weer aan de kant gezet, de Bvk zelfs op nooddraaistellen. Samen met de 7876 kwam de 7814 op 27-03 leeg naar Hoorn, waarna hij voorop werd bijgeplaatst bij trein 4565. De beschadigde mABk 390 7739 staat in Haarlem grotendeels in grijs zeil (met fraai NedTrain-logo!) ingepakt.

- Al sinds eind 2003 rijdt de 7876 met een gewijzigde reminstallatie rond. Het DD-AR-materieel blijkt vaker dan gemiddeld last te hebben van vaste remmen. Middels een rood A4 worden de machinisten van de op proef aangepaste reminstallatie op de hoogte gesteld.

- Al jaren is de als ABv gebouwde 380 7508 als Bv 280 7508 onderweg. Thans bevindt het rijtuig zich in stam 7402.

De eerste-klassezittingen en –leuningen zijn simpelweg met groen skai bekleed, zodat gecombineerd met de riante beenruimte voor de geofende reiziger een goedkope eerste-klassezitplaats te vinden is in deze stam (iets dergelijks geldt overigens voor de tot Bv gedeklasseerde ABv's in de DDM-stammen). Begin april werden in de 7508 met eerste-klassebekleding overtrokken banken aangetroffen, hetgeen de fopperij wel erg duidelijk maakte. Klaarblijkelijk waren de hoezen beschadigd en niet voldoende reserve-exemplaren beschikbaar. Gedeeltelijk zijn zelfs stoelen te zien waarvan zowel de zitting als de leuning van blauwe bekleding van de eerste klasse hebben. Om het probleem in de toekomst te voorkomen, is besloten van de op reserve staande ABv 380 7575 een aantal banken met groen skai te bekleden.

▪ Bij de LTO-beurt van de DDM-1-rijtuigen wordt de lak in ruime mate 'gepostzegeld'. Een wasbeurt wordt daarbij nogal eens achterwege gelaten, zodat het postzegeleffect nog sterker wordt. De drukknoppen voor het openen van de buitendeuren worden sowieso vergeten. De 6824 werd gezien met, ook van mat '64 en oud SGM bekende 'roestrondejes' rond de knoppen. De behandelde rijtuigen staan wel op geheel gereviseerde draaistellen.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie				
binnengenomen		wordt	afgeleverd	
10-70 671	28-03	10-70 350	29-70 446	21-03
10-70 673	28-03	10-70 349	29-70 442	29-03
			29-70 443	12-04
DDM-1 LTO				
binnengenomen		Afgeleverd		
26-37 106 (6906)	17-03	26-37 417 (6817)	17-03	
26-37 422 (6822)	30-03	26-37 614 (6614)	27-03	
26-37 616 (6616)	04-04	26-37 428 (6828)	31-03	
26-37 423 (6823)	12-04	26-37 615 (6615)	11-04	
VIRM LT1		Plan V revisie R6		
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen	afgeleverd
9403	20-03	8644	29-03	952 23-03
8658	30-03	8628	07-04	953 07-04
8665	07-04			
ICRm nawerk				
binnengenomen		Afgeleverd		
10-70 372	17-03	20-70 412	22-03	
20-70 413	31-03	20-70 252 (5605)	24-03	
20-77 115 (5659)	06-04	20-77 123 (5605)	24-03	
20-70 407	11-04	10-77 305 (5605)	06-04	
20-77 116	13-04	10-70 372	06-04	
		20-70 413	11-04	
Schades/defecten				
binnengenomen		Euvel	afgeleverd	
6304 (DLC) (1) (2)	30-01	dakschade	6304 (1)	20-03
390 7739	16-03	brandschade	444	22-03
280 7208	16-03	brandschade	20-77 134 (5612)	22-03
20-77 135 (5612)	16-03	lekke watertank	10-77 312 (5612)	22-03
20-77 134 (5612)	16-03	lekke watertank	20-77 135	24-03
10-77 312 (5612)	16-03	lekke watertank	20-77 135	28-03
445	28-03	botsschade/defecte vloer	20-77 135	29-03
2010	31-03	botsschade	4247	06-04
82-77 015 (5215)	12-04	botsschade	830	13-04
(1) correctie HOV566: de op blz. 69 genoemde 6403 bleek de 6304 van DLC te zijn				
(2) de loc werd overgebracht naar RB Tilburg				
(3) correctie HOV566				

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1		ICM Cw compressor		
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen	afgeleverd
1757	16-03	1770	20-03	
1739	22-03	1744	21-03	
1710	05-04	1769	22-03	
		1702	29-03	
				Inbouw GSM-R
				binnengenomen
				afgeleverd

		1719	06-04	6459 (1)	12-01		
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
6405 (1)	08-11	6407	07-04	1756	23-03	1756	30-03
6413	10-04			1750	27-03	1750	03-04
				1779	29-03	1779	07-04
				1778	03-04	1738	13-04
				1707	05-04		
				1738	10-04		
				1768	12-04		
Schades/defecten							
Binnengenomen		euvel			Afgeleverd		
6469	28-11	ontsporingsschade			6509	16-03	
1777 (1)	30-11	draaistel wisselen			6469	17-03	
6509	16-02	draaistel wisselen			6484	20-03	
1737	13-03	defecte chopper			1839	23-03	
1738	22-03	olielekkage tractiekoeling			3226	24-03	
1851	22-03	tractieproblemen			6473	24-03	
6464	29-03	wielas wisselen			6416	24-03	
9506	07-04	airco wisselen			1737	30-03	
1831	10-04	terug van instructie Nm			1851	03-04	
22-37 977	10-04	terug van instructie Nm			266 453	05-04	
266 452	10-04	onderhoud			1738	05-04	
Jules	13-04	onbekende reden van binnenkomst			9506	10-04	
					6471	12-04	
					266 452	12-04	
					22-37 909	12-04	
					22-37 977	12-04	
(1) aanvulling							
de tweede afleverdatum van de 1619 op 01-02 (blz. 69) betrof een fout							

Korte berichten

▪ In Noord-Holland vindt in de maand april een enigszins dubieus experiment plaats. In een poging de punctualiteit op de Zaanlijn te verbeteren, wordt de treinserie 7300 Utrecht – Uitgeest in Amsterdam Centraal gesplitst. Vanaf Amsterdam rijdt een aparte 707300 naar Uitgeest. Beide treinseries worden behandeld op spoor 7, maar er wordt (uiteraard) geen wachttregeling toegepast; het 'positieve effect' zou dan immers verloren gaan. Voor alle duidelijkheid: dat positieve effect bestaat eruit dat reizigers van een iets vertraagde 7300 uit de richting Utrecht die verder willen reizen in de richting Uitgeest, in Amsterdam 'mogen' overstappen op de serie 5800.

▪ Net als in 2005 reden er dit jaar weer Thalys-treinen naar Maastricht tijdens de kunstbeurs *Tefaf*. Bij deze gelegenheid liet directeur Dancoisne van Thalys weten dat de exploitant van plan is structureel zeven (snelle) treinen per dag tussen Luik-Guilemins en Maastricht te laten rijden, die in Luik aansluiten op de Thalys-dienst.

▪ Begin april bleek dat een actie van 350 zowel katholieke als protestantse kerken tot verwarring in de trein te leiden. De nationale kerkactie was bedoeld om gelovigen bewust te maken van de viering van de 'Goede week'. De actie had als metafoor de naam 'Intercity pasen' meegekregen, terwijl ook regelmatig 'intercity' in promotiemateriaal werd gebruikt. Veel mensen dachten, mede door een geelkleurig kaartje in de boekjes, dat ze over een vrijkaartje voor de trein beschikten.

▪ Op blz. 107 werd melding gemaakt van de werkzaamheden aan de A58, waardoor gratis per trein mocht worden gereisd tussen Roosendaal en Vlissingen. De gratis treinritten bleken een doorslaand succes. Zo gingen veel Zeeuwen op pad naar Bergen op Zoom, waar sinds kort een nieuw winkelhart in gebruik is. In alle richtingen waren beduidend meer reizigers onderweg.

▪ Op 14-04 maakte NSR bekend dat in de eerste drie maanden van dit jaar 86,4 % op tijd reed of maximaal drie minuten vertraging had. Het bedrijf kon het niet nalaten te vermelden dat dit getal boven de met de overheid afgesproken norm van 86,0 % lag. Hiermee begeeft NS zich op glad ijs. Door de belabberde staat van haar materieelpark en de

grilligheid waarmee storingen aan de infrastructuur van ProRail optreden, is de uitkomst van de punctualiteitscijfers vergelijkbaar met Russische roulette. Wanneer NS zich bovendien bedient van hoogst klantvriendelijke maatregelen als het bovengenoemde knippen van de 7300 in Amsterdam om de als meer dan heilig bestempelde punctualiteit (van de treinen, niet van de reizigers!), moeten grote vraagtekens worden geplaatst bij de waarde die deze punctualiteit nog heeft voor de klanten van NS. Niet voor niets was ondanks het stijgende percentage op tijd rijdende treinen, het gemiddelde klantoordeel gedaald.

- NS zet het 110-jarig bestaan van de winkelketen Blokker luister bij door speciale kaartjes uit te geven, die uiteraard alleen bij de Blokker-winkels kunnen worden gekocht. Tot en met 28-04 zijn voor € 12,95 kaartjes te koop waarmee één volwassene en twee kinderen van maximaal 11 jaar oud één dag in het weekend onbeperkt mogen reizen in de tweede klasse. De kaartjes zijn geldig tot 11-06.

- De al enkele jaren lopende actie 'Tijd voor lezen' krijgt op 20-04 een vervolg. De auteur James Patterson deelt die dag 5.000 gratis boeken uit in de trein. Hij treint tussen 09.30 en 16.00 uur van Amsterdam via 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Rotterdam, Apeldoorn en Amersfoort weer terug naar Amsterdam.

- Tijdens de *Support / Balance beurs*, die van 19- tot en met 22-04 wordt gehouden in de Utrechtse Jaarbeurs, zet NS extra personeel in op station Utrecht Centraal. De beurs is gericht op mensen met een handicap. Derhalve heeft NS additioneel personeel ingezet en zijn ook meer invalidenbruggen beschikbaar.

- Nadat NS tien jaar heeft samengewerkt met reclamebureau PPGH/JWT, is het volgens de Europese regelgeving noodzakelijk dat de activiteiten opnieuw Europees worden aanbesteed.

Koers NS

- Op 03-04 maakte NS-directeur Veenman bekend op welke manier het NS-concern de komende tijd wordt ge(re)organiseerd. In de toekomst zal het bedrijf rusten op een viertal 'pijlers', die aan elkaar gelijkwaardig moeten zijn:

- een bedrijfsonderdeel dat zich bezighoudt met alles hetgeen het rollend materieel betreft, vergelijkbaar met het huidige NedTrain. Ook externe klanten worden hierdoor bediend;

- de activiteiten van NS Internationaal en NS Reizigers worden samengevoegd tot een 'reizigers'bedrijf. Opvallend is dat ook Engeland wordt genoemd, hetgeen erop duidt dat de activiteiten van dochter NedRailways, die in samenwerking met buitenlandse partners in Groot-Brittannië actief is, in de reizigersspoot worden geïntegreerd. De onwerkbaar gebleken relatie tussen NS Reizigers en NS Commercie ('Commercie specificeert, Reizigers voert uit') wordt opgegeven. Het huidige Commercie wordt onderdeel van de reizigersafdeling;
- een onderdeel dat zich richt op de ontwikkeling van horeca en vastgoed op en rond de stations, alsmede van die stations zelf.

- de activiteiten van bouwdochter Strukton worden ondergebracht in een bouwdivisie.

- Het lijkt enigszins onlogisch om de vier bedrijfsonderdelen gelijkwaardig aan elkaar te noemen. Aard en omvang van de activiteiten van bouwer Strukton kunnen met geen mogelijkheid 'gelijkwaardig' gekwalificeerd worden aan hetgeen NS Reizigers en NS Internationaal doen, zeker niet in het licht van de missie van NS, die immers geheel op het vervoeren van reizigers gericht is.

- Bijzonder opvallend is ook het gescheiden blijven van de exploitatie en het materieel. In Duitsland is de DB inmiddels weer afgestapt van deze organisatievorm, die in Neder-

land tot een hopeloos slechte staat van het rollend materieel leidt, terwijl de beschikbaarheid ervan ook rampzalig is en blijft.

Stations

- Na de enigszins voorbarige berichtgeving over de sloop van het stationsgebouw van Geleen Oost (blz. 116), is het gebouwtje in de eerste helft van april nu echt afgebroken. Direct daarna werd een aanvang gemaakt met het slopen van de stationsgebouw van Bunde.

- Sinds in Den Haag HS spoor 1 is verlengd om treinen van elf rijtuigen te kunnen ontvangen, is er bar weinig gedaan om het perron ook voor reizigers aantrekkelijk te maken. Niet alleen ontbreken afvalbakken, ook zitgelegenheid is er niet te vinden. Omdat er geen vuilnisbakken staan, is de hoeveelheid zwerfafval op het perron en in het spoor aanzienlijk. NS Stations is naar het schijnt – ook na herhaaldelijke verzoeken door NSR – niet van plan in deze situatie verandering te brengen.

- ProRail en NS Stations lijken ook weinig vorderingen te maken met het herstel van de door de storm op 25-11-2005 gehavende stationskap van Schiedam Centrum. Niet alleen mogen de reizigers die de trap naar het middenperron opkomen zich laten natregenen, ook hebben ze een fraai uitzicht op de uitgebrande en gesloten stationsrestauratie op spoor 5. Kort nadat het station helemaal gerenoveerd is, ziet het er alweer net zo armoedig uit als in de tien jaar daarvoor. Viel dat vroeger niet zo op, het naastliggende RET-station wordt langzamerhand uitgebreid met allerlei comfortverhogende attributen, zoals dynamische reisinformatie voor de bus en uiteraard de metro. Ook heeft NS geen haast met de exploitatie van twee van de drie nog nooit gebruikte winkelruimtes. In één van deze ruimtes is een demonstratiecentrum van de OV-chipkaart gevestigd, maar omdat de ramen en deuren daarvan geblindeerd zijn, krijgen de reizigers daar jammer genoeg niets van mee. Het derde winkelpand is inmiddels in gebruik als bloemenwinkel.

- Voor de overgebleven 30 'Wizzl'-winkels op evenzoveel stations, dreigt het doek te vallen. Exploitant Servex redeneert hierbij geheel in de geest van moeder NS: de kaartverkoop op de stations, één van de pijlers waarop het Wizzl-concept was gebouwd, is immers voor een groot deel overgeheveld naar automaten. Derhalve is Servex van mening dat het bestaansrecht van de winkels grotendeels verdwenen is. Kennelijk komt niemand bij Servex op het idee dat de kaartautomaten zeker niet een door de klanten van NS gewenst verkoopkanaal vormen, maar enkel en alleen zijn geplaatst als bezuinigingsmaatregel. En kennelijk heeft ook niemand bedacht dat het wel eens handig zou kunnen zijn om juist wat minder kaartautomaten te plaatsen op stations waar een Wizzl is. Immers, iedereen die voor een treinkaartje een dergelijke zaak binnenstapt, is een potentiële klant voor een krantje, een kop koffie of een versnapering. Servex meldt dat wordt gezocht naar 'nieuwe kansen voor de formule'. In de kommervolle NS-praktijk betekent dat waarschijnlijk sluiting van de meeste Wizzl-winkels.

