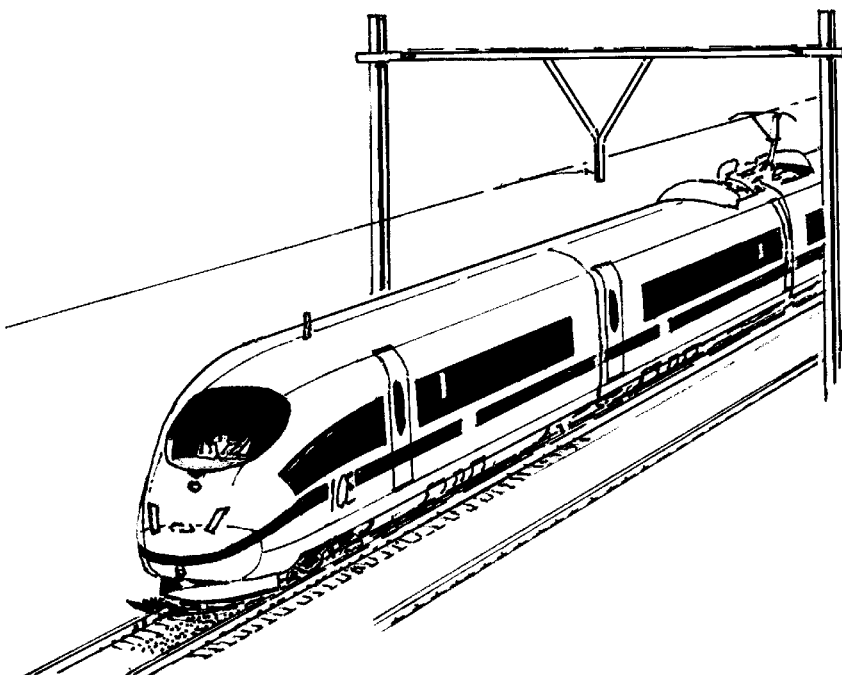
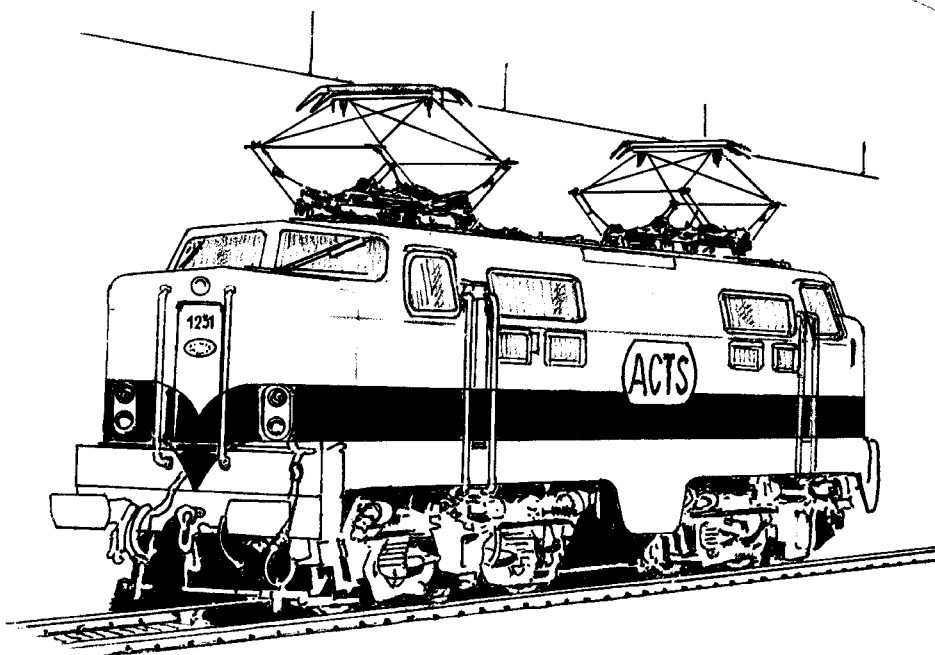


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 582 – juni 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 6 (582)
juni 2007

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Trammuseum en Railver-
voer Nederland (S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neutelings,
Eric Sallevelt, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2007 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2007. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schrift-
elijke toestemming van de redactie.

Museumtrams Amsterdam

Iets meer dan twee jaar geleden kon men in het Amsterdamse straatbeeld regelmatig museumtrams zien rijden, die worden beheerd door het Amsterdams Openbaar Vervoer Museum (AOM).

Sommige dagen reden er vele trams en vele dagen kon men wel één tram waarnemen. Behalve voor het zogenoemde verhuurd vervoer, waarbij de trams regelmatig werden ingezet voor grote groepen mensen die in korte tijd moesten worden vervoerd van een congreslocatie naar één of meerdere hotels, werd ook regelmatig een tramstel ingezet voor de ritten van de toeristtram. Dikwijls reden de trams gedurende congressen in de RAI de gehele dag een frequente dienst tussen de RAI en de binnenstad, soms met tien diensten tegelijkertijd.

Helaas is aan al deze activiteiten een einde gekomen. In april 2005 eindigde de mogelijkheid om deze trams in de vroegere GVB remise, later werkplaats aan het Bellamyplein te stallen.

De deelraad had grote plannen met de gebouwen, schakelde een evenementenorganisatie in en dit zou moeten leiden tot een locatie waarin zalen zouden komen voor 2500 bezoekers, een parkeergarage, een luxe restaurant en andere horeca voorzieningen.

In de loop van de volgende jaren trokken participanten zich terug en het is blijkbaar nog steeds niet gelukt om de plannen enigszins realistisch te doen zijn.

Inmiddels is wel de rails die vanaf de Bilderdijkstraat toegang gaf naar de remise opgebroken, evenzo de rails op het Bellamyplein.

Een terugkeer van de museumactiviteiten op deze plek moet uitgesloten worden geacht, nog in het minst door de veranderde infrastructuur.

Het Bestuur van AOM is er niet in geslaagd een goede verstandhouding te creëren met de verschillende Gemeentelijke instanties. Door hun negatieve optreden in het verleden, moet helaas worden vastgesteld dat zij het AOM hierbij geheel buitenspel hebben geplaatst.

Na de sluiting van genoemde stallingmogelijkheid is het snel bergafwaarts gegaan met de activiteiten van AOM.

Een deel van het materieel werd door de Gemeente geplaatst in een loods in Amsterdam-Noord een ander deel vond gastvrij onderdak bij de museumorganisatie EMA, bij het Haarlemmermeerstation. Tussen deze organisatie en AOM was altijd een hechte samenwerking geweest, in het bijzonder op het technische vlak.

Wellicht ten onrechte is toen door het Bestuur van AOM het besluit genomen om de in goede staat verkerende trams over te brengen naar de EMA-remise, waar zij in de openlucht moeten verblijven, terwijl wagens van minder belang nu zijn opgeborgen in de afgesloten en verwarmde loods.

Het zal niemand verbazen dat de conditie van de in de openlucht staande wagens snel achteruit gaat.

Aanvankelijk konden voor AOM nog wat inkomsten worden gegenereerd uit de verhuur van drie nog in de keuring zijnde trams.

In het verleden werden alle trams waarmee regelmatig passagiers werden vervoerd, iedere twee jaar gekeurd door het GVB, een soort APK-keuring, maar nu een goede stalling niet meer bestond was zelfs het meest noodzakelijk onderhoud een probleem.

Bovendien nam in de loop van de laatste twee jaar het bestuur van AOM een steeds meer starre houding aan in hun negatieve standpunten ten aanzien van mogelijke gesprekken met GVB en Gemeentelijke instanties.

Een groot aantal aanvankelijk enthousiaste medewerkers wendde zich steeds meer af van AOM.

Dit werd mede beïnvloed door de wijze waarop het bestuur communiceerde met de medewerkers.

Deze manier van communiceren nam soms absurde vormen aan, er werd bedreigd met rechtzaken en soms meende dit bestuur zich te kunnen permitteren om mensen die vele jaren op velerlei gebied hun steun aan AOM hadden gegeven op een geweldige wijze te schofferen. Dit zette niet alleen kwaad bloed bij een groot aantal medewerkers, maar kwam uiteraard ook het behoud van de collectie niet ten goede.

Langzaam kwijnen de prachtige erfstukken weg, een grotendeels houten tram kan niet ongestraft een paar jaar in weer en wind in de openlucht worden geplaatst.

De samenwerking tussen AOM en EMA kwam door de frustrerende houding van het bestuur van het AOM onder grote druk te staan en werd tenslotte op een zeer laag pitje gezet. Het gevolg is dat er door de EMA medewerkers niet meer aan de collectie van AOM trams wordt gewerkt.

Intussen komen er bij AOM geen inkomsten meer uit de verhuur van trams. Van de twee laatste motorwagens die nog rijvaardig waren met goedkeuring van het

GVB, is nu ook de keuringperiode afgelopen. Dan mogen zij niet meer worden ingezet voor ritten met passagiers en het is zeer de vraag of dat wel mag met uitsluitend medewerkers.

Los van het antwoord op deze laatste vraag moet men ook de afweging maken of dergelijke ritten nog wel verantwoord zijn, nu aan deze wagens geen enkele vorm van technisch onderhoud meer plaats vindt.

AOM had in haar collectie ook nog een tweetal boten die vroeger lijndiensten onderhielden tussen het Centraal station en Amsterdam-Noord, de zogenoemde IJ-veren. Hiermee werd onder de vlag van AOM, gedurende vele jaren, na een uitgebreide restauratie, regelmatig gevaren, met op zondagen een lijndienst naar het Java-eiland.

Helaas zijn ook bij deze poot van het AOM tal van logistieke problemen ontstaan, omdat het bestuur zich steeds meer vervreemde van de medewerkers. Te vrezan valt dat vaarten met deze boot (één van de twee boten vaart inmiddels bij een andere eigenaar), tot de zeldzaamheden gaan behoren.

Het is een somber beeld dat hier is geschetst.

Een paar jaar geleden is een nieuwe stichting opgericht, voortkomend uit de toen bestaande museale organisaties, AOM, EMA-RETM, Trambeheer en MUSA (die het historisch autobusbestand beheert). Bedoeld wordt de stichting MOVE, die nu de gesprekspartner is in de onderhandelingen met Gemeentelijke instanties. Zij verrichten achter de schermen veel werk, maar de resultaten zullen een kwestie van lange adem zijn.

De mogelijkheden voor het vinden van een stallingruimte moeten een hoge prioriteit hebben, zowel voor tram als bus. Goede samenwerking met alle museumorganisaties is evenzeer een belangrijk punt, maar schrijver dezes veronderstelt dat ook hier nog een lange en moeilijke weg zal moeten worden bewandeld, gezien de tegenstellingen in de onderhandelingen met de bezitter van een groot deel van de collectie met Amsterdamse trams en de te bespeuren onwil bij het AOM om deze onderhandelingen op een constructieve wijze te voeren.

Gelukkig kunt u nog tot eind oktober iedere zondag een kijkje komen nemen bij de museumlijn van het Haarlemmermeerstation naar Bovenkerk, waar niet alleen een aantal prachtige Amsterdamse trams rijden, maar ook exemplaren uit Den Haag, Groningen, Wenen, Praag en Graz.

(Uit D'Amsterdamse Tram nr. 2071-2072)

AMSTERDAM

Chipkaart

Het is momenteel wat stil rond de invoering van de chipkaart. Je zou kunnen zeggen stilte voor de storm. Maar de grote storm, de invoering van de kaart, lijkt steeds verder weg te liggen. Naar het zich laat aanzien komt de echte storm er nu pas in de loop van 2009.

Stilte is er vooral omdat zich steeds meer problemen voordoen bij de praktijkproeven. Bij de twee grote gebieden waar nu proeven worden gehouden. Amsterdam (metro) en Agglomeratie Rotterdam, blijken er regelmatig problemen te zijn met de apparatuur. Die dan niet werkt of die niet goed functioneert waardoor reizigers worden gedupeerd. Vaak gaat het daarbij om softwareproblemen of om verkeerde gegevens die zijn ingevoerd. Ook zijn er diverse kaartlezers die problemen geven met andere apparatuur die de vervoerders gebruiken en ook de verkoopautomaten munten niet uit in gebruiksvriendelijkheid.

Daarnaast is er ook op bestuurlijk niveau nogal wat onenigheid. Tussen de stads- en streekvervoerders en NS is nog altijd geen overeenstemming over de mogelijkheden van de

kaart en hoe dit gebruikt moet en kan worden. Daarnaast beginnen verschillende vervoerders ook met eigen ideeën over het gebruik van de kaart te komen die dan weer niet overeenstemmen met de landelijke afspraken.

De chipkaart ooit bedoeld als een kaart voor het gehele OV met extra mogelijkheden in stations en op haltes begint steeds meer tot een baksteen te worden voor de gebruiker van het openbaar vervoer. Een het lijkt nog maar een kwestie van tijd dat de OV-reizigers een bundel chipkaarten bij zich moet hebben om zich per openbaar vervoer door Nederland te kunnen bewegen.

In Den Haag beginnen zich zowel de Minister van Verkeer en Waterstaat als de 2^e Kamer zich steeds meer zorgen te maken over de chipkaart. Gelet op de houding van de ambtenaren op landelijk, provinciaal en stedelijk niveau en de belangen van de vervoerbedrijven zeker geen overbodige zorg.

Noord/Zuidlijn

De aanleg van de Noord/Zuidlijn zal deze zomer voor aardig wat overlast gaan zorgen. De meeste hinder hiervan zal in de hoogzomer tot uiting komen rond de Zuidas. In deze periode van zeven weken zal er slechts zeer beperkt metroverkeer mogelijk zijn tussen Station Zuid en Overamstel in verband met het slaan van wanden voor de aansluiting van de nieuwe metrolijn tussen station Zuid en station RAI. Zoals de planning nu is zal alleen lijn 50 kunnen rijden met overigens een afgeslankte frequentie van 12 minuten.

Een tweede probleem daarbij is dat er niet met lange treinen kan worden gereden omdat in diezelfde periode ook de definitieve laag op de perrons van het nieuwe station Bijlmer Arena gelegd worden. Lijn 51 zal in deze periode worden beperkt tot het traject Amstelveen Westwijk – Amstelveen Centrum. Ter compensatie zal lijn 5 dan de winterdiestregeeling rijden om het vervoer vanuit Amstelveen op te vangen.

In het vorige nummer (blz. 151) meldden wij al over de situatie rondom het Stationsplein waarbij door de bouwput op het middenplein alle vervoerssoorten van elkaar worden gescheiden en overstappen een soort overlevingstocht wordt.

Daarnaast zijn er nog problemen te verwachten op de Dam en de Munt waar verstevigingen moeten worden aangebracht bij de Bijenkorf, de Grote club en bij de Munttoren omdat men toch wat angstig is dat de boor schade aan de fundering van deze gebouwen zou kunnen aanrichten.

Binnen de gemeente Amsterdam is er inmiddels ook onrust ontstaan over de veiligheid van de nieuwe metrolijn. Nadat vorige stadsbesturen altijd alle rapporten van instanties (zoals de brandweer) naar de prullenbak hebben verwezen en het door het projectbureau geroemde "safe haven" principe hebben gepromoot blijkt nu uit onderzoeken dat die veilige haven toch niet altijd gehaald kan worden. Zeker niet met een defect treinstel. De ruimte om dan vanuit de tunnel naar de perrons te komen is niet berekend op grote groepen mensen. De raad eist nu van verkeerswethouder Herrema meer zekerheid, zekerheid waaraan ook een kostenplaatje hangt.

GVB in de zomer

De zomerdienst loopt dit jaar van 3 juni t/m 22 september. In deze periode wordt het ook nog eens "hoogzomer": van 8 juli t/m 25 augustus zijn de schoolvakanties en wordt een aangepaste dienst gereden. Zie www.gvb.nl

Materieel tram

Blokkendozen

De 802 ging voor herstel van zijn aanrijdingschade (zwaar beschadigde B-bak na aanrijding met 837) naar de HWR. Hier werd ook de buiten staande 814 binnengenomen zodat we aannemen dat er een bakwisseling zal plaatsvinden.

De beide ex-Cargo-trams 783 en 801 staan in de Havenstraat nog altijd buiten dienst in afwachting van betere tijden. Aan beide wagens is nog steeds geen vinger uitgestoken, terwijl er momenteel regelmatig materieelgebrek is.

Lagevloerwagens

Bij het fotograferen leveren de digitale films problemen op en komen er zwarte strepen doordat de lichtpuntjes dan net even uit zijn. Het beste is de wagen stilstaand te fotograferen met een sluitertijd van een 125-ste.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2048, 2052, 2053, 2056, 2060, 2065, 2067- 2070, 2076, 2136.

Gerenoveerd zijn: 2001-2020, 2022-2047, 2049-2051, 2054, 2055, 2057, 2059, 2061, 2064, 2072, 2073, 2078, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2137-2147, 2201-2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

De 2203 fungeert na zijn terugkeer uit Krefeld in de HWR als muurbloempje. De wagen staat inmiddels al een maand buiten dienst op het achterterrein van de werkplaats.

metro/sneltram

De 88 en de 92 kwamen gereed na de metamorfose in het wit en blauw. De 89 is nog niet in dienst omdat in de wagen van alle bankjes de zittingen en rugleuningen nog ontbreken. De wagen stond enkele weken lang opgeslagen aan het opstelterrein Spaklerweg.

Wit/blauw zijn inmiddels de 70,74/90 en 92.

Inbouw nieuwe deuren in S1/S2-sneltrammaterieel

Na een korte ombouwperiode zijn de wagens 47 en 48 voorzien van nieuwe deuren. Vorig jaar is besloten tot vervanging van de huidige deuren op de sneltrams. Ten behoeve van dit project wordt er op twee wagens met twee leveranciers eerst een test van een half jaar met nieuwe deuren uitgevoerd.

In wagen 48 (A-zijde) zijn nu deuren van de firma Alstom/Hübner ingebouwd, en in wagen 47 (A-zijde) deuren van de firma Ventura. Deze deuren voldoen aan de nieuwste veiligheidsnormen op het gebied van deuren en zullen, naar verwachting, beduidend minder storingen veroorzaken, waardoor de betrouwbaarheid en inzetbaarheid van de sneltrams dadelijk voor de serie substantieel zal zijn verbeterd. Gedurende de komende 6 maanden zullen de deuren nauwlettend worden gevolgd en zal er een uitvoerige storingsrapportage worden bijgehouden. Iedere maand zal met beide leveranciers deze storingsrapportage worden doorgesproken en de leverancier die de proef als beste uitvoert en de meeste aantrekkelijke aanbieding voor de deuren voor de serie heeft, maakt de grootste kans de opdracht te krijgen voor levering van nieuwe deuren van de hele serie sneltrams S1/S2. Eind van dit jaar valt, na de proef, de beslissing. Begin 2008 zal dan worden begonnen met de inbouw van nieuwe deuren voor de gehele serie sneltrams S1/S2.

ROTTERDAM

Maatregelen na ongeluk Calandlijn

Bij de metro-overgangen bij de President Rooseveltweg en de Hoofdweg in Prins Alexander moeten extra maatregelen worden genomen om ongelukken te voorkomen. Dat adviseert de inspectie Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van een ongeluk op 25 oktober 2005 waarbij een vrachtwagen zich in de metro bij de overgang op de President Rooseveltweg in Ommoord boorde. Daarbij vielen vijf gewonden. Naar aanleiding van het rapport hebben de RET, de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting en de deelgemeente Prins Alexander overleg gehad. Men denkt aan maatregelen zoals automobilisten attenderen op de nade-

ring van een metro-overgang en snelheidsremmers en ook wil men kijken naar het effect van slagbomen. Tot nu toe zijn die niet geplaatst omdat slagbomen de doorstroming op de twee drukke wegen belemmeren. Op de negentien overige kruisingen van de oost-westlijn zijn wel slagbomen geplaatst. Er zal nog wel enige tijd overheen gaan voordat er duidelijkheid is over de te nemen maatregelen. Op korte termijn wordt wel gekeken of het zicht op de overgangen wel goed is.

Volgens de inspectie maken ook de bovenleidingmasten de gevolgen van een ongeluk heviger. In twee gevallen werd een auto samengeperst tussen de metro en de bovenleidingmast. De RET bekijkt nu of de masten kunnen worden verplaatst. Bij het ongeluk op 25 oktober 2005 ontspoorde de metro, reed daardoor tegen een mast aan die vervolgens met een spanning van 750 volt op het dak viel. De mast kwam binnen het bereik van de reizigers en de andere weggebruikers. Het risico van elektrocutie duurde zestien minuten. Het afschakelen van de spanning is volgens de inspectie niet juist afgehandeld en moet in het vervolg sneller gebeuren. Het railverkeerssysteem functioneerde goed.

De Calandlijn kent een lange geschiedenis van ongelukken. In 1983 werd de lijn in gebruik genomen, maar al in 1978 waarschuwde de deelraad in Prins Alexander voor het gevaar van gelijkvloerse kruisingen. Uit een overzicht van de RET blijkt dat tussen 1994 en 2005 zestig aanrijdingen op de Calandlijn hebben plaatsgehad. In totaal zijn er achttien doden gevallen. In 2001 werden de overgangen, met uitzondering van de President Rooseveltweg en de Hoofdweg, beveiligd met slagbomen.

Tramconducteurs

Tramconducteurs bij de RET dreigen met acties omdat men vindt dat de werkdruk te hoog is en de arbeidsomstandigheden zijn verslechterd. Men klaagt over verschillende begin- en eindpunten en over de pauzes op plekken waar geen toilet is zoals bij het Sparta Stadion. Ook is er volgens hen een gebrek aan personeel, waardoor anderen vaak over moeten werken. Men vreest vooral de zomer omdat door een gebrek aan pauzes er te lang achtereen moet worden gewerkt bij te grote hitte in de trams. De conducteurs hebben inmiddels een actiegroep opgericht. Bij Securicor, het bedrijf dat de conducteurs levert, wilde men niet reageren.

Infrastructuur en exploitatie

In verband met de finish van de Roparun, een estafetteploeg van Parijs naar Rotterdam om geld te genereren voor kankerpatiënten, waren er op maandag 28 mei de volgende omleidingen.

Lijn 8 vanaf aanvang dienst tot ca. 20.00 uur vanaf het Kruisplein via de Mauritsweg – Eendrachtsweg - Westzeedijk v.v. Lijn 20 de gehele dag opgeheven. Lijn 21 de gehele dag vanaf het Oostplein via de Goudsesingel – Pompenburg - Hofplein v.v. Lijn 23 vanaf aanvang dienst tot ca. 20.00 uur vanaf de Erasmusbrug via Vasteland – Scheepstimmermanslaan - Willemsplein eindpunt lijn 7 - vervolgens route lijn 7 tot de Poortstraat - rechtsaf Weena - linksaf Kruisplein - eigen route v.v. Lijn 25 de gehele dag vanaf de Erasmusbrug via Vasteland – Westzeedijk - Droogleever Fortuynplein – Westzeedijk – Eendrachtsweg – Mauritsweg - Kruisplein v.v. Vanaf aanvang dienst tot einde dienst was de Coolsingel afgesloten tussen Hofplein en Aert v. Nesstraat. Vanaf aanvang dienst tot ca. 20.00 uur was ook het traject Schiedamsedijk - Coolsingel - Van Oldenbarneveltstraat afgesloten.

Op zaterdag 2 juni reden de lijnen 20 en 25 een omleiding in verband met een braderie op de Beijerlandselaan. Bestaande route tot de Randweg en vervolgens Hillevliet-Putselaan-2^o Rossestraat eigen route v.v.

Metrostation De Akkers

Van het door brand beschadigde metrostation De Akkers is het beschadigde dak van het station gehaald en is het geraamte voor het nieuwe dak gereed. De afscheiding naar het winkelcentrum onder het station is al gedeeltelijk vernieuwd. De tijdelijke dienststruimte is weer verwijderd. De echte dienststruimte is helemaal opgeknapt en doet weer dienst. Er is een nooduitgang gemaakt die uitkomt op perron 2. Dit is gemaakt om personeel in de dienststruimte een betere vluchtweg te geven in geval van calamiteiten.

Stichting RoMeO

De Schindlerdag op 20 mei was een succes. Het aantal bezoekers was heel behoorlijk en voldeed aan de vooraf gestelde verwachtingen. Vooral voor de vrijwilligers die hard hadden gewerkt aan de beide Schindlers en zij die hadden meegewerkt om de Schindlerdag tot een succes te maken, was dit heel prettig. De ritten die elk uur vanaf het Centraal Station met motorrijtuig 1605 (Tingelingtram) werden gereden, hadden telkens een prima bezetting. Zodra de 1605 in remise Hillegersberg binnenliep en de belangstellenden de tram uit stroomden, dan werd door velen onmiddellijk gevraagd naar het Schindlermotorrijtuig 15. Pas als iedereen was uitgestapt gingen de deuren van de achterin gelegen werkplaats open en kwam de 15 de remise inrijden. Elk volgende uur werd dit ritueel herhaald. Vervolgens was het dan een flink gedrang om mooie opnamen te maken. Ook de andere zaken zoals de Schindler fototentoonstelling, de modelbaan met diverse tramtypes van de RET en onder andere ook een prachting RTM-stel, de verkoopstand van de Stichting RoMeO en de Tramweg Stichting hadden over bezoek zeker niet te klagen. Vele boeken, tijdschriften en allerlei attributen gingen vlot van de hand. Ook de gemaakte fotosetjes van de Schindlers werden goed verkocht. Daarnaast was er natuurlijk ook een mooie opstelling van diverse trams van de St. RoMeO en de TS. Als speciaal tramstel stond hierbij motorrijtuig 119 met het aanhangrijtuig 284. Zowel de 119 als de 284 werden in 1907 gebouwd en in dienst gesteld en vierden dus het 100-jarig bestaan. Aan het eind van de dag maakte de 1605 voor belangstellenden nog een rit langs vroegere Schindlerroutes.

