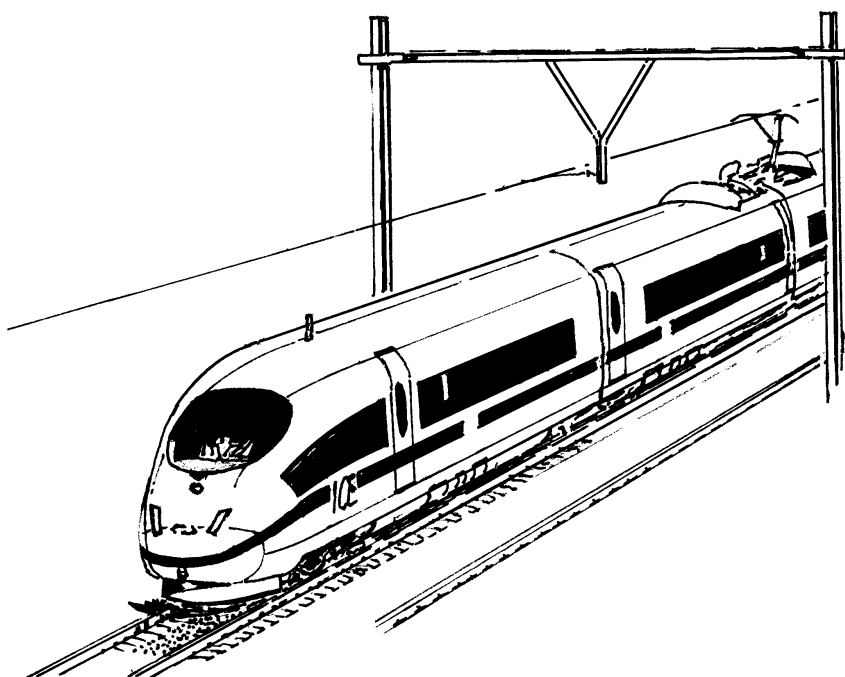
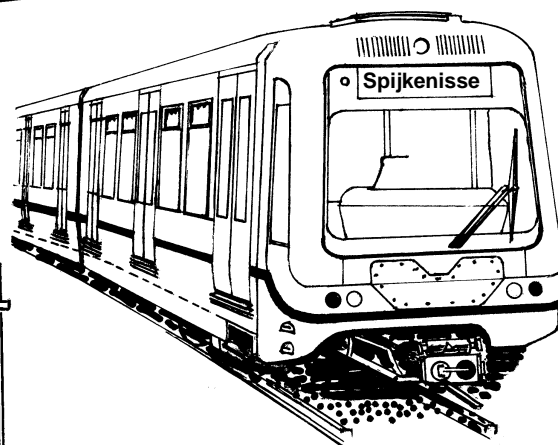
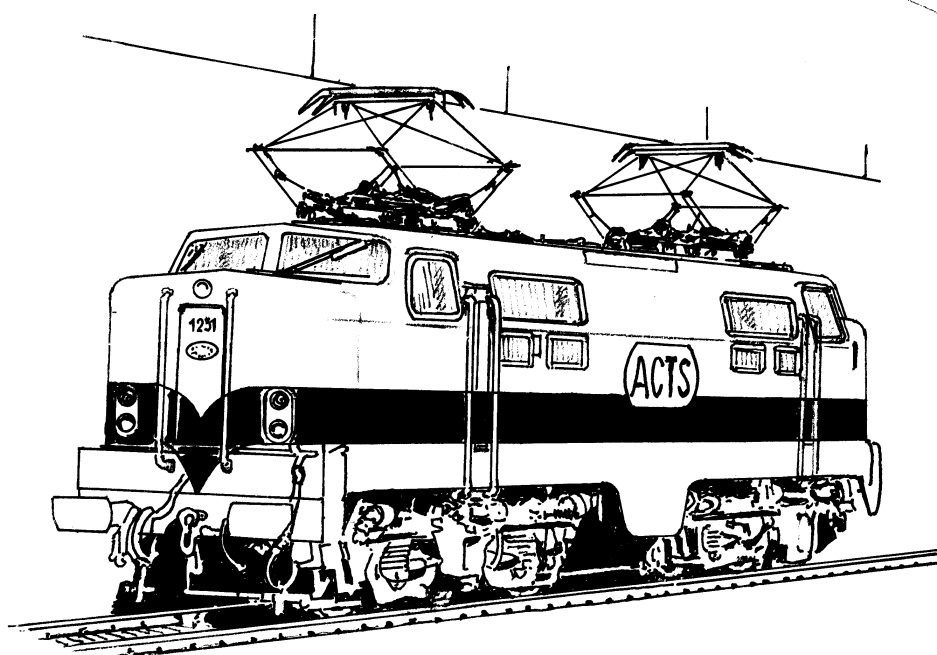
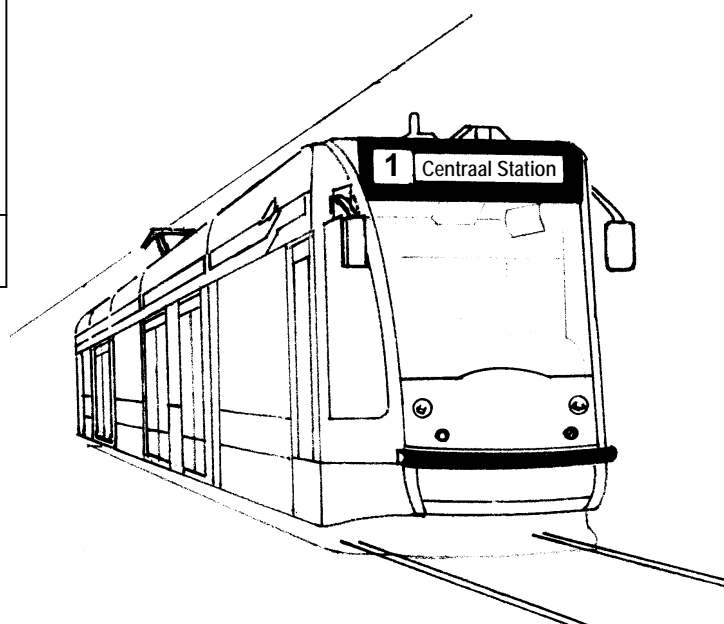


