

Een nieuwe locomotief van Werkspoor bij Nedstaal

Eind 1993 leverde Bemo te Waarland een nieuwe diesellocomotief aan Nedstaal te Alblasterdam. Over het railvervoer bij dit bedrijf verschenen eerder artikelen in op de Rails 1988-4 en 1989-2. De nieuwe locomotief heeft bij Nedstaal nummer 6 gekregen. Het draagt het Bemo-fabrieksnummer 116 en is vrijwel gelijk aan de in 1988 geleverde *Rails-hunter*, loc 5. Een uiterlijk verschil is dat het logo van Bemo op de nieuwe locomotief plaats heeft gemaakt voor het logo van Stork RMO. Deze firma heeft namelijk de tekeningen van Bemo gekocht en het locomotief frame gebouwd. Opmerkelijk is dat aan dit frame het fabrieksnummer 1125 is toegekend. Dit sluit aan op het laatste fabrieksnummer van Werkspoor 1124, dat in 1963 is vergeven aan de mBDK van DE3 152. Voor het eerst in dertig jaar is er dus weer sprake van een Werkspoorlocomotief! Gezien de opbloeiende activiteiten van Stork RMO (onder andere diverse draaistellen) kan men zich afvragen of deze firma met de Bemo-ontwerpen in de markt zou zijn voor de aanstaande vervanging van de locomotoren van de NS. Bemo heeft de locomotief geassembleerd en rijvaardig gemaakt.

Nedstaal beschikt thans over de locomotieven 3-6. Hiervan hebben de 4, 5 en 6 radiografische besturing en wielflenssmearing. Locomotief 2 is in 1988 gesloopt en loc 1 is in 1993 bij wijze van inruil naar Bemo gegaan.

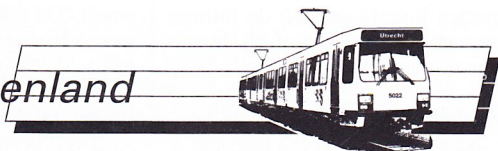


De nieuwe locomotief 6 van Nedstaal op 16 november 1993. Foto: Henk Kolkman.

Verder valt als verandering bij Nedstaal nog te melden dat een aantal van de tweassige 40-tons-gietwagens zijn vervangen door van Hoogovens gekochte 110-tons-gietwagens op tweassige draaistellen (zie ook OdR 1988-12).

H.J. Kolkman

Tram binnenland



Nog steeds vallen er dagelijks enkele trams uit door materieelgebrek. Het zijn er inmiddels niet veel meer, doch daar er ruim veertig trams aan de kant staan met defecten, schades en gebrek aan onderdelen, is de dienstuitvoering niet altijd optimaal.

Van 25 t/m 28 januari werd op lijn 4 de beperkte RAI-dienst gereden in verband met de Nationale Tuinders Vakbeurs. Van 10 t/m 19 februari werd de Bedrijfsauto-RAI gehouden, waarbij lijn 4 ook weer de beperkte RAI-dienst reed.

Materieel

Op vrijdag 11 februari keerde de 852 terug uit Montfoort. Het was de laatste tram waaruit het asbest werd verwijderd. Hiermee zijn nu alle trams uit de series 1G t/m 7G

ontdaan van asbest. Asbest bevindt zich nog in een beperkte hoeveelheid in de serie 8G. Dit wordt bij deze wagens bij hun levensduurverlengende opknapbeurt verwijderd.

De 861 werd terzijde gesteld en zal binnenkort naar Poznań in Polen gaan.

Van de terzijde gestelde dertien 8G-trams (726, 728, 729, 731, 732, 738, 743, 747, 754, 759, 760, 761 en 763) worden er binnenkort twaalf afgevoerd. Het is de bedoeling de overblijvende wagen te verbouwen tot congrestram.

Na een onderlinge aanrijding kwamen de 626 en 656 met flinke schade aan de kant te staan.

In aanvulling op het materieeloverzicht in OdR 1994-2 kan worden vermeld dat de 819 als recla-

metram is beplakt, terwijl de 919 dit niet meer is.

Metro/sneltram materieel

Nog eind 1993 werd begonnen met de aflevering van de tweede serie van twaalf sneltramrijtuigen voor de Amstelveenlijn. Op 21 december arriveerde als eerste de 58, op 29 december volgde de 59.

Het herstel van de geleidingen met haarscheuren vindt niet plaats bij BN in Brugge, doch wordt uitgevoerd in Amsterdam. Nadat als eerste de 50 bij het GVB was behandeld, worden de wagens nu aangepast bij RMO/Stork aan de Czaar Peterstraat. De sneltramrijtuigen worden van de lijnwerkplaats in Diemen per trailer overgebracht. Hersteld zijn inmiddels de 56, 53, 54 en 57. Bij hun herstel worden de wagens meteen voorzien van een fietsvoorziening, bestaande uit een rek in plaats van vier zitplaatsen.

De metrorijtuigen worden voorzien van een nieuw beveiligingssysteem. Het gaat hierbij om het nieuwe Exploitatie Beheer Sys-

teem (EBS). Dit systeem is reeds in gebruik bij een aantal tramlijnen en sneltramlijn 51. De metrostellen 15 en 43 zijn reeds voorzien van dit nieuwe systeem en rijden hierdoor niet meer op de lijnen 53 en 54. Wel doen ze in de ochtendspits dienst als pendeltrams op lijn 51E tussen Weesperplein en Station Zuid.

Conducteurtrams

Met de komst van conducteurs op lijn 7 werd het aantal conducteurtrams uitgebreid met zes stuks, de 685, 686, 691, 692, 693 en 695.

Begin februari werd begonnen met de verbouwing van de serie 780-816 tot conducteurtram. De gehele serie zal worden verbouwd.

Infrastructuur

Binnenkort wordt op de kruising Rokin/Munt de sporensituatie gewijzigd. Het voorsorteespoor op het Rokin in de richting Munt verdwijnt. Staduitwaarts krijgen de lijnen 4, 9, 14, 16, 24 en 25 nu allemaal een halte voor de Munt. Pas na deze halte vindt een splitsing



De A-bak van de Amsterdamse 618 in herstel van aanrijdingschade bij de firma Cranen te Heeswijk-Dinther, voordat deze met de C-bak van de 620 en de B-bak van de 608 weer in dienst kwam; 18 januari 1994. Foto: André van der Smaal.



Veranderend landschap in Amsterdam West met kunst(?)werk. De halte Kasterleerpark van lijn 2 in Nieuw-Sloten met de 764; 27 december 1993. Foto: Frans Boom (1298.23000).