In de Centrale Werkplaats wordt nog niet gewerkt aan de 2602 en 606, maar naar verwachting worden de werkzaamheden binnenkort weer gestart.

Materieel

Metro/sneltram: In de fabriek van Bombardier Transportation in de plaats Bautzen is de eerste kop voor de nieuwe metrosneltram van RandstadRail gepresenteerd. Deze nieuwe rijtuigen zijn van het type RSG3/1, zijn dubbelgeleed en krijgen een lengte van 42 meter. Het eerste nieuwe rijtuig zal naar verwachting eind dit jaar binnenkomen op de remise Waalhaven.

De kop van het voormalige metrorijtuig 5111 wordt momenteel in de Brabantse plaats Moerstraten grondig opgeknapt. De ATB-installatie is inmiddels verwijderd en in de kast daarvan worden nu onder andere de geluidinstallatie, PLC's, de computer voor de geluiden en nieuwe relaischakelingen voor de simulatie geplaatst. Tevens zijn een groot aantal voorwaardelampen op de stuurtafel actief geworden.

Op 11 en 12 mei reed een combinatie van de 5400-serie op de Erasmuslijn. Bijzonder omdat juist op de Calandlijn door materieelkrapte regulier één of twee diensten worden ingezet met rijtuigen van de serie 5300 afkomstig van de Erasmuslijn. Het stel op de Erasmuslijn bestond uit de rijtuigen 5401-5404-5418 en reed op de trajecten Centraal Station – De Akkers v.v. en Centraal Station – Slinge v.v.

Tram: In de C.W. eind mei de 736 voor een onderhoudsbeurt en de 720 voor de nieuwe huisstijl. In dit geval wordt

er waarschijnlijk voor de eerste keer geplakt in plaats van geschilderd. Het derde rijtuig met de nieuwe huisstijl, motorrijtuig 746 stond bij de verfspuiterij. Mr. 843, dat op 2 mei een flinke aanrijding had bij de Wolphaersbocht/Dorpsweg, ging in mei naar de C.W. voor herstel. Door gebrek aan ruimte en tijd werd de wagen op 29 mei overgebracht naar de remise Hillegersberg en daar buiten dienst gesteld in afwachting van herstel.

Nieuws per datum

07/05: 11.50 – 12.30 uur, 8-747 richting Kleiweg verspeelde de vangschep bij Station Noord. De lijnen 4 en 8 werden ingekort tot de Zaagmolenstraat en vervolgens weer terug naar het centrum. In verband met werkzaamheden in de Zaagmolenstraat tussen de Bergweg en de Benthuizerstraat moesten eerst de hekken die voor de afsluiting van de straat zorgden worden verwijderd.

10/05: 20.00 – 21.00 uur, Oostzeedijk spanningsloos. Lijn 21 vanaf het Oostplein via de route van lijn 7 naar De Esch.

16/05: Tussen 13.30 en 14.30 uur stonden drie rijtuigen van lijn 4 buitendienst met defecte stroomafnemers, één bij het Eendrachtsplein en twee op de Noordsingel richting Molenlaan. Lijn 4 werd omgeleid via de Schiekade.

17/05: 19.35 – 20.45 uur, Middellandstraat en Vierambachtsstraat spanningsloos. In het stroomloze gedeelte stonden zeven rijtuigen van de lijnen 21 en 23. Omleiding via de Mauritsweg-Nieuwe Binnenweg-Mathenesserlaan v.v.

24/05: 11.30 uur, 21-2012 in de richting Woudhoek aanrijding met de railsmeerwagen van Volker Stevin op het Hofplein. De smeewagen reed door een wissel en ramde de zijkant van de tram. De 2012 liep flinke plaatschade op en vier gebroken ruiten.

DEN HAAG

HOVM ritten afgelast !!

Omdat de HTM vanaf maandag 4 juni tot het einde van 2007 groot onderhoud gaat uitvoeren aan het tramnet zullen vaste trams op een lijn worden ingedeeld. Wijzigingen hierin zijn niet wenselijk. Omdat inzet van historisch materieel het proces kan verstoren, is er voor gekozen om tijdens de uitvoering tijdelijk niet te rijden met het historisch trammaterieel. Dit houdt in dat er dit jaar **geen** historische tramritten meer zijn op de zondagen. Ook de ritten tijdens Vlaggetjesdag en Open Monumentendag zullen geen doorgang vinden. Het HOVM vindt het uiteraard jammer dat zij hun rittenprogramma niet kunnen uitvoeren, maar heeft wel alle begrip voor deze maatregel. En ook hier geldt dat elk nadeel zijn voordeel heeft omdat er dit jaar een verbouwing op stapel staat waar nu meer tijd aan besteed kan worden. Voor de trouwe bezoeker van het museum betekent het dat het trammaterieel nog tot en met zondag 29 juli te bekijken is in het museum. Daarna wordt het gebouw voorbereid voor de verbouwing door ruimte te maken voor de aannemer. De bussen blijven gewoon de geplande ritten rijden.

Verlenging tramlijn 16

Ter hoogte van het huidige eindpunt van tramlijn 16 in Moerwijk kwam de versterkte kademuur gereed. Op deze plek buigt tramlijn 16 straks af richting Melis Stokelaan. Op de Loevesteinweg werden eind mei de eerste sporen gelegd nadat in het weekend van 12 en 13 mei de wissels waren gelegd in het spoor van tramlijn 9. Op de Loevesteinlaan zijn geen oversteekplaatsen voorzien, dit tot groot ongenoegen van de bewoners in deze wijk. Sommige straten worden nu heel moeilijk bereikbaar. Eind mei werden ook de nieuwe bovenleidingmasten geplaatst. De gaten worden geboord met een zogenaamde avegaarboor. Het plaasten van deze

masten gaat in een rap tempo. Op de Laan van Wateringse Veld tussen de Erasmusweg en de voormalige eindlus van tramlijn 17 zijn diverse werkzaamheden gestart. Het gedeelte tussen de Erasmusweg en de Noordweg is voorzien van sporen en bovenleidingmasten. De kruising met de Noordweg is inmiddels weer open voor het verkeer. Tussen de Noordweg en het Oosteinde liggen diverse railsecties. Bij de toekomstige halte Hoge Veld is de oversteek ook weer open voor het verkeer. Ter hoogte van het Oosteinde ligt een nieuwe railsectie bij de zogenaamde 'Oude brug over de Gantel', herkenbaar aan een uit leesteen opgetrokken bouwwerk. Tussen het Oosteinde en 'de brug over het Hemelwater' liggen er spoorsecties ter hoogte van de Treslongstraat. Om niet alle oversteken tegelijk onbereikbaar te maken worden deze stuk voor stuk aangepast. De voormalige keerlus van tramlijn 17 is inmiddels helmaal opgebroken en voorzien van tijdelijke betonnen rijstroken voor het wegverkeer. De wegensituatie wordt hier het eerst aangepakt omdat de scherpe bochten van weleer niet meer nodig zijn nu de keerlus weg is. Het enige wat op deze plek nog aan de keerlus doet denken zijn het HTM-wachhuisje en twee negen-ogen die uit de zandhopen steken.

Op het Parijsplein is de situatie bijna klaar voor de toekomst. De aftakende sporen van tramlijn 16 richting Laan van Wateringse Veld zijn aangesloten op de oude sporen van lijn 17.

Op 6 mei reed er voor het eerst museummaterieel door de nieuwe keerlus bij de Dorpskade. Het betrof hier een rit van het HOVM met motorrijtuig 265 en aanhangrijtuig 769. Op dat moment wisten wij nog niet dat dit voorlopig niet meer voor zal komen.

Nieuwe dienstregeling

Ingaande 16 mei 2007 is er wederom een nieuwe dienstregeling van kracht gegaan voor een aantal lijnen. De reden was de indienststelling van RandstadRail lijn RR4. Met de komst van lijn RR4 heeft tramlijn 2 te maken met minder diensttrams. In de praktijk blijkt dat ook nu de dienstregeling van tramlijn 2 niet goed is ingeschat want nog steeds zitten de trams van lijn 2 bomvol in de spits. Reizigers laten zich nu eenmaal niet gemakkelijk dwingen om voortaan met RandstadRail lijn RR4 te gaan. Misschien was het beter geweest om in plaats van tramlijn 6 tramlijn 2 om te bouwen naar RandstadRail. Deze lijn ligt tussen de twee takken van RandstadRail in maar is verreweg de drukste lijn. Ook RandstadRail lijn RR3 heeft een nieuwe dienstregeling waarbij gelukkig (tijdelijk?) de onzalige kort trajectdiensten naar het Savornin Lohmanplein zijn vervallen. In onze optiek is lijn RR3S een onoverzichtelijke lijn geweest die alleen maar voor verwarring zorgde.

Mogelijk heeft de opheffing van lijn RR3S te maken met het feit dat nu twee lijnen vanaf het Haagse Centraal Station leeg doorrijden naar de keerlus Station Laan van NOI. Er zou daar immers een file ontstaan van RandstadRail-trams en dat zou problemen kunnen geven met de stroomvoorziening.

Inkorting tramlijn 6

Sinds woensdag 16 mei rijdt tramlijn 6 niet meer naar De Uithof maar eindigt bij het Castricumplein. Vanaf deze datum begon RandstadRail RR4 met regelmatige diensten tussen De Uithof en het Haagse Centraal Station. Tramlijn 6 kan nu, mede doordat veel trams nu digitale displays hebben, de bestemming Castricumplein aangeven. Tegelijk met de ingebruikname van RandstadRail RR4 werd de halte Castricumplein zelf opgeheven. Vooral de eerste dagen gaf dit enorm veel verwarring omdat zowel lijn RR4 als lijn 6 de halte voorbij reden. Pas na verwijdering van de abri's werd de situatie duidelijker. Doordat de keerlus bij het Leyenburg

ziekenhuis vertraagd wordt opgeleverd is het Castricumplein dus nog eenmaal een hoofdeindpunt. Reizigers die dus vanaf het Centraal Station naar De Uithof willen moeten dus vanuit tramlijn 6 op het Monnickendamplein overstappen.

Haagse tuktuk

Vanaf 1 juni heeft Den Haag een nieuwe vorm van openbaar vervoer: de tuktuk. Den Haag heeft de Europese primeur en is de eerste stad, waar passagiers gebruik kunnen maken van deze alternatieve taxi. De tuktuk komt overwaaien uit Azië, waar dit vervoermiddel het straatbeeld domineert. Tuktuks zijn in feite overkapte brommers met drie wielen, waar achterin maximaal drie passagiers kunnen plaatsnemen. In Den Haag gaan ze het hele jaar door rijden van acht uur 's ochtends tot twee uur 's nachts. Een ritje kost 3,50 per persoon voor één zone, 5 euro voor twee personen en 6,50 euro voor drie personen. Bij het overschrijden van een zonegrens moet 1,50 euro extra worden betaald. De tuktuk rekent geen voorrijkosten. Den Haag krijgt twintig tuktuks die passagiers gewoon op straat kunnen aanhouden. De tuktuks rijden in diverse kleuren en zijn volledig aangepast aan de geldende milieunormen.

HTM boekt positief resultaat in 2006

HTM heeft 2006 positief afgesloten. Het nettoresultaat bedroeg 4,9 miljoen euro. De HTM is tevreden met dit resultaat, dat volgens verwachting was. Ook alle dochterondernemingen van HTM sloten af met winst. Zij dragen inmiddels 10% van de omzet waarmee zij een prominente positie in nemen binnen het concern.

In 2006 heeft HTM grote veranderingen doorgemaakt. Niet alleen intern waar een nieuwe marktconforme CAO werd bereikt, maar ook zeker extern waar de overname van Novio afketste, HTM de busconcessie in Dordrecht verloor en RandstadRail reed en weer deels tot stilstand kwam. De gemeente Den Haag besloot de aandelen van HTM niet de af te stoten en voor 100% eigenaar te blijven. Allemaal veranderingen die veel vergden van medewerkers en management, niet alleen qua inspanning, maar zeker ook mentaal. In 2007 gaan deze veranderingen bijna onverminderd voort. Nog steeds rijdt RandstadRail niet de volledige route, de aanbesteding van het busvervoer in het stadsgewest Haaglanden staat op stapel en de voorbereidingen voor de komst van de OV Chipkaart zijn in volle gang. De HTM gaat met vertrouwen de uitdaging aan om deze grote veranderingen ook in 2007 tot een goed einde te brengen.

Groot onderhoud 2007: HTM werkt aan de rails

De tweede helft van 2007 staat bij HTM in het teken van omvangrijke werkzaamheden aan het tramnet. Zowel aan de rails als aan de voertuigen worden onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Wekelijks zal een deel van een tramlijn buiten dienst worden gesteld, zodat onderhoud kan worden gepleegd aan rails en trams. Bepaalde delen van het net worden 'opgelast' en ook de draaistellen en wielen van de trams krijgen een aanpassing. HTM zorgt in die periode voor vervangend busvervoer voor haar reizigers. Op dit moment laten zowel de rails als de voertuigen een verhoogd patroon van slijtage zien. Van een onveilige situatie is volstrekt geen sprake en het groot onderhoud is een definitieve, duurzame oplossing om deze slijtage tegen te gaan.

De werkzaamheden worden gestart op maandag 4 juni met de buiten dienststelling van een deel van het traject van tram 2. Tussen het eindpunt Kraayensteinlaan en de halte Thorbeckelaan rijden dan pendelbussen. Tussen de halte Thorbeckelaan en het eindpunt in Leidschendam Noord rijdt tram 2 de normale route.

HOVM nieuws

Donateursrit: Op zaterdag 26 mei 2007 werd de jaarlijkse donateursvergadering gehouden. Voorafgaand aan deze vergadering werd er vanaf het Haags Openbaar Vervoer Museum een rit gemaakt met het PCC koppelstel 1304+2101. Het stel reed via de route van lijn 11 een rit naar Scheveningen Haven voor een fotostop. Daarna werd terug gereden naar de Monsterestraat waar werd overgestapt in RandstadRail voertuig 4038. Met de 4038 werd naar Bohemen gereden. Vanaf Bohemen werd via de inrukkoute van RandstadRail naar remise Zichtenburg koers gezet alwaar een rondleiding in de nieuwe werkplaats werd gegeven. De vergadering vond ditmaal plaats in Zichtenburg. Na afloop van de vergadering zijn de donateurs met de 3078 terug gebracht naar de opstapplaats.

Sleepbeugelrit: Op zondag 27 mei werd er een bijzondere korte rit gereden met drie sleepbeugeltrams. De 265, de 164 en de 2 reden in genoemde volgorde vanaf het museum via de beide stations naar het Kerkplein. Deze rit bleek de laatste rit te zijn van dit jaar. Alle ritten van het HOVM en de Tramweg Stichting zijn voor dit jaar afgelast (zie elders in dit nummer).

Materieel tram

De GTL's met digitale displays krijgen te maken met een kleine wijziging met betrekking tot het lijnnummer. Door de software aan te passen krijgen de GTL's een smaller lijncijfer. Dit verhoogt de zichtbaarheid. Voor fotografen maakt het niets uit en blijven deze aanpassingen een struikelblok om de digitale displays gegarandeerd goed op de foto te krijgen. De inbouw van de digitale displays in de 3000-serie vordert gestaag.

Van deze serie krijgen de 3045 t/m de 3100 digitale displays. Een uitzondering is echter de 3096. Deze tram heeft eerdere updates zoals de inbouw van een airco, visiotainment en de (tramtunnel) ARI ook niet gekregen. Waarom deze tram een buitenbeentje blijft is niet helemaal duidelijk. Uiteindelijk zullen dus meer dan honderd GTL's een digitale display hebben. De digitale displays maken het nu ook mogelijk om trams uit de eerste serie GTL's op de gekoppelde lijnen 15 en 16 in te zetten. De bestuurder hoeft immers niet meer handmatig de lijn- en bestemmingsfilms te verzetten. Op het Haagse tramnet rijden weer een aantal nieuwe totaalreclame-trams. De 3119 verloor haar Postbank-outfit en werft nu personeel voor de politiekorpsen van Haaglanden en Hollands midden. De 3096 werd voorzien van totaalreclame voor de Veteranendag. De tram is identiek aan de vorig jaar voor dit doel rijdende 3125. De 3096 zal voornamelijk diensten rijden op tramlijn 17.

Nieuws op datum

Op verzoek van diverse lezers gaan we proberen om deze rubriek vanaf heden weer nieuw leven in te blazen

09-05-2007

In de ochtend ontspoorde de 3094 van lijn 17 richting Stantenkwartier met het eerste draaistel op het Buitenhof. De tram werd door de noodploeg herspoord.

14-05-2007

Op het Rijswijkseplein veroorzaakte een acute bovenleidingbreuk diverse omleidingen voor de tramlijnen. Een deel van de lijnen reed via het zijspoor op het Zieken en de Oranjelaan.

19-05-2007

Vanwege een defecte tram van RandstadRail in de tramtunnel werden de lijnen RR3 en RR4 ingekort tot de Monsterestraat. De tramlijnen 2 en 6 reden tijdelijk, met moeite, om via CS laag. De defecte tram werd achteruit teruggehaald naar het overloopspoor op de Prinsegracht.

23-05-2007

Op de kruising Dedemsvaartweg en de Melis Stoklelaan kwam de 3101 van tramlijn 9 in de richting Scheveningen Noorderstrand in botsing met een auto. De 3101 raakte bij de aanrijding licht beschadigd aan de voorzijde. Om het tramverkeer zo min mogelijk te storen werd besloten de 3101 achteruit de Dedemsvaartweg op te rijden.

Op de Delftweg ontspoorde de 3144 richting Delft met de eerste drie draaistellen. Tramlijn 1 werd tijdelijk opgesplitst in twee delen waarbij één deel naar Nootdorp reed.

25-05-2007

In de loop van de ochtend ontspoorde door een menselijke fout op het wisselcomplex bij de Lozerlaan de 4049 met een as van het eerste draaistel.

26-05-2007

Vanwege een braderie op de Paul Krugerlaan werd besloten om in de loop van de middag lijn 12 tussen de Delftseleaan en de Loosduinseweg om te laten rijden via lijn 11 en 2. Lijn 6 bleef wel de normale route rijden.

29-05-2007

Vanwege een aanrijding met een invalidenwagen op de Prinsegracht kwamen de lijnen 2, RR3 en RR4 in de ochtend tijdelijk gestremd te staan.

01-06-2007

In de middag veroorzaakte een breuk in de bovenleiding ter hoogte van het ziekenhuis Leyenburg een achterovergeslagen beugel op de 4027. De beugel kwam naast de tram te hangen. De defecte tram werd door een Unimog over verkeer spoor terug gesleept naar Zichtenburg.

02-06-2007

Op het Rijswijkseplein veroorzaakte een tram met een achterovergeslagen beugel diverse stremmingen.

RANDSTADRAIL**Storing zorgt voor verwarring**

In de nacht van donderdag 10 mei hebben de slagbomen van RandstadRail aan de Kleiweg vele uren in diagonale stand gestaan. Door de storing, waarbij ook de rode alarmlichten bleven knipperen, ontstond 's nachts en in de ochtend grote verwarring bij automobilisten. Velen aarzelden lang bij het oversteken: komt er een trein of toch niet. De problemen ontstonden nadat het laatste treinstel de Kleiweg was gepasseerd. Omdat de eerste voertuigen van Randstad-Rail vanaf zes uur in de ochtend de Kleiweg passeren, ontstond toen een onveilig gevoel bij de weggebruikers. RET-medewerkers hebben automobilisten toen begeleid bij het oversteken van de lijn.

BUSNIEUWS NEDERLAND**Busfeiten**

* Met de komst van de EEV diesels is de dieselbus definitief schoner geworden dan de aardgasbus; vreemd lijkt het dus dat de gemeente Delft op 8 mei besloot dat daar aardgasbussen in het stadsvervoer moeten gaan rijden. Het ziet er echter naar uit dat het gaat om een nieuwe techniek voor de bereiding van (vloeibare) dieselbrandstof uit aardgas, waarmee Shell en Connexion een proef willen doen in het Delftse stadsvervoer. De vraag blijft of er nog perspectief is voor de bus op koolzaadolie, waarvan twee exemplaren (tijdelijk) bij Syntus rijden.

* De Europese Unie heeft besloten dat vanaf 2010 geen bussen met hoge in/uitstap meer mogen worden aangeschaft. Dat zal het einde betekenen van de productie van de Mercedes-Benz 0550 Integro, die op dit moment nog in vrij grote aantallen wordt gebruikt. Recentelijk werden deze

comfortabele wagens nog aangeschaft door Van Oeveren en Taxicentrale Renesse.

* Het dossier aanbestedingen is nog (lang) niet gesloten na een uitspraak van het Europese parlement; zie editorial vorige maand en onder "Concessies".

ARRIVA

In 2005 werden nog 4836, 4838, 4839, 4840, 7758, 7753 en 7759 overgebracht naar ARRIVA Touring (= 424-429, 449). (adv)

BBA

Ingeruild bij VDL werden 457, 466, 469, 472, 474, 475, 476, 480, 574 (ex opleg), 582 (ex opleg), 824, 977 en 982. Naar de sloop gingen 274 (ex pluk), 290 (ex pluk), 464, 510, 594, 876 (ex pluk) en 988. Naar de politie ging 961. 303 en 309 worden nog even aangehouden. Via TSN kwam Connexxion 1305. De gelede 879 en 881 in SRE worden vervangen door Citaro's ex West Brabant. De door ons als afgevoerd gemelde 110 staat nog op de sterkte. De Maastrichtse 842 en 851 rijden in Apeldoorn op huurbasis. (adv/wp)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL PARKSHUTTLE

Connexxion voert overleg met FROG – moeder van 2getthere – over voortzetting van het project, waarvoor dan weer een testperiode van 10 weken vereist zou zijn. De gemeente Capelle zegt geen geld in het project te hebben geïnvesteerd, maar heeft wel meebetaald aan het viaduct over de A. van Rijckevorselweg; het ligt er maar aan hoe je het bekijkt.. (xx)

CONCESSIES

Op 10 mei besloot het Europese Parlement dat aanbesteding van openbaar vervoersdiensten geen absoluut vereiste is. Het is dat in feite ook nooit geweest, en de landen zijn vrij te bepalen hoe en onder welke condities tot verlening van een concessie wordt gekomen; verzorging van het vervoer door een overheidsbedrijf is daarbij niet uitgesloten. In de Tweede kamer tekent zich een meerderheid af, die de Wet Personenvervoer 2000 wil aanpassen. Staatssecretaris Huijzinga heeft in een brief de bewegingsvrijheid voor de landen benadrukt, en gezegd voorstander van marktwerking te blijven. De werkelijkheid in Nederland is inmiddels dat er geen overheids-vervoerbedrijven meer zijn, en dat vrijwel alles inmiddels is aanbesteed. De nog resterende zelfstandige stadsvervoerders leveren hun diensten voor een prijs die 20% boven die van marktpartijen ligt, dus dat zal op zijn minst nog tot forse onderhandelingen leiden. Totdat de wet eventueel is aangepast gaan de aanbestedingsprocedures gewoon door.

Een kleine correctie op no 580: Noord- en Zuidwest-Friesland is gebied 6; stadsdienst Leeuwarden is 7 (ex 8). (en/nrc/xx)

CONNEXION

De al vaker genoemde Fryskers zijn gebouwd op basis van een VDL Jonckheere frame met VW aandrijving, en hebben een koetswerk van VDL Berkhof Heerenveen. In 2006 werd nog de 2709 als 345 overgebracht naar Connexion Tours; het ziet er naar uit dat dit de laatste lijndienstwagen is die is vernummerd. De 3151, waar hij ook gesignaleerd moge zijn, maakt geen deel meer uit van de vloot. (adv)

DAV ARRIVA

Zuid-Holland heeft ARRIVA een derde boete ad EUR 225.000 opgelegd wegens onvoldoende dienstuitvoering en ondanks bereikte verbeteringen. (xx)

DELFT Connexion

Op 30 mei vond in het hoofdkantoor van Shell in Den Haag de aftrap plaats van het GTL (gas to liquids) project. Vanaf week 23 rijden in Delft zeven MAN Viabus op proef op synthetische – uit aardgas vervaardigde – dieselbrandstof, wat beduidend schoner is dan het gebruik van traditionele dieselolie. De bussen behoeven daarvoor niet te worden aangepast. De buiten opgestelde 8274 droeg het opschrift "schone lucht begint hier", een kreet die in vergelijkbare vorm bij vergelijkbare projecten vernomen is. De tijd zal het leren. (en)

DEN HAAG HTM

Het bericht over de verkoop van de serie 801-840, dat wij ontleenden aan de Autobuskroniek behoeft nuancering in die zin dat met de verbouwingsoperatie een jaar gemoed zal zijn. Vooralsnog kan men dus bussen van dit type in de dienst aantreffen. De 839 en 840 zijn gezien in de GVBA garage West (adv/dat)

EINDHOVEN Phileas

SRE en APTS bespreken de mogelijkheid een aantal – men zegt 8 – Phileassen van een nieuwe aandrijving te voorzien voor het onwaarschijnlijke bedrag van EUR 500.000 per bus. (en)

HERMES

De Parades 1501, 1502, 1504 en 1506 gingen naar Connexion taxidochters. De resterende werden verkocht aan CTS Den Haag. (wp)

ROTTERDAM RET

In plaats van de 253 is de 284 bestickerd als Airport Shuttle. (en)

TAXICENTRALE RENESSE

Dit jaar werden twee demobussen bouwjaar 2006 gehuurd, de 92 MAN R14 met 58 zit en de 94 Neoplan P94 met 62 zit. Zij werden aanvankelijk ingezet in Zeeuws-Vlaanderen, doch zijn inmiddels ook elders gesignaleerd. De 91 werd op 15 mei op de A4 getroffen door een motorbrand. (adv/en)

VEOLIA

Sinds week 20 worden de standaardambassadors voor West-Brabant geleverd. Verwarrend is dat zij behalve als Ambassador200 ook als ALE 120 worden aangeduid. De luxe (HOV) bussen worden aansluitend 5323-5342 genummerd. (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

ARGENTINIË.