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 571 – juli 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49° JAARGANG, NUMMER 7 (571)
JULI 2006

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Tram-museum en Rail-
vervoer 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 EINDREDAKTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

© 2006. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

Materieelpositie NS-R

Op 4 juli jl. werd ter gelegenheid van de komst van de Tour de France naar Valkenburg een groot aantal extra treinen ingezet in Limburg. Vooral in de middag en avond ontstonden forse vertragingen, omdat de geplande dienstregeling zeer kwetsbaar bleek. Vertragingen van een kwartier voor een groot deel van het treinverkeer waren het gevolg.

Het materieel voor de extra treinen kwam natuurlijk niet uit de lucht vallen, maar was middels de bekende kaasschaafmethode uit andere treinseries weggehaald. Zoals NS er vroeger ook altijd vanuit ging dat de Nederlanders massaal en langdurig met vakantie gingen bij ingang van de zomerdienstregeling eind mei, denkt het bedrijf dat reizigers op een traject als Venlo – Eindhoven op dinsdagmorgen 'opeens' wegblijven vanwege de Tour de France in Valkenburg. Dat bleek een misvatting, want op 04-07 kwam het in Helmond bijna tot een handgemeen tussen een reiziger die voor de tweede keer in twee dagen geconfronteerd werd met een te klein samengestelde trein en de machinist daarvan. De politie moest eraan te pas komen om de machinist ertoe bewegen toch te gaan rijden, ondanks de bedreigingen van de reiziger.