- In de nacht van 06- op 07-04 werd de muur langs spoor 1 op Schiphol voorzien van vijftien grote fragmenten van werken van Rembrandt. In totaal is de reclame 80 meter lang en bestaat uit 64 panelen. De afbeeldingen zijn afkomstig van museum Het Rembrandthuis en maakt bezoekers van Schiphol in meerdere talen attent op de tentoonstelling 'Zoektocht van een genie', die deel uitmaakt van het Rembrandtjaar 2006.

- Van het station van Baarn – waarnaast overigens een alleraardigst eetcafé is gevestigd – is een oprit zodanig verbreed dat een nieuw type scootmobiel het perron zonder problemen kan bereiken. Veel gebruikers van scootmobie-

len kwamen in de problemen omdat hun nieuwe, bredere voertuig de smalle oprit niet tot nauwelijks konden berijden.

- In verband met de opening van de Keukenhof werd station Leiden Centraal opgefleurd met vele verse en fleurige bloemen. De bloemen, die een grote aantrekkingskracht uitoefenen op toeristen, wijzen de weg naar buslijn 54, waarmee de Keukenhof bereikt kan worden.
- Sedert 31-03 is de perronverhoging van het perron tussen de sporen 11 en 12 te Rotterdam Centraal afgerond. De al jaren bestaande 'verlaging' van het perron aan de Schiedamse zijde is verdwenen.

Gouda – Alphen & Alphen – Bodegraven

- In tegenstelling tot wat op blz. 111 werd vermeld, kwamen alleen de 6104 en 6106 voor een onderhoudsbeurt naar Leidschendam. Onze correspondent ter plaatse wist tevens te melden dat deze wagens na terugkomst andersom staan. Ook bij de 6105 is dat overigens het geval. Die 6105 is nog niet hersteld van zijn aanrijding met een stopontspoorblok maar heeft enkele onderdelen aan de 6102 afgegaan, die lange tijd aan de kant stond. De 6106 staat sedert 29-03 weer terzijde met een defect aan een draaistel.
- Op 23-03 waren dusdanig veel trams defect dat op 'heavy rail' teruggevallen moest worden. Ook op 26-03 was dit het geval, maar toen werden de problemen veroorzaakt door een onjuiste planning van werkzaamheden tussen Alphen en Leiden. Daardoor waren het spoor naar en het emplacementje bij de loods van de trams stroomloos. In allerijl werden Plan V 889 en een machinist met 'heavy-railbevoegdheid' uit Den Haag opgetrommeld. Op 07-04 waren de 906+823 en 926+876 bij gebrek aan rijvaardige trams op het landelijke lijntje te zien.
- Op de een of andere manier komt het zeer regelmatig voor dat op het traject Woerden – Leiden treinen problemen hebben met de stroomafnemer en/of de bovenleiding. Vaak wordt een defecte pantograaf als oorzaak genoemd, maar het lijkt erg toevallig dat steeds op hetzelfde lijngedeelte (Alphen – Bodegraven) treinen stranden. Ontstond op 27-02 al een stremming (blz. 111), op 15-03 strandde trein 8820 bij Zwammerdam met een defecte stroomafnemer. Na anderhalf uur konden de 930 en 450 met de andere stroomafnemer verder rijden.
- Anderhalve week later – op 27-03 – raakten de 877, 859 en 845 als 8871 in de naar beneden hangende bovenleiding bij de Gouwebrug tussen Alphen en Bodegraven verstrikt. Een stremming was het gevolg. Na bijna zeven uur was de bovenleiding hersteld en kon het materieel naar Utrecht komen.
- Op 12-04 ging het opnieuw goed mis, toen bovenleidingproblemen kort voor Leiden Lammenschans tot het stranden van maar liefst drie treinen leidde. Met veel moeite en na lange tijd konden de treinen 8831, 19520 en 8820 terugkeren dan wel verder rijden naar Leiden. Daar bleek dat de 905, 945, 821, 528, 472, 833 en 928 dusdanige schade aan de stroomafnemers hadden opgelopen, dat ze niet voor de reizigersdienst beschikbaar waren.
- In 2007 zal de verbinding Gouda – Alphen door de provincie Zuid-Holland aanbesteed worden. NSR wil graag op de huidige manier de exploitatie voortzetten en daarbij ook HTM als partner behouden. Het lijkt erop dat NSR in dezen ziende blind en horende doof is: wanneer de dienstuitvoering met trams minimaal eenmaal per week niet mogelijk is en op treinen wordt teruggevallen, zijn er kennelijk 'hogere machten' die koste wat kost de onbetrouwbare trams willen laten rijden. Naar de klant wordt al helemaal niet geluisterd. Het is een publiek geheim dat de reizigersaantallen na de introductie van de A32-trams in 2003 gedaald zijn, terwijl de trams ook nu nog tot ontevredenheid stemmen. De reizigers zijn blij als ze geen HTM-logo ontwaren, maar de bolle neus

van een Plan V. De provincie heeft inmiddels begrepen dat het zo niet langer kan. In de regionale pers verschenen, na de vele klachten vanuit het publiek, berichten waarin de provincie meldt dat bij de aanbesteding van de lijn (ook) zeer veel belang gehecht zal worden aan de kwaliteit van de dienstverlening. De nieuwe exploitant dient stipt en regelmatig te rijden en bij treinuitval goed informatie te verstrekken, zaken waarin NSR op z'n zachtst gezegd nu nog niet erg sterk is. NSR laat niet na aan het personeel te benadrukken hoe belangrijk lightrail voor 'ons allen' is, maar vergeet vervolgens te vertellen waarom dat dan zo is.

Conducteurs

- In aanvulling op de berichtgeving op blz. 107, kan worden vermeld dat inmiddels de eerste medewerkers van NS en andere vervoerbedrijven een opleiding volgen tot buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) die speciaal gericht is op de openbaarvervoersector. Minister Peijs reikte de eerste twintig cursisten op 17-03 in Amersfoort het certificaat uit, en maakte voor het ritje Utrecht – Amersfoort gebruik van mC 9002, terwijl ICM 4201 reserve stond (zie blz. 108). De nieuwe opleiding zal gevolgd worden door de NS-ers die in de zogeheten 'security teams' gaan werken. De conducteurs zouden volgens de oorspronkelijke plannen in de nieuwe plannen geen BOA-opleiding meer volgen; de functie van conducteur zou meer serviceverlening aan de reizigers moeten omvatten.
- Begin april werd bekend dat de conducteurs toch (enige vorm van) van BOA-bevoegdheid blijven houden in de toekomst. Daarmee bewees de huidige NS-directie hoe bang ze is het eigen personeel iets op te leggen. Deze angst geldt overigens alleen het rijdend personeel: op de overige werknemers wordt reorganisatie na reorganisatie losgelaten.

Dienstregeling 2007

- De op blz. 108 genoemde aanpassingen aan de dienstregeling 2007 omvatten onder andere:
 - gewijzigde aansluitingen in Haarlem, Weesp, Schiedam, Roermond, Sittard, Nijmegen, Eindhoven en Venlo;
 - twee extra spitsuurtreinen tussen Schiphol en Lelystad;
 - extra Sprinters tussen Uitgeest en Alkmaar in de avonduren;
 - extra Sprinters tussen Haarlem en Zandvoort in de zomer;
 - betere verdeling over het uur van de vertrektijden van treinen op enkele trajecten.
- Suggesties voor een alternatieve bediening van Zoetermeer en Voorburg heeft NS niet overgenomen. De vervoerder is van mening dat het voordeel voor de reizigers naar deze stations niet opweegt tegen de nadelen voor grotere groepen klanten. Desondanks blijft het vreemd dat Gouda, beduidend kleiner dan Zoetermeer, wel IC-halte wordt en Zoetermeer niet.
- De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft sedert het bekend worden van de dienstregeling 2007 geprobeerd de rechtstreekse stoptrein Zutphen – Arnhem – Nijmegen, thans de serie 7600, te behouden. In de nieuwe dienstregeling rijdt de stoptrein Zutphen - Arnhem, dan de serie 7500, in de daluren eenmaal en in de spits tweemaal per uur door naar Ede-Wageningen. De Stadsregio blijft van mening dat de huidige 7600 de perfecte ruggengraat is van Regionaal KAN. NSR deelt die mening niet per sé. Zij meent dat door het toegenomen aantal Intercity's richting Nijmegen en Utrecht – vier per uur – per saldo meer reizigers baat hebben bij de nieuwe dienstregeling. Die laatste uitspraak moet

overigens met een korreltje zout genomen worden, omdat de 'extra' intercity's voormalige sneltreinen zijn, de huidige series 2000 en 3600. Hoe het ook zij, NSR is bereid rond 2009, als de infrastructuur tussen Arnhem en Nijmegen is uitgebreid door de definitieve ingebruikname van de Betuweroute en de aanleg van inhaalsporen bij Elst, te kijken naar de mogelijkheden om de stoptrein opnieuw naar Nijmegen te laten rijden.

OV-chipkaart

▪ De nieuwe verkoopautomaten voor de OV-chipkaart zijn inmiddels in werking, om de proefpersonen de mogelijkheid te bieden hun kaart op te laden of een nieuwe te kopen. De afbeelding die de automaat toont als hij niet in gebruik is, toont een oude, onverbouwde Sprinterdrie! Op de foto, overduidelijk een reclameafbeelding van vele jaren terug, zijn het NS-vignet en de naam 'Sprinter' weggeretoucheerd.

Aanbestedingen

▪ Op 14-02 maakte de provincie Limburg bekend onder welke voorwaarden de dienst op de lijnen Maastricht – Kerkrade en Roermond – Nijmegen aanbesteed wordt. Naar het voorbeeld van de provincie Gelderland werd een zogeheten 'multimodale' aanbesteding, waarbij de treindiensten in combinatie met het overige openbaar vervoer worden uitgeschreven. NSR besloot geen bod uit te brengen op beide lijnen, kennelijk in de veronderstelling en hoop dat Syntus, waarvan NS aandeelhouder is en dat bij een succesvol bod waarschijnlijk NS-personeel zou overnemen, zou inschrijven. Dat gebeurde echter niet, omdat de andere aandeelhouder Keolis dat verhinderde. De bedrijven die nu geboden hebben, zijn Arriva, Limlink (Connexion en Hermes) en Connex/BBA. Zij zijn niet verplicht NS-ers over te nemen.

▪ De 'Merwede-Lingelijn' wordt door de provincie Zuid-Holland gebruikt als onderdeel van de aanbesteding van het busvervoer in de regio Dordrecht en de Alblasterwaard. In deze multimodale aanbesteding dient de nieuwe vervoerder er (onder andere) voor te zorgen dat trein- en busvervoer beter op elkaar aansluiten dan nu het geval is. De Betuwelijn is overigens al in handen van de provincie Zuid-Holland, die de exploitatie ervan vorig jaar voor een jaar aan NSR heeft gegund.

Arriva

Kort nieuws

▪ In Leeuwarden begint de nieuwe werkplaats voor het Stadler-materieel langzaam vorm te krijgen.

Materieel

▪ Een lezer uit het noorden des lands meldde ons dat, net als veel DDM-1-rijtuigen, de Wadlopers momenteel 'gepostzegeld' worden. De stellen, die in hun bestaan nog nooit geheel opnieuw geschilderd zijn, ondergaan klaarblijkelijk een kleine opfrisbeurt, waarbij ook de roetaanslag rond de uitlaten wordt verwijderd. Doordat grote gedeeltes van de bak geen nieuw verfje krijgen, ontstaat een lelijke vorm van de bekende vlekkenziekte.

▪ Wadloper 3226 keerde na herstel van brandschade in het revisiebedrijf Tilburg op 24-03 terug naar het noorden.

Connexion

Kort nieuws

▪ Connexion ontving op 12-04 de vergunning om als zelfstandig spoorexploitant te kunnen opereren. De vergunning is nodig, om de dienstuitvoering op de Kippenlijn vanaf december van dit jaar te kunnen verzorgen. De huidige dienst Almelo – Mariëberg wordt door Syntus uitgevoerd.

Syntus

Materieel

▪ LINT-treinstel 45 van Syntus werd op 25-03 in Oldenzaal getooid met de naam van die wielrenner Hennie Kuiper. De naamgeving vond plaats voor de vernieuwde stationsrestauratie van Oldenzaal.

EETC

Exploitatie

▪ Op 01-04 stelde EETC het materieel voor een trein die van Amsterdam naar Ljubljana reed. De trein reed ter gelegenheid van de Europese dienstregelingconferentie aldaar. Op het Nederlandse traject reed de 1844 de trein, in Duitsland stuurde men speciaal de bedrijfsvaardige semi-museumloc 103 245 van München naar Emmerich. Deze bracht de trein naar Oostenrijk.

Materieel

▪ Alle van Müller uit Münster gehuurde rijtuigen werden op 22-03 in één trein teruggebracht naar Bentheim. Trekkracht was loc 1744, die juist de dag ervoor door het revisiebedrijf Tilburg was afgeleverd na zijn LT1-beurt. Samen met de 1771 was de loc vanuit 's-Hertogenbosch naar de Watergraafsmeer gekomen.

Railion

1600

▪ Op 05-04 ontwaakte de 1606 uit een hele lange winterslaap. Voor een 1600 opvallend schoon kwam de loc met het werkplaatssternet naar Amsterdam Westhaven en begon met het rijden van trein 45741.

Materieelpark

▪ In maart en april werd veelvuldig gebruik gemaakt van NMBS-locs Reeks 77 voor diensten die normaal niet door deze locs worden gereden. Zo reden in de week van 27-03 de locs in de treinen 46001 en 46002 Venlo – Sloe v.v.. Omdat Class 66 266 453 (zie werkplaatsnieuws) in onderhoud was, werd ook een duo 77-ers voor de Opeltrein ingezet. Op deze manier was bij de grenzen geen locwissel nodig.

▪ De motorposten 3027 en 3030 reden op 17-03 een infratrein vanaf Amsterdam Westhaven richting het zuiden op. De 3027 viel de eer te beurt om met vier wagens van Cobelfret Rail van eind maart tot begin april proef te rijden. De wagens waren op proef voorzien nieuwe, stillere remblokken. Grote vaten met water dienden als belading. In de tweede week van april werden ook nachtelijke proefritten op de Flevolijn gereden. Op 05-04 bracht de 3027 de gereviseerde Sprinter 2984 van Hengelo naar Leidschendam. Vervolgens haalde de motorpost Bombardier TRAXX-loc 185 568 op in Emmerich en bracht hem naar de HTMU in Utrecht (zie HSL).

Exploitatie

▪ Half maart had Railion het druk met militair vervoer. Zo werd op 16-03 Steenwijk weer eens bediend.

▪ Op 27-03 kwam een bloktrein met Hyundai-containers van de Maasvlakte naar Born. Dat is een leuke opsteker, want sinds de Born-shuttle naar de haven van Stein rijdt, is het, op twee bezoeken per week van DLC na, akelig stil op de sporen van de Bornse containerterminal.

ACTS

Materieel

▪ De conditie van de 1200-en van ACTS gaat enigszins achteruit. Nadat van de 1255 de weerstanden verloren ge-

gaan waren (blz. 76), staat de 1254 thans met een verschoven wielband bij de VSM. De loc werd door de 1202 op 24-03 naar Beekbergen gebracht. Overigens is de 1255 weer in dienst, het resultaat van een mooi staaltje werk van de storingsdienst van ACTS. Bij enkele proefritten bleek de oude dame weer prima te functioneren.

- Op 28-03 werd V60 6004 voor een bezoek aan de kuilwielenbank naar het onderhoudsbedrijf Zwolle gezonden. De reis ging vond plaats achter ERS-loc 6604, die ook op de kuilwielenbank behandeld moest worden.