Mar del Plata. De toeristische tramlijn werd stilgelegd.

CHILI.

Santiago de Chili. In exploitatie zijn de metrolijnen 1, 2, 5 (op luchtbanden) en 4 en 4A (met stalen wielen). Na de verlenging van lijn 2 tot Vespucio Nord, in december 2006, heeft het net nu een lengte van 83,2 kilometer. Dagelijks worden méér dan 1 miljoen passagiers vervoerd. Tot 2009 komt er nog 17,8 kilometer metrolijnen bij door een verlenging van lijn 5 in westelijke richting naar Maipu (13,8 km.) en een oostelijke verlenging van lijn 1 naar Los Dominicos. (4 km.).

CHINA.

Beijing. Met het oog op de Olympische Spelen 2008 is een serie van 100 trolleybussen (Neoplan, tweepassers) in aflevering. De eerste rijden proef op lijn 104.

Chongqing. Op 1.7.2006 werd de monorail in zuidelijke richting verlengd tot Xinsanchuang.

Dalian. In verband met wegwerkzaamheden werd in juni 2006 tramlijn 201 tijdelijk opgeheven. Men maakt van de gelegenheid gebruik om de sporen te vernieuwen en een spoorverbinding met lijn 203 te maken. Het plan is om op 30.7.2007 de tramdienst te hervatten, waarbij de lijnen 201 en 203 gecombineerd worden.

Hongkong. Naast HKT (Hongkong Tramways), het bedrijf met de dubbeldektrams, zijn er nog twee railbedrijven actief op het grondgebied van de vroegere Engelse kroonkolonie Hongkong. Dit zijn de Kowloon Canton Railway Corporation (KCRC) en de Mass Transit Railway Corporation (MTRC), het spoorbedrijf en het metrobedrijf, wiens vervoergebieden zo met elkaar verweven zijn dat op termijn een samengaan waarschijnlijk is. Beide bedrijven zijn ook actief in de winstgevende onroerend goed markt.

Hongkong bestaat uit Hongkong Island, Kowloon, New Territories en Lantau Island. Op dit laatste vinden we de in 2005 geopende MTRC lijnen naar de nieuwe luchthaven Chek Lap Kok en Disneyland. Op de New Territories vinden we de West Rail Line van KCRC naar Tuen Mun met in Tuen Mun het Light Rail Transit net van de KCRC, het tweede trambedrijf van Hongkong.

De Kowloon Canton Railway Corporation exploiteert drie lijnen: East Rail, West Rail en Ma On Shan Rail. In aanleg is een van East Rail aftakke lijn naar Lok Ma Chau aan de Chinese grens.

East Rail is de stamlijn van de KCRC. De lijn werd op 1.10.1910 als enkelspoor met stoomtractie in gebruik genomen tussen de Chinese grens en Hongkong, waar het station direct gelegen was bij de aanlegsteiger van Star Ferry. Op 30.11.1975 werd de spoorlijn in Hongkong ingekort tot Kowloon (thans station Hung Hom). Op 24.10.2004 werd de lijn, nu dubbelspoor en elektrisch, met 1,1 kilometer ondergronds verlengd tot East Tsim Sha Tsui. De veerboot is nu niet meer de snelste verbinding naar Hongkong Island. Dat zijn de treinen van de MTRC waarvan het naastgelegen station Tsim Sha Tsui door middel van een voetgangertunnel bereikbaar is. Het station Hung Hom blijft het beginpunt van de directe treinen naar Guangzhou, Beijing en Shanghai in China.

Route East Rail: Lo Wu – Sheung Shui – Fanling – Tai Wo – Tai Po Market – University – Racecourse – Fo Tan – Sha Tin – Tai Wai – Kowloon Tong – Mong Kok – Hung Hom – East Tsim Sha Tsui.

In Tai Wai is een groot opgezet station waar van East Rail kan worden overstapt op de hier beginnende Ma On Shan Rail. Deze op 21.12.2004 in dienst gestelde lijn dankt zijn naam aan de gelijknamige 702 meter hoge berg. Van de 11,4 kilometer ligt 8,4 kilometer op viaducten door dicht bebouwd gebied. Aanvankelijk had men in dit gebied langs de Sha Tin rivier een sneltramnet gepland zoals in Tuen Mun, maar de bijgestelde bouwplannen hebben tot de aanleg van deze spoorlijn doen besluiten.

Route Ma On Shan Rail: Tai Wai – Che Kung Temple – Sha Tin Wai – City One – Shek Mun – Tai Shui Hang – Heng On – Ma On Shan – Wu Kai Sha.

Sinds begin 2003 wordt gewerkt aan een 7,4 kilometer lange lijn tussen Sheung Shui (aftakking East Rail) via Kwu Tung naar Lok Ma Chau. Hier kan na het passeren van de Chinese grens worden overstapt op de op 28.12.2004 geopende metrolijn 1 van Shenzhen. Het traject was zeer omstreken omdat het een belangrijk vogelreservaat doorkruist. Na voor de natuur de nodige voorwaarden te hebben

geschapen kon met de aanleg worden begonnen. Ongeveer 2/3^e komt ondergronds. De lijn komt in 2007 in dienst.

Op 20.12.2003 opende de KCRC haar 30½ kilometer lange West Rail tussen Nam Cheong (Kowloon) en Tuen Mun (New Territories). De lijn zal later met East Rail worden verbonden door de aanleg van de zogenaamde Kowloon Southern Link tussen Nam Cheong en East Tsim Sha Tsui. Dit geboorde tunneltraject (4½ km.) komt in 2009 in exploitatie. Nam Cheong is een gemeenschappelijk KCRC/MTRC station. Reizigers van West Rail kunnen hier overstappen op de MTRC verbinding naar Central (Tung Chung Line) en via verder overstappen naar andere MTRC bestemmingen zoals Hongkong Island en de luchthaven Chek Lap Kok.

Route West Rail: Tuen Mun – Siu Hong – Tin Shui Wai – Long Ping – Yuen Long – Kam Sheung Road – Tsuen Wan West – Mei Foo – Nam Cheong.

In Tuen Mun kan aan het eindpunt en bij de stations Siu Hong, Tin Shui Wai en Yuen Long overstapt worden op de trams van het Light Rail Transit net.

Voor wat betreft de beschrijving van de KCRC rest dan nog het plan voor de Sha Tin/Central Link. Vanaf het East Rail station Tai Wai (hier begint ook de Ma On Shan Rail) ontsluit deze lijn Kowloon ten oosten van de East Rail lijn om daar in Hung Hom weer op aan te sluiten. Via een nieuwe tunnel onder Victoria Harbour bereikt de lijn Hongkong Island. Voor deze lijn zijn verschillende tracés in onderzoek. Het metronet van Mass Transit Railway Corporation bestaat uit 7 lijnen waarbij op 17 stations van de ene op de andere lijn kan worden overstapt.

Lijnennet MTRC:

Airport Express Line: Airport Chek Lap Kok – Tsing Yi – Kowloon – Central.

Tung Chun Line: Tung Chung – Yama – Tsing Yi – Lai King – Nam Chong – Olympic – Kowloon – Hongkong.

Kwun Tong Line: Yau Ma Tei – Mong Kok – Prince Edward – Shek Kip Mei – Kowloon Tong – Lok Fu – Wong Tai Sin – Diamond Hill – Choi Hung – Kowloon Bay – Ngau Tau Tol – Kwun Tong – Lam Tin – Yan Tong – Tieu Keng Leng.

Tsuen Wan Line: Tsuen Wan – Tai Wo Hau – Kwai Hing – Kwai Fong – Lai King – Mei Foo – Lai Chi Kok – Cheung Sha Wan – Prince Edward – Mong Kok – Yau Ma Tei – Jordan – Tsim Sha Tsui – Admiralty – Central.

Island Line: Sheung Wan – Central – Admiralty – Wan Chai – Causeway Bay – Tin Hau – Fortress Hill – North Point – Quarry Bay – Tai Koo – Sai Wan Ho – Shau Kei Wan – Heng Fa Chuen – Chai Wan.

Tseung Kwan O Line: Po Lam – Hang Hau – Tseung Kwan O – Tiu Keng Leng – Yan Tong – Quarry Bay – North Point.

Disney Resort Line: Yam O – Disneyland.

Er wordt gewerkt aan uitbreiding. In aanleg is de zogenaamde **Tseung Kwan O South**. Deze takt bij het station Tseung Kwan O, van de gelijknamige lijn, af naar Tseung Kwan O South. Gepland is de verlenging van deze lijn vanaf het huidige eindpunt North Point naar Tin Hau, aansluitend op de Island Line. De Island Line wordt vanaf Sheung Wan doorgetrokken tot Sai Ying Pun.

Dit wordt het beginpunt van de geplande **West Island Line:** Sai Ying Pun – University – Kennedy Town – Queen Mary – Cyberport – Wah Fu – Tin Wan – Aberdeen – Wong Chuk Hang. Dit laatste station wordt dan overstapstation op de geplande **South Island Line:** South Horizons – Lei Tung – Wong Chuk Hang – Ocean Park – Happy Valley – Whan Chai – Admiralty. Beide laatste stations geven aansluiting op de Island Line, waarbij in principe met twee keer overstappen een ringlijn ontstaat.

Plannen voor een heel verre toekomst zijn de aanleg van North Island Link tussen Hongkong via Tamar en Exhibition naar Fortress Hill als verlenging van de Tung Chung Line, aansluitend op de Island Line.

MTRC is ook de exploitant van de Ngong Ping 360, ook wel bekend als de Tung Chung Cable Car. In 2004 werd begonnen met de aanleg van deze 5,7 kilometer lange kabelbaan tussen het eindstation Tung Chung, van de gelijknamige lijn, naar het op 500 meter hoog gelegen Ngong Ping. Hier bevindt zich het beroemde Po Lin klooster. De lijn kwam in 2006 in dienst.

Zoals hierboven beschreven heeft KCRC Westrail zijn begin/eindpunt in Tuen Mun. Deels parallel en zeker met een toevoer functie wordt in Tuen Mun sinds 1988 een sneltramnet geëxploiteerd dat is uitgegroeid tot een lengte van 36,2 kilometer. Het tramnet wordt bereden door 11 overlappende lijnen, waaronder twee tegenovergestelde ringlijnen in het laatste uitbreidingsgebied Tin Shui Way. Er zijn maar weinig trajecten waarop één lijn rijdt, twee tot vier lijnen die samen lopen zijn normaal.

	KCRC Light Rail Transit. lijnennet
lijn:	route:
505	Sam Shing Terminus – Sin Lun – On Ting – Town Centre – Tuen Mun (Westrail) – Kin On – Shan King – Shek Pai – San Wai – Leung King – Tin King – King Shang – Ching Chung - Sin Hong (West Rail).
507	Ferry Pier Terminus – Sin Hei – Tuen Mun, Swimming Pool – Goodview Garden – Sin Lun – On Ting – Town Centre – Tuen Mun (West Rail) – Ho Tin – Choy Yee Bridge - Ngan Wai – Tai Hing – San Wai – Leung King – Tin King.
610	Ferry Pier Terminus – Melody Garden – Butterfly – LRT Depot – Lung Mun – Tsing Shan Tsuen – Tsing Wun – Ming Kum – Shek Pai – Tai Hing – Ngan Wai – Affluence – Tuen Mun Hospital – Sin Hong (West Rail) – Lam Tei – Nai Wai – Chung Uk Tsuen – Hung Shui – Kin – Tong Fon – Ping Shan – Shui Pin Wai – Fung Nin Road – Hong Lok Road – Tai Tong Road – Yuen Long Terminal (West Rail).
614	Ferry Pier Terminus – Sin Hai – Tuen Mun, Swimming Pool – Goodview Garden – Sin Lun – On Ting – Town Centre – Pui To – Hoh Fuk Tong – San Hui – Prime View – Fung Tei – Sin Hong (West Rail) – Lam Tei – Nai Wai – Chung Uk Tsuen – Hung Shui Kin – Tong Fong – Ping Shan – Shui Pin Wai – Fung Nin Road – Hong Lok Road – Tai Tong Road - Yuen Long Terminal (West Rail).
614P	Korttrajectdienst van lijn 614: Ferry Pier Terminus – Siu Hong (West Rail).
615	Ferry Pier Terminus – Melody Garden – Butterfly – LRT Depot – Lung Mun – Tsing Shan Tsuen – Tsing Wun – Ming Kum – Shek Pai – San Wai – Leung King – Tin King – Kin Sang – Ching Chung – Sin Hong (West Rail) – Lam Tei – Nai Wai – Chung Uk Tsuen – Hung Shui Kin – Tong Fang – Ping Shan – Shui Pin Wai – Fung Nin Road – Hong Lok Road – Tai Tong Road – Yuen Long Terminus (West Rail).
615P	Korttrajectdienst van lijn 615: Ferry Pier Terminus – Siu Hong (West Rail).
705	Ringlijn (linksom): Tin Shui Wai (West Rail) – Tin Taz – Tin Wu – Ginza – Tin Wing – Tin Yuet – Tin San – Wetland Park – Tin Heng - Tin Yat – Tin Fu – Chung Fu – Tin Shui – Locwood – Tin Yin – Tin Shui Wai (West Rail).
706	Ringlijn (rechtsom): tegengesteld aan lijn 705.
751	Tin Yat – Tin Fu – Chung Fu – Chestwood – Tin Wing – Ginza – Tin Wu – Tin Taz – Tin Shui Wai

	(West Rail) – Hang Mei Tsuen – Hung Shui Kin – Chung Uk Tsuen – Nai Wai – Lam Tei – Sin Hong (West Rail) – Tuen Mun Hospital – Yau Oi.
761	Tin Wing – Tin Yuet – Tin San – Wetland Park – Tin Heng – Tin Yat – Tin Fu – Chung Fu – Tin Shui – Locwood – Tin Yiu – Hang Mei Tsuen – Tong Fon – Ping Shan – Shui Pin Wai – Fung Nin Road – Hong Lok Road – Tai Tong Road – Yuen Long Terminus (West Rail).

Van de 120 door Comeng, Kawasaki en Goninan geleverde vierassige motorrijtuigen (waaronder 10 gemotoriseerde aanhangrijtuigen) zijn er nog 119 aanwezig.

Shanghai. Voor de toekomstige metrolijn 9 werden bij Changchun/Bombardier 51 zeswagens metrotreinstellen type Movia besteld, Ze worden geleverd in 2008/2009.

Tianjin. Op 6.12.2006 werd hier een Translohr spoorbuslijn met een lengte van 7,9 kilometer (14 haltes) officieel geopend. In februari 2006 werd met de aanleg begonnen. De lijn kwam dus in een recordtijd klaar. Na een kort proefbedrijf kwam de "tram op banden" in maart 2007 voor het publiek in dienst.

Xi'an. Hier werd begonnen met de aanleg van een eerste metrolijn. Het gaat om een noord/zuidlijn met een lengte van 26,4 kilometer. Een gedeeltelijke opening vindt in 2011 plaats.

GEORGIË.

Tblisi. Op 4.12.2006 werd lijn 12 opgeheven, de laatste tramlijn in de hoofdstad van Georgië. Geheel onverwacht werden op deze dag ook de laatste vier trolleybuslijnen opgeheven. Onverwacht, omdat eerder was aangekondigd dat het trolleybusnet zou worden gemoderniseerd en uitgebreid. De komst van een groot aantal tweedehands autobussen, o.a. uit Nederland, heeft dit besluit niet kunnen verhinderen.

JAPAN.

Fukui. Motorrijtuig 602 ging naar de universiteit van Fukui waar de tram getest wordt met een alternatieve aandrijving waartoe accu's werden ingebouwd. Van het opgeheven trambedrijf uit Gifu werden 5 gelede motorrijtuigen uit 1980, 4 gelede motorrijtuigen uit 1987/88 en 2 lagevloertrams uit 2000 overgenomen. Dit zijn andere aantallen dan eerder bericht.

Hakodate. Door Alna Koki werd in januari 2007 motorrijtuig 9601 afgeleverd. Deze tweedelige lagevloertram met een lengte van 13,25 meter biedt plaats aan 62 passagiers.

Kitakyushu. Op de tramlijn Kitakyushu – Nogata worden in samenwerking met fabrikant Kawasaki met motorrijtuig 2103 proeven met accuvoeding gehouden.

Kobe. In 1981 werd hier de Portliner in dienst gesteld. Een volautomatisch metrosysteem op luchtbanden in de vorm van een enkelsporige lus. In 2006 werd een tweede, dubbelsporig, lijn met een lengte van 8,2 km. in dienst gesteld naar het in februari 2006 geopende nieuwe vliegveld. Ook kwam er nieuw materieel in dienst.

Kyoto. Al eens eerder schreven wij over de plannen van de gemeente om weer een stadstrambedrijf in te voeren. In januari 2007 nam men in twee hoofdstraten een proef met het inrichten van een vrije busbaan om een toekomstige tramlijn te simuleren. Dit leidde prompt tot een verkeerschaos en de oprichting van een comité tegen de tramplannen.

Nagoya. Op 1.10.2006 werd de Peachliner (Komaki – Tokadai) stilgelegd. De komende twee jaar wordt het systeem afgebroken. Het 17 jaar oude materieel wordt gesloopt. De in 1991 geopende lijn heeft door allerlei omstandigheden nooit voldoende reizigers weten te trekken.

Osaka. Op 24.12.2006 werd metrolijn 8 (Itakano – Imazato) in dienst gesteld. Deze kleinprofiel metrolijn wordt geëxploi-

teerd als de Imazatosuji lijn en heeft een lengte van 11,9 kilometer. Gepland is een verlenging met 6,7 kilometer.

Sakai. Nog altijd is het plan voor een oost/west tramlijn met een lengte van ± 8 kilometer in beeld. Zie ook HOV/RN 565. De geplande lijn doet een aantal spoorwegstations aan en de Hankai tramlijn van Osaka. Het lijkt er op dat de tramlijn door de overheid wordt aangelegd en de exploitatie in handen komt van het particuliere Hankai. Het is althans de gemeente die offerten heeft aangevraagd voor de aanleg en exploitatie van een eerste gedeelte tussen Sakai en Higashi-Sakai, een verbinding tussen twee stations met een lengte van 1,7 kilometer. Op basis van het zesassige gelede motorrijtuig type MAX, ontwikkelt Kinky Sharyo nu een langere 18 meter versie, in de hoop dit type aan Sakai te kunnen verkopen.

Takaoka. Bij het op een hoger niveau brengen van het station wordt een hierop aansluitend winkelcentrum gebouwd. Het is de bedoeling om de tramsporen zo te verleggen dat het eindpunt op de begane grond in dit winkelcentrum komt. In 2015 moet het een en ander gerealiseerd zijn.

Toyama. De nieuwe "Portram" (HOV/RN 574) blijkt een succes. Het aantal reizigers is boven verwachting. Naar aanleiding hiervan heeft de burgemeester er op aangedrongen dat ook in het andere, particuliere, trambedrijf van Toyama wordt geïnvesteerd. Een ringlijn is mogelijk door het aanleggen van een ontbrekend stuk in het zuidelijke deel van het centrum.

MEXICO.

Mexico-City. Alstom gaat 25 door haar in 1982 geleverde zeswagens metrotreinstellen type MP-82 moderniseren.

OEKRAÏNE.

Avdeyevka. Op lijn 1, de enige tramlijn, wordt met twee KTM5 motorrijtuigen een twintig minuten dienst uitgevoerd. Vanaf Nekrasova wordt gereden tot een tusseneindpunt bij de hoofdingang van het chemiebedrijf AKHZ. Tijdens het wisselen van de ploegendienst zou nog worden doorgereden tot het noordelijke eindpunt.

Charkow. In december 2006 werden 10 KTM19 motorrijtuigen, 3101-3110, afgeleverd. Ze zijn bestemd voor lijn 3 en het zijn de eerste nieuwe trams sinds 15 jaar. De import uit Rusland (een politiek ongewenst feit) was voor de autoriteiten aanleiding om eerst een zwaar en uitvoerig testprogramma uit te laten voeren alvorens toelating voor de persoonsdienst werd verleend.

Dnepropetrowsk. De uit Schwerin overgenomen T3 motorrijtuigen worden uitsluitend op lijn 1 in dubbeltractie ingezet. Het lijncijfer en de eindbestemming werden vast in de filmkasten aangebracht. Lijn 1 tussen het station en een universiteit rijdt de hele dag met een hoge 3 minuten frequentie.

Druzhkovka. Er zijn weer 3 tramlijnen in bedrijf:

lijn 1: Vokzal (station) – Gorbol'nitsa

lijn 2: Gorbol'nitsa – MRN Solnechnyi

lijn 4: Univermag Mayak – MRN Solnechnyi

Het traject naar het vroegere eindpunt MRN Mirny wordt alleen gebruikt voor dienstritten; hier bevindt zich de remise. De buitenlijnen naar Farfurovyi Zavod en MRN Mashinostroitel werden opgeheven. Op het hele net rijden maximaal zes trams. Met name op de lijnen 2 en 4 wordt met lage frequenties gereden (40 min.); per lijn is één tram onderweg.

Gorlowka. Op de 3 overgebleven tramlijnen 1, 7 en 8 wordt met 10 KTM motorrijtuigen een acceptabele 18 minuten dienst uitgevoerd. In het centrum werd ringlijn A opgeheven. Lijn 8 berijdt deze lus in één richting. Op het tegengestelde spoor werd de bovenleiding verwijderd.

Konstantinovka. Er zijn 8 dienstvaardige KTM5 motorrijtuigen die een nieuw verfje kregen in twee varianten (blauw/wit

en blauw/geel) en de nummer 001-008. Daarvan worden er maximaal twee ingezet op lijn 4 in een magere 45 minuten dienst. De rest van het net is nog volledig aanwezig, maar niet meer in gebruik. Bovenleiding en rails zijn echter dringend aan vervanging toe maar de gemeente lijkt daar geen geld aan te willen besteden.

Kramatorsk. Op de route Adjarskaya – Belomorskaya rijdt lijn 3 met maximaal 4 dienstwagens. Het traject naar KSKM kent enkele onregelmatige diensten die als lijn 5 worden gereden. Alle andere trajecten werden stilgelegd.

Mariupol. In december 2006 werden door Jushmasch de K1 motorrijtuigen 301 en 302 afgeleverd.

Stachanow. Van de 4 aanwezige KTM5 motorrijtuigen staan de 090 en 091 buiten dienst. Voor de dagelijkse dienst gebruikt men motorrijtuig 086. Als deze defect is en ook het reserve motorrijtuig 084 het laat afweten, wordt niet gereden.

Yevpatoria. Met veel moeite wordt het wagenpark rijvaardig gehouden. Een aantal KT4 motorrijtuigen werd omgebouwd voor tweerichtingsverkeer. Nu het trambedrijf van Vinnitsa, door de komst van de "Karpfen" tramstellen uit Zürich, wat ruimer in het materieel zit, hoopt men van daar 10 T4 trams te kunnen overnemen.

Zaporozh'ye. Bij sommige van onze lezers ook bekend als Saporoshje. De trajecten naar Gorsovet en Dvoret's Sporta Yunost werden opgeheven. Voor de lijnen 1 en 5 kwam op de Ul.Lermontowa bij de kruising met de Prospekt Lenina een nieuw eindpunt (keerlus) in gebruik. De lijnen 2, 4 en 7 werden opgeheven. Per saldo resteert een tramnet bestaande uit 9 lijnen, waarvan er zeven een lus door het centrum berijden.

RUSLAND.

Archangelsk. Twee jaar na het verdwijnen van de tram werd in augustus 2006 het trolleybusbedrijf stilgelegd.

Dershinsk. In 2006 werd het traject Igumnovo – Vostochnoye Kol'tso opgeheven. Men beschikt over ongeveer 100 motorrijtuigen waarvan de helft buiten dienst staat.

Irkutsk. Voor het eerst sinds lange tijd werden twee nieuwe trams aangeschaft. Het gaat om vierassige motorrijtuigen van Ust Kataw, type KTM19, die de nummers 212 en 214 hebben.

Kemerovo. Tot nu toe werden 13 KTM5 motorrijtuigen gemoderniseerd. Hierbij krijgen ze een nieuwe KTM19 wagenbak van fabrikant Ust Kataw. Draaistellen en elektrische installaties komen uit oudere KTM5 en KTM8 motorrijtuigen. Het geknutsel is blijkbaar zo succesvol dat het trambedrijf van Prokop'yevsk hier ook twee KTM5 trams laat moderniseren.

Khabarovsk. Ook wel aangeduid als: Chabarowsk. De gemeente stelde geld beschikbaar voor de renovatie van 45 motorrijtuigen.

Krasnodar. Voor het eerst sinds 12 jaar werd met de KTM19 motorrijtuigen 237-240 nieuw materieel in dienst gesteld. Er komen er nog meer.