Hier wreekt zich dat NS nog steeds geen duidelijk lange-termijnbeleid voert als het gaat om het rollend materieel. Keer op keer laat het bedrijf zich verrassen door ontwikkelingen, op de lange termijn, zoals de reizigersaantallen die – gebruikelijk bij een te verwachting economische opleving – al weer fors aan het stijgen zijn, en op de korte termijn, zoals in geval van grote evenementen. Het materieelpark is nog steeds te klein om een ordentelijke treindienst te kunnen rijden. Hierdoor is het ook niet verwonderlijk dat een groot aantal bakken met defecten in dienst moet blijven. De capaciteit om ze te repareren, ontbreekt bij NedTrain. Ook de mogelijkheid om ze uit de dienst te nemen, is er meestal niet.

NSR lijkt ook nog niet te beseffen dat de hoeveelheid productiemiddelen ook voldoende moeten zijn om bepaalde pieken op te vangen, zoals een groot evenement in den lande. De hoeveelheid materieel kan uit bedrijfseconomisch oogpunt ook weer niet té groot zijn – de NMBS is hiervan een slecht voorbeeld – maar NS zou zeker niet in staat zijn geweest voor een WK voetbal in Nederland als 'official carrier' (zoals DB) op te treden. Dat heeft de vervoerder bij het EK voetbal van 2000 wel bewezen, toen regelmatig treinen uit de dienstregeling verkleind moesten worden om extra voetbaltreinen te rijden. NS had er verstandig aan gedaan de nu gesloopte Plan V's van V1, V2 en V3 tegen zo laag mogelijke kosten dienstvaardig te houden en op de Dijksgracht, Amersfoort of (bijvoorbeeld) Onnen te stallen als appeltje voor de dorst.

Fotowedstrijd NVBS

Ook dit jaar organiseert de NVBS, nu ter gelegenheid van het 75-jarige jubileum, een grote digitale fotowedstrijd met leuke prijzen, zoals deelname aan een dagexcursie van de Stichting NVBS-Excursies, boekenbonnen en een jaarlidmaatschap. In tegenstelling tot de vorige wedstrijd m.b.t het groene treinstel NS 419 kunnen dit jaar zowel tram- als treinfoto's meedingen.

Omdat de NVBS een Nederlandse vereniging is, zijn alleen foto's toegestaan met een Nederlands onderwerp genomen in het jubileumjaar 2006. U kunt tot eind oktober 2006 foto's insturen in twee categorieën:

- het NVBS-jubileum: met als voorbeeld foto's van het afgelopen tramfeest in Amsterdam en de verdere activiteiten rondom dit jubileum.
- Nederland Waterland: bruggen, regen, sneeuw, slootjes, waterplas-sen, grachten in combinatie met een tram of een trein.

Het insturen van de foto's doet u via de jubileumwebsite www.nvbs75.com
Klik hierna op "fotowedstrijd" en vervolgens op "insturen".

Mitropa verdwijnt

De traditierijke naam Mitropa zal binnenkort verdwijnen ten gunste van het anonieme(re) SSP Deutschland. Dit is besloten door het Londense moederbedrijf SSP. Daarmee verdwijnt de naam na 90 bewogen jaren definitief uit beeld. In de jaren twintig stond de naam synoniem voor grote luxe; na de deling van Duitsland werd de naam door de Deutsche Reichsbahn gevoerd en raakte zo berucht bij oostblok-reizigers. In 1994 werd Mitropa samengevoegd met de Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG). Tot 2002 werd de gastronomie in de trein en op perrons weer als vanouds door Mitropa verzorgd. Nadat de trein-gastronomie in 2002 door DB Reise & Touristik werd overgenomen verdwijnt de naam nu dus ook uit de stations.