Exploitatie

- Op 02-04 bracht ACTS 55 Railpro-zelflossers naar Herzogenrath, waar de Ruhrthalbahn de trein overnam en naar Bonn bracht.

- De trein met de segmenten voor de RandstadRail-tunnel rijdt wekelijks en soms zelfs twee keer per week. Helaas rijdt de trein veelal in het donker van Bad Bentheim naar het emplacement Rechter Maasoever in Rotterdam.

ERS

Materieel

- Eind maart kwam G2000-loc NE9 van de Neusser Eisenbahn de ERS-gelederen weer versterken. Op 27-03 arriveerde de loc in ons land. De planning voorziet erin dat de loc twee maanden blijft. De NE9 zal voornamelijk ingezet worden in de treinen naar Neuss en Mainz, alsmede in het Rotterdams havengebied.

Rail4Chem

Exploitatie

- Op 31-03 zou R4C haar eerste trein op Belgisch grondgebied rijden, en wel vanaf Aken West naar Virton. Het betrof een eenmalige houttrein. Helaas werkte de Belgische bureaucratie tegen en werd de trein te Aken West door een NMBS-loc van de PB02 overgenomen.

- Vorige maand maakte HOV-RN al melding van de nieuwe shuttle naar de Ceres-terminal in Amsterdam. Hierbij een overzicht van de planning wanneer de trein rijdt:

- zondagmiddag: vertrek Ceres naar DIT Rheinhausen;
- maandagochtend: vertrek DIT Rheinhausen naar Ceres;
- dinsdagochtend: vertrek Ceres naar DIT Rheinhausen;
- dinsdagavond: vertrek van DIT Rheinhausen naar de Maasvlakte;
- woensdagochtend: vertrek Delta naar Ceres;
- woensdagavond: vertrek van Ceres naar DIT Rheinhausen;
- vrijdagmiddag: vertrek DIT Rheinhausen naar de Maasvlakte;
- zaterdagochtend: vertrek Maasvlakte naar Ceres.

Materieel

- Sinds 10-04 beschikt R4C weer tijdelijk over twee G2000-en met asymmetrische cabines. Het gaat hier om de 1001035 die als R4C 2000 eerder bij R4C in dienst was, en om de 1001326 die als ERS 2002 al eens in Nederland te zien was. Laatstgenoemde loc blijft bij R4C totdat de R4C 2007 geleverd wordt. Deze staat nog bij Vossloh in Kiel ten behoeve van proefnemingen met de Belgische Memor-installatie voor de toelating in België.

Connex Cargo Nederland

Naamsverandering

- Connex verandert haar naam in Veolia Transport. Het moederbedrijf, Veolia Environnement, wil alle activiteiten onder een concernnaam samenbrengen.

ProRail

Infrastructuur

- Medio 2007 zullen de treinen van Arriva als eerste de nieuwe halte Groningen Zuid aandoen. De halte is gelegen in de nabijheid van Euroborg, waar binnenkort de eerste bedrijven alsmede het Noorderpoortcollega zich vestigen. In 2008 zullen ook de treinen van NS de nieuwe halte aandoen. Pas dan zal het (hoge) middenperron gereed zijn.

- De regelgeving rond werkzaamheden aan het spoor wordt regelmatig aangescherpt. Zo is inmiddels de inzet van een tweede veiligheidsman (een persoon die niet meewerkt maar louter de veiligheid van de baanwerkers in het oog houdt) niet meer toegestaan. Strukton heeft in maart op proef een neerklapbaar hekwerk geplaatst bij Nijkerk. In ruste zijn alleen gele steunen tussen de sporen te zien. Indien er gewerkt gaat worden, wordt middels een sleutel een opklapbare constructie omhoog gebracht, waarna een draagbaar deel wordt toegevoegd. Het hekwerk zorgt ervoor dat een dubbelsporige buitendienststelling van een traject niet meer nodig is wanneer aan één spoor gewerkt wordt. De proef loopt een jaar.

- Met ingang van de dienstregeling 2007 zullen goederentreinen geen gebruik meer maken van het tracé langs Utrecht Maliebaan. De werkzaamheden voor de viersporigheid Vleuten – Geldermalsen nemen dan rond Utrecht Lunetten een aanvang, waardoor de gelijkvloerse kruising van de verbinding tussen de Maliebaan en het gelijknamige emplacement met de lijn Utrecht – Arnhem verdwijnt.

- De bekende overweg Dordrecht en Dordrecht Zuid wordt in de komende jaren vervangen door een tunnel. De overweg, waar de vierbaans Laan der Verenigde Naties het spoor kruist, is één van de drukste van het land.

Infraproblemen

- Op 16-03 viel rond 21.40 uur de zogeheten 'onderpost' uit van het bediensysteem voor de seinen en wissels te Leeuwarden. Er was daardoor geen treinverkeer mogelijk van en naar Leeuwarden. Op het moment van de storing werden door Tribase, het bedrijf dat het EBP-systeem onderhoudt, juist werkzaamheden uitgevoerd. Eerder was namelijk gebleken dat het systeem instabiel was. Om 22.15 uur was de storing verholpen. De volgende ochtend ontstond kort na 09.00 uur opnieuw een EBP-storing. Een kwartier lang was naar Leeuwarden geen treinverkeer mogelijk. In de middag trad opnieuw de EBP-storing op, waardoor van 14.05 tot 15.10 uur het treinverkeer stillag.

- Op 27-03 ging er kennelijk iets verkeerd toen monteurs in het onderstation te Den Haag met printplaten aan het werk waren. De bovenleidingsspanning viel enkele minuten weg op de sporen 7 tot en met 12 en op alle sporen tussen Den Haag C en Den Haag Laan van NOI.

- Diezelfde dag viel ruim een half uur het procesleidingssysteem van emplacement Roosendaal uit. Daardoor was geen treinverkeer van en naar Roosendaal mogelijk. De storing werd veroorzaakt door een kortstondige voedingsstoring.

- Eveneens op 27-03 werd trein 60244 per abuis bij Amsterdam Bijlmer de Utrechtboog opgestuurd. Omdat goederentreinen niet door de Schipholtunnel mogen rijden, moest de trein geduwd terugkeren richting Abcoude. Trein 4042 wachtte deze manoeuvre af te Abcoude; de 842 werd omgeleid via Hilversum. Tevens reed trein 3542 eenmalig via Amsterdam Centraal.

- De vandaal die eind februari meerdere overwegen tussen Alkmaar en Den Helder onklaar maakte, blijkt al eerder te hebben toegeslagen op 17-02. Op camerabeelden die bij de overweg in de Westfriesedijk in Schagen zijn gemaakt, is te zien hoe de saboteur te werk gaat. Jammer genoeg bleken de beelden te vaag om de identiteit van de persoon onomstotelijk vast te stellen.

Zuiderzeelijn

▪ Begin april werd bekend dat het Rijk afziet van de aanleg van de Zuiderzeelijn. De aanleg van het megaproject, bedoeld om de noordelijke provincies betere verbindingen te geven met de noordvleugel van de Randstad, loopt stuk op een (te) slechte verhouding tussen kosten en baten. Op 13-04 nam het kabinet het definitieve besluit de lijn niet aan te leggen.

▪ Wel werd door de regering aangekondigd dat er fors moet worden geïnvesteerd in de bereikbaarheid op de as Almere – Amsterdam. Volgens NS-directeur Meerstadt heeft deze verbinding een grote potentie en zou een 'by-pass' die Weesp voorbijrijdt, een goede investering zijn. De reeds geplande Hanzelijn kan volgens hem goede diensten bewijzen als snelle verbinding richting Zwolle. In dat scenario zouden snelle(re) treinen naar Groningen en Leeuwarden tot Zwolle gebruik maken van de nieuwe Hanzelijn en via de opgevaardeerde bestaande verbindingen naar de provinciehoofdsteden van Groningen en Friesland rijden. Bovendien meent Meerstadt dat deze zogeheten 'Noordlink' als basis kan dienen voor allerlei andere projecten. Zo kan volgens hem een overstapmogelijkheid aan de A6 in Lelystad Noord veel automobilisten de trein in lokken. Dit deelpan ontlokte direct een reactie van de zijde van de gemeente Lelystad, die 'eist' dat een snelle trein naar het noorden te allen tijde ook in Lelystad Centrum stopt.

Ombouw Rotterdam Centraal

▪ Hoewel snelheid en omvang van de bouwwerkzaamheden anders doen vermoeden, is er nog geen definitief ontwerp voor het nieuwe Rotterdamse Centraal Station. Naar het zich laat aanzien, zal de architectencombinatie Team CS halverwege dit jaar het plan presenteren.

▪ Zoals de planning er thans voorstaat, zal aan het eind van dit jaar het stationsgebouw gesloopt worden. Sedert 18-03 rijden de trams niet meer over het stationsplein. Reizigers die van het station naar de trams willen, moeten een fors stuk lopen om bij de haltes op het Kruisplein te komen. Op de plek waar vanaf 22-04 de trams hun definitieve plek krijgen, aan de linkerkant van het Stationsplein voor de Nationale-Nederlandentoren, werd begin april hard gewerkt aan het slaan van damwanden voor het te vergroten metrostation en aan het inslaan van funderingspalen voor de stationshal. De trams vanaf het Kruisplein steken nu direct over naar het Weena, dat zijn tramsporen over de volledige lengte heeft teruggekregen. De tijdelijk verwijderde sporen zijn op het dak van een nieuwe autotunnel teruggekeerd. Thans is het tracé door de Poortstraat buiten dienst. Vanaf 22-04 zal dat weer in gebruik komen. Er ontstaat dan een lus rond de kantoren van Unilever en Nationale Nederlanden en één van de Weenatorenren. Ook kan vanaf Centraal direct worden overgestoken naar het Kruisplein.

▪ Tegelijk met het stationsgebouw gaat ook de huidige perrontunnel dicht. Er kan dan worden gewerkt aan verbreding van de tunnel. Om de perrons bereikbaar te houden, wordt de bestaande tunnel voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Groothandelsgebouw voorzien van toegangen naar de perrons. De winkels in het station verhuizen vanaf dat moment naar tijdelijke behuizingen voor het Groothandelsgebouw, op de plek van de nu verlaten tramsporen. Tevens wordt daar een bouwweg aangelegd, waarmee materialen worden aan- en afgevoerd. Ook de bevoorrading van de winkels zal via deze weg verlopen.

▪ In de toekomst zal het stads- en streekbusverkeer terugkeren naar de Conradstraat ('perron 0'), waar het tot eind jaren tachtig ook te vinden was. Touringcars zijn daar in de toekomst niet meer welkom. Taxi's houden hun standplaats aan de kant van het Delftseplein.

Onregelmatigheden bij vervoerders

▪ Een lezer berichtte ons over een voorval van enige tijd geleden. Op de sneeuwrijke 24-02 was een meettrein van Eurailscout defect geraakt bij Molkwierum. Om het baanvak Leeuwarden – Stavoren zo snel mogelijk weer vrij te hebben, werd ACTS-personeel met loc 6702 op pad gestuurd om de onfortuinlijke motorwagen op te halen.

▪ De eerste IC naar Maastricht, trein 821, reed op 19-03 bij Heeze over een in het spoor gelegde ijzeren staaf. Een onbekend gebleven treinstel raakte hierbij beschadigd en kon zijn weg niet meer vervolgen.

▪ Trein 5737 reed die dag tussen Leiden en Nieuw-Vennep twee ganzen aan. De voorruit van een Plan V sneuvelde hierbij; de hevig geschrokken machinist bleef ongedeerd.

▪ De lijn 's-Hertogenbosch – Nijmegen is inmiddels berucht door de vele keren dat vandalisme het treinverkeer ontregelt. In de avond van 19-03 reed trein 4476 tussen Wychen en Nijmegen over een in het spoor gelegde fiets, maar kon zijn weg na tien minuten oponthoud vervolgen.

▪ Op 22-03 werd een achtergelaten koffer aangetroffen in trein 5014 te Leiden. Sinds de overheid flink paniek gezaaid heeft over mogelijke aanslagen, is bij vrijwel elk geval waarbij een reiziger een tas of koffer vergeet, te horen dat de politie 'het niet vertrouwt'. Dat was ook in dit geval zo, zodat de Plan V's 893, 821 en 837, nadat aanvankelijk de sporen 3, 4 en 5 buiten gebruik genomen moesten worden, naar een afgelegen opstelspoor gerangeerd en door het explosieven opruimings commando (EOC) onderzocht werden. De schertsvertoning was daarmee nog niet ten einde, want al spoedig moest het treinverkeer naar Leiden Lammenschans en kort daarop naar Den Haag stilgelegd worden. Het EOC kon er geen genoeg van krijgen. Nadat de koffer was gefotografeerd, besloot men een gat erin te boren en vervolgens daardoor een cameraatje de inhoud te bekijken. Uiteindelijk bleek het koffertje paperassen en voedingssupplementen te bevatten.

▪ Een loc van ACTS botste op 23-03 in Leeuwarden met een stootjuk. Het juk schoof twee meter op, de loc bleef onbeschadigd.

▪ De 8743, als voorste treinstel van 2667 onderweg van Amsterdam naar Den Haag, zorgde op 24-03 voor oponthoud toen er rook uit een verwarmingskoffer kwam. Opvallend is overigens dat dit soort problemen zich vaak op Schiphol voordoen (zie blz. 115).

▪ Op 25-03 liep op het Sloe-emplacement een wagen uit de rails.

▪ Diezelfde dag liet de DB-loc van trein 48722 bij binnenkomst te Venlo zijn stroomafnemer te laat zakken, waarna kortsluiting ontstond en het emplacement enige tijd stroomloos was.

▪ Op 25-03 's avonds botste VIRM 9422 als trein 2472 bij Barendrecht op in het spoor gelegde fietsen en stalen buizen. Op de trein aangetroffen bloedsporen bleken afkomstig van een vogel. Het stel kwam in de nacht naar de Haagse Binckhorst en werd daar hersteld. Op 26-03 was het weer dienstvaardig.

▪ In de nacht van 25- op 26-03 werd ICM 4029 het slachtoffer van vandalen toen hij nachtnettrein 1418 reed. Na onderzoek door de schade-expert kwam het stel op 26-03 naar OB Onnen.

▪ VIRM 8637 raakte op 27-03 bij binnenkomst als voorste stel van 2665 in Den Haag het stootjuk van spoor 12. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam ter controle en om de automatische ritregistratie te laten uitlezen. Op 28-03 kwam het stel als 72612 weer in dienst.

▪ In de oneindige reeks confrontaties van Sprinters met stootjukkan ging de 2010 op 29-03 in Den Haag met enig geweld door het stootjuk van spoor 17, nadat het stel juist

een proefrit naar Gouda en terug had gemaakt in verband met problemen aan de ED-rem. Het stel – nog maar net weer in dienst na herstel van brandschade – kwam op eigen kracht naar het revisiebedrijf Haarlem.