Moskou. De in augustus 2006 geleverde lagevloertram van het type KTM30 (zie HOV/RN 576) kreeg het nummer 3100. Het rijdt testritten op lijn 10. Zoals destijds bericht werden voor de tot sneltramlijn om te bouwen lijn 10 bij Ust Kataw een serie van deze driedelige tweerichting motorrijtuigen besteld. Eind 2006 werden 31 vierassige motorrijtuigen van het type KTM19 afgeleverd. Enkele tientallen T3 Tatra's werden gemoderniseerd, waarbij het uit 1983 daterende prototype 0301 (ex 0001) naar het museumbestand ging. Stelt u zich van dit museummaterieel (trams, bussen en trolleys) niet al te veel voor. De meeste voertuigen staan in de open lucht en verkeren in slechte staat. Op 30.8.2006 werd metrolijn 4 vanaf Delowoj Centr met één station verlengd tot Meshdunarodnaja. Van de drie grote vliegvelden van Mos-

kou is tot nu toe Scheremetjewo zonder railverbinding. Maar dat gaat veranderen. In aanleg is een elektrische voorstadlijn naar wat genoemd wordt Scheremetjewo 2 en naar de nieuwe uitbreiding Scheremetjewo 3.

Naberezhnye Chelny. Tussen 30ij-Komplex en 16ij-Komplex kwam een 2,4 kilometer lang nieuw tramtraject in dienst. Hier rijden de lijnen 9 en 10. Het wagenpark omvat 110 motorrijtuigen type KTM5, 6 stuks KTM8M en 3 stuks KTM19. Deze laatste met de nummers 0135-0137 werden in 2006 geleverd.

Nizhniy Novgorod. Het tramtraject dat parallel loopt tussen de metrostations Leninskaja en Proletarskaja werd opgeheven.

Noginsk. Dit kleine trambedrijf ten noordoosten van Moskou beschikt over 7 motorrijtuigen van het type KTM8: 1-5, 11, 36. Hiervan worden er dagelijks 4-5 ingezet op de enige enkelspoor lijn die het bedrijf exploiteert. Motorrijtuig 6 werd ingericht voor stadsrondritten.

Novocherkassk. Tijdens werkzaamheden werd een deel van de bovenleiding van lijn 1 gestolen. Tot dat men geld heeft gevonden om dit te herstellen wordt op lijn 1 een ingekorte dienst uitgevoerd.

Prokop'yevsk. Bij het trambedrijf van Kemorovo werden de KTM5 motorrijtuigen 162 en 177 gemoderniseerd waarbij ze een nieuwe wagenbak kregen van het type KTM19.

Pvatigorsk. De vorig jaar uit Erfurt overgenomen KT4D motorrijtuigen 500, 502, 503 en 504 rijden hier met de nummers 05 – 08. Het is de bedoeling om nog vier van deze trams uit Erfurt over te nemen.

Rostov-na-Donu. In augustus 2000 spraken wij de verwachting uit, dat dit trambedrijf tussen toen en de komende vijf jaar zou verdwijnen. Een groot deel van het tramnet werd opgeheven maar nu zijn er plannen om een aantal sneltramlijnen aan te leggen. Hoe serieus deze plannen zijn moeten we afwachten. Hoopvol is dat bij Ust Kataw 9 KTM19 en 1 KTM30 motorrijtuigen werden besteld. Verder hoopt men uit Dresden een aantal T4D trams over te nemen.

Ryazan. Berichten doen de ronde dat het trambedrijf in januari 2007 zou zijn opgeheven. Het werd in 1962 geopend en was eigendom van een olieraffinaderij. In feite bestond het uit één lange lijn: Poletaeva – Tsentrolit – Tets – Himvolokno waarop meerdere lijnen werden geëxploiteerd. De overgang naar een gemeentelijk bedrijf heeft het trambedrijf financieel gezien de das omgedaan.

Sint Petersburg. Op 22.12.2006 werd metrolijn met één station in noordelijke richting verlengd. Het nieuwe eindpunt is Parnas. Per 1.1.2007 werden de tramlijnen 17, 26 en 44 opgeheven. Twee weken later sloot Depot 2 zijn deuren. Hier stond o.a. het museummaterieel dat nu in andere depots is ondergebracht.

Taganrog. Door de tramfabriek uit Sint Petersburg werden 2 vierassige motorrijtuigen van het type LM99AEN geleverd.

Tula. Op 1.11.2006 werd lijn 10 tot Fabrika Poljana verlengd.

Volchansk. Of: Woltschansk. Bij dit kleine trambedrijf in de Oeral is één tram voldoende om de dienst gaande te houden. Men kan hierbij kiezen uit 2 KTM5 motorrijtuigen, 1 KTM8M motorrijtuig en 1 in 2006 nieuw geleverd Spektr 71-402 motorrijtuig.

Wolgograd. In 2004 werden bij een plaatselijke scheepswerf 14 Tatra T3 motorrijtuigen gemoderniseerd. In dat zelfde jaar stuurde men ook de T3 motorrijtuigen 2654 en 2655 naar Ostrava (Tsjechië). Daar werden ze gemoderniseerd (nieuwe typeaanduiding: T3R.PV) maar pas na betaling keerden ze onlangs terug naar Wolgograd. Ze rijden in dubbeltractie op lijn 10.

Yekaterinburg. Een door Uraltransmasch gebouwd motorrijtuig, prototype 71-403, werd met het rijtuignummer 821 in

dienst gesteld. Deze tram werd sinds 2004 als nummer 3004 getest in Moskou. In 2004 schreven we over motorrijtuig 816, eveneens een prototype 71-403. Van dit type werden in 2005/2006 in Yekaterinburg de 822, 824, 825 en 827 – 830 in dienst gesteld. Motorrijtuig 823 is van het type 71-402, "Spektr", waar er meer van zijn, en de 826 is een prototype 71-405, uiterlijk gelijk aan het type 71-403. Op de tekenafel ligt het ontwerp voor een type 71-404, een gelede tram gebaseerd op de 71-403.

TAIWAN,

Jhongli. In het bericht Taipei wordt gesproken over de komst van een metrolijn, de Airport Line. In Jhongli bestaan plannen voor een metronet van 3 lijnen met een lengte van 48,6 kilometer. Hier zou deze uit Taipei komende metrolijn op kunnen aansluiten.

Kaohsiung. Zoals eerder bericht zijn hier twee metrolijnen in aanleg met een lengte van 42,7 kilometer met 37 stations. Het gaat hierbij om een noord/zuid lijn met een lengte van 28,3 kilometer (19,8 km. tunnel, 8,5 km. viaduct) en een oost/west lijn van 14,4 kilometer die geheel ondergronds loopt. Het zuidelijke eindpunt van de noord/zuid lijn komt bij het vliegveld. In aflevering is een serie van 42 driedelige Siemens metrotreinen. De opening is op 31.10.2007. In samenhang met de aanleg van de hogesnelheidslijn naar Taipei wordt in het centrum de bestaande spoorlijn ondergronds gebracht. Eerder schreven we over de aanleg van een 15 kilometer lange tramlijn. Men schijnt plannen te hebben voor nog eens twee van deze lightrail lijnen. Het worden tramlijnen op vrije baan, deels op viaducten, deels op straatniveau.

Taichung. Hier bestaan al langere tijd plannen voor de aanleg van een metronet bestaande uit 3 lijnen. Een eerste lijn moet een lengte krijgen van 16½ kilometer.

Taipei. Op 31.5.2006 werd de "blauwe" metrolijn met 7½ kilometer verlengd vanaf Xinpu tot Yongning. Het metronet heeft nu een lengte van 76,6 kilometer (5 lijnen). Dit is de eerste verlenging van de tweede fase. In deze tweede fase komt er nog eens 66 kilometer bij. Het is dan 2012.

Actueel lijnennet:

Rood: Danshui Line. lengte 23½ km.

Danshui – Hongshulin – Fuxinggang – Beitou – Zhisai – Shilin – Zhongshan – Taipei Main Station – CKS Memorial Hall.

Groen: Xindian Line. lengte 13,1 km.

Ximen – CKS Memorial Hall – Guting – Dapinglin – Beixin Road – Xindian.

Aftakking: Beixin Road – Xiaobitan.

Oranje: Zhonghe Line. lengte 5,4 km.

Guting – Yonghe Road – Jingan – Nanshijiao.

Blauw: Tucheng/Banqiao/Nangang Line. lengte 23,7 km.

Yongning – Fuzhong – Banqiao – Xinpu – Ximen – Taipei Main Station – Kunyang.

Bruin: Muzha Line. VAL metrolijn, lengte 10,9 km.

Taipei Zoo – Sungshan.

In vergelijking met een eerder overzicht uit 2002 zijn enkele namen veranderd. De noord/zuid verbinding bestaat in feite uit 3 lijngedeelten. Vroeger werden deze apart geëxploiteerd maar nu rijden de treinen van de oranje lijn door over de groene lijn in zuidelijke richting. De treinen van de korte oranje lijn rijden als versterking van de rode lijn door tot het viersporige station Beitou. Hier bevindt zich ook de centrale werkplaats. De aftakking Beitou – Xinbeitou wordt als pendellijn geëxploiteerd. In een volgende fase vervallen deze doorgaande diensten weer omdat de betreffende lijnen verder worden verlengd.

Plannen zijn er voor een derde fase, waardoor naar verwachting in 2021 het net een lengte heeft van 250 kilometer met een geschat dagelijks vervoer van 3,6 miljoen reizigers.

Wij lopen enkele van deze plannen met u door. In de tweede fase worden alle lijnen verlengd. De oranje lijn, die in de toekomst Xinzhuang Line gaat heten, krijgt een lengte van 19,7 kilometer. De nieuwe uitbreiding loopt door de noordelijke stadsdelen en gaat onder de Danshui rivier door via Taipei Bridge – Touqianzhuang naar Huilong in Xinzhuang. Direct na de rivier komt er een aftakking (6,4 km.) via St. Ignatius High School naar Luzhou. Met de aanleg werd in 2001 begonnen en eind 2009 komen beide takken in dienst tot Zhongxiao Xincheng (kruising met de blauwe lijn). Het aansluitende gedeelte tot Guting, de huidige Zhonghe Line, volgt een jaar later. De verlenging (8½ km.) van de groene Xindian Line in noord/oostelijke richting komt in 2012 in dienst als Songshan Line. De rode Danshui Line wordt vanaf CKS Memorial Hall met 6,4 kilometer in oostelijke richting doorgetrokken via Dongmen – Daan tot Elephant Mountain en in de derde fase tot Xinyi. Aan het aan dit traject gelegen station World Trade Centre wordt al gewerkt. Dit gedeelte komt in 2011 als Xinyi Line in dienst. De Muzha Line, de enige VAL lijn, wordt met een verlenging van 14,8 kilometer, ruim anderhalf keer zo lang als nu. Vanaf Sungshan wordt de lijn door Dazhi (Jiannon Road) en Neihu (dit gedeelte krijgt de naam Neihu Line) doorgetrokken tot Taipei Nagang Exhibition Center, aansluiting gevend op de blauwe Nagang Line die vanaf Kuyang tot daar verlengd wordt (1½ km). Er wordt al ruim 4½ jaar aan de verlenging van de VAL lijn gewerkt. De opening moet in 2008 plaats vinden. Het nieuwe traject doet o.a. het vliegveld Songshan aan en verloopt na de ondertunneling van de Keelung rivier verder bovengronds op viaducten. Al deze uitbreidingen vragen om meer materieel. Zoals eerder in deze rubriek bericht werden bij Kawasaki 321 metrorijtuigen besteld waarmee drie en zeswagens stellen kunnen worden geformeerd. Deze zijn in aflevering. Bombardier levert voor de Muzha/Neihu Line nieuwe VAL voertuigen op luchtbanden.

Terwijl de meeste projecten van de tweede fase al in uitvoering zijn, bevindt de derde fase zich nog in het planningsstadium. Er wordt door het Department of Rapid Transit Systems (DORTS) gesproken over zeven projecten die in studie zijn. Opmerkelijk is dat hierbij ook sprake is van een lightrail net met (snel)trammaterieel tussen Shilin en Beitou. Of het ooit zo ver komt zal de tijd leren. Concreet lijkt de aanleg van de eerste fase van de Circular Line, een ringlijn. Besloten is tot aanleg van het westelijke gedeelte tussen Dapinglin (aan de Xindian Line) en een punt aan de toekomstige CKS International Airport Line in Xinzhuang. Later volgt het traject Taipei Zoo – Dapinglin en een verdere verlenging vanaf Xinzhuang via Luzhou (St. Ignatius High School) – Shilin – Dazhi, waar bij Jiannon Road aansluiting ontstaat op de VAL lijn (Neihu Line). Op dit moment lijkt het nog te vroeg om aandacht te besteden aan de overige projecten, hoe interessant ze er ook uitzien.

Het internationale vliegveld Chiang Kai-Shek ligt ongeveer 35 kilometer ten westen van Taipei. In 2006 kreeg een Japans consortium, waarin Marubeni, Kawasaki en Hitachi, de opdracht voor de aanleg van een 51,2 kilometer lange metrolijn. Deze Airport Line krijgt 19 stations, sluit in Sanchong aan op het bestaande metronet en begint/eindigt dan in Taipei Main Station. Deze lijn komt in 2011-2013 in gedeelten in dienst. Volgens de laatste plannen sluit de lijn in westelijke richting aan op het voorstadsnet van Taoyuan en via het station van de hogesnelheidslijn in deze plaats verder tot het 17 kilometer verdere gelegen Jhongli. Voor de Airport Line wordt materieel besteld dat maximaal 100 km/u kan rijden.

Tianan. Hier bestaan plannen voor een metronet van 72 kilometer.

VERENIGDE STATEN. (USA).

Albuquerque. Het zeker niet kansarme tramplan moest onder zware politieke druk van tafel worden gehaald.

Honoloele. Honoloele is de hoofdstad van de in 1778 ontdekte eilandengroep in de Stille Oceaan. De eilanden werden in 1898 door de VS geannexeerd. Al langer zijn hier plannen voor een interlokale tramlijn die nu nieuw leven worden ingeblazen. Er is sprake van een 45 kilometer lange oost/west lijn van Manoa (Universiteit) naar Kapolei met een aftakking naar het beroemde strand van Waikiki. In 2012 moet een eerste gedeelte in dienst komen.

New Orleans. De overheid stelde 43 miljoen dollar beschikbaar om de 24 replica motorrijtuigen, die in augustus 2005 na de orkaan Katrina onder water kwamen te staan, te herstellen. Dit gebeurt in de werkplaats Carrolton van het vervoerbedrijf, waar de trams in 2002/2003 werden gebouwd. De eerste herstelde tram rijdt weer deze zomer, elke twee maanden rolt de volgende herstelde tram uit de werkplaats. De historische trams verbleven in 2005 op hoger gelegen gebied en bleven onbeschadigd. Deze zijn inmiddels weer in dienst. Op veel plaatsen in de stad zijn nog de sporen te zien van het natuurgeweld. Het aantal inwoners is minder dan voor de ramp.

Portland. De Inekon 12T motorrijtuigen 008 -010 werden in januari 2007 afgeleverd. De nostalgische replica's 511 en 512, die al langere tijd niet meer reden, werden geconserveerd opgeslagen in de remise.

Sacramento. De ± 900 meter lange aftakking K-Street – Amtrak Station kwam op 8.12.2006 (vertraagd) in dienst.

San Francisco. De nieuwe lijn T: Castro Street – Market Street (route lijn N) – Embarcadero – Caltrain Station – Third Street – Bayview Boulevard, kwam op 7.4.2007 in dienst. In januari 2007 was al een beperkte weekend dienst ingevoerd.

Seattle. De monorail kwam weer in dienst. Er wordt een beperkte dienst uitgevoerd met een maximaal aantal reizigers per trein.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

Correctie: niet loc 2120 in het ongeval te Izegem zwaar beschadigd geraakt, maar wel de 2132 !

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang DB

De geplande beursgang van DB blijft de gemoederen bezig houden, vooral in Berlijn. Nadat van verschillende zijden al bedenkingen waren geuit over de strijdigheid tussen de Wet die de beursgang van DB mogelijk maakt en de Duitse grondwet (zie HOV-RN 2007-4, pag. 125) besloot de parlementscommissie een hoorzitting over de *Verfassungskonformität* te organiseren. Op 23 mei werd een zevental professoren bevestigd naar hun juridische inzichten. Voordien kwam DB nog met een onderzoeksrapport waarin werd aangegeven dat het huidige Wetsvoorstel geen juridische bezwaren kent. Dit rapport werd in de hoorzitting meegenomen.

De hoorzitting zullen we niet in detail verslaan, maar deze had wel tot gevolg dat de twijfels bij de diverse partijen toegenomen zijn. Naast die Linke en Bündnis 90/Die Grünen is nu ook coalitiepartij SPD ervan overtuigd dat het Wetsontwerp zo niet kan worden ingediend. Ook de CSU, de Beierse zusterpartij van de CDU van Angela Merkel is die mening toegedaan, zodat ook binnen de regering de tegenstanders

de overhand lijken te krijgen. Zij worden volgens een enquête van *berlinpolis* gesteund door de meerderheid van de bevolking. Minister Tiefensee en DB lijken hiermee in toenemende mate alleen te komen staan.

De beursgang is daarmee niet van de baan, want daar bestaat een meerderheid voor. Vermoedelijk zal één en ander er op uitdraaien dat het Wetsontwerp over enige tijd wordt aangepast. De belangrijkste aanpassing zal de positie van de infrastructuur betreffen.

Kwartaalresultaten DB

Het eerste kwartaal van 2007 is voor DB goed verlopen. De omzet steeg ten opzichte van het eerste kwartaal van het vorig jaar met € 433 miljoen naar € 7,54 miljard (plus 6,1%). Railion zette de positieve ontwikkeling van het recordjaar 2006 voort en boekte een vervoergroei van 5,9% en een omzetgroei van 8% ten opzichte van het eerste kwartaal 2006. Men gaat er van uit dat de groei het gehele jaar aanhoudt. Het merendeel van het vervoer is inmiddels grensoverschrijdend, hetgeen reden is voor Railion om een nieuwe dochteronderneming op te richten: Railion Schweiz. Het eerder gekochte Brunner Railway Services zal hierin opgaan.

Het reizigersvervoer groeide met 3,2%, waar vooral de sterke groei van het lange-afstandsvervoer (4,1%) aan bijdroeg. Het regionale DB-vervoer groeide met 3,1%, ondanks het verlies van een aantal contracten.

Financiering regionaal vervoer

De bondsregering heeft een voorstel ingediend om de financiering van het regionale spoorvervoer te wijzigen. De bedoeling is om de budgetten vanaf 2009 met 1,5% te laten stijgen. Bovendien krijgen de deelstaten de al eerder toegezegde compensatie van € 500 miljoen voor eerdere bezuinigingen daadwerkelijk uitbetaald. De financiering moet hiermee tot 2014 worden vastgelegd. Per saldo betekent dit een verlichting van de bezuinigingen.

G8-topconferentie

Begin juni vindt in Heiligendamm bij Rostock de G8-conferentie van de zeven rijkste industrielanden en Rusland plaats. Om de veiligheid van de groten der aarde te garanderen wordt het gebied rondom Heiligendamm hermetisch van de buitenwereld afgesloten en door ruim 2000 mensen bewaakt. Dit heeft grote gevolgen voor *Molli*, de Mecklenburgische Bäderbahn, want de lijn wordt tussen 30 mei en 9 juni grotendeels stilgelegd. Slechts op een vijf kilometer lang deeltraject zal vervoer van journalisten plaatsvinden.

Ondanks de veiligheidsmaatregelen worden veel bezoekers verwacht, vooral mensen die niet erg ingenomen zijn met de G8. Hiertoe heeft de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern extra treinen bij DB Regio besteld op de lijnen Rostock – Wismar en Rostock – Bad Doberan. Andere treinen, zoals de S-Bahn Rostock, worden versterkt en rijden 24 uur per dag. *Attac* bestelde zelfs extra treinen voor het vervoer van demonstranten (zie HOV-RN 2007-05 pag 162).

TGV Est Européen

De ingebruikname van de TGV Est Européen op 10 juni betekent een nieuw tijdperk voor het spoorvervoer tussen Duitsland en Frankrijk. Vanaf die datum zal vijf maal per dag een ICE-dienst Frankfurt (Main) – Saarbrücken – Paris gare de l'Est worden ingelegd en vier maal per dag een TGV-dienst Stuttgart – Karlsruhe – Strassbourg – Paris gare de l'Est. Deze laatste verbinding wordt in december doorgetrokken naar München. In de aanloop daarvan vinden grootschalige festiviteiten met live-concerten plaats in de diverse steden. Zo is er op 10 juni in Saarbrücken een optreden van Patricia Kaas en Nena.

Overig nieuws

- Op de avond van 22 mei bleef bij Lahr (omgeving Offenburg) een auto op een landoverweg steken en werd vervolgens gegrepen door een passerende goederentrein. De niet geheel nuchtere bestuurder was tijdig uitgestapt. Door de klap ontspoorde de loc en ontstond grote schade aan de infrastructuur. De gevolgen waren vooral groot voor het goederenvervoer tussen Zwitserland en Duitsland. Railion Nederland was hierdoor gedwongen om met de pinksteren een pendeldienst tussen Venlo en Rotterdam in te stellen teneinde de opgelopen achterstanden weg te werken.

- Op 1 juni vond een bizar ongeval plaats in Berlin-Lichterfelde. De machinist van een Eurocity viel bij een snelheid van 120 kilometer per uur door nog onopgehelderde oorzaak uit zijn locomotief, hetgeen hij niet overleefde. De trein kwam dankzij de dodemaninrichting snel tot stilstand. De politie onderzoekt de zaak.

- Het **Verband der Bahnindustrie Deutschland** (VDB) heeft de noodklok geluid over de procedures voor de toelating van materieel. De kosten hiervan rijzen de pan uit, met name bij grensoverschrijdend in te zetten materieel. Belangrijkste oorzaak is het gegeven dat de toelatingsinstanties in de diverse landen volledig langs elkaar heen werken en geen gebruik maken van elkaars testresultaten. Tevens zijn de eisen voor rollend materieel niet geharmoniseerd en soms zelfs tegenstrijdig. Zoals bijvoorbeeld de Italiaanse eis dat de wijzerplaten van de remdrukmeters wit moeten zijn terwijl dat in de rest van Europa zwart is. Meest afschrikwekkende voorbeeld is de toelating van de ICE3M op het Franse net, die maar liefst € 28 miljoen kostte. Het VDB heeft het Duitse voorzitterschap van de EU opgeroepen met spoed de mogelijkheden voor een zogeheten *cross acceptance* te vergroten.

- De rechtbank van Marburg heeft een drietal dieven veroordeeld tot celstraffen van 18 en 25 maanden. Het trio had begin 2006 vier kilometer spoor gestolen van de stilgelegde lijn Niederwalgern – Lohra en als oud ijzer verkocht. Ze konden de lijn rustig opbreken nadat ze aanwoners uit naam van een door hen opgezette nepfirma een brief over werkzaamheden aan het spoor hadden gestuurd. Een spoorweghobbyist vond de zaak verdacht en schakelde de politie in.

- Een 45-jarige man heeft in februari getracht DB € 2 miljoen af te persen door te dreigen met "de grootste aanslag in de historie van DB". Hij werd bij de overhandiging van het geld opgepakt en legde eind mei een volledige bekentenis af.

- Nog meer rechtbanknieuws. De kluchtige strijd tussen de ontwerper van Berlin Hbf, architect Von Gerkan, en DB heeft een tussentijdse overwinning voor DB opgeleverd. Von Gerkan mag van de rechter niet meer zeggen dat DB veiligheidsaspecten uit zijn ontwerp heeft weggelaten. Von Gerkan deed zijn uitspraken nadat vorig jaar een aantal balken uit de gevel van het prestigieuze gebouw waren gewaaid.

- De treinen van DB Regio zijn per 1 juli aanstaande geheel rookvrij. Dit verbod is geleidelijk ingevoerd door aanpassing van het materieel. Naar verwachting zal het rookverbod in de toekomst ook voor het lange-afstandsvervoer gaan gelden.

- DB heeft met de Spaanse transporteur **Transfesa** overeenstemming bereikt over samenwerking. Tevens onderzoeken DB en het Britse **English Welsh & Scottish Railway** (EWS) in hoeverre een samenwerking zinvol kan zijn.

- De per 10 juni aanstaande van kracht wordende aangepaste dienstregeling bevat onder meer een nachttrein tussen Berlijn en Elk (Polen). Per 4 juni gaat bovendien de Usedom-Express weer van start, waarmee een directe verbinding tussen Postdam, Berlin en Ahlbeck Grenze wordt geboden.

- Het ongeluk met de **Transrapid** (zie HOV-RN 2006-10, pag 354) lijkt een vervelend staartje te krijgen. De *Neue Osnabrücker Zeitung* berichtte dat het ten tijde van de ramp niet was toegestaan om bezoekers mee te nemen. Het ongeluk eiste destijds 23 levens, het merendeel familieleden van medewerkers die een ritje wilden meemaken.
- Nog meer Transrapid-nieuws: Iran laat een studie verrichten naar de aanleg van een 850 kilometer lange magneetwefbaan tussen Teheran en Maschhad. De lijn is vooral bedoeld voor het vervoer van de 12 tot 15 miljoen pelgrims die deze reis jaarlijks maken.
- Het **Eisenbahn Bundesamt** (EBA) is per 1 mei toezichthouder is geworden voor alle veiligheidszaken. Dit heeft tevens geleid tot de oprichting van een adviescommissie die de mooie naam *Eisenbahnsicherheitsbeirat* heeft gekregen. Op 30 mei vond de oprichting plaats.
- De **Hindenburgdamm** waarmee het eiland Sylt verbonden is met het vaste land vierde op 1 juni haar 80^e verjaardag. Vijf jaar na de ingebruikname werd de spoorverbinding Niebüll – Westerland geopend. Wie een feestje had verwacht komt bedrogen uit, DB is niet van plan iets te organiseren.