A M S T E R D A M

Infrastructuur

De tweede fase van het project Metromorfose is inmiddels gereed. Het betreft hier de plaatsing van 500 extra camera's op de metrostations langs de lijnen 50,53 en 54. De beelden hiervan worden bekeken in de Centrale Meldkamer van het GVB in het hoofdkantoor aan de Arlandaweg.

Voor wat betreft de vernieuwing van de stations beperken de werkzaamheden zich tot het Station Kraaienest dat geheel zal worden vernieuwd en verplaatst en boven de Kar-speldreef komt te liggen.

Op donderdag 29 juni 2006 werd begonnen met het aanleggen van de twee tijdelijke wissel op de Vijzelgracht ten behoeve van het enkelspoor rijden in verband met de metro-werkzaamheden. Het enkelspoor op de Vijzelgracht betreft het slechts een klein stukje. Het gaat om een wissel in de Vijzelstraat tussen Kerkstraat en Prinsengracht en vervolgens om enkelspoor tot de Vijzelgracht/Noorderstraat waar via een wissel weer wordt teruggekeerd op dubbelspoor. Het geheel wordt beveiligd met verkeersregelaars.

Op het Europaplein rijdt de tram tussen Rooseveltlaan en Pres. Kennedylaan nu midden op de weg en is voorzien van een vrije baan.

Noord/Zuid-lijn

Wederom zorgt de aanleg van de Noord/Zuid-lijn voor problemen in het reguliere openbaar vervoer. Op De Vijzelgracht moet om meer ruimte te creëren voor het slaan van een damwand het tramspoor staduitwaarts gedurende maar liefst tien weken buiten gebruik worden gesteld. De lijnen 16 en 24 rijden dan tussen Prinsengracht en Weteringcircuit enkelspoor en lijn 25 wordt voor die periode weer eens verbannen naar de Utrechtsestraat. Het lijkt er op dat deze lijn gewoon weggepest moet worden.

Een ander probleem was onlangs een lek in de bouwput bij het Centraal Station waardoor water in het station van de Oostlijn stroomde en zondag 25 juni 2006 de ingangen aan de zijde van het CS enkele uren moesten worden afgesloten.

Een derde probleem doet zich voor binnen de anti-metropartij de Bovengrondse. Door onderlinge ruzie binnen het bestuur van deze vereniging ligt het werk van deze groep vrijwel stil en bestaat er ook onduidelijkheid over de uitvoering van de afspraken met de gemeente Amsterdam over de veiligheid in de metrotunnels.

Informatievoorziening

Nog altijd is de informatievoorziening rond de zomerdienstregeling niet volledig. De dienstregelingfolder van lijn 36 is nog steeds niet verschenen, op een aantal tram- en bushaltes is nog altijd de juiste informatie niet aanwezig en ontbreken zo nu en dan nog de streekvervoerlijnen. Het ergste is dat ook op het landelijk informatiecentrum OV 9292 de juiste GVB-informatie nog altijd ontbreekt doordat de gegevens die het GVB aanlevert niet passen in het computersysteem van het informatiecentrum.

Het lijkt er op dat het bedrijf niet in staat is om deze omis-sies recht te trekken. Dat belooft weinig goeds voor de nieuwe dienstregelingen die dezer dagen van kracht worden met het ingaan van de hoogzomerdienst.

Toegangskartje Grachtenfestival ook GVB vervoerbewijs

Dit jaar kan er op vertoon van een toegangskartje voor het Grachtenfestival van en naar een concert met het GVB openbaar vervoer in Amsterdam worden gereisd. Het kartje is geldig in tram, bus en metro van 2 uur vóór aanvang tot 4 uur na aanvangstijd van een concert. GVB en het Grachten-

festival hebben een 'vrij reizen'-overeenkomst gesloten voor alle bezoekers die een concert bezoeken van het Grachtenfestival in de periode van 12 t/m 20 augustus 2006.