- In Venlo liep in de nacht van 29- op 30-03 een zesassige koppelwagen uit de rails. In de ochtend van 30-03 werd de wagen weer in het spoor gezet.
- In de nacht van 01- op 02-04 beschadigde Plan V 947 als 79895 bij Gouda Goverwelle de bovenleiding, waarna de 7840 van 80290 in een loshangende rijdraad verstrikt raakte.
- Op 03-04 ontspoorde rond 19.30 uur VIRM 9453 te Nijmegen met één draaistel en schampte een bovenleidingportal. Hersporing nam de gehele nacht in beslag. Het stel stond op 16-04 nog te wachten op afroep door RB Haarlem.
- Diezelfde dag botste trein 873 tussen Maasbracht en Susteren op een auto, die onder de trein klem kwam te zitten. De bestuurster van de auto had haar auto tijdig verlaten. Pas na middernacht kon de trein teruggetrokken worden richting Maasbracht. BDs 5215 kwam naar Haarlem.
- Tussen Sittard en Heerlen botste een losse loc op 05-04 met een auto, die met lage snelheid een overweg op reed. Mogelijk was de bezitter van de auto (om 13.55!) onder invloed van alcohol. De loc raakte dusdanig beschadigd dat hij door een andere moest worden teruggesleept naar Sittard.
- Op 06-04 ontstond bij Zevenaar rookontwikkeling bij het achterste draaistel van een 1600, onderweg als 45741 naar Emmerich. De machinist wist het vuur zelf te doven.
- Trein 58337 had die dag bij Zwolle Katwolde een aanrijding met een bromfietser, waarvan de berijder nauwelijks gewond raakte.
- Op 08-04 was Leeuwarden opnieuw het toneel van een aanrijding: de 4040 botste als 10521 met een juk, schoof het 20 centimeter op maar bleef in het spoor.
- Bij De Haar verloor VIRM 8629 als trein 3030 op 12-04 een zijwandluis van een tractie-installatie, nadat een tractiemotor geëxplodeerd was. Het stel kwam op eigen kracht naar het onderhoudsbedrijf Onnen.
- In trein 3356 ontstond die donderdag brand in een tractiemotor van stel 934 toen het stel onderweg was in de Schipholtunnel. Een vastgelopen tractiemotor, de inmiddels bekende kwaal van mat '64 was ook ditmaal de oorzaak van de problemen. Het treinstel werd op spoor 4 te Schiphol achtergelaten; na middernacht kwam NedTrain ter plaatse om het stel gereed te maken voor afvoer, met maximaal 80 km/h, naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op 13-04 vloog trein 10713, bestaande uit de 4093, bij binnenkomst in Leeuwarden (!!) tegen een juk. Ditmaal was de klap wat groter, want een aantal reizigers liep lichte verwondingen op. De 4093 raakte nauwelijks beschadigd, diezelfde dag was het stel weer in dienst.

Murphy

- Pech achtervolgde op 24-03 Sprinter 2951. Als trein 4144 strandde het stel op het stroomloze gedeelte van de brug bij Maassluis. De 2941 van 4146 gaf zijn collega een zetje en nam hem mee naar Hoek van Holland, waarna beide stellen als 4161 met grote vertraging terugkwamen naar Rotterdam. Om enige tijd in de te lopen, werd besloten de 2951 leeg naar Hoek van Holland te sturen. Zo kon 4167 tenminste op tijd vertrekken. Bij Maassluis (!) botste de 2951 als 89203 vervolgens met een auto. Slachtoffers waren er niet te betreuren, maar de auto was total loss. De SGMm kwam leeg naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

ProRail & NIMBY

Zie bericht op blz. 120 van deze editie.

Kort nieuws

- De ontsporing van een Syntus-treinstel op 04-11-2005 in Zutphen, blijkt te zijn veroorzaakt doordat de treindienstleider beschikte over onjuiste informatie. Hij was in de veronderstelling dat het defecte wissel waarop de Lint zou ontsporen en dat defect was, een zogeheten ééndelig wissel was. Komt een dergelijk wissel niet in de controle, zal de rijweg niet kunnen worden ingesteld. In dergelijke gevallen is het gebruikelijk dat de treindienstleider de machinist middels aanwijzingen toestemming geeft het stoptonende sein te passeren, het wissel ter plaatse visueel te beoordelen en zonodig zelf in de juiste stand te 'krukken'. Bij een meerdelig wissel (alle hogesnelheidswissels zijn van dit type), dat het betreffende wissel bleek te zijn, is dat verboden en moet altijd een monteur ter plaatse komen. In dit geval had de machinist dus de onjuiste opdracht zelf het wissel te bekijken.
- NS en ProRail worden gezamenlijk eigenaar van een softwaresysteem waarmee prognoses omtrent de omvang van het reizigersvervoer per treinen kunnen worden gemaakt. Het systeem krijgt de naam Prognosemodel voor Middellange Termijn Studies (ProMiSe) en mag door beide partijen naar eigen inzicht worden gebruikt. ProRail meent dat zij belang heeft bij een dergelijke voorspellingstool, omdat zij zo de benodigde capaciteit van (bepaalde delen van) de infrastructuur kan bepalen.
- In HOV-RN werd al regelmatig melding gemaakt van de protesten die de goederenvervoerders aandroegen tegen de fors stijgende gebruiksvergoeding voor het spoor. Minister Peijs heeft, de bewaren indachtig, besloten tot een tariefwijziging. Zware treinen worden volgens het nieuwe systeem zelfs lager belast. De minister heeft tot de tariefwijziging besloten omdat het van januari daterende tariefvoorstel in de Netwerkverklaring 2007 van ProRail tot het verdwijnen van een groot deel van het goederenvervoer per spoor zou hebben geleid. Een goede start van de Betuweroute zou daarmee al helemaal onmogelijk zijn geworden. Het nieuwe tarievenstelsel geldt voor de jaren 2007 tot en met 2011. Het voorziet voor die jaren in geleidelijk stijgende gebruiksvergoedingen. Voor een lege trein wordt volgend jaar 1,18 euro berekend (thans 0,75 euro). Lichtere unitcargo- en nattebulktreinen gaan het eenheidstarief van 1,61 euro voor beladen treinen betalen; deze treinen betalen nu 0,93 euro. De gemiddelde containershuttle van 1.500 ton bruto gewicht krijgt te maken met een kleine tariefverhoging. Een dergelijke trein betaalt vandaag de dag 1,33 euro en ook dat bedrag stijgt tot 1,61 euro. Zwaardere containershuttles en volle droge-bulktreinen profiteren van een flinke tariefverlaging.

IJzeren Rijn

- Op het moment is het vooral de Vlaamse regering die zich druk maakt om de IJzeren Rijn. Half maart gaf minister-president Leterme aan tegen 2015 de lijn volledig in dienst te willen hebben. Als belangrijkste drijfveer geldt natuurlijk de gewenste groei van de Antwerpse haven en de in dat kader zo gunstig mogelijke verbinding met het Duitse Roergebied.
- De Belgische staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens was eind maart boos op minister Peijs. Hij is van mening dat Nederland de ingebruikname van de IJzeren Rijn opzettelijk vertraagt en dat Nederland haar beloftes niet nakomt. Na een uitspraak van het Hof van Arbitrage in Den Haag vorig jaar mei, waarin bepaald was dat Nederland moest meebetalen aan een tunnel en omleiding bij Roermond, zou de minister namelijk een commissie instellen om te kijken hoe de kosten voor de ingebruikname van de spoorlijn verdeeld moesten worden.

Betuweroute

- In het weekeinde van 18-03 vonden testritten plaats met de rode ERMTS-motorposten in de verbindingbogen bij

Elst. Locomotieven van Strukton zorgden voor de tractie. Ook waren er nog diverse kortsluitproeven, waarmee gecontroleerd werd of de Betuweroute de beveiliging van andere lijnen niet verstoorde. Tussen Culemborg en 's-Hertogenbosch was derhalve geen treinverkeer mogelijk. In de week erna waren er nog testritten op de Betuweroute zelf met locs van Railion en een mP.

- Eind maart ontstond grote commotie in de Tweede Kamer en de publieke opinie toen duidelijk werd dat minister Peijs van zins was de exploitatie van de Betuweroute aan ProRail te gunnen. Favoriet was immers de Green Tulip Railway Company (GTRC), een consortium van de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, ProRail en de Britse onderneming Babcock & Brown Towrail. Na het aanvankelijke enthousiasme dat Green Tulip had doen ontstaan, was spoedig gebleken dat moeizame persoonlijke verhoudingen binnen GTRC – naar verluidt zou het allesbehalve boteren tussen de leiding van ProRail en Babcock-directeur Max Asch van Wijk, overigens een broer van de voormalige Railion-topman Zeger Asch van Wijk – alsmede exploitatiekosten die bij nader inzien nauwelijks onder die van ProRail doken, het consortium voorlopig de das omdeden. Onderzoeksbureau Horvat had namelijk geconstateerd dat de beloofde overheidsbijdrage van 36 miljoen euro die Green Tulip prognosticeerde, onrealistisch was en eerder rond de 70 miljoen euro zou bedragen.

- Voormalig Unilever-topman Maljers had minister Peijs geadviseerd omtrent de aanbesteding van de exploitatie van de nieuwe Betuweroute. Hij had weliswaar de haperende chemie tussen de leiding van GTRC geconstateerd, maar vond dit op zich geen beletsel de gunning aan GTRC geen doorgang te laten vinden. Max Asch van Wijk gaf bovendien aan te willen opstappen als dat de redding zou betekenen van het samenwerkingsverband. Peijs had echter al anders besloten, waarschijnlijk door de in tweede instantie hoger gebleken exploitatiekosten van GTRC.

- Zoals het de 'spoorhaters' Pieter Hofstra (VVD) en Sharon Dijksma (PvdA) betaamt, zweepten zij de Tweede Kamer weer eens op en zaagden de minister van V&W, die overigens ook niet gelukkig was met de gang van zaken, flink door over haar onverwachte wending. Ook wensten zij bemiddelaar Maljers te spreken. De Kamer nam het de minister zeer kwalijk dat alsnog 'monopolist' ProRail, die volgens haar te weinig verstand heeft van 'commerciële exploitatie' (wat dat dan ook mag zijn), de Betuweroute mag uitbaten, waar zij enorme kostenvoordelen had verwacht van een publiek-private uitbating. Ook waren de Kamerleden niet te spreken over de koppigheid van Peijs, die met haar houding inging tegen een meerderheid van de Tweede Kamer. Vanuit de Kamer werd gehamerd op samenwerking tussen ProRail en tenminste één private partij aangaande de exploitatie van de nieuwe goederenlijn, waarbij onder andere de naam van logistiek dienstverlener TNT genoemd werd.

- Welk (kosten-)voordeel de volksvertegenwoordiging toch ziet in een dergelijke publiek-private samenwerking blijft onduidelijk. Het lijkt namelijk zeer onwaarschijnlijk dat zelfs een volledig private uitbating de exploitatiekosten spectaculair zal doen dalen. Bovendien moet in dat geval gevreesd worden voor een 'Eurotunnel-effect', waarbij over een aantal jaren alle partijen in financiële zin verliezer zijn (een scenario dat overigens voor de HSA/HSL-Zuid overigens ook dreigt). Indien de Tweede Kamer consequent zou zijn, zou zij zich ook moeten afvragen hoe groot de 'staatsbijdrage' is voor bestaande spoorlijnen en of daar de exploitatie wél rendabel is! Omdat hier de bijdrage van de overheid in één grote ProRail-pot verdwijnt, is een precieze toedeling naar baanvakken op het eerste gezicht niet maakbaar.

- Ook van de zijde van het Rotterdamse Havenbedrijf was luide kritiek te horen. Havenwethouder van Sluis meende dat het eerder getekende 'memorandum of understanding' ondanks alles de basis kon blijven voor exploitatie door Green Tulip, maar aan deze op het eerste gezicht krachtige taal zal Peijs zich, met het naderende einde van het Rotterdamse college, weinig gelegen (hebben) laten liggen.

- Hoe het ook zij: Peijs geeft met haar handelen waarschijnlijk er blijk van over meer realiteitszin te beschikken dan de dagdromende parlementariërs. Hoewel op ProRail een hoop aan te merken valt, lijkt het uit het oogpunt van efficiëntie en logistieke samenhang verstandig om de Betuweroute door de infrabeheerder te laten uitbaten die ook de rest van het Nederlandse spoorwegnet onder haar hoede heeft. De verwickelingen rond het Green Tulip-consortium bewijzen daarbij dat een gedeeltelijk commerciële exploitant voor nauwelijks minder geld de lijn kan uitbaten. En daar is het, alle hoogdravende uitspraken van Hofstra en Dijksma c.s. ten spijt, uiteindelijk iedereen in 'Den Haag' om te doen. Want wat de Tweede Kamer en de regeringen de afgelopen jaren wel bewezen hebben, is dat het 'maatschappelijk nut' van projecten als de HSL-Zuid en de Betuweroute totaal geen rol speelt in de discussies over nut en noodzaak ervan. Het is misschien moeilijk meetbaar en nog lastiger in klinkende munt om te zetten, maar een afname van het vrachtverkeer over de weg is een lovenswaardig streven.

- De burger zal in 2007 op een duidelijker manier merken welke koers het Rijk de afgelopen jaren heeft gevaren, als zij de 'hoofdprijs' voor een ritje over de HSL-Zuid mag betalen. Bij het vaststellen van de gebruiksvergoeding die de uitbater van de treindienst over de hogesnelheidslijn aan de Staat moet afdragen, was opbrengstmaximalisatie het voornaamste doel. In dat verband moet ook het 'veto' van toenmalig minister van V&W Netelenbos gezien worden. Onder geen beding mochten doorgaande diensten via de HSL naar de rest van het land geboden worden. De waarde van de HSL-Zuid keldert daarmee fors, en in Europees verband is alleen de Nederlandse overheid wat dit onderwerp betreft met stip het domste jongetje van de klas. Vervolgens is NS slaafs gevolgd en heeft niet (naderhand) besloten dat het om 'exploitatieve redenen' absoluut noodzakelijk is dat de HSA-trein Amsterdam – Breda na zijn eindpunt als NS-Intercity direct doorrijdt naar Eindhoven en verder.

HSL-Zuid/HSA

- Met een klein feestje werd op 18-03 op het emplacement van Rotterdamse Centraal het laatste stukje rails gelegd van de HSL-Zuid. Sederdien is het volledige tracé van Hoofddorp tot aan de Belgische grens compleet. In het voorjaar starten ook op het traject tussen Hoofddorp en Rotterdam de testritten. Momenteel zijn op dit lijngedeelte nog veel werktreinen met locomotieven van onder andere Uwe Adam te zien.

- In de fabrieken van AnsaldoBreda neemt naar verluidt de eerste 'Velocity 220' vaste vorm aan. De kleurstelling van het 'Albatros'-materieel is voornamelijk grijs, met veel rode accenten die ook in het interieur terugkomen.

- Op de plaatsen waar het tracé van de HSL-Zuid belangrijke waterkeringen doorsnijdt, zijn maatregelen getroffen die ervoor moeten zorgen dat in noodgevallen water gekeerd kan worden. Niet alleen zijn daarvoor vloeddeuren in dijken (onder andere de Molendijk en de Strijense Dijk) aangebracht die de HSL-Zuid passeert, ook in de tunnel Dordtsche Kil is een waterkering gekomen. Een dergelijke voorziening in een tunnel is niet nieuw: in de Rotterdamse Willemsspoortunnel is hij (ook) vanaf de bouw aanwezig. De keringen moeten ervoor zorgen dat bij een watersnood niet via de tunnel water onder een waterkering door het daarvoor beveiligde gebied alsnog kan bereiken. Bij een eerste

test vorig jaar bleek dat de waterkering in de Kiltunnel nog niet geheel in orde was. De spoorstaven kwamen iets boven de betonnen onderbouwconstructie uit, waardoor de schuifdeur niet naadloos aansloot op het dak van de tunnel. Het aanbrenge van een stalen plaat op het beton bood hier soelaas. Het waterschap wilde per sé de verbeterde constructie uitproberen, iets wat op 04-10 vorig jaar gebeurde. De aanpassing bleek het gewenste effect te hebben. Bouwer Infrasppeed was overigens niet blij met de tweede test, omdat daarvoor weer de bovenleiding bij de waterkering gedemonteerd moest worden (het zal duidelijk zijn dat in een noodgeval daarvoor geen tijd is). Op 05-10-2005 werden ook de vloeddeuren in de Molen- en Strijense Dijk getest. Hier ontstonden ook enige problemen, eveneens met spoorstaven die te hoog reikten. Begin december waren ook hier de benodigde aanpassingen gedaan.