Regionaal reizigersvervoer

Schleswig-Holstein

- De gunning van het *Bahnnetz Ost* aan DB Regio (zie HOV-RN 2007-04 pag 126) lijkt op losse schroeven te staan. Verliezend deelnemer Veolia spant een procedure aan omdat de deelstaat DB Regio enkele weken na de indiening van de offerte toestond een correctie aan te brengen; DB had namelijk het benodigd aantal treinstellen verkeerd berekend. Ook het parlement van de deelstaat wil een onafhankelijk onderzoek instellen naar de gang van zaken. Zolang de door Veolia aangespannen procedure loopt wordt het gunningsbesluit bevroren. Eind mei dook in het *Hamburger Abendblatt* een verhaal op van een (anonieme) naaste medewerker van deelstaat-minister Austermann, die onthult dat DB vanuit het ministerie een tip kreeg over de gemaakte fout en de gewenste verbetering.

Hamburg

- De externe activiteiten van de Hamburger Hochbahn (zoals de deelname in cantus, metronom, NBE nordbahn en ODEG) zijn in een apart bedrijf, de **BeNEX-Holding** ondergebracht. Voor BeNEX wordt een partner gezocht die maximaal 49% van het aandelenkapitaal over wil nemen. DB en Veolia hebben nu te kennen gegeven geen bod te zullen doen. Vermoedelijk gaat Arriva met de eer strijken.
- De deelstaat Hamburg sloot een nieuw contract met DB-dochter **S-Bahn Hamburg GmbH** voor de exploitatie van de S-Bahn tot eind 2017. Met het contract is een bedrag van ruim € 70 miljoen per jaar gemoeid. De opdracht is onderhands gegund nadat uit een marktconsultatie bleek dat er geen (andere) marktpartij was die tegen de gestelde condities het S-Bahn net voor acht jaar wilde exploiteren.

Berlin-Brandenburg

- De opening van het nieuwe Berliner Hauptbahnhof en de bijbehorende infrastructuur hebben geleid tot een sterke groei van het treingebruik in de Duitse hoofdstad. Het aantal reizigers nam op sommige verbindingen (zoals de ICE's uit Hamburg en Leipzig) met bijna 50% toe. Ook de rondleidingen door het Hauptbahnhof doen het goed: zo'n 250.000 mensen namen al een kijkje. Aanmelden kan per mail fuehrungen-hbf@bahn.de of telefoon 00-49 (0) 30 297-42010.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling per 10 juni ontstaat door aanpassing van de vertrektijden van de lijnen RE7 en RB33 een halfuurdienst tussen Wannsee en Mi-

chendorf. Dit is mogelijk geworden door de afronding van de werkzaamheden tussen Michendorf en Beelitz Stadt.

Sachsen

- De exploitant van diverse Sächsische smalspoorlijnen, **BVO Bahn GmbH**, noemt zich sinds 9 mei SDG, ofwel Sächsische Dampfisenbahn Gesellschaft mbH. Een logische keuze.
- Nog een naamwijziging: het uit Rhenus Keolis voortgekomen Rhenus AG & CO KG noemt zich nu **Rhenus Veniro**. In het zelf bedachte woord "Veniro" is het latijnse woord "venire" ofwel aankomen herkenbaar. Uw redacteur vindt de link met de term venerisch echter evenzeer aanwezig...
- **Veolia** breidt haar Interconnex-dienst vanaf 10 juni uit op het traject Leipzig – Rostock – Warnemünde. De treinen bestaan voortaan uit een e-loc en vijf rytuigen. De herinvoering van het traject naar Rostock werd mogelijk door afronding van baanwerkzaamheden ten zuiden van Rostock.

Sachsen-Anhalt

- Op de website van de **Nahverkehrsservice Sachsen Anhalt** (www.nasa.de) is de ontwerp-dienstregeling voor 2008 in te zien. Zoals vorige maand gemeld wordt deze dienstregeling ontsierd door de opheffing van treinen en treindiensten ten gevolge van bezuinigingen.
- De **Harzer Schmalspurbahnen** namen op 30 mei hun loc 99 5902 weer in ontvangst nadat deze Mallet-loc in Meiningen een revisie had ondergaan. De 110-jarige veteraan is daarbij in plaats van zwart nu donkergroen met zwarte biezen geschilderd, zoals bij de *Länderbahnen* gebruikelijk.

Nordrhein-Westfalen

- **Abellio** nam op 22 mei het eerste *Flirt*-treinstel in ontvangst bij de Stadler-fabriek in Pankow. Voorafgaand aan de start van het Ruhr-Siegnetz worden de stellen op de door Abellio geëxploiteerde treindienst RB40 tussen Essen en Hagen ingezet.
- De deelstaat maakte eind april de resultaten van het derde kwaliteitsonderzoek regionaal spoorvervoer over het jaar 2006 bekend. De punctualiteit van het spoorvervoer (92,1%) daalde tot onder het niveau van 2004, het percentage uitgevallen treinen bleef gelijk. De klantwaardering steeg licht, ondanks de lagere waardering voor reinheid en zitcomfort van het materieel.
- Een plotseling optredend gebrek aan overwegwachters deed DB Netz ertoe besluiten van zaterdag 12 tot en met maandag 14 mei alle overwegwachters op de lijn Dorsten – Coesfeld elders te stationeren. De **Nordwestbahn** werd hiervan de dupe, daar het treinverkeer gestaakt moest worden. De NWB moest bovendien zelf voor vervangende bussen zorgen omdat DB Netz daartoe niet in staat bleek. De NWB reageerde furieus en ook de deelstaat was er niet over te spreken. Zie verder onder "infrastructuur".

Rheinland-Pfalz

- De vakbond GDL riep op 14 mei een waarschuwingsstaking uit bij **Transregio**. Hierdoor reden tussen 7.25 en 8.25 geen Transregio-treinen. Kern van het conflict is een looneis van 3,7% en het intrekken van plannen om ziekteverzuim via een premiestelsel te verminderen.

Baden-Württemberg

- De SPD beschuldigd de deelstaatregering ervan de bezuinigingen van de bondsregering veel sterker door te vertalen dan nodig is. Met andere woorden: de regering houdt geld achter dat voor de exploitatie van treindiensten bedoeld is. Het gaat om een bedrag van ruim € 11 miljoen per jaar, en daarvoor kan je heel wat treinen laten rijden. De deel-

staatregering is het hier niet mee eens, omdat men pas vanaf medio 2007 treindiensten opheft.

- Een bijzondere voetbalrein was op 20 mei op het Duitse spoor aan te treffen. Ten behoeve van de 2^e *Bundesliga*-wedstrijd tussen Greuther Fürth en Karlsruher SC werden de Karlsruher fans met een tweetal trams vervoerd. Gelukkig had men hiervoor wel de van een toilet en bar voorziene bistro-wagens gebruikt. De trams keerden overigens in goede staat terug.
- De geldigheid van het Baden-Württemberg-Ticket is per 1 juni uitgebreid met het traject Basel Badischer Bahnhof (het DB-station) – Basel SBB.

Bayern

- Het 35-jarig bestaan van de S-Bahn München wordt op zondag 1 juli gevierd met een open dag op het Ostbahnhof. Daarbij komt onder meer museumstel ET 420 001 in actie. Ook de werkplaats Steinhausen opent haar deuren. Beierse folklore (bier en Weißwurst) rondt het geheel af.

Goederenvervoer

- In **Bremerhaven** is het nieuwe rangeerterrein bij de haven (Weddewarder Tief) na een twee jaar durende renovatie weer volledig in bedrijf. Het terrein werd 132 meter verschoven en met vier sporen uitgebreid. Tevens werden vier bruggen nieuw gebouwd.
- In het Thüringse **Immelborn** werd de sporaansluiting van de grindafgraving heropend. De **Werrabahn** zal dit jaar wekelijks één trein rijden naar Berlijn, meestal op donderdagen.
- De **Verkehrsclub Deutschland** (VCD) heeft de inwoners van Bonn opgeroepen minder negatief te zijn over het goederenvervoer per spoor. Het spoorvervoer maakt weliswaar lawaai, doch hier wordt onder andere door de ontwikkeling van kunststof remblokken en het plaatsen van geluidsschermen aan gewerkt.
- **SBB Cargo** en **Veolia** hebben per 29 mei een directe verbinding tussen Rotterdam en Italië in gebruik genomen. De Rotterdamse trein wordt door Veolia naar Köln gebracht, vanaf daar gaat het per SBB verder naar Italië. De trein richt zich op chemie- en staalproducten.

Infrastructuur

Toestand infrastructuur

Het *Netzwerk Privatbahnen* heeft nieuwe gegevens over het aantal snelheidsbeperkingen ten gevolge van de slechte staat van de infrastructuur gepubliceerd, ditmaal over de deelstaten Mecklenburg-Vorpommern en Brandenburg (Ost) en Sachsen-Anhalt, Sachsen en Thüringen (Südost). Het aantal *Langsamfahrstellen* nam in "Ost" met 8% en in "Südost" met 18% af. Knelpunt is en blijft het gegeven dat minder dan 20% van de *Langsamfahrstellen* binnen één maand wordt aangepakt. Meer dan de helft blijft langer dan een jaar bestaan; een deel daarvan komt zelfs in de dienstregeling terecht.

Fehmarnbelt.

De bouw van een vaste oeververbinding over de Fehmarnbelt is weer een stapje dichterbij gekomen. De Deense regering heeft toegezegd een staatsgarantie te willen geven op private leningen voor de aanleg van deze 20 kilometer lange brug. Wanneer voor eind juli een aanvraag bij de EU wordt gedaan zou deze één derde van de benodigde € 5,5 miljard willen financieren, mits Duitsland en Denemarken de rest van het geld bijeen brengen.

Overwegwachters

DB Netz moest medio mei zo'n 200 overwegen afsluiten omdat de overwegbomen van een bepaald type niet volledig

bedrijfszeker bleken te zijn. In twee gevallen gingen de bomen open tijdens de passage van het laatste deel van de trein. Het ging onder meer om 7 overwegen in Bonn en vijf in Emmerich. Om toch wegverkeer mogelijk te maken werd in allerijl bewaking door overwegwachters ingesteld, hetgeen ertoe leidde dat de lijn Dorsten – Coesfeld gesloten moest worden. Naderhand werd een andere oplossing gevonden, waarbij de treindienstleiders de overwegen na sluiting elektronisch blokkeerden totdat de trein gepasseerd is. Het EBA ging daar niet in alle gevallen mee akkoord, daar dit enerzijds een te grote werkbelasting voor de treindienstleiders tot gevolg zou hebben en anderzijds de langere sluiting van de overwegen met name voor fietsers aanleiding was onder de bomen door te kruipen. Bij de drukkere overwegen werden daarom opnieuw overwegwachters geposteed.

Overige berichten

- In **Mecklenburg-Vorpommern** wordt het traject Blankenberg – Warnow geschikt gemaakt voor á kilometer per uur en wordt een nieuwe spoorbrug over de Warnow gebouwd.
- DB Projectbau heeft de aanbesteding gepubliceerd voor de planningswerkzaamheden voor de snelheidsverhoging van de lijn **Berlin – Cottbus** naar 160 km/h over een lengte van ca 100 kilometer.
- Op 28 mei is de verbouwing van het emplacement van **Bad Schandau** van start gegaan. Naast aanpassing van de sporen worden de perrons aangepakt; tevens komt er een nieuw middenperron. De overkapping wordt afgebroken, waardoor het stationsgebouw weer zichtbaar wordt.
- De verbouwing van **Erfurt Hbf** is weer een stap verder gekomen. De nieuwe perrons 3 tot en met 7 werden van 1 tot 3 juni aangesloten op het spoornet. De bouwwerkzaamheden gaan nu verder aan de zuidzijde en lopen nog door tot eind volgend jaar.
- Tussen 4 juni en 7 oktober is het 88 kilometer lange traject Zella-Mehlis – Suhl – Rohr van de lijn **Erfurt – Würzburg** gesloten ten behoeve van de aanpassing van het traject voor kantelbakmaterieel met een snelheid van 200 kilometer per uur.
- De uitbouw en elektrificatie van de lijn **Ulm – Friedrichshafen – Lindau** is opgenomen in het meerjarenplan van minister Tiefensee. De deelstaat Baden-Württemberg hoopt nu dat het project voor 2010 van start kan gaan.
- In Beieren is DB begonnen met de aanpassing van de lijn **Frankfurt – Passau** voor de inzet van kantelbakmaterieel. Vanaf december aanstaande moeten de Eurocitytreinen naar Wenen worden vervangen door ICE-T-treinstellen die de rit 10 minuten sneller kunnen maken.
- De infrastructuur van station Rietschen (KBS 220 Görlitzer Bahnhof – Görlitz) is door DB opnieuw te koop gezet voor circa € 10.000. De koper is verplicht het kruisingsstation te bedienen en te onderhouden. Als er geen koper gevonden wordt verandert het station in een enkelsporige onbemande halte.

Museum

- Eind mei werd het tachtigjarig bestaan van de Dreiseenbahn **Titisee – Seebrugg** gevierd. Ter gelegenheid daarvan werd het *Stuttgarter Rössle* VT 12506 / 12507 op de landschappelijk fraaie lijn ingezet.
- De **Berliner Parkeisenbahn** is gestart met het herstel van het bij de brand beschadigde materieel. Het leeuwen-deel van de werkzaamheden wordt in de S-Bahn-werkplaats Schöneweide uitgevoerd.
- De **Sauschwänzlebahn** vierde op 27 mei haar 30^e verjaardag als museumlijn met speciale ritten. Te gast waren onder meer loc 38 3199 van het museum in Heilbronn,

stoommotorwagen CZm½ 31 van de Dampfgruppe Zürich, loc 75 1118 van de UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten, loc 64 419 van de Verein DBK Historische Bahn, lok 50 3501 van de Meiningen Dampflok Verein MDV.

LUXEMBURG

De Luxemburgse spoorwegen CFL hebben hun resterende diesellocs serie 1800 verkocht aan CFL Cargo, die de diesellocs in het noorden van Duitsland wil gaan inzetten op het net van de Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft en later eventueel naar Denemarken. In de toekomst wil CFL Cargo al het goederenvervoer met diesellocomotieven gaan afwikkelen. Men wil hiervoor nog meer diesellocs van de serie 1500 aanschaffen. De elocs van de serie 4000, die momenteel in de goederendienst naar Ehrang rijden, zijn eigendom van het ministerie van Transport en aangeschaft voor het reizigersvervoer. Desondanks worden de elocs serie 3000 geschikt gemaakt voor het rijden met de nieuwe dubbeldeksrijtuigen. Ze rijden voornamelijk op de lijn naar Kleinbettingen en rijden, op werkdagen, een aantal ritten naar Rodange via Esch sur Alzette.

De dieselloks 853, 909, 910 en 911 zijn verkocht aan Regie Departement des Transports des Bouches du Rhône (vlak bij Marseille).

Van de oude diesellocs zijn alleen de 802, 856, 905 en 907 nog actief. De enige activiteit die diesellok 802 uitvoert, is het rijden van de goederentrein op werkdagen van Esch sur Alzette naar Rumelange en terug in de vroege ochtenduren tussen 8 en 10 uur.

Op 24 mei 2007 werd op eloc 4011 en historisch dieseltreinstel 208 het wapen onthuld van Ettelbrück i.v.m. 100 jaar Ettelbüch.

Met de kleine wijziging van de dienstregeling in juni 2007 onderging de DB elocserie 181 een grote wijziging in de omloop door de ingebruikname van de hogesnelheidslijn TGV-est Européen. Door het vrijkomen van de elocs gaan zij in dubbeltractie rijden op de Moezellijn van Koblenz naar Luxemburg, waarbij de voorste lok de trekkracht levert en de tweede lok de energielevering resp. klimaatregeling voor haar rekening zal nemen om deze problemen het hoofd te bieden. De hiertoe uitgevoerde proefritten verliepen positief. Deze inzet is voorzien tot eind 2008, waarna mogelijk de vrijgekomen CFL locomotieven serie 4000 de IC's zullen gaan rijden. Deze onderhandelingen zijn onlangs opgestart. De CFL directie overweegt materieel met een kortere radstand (mogelijk diesel) aan te schaffen vanwege de hoge slijtage van de wielbanden van het materieel dat de, vooral bochtige, lijn Kautenbach - Wiltz berijdt. De verdwenen motorwagens 2100 beschikten hierover.

SLOWAKIJE

DE 3 naar Slowakije

Op vrijdag 11 mei 2007 bracht NSR 1773 de stellingen 125 en 193 naar Bad Bentheim. Tussen de locomotief en de treinstellen bevond zich een Nedtrain koppelwagen. Deze wagen reed mee tot aan Bratislava, omdat de treinstellen over de gehele route werden gesleept.

De Plan U's werden gestald op het emplacement van de Bentheimer Eisenbahn in afwachting van het verdere transport. Aanvankelijk zou dat direct na het weekend plaats vinden. Onvoorziene omstandigheden hebben het vertrek vertraagd tot uiteindelijk donderdagochtend (Hemelsvaartdag). De trein werd opgehaald door V203 507 van Stock. Achter de trekkende loc bevond zich nog een Vossloh diesellocc in opzending met eindbestemming Slovenië.

Het begin van de reis door Duitsland werd ontsierd door een incident met een Nederlandse spoorweghobbyist. De avond

voor vertrek gaf deze persoon zich valselijk uit als medewerker van Nedtrain die het transport zou begeleiden. Omdat geen Nedtrain begeleiding was afgesproken voor dit transport leverde de aanwezigheid van deze persoon bij personeel, vervoerder en de nieuwe eigenaar verwarring op. Het werd nog erger toen DB Netz de machinist van de trein erop aansprak dat 'zijn' treinpersoneel zich onverantwoord en onveilig gedroeg tijdens een stilstand in Osnabrück. Het bleek hier te gaan om dezelfde hobbyist die door de sporen liep bij het fotograferen. Kort na vertrek uit Osnabrück werd ingegrepen: de trein werd op een zijspoor stilgezet en de persoon verwijderd. Deze 'hobbyist' mag van geluk spreken dat de politie niet is ingeschakeld.

Het transport probeerde zoveel mogelijk voort te maken, hoewel de maximum snelheid niet meer dan 40 km/h bedroeg. De trein reed de gehele nacht door en passeerde de volgende ochtend Dresden. Bij lunchtijd passeerde het konvooi de Duits/Tsjechische grens bij Decin en reed verder tot aan Litomerice, waar de Plan U's en de meegevoerde diesellocc een dag bleven staan.

Zaterdagmiddag 19 mei kwam het transport weer op gang, nu getrokken door Railtrans 745 501. Via Melnik en Kolin reed de trein door naar Brno en tot aan Breclav, het Tsjechische grensstation met Oostenrijk en Slowakije. Hier werd de meegevoerde diesellocc uitgeplaatst. Laat in de middag van 20 mei werd het Slowaakse grensstation Kutý bereikt. Daar droeg Railtrans de trein over aan de private Slowaakse spoorwegonderneming BRKS.

Hoewel de treinen niet in eigendom zijn van BRKS zelf, werd meteen het logo van deze onderneming op de 125 geplakt. Tevens werd een Nederlandse vlag aan de neus gehangen. In Bratislava kwam de vlag goed van pas omdat H.M. Koningin Beatrix daar op staatsbezoek was.

BRKS diesellocc 771 507, het eerste tiental kilometers bestuurd door Nederlandse handen, bracht de twee treinstellen naar station Bratislava Nove Mesto. In de buurt daarvan zijn de treinstellen opgeborgen op een hermetisch afgesloten en zwaar bewaakt industrieterrein.

Inmiddels vinden voorbereidingen plaats voor de overbrenging van de vier overige Plan U treinstellen. Zodra voldoende treinstellen gereed zijn voor een transport, zal gepoogd worden zo snel mogelijk de treinen naar Slowakije te vervoeren.

ZWITSERLAND

Het Bundesamt für Verkehr meldt dat de eerste etappe van **Bahn 2000** een doorslaand succes is geworden. Het werd in december 2004 gestart. Het openbaar vervoer zou er attractiever door zijn geworden. Grondslag hiervoor is het in 1982 ingevoerde concept van de starre dienstregeling. Zo steeg het aantal reizigers tussen 1996 en 2005 met 30 %, tussen 2004 en 2005 alleen al met 7 %. Vooral het regionale verkeer kende grote toenames. Er werden 4 nieuwe verkeersknooppunten gerealiseerd. Naast de geplande verkeersknooppunten Zürich, Basel, Bern, Winterthur, Lausanne, Biel en Luzern konden Olten, Delémont, Chur en St. Gallen worden toegevoegd. 58 % van de aangeboden verbindingen tussen de 40 knooppunten was minstens 5 % procent sneller.

Door de de **BLS** werd een slotbericht uitgegeven over het ongeval met een diensttrein bij Dürrenast die op 17 mei 2006 op een stilstaande groep wagens botste. Hierbij waren 3 mensenlevens te betreuren. Een remproef, genomen in Frutigen, zou niet correct zijn uitgevoerd. Aangenomen dient te worden, dat dit de oorzaak werd van het ongeluk. De Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe kwam tot deze eindconclusie, dat de diensttrein 36263, op 17 mei 2006, om

03.00 uur vanaf station Frutigen vertrok om geladen ballast uit Blausee in Hondrich Süd te lossen. Tussen Mülönen en Heustrich kwam de machinist tot de ontdekking, dat de remmen niet naar behoren werkten. Hij waarschuwde de treindienstleiding in Spiez over het onvoldoende zijnde remvermogen. De verantwoordelijken in Spiez hadden geen keus dan de trein op de stilstaande wagens bij Dürenast - kort voor station Thun - te laten inrijden. De daar aanwezige baanmedewerkers konden tijdig gewaarschuwd worden en konden zich in veiligheid brengen. Door de hevige klap kwamen de 2 machinisten en een medewerker van een private bouwfirma om het leven.

Eind april 2007 leidde een kortsluiting in de eloc van de autotrein, die op dat moment in de Lötschbergtunnel reed, tot een dwarsliggerbrand, waarbij het tot rookontwikkeling kwam. De machinist sloeg alarm en liet de inzittenden van de auto's plaatsnemen in het stuurstandrijtuig. De tunnel werd direct voor al het treinverkeer gesloten, terwijl een rangeerdeel de machinist en 12 reizigers in veiligheid bracht. De aangerukte brandweerploeg kon de brand met handblussers doven. Door alert optreden was de tunnel na anderhalf uur weer beschikbaar voor het treinverkeer.

De Lötschberg Basislijn van de NEAT zal op 15 juni officieel worden geopend door verkeersminister Moritz Leuenberger. Per 9 december 2007 zal ze volledig in dienst komen. 1200 genodigden, waaronder verkeersministers van de buurlanden, zullen de opening bijwonen.

In mei 2007 maakte de BLS haar bedrijfsresultaten in het reizigersverkeer bekend, terwijl de goederentak dit op 20 maart 2007 reeds had gedaan. Men is tevreden over de ontwikkelingen in het personenverkeer. De verlading van auto's bereikte een nieuw record. Er werden 1,37 miljoen voertuigen getransporteerd tussen Goppenstein - Kandersteg v.v. en de seizoenverbinding Iselle - Kandersteg v.v.

Sinds mei 2007 biedt de Zwitserse cateraar **Elvetino** koffie in de treinen aan, die is gezet door koffiemachines met een kapselsysteem, waardoor de onhandige thermoskannen konden verdwijnen. Er werden 100 koffiemachines aangeschaft, die op meer dan 300 treinen onderweg zijn. Wereldwijd zullen de Zwitsers nog de enigen zijn, die direct op de zitplaats koffie zetten, als de Beneluxtreinen het veld dienen te ruimen ten gunste van de duurdere hogesnelheidstreinen. Behalve in het binnenland gaan de nieuwe minibars ook verschijnen op de internationale treinen naar Hamburg, München, Wenen en Milaan. Het project werd mede mogelijk gemaakt door batterijenproducent Le Clanché, die een praktijkgerichte mobiele oplossing voor de energieverzorging heeft gerealiseerd.

De Zwitserse goederentransporteur **Hupac** sloot het jaar 2006 succesvol af. Er werden 612.500 zendingen verwerkt. 100.000 meer dan in 2005 oftewel het dubbele van 8 jaar geleden. Voor de periode 2006-2010 luidt de jaarlijkse strategie een plus van 10 tot 12 %, zodat in 2010 plm. 928.000 zendingen zullen worden verwerkt. Vijf ondernemingen zijn verantwoordelijk voor de stellen tractie van de Hupactreinen, namelijk SBB Cargo, Intermodeal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo en Rail4Chem. De punctualiteit van de treinen bedraagt 90 %.

Op 5 mei 2007 werd station Tirano van de **Rhätische Bahn**, oftewel Trenino Rosso in het Italiaans, na een grondige verbouwing feestelijk in gebruik genomen. Het perron en de sporen werden heraangelegd volgens de huidige normen, zodat jaarlijks 200.000 ! reizigers (correctie vorig bericht) zonder (instap)problemen het station kunnen passeren. Motorwagen ABe 4/4 III 51 werd gedoopt in een UNESCO livrei, zoals eerder reeds bij Ge 4/4 III 650 geschiedde.

De sanering resp. verbetering van de situatie van het treinen wegverkeer in Chur kwamen op 6 mei 2007 door de ingebruikname van het dubbelspoor in de Engadinerstrasse tussen het stationsplein en de Grabenstrasse gereed. Hierdoor werd het tegen het verkeer in rijden verleden tijd. Het traject zal echter enkelsporig worden geëxploiteerd. Ter verbetering van de verkeersveiligheid werd een verkeerslichtinstallatie geïnstalleerd.