Lees alles over het programma en en waar u de kaartjes (online) kunt kopen op www.grachtenfestival.nl.

Materieel tram

Lagevloerwagens

De 904 ging voor herstel van aanrijdingschade (met de 2053) naar de HWR.

De 830 kwam op 30 juni in dienst in de kleuren wit en blauw, kreeg een aangepaste bestuurderscabine en werd voorzien van vulgaten voor het zand in de zijwanden. Als volgende wagen werd de 831 in behandeling genomen.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2001, 2002, 2006, 2007, 2009, 2012, 2018, 2020, 2023, 2028, 2047, 2202.

Gerenoveerd zijn inmiddels: 2003-2005, 2011, 2013, 2016, 2022, 2026, 2027, 2038, 2044, 2057, 2073, 2091, 2131, 2132, 2138-2147, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

Metro/sneltram

De 83 kwam op 27 juni 2006 in de nieuwe kleuren wit en blauw geschilderd en geplakt in dienst.

Museumtramlijn

Vanaf zondag 9 juli 2006 kan de museumtramlijn weer doorrijden naar Bovenkerk.

De Kopenhagen 575 zal nog gedurende vijf weken op de museumtramlijn blijven rijden en dan met bijwagen 1578 weer terugkeren naar het trammuseum in het Deense Skjoldenaesholm. Ook het Hannoverse tramstel 181 + 1023 blijft nog enkele weken rijden en zal dan weer worden omgeruild met bijwagen 5290 met het trammuseum in het Duitse Wehmingen.

R O T T E R D A M

Onrust onder RET-personeel

Op 19 juni 2006 kwam het rijdend personeel van de RET in opstand uit onvrede over hun werkomstandigheden. De RET-ers verenigd in het actiecomité 'Stuurloos' waren woedend over de in hun ogen belabberde werksituatie en eisten bij de directie per direct maatregelen om de werksituatie te verbeteren. Hierbij werd een 48 uren-ultimatum gesteld. Bovendien ging het actiecomité naar het stadhuis om een petitie te overhandigen aan verkeerswethouder Jeannette Baljeu. Deze werd geheel verrast door het onaangekondigde bezoek, maar beloofde met de RET-directie te gaan praten. Het personeel is vooral boos over de hoge werkdruk die deels wordt veroorzaakt door een tekort aan personeel. Daarnaast zijn er veel klachten over de technische staat van het materieel. De directie voerde daarop spoedoverleg en erkende dat er binnen het bedrijf problemen zijn, onder meer door het tekort aan personeel.

Op 22 juni gingen de harde acties, na een gesprek tussen de directie en het actiecomité 'Stuurloos', voorlopig van de baan. De directie liet onder meer weten dat het zomerrooster al per 1 juli zal ingaan in plaats van 10 juli. Deze verruiming biedt werknemers de mogelijkheid om al eerder en gemakkelijker vrijaf te kunnen nemen. Voorts wordt op korte termijn een wervingsactie voor personeel gestart. Het actiecomité was gematigd positief maar liet ook weten dat er nog geen definitief akkoord is. Op 29 juni zou een tweede gesprek volgen waarbij onder meer zou worden gesproken over de slechte staat van de trams.

Dit tweede gesprek verliep volgens het actiecomité redelijk positief en eventuele stakingen zijn nu van de baan. Ver-

schillende organisatorische maatregelen worden teruggedraaid zodat het personeel efficiënter kan werken. Via vacatures komt er plek voor zeven chauffeurs in vaste dienst en zo'n 30 tot 40 chauffeurs zullen worden 'ingeleend'. De vraag over het slechte onderhoud werd nauwelijks behandeld, er werd alleen gemeld dat hier opdracht is gegeven tot een grote inhaalslag. Enkele heikele punten worden op korte termijn opgelost en op lange termijn komen er nog gesprekken over de lange diensten en de daaraan gekoppelde rusttijden.