- Was er eerder al regelmatig een voormalige 'Turmtriebwagen' van de DB in dienst van Siemens op de HSL-Zuid te zien, begin april verscheen een in een opvallend zilveren jasje gestoken exemplaar van 'Die Lei' op de hogesnelheidslijn. Het voertuigje kwam voor de laatste werkzaamheden aan de bovenleiding op 30-04 – vanaf Emmerich achter een R4C-lok – naar ons land.
- De eerste TRAXX-locomotief Baureihe 185 kwam op 11-04 aan bij de HTMU. Loc 185 568 draagt de tekst "From The Netherlands to Belgium, Traxx locomotives for cross-border services. Bombardier." De 'aanwinst' zal naar het schijnt in de weken van 17- en 24-04 op de HSL proefrijden met rjtuigen.

Wist u dat...

- op 15-06 trein 763 uit de Olympische ICM-en 4241 en 4201 bestond?
- tot het moment de stellen als 576 weer vertrokken, ze drie minuten in het gezelschap van de 4240 verkeerden, die als voorste stel van 565 (met de 4207) was binnengelopen?
- op 24-03 VIRM 9426 in de treinseries 7300/4800 te zien was?
- diezelfde dag de 9478 in de 5600 Utrecht - Zwolle en de 8652 in de 5700/5000 Utrecht – Leiden – Dordrecht reden?
- Wadloper 3231 al sinds zijn aflevering één taps toelopende reclamebaan schijnt te hebben?
- de ICRm-A-rjtuigen na hun revisie nog steeds beschikken over de antenne voor de PTT-telefooncel die ze begin jaren negentig hadden?
- vanwege werkzaamheden rond Zevenaar op 26-03 de CityNightLine en de ICE's via Venlo en 's-Hertogenbosch werden omgeleid?
- op 26-03 het duo 2028 en 2950 gezien werd in het stationvervoer tussen Rotterdam C en Rotterdam Stadion?
- die dag de onverbouwde 2889 in de dienst van een SGMm reed op de Hoekse Lijn?
- die dag de 2892 's avonds gekoppeld werd aan de 2941, waarvan één tractie-installatie defect was en welke niet solo mocht rijden?
- die combinatie ook op 27-03 de hele dag te zien was, en wel in de treinserie 14000 Rotterdam – Utrecht?
- de 2028 al in de week van 20-03 over was in Rotterdam en diverse malen op voor Sprintertweetjes exotische baanvakken gezien werd, onder andere Rotterdam – Breukelen – Amsterdam?
- VIRM 9512 op 27- en 28-03 in de treinseries 5700 en 5000 te zien was?
- vanwege een gebrek aan rijvaardige DD-AR-en de 9455 op 28-03 te Lelystad in 4308 naar Hoofddorp werd ingezet, daar overgaand in 5717 naar Utrecht?
- in Utrecht niet meer volgens omloop een mDDM kon

worden bijgeplaatst?

- derhalve vanuit Amsterdam de 9457 naar Hoofddorp snelde en aan 5717 werd gekoppeld?
- loc 1842 op 27- en 28-03 een BDs 'verving' in de ICR-composities met loc 1772 en 1745?
- de rode 113 van de HIJSM op 29-03 zijn soortgenoot 115 van de Dijksgracht naar het voormalige onderhoudsbedrijf Zwolle vervoerde?
- de stellen daar onder andere figureerden bij een leuke muziekvoorstelling in de loods van het NedTrain-servicebedrijf?
- de 113 tussendoor ook nog een rit naar Tiel maakte?
- de beide Plan U's op het werkplaatsterrein van Zwolle in het gezelschap verkeerden van de 125?
- De 115 aan één kant voorzien is van een rode kop?
- de 113 op 10-04 een rit maakte naar Delfzijl Haven, Nieuweschans en Stadskanaal?
- trein 4106 op 29-03 niet op spoor 1 in Hoek van Holland Haven werd binnengenomen, maar op het in een scherpe boog gelegen spoor 3?
- het splitsen van de trein in 4119 en 4121 daardoor niet lukte?
- trein 4121 daardoor moest worden opgeheven?
- de 2030 nog steeds over een fors aantal rode tafeltjes uit een Sprinterdrie beschikt?
- Plan V een groene hoofdsteun uit een stel uit de serie 441/801 heeft?
- ICM 4073 een DM '90 verving in de 7953 van Almelo naar Enschede, vanwege de forse vertraging van de oorspronkelijke 7953?
- op 09-04 de B+BD-stam ontbrak in de ICK-compositie die startte in trein 1933?
- er daardoor geen verbandtrommel, invalidentoilet/toegang en conducteurruimte aanwezig was in deze trein?
- de ontbrekende verbanddoos in Rotterdam werd 'nageleverd'?
- NS geluk had, omdat die dag geen rolstoeler meeding in de treinen behorend bij deze omloop?
- op 10-04 ICM 4074 als vervanging van een defecte DD-AR in de serie 2200 verscheen en volgens omloop 's avonds na 2274 als 4582 naar Enkhuizen reed en als 4595 terug naar Hoorn?
- het stel in het holst van de nacht naar Amsterdam kwam en daar op reserve gezet werd?
- in sommige treinen van de serie 2200 waarin de Koploper reed, de reizigers wel érg dicht op elkaar zaten?
- ze in de AB last hadden van een schuifdeur tussen de eerste en tweede klasse die continu open en dicht ging?
- 'Sik' 318 momenteel op het voormalige emplacement van het station Woudenberg/Scherpenzeel bij een metaalhandel, op een klein stuk (geïsoleerd) spoor staat?
- een lezer op 12-04 de voormalige 'confetti-ICM' 4083 aantrof met blauw NS-vignet aan één zijde van de mBDK?
- het treinverkeer tussen Almelo en Hengelo in de late avond van 13-04 werd stilgelegd omdat de brandweer metingen verrichtte nadat een sterke chloorlucht was geroken na de passage van trein 56430?
- deze trein in Deventer werd vastgehouden en ook werd onderzocht door de brandweer?
- ook daar het treinverkeer werd stilgelegd?
- brandweer en politie tegenwoordig om niets het treinverkeer laten staken?
- op 14-04 tussen Eindhoven en Geldrop rond 22.00 uur het treinverkeer stilgelegd moest worden omdat bewoners van een woonwagencamp autobanden in brand gestoken hadden?
- enkele uren eerder waaghalzen op skateboards in Delft aan weggrijpende treinen gingen hangen?
- enkele honderden meters verderop een verward en

naakt persoon langs de baan voor oponthoud zorgde?

- op deze manier wel duidelijk is dat NS middenin de samenleving staat?

Correcties

- Diverse lezers berichtten ons over enkele fouten in de materieeloverzichten. In het overzicht ontbraken namelijk de vrachtrijtuigen 51 84 92-99 060 - 071 van de OverNight Express alsmede - restauratierijtuig 61 84 88-70 015 van Herik Rail. Tevens werd in het overzicht gemeld dat het universele meetrijtuig van Eurailscout een Plan D zou zijn; het rijtuig is echter van het type Plan C. Ook is van Plan V niet ABK 916 over, maar juist de BPK.
- Hoewel de mBvk-rijtuigen 290 8611 en 8718 feitelijk terzijde staan omdat ze onherstelbaar beschadigd zijn, behoren ze formeel nog tot het park. Derhalve waren ze niet in de lijst als terzijde staand materieel opgenomen.
- Volkerrail: de twee ex-SL V60 locs ontbraken. Ze zweren ergens in het Rotterdamse havengebied rondmet de nummers 106-1 (babbel) en 106-2 (knabbel).
- Strukton: de eerste Nederlandse MAK G1206 (eigenlijk Vossloh G1206) locomotieven, de "carin" en de "willy" zijn niet genoemd, lok d36 en d38 zijn ex HGK DH36 en DH38 deutz DG1200 (DH voor Diesel Hydraulisch) locomotieven en heten nu resp. "janine" en "monique".
- In de levensloop van Hondekop 769 ontbraken de data waartussen aan de ATB-installatie van het stel werd gewerkt door de hoofdwerkplaats Tilburg: 16-05- tot en met 19-05-1969.
- De tabel omtrent de ombouw van de elektrische locomotieven op blz. 66 betrof een fout. Loc 1737 heeft niet twee keer de constructiewijziging voor de deursluiting ondergaan. De vermelding op 16-12 was een typefout. Het ging hier om loc 1837.
- Als correctie van het bericht op blz. 68, kan worden gemeld dat niet rijtuig 22-37 937, maar 22-37 977 met loc 1831 naar Nijmegen kwam voor koppelinstructie.

Levenslopen

ELD2 388 werd op 15 oktober 1962 in dienst gesteld.. Van 1 tot 17-6-1965 was het stel terug bij zijn bouwer Werkspoor voor het aanbrengen van ATB. Van 31-5 tot 19-6-1967 onderging het een kilometerrevisie in de wph Haarlem. In december 1968 verschenen de nieuwe NS-emblemen op de zijwanden en in april 1969 werd de 388 ook "gesierd" met blauwe reclamebanen op de groene ondergrond. Van 4 tot 20-2-1970 onderging het de *Spoorslag '70*-modernisering en in juni 1971 kreeg het derde frontseinen. Van 8-8 tot 22-9-1972 onderging de 388 een H2 + (een kleine revisie met interieurverbetering), waarbij het stel groen bleef. De enige schade die de 388 in zijn bestaan opliep, werd moedwillig toegebracht. Ten tijde van de treinkaping bij Beilen in december 1975 werd de 388 gebruikt als oefenobject voor het bestormen van een hondekoptweetje door mariniers; bij de kaping was namelijk soortgenoot 378 betrokken. De ironie wil dat de 388 daardoor het enige materieel was dat langere tijd buiten dienst was: het stond van 22-12-1975 tot 6-2-1976 in de hoofdwerkplaats Haarlem. Van 30-1 tot 19-4-1979 was de 388 daar weer, nu voor grote revisie. Het stel werd daarbij geel. Het was de eerste hondekoptwee waarbij de ramen met de kleine dubbele schuiframen vervangen werden door ramen met groot schuifraam (door HOV destijds zeer succesvol als *Sprinterramen* betiteld). Van 8-12-1986 tot 12-2-1987 was de 388 nog eens in Haarlem, nu voor H2-revisie. Van 30-9 tot 23-11-1993 kreeg de 388 een opknopbeurt door de firma Conrail in Roosendaal. Het was het laatste hondekoptreinstel dat een opknopbeurt kreeg en ter gelegenheid daarvan kreeg het op de fronten de grijze

"wing" die in het prille begin van de NS-huisstijl 1970 op de eerste overgeschilderde hondekop, de 359, was aangebracht.

Aldus uitgedost reed de 388 door tot de laatste stellen mat '54 uit dienst moesten worden genomen. Op 12-1-1996 reed het stel op Arnhem – Zevenaar zijn laatste slag in de reizigersdienst, om daarna naar de Watergraafsmeer te komen. Na een afscheid op 14-1, waarbij de 388 deel uitmaakte van een twintigwagentrein mat '54 die een rit door de Flevopolder maakte, ging het stel op 7-2 op eigen kracht naar Zwolle Rangeer. Op 22-8-1996 werd de 388 opgehaald door de 386 + 765 + 381 en naar de Watergraafsmeer gesleept, in gezelschap van de 772. Beide stellen werden ten behoeve van te bewaren stellen grondig onttakeld en op 10-9 werden zij door DERloc 673 naar de Westhavens gesleept.

ELD4 772 werd op 10-3-1961 afgeleverd door Werkspoor en op 14-10 in dienst gesteld bij NS. Op 15-2-1962 botste het stel tijdens rangeren bij de werkplaats Leidschendam met de 351 en liep schade op aan de Bk en B. Voor herstel was de 772 in Haarlem 16-2 tot 13-4-1962. Hier kreeg hij ook zijn eerste kilometerrevisie: 9 tot 24-12-1963. Van 25-3 tot 9-4-1965 was de 772 bij Werkspoor voor inbouw van de eerste ATB; samen met de 770-774 werd het stel in onderhoud verplaatst van Leidschendam naar Amsterdam omdat op de Gooilijn de eerste trajecten met ATB werden beproefd. Van 13 tot 15-9-1965 was de 772 voor wijzigingen in de ATB weer bij Werkspoor en van 8 tot 12-5-1967 met hetzelfde doel in de hoofdwerkplaats Tilburg. In oktober 1967 werden de eerste (proef-)stellen voorzien van de definitieve ATB-relaiskast (ASI/NSEM). Tussendoor kreeg de 772 een kilometerrevisie in Haarlem van 22-7 tot 12-8-1966. In februari 1969 voorzien van de nieuwe NS-emblemen onderging de 772 van 13 tot 28-5-1970 de modernisering in het kader van *Spoorslag '70* en was daarmee de laatste van de serie 761-786. Kort daarop kreeg het stel grote revisie, van 24-7 tot 21-10-1970, en werd daarbij geel geschilderd. Het liep daarmee net de verbouwing tot "coachstel" mis: na de 772 werd de grote revisie van de serie ruim een jaar opgeschort, waarna de serie "kleine coachen" 780-791 (773, 775, 777-786) gevormd werd. Door de grote revisie in 1970 liep de 772 (net als de 769-771 en 774) ook de verbouwing tot "grote coach" mis die de 761-768 in 1977/78 ondergingen. De 772 moest het doen met een kleine revisie van 29-11-1977 tot 26-1-1978. Van 23-6 tot 12-8-1983 bracht het stel een extra bezoek aan Haarlem vanwege de slechte toestand van de zijwanden en de bekleding. Van 26-11-1984 tot 6-2-1985 kreeg de 772 weer een kleine revisie, waarbij de bankbekleding vervangen werd door rode. Met de 756 opende de 772 op 4-6-1987 de elektrische dienst op Zwolle – Emmen. Gezien zijn revisiegeschiedenis is het opmerkelijk dat de 772 acht jaar zonder revisie bleef rijden en daarna nog een uitgebreide opknopbeurt kreeg bij Conrail in Roosendaal: 15-2 tot 19-5-1993. Per 15-1-1995 was het echter afgelopen en werd de 772 afgevoerd in de eerste reeks systematische afvoeren die de "hoge" hondekoppen trof. Het stel kwam op Zwolle Rangeer te staan, dat toen (weer) als bewaarplaats voor terzijde te stellen materieel werd ingericht. De 772 kwam in een hoekje terecht en bleef daar lang staan: pas op 22-8-1996 werd hij, samen met de 388, naar de Watergraafsmeer gesleept en op 10-9 naar de sloper in de Westhavens.