PSI Transcom GmbH heeft de opdracht in de wacht gesleept om een klanteninformatiesysteem te leveren. In eerste instantie worden 29 stations met dit systeem uitgerust.

In mei 2005 werd door **Postauto**, die het busvervoer in Zwitserland verzorgt, de buslijn van Mustair in het Engadin verlengd naar Mals in Italië in aansluiting op de Vinschgauerbahn naar Bolzano. Omdat in 2005 reeds 34.000 reizigers, in 2006 stijgend naar 45.000 reizigers, de busverbinding gebruikten, zal in 2007 van 12 mei 2007 tot en met 21 oktober 2007 een uurdienst worden aangeboden. In deze periode rijdt de RbH de Engadin Star in aansluiting op de IC-trein van de SBB uit Zürich. De Zwitserse vervoersfaciliteiten zijn geldig tot Bolzano.

Het toekomstige tunnelstation Porta Alpina in de nieuwe Gotthardbasistunnel van de **Schweizerische Bundesbahnen** zal later in gebruik worden genomen dan gepland, daar het Bundesamt für Verkehr de definitieve eindbeslissing hierover naar achteren heeft geschoven en hierdoor drie jaar later in gebruik zal worden genomen. Men is het nog niet eens over het definitieve kostenplaatje en wil hierover eerst nog overleg met betrokken partijen. Vooral het Surselva in het kanton Graubünden zal van de aanleg profiteren. Tijdens een open dag konden belangstellenden het nieuwbouwproject Gleis D in Chur bezoeken, dat aan de westzijde van het station wordt gerealiseerd en na een bouwtijd van 18 maanden vorm begint te krijgen. Om het bouwterrein te betreden werd degelijk schoeisel aangeraden.

Met het kanton Zug werd overeenstemming bereikt over de uitbouw tot dubbelspoor van het traject Cham - Rotkreuz. Het 3,4 km lange traject zal in december 2008 in dienst komen. Kostenplaatje 45 miljoen Zw.Fr. SBB Cargo verhoogt doorlopend zijn capaciteit in Duitsland en Italië. De bestemming Lonato in Italië kon worden toegevoegd. Het aantal wekelijks te rijden treinen naar Italië steeg met 25 tot 405. In Turin werd een eigen rangeerlok en team gestationeerd. Het aantal goederentreinen per week tussen Basel en Duisburg steeg met 10 treinen, wat een verdubbeling betekende.

De NPZ treinstellen, die vanuit Basel in Frankrijk doorrijden hebben last van de stroomnetresonanties van de SNCF. Hierdoor werden van 4 van de 6 treinstellen de trafo's beschadigd, zodat in Frankrijk tot nader order vervangend Frans materieel zal worden ingezet. Nadeel voor de reiziger is vertrek en aankomst in Basel SNCF.

Het aantal treinritten, dat wordt gereden met nieuwe ETCS beveiliging op de hogesnelheidslijn Mattstetten - Rothrist, steeg van 12 treinen bij de start begin 2007 naar een volledige dienstuitvoering per 18 maart 2007 met in totaal 240 tot 260 reizigers- en goederentreinen per dag. Steeds meer goederenlocs Ae 6/6 verschijnen in een Cargojasje.

De werkplaats in Bellinzona zal worden gemoderniseerd. In de komende 3 jaren verdwijnen er 70 arbeidsplaatsen. Er worden in Bellinzona 565 locomotieven en 17000 goederenwagens onderhouden. Kernstuk van het investeringsprogramma is de 30 miljoen Zw.Fr. kostende testbank voor locomotieven, die in 2006 in gebruik is genomen, waarmee alle onderhoudsklussen kunnen worden uitgevoerd.

Voor de S-Bahn in Zürich werd een tweede serie van 60 treinstellen RABe 514 besteld.

Er zullen weer treinen gaan rijden op de Tonkinlijn van St. Maurice naar Gindolph. De 2 jaar durende modernisering kostte 24 miljoen Zw.Fr.

Het station Altstätten wordt tot 2009 voor 20 miljoen Zw.Fr. gemoderniseerd. De perrons worden verhoogd en worden overkapt.

De nieuwe elektrische GTW treinstellen voor Veolia Transport in Nederland, gebouwd door **Stadler AG** in Bussnang, worden in de hoofdwerkplaats Landquart van de RhB afgebouwd. Door de bekendheid van soortgelijk materieel, geleverd aan de Griekse spoorwegen, was het ondanks de afwijkende spoorbreedte geen probleem om de eindmontage, zoals de klimaatregeling, de toiletten en de stoffering te kunnen uitvoeren. Op 14 mei 2007 arriveerde het eerste treinstel in Landquart. Eind december 2007 dienen alle treinstellen te zijn afgeleverd aan Veolia Transport

Voor de **Südostbahn** is het jaar 2006 een succesvol jaar geworden. In 2006 legden 11,6 miljoen reizigers gezamenlijk 178 miljoen kilometer af. Het hoogste sinds de fusie van 5 jaar geleden. Het goederenvervoer liep echter 10 % terug. Door een efficiëntere inzet van de werkplaats gaf deze een beter resultaat van 7 % te zien. Op dit moment worden de nieuwe FLIRT treinstellen afgeleverd, wat het onderhoud eenvoudiger maakt na buitendienststelling van ouder materieel. In Biberbrugg en Wattwil wordt de bestaande infrastructuur gemoderniseerd.

Wat schreven de anderen?

Op Oude Rails, maart 2007 (221), 42^e jg. nr 1 * ISSN:0166-7343 * Van de redactie * In memoriam Ruud Klomp * De Amsterdamse railreinigers * TS-depot Scheveningen * Tramrijtuigen van de Waggon Fabrik A.G. Uerdingen (Rhein) * NZH-Museum Haarlem * Stichting Haags Tram Museum * Stichting Stichts Tram Museum * Stoomtram Hoorn-Medemblik * RTM Ouddorp * TS-Afdeling Rotterdam * Meer en beter over de stoomtram Rotterdam – Schiedam *

Miljoenenlijn Expresse, maart 2007, nr. 73 * Superactief begin 2007 belooft attractief jaar * Herstel Aachen – Maastricht * Ombouw Schin op Geul binnen tijdschema gerealiseerd * Huidige stand: ZLSM voor fikse opgaven * Nieuws uit de werkplaats met o.a. nieuwe tegenslag voor de B 1289 * Opleiding tot machinist * De infrawerkgroepen * Een reisje langs de Maas * Nieuwjaarsbijeenkomst *

Trolleyberichten, maart 2007, nummer 157 * Het trolleybedrijf van Kaiserslautern * Afscheid trolley Innsbruck * ÜHlls - Solingen 59 * Milaan – San Remo * Wist U dat ? * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Verenigingsnieuws *

Strassenbahn Magazin, Juni 2007, 38^e jaargang, nr.210 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de rubriek Journal als gewoonlijk allerlei nieuwsfeiten m.b.t. railgebonden openbaar vervoer * Het hoofdthema van dit nummer gaat om een uitgebreide beschouwing over de toekomst van trammusea * In Frankfurt am Main is sprake van veel nieuwe tramprojecten. Een uitgebreid verslag hierover * In Düsseldorf werd een aantal trams op een kunstzinnige wijze versierd * De Pöstlingbahn wordt gemoderniseerd en behalve historische trams gaat er ook nog een viertal moderne lagevloertrams rijden. Voorts wordt dit tramsysteem gekoppeld aan de stadstram van Linz zelf * Er bestaan concrete plannen om het Baseler tramsysteem (BVB) via lijn 8 door te trekken naar de Duitse plaats Weil * Verslag over de enige tramlijn in Sibiu (Roemenië) * Een overzicht van

het stijgend succes van het VAL-metrosysteem * Behalve de firma Düwag was er nog een Duitse tramproducent die gelede trams fabriceerde: DWM * In de modellenrubriek speciale aandacht voor wisselsystemen * Tenslotte een artikel over de trams in de 80-er jaren van Freiburg im Breisgau * Zoals te doen gebruikelijk veel en goed fotomateriaal in deze uitgave * (www.geramond.de)

BOEKEN

TRANSPRESS: 100 Legendäre Züge van A. Papazian. Met zo'n titel verwacht je een goed geïllustreerd verhaal over bijvoorbeeld de Orient Express, de Flying Scotsman, etc. etc. In dit geval ligt het anders. Eerst een hoofdstuk over beroemde "spoorpersonen", dan toch een kort verhaal over enkele beroemde treinen en snelheidsrecords. Ook een verhaal over de toppers van nu, namelijk de speciale toeristentreinen rond de wereld. Hoofdpijnen in Europa, toeristische lijnen en toplocomotieven worden ook bekeken en tenslotte wat modern materieel, zomaar willekeurig. Er wordt in dit boek wel veel aangeduid maar het zou veel meer bladzijden verdiend hebben, en dan die illustraties! Een flink deel maakt een uitgeknipte indruk! Meer iets voor een kinderboek, zouden wij zeggen. Jammer voor alle gedane moeite. Algemene indruk: iets voor beginners. 143 blz., 23,5 bij 30,5 cm., 25,50 euro, ISBN-978-3-613-71306-2.

EDITIONS DU CABRI. Via deze uitgever ontvingen wij het nieuwe boek dat "La Vie du Rail" heeft uitgegeven onder de titel **Les locomotives "Pacific" du PLM**, een A4 album van Collardey et Rasserie. In 205 bladzijden wordt een beroemde locomotiefserie besproken, vaak gezien als 2^e naast de Chapelon Pacifics. De machines werden ingezet op de lijnen naar het Zuiden vanuit het beroemde Parijse station Gare de Lyon. Toen in 1952 de hoofdlijn Parijs-Lyon elektrisch werd gingen ze over het hele land uitzwermen en reden ze vooral in het Noorden en Oosten veel expresstreinen. Na verdere electrificaties kwamen er nog meer vrij. In de eerste 64 bladzijden wordt de constructie van de verschillende tranches beschreven alsmede via de technische ervaringen besproken. Dan volgt een gedeelte met kleurenfoto's. Het tweede grote hoofdstuk gaat over de inzet bij de PLM en de diverse Régions van SNCF, met als slot de grootscheepse buitendienststelling beginnende in 1962. De laatste locomotieven deden dienst op de Région Sud-Ouest vanuit Bordeaux en Lyon en op de Nord tussen Parijs/Boulogne naar Calais. Ze kwamen overigens ook in Brussel en Luxemburg. In het technische deel wordt nog stilgestaan bij allerlei veranderingen aan de oorspronkelijke constructie met ook even een knipoog naar enkele niet zo geslaagde stroomlijners. Het boek bevat veel technische gegevens en mooie illustraties (het meest perfecte zwart/wit foto's). Recent verscheen ook een dergelijk boek over de Mikados van de PLM (1-D-1). Prijs is 52 euro, ISBN 2-915034-63-X.

EDITIONS DU CABRI. Uit eigen huis kwam een werkelijk schitterend album met kleuren- en zwart/wit foto's van de hoogste orde over de Zwitserse privé spoorwegen. De titel luidt: **Les Chemins de fer privés Suisses 1988-2004**. Dit is deel 1 van een serie want in dit boek beperkt met zich tot West-Zwitserland: het zijn Suisse Romande, de FO en het BLS-complex. 208 blz. op A4-formaat. Handig is de lijst voorin het boek van alle Zwitserse privé spoorwegen. Deze lijst is alfabetisch. Er is ruime verklarende tekst bij de zoals gezegd schitterende fotografie door alle seizoenen heen. Dit is nu eens een boek dat je telkens weer ter hand neemt. Midden-Zwitserland en het RhB-complex komen in een volgende deel dat misschien nog dit jaar verschijnt. Wij zagen overigens ook een hoofdstuk over de tram in Neuchâtel, die duidelijk een interlocaal karakter heeft. Wij kunnen dit top-boek aan iedereen (niet alleen de Zwitserland-vrienden) aanbevelen. Het is misschien wel het boek van het jaar! De prijs bedraagt 56 euro, ISBN-2-914603-26-6.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Jaarbericht 2006

- Op 15-05 presenteerde ProRail haar zogeheten jaarbericht over 2006. Het jaarverslag getuigt bepaald niet van enige zelfkritiek: het bedrijf meldt trots dat de doelstellingen veelal overschreden zijn, maar verzwijgt dat die doelstellingen wel erg bescheiden waren.
- De bonussen die de top van ProRail over 2006 heeft gekregen, zijn door het grote aantal infra- en computerstoringen en de gevolgen daarvan, verlaagd. Wel kreeg de leiding van ProRail extra geld omdat de gevolgen van de storingen doeltreffend en snel bestreden waren, althans naar de smaak van de Raad van Commissarissen van de infra-beheerder.
- Blijkens berichten in de media is ProRail er veel aan gelegen zo onafhankelijk mogelijk van de overheid te opereren. Kennelijk kijkt ProRail niet erg ver over de langsgrenzen heen: nog niet heel lang geleden opereerde Network Rail in Engeland op gelijke wijze. De focus op kostenverlaging leidde daar tot een aantal ernstige treinongevallen waarbij vele doden te betreuren waren. Die vormden de aanleiding het privatiseringsmodel van medio jaren negentig wat betreft het management over de infrastructuur flink aan te passen.
- Opvallend was het optreden van ProRail-directeur Bert Klerk, een man die om onverklaarbare redenen nog nooit is afgerekend op de prestaties van zijn 'bedrijf'. Klerk wist te melden dat het grote aantal roodlichtpassages van de afgelopen jaren vooral te wijten is aan de onervarenheid van machinisten. Volgens hem worden machinisten de baan opgestuurd met te weinig ervaring. Kennelijk heeft Klerk de beschikking over gegevens die zelfs IVW niet heeft, want het is allerminst een gegeven dat de machinisten die de afgelopen jaren een stoptonend sein onterecht voorbijreden, allemaal pas zeer kort machinist waren.

Stations

- Op verzoek van de gemeenteraden van Zoetermeer en Lansingerland (een samenvoeging van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk) heeft voormalig staatssecretaris Gerrit Ybema een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een nieuw station op de grens van beide gemeenten, langs de spoorlijn Den Haag – Gouda. Volgens Ybema is een station 'Bleizo' rendabel te exploiteren en is een positieve impuls voor de werkgelegenheid in de omgeving van de halte. Flankerend beleid in de vorm van een onvermijdelijk bedrijfsterrein, winkels en woningen zijn dan wel noodzakelijk.
- De afbraak van het al op 30-09-2006 gesloten Arnhemse station begint eind juni of begin juli. Om in oktober met de bouw van de nieuwe tunnel te kunnen aanvangen, dient het oude station uiterlijk na de zomer gesloopt te zijn. Het was de planning spoedig na de sluiting te beginnen met de afbraak, maar verlate vergunningverlening en toewijzing van het budget door het ministerie van V&W (wie sprak er over 'onafhankelijk opereren van de overheid?') gooiden roet in het eten. De bouw van de tunnelbak is overigens nog in de aanbestedingsfase. Eerst na voltooiing van de tunnel kan het nieuwe stationsgebouw worden gerealiseerd. Het zal niet verbazen dat ProRail zelf ook twijfelt aan de planning die hiervoor opgesteld is. Er is weinig kennis van bouwpro-

cessen voor nodig om te concluderen dat de geplande afronding van de nieuwbouw in 2008 niet gehaald zal worden.

OV-chipkaart

- Op 14-05 startten NS, RET, TLS en East-West een uitgebreide praktijkproef met de OV-chipkaart. Uitzendkrachten en medewerkers van een onderzoeksbureau simuleerden in korte tijd een groot aantal reizen (en dus transacties), om te bepalen of de stabiliteit van het computersysteem aan de eisen voldoet.

IJzeren Rijn

- Begin mei bleek dat de deelregering van Wallonië tegen de heropening van de IJzeren Rijn is. Vorig jaar had de Waalse overheid al de vrees geuit dat de IJzeren Rijn volgens haar ten koste gaat van het vervoer via de verbinding Aachen – Montzen en daardoor werkgelegenheid kost in de regio Luik. De bezwaren kwamen eerst 11-05 naar buiten via *Het belang van Limburg*. De kritiek is vanzelfsprekend koren op de molen van de talrijke IJzeren-Rijntegenstanders die (Nederlands) Limburg rijk is. Volgens minister Eurlings is een alternatief tracé door Limburg niet realistisch.

HSL-Zuid

- Op 15-05 maakte NS Hispeed bekend dat op 09-12 van dit jaar de eerste treinen via de HSL-Zuid kunnen rijden. Het zal dan, volgens de huidige planning, gaan om een uurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam. In april 2008 moet de ERTMS-beveiliging operationeel zijn, waarna NS Hispeed tot oktober van dat jaar nodig heeft voor proefnemingen. Vanaf oktober 2008 wordt maandelijks een Ansaldo-treinstel afgeleverd, zodat volgens NS Hispeed medio 2009 de HSL-Zuid volledig in gebruik is.
- NS is nog steeds van mening dat het uitblijven van de ERTMS-specificaties de reden is van de vertraagde levering van het V250-materieel door AnsaldoBreda. Het beveiligingssysteem mag wellicht een belangrijke voorwaarde voor het veilig *rijden* met een trein zijn, het is zeker niet allesbepalend bij de *bouw* ervan. Zoals de SNCF in het twaalf jaar oude Thalys-materieel naderhand ERTMS laat inbouwen, zo zou het in theorie mogelijk zijn geweest dat AnsaldoBreda alvast begonnen was met de bouw van de nieuwe treinstellen. Opvallend is dat NS Hispeed in het persbericht tot twee keer toe benadrukt dat in september van dit jaar definitief duidelijk is of de fasering maakbaar is. Ook minister Eurlings deelde in de Tweede Kamer mee dat hij zich niet meer wil vastspinnen op vaste data. De goede verstaander kan dus verdere vertraging en/of uitstel voorspellen.

Betuweroute

- In tegenstelling tot de HSL-Zuid kan de Betuweroute op 16-06 in gebruik genomen worden. Die dag zal koningin Beatrix de nieuwe lijn in gebruik stellen. Dat zal zij doen in Barendrecht, de gemeente die door de Betuweroute, de HSL-Zuid en de viersporigheid Rotterdam – Dordrecht doorsneden wordt. Op het dak van de halfhoge tunnelbak die alle acht sporen overkapt, zal op 16-06 een feest georganiseerd worden.

Infraproblemen

- Vanwege een voedingsstoring aan de noordzijde van Utrecht werd (de vanwege werkzaamheden via Hilversum omgeleide) nachtnettrein 1413 in de nacht van 18- op 19-05 via de Maliebaan en Lunetten naar Utrecht Centraal gezonden.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 13-05 ontstond in Amsterdam brand in de remweerstand van mBvk 290 8567 van stam 9434. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

Op de Haagse Binckhorst moest in de nacht van 20- op 21-05 de 9522 eraan te pas komen om de defecte 830 te verslepen. Bij een (forse) remming bleek de 830 niet mee te doen. Van beide stellingen raakten de koppelingen en koppelingen beschadigd.

De 915 werd op 28-05 bij een botsing met rangeerloot 707 op het terrein van het onderhoudsbedrijf Amsterdam fors beschadigd. De 700 kwam er met enkele krassen vanaf, maar de (stilstaande) 915 ontspoorde zelfs met een draaistel.

Capaciteitsproblemen

Vanwege de op blz. 171 genoemde capaciteitsproblemen in het goederenvervoer nam Railion op 16-05 een aantal maatregelen om maximale capaciteit te bieden op de route via Venlo. Door werkzaamheden tussen Zevenaar en Emmerich was er in de weken van 07- en 14-05 minder capaciteit beschikbaar in station Emmerich, terwijl vanwege Hemelvaart het vervoer in het begin van de week van 14-05 een piek bereikte.

Nederlandse Spoorwegen

Dienstregeling 2007 & 2008

Met ingang van de dienstregeling 2008 wordt de doorgaande ICE naar München, eerst in december 2006 geïntroduceerd, weer opgeheven. Het aantal ICE's blijft met zeven (retourritten) wel gelijk. Afgezien van de verbinding met Basel, die na Frankfurt Flughafen Fernbahnhof afbuigt richting Mannheim, rijden ze alle naar Frankfurt (Main) Hbf. De eerste ICE vanuit Amsterdam zal voortaan om 07.04 in plaats van 06.34 vertrekken. Doordat deze trein tussen Keulen en Frankfurt niet meer stopt en in Frankfurt Flughafen aansluiting geeft op een ICE naar München, blijft de reistijd met 7,5 uur gelijk, al is er nu wel een overstap noodzakelijk. Deze vroege ICE (121) rijdt als enige 'onderlangs' bij Köln Messe/Deutz en maakt geen kop in Köln Hbf.

Korte berichten

Op 29-05 presenteerde ROVER een onderzoek naar de zich- en aanspreekbaarheid van de conducteurs van NS Reizigers. Nadat tussen 2001 en 2005 de 'trefkans conducteur' steeg van 36 naar 47 procent, daalde hij in 2006 met vijf procent, een beeld dat elke treinreiziger zal kunnen bevestigen. Volgens NS is de trefkans hc onder andere gedaald doordat veel treinen niet (meer) doorgaand begaanbaar zijn.

Sprinter-Lighttrain

Op 04-05 werd in de Bombardier-fabriek in Aachen de eerste complete cabine op een kopbak van het nieuwe Sprinter-materieel gemonteerd.

VIRM

VIRM-schadebakken per 16-11				
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 8539	9420	Wijhe	03-11-2005 botsschade
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw		geschilderd
mBvk1/2	290 8665	9416/9504		21-03-2007 defecte HS-kabel
mBvk1/2	290 8532	9416	onbekend	16-03-2007 botsschade
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005 botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004 brandschade
VIS Halberstadt				
	nummer	ex-	reden	
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004 botsschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004 botsschade
OB Onnen				
	nummer	ex-	reden	
mBvk1/2	290 8691	8703	De Haar	07-06-2006 hersteld

Wagenwerkplaats Amersfoort				
	nummer	ex-	reden	
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve	nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve	nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve	nog niet geschilderd

In het onderhoudsbedrijf Onnen werd in de 8737 een nieuw type cabineairco ingebouwd. Het monstrueuze geval is op de stuurtafel gebouwd en zelfs van buiten zichtbaar. Nog steeds bevindt de 8652 zich (sinds 05-02) in het revisiebedrijf Tilburg ten behoeve van het inbouwen van een prototype cabineairco die onafhankelijk van de klimaatbeheersing in de afdelingen werkt. Door de grote temperatuurverschillen tussen de cabines en de afdelingen (o.a. door de grote voorruit) heeft de – uit kosten oogpunt gekozen – koppeling zich als één van de hoofdoorzaken van de slecht functionerende cabineairco ontpopt. Waarom uitgerekend een zeswagenstam aan de dienst onttrokken is geen viertje, lijkt raadselachtig.

DDM/DD-AR

In de nacht van 14- op 15-05 werd NS opnieuw getroffen door een (aangestoken) brand. In mABk 390 7716 van stam 7854 werd kort voor aankomst als trein 3991 in Amsterdam brand gesticht met behulp van drie zitkussens, overigens exact een maand nadat in deze stam in Amsterdam Centraal (!) brandjes waren gesticht (zie blz. 170). De schade bedraagt 200.000 euro. De stam, met de onbeschadigde rijtuigen 280 7260, 380 7544 en 270 7054, werd op 18-05 op de Dijkgracht gestald. Op het moment dat tot herstel van de 390 7716 wordt overgegaan, zullen de rijtuigen op de Dijkgracht blijven.

Samenstelling DDM-1-stammen per 20-04						Samenstelling DDM-1-stammen per 26-04					
6903	6817	6674	6825	6632	6824	6903	6871	6674	6878	6625	6824
6904	6841	6621	6821	6635	6876	6905	6836	6613	6826	6618	-
6905	6836	6613	6826	6618	-	6906	6832	6614	6827	6624	6834
6906	6832	6614	6827	6624	6834	6908	6877	6617	6813	6627	6816
6908	6877	6617	6813	6627	6816	6911	6823	6633	6835	6622	6837
6911	6823	6633	6835	6622	6837	6912	6822	6615	6833	6612	6831
6912	6822	6615	6833	6612	6831	6913	6841	6621	6821	6635	6876
6914	6818	6631	6875	6623	6670	6914	6818	6631	6875	6623	6670
Samenstelling DDM-1-stammen per 20-05						Samenstelling DDM-1-stammen per 30-05					
6903	6811	6674	6878	6625	6812	6903	6811	6674	6878	6625	6812
6904	6817	6626	6813	6627	6816	6904	6817	6626	6826	6627	6816
6905	6670	6623	-	6631	6818	6905	6670	6623	-	6631	6818
6906	6833	6673	6827	6628	6834	6908	6822	6616	6823	6633	6831
6908	6822	6616	6823	6633	6831	6911	6824	6617	6814	6615	6837
6911	6824	6617	6814	6622	6837	6912	6825	6612	6835	6613	6836
6912	6825	6618	6826	6613	6836	6913	6832	6621	6841	6632	6838
6913	6841	6621	6821	6632	6876	6914	6833	6673	6827	6628	6834
Samenstelling DDM-1-stammen per 31-05											
6903	6811	6674	6878	6625	6812						
6904	6817	6626	6826	6627	6816						
6905	6670	6623	-	6631	6818						
6908	6813	6616	6823	6633	6831						
6911	6824	6617	6814	6615	6837						
6912	6825	6612	6835	6613	6836						
6913	6832	6621	6841	6632	6838						
6914	6833	6673	6827	6628	6834						

ICM

Van de 4011 ging op 18-05 opnieuw de omzetter defect. Het treinstel kwam op 19-05 naar het onderhoudsbedrijf Onnen.

De 4012 maakte op 16-05 's avonds een proefrit van het revisiebedrijf Haarlem naar Den Haag HS en terug. De tweede ICMm reed op 20-05 een extra trein van Amersfoort naar Deventer, kwam leeg terug en werd op 25-05 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverd.