Spooktram

In de zomervakantie wil de RET de problemen van de tollende kompassen en bevelde beeldbuizen op de televisies in de Agniesestraat en omgeving aanpakken. Na onderzoek van meetinstituut KEMA is vast komen te staan dat de oorzaak inderdaad bij de tramkabel ligt. De voedingskabel zal nu uit de Agniesestraat worden verwijderd en aan de Noordsingel komt een nieuwe kabel te liggen. De kosten bedragen zo'n drie- tot vijfhonderdduizend euro.

OV-chipkaart

Om zoveel mogelijk informatie van reizigers te verzamelen, is een persoonlijke OV-chipkaart de komende tijd de helft goedkoper dan de anonieme variant van de kaart. De RET wil graag kunnen vastleggen hoe vaak de kaartgebruikers reizen en de persoonlijke kaart helpt wat dat betreft een stuk beter dan de anonieme kaart. Men wil de informatie gaan gebruiken om in te spelen op de wensen van de klant. Als er bijvoorbeeld veel gebruik wordt gemaakt van een bepaalde tramlijn kan men gaan overwegen een extra tram in te zetten. De informatie kan ook andersom worden gebruikt. Wordt van een bepaalde lijn weinig gebruik wordt gemaakt dan kan zo'n lijn worden geschrapt. Het verschil in prijs is overigens maar tijdelijk. Zodra de actie voorbij is, gaan beide kaarten 7,50 euro kosten.

Anti-terreurtraining

Het Israëliëse bedrijf Isec Homeland Security BV gaat RET-personeel leren hoe het terreuraanslagen kan voorkomen. Zij zijn op dat gebied experts en zijn gespecialiseerd in beveiliging van grote vervoerscomplexen als vliegvelden en treinstations. In Israël werkt het internationaal actieve bedrijf mee aan de beveiliging van het openbaarvervoer. Vorig jaar werd het bedrijf door de RET ingehuurd om te bekijken hoe goed het vervoerbedrijf is voorbereid op calamiteiten. De uitslag viel gunstig uit, maar tegelijk werd vastgesteld dat de oplettendheid van het personeel niet optimaal was. De nu aangekondigde training is gericht op verhoging van de waakzaamheid. Overigens mag hieruit niet worden afgeleid dat de terreurdreiging in het Rotterdamse openbaar vervoer groter is dan elders in het land. Wel houdt de RET rekening met de mogelijkheid van een aanslag en is sinds vorig jaar ook aangesloten op het nationaal waarschuwingssysteem. Dat geeft een seintje aan het stads- en streekvervoer als er sprake is van verhoogde dreiging. Het personeel wordt dan in verhoogde staat van waakzaamheid gebracht. In september vorig jaar gebeurde dat voor de eerste en tot nu toe enige keer.

Stichting RoMeO gaat tramlijn naar Diergaarde Blijdorp onderhouden

De RET heeft de Stadsregio Rotterdam voorgesteld om tijdens de zomer- en schoolvakanties en officiële feestdagen weer een tram te laten rijden tussen het Centraal Station NZ (achterzijde) en Diergaarde Blijdorp. Men wil de tram laten rijden vanaf het Paasweekend 2007 en vervolgens met tussenpozen tot en met de herfstvakantie. De terugkeer van de tram houdt verband met het 150-jarig bestaan van de Rot-

terdamse Diergaarde in 2007. De RET had in eerste instantie gedacht aan een gedeeltelijke terugkeer van lijn 9, waarbij het bedoeling was te gaan rijden tussen het Oostplein en de Diergaarde Blijdorp. Kennelijk bleek dit geen haalbare kaart en vervolgens vroeg de RET om een offerte bij de Stichting RoMeO om de lijn te gaan exploiteren. Vrijwilligers van de Stichting RoMeO gaan de dienst onderhouden met twee losse vierassers, waarbij gereden zal worden onder het altijd aan de Diergaarde Blijdorp verbonden lijnnummer 3. De frequentie wordt afgestemd op de openings- en sluitingstijden van de tuin. De trams staan aan de achterzijde van CS te wachten op passagiers en vertrekken pas, wanneer de 'achterwagen' is gearriveerd. Aan het einde van de dag gebeurt bij Blijdorp hetzelfde. In Blijdorp kunnen de trams keren via de oude lus van lijn 3 en aan de andere zijde zal worden gekeerd bij de museumlus op de kop van de Provenierssingel bij de Schiekade.