ELD4 767 werd al in april 1960 waargenomen toen het stel met de 766 proefreed met nog deels ongeschilderde bakken. Op 13-5-1960 werd de 767 in dienst gesteld. Van 30-6 tot 7-5 1960 was het stel in Haarlem voor het wisselen van stroomafnemers. Van 18 tot 28-2-1963 onderging de 767 de eerste kilometerrevisie, waarbij de stroomafnemers opnieuw

werden gewisseld. Van 23-3 tot 7-4-1965 kreeg de 767 een ATB-installatie ingebouwd bij Werkspoor, die tussen 30-8 en 9-2 nog een keer gewijzigd werd. Van 22 tot 26-5-1967 werden in de wph Tilburg opnieuw de nodige ATB-wijzigingen aangebracht en in januari 1968 kreeg het de definitieve ATB-relaiskast. Daar tussendoor was de 767 in Haarlem voor kilometerrevisie van 29-12-1965 tot 13-1-1966 en voor een H3-revisie van 7-9 tot 23-11-1967. In 1969 kreeg de 767 in januari de witte NS-emblemen en van 28-8 tot 15-9-1969 de bekende Spoorslag '70-modernisering, waarbij tevens de plafondplaten werden vervangen en aan de buitenzijde de blauwe reclamebanen werden aangebracht. Na een H2-revisie van 21-9 tot 27-10-1972 kwam de 767 op 11-3-1973 in botsing met de 719 in Amersfoort en liep schade aan de Bk op. Tussen 6-3 en 8-6-1978 onderging de 767 voor de tweede maal een H3-revisie, maar nu een zwaardere. Het stel kreeg interieur met stoelen in coach-opstelling en werd daarbij vernummerd in 1767. Van 26-11-1984 tot 5-2-1985 kreeg de 1767 een H2-revisie (vrijwel gelijk met bovenstaande 772 !). Op 12-3-1992 werd de 1767 teruggenummerd in 767, in lijn met de vernummeringen die alle coachstellen toen ondergingen. De 767 liep op 23-4-1992 in de hulpwerkplaats Roosendaal binnen voor asbestbehandeling door de firma Cord. Op 20-6 werden de BDK + B overgebracht naar Haarlem voor revisie, op 4-7 de Bk en op 11-7 de A. In het kader van een doorschuifprogramma dat was ontstaan na het verbranden van de BDK 762 in Haarlem, schoof de BDK 767 door naar stel 766 en kreeg de 767 de BDK van de 768. Op 27-11-1992 kwam de 767 in zijn nieuwe samenstelling in dienst. Het stel hoorde tot de groep 54-ers die per 19-6-1995 buiten dienst gesteld moesten worden. Moesten, want de 767 reed nog bijna een maand door en kwam pas op 12-7 naar Zwolle Rangeer. Op 24-9-1996 vond transport naar de sloper plaats door de "sleepstellen" 381 + 765.

ELD2 373 werd op 29-3-1962 afgeleverd en op 6-4 in dienst gesteld. Op 8-10-1964 liep het stel lichte schade op aan de Bk tijdens rangeren te Dijkgracht, waarvan de gevolgen hersteld werden in Haarlem van 9 tot 16-10. Kilometerrevisie van 31-3 tot 21-4-1966 en ATB-inbouw bij Werkspoor van 10 tot 25-8-1967. In december 1968 kreeg de 373 de nieuwe NS-emblemen en in maart 1969 de blauwe reclamebanen, waarna het van 24-4 tot 13-5-1969 het innerlijk gemoderniseerd werd (bij Werkspoor). Van 2-12-1969 tot 16-1-1970 kreeg de 373 een H2+ (met interieurverbetering) en werd daarbij geel geschilderd. Het stel was in Haarlem met een elektrische storing van 11 tot 27-8-1971 en vervolgens voor grote revisie (H3) van 15-2 tot 3-5-1974, voor een kleine revisie (inmiddels R6 geheten) van 1-2 tot 23-3-1982 en nog een kleine revisie (R7) van 17-6 tot 27-9-1988. Van 12-7 tot 8-9-1993 kreeg de 373 nog een uitgebreide opknapebeurt in de werkplaats Roosendaal door de firma Conrail. Per 15-1-1995 werd de 373 uit dienst genomen en in Zwolle gestald. Op 3-10-1996 sleepten de 381+765 het stel (en de 393) naar de Watergraafsmeer en op 9/10 door naar sloperij Hollandia in Amsterdam Westhavens.

ELD2 393 kwam op 23-11-1962 van Werkspoor en direct in dienst, als laatste hondekoptweetje. Tussen 20-4 en 7-5-1965 kreeg het ATB bij Werkspoor en van 9 tot 25-9-1969 was het opnieuw bij zijn bouwer om zich te laten moderniseren. Voor het voltooiën daarvan keerde de 393 nog eens terug op 26-2-1970, om op 2-3 definitief te vertrekken. In de wph Haarlem was het van 21-9 tot 16-10-1967 voor een kilometerrevisie, van 16-10 tot 5-12-1972 voor een H2+ en van 10-10 tot 29-12-1978 voor H3, waarbij het stel geel werd. De zware winter van 1978/79 ging het stel niet ongemerkt voorbij: in februari 1979 was het driemaal twee dagen

in de wph Haarlem voor het verhelpen van elektrische storingen. Op 18-6-1985 botste de 393 als trein 5930 tussen Rhenen en Veenendaal op een vrachtauto, waarbij een omvallende bovenleidingmast de ABDK zwaar beschadigde. De relatief kleine deuk in het dak zorgde ervoor dat het stel van 16-7-1985 tot 9-11-1986 in de hoofdwerkplaats Haarlem was voor herstel. Lichter was de brandschade die de 393 opliep op 29-12-1991 als trein 3683 tussen Deventer en Zutphen; herstel was van 1 tot 8-1-1992. Conrail zorgde voor een uitgebreide opknapebeurt in Roosendaal van 19-8 tot 25-10-1993. De 393 hoorde tot de groep stellen die per 28-5-1995 buiten dienst gesteld werden. Op 5-6 reed hij nog mee met de groen geschilderde 381 in een *Classical Tour*, om direct daarna op Zwolle Rangeer gestald te worden. Zestien maanden later kwam de nog altijd rijvaardige 381 met de idem 765 de 393 weer ophalen. Samen met de 373 werd de 393 op 4-10-1996 naar de Watergraafsmeer vervoerd en op 9-10 naar de sloper.

Museumnieuws

Stichting Stadskanaal Rail (S.T.A.R.)

Stoomlocomotief "Emma": ketel voor herstel naar Tsjechië.

Kort na de winterritten, eind december 2005, is begonnen met het ontmantelen van de "Emma". Na de uitgebreide revisie van o.a. het onderstel werd nu alle aandacht gegeven aan de 'bovenbouw' van de locomotief. Onzekerheden waren er met betrekking tot de hemelankers in de vuurkist en de algehele situatie van de ketel. Inspecties lieten blijken dat de liggende ketel en de hemelankers nog in een goede conditie verkeerden. Derhalve werd er voortvarend verder gewerkt aan de demontage van de ketel. Hierbij kwam een te dunne pijpenplaat aan de vuurkistzijde aan het licht. Vervanging danwel reparatie zou een aantal maanden vertraging opleveren. Helaas bleek bij nadere inspectie de vuurkist slechter te zijn dan werd aangenomen. Reparatie hiervan is onvermijdelijk geworden. Dit heeft als gevolg dat de "Emma" dit seizoen niet onder stoom zal kunnen rijden.

Door de technische dienst is de afgelopen weken zeer hard gewerkt om de ketel van de locomotief te ontmantelen. De ketel is eind maart van de locomotief verwijderd en naar de werkplaats ŽOS České Velenice in Tsjechië getransporteerd.. Daar zal de ketel nauwkeurig worden onderzocht. Met ŽOS České Velenice zijn hierover medio maart afspraken gemaakt m.b.t. de te verrichten werkzaamheden en de planning. De gereviseerde, danwel nieuwe ketel voor de Emma zal dan in het najaar van 2006 weer in Stadskanaal worden verwacht. Inzet van de Emma is voorlopig voorzien voor de winter van 2006/2007.

Door de recente problemen met de ketel van de "Emma" heeft deze ketel voorrang gekregen boven de eveneens in Tsjechië verblijvende ketel van de "Anna". Voor de "Anna" zal ŽOS České Velenice een nieuwe aanbidding maken waarbij de complete locomotief gereviseerd zal worden. De resterende, nog in Stadskanaal zijnde, onderdelen zullen in, het geval er een gunstige aanbidding volgt, ook naar Tsjechië worden overgebracht, waarna de Anna in het voorjaar van 2007 rijvaardig in Stadskanaal kan worden verwacht.

Stoom in 2006: Rijden met een locomotief serie 52 ?

In verband met de uitval van stoomlocomotief "Emma" wordt er door de S.T.A.R. naarstig naar alternatieven gekeken om toch gedurende (een deel van) het seizoen 2006 met stoom te kunnen rijden. De reeds vele jaren in Veendam staande locomotief 52 8082 is daarom eind maart naar de werkplaats Stadskanaal overgebracht, alwaar een grondige inspectie plaatsvindt. Hier wordt gekeken naar de algehele toestand van de locomotief, met bijzondere aandacht voor

de ketel. Een eventuele revisie van de machine zou zich toespitsen op het 'snel' klaar maken van de locomotief.

Een andere kanshebber om een stoom te kunnen bieden in het seizoen 2006 is stoomlocomotief 52 8060. Deze zustermachine van de 52 8082 bevindt zich nu nog op het terrein van de Eisenbahnfreunde Walburg (Duitsland). Door een groep S.T.A.R.-machinisten en stokers is deze locomotief, tesamen met de eveneens in Walburg staande locomotief 50 3645 aangekocht. Wanneer de locomotieven in Nederland zullen arriveren is nog niet bekend.

Mocht de keuze vallen op het reviseren van locomotief 52 8060, dan zullen de beide andere locomotieven (52 8082 en 50 3645) onderdelen (kunnen) gaan leveren voor de 52 8060.

VolkerRail wint Europese aanbesteding

Spoorbouwer VolkerRail heeft onlangs de door de Museumspoorlijn S.T.A.R. uitgeschreven aanbesteding gewonnen voor de algehele revisie van de spoorlijn Veendam – Stadskanaal – Musselkanaal. In het kader van het eind 2004 gestarte subsidieproject zullen grote gedeelten van de spoorbaan worden vernieuwd en wordt het emplacement Stadskanaal uitgebreid. Het emplacement Stadskanaal krijgt zo weer iets van haar oude allure terug. Langs de spoorlijn zullen eveneens passeersporen worden aangelegd bij de voormalige halte Stadskanaal Pekelderweg en bij de halte Bareveld. Eind april / begin mei zullen de werkzaamheden gaan starten. In 2007 moet de spoorlijn gerenoveerd zijn. Voor de renovatie van kunstwerken in de spoorlijn is momenteel nog een Europese aanbesteding gaande.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM)

De restauratie van stoomtramrijtuig 24 van de Stoomtram-Maatschappij Breskens-Maldegem is voor een belangrijk deel voltooid. Op 27 januari 2006 werd met het rijtuig een succesvolle eerste proefrit gereden naar de boog bij de Holenweg te Hoorn, waar werd bekeken of de verbrede draaistellen goed onder het frame konden draaien.

Het rijtuig is inmiddels voorzien van ramen, buffers en gesmeede hekken op de balkons, terwijl de balkondeuren een definitieve plaats hebben gekregen. Thans wordt de stoomverwarmingsinrichting aangebracht. Dankzij een sponsorbijdrage kan een begin worden gemaakt met de fabricage van de olielampen in het rijtuig, die het komende jaar zijn beslag zal krijgen. Tijdens de Stoomtram-Vierdaagse kan het rijtuig in de werkplaats te Hoorn worden bezichtigd.

Vanaf Hemelvaartdag 25 mei tot en met 28 mei organiseert de SHM het nieuwe evenement Stoomtram-Vierdaagse, speciaal rond stoomtramlocomotief *Ooievaar*.

Als een rode draad door het gehele festival lopen de producten van de Machinefabriek Breda (voorheen Backer & Rueb). De *Ooievaar* is daar gebouwd en de eveneens in Breda gebouwde stoomlocomotief 657 van de Museum Buurtspoorweg is gedurende de Vierdaagse van de partij. Ook de grote Backer & Rueb stoommachine van het stoomgemaal 'De Vier Noorder Koggen', (het Nederlands Stoommachinemuseum) speelt een rol in de festiviteiten. Tijdens het festival is het Stoommachinemuseum met een historische bus van het Noordelijk Busmuseum vanaf de stations Twisk en Medemblik bereikbaar.

Tramweg Stichting (TS)

NZH A327 op pad

In de weekeinden 10/11 - 17/18 - 24/25 juni rijdt de losse A327 in het Nederlands Openlucht Museum te Arnhem. (Alleen in het weekeinde dus!). In "het Haagse" staat gepland Vlaggetjesdag 3 juni 2006 (A327+B37+C32) Voorburg-Scheveningen Haven v.v.

Ritten met stoomtractie in Frankrijk zomer 2006

21 april: 231G 558 Sotteville - Le Havre
 22 april: 231G 558 Le Havre - Noyelles
 23 april: 231G 558 Le Havre - Sotteville
 24 april: 241P 17 Le Creusot - Chagny
 6 mei: 141TD 740 Limoges St. Junien - Radage
 21 mei: 231K 8 Paris - Limoges
 22 mei: 141TD 740 Limoges - Capdenac, met 231K8
 22 mei: 141TD 740 Capdenac - Brive
 22 mei: 231K 8 Capdenac - Toulouse
 23 mei: 141R 1126 Toulouse - Biarritz
 23 mei: 141TD 740 Brive - Limoges
 23 mei: 231K 8 Toulouse - Bordeaux
 24 mei: 141R 1126 Biarritz - Hendaye
 26 mei: 141R 1126 Hendaye - Bordeaux
 26 mei: 141R 1126 Bordeaux - Toulouse
 26 mei: 141R 1199 Nantes -La Roche (Yon)
 26 mei: 231K 8 Bordeaux - La Rochelle
 27 mei: 141R 1199 La Roche sur Yon - Les Sables d'Olonne
 27 mei: 141R 1199 La Roche sur Yon - Nantes DT met 231K 8
 27 mei: 231K 8 La Rochelle - La Roche sur Yon
 27 mei: 231K 8 + 141R 1199 La Roche sur Yon - Nantes DT
 28 mei: 231K 8 Nantes - Paris-Austerlitz
 30 mei: 141R 1199, 231K 8 + 231G 558 Nantes - Argentan AR
 1 juni: 141TD 740 Limoges - Amgouleme Act
 2 juni: 141TD 740 Amgouleme - Bordeaux via Saintes
 3 juni: 141TD 740 Bordeaux - Le Verdon
 3 juni: 141TD 740 Le Verdon - Lesparre
 4 juni: 141TD 740 Le Verdon - Lesparre
 4 juni: 141TD 740 Le Verdon - Bordeaux
 5 juni: 141TD 740 Bordeaux - Perigueux
 5 juni: 141TD 740 Perigueux - Limoges
 17 juni: 141R 1199 Nantes les Sables - d'Olonne AR
 17 juni: 141TD 740 Limoges - Argenton sur Creuse AR
 22 juni: 141TD 740 Limoges - Eymoutiers AR en Chateauneuf
 9 juli: 141TD 740 Limoges - Ussel
 20 juli: 141TD 740 Limoges - Eymoutiers AR en Chateauneuf
 23 juli: 141TD 740 Limoges - Ussel
 30 juli: 141R 1199 Nantes - Lorient
 3 augustus: 141TD 740 Limoges - Eymoutiers AR/Chateauneuf
 10 augustus: 141TD 740 Limoges - Bugeat
 13 augustus: 141TD 740 Limoges - Ussel
 17 augustus: 141R 1126 Toulouse - Rodez
 17 augustus: 141TD 740 Limoges - Eymoutiers AR/Chateauneuf
 18 augustus: 141R 1126 Rodez - Toulouse via Capdenac
 20 augustus: 141TD 740 Limoges -Ussel
 10 september: 141T D740 Limoges - Pompadour
 16 september: 141R 1199 Nantes - Angers
 17 september: 141R 1199 Angers - Le Mans
 17 september: 141R 1199 Le Mans - Nantes
 1 oktober: 141R 1126 Toulouse - Ax les Thermes
 1 oktober: 141TD 740 Limoges - St. Leonard des Noblat

Enkele relevante links:

<http://pacificvapeurclub.free.fr/index.htm>

<http://www.trainvapeur-toulouse.com/>

<http://www.trainvapeur.com/>

<http://r2nantes.free.fr/>

<http://mfpn.free.fr/>

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2006-4. ISSN: 0030-3321 * De Nederlandse Stoomlocomotieven, aanvullingen op het boek "Waldorp 8" * De Franse spoorwegen in beweging (de diesellocomotieven van de SNCF) * Nottingham – na 68 jaar weer een tram * NVBS-jubileumfeesten * www.NVBS.com/Opderails *

Rail Hobby, april 2006, nr. 4. * ISSN:0165-4551 * Bouw Citadis trams RandstadRail * Goederenvervoerders in Nederland * Sporen op Vuurland * Vaste rubrieken, modelspoor * <http://www.railhobby.nl/>

Spoorwegjournaal, nummer 2/2006, maart-april 2006 (150) * 20 jaar Spoorwegjournaal * Spoorevenementen België – Nederland 1986 – 2006 * Testritten op de HSL Zuid * Connexion op de Valleilijn * Langs de lijn * Boekbesprekingen * Dieselen langs Pernis * HTM in de strenge winter 1978-1979 * Nürnberg 2006 * Modelspoor * Agenda *

In een terugblik schrijft redactiecoördinator Max Delie ondermeer dat de huidige Nederlandse editie een te beperkt succes heeft en vanaf editie 151 een iets andere, maar sterk verbeterde inhoud zal krijgen. Misschien om het spannend te houden is de nadere toelichting op dit punt echter in editie 150 niet te vinden, ondanks een verwijzing. Wij kijken dus met belangstelling uit naar die andere en verbeterde inhoud van de volgende editie.