De ondernemingsraad van NSR, kennelijk van alle markten thuis, heeft de directie van NSR gevraagd te kijken naar de mogelijkheid de ICM-III-treinstellen te voorzien van magneetremmen. Volgens de OR zijn magneetremmen, die

de ICM-vierwagengstellen al hebben, een goed middel om voorbijrijden van stations, het passeren van stoptonende seinen en botsingen met stootjucken te voorkomen. Wellicht is het praatclubje, één van de redenen dat het NS-concern bij tijd en wijlen zo stroperig opereert, vergeten dat het voorkomen van dergelijke incidenten eerst en vooral een kundige machinist vereist!

SGM

- Aan de inmiddels bij Bombardier in Denemarken verblijvende tweewagengstellen 2004, 2024 en 2031 hebben Ned-Train-monteurs uit Leidschendam begin mei de onderhoudsbeurt gegeven die alle volgende treinstellen dienen te ondergaan alvorens ze in revisie gaan. De overige stellen krijgen deze behandeling voor vertrek naar Randers.
- De van botsschade herstelde 2974 maakte op 23-05 een proefrit van Haarlem naar Leiden en terug en werd op 29-05 afgeleverd. Het treinstel kwam naar Leidschendam.

Mat 64

- Van de brand in de Bk 852 op 02-05 (blz. 171) wist de politie op 10-05 de dader op te pakken. Al op de avond van de brand waren vier jongens op station Delft gearresteerd die verdacht werden van betrokkenheid bij de brand, maar drie van de vier bleken in ieder geval niets met het gebeuren te maken hebben. De op 10-05 opgepakte jongen is veertien jaar oud; NS is van plan de 700.000 euro schade te verhalen op de (ouders van) de dader. Het treinstel werd op de Amersfoortse Bokkeduinen geplukt voor onderdelen, waarna sloop zal volgen. Op 30-05 werd reeds een tafeltje uit het stel gehaald ten behoeve van de 840 van Connexion.
- Met de op blz. 173 genoemde 443 werden op 04-06 de eerste proefritten gepland om de kunststof remblokken te beproeven. De ritten zouden plaatsvinden op het voor dit soort ritten inmiddels bekende traject Meppel – Assen, maar gingen als gevolg van personeelstekort niet door.
- De in deze kolommen al vaker genoemde 531 zou volgens planning in de eerste week van juni weer in dienst komen. Op 31-05 werd het treinstel na een verblijf van ruim vijf maanden in het revisiebedrijf Haarlem naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam overgebracht.
- De op Den Haag HS gestalde 469 werd op 22-05 binnengenomen door het revisiebedrijf Haarlem. Het stel had geruime tijd gekoppeld gestaan met de 509, die met enkele betrekkelijk eenvoudige defecten (waaronder een defecte snelheidsmeter) maar liefst een week aan de kant stond.

Plan U

- Loc 1773 sleepte op 11-05 de eerste twee Plan U's voor Slowakije naar Bentheim (blz. 174). De vers geschilderde 125 en 193 werden tijdelijk in Bentheim gestald en gingen op 17-05 door richting het oosten. Meer over het transport in de rubriek Buitenlands Spoornieuws bij Slowakije.

Series 1700 & 1800

- Op 11-05 kwam de laatste tijdelijk buiten dienst gestelde 1800, de 1831, weer in dienst.
- De 1855 (blz. 174) bleek nog niet erg betrouwbaar. Op 14-05 liep trein 144 ter hoogte van de Nederlands/Duitse grens bijna een uur vertraging op doordat de loc twee keer 'gereset' moest worden, zo liet een behulpzame lezer ons weten.
- De 1729 werd op 15-05 in het revisiebedrijf Tilburg binnengenomen om als vijfde 1700 geschikt te worden gemaakt voor tijdelijke inzet als solitaire loc.

ICR

- Als correctie van eerdere berichtgeving in deze kolommen kan gemeld worden dat volgens omloop één compositie

in de treinserie 1900 met een trekduwcompositie ICRm gereden hoort te worden. In de praktijk wordt de trein dikwijls niet trekduw gereden. Enerzijds omdat veel Haagse en Venlose machinisten geen bekendheid hebben met de BDs, anderzijds omdat het voorlopig niet toegestaan is geduwd te rijden door de boog tussen Den Haag HS en Centraal.

- Op 11-05 kwam de op 25-04 door RB Haarlem afgeleverde BDs 5223 in dienst in de treinserie 1900.
- Per 14-05 ging het ICR-BAB-stammetje 5664, bestaande uit de rytuigen 10-70 364, 20-70 214 en 20-70 264, qua stationering over van het onderhoudsbedrijf Maastricht naar Amsterdam. De rytuigen gaan worden ingezet in de Beneluxdienst. Ze hoeven daarvoor geen 18-aderige NMBS-stuurstroomkabel te krijgen, omdat binnenkort de ICRm van de Beneluxstammen via de 61-aderige stuurstroomkabel van NS gereden gaan worden.
- In de week van 28-05 werd begonnen met de inbouw van draadloos internet en informatieschermen. Als eerste prototype werd ICRm-stam 5604 uitgekozen. De ombouw van deze stam duurt naar verwachting vier weken en vindt plaats in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Aan het einde van de zomer wordt een VIRM als tweede prototype omgebouwd.

ICK, ICB & DF

- Op 19-05 gingen de drie rytuigen van de botsing bij Muiderpoort op transport naar Duitsland, ingeklemd tussen de 1830 en 1831. De DB kon de rytuigen echter niet overnemen in Emmerich, zodat bij Zevenaar Oost rechtsomkeert werd gemaakt. Het setje werd in Nijmegen gestald. Op 22-05 vond het transport alsnog plaats.
- Op 23-05 werden de laatste vier rytuigen van de botsing door Railion naar Duitsland gebracht. Naast twee Bimz-rytuigen gingen de op blz. 174 genoemde Aimz 10-91 217 en ICK-BD 82-37 055 richting Neumünster. Of het transport van het ICK-rytuig betekent dat het ook hersteld wordt, is nog niet duidelijk.
- Loc 110 243 sleepte op 01-06 twaalf InterRegio-rytuigen van Dortmund naar Eindhoven (!). Onder de rytuigen bevonden zich vijf gele exemplaren. Het is niet duidelijk of het twaalf 'nieuwe' rytuigen betreft of dat er ook enkele rytuigen bij zitten die terugkeerden na een onderhoudsbeurt.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		82-77 024 (5224)	25-05				
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
				8654	15-05	8671	14-05
						9423	22-05
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 408	14-05	20-70 404	14-05	469	22-05	465	15-05
10-70 486	21-05	10-70 484	24-05			451	29-05
20-70 411	24-05	20-70 405	25-05				
20-70 412	30-05	82-70 973	30-05				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
465	16-05	onbekend defect		964			15-05
6902	16-05			862			24-05
				465			24-05
				2974			29-05
				531			31-05

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
						1711	09-05
DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
6877	11-05	6634	01-05				
6915	11-05						

6635	16-05				
Schades/defecten					
binnengenomen			afgeleverd		
1729	14-05	ombouw solitair	UST96		03-05
6446	14-05	assen wisselen	6902		11-05
711	23-05	storing radiobesturing	1606		14-05
6915	23-05	proefrijtuig DDM-1			

Class 66

- De eerste voor het Poolse FPL bestemde locomotieven Class 66 naderen in het revisiebedrijf Tilburg hun voltooiing. Eén van de locs is EU05 genummerd.
- Ook het schadeherstel van ACTS-loc 513-9 vordert. Nadat in het revisiebedrijf Haarlem cascowerk was verricht, vindt in Tilburg de afbouw plaats.

Connexion

Materieel

- Het Protos-prototype maakte in de week van 28-05 vele proefritten tussen Eindhoven en Horst-Sevenum.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Exploitatie

- Zelfs het eigen personeel van Veolia loopt inmiddels tegen het bedrijf te hoop. Onlangs werd bekend dat medewerkers van de nieuwe vervoerder regelmatig te weinig salaris krijgen. Als oorzaak noemt de klungelende onderneming de vele verschillende CAO's die het personeel van de vorige werkgevers Hermes, Stadsbus Maastricht en NSR heeft meegenomen en waarmee allemaal rekening gehouden moet worden. Veolia biedt medewerkers die te weinig salaris krijgen, een voorschot aan.

Arriva

Exploitatie

- Om te vieren dat het GTW-materieel ook op de verbinding naar Roodeschool wordt ingezet, deed Arriva op 16-05 in trein 30553 een 'borreltasje' uit, met daarin een alcoholvrij drankje, nootjes en het Arriva-reizigersmagazine.

Syntus

Materieel

- Naar verluidt heeft Syntus ter vervanging van de LINT-treinstellen 44 en 45, die in de Twents-huisstijl rood, wit en blauw tussen Almelo en Mariënberg worden ingezet, de DM '90-stellen 3436 en 3437 van NSR gehuurd. De stellen krijgen waarschijnlijk de nummers 59 en 60.

Exploitatie

- Op 29-05 werd in het bijzijn van portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Regio Twente Goudt alsmede wet-houders van de gemeenten langs de lijn Almelo – Mariënberg, een 'openingsfeestje' gehouden voor de halfuurdienst tussen beide plaatsen.
- Hoewel aanvankelijk dit jaar de treindienst tussen Arnhem en Tiel zou worden aanbesteed om een eventuele wisseling van vervoerders eind 2008 mogelijk te maken, hebben de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem – Nijmegen besloten de tender een jaar uit te stellen. Tegelijk is de vergunning met een jaar verlengd. Op deze wijze kan al het openbaar vervoer in Rivierenland, de regio Arnhem-Nijmegen en de Achterhoek tegelijk worden aanbesteed. De overheden verwachten dat de samenhang tussen de regio's en tussen de verschillende vervoersvormen daarmee geënd is. Zo wordt geopperd dat Syntus een doorgaande treinverbinding Tiel – Arnhem – Doetinchem – Winterswijk kan offrenen. Rivierenland en de stadsregio zijn tegelijk

overeengekomen dat de treindienst naar Tiel vooralsnog tot 2015 niet ingekort zal worden tot Elst. KAN wilde hiertoe kunnen overgaan als de capaciteit tussen Arnhem en Nijmegen tekort zou schieten.

Exploitatie

- Op 03-06 reed de volgende bedevaarttrein van 's-Hertogenbosch naar Lourdes. Deze trein keert op 10-06 terug in Nederland. Zoals gebruikelijk komt het ledig materieel van de vertrekkende trein uit de Watergraafsmeer; na terugkomst in 's-Hertogenbosch worden de rijtuigen aansluitend teruggebracht naar de Meer. De dienstregeling voor 03-06 is toch niet gelijk aan die op blz. 176.

trein	dienstregeling	trein	dienstregeling	
813241	Watergraafsmeer	12:00	13242	Visé
	Amsterdam Bijlmer	12:08		Maastricht
	Utrecht C.	12:25		Roermond
	Geldermalsen	12:45		Eindhoven
	's-Hertogenbosch	12:59		's-Hertogenbosch
13241	's-Hertogenbosch	14:41	813242	's-Hertogenbosch
	Eindhoven	15:04		Geldermalsen
	Roermond	15:38 – 15:51		Utrecht C
	Maastricht	16:23 – 17:09		Amsterdam Bijlmer
	Visé	17:19		Watergraafsmeer
				08:31
				08:42 – 09:08
				09:36 – 09:51
				10:23
				10:45
				11:47
				12:02 – 12:14
				12:30
				12:45
				12:59

Railion

600

- Op 16-05 werd DSM-loc 7, de voormalige 541 van NS, van Beverwijk naar sloper Houben in Hasselt (Ov) overgebracht, een dag later gevolgd door de (groene) 654. Naar verluidt zullen de 644 en 678 ook gesloopt worden.

VoestAlpine Railpro

Toegangsovereenkomst

- Voestalpine Railpro heeft als dertigste onderneming met ProRail een toegangsovereenkomst voor het openbare spoorwegnet getekend. Railpro, bekend van het depot bij Crailoo, zal voorlopig nog geen eigen treinen rijden, maar wil de vervoerderstatus gebruiken om meer grip te krijgen op de treinpaden.

Wist u dat...

- VIRM 9409 op 16-09 een groot deel van de dag in de treinserie 19800 onderweg was?
- de 2013 na een aanrijding met een persoon op 16-05 in Arnhem gereinigd werd?
- dezelfde lezer die ons informeerde over het voorval met loc 1855 op 14-05 bij Bentheim, ons wist te melden dat op 25-04 de klimaatbeheersing in rijtuig 22 van een ICE niet functioneerde en dat het treinpersoneel gratis koele dranken uitdeelde in dit rijtuig?
- hij op 01-05 een aantal in NS-kleuren geschilderde Aimz en Bimz aantrof in Dortmund, waarvan er één op 11-05 met graffiti was besmeurd?
- op 18-05 weer een set SGMm in de 5000/5700 werd aangetroffen?
- de 9522 op 23-05 in de treinseries 5000/5700 startte als 5010 te Den Haag HS?
- de 1846 er met geel in plaats van grijs omrande frontseinen erg eigenaardig uitziet?
- de 854 en 919 op 23-05 in de treinserie 1500 werden signaleerd?
- vanwege onderhoud aan de kuilwielenbank in de ICE-werkplaats in Frankfurt, de komende maanden geregeld ICE's op de kuilwielenbank in Amsterdam te zien zullen zijn?

Ingezonden bericht:

In de vorige HOV-Railnieuws werd één regel gewijd aan de constructie wijziging van de Protos van FTD.

De constructiewijziging is al voor de oplevering van het prototype besloten maar wegens de planning nog niet doorgevoerd in het prototype. Bij de serietreinen is de constructiewijziging wel doorgevoerd.

Daarbij zijn inderdaad de draaistellen gewisseld als gevolg van een slechte gewichtsverdeling.

Het prototype rijdt op dit moment de toelatingsritten op het traject Eindhoven Venlo onder het toezien van Lloyds.

Het prototype dat voor de toelating ingezet wordt is vanwege de simulatie van de juiste gewichtsverdeling ontdaan van een deel van het interieur en de schorten aan de zijkant van het dak. Vanaf eind juni zal de eerste serie-trein de resterende toelatingsritten overnemen. In de weken daarna zullen de andere treinen geleverd gaan worden.

De ervaringen met de Protos zijn tot nu toe zeer goed. De trein kenmerkt zich door een soepele, comfortabel en stille rijstijl.

Op de Valleilijn is er inmiddels een groei van ruim 15% reizigers, de stiptheid ligt boven de 94% en de uitval is minimaal. De oorzaak van de vertraging en uitval is in veel gevallen het gevolg van het wachten bij Barneveld aansluiting op de intercity.

*Coen A. Storm, Project manager
Connexion Openbaar Vervoer*

MUSEUMNIEUWS

Werkgroep Loc-1501

Verslag 1501 Goes to Goes...

Zaterdag 2 juni 2007 reed de Werkgroep Loc-1501 alsnog hun uitgestelde donateursrit van september 2006 naar Goes. Tijdens de excursie waren veel verrassingen te bespeuren die gelukkig verder niet uitgelekt waren. 's Ochtends werd van Den Haag Centraal vertrokken met loc BR203-1 van Volker Rail met vijf ICK rytuigen. Onderweg was een fotostop te Roosendaal en werd koers gezet naar Goes.

Te Goes werd de Stoomtrein Goes Borsele bezocht. Na wat rangeerwerk van een locomotor werden alle fotografen in stelling gebracht achter een fotolijn bij de locomotievenloods van de SGB. De loodsdeuren gingen open en sik 262 trok de verstopte eloc 1201 van de Werkgroep uit de loclouds. Bijna op dezelfde wijze ging het in 1951 bij Heemaf in Hengelo, waar de 1201 haar spoorloopbaan begon.

De toevallig aanwezige Blokkendoos motorwagen Jaap, bij de SGB aanwezig wegens onderhoud, gaf mooi decor voor dit unieke moment. De 1201 is nog verre van af maar heeft al een stuk definitieve turkooise kleur op de bufferbalk. Verder is de loc voor 2/3 geplamuurd en zit ie strak in de primer. De loc is bewust in deze staat getoond zodat de deelnemers goed konden zien hoever de normaal niet voor het publiek te bezichtigen loc is en wat voor moeite het kost om zo'n 'bak' weer mooi te krijgen.

Na dit schouwspel werd gelopen richting het SGB perron waar de volgende excursietrein klaar stond. Onderweg konden beide 1100'en (1136 & 1144) worden vastgelegd. De locs zagen er prachtig uit en stonden voor de gelegenheid met hun stroomafnemers op. De SGB excursietrein bestond uit de 521 met twee blokkendozen en een stalen D. Onderweg naar Hoedenkenskerke veel fotostops met dit bakkie. De zon liet bij het eindpunt even verstek gaan maar het programma liet het toe dat daar ruim op gewacht kon worden.

Vroeger kon er per spoor doorgereden worden maar helaas wordt het resterende spoorgedeelte naar Oudelande niet gebruikt. De Werkgroep Loc-1501 zette bussen van de AMZ

in om in het Sloehaven gebied te komen. Onderweg moest er door één van de bussen nog gewacht worden op een locale Tour de France maar gelukkig leverde dit verder geen problemen op.

In de Sloe kwam speciaal uit Winterswijk de HSA DE2 186 aan om het gezelschap verder te vervoeren. Na wat fotostops met industrie als decor vielen de deelnemers met de neus in de boter omdat ERS Railways er voor gezorgd had dat een reeks 55 van de NMBS en een Class 66 van de Waalhaven naar de Sloe waren gekomen. Zo werd een mooie line-up gevormd met ook een aanwezige Class 66 van Rail4Chem. Na korte tijd vertrokken de 5533 & 6614 weer richting Goes en werden op de voet gevolgd door de 186. Loc 66020 bleef eenzaam achter in de Sloe.

In 2008 is het definitief gedaan met het Sloelijntje en daar werd qua fotostops uitgebreid bij stilgestaan. Omdat de trein iets achter op schema was geraakt werd een aantal minder mooie fotostops geannuleerd zodat weer op tijd werd gereden en wel gestopt kon worden op plekken die zeker de moeite waard waren. Aan het eind van de Sloelijn werd nog gestopt bij Eindewege wat een mooi slotstuk was aan dit deel van het vermoedende programma.

Koers werd gezet naar Goes waar een groot deel van het emplacement buitendienst genomen was ten gunste van de excursie. Zonder vertragingen voor de rest van het treinverkeer konden die nog gebruik maken van spoor 1. Op de andere sporen stonden twee line-ups. Omdat de DE2 snel weer richting thuisbasis moest was er eerst een diesel line-up georganiseerd met de 186, NMBS5533, VR BR203-1, ERSR6614. Dat werd een Nederlands, Belgisch, Oost Duits en een Canadees product naast elkaar! Nadat de 186 was vertrokken kon de tweede line-up vastgelegd worden en deze bestond uit alle beschikbare loctypes van de Werkgroep 1501. Daar hadden we nog niet veel van gezien vandaag dus stonden de 1122, 1201, 1315 & 1501 mooi naast elkaar en elke loc stond met de panto's tegen de draad. De locs doen het allemaal maar hebben een revisie nodig en een officiële toelating van IVW voor ze echt mogen rijden. Alleen de 1501 bezit op dit moment alle papieren.

Nadat iedereen z'n plaatjes had werd via een uitgebreid rangeerprogramma alles langs het perron gezet en iedereen nog een kijkje in de cabine's kon nemen. De 1501 vertrok als eerste uit dit rijtje om de excursietrein weer gereed te maken. Voor loc 1501 was dit één van de laatste optredens voorlopig en kon ze mooi bewijzen dat ze technisch gewoon mee kan doen. Eind van dit jaar gaat de loc buiten dienst en zal een begin worden gemaakt met een grote revisie. Uiterlijk is vooral het casco aan een opknapbeurt toe maar ook binnenshuis moet er het één en ander gebeuren.

Na vertrek van de excursietrein uit Goes werd er nog een soort afscheidsronde door Nederland gemaakt met zelfs nog fotostops in Geldermalsen, Utrecht en het inmiddels donker geworden Den Haag HS. Tegen twaalf uur 's nachts kwam de trein aan in Den Haag Centraal.

Iedereen die bij deze rit betrokken was kan terugkijken op een heel mooie en vooral geslaagde excursie die alleen mogelijk was door de medewerking van heel veel vrijwilligers en sponsoring door NS-Reizigers, ERS Railways, Kliven, Spoorflex BV, Stoomtrein Goes – Borsele (SGB), Historisch Streekvervoer Achterhoek (HSA), Syntus en Volker Rail! Maar ook de deelnemers zelf verdienen applaus want die werkten goed mee bij de maar liefst twintig fotostops!

Museumnieuws (vervolg)

- De restauratie van de NS20, alias *Kameel*, in het revisiebedrijf Tilburg vordert gestaag.
- In de week van 14-05 was motorrijtuig mC 9002 *Jaap* te gast bij de SGB in Zeeland. Samen met MBS-loc 7853 en

enkele SGB-Blokkendozen werd gezamenlijk de SGB-lijn bereiden. *Jaap* verbleef eind mei bij de SGB, omdat door de verbouwing van het revisiebedrijf Haarlem zijn vaste stek nodig was voor het stallen van ander materieel.

- Op 26-05 sleepte de 186 van HSA Pec 1902 van Blerick naar het Spoorwegmuseum.

- Mat '46-treinstel 273 maakte na zijn opknopbeurt op 25-05 een proefrit van Tilburg naar Goes en terug. Op 08-06 zal het fraai geschilderde stel een rit voor genodigden maken van Tilburg naar het Spoorwegmuseum, waarna het op 30-06 en 01-07 de pendelritten tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum zal verzorgen.

- De 113 en 115 kwamen op 02-06 van Haarlem naar Zwolle. De 115 bleef daar bij het Technisch Centrum aldaar achter ten behoeve van onderhoud; de 113 was op 03-06 te gast bij de STAR in Veendam en kreeg in de week van 04-06 onderhoud in Zwolle. De 113 had op 30-05 reeds een retourritje van Haarlem naar Zandvoort en terug gemaakt.

- De Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij is op het station Schin op Geul een attractie rijker. Het is een historische stationsbel uit het Zwitserse Lütisburg in het kanton St. Gallen. Ze werd 110 jaar geleden gebouwd, in 1897 dus, door Siemens en Halske, Berlijn. Als de trein uit de richting Simpelveld komt luidt hij 2 keer. Als de trein uit de richting Valkenburg komt luidt hij 4 keer. Bij vertraging wordt er 6 keer geluid. De bediening zal voorlopig nog met de hand worden verricht en wordt alleen geluid bij het naderen van een trein.

L E V E N S L O P E N

EID4 780

De 780 wordt op 19 mei 1961 afgeleverd door Werkspoor en komt dezelfde dag al in dienst. Met schade aan het linoleum is het stel van 15 augustus – 23 augustus 1963 in Haarlem, de eerste kilometerrevisie krijgt de 780 in 1964 (19 maart – 3 april). Per 28 september 1964 wordt de 780 met nog een groot aantal '54-ers voor onderhoud verplaatst van de werkplaats Leidschendam naar Amsterdam: de 354-365; 371-393; 780-786. Op 19 februari 1965 loopt de 780 schade op aan de Bk bij een overwegbotsing bij Grouw, het herstel is van 25 februari – 12 maart 1965. Per 12 maart wordt de 780 weer overgeplaatst van Amsterdam naar Leidschendam, terwijl de 768 in verband met het ATB-proefbedrijf op de Gooilijn verhuist van Ldv naar Asd. Bij Werkspoor is de 780 twee keer: eerst voor inbouw van ATB-apparatuur in 1966 (21 december – 6 januari 1967), later voor de modernisering in 1970 (12 – 27 februari), op dat moment het 19^e treinstel van zijn serie. In de tussenliggende periode vindt nog een kilometerrevisie plaats: 22 juni – 14 juli 1967. De emblemen worden in januari 1969 opgeplakt.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1972 (22 augustus – 16 november). De 780 wordt geel (het 18^e treinstel van zijn serie) en komt als "coachstel" in dienst, met de bijbehorende wijze van beschildering. In de tweede helft van 1976 wordt de 780 in Leidschendam vernummerd in 1781. De coachstellen van de eerste serie (780-791) krijgen dat jaar namelijk een "1" voor hun nummer voor de herkenbaarheid, omdat de dan in verbouwing zijnde hondekopvieren van de tweede serie coachstellen die ook krijgen. Het gaat een jaartje goed met de 1780, waarna bij een overwegbotsing het Bk-front wordt beschadigd. Herstel is van 21 november – 22 december 1977, bij welke gelegenheid tevens een tussenrevisie (H6) wordt uitgevoerd. Een paar maanden later is het weer raak: op 24 augustus 1978 vind een aanrijding plaats met een motorfiets in Ede. Voor herstel is de 1780 van 31 augustus – 6 september in Haarlem. Een H2- revisie krijgt de

1780 in 1980 (4 augustus – 26 september). Daarbij wordt de IC-beschildering gewijzigd en gelijk gemaakt aan de inmiddels gangbare op de latere coachstellen en de eerste IC3-en. De volgende H2 is van 28 december 1987 – 30 maart 1988.

Per 27 februari 1993 is het stel weer teruggenummerd in 780. Met het oog op de komst van de locomotieven serie 1700 verliezen namelijk alle hondekopvieren die tot coachstel verbouwd zijn, de "1" voor hun nummer (ter informatie: door spoormensen met gevoel voor historie gebeurt het dat zelfs de in 1972 vernummerde 787-791 hun oorspronkelijke nummers 773, 775, 777-779 terugkrijgen). De 780 is van 20 mei – 24 juli 1992 in Roosendaal voor ontasbesten en een uitgebreide opknopbeurt, uitgevoerd door de firma Conrail.