Als de uitgebreide agenda in editie 150 daar een voorbode van is mogen wij misschien de volgende tip meegeven: deze evenementenlijst is nogal onoverzichtelijk door het gebruik van cijfers in plaats van gewone datumgegevens: wat moeten we maken van 29-30-01/04/2006 ? Noem de maand gewoon bij naam zouden we zeggen.

Sterk punt van SJ is altijd het groot-formaat foto's geweest. Wat ons echter de laatste maanden (of jaren) opvalt is de "zware" weergave van de foto's: op één of andere manier zijn veel foto's gewoon te donker afgedrukt terwijl – gekeken naar de maker van de betreffende foto's – het origineel kwalitatief gezien OK moet zijn geweest.

Nog een aandachtspunt: foto's waar een buffer buiten beeld is verdwenen (blz. 39 boven) of zelfs met een halve locomotief in beeld (blz. 47 onder) kunnen echt niet ! Beter geen foto dan een onscherpe foto, zoals die op blz. 43 bovenaan. Bij de bespreking van de pas verschenen loc 1302 van Electrotren is een foto afgedrukt met als onderschrift "Een zeldzame kleurenopname van de turkooizen 1302 uit 1952. Mogelijk gaat het zelfs om een ingekleurde zwartwitfoto". Dit laatste is inderdaad het geval: het is een op 4 juli 1952 ter hoogte van Stroe gemaakte zwartwitfoto.

Wij feliciteren onze collega's van Spoorwegjournaal met het verschijnen van de 150^e editie en tevens met het 20-jarig bestaan van het blad, dat in die jaren een vaste plaats heeft verworven in de spoor- en trambahywereld en wensen hen alle succes voor de toekomst.

Rail-Revue, 1^e kwartaal 2006, nr. 1 * ISSN 0773-0713 * De buurtspoorwegstations van toen (3) * Rail-Actueel met berichten over NMBS, De Lijn, MIVB * Verenigingsnieuws *

Autobuskroniek, editie 02-2006 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Tourincarbedrijven met de letter L * De VDL Jonck-heere superhoogdekker * Modelbusnieuws * De NS-serie 4201-4293 (1) * Lijnbuslijn * Busflitsen * Bedrijfsberichten * Wagenparkoverzichten * Verenigingsnieuws *

Miljoenenlijjn Expresse, (ZLSM), maart 2006 * Nieuwjaarsviering * begroting * Werkgroep Groen- en natuurbeheer * Nieuws uit de werkplaats * korte berichten * Spoortips * ZLSM wil pronken meet LTM-tram met lange historie * "Spital" in Simpelveld voor zieke treinreizigers *

De Koppelstang, (VSM) 2006, nr. 1 * Nu in een nieuw jasje * Van de redactie * Vanuit de loods * Langs de lijn * Hoofdlijnritten * Stembureau op spoorwielen * Nieuwe Ataskraan *

Op Oude Rails, (TS), maart 2006, nr. 217 * Van de redactie * Tentoonstelling "Blauwe Tram terug in Voorschoten" * Nieuws uit: depot Scheveningen * Stichting Haags Trammuseum * Afd. Rotterdam * RTM Ouddorp * Stoomtramromantiek (44): De Stoomtramweg-Maatschappij Antwerpen - Bergen op Zoom – Tholen * Nieuws uit Amsterdam *

De Stoomtram, (SHM), maart 2006 * Bezoek van de Staatssecretaris * Actueel * Een Ooievaar vliegt uit * De Ooievaar in actie * De restauratie van een tramlocomotief * Bij de indienststelling van de Ooievaar * Een nieuwe dienstregeling *

Fern Express, nr. 1-2006. Dit "overzeese" hobbyblad is in een nieuw jasje gestoken, hetgeen vooral de illustraties ten goede komt. Het voorliggende nummer bekijkt de situatie in China en met name het einde van de Jing Peng-route. Dan een lang artikel over Griekenland, zicht op de suikerstoom in Indonesië, maar als eerste artikel een reis van 30 dagen per spoor vanuit München naar India door Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Turkye, Iran en Pakistan. Verder nog 5 pagina's nieuwtjes. A 4 formaat, 50 blz. 10,80 euro. Abo per jaar € 36,40 + porto voor 4 nummers. Zeer interessant lees- en kijkmateriaal.

Schweizer Eisenbahnrevue, 4/2006. Zwitsers en buitenlands nieuws (heel veel van beide dit keer!). Dan een artikel over de indienstneming van de ICE-1 en ECTS level 2. Vervolgens een artikel over elocs voor het internationale goederenverkeer. Nieuwe rijtuigen voor de ÖBB, nieuwe treinstellen (Niederflur) van de Berner Oberland Bahnen en nog enkele artikelen over ontwikkelingen in Zwitserland zelf. A4 formaat, 48 blz., € 9,90. Dit blad heeft ook een Oostenrijkse uitgave volgens dezelfde opzet. Zo af en toe verschijnen er ook historische artikelen, vooral bij jubilea, maar de huidige tijd en de toekomst hebben de overhand.

BOEKEN

EISENBAHN KURIER: Züge, Wagen und Vergangene Zeiten. Herinneringen aan de wagen-variëteit van de Reichsbahn na 1945 met foto's van Günter Meyer. Een veelheid van zwart/wit foto's van personen-, sneltrein- en bagagewagens (incl. post), vooral van Duitse herkomst (Saksen en Pruisen). Wie de DDR uit de 50-er en 60-er jaren van de vorige eeuw kent weet dat er ook heel veel "Beute"-Wagen waren. Deze kwamen uit Frankrijk, België, Italië, Nederland en Oostenrijk en bij de CIWL vandaan. Het aantal beelden hiervan is zeer beperkt. De Belgen ontbreken zelfs geheel. In die tijd reden er toch complete "buitenlandse" sneltreinen. Maar wat wel is getoond is de moeite waard en voorzover wij weten nooit eerder gepubliceerd. Het boek toont ook wat goederenwagens en laat aan het eind wat "wrakken" zien. 144 blz., 29,5 X 25 cm. oblong formaat, € 29,80, bestelnr. 295. ISBN 10-3-88255-295-6.

EISENBAHN KURIER: In de serie Eisenbahn-Bildarchiv hebben wij alweer deel 18 ontvangen, getiteld **Mit dem Interregio unterwegs** van de hand van Henning Folz. Allemaal kleurenfoto's van een treinsoort die niet meer bestaat doch in heel Duitsland aan te treffen was. Veel lijnen zijn nu IC, andere bestaan al niet meer en worden door buurtverkeer bediend. U ziet diverse diesel- en elektrische loctypen. Het treinconcept zonder toeslag wordt nu vaak vervangen door treinen met toeslag, die ook minder stoppen of andere trajecten volgen. Een mooi voorbeeld van DB-mislukking: Sleswijk-Holstein krijgt tussen Hamburg en Flensburg elektrische tractie. Pas circa 4 jaar na het gereedkomen van de electrificatie wordt er elektrisch gereden (boerenprotesten en processen), een paar jaar DB en nu cadeau gedaan aan CONNEX. En zo zijn er meer voorbeelden zoals de dienst Rostock-Cottbus. Mooie foto's, dat wel. 33,5 X 16,5 oblong, € 19,80, 96 blz., bestelnr. 357, ISBN 10-3-88255-357-X.

Ter overname aangeboden:

Tijdschriften o.a. Tramkoerier (RTM), Tramnieuws/Ned. Maandblad voor Streek- en Stadsvervoer; Boeken o.a. "Tram/busbijbel" 1956 en Autobusdienst Van Gog, e.v.a. tegen overeen te komen prijs. Bel met Kees de Koning, 010 - 4502656.

Internet-Tips

Veel informatie over goederenvervoer per spoor in Nederland, fotogaleriën met onderwerpen als Nederlands materieel in het buitenland, de goederenvervoerders in Nederland, treinen in en rond Utrecht en nog veel meer, vindt u op:

<http://www.rolandrail.net/>

"Uit de archieven van Nico Spilt" is de naam van een site boordevol interessante informatie voor de echte spoor- en tramliedhebber. Uren lees- en kijkplezier vindt u op de volgende site:

<http://www.nicospilt.com/index2.html>

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden tot 9 september 2006. Expositie over de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij. Museum Het Tramstation Schipluiden. za 14-16 u. ná 6 mei ook: woe 14-16. Kijk ook:

<http://jaar2006.middendelfland.net/schipluiden/eenhalteindetijd.htm>

29 april 2006: Koninginnedagrit met diesellocc 232 'Russenschreck' van Railion en eerste klas-zitrijtuigen van de SSN vanuit Gouda naar Leusden en Wijster. Onderweg worden enige fotostops georganiseerd. Kijk op www.nvbs.com

29 en 30 april 2006: Internationale Stoomdagen bij de Stoomgroep West in het Haagse Zuiderpark. Kijk op:

<http://www.stoomgroepwest.nl/>

5 mei 2006: Defilé te Wageningen. Deelname klassieke autobussen van de SVA. www.4en5meiwageningen.nl

6 en 7 mei 2006: Modelbouw en Miniatuur in de Evenementenhallen te Rijswijk. www.evenementenhallenrijswijk.nl

6 en 7 mei 2006: stoom in Friesland. Pendelritten met twee stoomlocs van de VSM in Sneek en omgeving. Heenreis vrijdag 5 mei. Zie www.stoominfriesland.nl

13 mei 2006: 10-16 uur, Koningin Wilhelminaboulevard te Noordwijk: Evenement "De wereld van de tourincar" (Voorheen bekend onder de naam Concours d'Elégance). Deelname o.a. Chausson en Staff-Car van het Haags Bus Museum.

13 mei 2006: Treinenbeurs te Houten. www.modelspoorbeurs.nl

20 t/m 21 mei 2006: Dordt in stoom. <http://www.dordtinstoom.nl/>

25 mei 2006: Nationale stoomtreindag. Zoveel mogelijk bedrijfsvaardige stoomlocomotieven in dienst bij de museumbedrijven. <http://www.railmuseum.nl/>

25 t/m 28 mei 2006: Stoomtram-Vierdaagse bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Groot historisch thema-evenement rond de indienststelling van stoomtramlocomotief HTM 8 *Ooievaar*. De gehele collectie historische rijtuigen, goederenmaterieel en zes stoomlocomotieven, waaronder gastlocomotief 657 van de Museum Buurtspoorweg, komt in actie tussen Hoorn en Medemblik. Voorts historische busdienst tussen Twisk en Medemblik en bezoek aan het Stoommachinemuseum. www.museumstoomtram.nl

25 t/m 28 mei 2006: sporen naar het verleden bij de Stoomtrein Goes-Borsele. Kijk op: www.destoomtrein.nl Gastlocomotief B1220 van de ZLSM

27 mei 2006: 10-15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta te Poortugaal.

27 mei 2006: Stoomrit van Dülmen (D) naar Amsterdam. Tot Oberhausen met loc 01 1066, daarna achter loc 41 360 via Emmerich en Arnhem naar Amsterdam, en terug. Kijk op: <http://www.westfalendampf.de/>

3, 4 en 5 juni 2006: modeltreinenbeurs in Jaiselings Royal Palace Te Wernhout. <http://www.eigenwijzetrentjes.nl/>

3 juni 2006: Den Haag: Vlaggetjesdag. Tramritten met historische trams als dienstwagen op lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur. www.hovrn.nl

4 en 5 juni 2006: Jubileum Stoomtreindagen ter gelegenheid van 30 jaar Stoom Stichting Nederland te Rotterdam. Openingstijden op beide dagen van 10.00 - 17.00 uur. Gastlocomotief B1220 van de ZLSM. www.stoomstichting.nl

10 juni 2006: excursie met de Leyland Den Oudsten 1698 en DAF Haije 1363. Aanmelden of informatie op emailadres d.waaijer@planet.nl (Dennis Waaijer) of op 06-12317270 (Marcel de Bruijn). Meer info op blz. 118.

10 en 11 juni 2006: Märklingdag in het Spoorwegmuseum Zie www.spoorwegmuseum.nl.

11 juni 2006: 75 jaar NVBS; tramritten in Amsterdam. Kijk op www.nvbs.com

18 juni 2006: voor de autoliefhebbers: Nationale Oldtimerdag in Lelystad. www.oldtimerdaglelystad.nl

8 en 9 juli 2006: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M. Kijk op <http://www.miljoenenlijn.nl/>

22 juli 2006: Treinenbeurs te Houten. www.modelspoorbeurs.nl

1, 2 en 3 september 2006: Wereldhavendagen in Rotterdam. www.wereldhavendagen.nl

2 en 3 september 2006: Terug naar Toen bij de V.S.M.

<http://www.stoomtrein.org/>

9 en 10 september 2006: Open monumentendag; kijk op www.openmonumentendag.nl

23 en 24 september 2006: Dieselweekend bij de ZLSM. Kijk op: <http://www.miljoenenlijn.nl/>

7 oktober 2006: Treinenbeurs Houten. www.modelspoorbeurs.nl
13, 14 en 15 oktober 2006: RAIL 2006 (weer) in de Brabant-hallen te Den Bosch. <http://www.rail.nl/>

14 en 15 oktober 2006: 75 jaar NVBS; Spoorritten in de driehoek Apeldoorn – Zutphen - Dieren (- Arnhem). Kijk op: www.nvbs.com

27 t/m 29 oktober 2006: Eurospoor 2006, Jaarbeurs Utrecht.

4 november 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

2 december 2006: Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

Op **22 en 23 april 2006** organiseert de CFBS (Chemin de Fer de la Baie de Somme) een groot Stoomfeest (Fête de la Vapeur). Behalve een verzameling stoommachines, is het met diverse activiteiten in en tussen Noyelles, Saint Valéry, Le Crotoy en Cayeux ook een bruisend festijn in de streek van de Baie de Somme. http://www.fetevapeur.fr/index_nl.htm

29 april t/m 1 mei 2006: Stoomfestival 2006 bij het Stoomcentrum Maldegem (B). <http://www.stoomcentrum.be/>

29 april 2006: stoomloccparade in Bw Wolsztyn (Polen)

1 mei 2006: rijdag bij de tram in Naumburg (D). kijk op:

<http://www.ringbahn-naumburg.de/>

6 mei 2006: Jaarlijkse tramparade in Porto.

7 mei 2006: stoomritten met loc 38 2267 tussen het Eisenbahnmuseum Bochum – Dahlhausen en Hagen Hbf. Kijk op:

<http://www.ruhrthalbahn.de/>

13 mei 2006: Open dag (10-18 uur) in het museumdepot Saint-Ghislain (B) van Toerisme en Spoor Patrimoine (TSP), 200 meter van het gelijknamige station. <http://www.pftsp.be/>

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

25 mei 2006: Grote tramparade in het Straßenbahn-Museum Wehmingen (D). [Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V.](http://www.hannoversches-strassenbahn-museum-e.v.)

25 t/m 28 mei 2006: 35e verjaardag van de P'tit train de la Haute Somme <http://appeva.club.fr/index.htm>

27 en 28 mei 2006: Stoomloccfeest in het Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt. <http://www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de/>

28 mei 2006: ritten met historisch materieel te Oberhausen ter gelegenheid van 10 jaar bus- en tramverkeer naar Sterkrade via de aparte bus-/trambaan langs het winkel- en uitgaanscentrum CentRO.

24 en 25 juni 2006 : 40e verjaardag van de Tramway Touristique de l'Aisne (TTA), Pont d'Erezée - Lamorménil, Ardennen (België). Internet : www.tta.be.tf.

8 en 9 juli 2006: Weekend van de Trein 2006 bij De Stoomtrein Dendermonde-Puurs (B). <http://www.stoomtrein.be/>

17 en 18 juni 2006 : 40e verjaardag bij de chemin de fer touristique de Pithiviers. <http://assoc.wanadoo.fr/amtp45/fr.html>

26 augustus 2006 t/m 10 september 2006: Unieke reis naar Moldavië en Oekraïne per eigen trein. Meer info:

www.oekraïneanders.nl

3 september 2006: Derde Stoomlocomotieven-feest in het goederenstation van Osnabrück (D).

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typfouten 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 op internet.

Kijk op www.hov-rn.nl

Overzicht totaalreclame RET-trams en bussen vanaf 1 januari t/m 31 december 2005

X = Alleen bestickerd aan de zijkanten en niet op de voor- en achterzijde.

Nummer	actie van:	plakdatum	verwijdering
701 x	Restaurant Malakka	02-11-2003	30-01-2005
701 x	Zwemlespromotie	05-02-2005	31-07-2005
701 x	Koopjehuurhuis.nl	27-09-2005	24-12-2005
704 x	Links: Het buffet	10-04-2004	01-03-2005
	Rechts: Wim Bakker verf	10-04-2004	31-10-2004
704 x	Opzoomer mee: Goeie burendag! Ook in uw straat	13-03-2005	07-05-2005
	Links: Goeie buren winnen het van dubbele sloten		
	Rechts: Goeie buren zetten de radio zachter		
704 x	Goldplay	04-06-2005	16-09-2005
704 x	Fabrice (1)	16-09-2005	08-10-2005
704 x	Fabrice (2) (wissel	08-10-2005	13-11-2005
705 x	Zadkine college	21-08-2005	12-09-2005
706 x	Opzoomer mee: Goeie burendag! Ook in uw straat	13-03-2005	07-05-2005
	Links: Goeie buren hebben een kopje suiker voor je		
	Rechts: Goeie buren hebben een oogje op elkaar!		
706 x	Goldplay	04-06-2005	03-09-2005
706 x	20 jaar Jeugdtheater Hofplein	03-09-2005	19-11-2005
706 x	Robby Williams	19-11-2005	24-02-2006
707 x	Kindercentrum De Dikke Deur	31-07-2004	19-03-2005
707 x	Kindercentrum De Dikke Deur (stickers bijgeplakt)	19-03-2005	09-12-2005
707 x	Pathé Schouwburgplein	09-12-2005	
708 x	Links: Rotterdamse Glascentrale	02-05-2005	
	Rechts: Crazy Lions Computer Store	02-05-2005	
709 x	Rabo-bank	25-03-2005	07-05-2005
709 x	De Wilgen Vastgoed	07-05-2005	17-07-2005
709 x	Maa Chandi (1)	22-07-2005	07-08-2005
709 x	Maa Chandi (2) wissel	07-08-2005	19-11-2005
709 x	Robby Williams	19-11-2005	24-02-2006
710 x	Kluspartners	09-05-2004	24-04-2005
710 x	O.B.R. Rotterdam	01-07-2005	15-10-2005
710 x	T.U. Delft	15-10-2005	23-10-2005
712 x	Zadkine college	21-08-2005	12-09-2005
713	Museums + RET	13-11-2004	13-07-2005
713 x	Pet flesjes aktie	21-08-2005	30-09-2005
713 x	Koopjehuurhuis.nl	30-09-2005	24-12-2005
714 x	Erasmus Universiteit	19-02-2005	25-03-2005
714 x	Rabo-bank	25-03-2005	09-05-2005
714 x	Privazorg	18-12-2005	
715 x	Pathé Schouwburgplein	11-12-2005	
716 x	Links: Harvey Cocktail & Food	18-04-2004	06-03-2005
	Rechts: Grand Café De Dijk	18-04-2004	06-03-2005
716 x	Corsica	06-03-2005	12-06-2005
716 x	GSM-shop	12-06-2005	
717 x	Watch	16-12-2004	03-12-2005
718 x	Rabo-bank	25-03-2005	09-05-2005
718 x	Pathé Schouwburgplein	09-12-2005	
719 x	ROTEB	25-09-2004	01-01-2005
719 x	Rotterdam-pas 2005	05-02-2005	21-08-2005
719 x	Met de RET naar het 10 ^e Gergiev Festival	21-08-2005	11-09-2005
721 x	Gemeente Rotterdam O.Z.B. belastingdienst	25-09-2004	25-03-2005
721 x	Plaswijckpark	25-03-2005	08-10-2005
721 x	Direct Wonen	08-10-2005	
722 x	Hoogeschool Rotterdam	23-10-2004	01-01-2005
722 x	idem (deelwissel)	27-11-2004	01-01-2005
722 x	Hoogeschool Rotterdamdag (deelwissel) Open Dag 29 januari 2005	01-01-2005	05-02-2005
722 x	idem (deelwissel) Open Avond 16 maart 2005	05-02-2005	09-04-2005
722 x	idem (deelwissel) Open Dag 23 april 2005	09-04-2005	24-04-2005
722	Hyundai	09-05-2005	
723 x	Paddy Murphys Irisch Pub	23-01-2005	
724 x	van Dam slaapadviseurs Hastens	02-04-2005	

725 x	Links: Harvey Cocktail & Food	18-04-2004	04-03-2005
	Rechts: Grand Café De Dijk	18-04-2004	04-03-2005
725 x	O.T. wie is er bang voor Virginia Woolf	04-03-2005	16-04-2005
725	Rotterdam Veilig	16-04-2005	17-07-2005
725 x	Zadkine college	03-12-2005	05-02-2006
726 x	Erasmus Universiteit	25-06-2004	19-02-2005
726 x	idem (bijgeplakt) Lentedag	19-02-2005	19-03-2005
726 x	Erasmus Universiteit	19-03-2005	09-04-2005
726 x	Erasmusuniversiteit	09-04-2005	
727 x	Brandweer Rotterdam	28-03-2005	24-04-2005
727 x	Beauty Expressions	24-04-2005	
728 x	Metro Rotterdam-editie	02-10-2004	15-01-2005
728 x	Opzoemer mee: Goeie burendag! Ook in uw straat	13-03-2005	09-05-2005
	Links: Liever goeie buren dan verre vrienden!		
	Rechts: Niemand kan zonder goeie buren!		
728 x	Pergo	19-11-2005	13-01-2006
729	Marathon 2005 (25 jaar) 10 april 2005	14-01-2005	16-04-2005
729 x	T.U. Delft	15-10-2005	23-10-2005
729 x	Scholen aan de Maas	31-10-2005	26-11-2005
730	Cirque du Soleil	19-03-2005	19-06-2005
730	G-Star (7) i.p.v. mr. 846	26-06-2005	30-12-2005
730	G-Star (8)	30-12-2005	
731 x	Mee Rotterdam	01-01-2005	06-01-2006
732	Rabo-bank (2) i.p.v. mr. 818	12-02-2005	15-05-2005
732	Dominicaanse Republiek	26-11-2005	05-02-2006
733	De Postbank (3c) (deelwissel deuren)	05-12-2004	15-01-2005
733	De Postbank (3d) (deelwissel deuren)	15-01-2005	06-01-2006
734 x	Algarve het hele jaar door	16-10-2004	15-01-2005
734 x	Albeda college Open Dagen 28 en 29 januari 2005	15-01-2005	30-01-2005
734 x	Albeda college (2)	12-02-2005	02-05-2005
734 x	Albeda college (3)	02-05-2005	13-01-2006
735 x	Money-trans	13-11-2004	14-08-2005
735 x	Linker Lisse bedden (3)	14-08-2005	
736 x	Linker Lisse bedden (2)	07-11-2004	13-11-2005
736 x	Subway	03-12-2005	
737 x	Metro Rotterdam-editie	02-10-2004	01-01-2005
737	Rotterdam Sportstad 2005	20-04-2005	22-01-2006
739 x	De Strome	31-10-2004	30-01-2005
739 x	Zwemlespromotie	30-01-2005	31-07-2005
739 x	Clean-inn	31-07-2005	
740 x	Brandweer Rotterdam	28-03-2005	24-04-2005
740 x	Europees Parlement ga 1 juni stemmen	02-05-2005	01-06-2005
740	Bestuursdienst Rotterdam	01-09-2005	
741 x	Mac House Rotterdam	09-10-2004	15-10-2005
741 x	De Nieuwe Binnenweg	15-10-2005	
742 x	Danscentrum Salseros Salsalessen	31-07-2004	07-05-2005
742	Nokia connecting people	07-05-2005	07-08-2005
742 x	Foot Locker Sports	14-08-2005	06-11-2005
742	Sunday's professioneel zonnen	06-11-2005	
743 x	De Gouden Wok Chinees Restaurant	11-01-2004	15-01-2005
743 x	Albeda college Open Dagen 28 en 29 januari 2005	15-01-2005	05-02-2005
743	South Afrika-tram (2) i.p.v. mr. 838	05-02-2005	16-04-2005
743 x	Zoppini (2) i.p.v. mr. 837	16-04-2005	26-06-2005
743	Randstad uitzendbureau	03-07-2005	13-01-2006
744 x	Park kliniek Rotterdam	11-12-2004	13-03-2005
744 x	Opzoemer mee: Goeie burendag! Ook in uw straat	13-03-2005	09-05-2005
	Links: Goeie buren passen op je fiets!		
	Rechts: Goeie buren letten op je kids!		
744 x	O.B.R. Rotterdam	01-07-2005	24-09-2005
744 x	Kraamzorg De Waarden	24-09-2005	
745 x	Rotterdam Events	09-04-2005	02-05-2005
745 x	Rotterdam Schoon, Heel en Veilig	02-05-2005	31-07-2005
745 x	Bospolder – Tussendijken	18-11-2005	
746 x	Money-trans	13-11-2004	12-02-2005
746 x	Albeda college (2)	12-02-2005	02-05-2005
746 x	Albeda college (3)	02-05-2005	06-01-2006
747 x	West-Kruiskade	31-10-2004	23-05-2005

748 x	David Loyd Sport	18-09-2004	04-03-2005
748 x	David Loyd (deelwissel) Open Dagen 7 t/m 13 maart	04-03-2005	13-03-2005
748 x	David Loyd (deelwissel) Open dagen 4 t/m 10 april 2005	02-04-2005	02-05-2005
748 x	David Loyd (deelwissel) Open dagen 2 t/m 8 mei 2005	02-05-2005	13-05-2005
748 x	David Loyd (deelwissel) Open dagen 1 t/m 5 augustus	31-07-2005	07-08-2005
748 x	David Loyd (deelwissel)	07-08-2005	03-09-2005
748 x	Keymusic	03-09-2005	15-10-2005
748 x	Keymusic (2) (deelwissel)	15-10-2005	18-12-2005
748 x	Parkkliniek (2)	18-12-2005	
749 x	Mee Rotterdam	09-05-2004	02-05-2005
749 x	Pet flesjes actie	21-08-2005	16-09-2005
749 x	ABVAKABO/FNV	16-09-2005	
750 x	Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	27-12-2004	21-10-2005
808 x	Paddy Murphys Irisch Pub	09-08-2004	22-01-2005
818	Rabo-bank	05-10-2003	12-02-2005
827	Alexandrium I,II,III	01-02-2004	01-01-2005
830	Bestuursdienst Rotterdam (9)	16-10-2004	19-02-2005
832 x	100 jaar Willem de Koning 1904 – 2004	24-04-2004	01-05-2005
836 x	Loewe Hi-Fi	13-06-2004	15-05-2005
837 x	Zoppini	31-10-2004	16-04-2005
838	Afrikaans Verkeersbureau	18-09-2005	05-02-2005
840	Securicor beveiliging	28-12-2003	01-01-2005
841	Siemens	27-11-2004	08-01-2005
842	Zilveren Kruis	29-11-2004	30-01-2005
843 x	Taxi St. Job	28-03-2004	25-03-2005
843 x	Rabo-bank	25-03-2005	07-05-2005
844	Olympus	20-11-2004	15-05-2005
846	Siemens	27-11-2004	08-01-2005
846	G-Star (6)	10-01-2005	26-06-2005
847	Vodafone	15-11-2004	06-03-2005
848	G-Star (5)	04-07-2004	09-01-2005
849	Rotterdams Dagblad	27-03-2004	27-03-2005
850	Vodafone	12-11-2004	06-03-2005
1628	Snertram	18-10-2003	

De reclame van de mr. 818 en 838 ging bij de buitendienststelling van deze rijtuigen officieel over naar resp. de mr. 732 en 743. De reclame op de 818 en 838 werd echter niet verwijderd. Mr. 818 kwam omstreeks eind december 2005 weer in dienst met de Rabo-bank reclame, maar deze werd omstreeks jan/feb. 2006 alsnog verwijderd.

Bussen

604	Rabo-bank	05-10-2003	12-02-2005
607 x	Restaurant Malakka	02-11-2003	30-01-2005
608	Rabo-bank	05-10-2003	12-02-2005
619	Hoogeschool Rotterdam	23-10-2004	01-01-2005
655 x	De Gouden Wok Chinees Restaurant	11-01-2004	15-01-2005
661	Hoogeschool Rotterdam	23-10-2004	01-01-2005
663 x	Winkelcentrum Zuidplein (wissel)	27-12-2004	21-10-2005
673 x	Restaurant Malakka	02-11-2003	30-01-2005
687	Sunday's professioneel zonnen	06-11-2005	
690 x	Taxi St. Job	28-03-2004	26-03-2005
693 x	De Gouden Wok Chinees Restaurant	11-01-2004	15-01-2005
698	Siemens	27-11-2004	08-01-2005
699	OZ Zorgverzekeringen	01-10-2004	01-01-2005