Per 19 juni 1995 wordt de voorlaatste groep '54-ers afgevoerd en wordt de laatste vloot '54-ers voor de dienst beschikbaar gehouden. De gelukkigen zijn de 384, 386, 388, 389, 392, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 780 en 781. Zij blijven in dienst tot 15 januari 1996.

Op 13 en 14 november 1995 zijn de 780 en 781 actief als vervangend materieel voor een DDAR in Noord Holland. De 780 (en ook de 775) haalt de eindstreep niet in de rijdende dienst en komt al eerder op het emplacement Zwolle Rangeer terecht, begin januari worden de treinstellen gesignaleerd temidden van hun terzijde gestelde collega's.

Op 20 juni 1997 is de 780 aan de beurt voor zijn laatste rit: achter de 1111 met koppelwagen wordt het stel overgebracht van Zwolle naar de Westhaven, bestemming sloper. Midden augustus 1997 is de laatste bak van de 780 gesloopt.

EID4 784

De 784 wordt op 26 januari 1962 afgeleverd door Werkspoor en komt 29 januari 1962 in dienst. Per 28 september 1964 wordt de 780 met nog een groot aantal '54-ers voor onderhoud verplaatst van de werkplaats Leidschendam naar Amsterdam: 354-365; 371-393; 780-786. De eerste kilometerrevisie krijgt de 784 in 1964/65 (30 december 1964 – 22 januari 1965). Per 31 maart 1965 wordt de 784 weer overgeplaatst van Amsterdam naar Leidschendam, waarna de 761 i.v.m. het ATB-proefbedrijf op de Gooilijn in omgekeerde richting gaat. Bij Werkspoor is de 784 twee keer: eerst voor inbouw van ATB-apparatuur in 1967 (9 januari – 23 januari), later voor de modernisering in 1970 (24 februari – 12 maart), op dat moment het 20^e treinstel van zijn serie. In de tussenliggende periode vindt nog een kilometerrevisie plaats: 24 augustus – 18 september 1967. In november 1970 wordt het derde frontsein aangebracht.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1972: 28 september – 20 december. De 784 wordt geel (het 19^e treinstel van zijn serie) en komt als "coachstel" in dienst. Bij een botsing op 24 mei 1974 in Amsterdam met een rangeerdeel (waarin ook Belgische rytuigen) wordt de BDK behoorlijk beschadigd. Het herstel is in Haarlem van 27 mei – 12 juli 1974. In de tweede helft van 1976 wordt de 784 in Leidschendam vernummerd in 1784. De coachstellen van de eerste serie (780-791) krijgen dat jaar namelijk een "1" voor hun nummer voor de herkenbaarheid, omdat de dan in verbouwing zijnde hondekopvieren van de tweede serie coachstellen die ook krijgen.

Een H2- revisie krijgt de 1784 in 1979 (3 oktober – 28 november). Daarbij wordt de IC-beschildering gewijzigd en gelijk gemaakt aan de inmiddels gangbare op de latere coachstellen en de eerste IC3-en.

I.v.m. doorgeroeste vloerdelen in het B-rijtuig is de 1784 van 31 mei – 29 juni 1983 in Haarlem. Bijna anderhalf jaar later is het stel terug met het op 10 november 1984 bij Breda door voetbalsupporters grondig vernielde interieur. Het herstel is van 12 november – 18 december. Het zit de 1784 niet

mee wat dit soort schades betreft: op 21 februari 1985 breekt brand uit in de keuken terwijl het stel als trein 730 nabij Harderwijk rijdt. Op 25 februari komt de 1784 naar Haarlem, waar in maart van de aanwezigheid van de 1748 (met botschade) gebruik wordt gemaakt en de B 1748 tijdelijk wordt geplaatst in de 784. Van 26 augustus - 6 september 1985 is de 1784 terug in de Wph om zijn eigen herstellende B weer op te halen. De volgende H2 is van 16 december 1986 – 27 maart 1987.

Per 8 mei 1991 is het stel teruggenummerd in 784. Met het oog op de komst van de locomotieven serie 1700 verliezen namelijk alle hondekopvieren die tot coachstel verbouwd zijn, de "1" voor hun nummer. De 784 is van 20 februari – 29 april 1992 in Roosendaal voor een uitgebreide opknopbeurt, uitgevoerd door de firma Conrail.

Per 15 januari 1995 wordt een groepje '54-ers terzijde gesteld, waaronder de 784: 371, 372, 373, 375, 377; 762, 772, 782-785. Zoals gebruikelijk komen zij op Zwolle Rangeerstation terecht. De 784 ziet al deze stellen en de eerder en later terzijde gestelde exemplaren komen en gaan en blijft als laatste achter. Op 3 juli 1997 halen de "sleepstellen" 765 en 381 op hun laatste rit de 784 op en brengen hem over naar de Watergraafsmeer, waar ze met de 770 nog wat onderdelen leveren voor de 766 en wachten op afroep door de sloper. Uiteindelijk komt de 784 op 26 augustus 1997 achter rangeerloc 690 naar de Westhaven, bestemming sloperij Hollandia (HKS Metals).

EID4 770

De 770 wordt op 1 juni 1960 afgeleverd door Werkspoor en komt die dag ook in dienst. De eerste kilometerrevisie krijgt de 770 in 1962 (8 – 19 oktober). Bij Werkspoor is de 770 voor inbouw van ATB-apparatuur in 1965 (1 – 16 april), later nogmaals voor wijzigingen aan die apparatuur (29 september – 1 oktober 1965). Per 30 mei 1965 wordt de 770, met de soortgenoten 771-774 overgeplaatst van Leidschendam naar Amsterdam, vanwege de beproeving van deze ATB-apparatuur op de Gooilijn. Aansluitend vindt nog een kilometerrevisie plaats: 22 november – 8 december 1965. Voor opnieuw wijzigingen in de ATB-installatie is de 770 van 5 – 9 juni 1967 in de Hoofdwerkplaats Tilburg. In januari 1968 krijgt het stel de nieuwe ATB-kast van ASI-NSEM.

De eerste vermeldenswaardige schade loopt de 770 op bij werkplaats Leidschendam bij een aanrijding met de 338 op 15 oktober 1969. Voor herstel is het stel in Haarlem van 16 oktober – 14 november, bij welke gelegenheid het stel tevens de moderniseringsslag ondergaat (het op dat moment 14^e treinstel uit zijn serie).

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1970: 11 maart – 17 juni 1970. De 770 wordt geel (het 5^e treinstel van zijn serie). Een paar maanden later is het stel van 13 – 16 oktober terug in Haarlem met schade in het interieur. In maart 1971 wordt het derde frontsein aangebracht.

De volgende H2-revisie is van 30 december 1974 – 12 februari 1975. Iets meer dan een half jaar later is de 770 van 4 – 12 september 1975 voor herstel van defecte WC-vloeren terug in Haarlem.

Het zal toeval zijn, maar de volgende botschade ontstaat wederom op het terrein van Leidschendam: in de nacht van 6 op 7 juli 1977 wordt van de Bk de kop en zijwand beschadigd bij een aanrijding waarbij ook de 392 en 377 zijn betrokken. Herstel is van 8 juli – 5 augustus 1977. Het gaat vervolgens even goed met de 770, waarna het stel met een ernstige storing van 13 februari – 20 maart 1981 in de werkplaats staat. Einde dat jaar komt de 770 voor een revisie naar Haarlem: 14 december 1981 – 22 maart 1982. Van 3 februari tot 20 mei 1988 staat het stel weer in Haarlem voor de volgende (kleine) revisie.

Op 3 juni 1988 loopt de 770 schade op bij een overwegbot-sing met een tractor als trein 18056

tussen Ommen en Dalfsen, het herstel is van 7 juni – 4 juli 1988. De 770 is van 18 januari – 12 maart 1993 in Roosendaal voor een uitgebreide opknopbeurt, uitgevoerd door de firma Conrail.

Per 19 juni 1995 wordt de voorlaatste groep '54-ers afgevoerd en wordt de laatste vloot '54-ers voor de dienst beschikbaar gehouden. De gelukkigen zijn de 384, 386, 388, 389, 392, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 780 en 781. Zij blijven in dienst tot 15 januari 1996.

De 770 is een van de deelnemers aan de afscheidactiviteit die op 14 januari 1996 worden georganiseerd. Het stel rijdt mee in wat wellicht de langste sroomlijn'54-trein ooit is geweest (in de Flevo-polder): de 381 + 766 + 765 + 388 + 774 + 770. Het materieel wordt, met nog meer terzijde te stellen '54-ers, ook gebruikt bij een foto line up op de Dijkgracht. Hierna vertrekken de meeste stellen voor terzijdestelling naar Zwolle Rangeerstation, maar de 770 blijft op de Watergraafsmeer, met het oog op onderdelenleverantie voor museumstel 386 en later voor de particulier bewaarde 766. Op de Watergraafsmeer verblijven ook de stellen 381 en 765, die door de *Sleepdienst Watergraafsmeer* gebruikt worden om regelmatig te slopen stellen over te brengen. De 770 blijft (natuurlijk...) ook rijvaardig. Van het lijstje activiteiten zijn verder vermeldenswaard de ontroestingsritten op 22 en 24 maart 1996 (met de 381) op de nieuwe viaducten van de Singelgracht. Op 6 mei rijdt de 770, samen met de 765, een slooptransport: ze brengen de 774+390 naar de sloop. Op 18 december 1996 treedt een storing op in de BDK 765. Van de aanwezigheid van de 770 wordt gebruik gemaakt en op 19 januari 1997 ondergaat de 770 nog een bakwisseling, die de officiële boeken niet gehaald zal hebben en die het einde van het rijvaardige bestaan van de 770 betekende. Met hulp van loc 650 wordt op de Watergraafsmeer de BDK geruild tegen de defecte BDK 765. Op 4 augustus 1997 wordt de 770 (ouderwets op de koppelboom door rangeerloc 686) naar de sloop gebracht, met de BDK ex-765.

EID4 765

De 765 wordt op 31 oktober 1959 afgeleverd door Werkspoor en komt dezelfde dag al in dienst. Een half jaartje later is het stel voor een constructiewijziging van 9 – 14 mei terug bij Werkspoor. De eerste kilometerrevisie krijgt de 765 in 1962 (15 – 23 mei), de volgende van 28 december 1964 – 14 januari 1965. Voor inbouw van ATB-apparatuur is de 765 van 6 – 22 april 1965 bij Werkspoor. Per 22 april 1965 wordt de 765 voor onderhoud verplaatst van de werkplaats Leidschendam naar Amsterdam. De 786 gaat de andere kant op. Voor wijzigingen aan de ATB is de 765 even bij Werkspoor van 20 -22 september 1965, voor hetzelfde doel is dat in de hoofdwerkplaats Tilburg van 10 – 19 april 1967.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1967 (28 juni – 8 september). In november dat jaar krijgt de 765 een nieuwe ATB kast van ASI-NSEM, in december 1968 de onvermijdelijke emblemen.

Voor de modernisering (een fikse set constructiewijzigingen) is de 765 in Haarlem van 22 augustus – 9 september 1969 (het 10^e treinstel van zijn serie). Bij de emblemen zijn nu ook de blauwe reclamebanen aangebracht, waarmee de 765 het 6^e treinstel is van zijn serie dat in deze uitmontering in dienst komt.

De eerste echte schade loopt de 765 op in Leeuwarden: op 24 januari 1970 ontspoord het treinstel daar na een aanrijding, waarbij de A+Bk beschadigd worden. Het herstel is van 29 januari – 2 april en van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om het stel te "vergeven", het 3^e treinstel van zijn serie. In maart 1971 komt het derde frontsein in beeld.

De volgende kleine revisie is van 27 juni – 31 juli 1972, waarna na een paar rustige jaren de volgende H3 wordt uit-

gevoerd: 31 januari – 29 april 1977, het stel is nu 1765 genummerd – waaruit blijkt dat het tevens tot coach-stel verbouwd is.

We zijn weer vijf jaar verder als de 1765 met elektrische schade in Haarlem is van 23 februari – 1 april 1982. Met gevoel voor rechtvaardigheid naar de noordelijke hoofdsteden is in 1984 Groningen aan de beurt voor de 1765: op 22 juni ontspoord het stel aldaar, waarbij de Bk een bovenleiding-portaal kraakt. Het herstel is van 27 juni 1983 – 27 januari 1984, waarbij tevens een kleine revisie wordt uitgevoerd. Een half jaar later is de 1765 voor het uitvoeren van een constructiewijziging in de werkplaats Amersfoort (23 – 27 juli). De volgende H2-revisie is van 22 maart – 16 oktober 1991. Bij aflevering is het stel weer 765 genummerd.

De 765 behoort tot de laatste '54-ers in actieve dienst: 384, 386, 388, 389, 392, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 780 en 781. Zij blijven in principe in dienst tot 15 januari 1996 en rijden meest ter vervanging van ander materieel.

Op 12 januari 1996 doet de 765 nog dienst als trein 3761 (een plan T-dienst) op de IJssellijn, als trein 3761 eindigt het stel in Roosendaal. De volgende dag wordt weer gestart in Roosendaal, maar het stel strandt met een defect in Nijmegen. Vandaar wordt het opgezonden naar Zwolle, maar in de nacht van 13 op 14 januari komt het, met de 761 het witte treinstel 763 slepend, alsnog naar de Watergraafsmeer, waar bijna alle stellen van de laatst actieve groep '54-ers verzameld worden. Zo komt de 765, die enkele maanden eerder voorzien is van grijze "snorren" die een imitatie zijn van die waarmee ooit op proef is gereden in het begin van het '54-tijdperk, terecht in de line-up op de Dijkgracht en de langste mat '54-trein ooit, op 14 januari (zie o.a. bij 780). Het stel wordt, naast de groene 381, uitverkoren als een van de sleepstellen voor de *Sleepdienst Watergraafsmeer*– iets dat het dankt aan het feit dat de witte 763 niet meer aan de praat is te krijgen.

Van de "nevenactiviteiten" van de 765 een samenvatting, waarbij de ritten van Zwolle naar de Westhaven met te slopen '54-ers worden overgeslagen: op 29 februari 1996 een rondrit Noord-Holland als afscheidsrit voor een NS-er, op 22 maart naar Zwolle voor het ophalen van de beschadigde DE2 185 die via de IJssellijn naar de Wph Haarlem wordt gebracht. Op 25 maart 1996 met de 381 naar Onnen, voor onderhoud, vooral van de 381. In de nacht van 23 op 24 augustus 1996 komt de 765 naar Zwolle om daar de beschadigde 169 (Almelo) op te halen. Op 29 augustus gaat de 765, met museumstel 386, van de Watergraafsmeer naar Blerick, waarbij ook de 38 061 (plan K), 21 472 (plan W) en C 6703 (plan E) achter een koppelwagen meegenomen worden. Op 16 september 1996 wordt een slagje Naarden-Bussum gemaakt voor het opladen van de batterijen en het lossen van enkele banken voor een jongerencentrum.

Op 18 december 1996 treedt een storing op in de BDK 765. Op 19 januari 1997 wordt op de Watergraafsmeer met behulp van loc 650 nog een allerlaatste bakwisseling uitgevoerd bij het materieel '54: de BDK 765 wordt vervangen door de BDK 770. Op 26 januari 1997 wordt de elektrische doorverbinding van de BDK in orde gemaakt, op 7 februari vindt de eerste proefrit plaats in de nieuwe samenstelling, samen met de 381, achter de 1620 naar Lelystad en terug om zo de motoren en de ventilatoren te drogen. Op 18 en 19 februari wordt de ATB ingeregeld. In zijn opvallende nieuwe samenstelling (een coachstel met een gele BDK) zet de 765 de sloopritten nog enkele keren voort. Op 3 juli halen de 381 + 765 als laatste de 784 op uit Zwolle naar de Watergraafsmeer en strijken voor de laatste maal de stroomafnemers. Op 16 september 1997 gaat het dan uiteindelijk, achter loc 648, van de Watergraafsmeer naar de Westhaven, waarbij de route dit keer is Wgm – Westhaven – Hout-

rakpolder - Amsterdam C - Westhaven. Het einde van de 765, met de BDK 770.

EID2 381

De 381 wordt 26 juli 1962 door Werkspoor aan NS overgedragen, die het stel op 29 juli in dienst neemt. Per 28 september 1964 wordt de 381 overgeplaatst van Leidschendam naar Amsterdam. De 381 verblijft van 13 – 29 april 1965 op zijn geboortegrond voor inbouw ATB. Voor remproeven is het stel even te gast in de hoofdwerkplaats Tilburg: 3 – 4 februari 1966. Kilometerrevisie is er voor het tweetje van 29 november – 16 december 1966 en van 23 augustus - 12 september 1967. Emblemen krijgt het stel in december 1968 opgeplakt.

De 381 komt opnieuw naar Werkspoor op 2 maart 1970 voor modernisering en is 18 maart terug op de baan, het 21^e treinstel van zijn serie. Uitgebreide kleine revisie wordt gegeven van 30 juli – 13 september 1971, bij welke gelegenheid de 381 ook geel wordt geschilderd, het 10^e treinstel van zijn serie.

Voor herstel van botsschade aan de ABDk (waar helaas geen nadere bijzonderheden van bekend zijn) is de 381 van 24 augustus – 6 oktober 1976 in Haarlem, waar het stel ook kleine revisie krijgt. De Grote Revisie (H3) is van 20 maart – 29 juni 1979. Met verwarmbare koppelingen komt de 381 in dienst op 8 augustus 1985. De volgende H2 is van 11 september – 10 november 1986. Roosendaal is het toneel van de uitgebreide opknabbeurt (29 juli – 30 september 1993). Per 28 mei 1995 wordt de 381 buiten dienst gesteld, samen met de 376, 378, 383, 393, 764, 768, 769, 773 en 779.

De 381 wordt in het Herstelpunt Tractie en Materieel Utrecht (HTMU) op initiatief van de Werkgroep Loc-1501 teruggeschilderd in de groene kleur met rode bies, met een knipooog naar de beschildering van de oudste hondekoppen. De schuiframen worden met zwarte verf over het aluminium ietwat gecamoufleerd. Het stel rijdt op 5 juni 1995 met de 393 de Classical Tour Mat'54 en zal bij diverse gelegenheden acte de présence gaan geven. Op 6 juni wordt de 381 overgebracht naar Zwolle Rangeer, maar is wel bestemd om te worden gebruikt bij de Open Dag in Haarlem. Op 2 augustus vindt daartoe de overbrenging naar Rotterdam plaats voor het oppoetsen, op 4 augustus naar Haarlem, bestemd voor de Open Dag een dag later. 's Avonds keert de 381 weer terug in Zwolle Rangeer. Hier zal het niet bij blijven, integendeel: een afwijkende kleur vermag heel wat (in combinatie met actieve NS-ers), zoals uit het vervolg moge blijken.

Nadat de 381 op 27 september naar de Watergraafsmeer is gekomen, rijdt het op 29 september met de 763 (het witte *Een voor allen*-stel) en de 761 naar Beverwijk om daar de 252 op te halen, bestemd voor de Open Dag in Onnen de volgende dag. 's Avonds keert het transport terug in Beverwijk en gaan de hondekoppen naar de Watergraafsmeer. Op 3 oktober rijden de groene 381 en witte 763 van Beverwijk naar Zwolle Rangeer. Op 6 oktober rijdt de 381 tussen Zwolle en Groningen, op 9 november en 10 november wordt een vergeefse poging gedaan de 381 mee te laten rijden in de laatste twaalfwagengestreinen mat '54 die volgens omloop gereden worden, 3561 en 3522. Door een noodzakelijk bezoek aan de kuilwielenbank mislukt dit, maar het stel houdt er wel nette ronde wielen aan over en kan nog een tijd gebruikt worden. Het stel keert weer terug naar Zwolle Rangeer.

Op 8 december wordt de 381, met de 374, gebruikt om de opgeknapte 273 (mat '46) van Amersfoort naar Haarlem wph over te brengen voor hoogspanningsproeven en gaat op 13 december retour Zwolle. Op 12 januari 1996 wordt de 381 andermaal van Zwolle Rangeer af gehaald, om tijdens

de afscheidsmantel op Dijkgracht en in de Flevopolder op 14 januari 1996 ook van de partij te zijn. Daarna blijft het stel op de Watergraafsmeer bij de 765 als "sleepestel". Op 22 en 24 maart wordt het gebruikt bij ontroestingsritten op de Singelgracht, samen met de 770. De dag daarop komt de 381 naar Onnen voor onderhoud en wordt op 6 en 7 april gebruikt bij een Open Dag in Rotterdam. Een paar maanden later, op 12 augustus, is de 381 in Noord-Holland (o.a. Beverwijk en de Hoogovens) en is de eerste '54-er die het dubbelspoor Heehugowaard - Schagen berijdt. Op 16 september wordt met de 765 een ritje gemaakt naar Naarden-Bussum om zo de batterijen weer op te laden. De volgende Open Dag is in Leidschendam, waar op 21 november 1996 de 381, samen met de 252, 273, 1902 en 766 aanwezig zijn. Op 21 december wordt een proefrit gereden met de 273 en 1902, waarbij de doorverbinding van de Pec en de verwarming van de 273 wordt beproefd.

Het is inmiddels 1997 als op 14 januari naar Utrecht GE wordt gereden (met de 273) om daar de 376 op te halen, welk stel bestemd is voor de sloop. Tussendoor is de 381, zoals uit voorgaande levenslopen wel blijkt, voortdurend actief met het slepen van sloopstellen van Zwolle naar de Westhaven. Op 3 juli 1997, na het overbrengen van de 784, wordt ook met de onttakeling van de 381 (en de 765) begonnen. Na op 27 september nog een draaistel te hebben afgestaan aan de 766, als ware het een donactie, wordt op 16 oktober 1997 de 381, achter de locomotieven 2211 + 2207 + 2215 naar de laatste bestemming gesleept, de Amsterdamse Westhaven, bestemd voor de sloop. Het is het laatste hondekopstel dat gesloopt werd....

Hiermede zijn wij aan het einde gekomen aan deze reeks levenslopen.

RAILFOTO

Meer dan 800 nieuwe foto's.....

.....hebben we de laatste maanden laten afdrukken. Zwart/wit, merendeels HTM (Den Haag) uit de jaren 1965 – 1967. Bij een echte vakfotograaf die dit werk nog in eigen huis afdrukt. Uit deze historische opnamen, maakten wij een selectie. Na een onderbreking van 10 jaar hervatten wij in augustus 2007 de verkoop van foto's. Ons archief omvat ± 5200 negatieven en enkele honderden kleurendia's. Let u op de aankondiging in dit blad.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

9 juni 2007: Tramritten met historische trams **a f g e l a s t !**
<http://www.hovm.nl/>

9 en 10 juni 2007: Stoom en dieseldagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

16 juni 2007: Met SSN-loc 23 023 naar de SGB in Goes. Hierna gaat de 23 023 buiten dienst wegens groot onderhoud. Zie www.stoomstichting.nl.

19 juni t/m 13 juli 2007: Thema: Met Bello naar Bergen aan Zee, de beroemde stoomtram herleeft voor de stoomtram tussen Hoorn en Medemblik. Hoorn vertrek: 11.00 uur, Medemblik 13.25 uur. www.museumstoomtram.nl

23 juni 2007: Afscheidsexcursie Mercedes O 405. Meer info kijk op <http://www.museumbussen.nl/>

30 juni 2007: Modelbouwbeurs bij de RTM Ouddorp. <http://www.rtm-ouddorp.nl/>

7 juli 2007: Museumnacht in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

7 en 8 juli 2007: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

18 augustus 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

1 en 2 september 2007: Manifestatie "Terug naar Toen" bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. www.stoomtrein.org

8 september 2007: Open monumentendag.

8 september 2007: Dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

8 en 9 september 2007: Nationale smalspoormodelbouw-dagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

15 september 2007: open dag in NedTrain-onderhouds-bedrijf Amsterdam. Materieelshow.

29 september 2007: Meccano dag in het spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

21 oktober 2007: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

9 en 10 juni 2007: Dampwolléken iwwer Ettelbréck. Stationsfeest met materieelshow in het Luxemburgse Ettelbrück. Voor meer info zie: www.ettelbreck100.lu

29 juni t/m 1 juli 2007: traditionele spoorfeest rondom het viaduct van Altenbeken. www.vivat-viadukt.de.

19 augustus 2007: Open dag op het Siemens Prüfcenter Wegberg-Wildenrath. <http://www.transportation.siemens.com/ts/de/pub/home.htm>

2 september 2007: viering 100 jaar elektrische tram in Potsdam. www.dvn-berlin.de

8 en 9 september 2007: Open Deurdagen in de voormalige wagonwerkplaats van Saint Ghislain (Henegouwen). Het museum ligt op wandelafstand (10 min) van het NMBS-station van St.-Ghislain. <http://www.pftsp.be/>

22 en 23 september 2007: Stoomfestival bij de Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (Treignes, B). <http://cfv3v.in-site-out.com/>

19 t/m 24 oktober 2007: "Busworld" te Kortrijk (B). www.busworld.org

Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

Bron: <http://www.sbbhistoric.ch/>

9 juni 2007: Jubileumrit "50 Jahre TEE-Ära" Basel - Koblenz - Basel met de TEE RAe II "Gottardo".

24 juli 2007: Stoomfestival Jura Vapeur te Delémont.

21 april en 30 juni 2007: met BDe 4/4 over de Gotthardbahn.

6 september 2007: Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

8 en 9 september 2007: grote materieelshow in Erstfeld en Biasca met modern en historisch materieel.

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

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

1676 anderen gingen u reeds voor !

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