Diergaarde Blijdorp is enthousiast over het idee, volgens hen is er nog altijd veel vraag om de tram naar de diergaarde. Tegenwoordig is de hoofdingang van de diergaarde aan de andere zijde van de tuin bij de Abraham van Stolkweg. Voor mensen met de auto veel beter omdat men daar over een groot parkeerterrein beschikt, maar voor mensen zonder eigen vervoer slecht bereikbaar en via een veel langere route.

Trams voor Roemenië

De delegatie van het vervoersbedrijf uit de Roemeense stad Galati, die op 30 mei j.l. een contract tekende voor de aankoop van vijftien rijtuigen van de 800-serie, heeft gekozen voor de volgende rijtuigen: 801, 803, 804, 806, 807, 814, 817, 824, 832, 836, 837, 838, 842, 844 en 846. Namens de RET krijgen de Roemenen de 849 er gratis bij voor onderdelen. Opvallend hierbij is, dat de 849 als enige wagen nog rijvaardig is. Wel heeft de wagen schade aan de voorzijden na de aanrijding enige tijd geleden met de 719, maar die blijkt erg mee te vallen. De RET moet de rijtuigen rijvaardig afleveren, terwijl eventuele plaatschade door de Roemenen zelf zal worden hersteld. Mocht dit bij sommige rijtuigen niet lukken dan heeft men nog de keuze uit vier reserve rijtuigen: 816, 825, 826 en 845. Volgens de laatste berichten schijnt het rijvaardig maken nog een hele klus te zijn.

Stichting RoMeO

De oldtimer-weekenden op 1 en 2 juli en 8 en 9 juli jl. zijn met wisselend succes verlopen. Motorrijtuig 86 dat hiervoor zou worden ingezet, werd enkele dagen voor de start afgekeurd en werd vervangen door motorrijtuig 11. Bij terugkeer in de remise op de eerste dag van exploitatie viel de stroom uit, waarschijnlijk door een defect in de schakelkast van mr. 11.

Op 2 juli werd behalve de 119+284, nu de 523+1001 ingezet. Op 8 en 9 juli werd vervolgens gereden met de 119+284 en 1+327. Het eerste weekeinde was de bezetting van de trams zeer matig door het tropische weer. Het tweede weekeinde onder normale omstandigheden, waren de trams uitstekend bezet en waren alle passagiers razend enthousiast. Gezien de overmacht van het eerste weekeinde en het succes van het tweede weekeinde kon men gelukkig toch spreken van een geslaagd initiatief.

Infrastructuur en exploitatie

Na het herstellen van de railverbinding op de kruising Stadhoudersweg/Statenweg is men nu bezig met het aanleggen van nieuwe sporen op de Stadhoudersweg. Wat dit eventueel betekent voor een nieuwe tramverbinding in Blijdorp, daarover geen nieuws.

Op 1 juli in plaats van 10 juli 2006 werd de zomerdienstregeling van kracht.

Op 24 en 25 juni reed lijn 5 in verband met werkzaamheden voor de aanleg van RandstadRail bij de Melanchtonweg niet naar Schiebroek. Vanaf de halte Bergweg/Walenburgerweg reed lijn 5 via de Bergweg, Station Noord, Straatweg en Kleiweg naar het tijdelijke eindpunt bij de busgarage en Centrale Werkplaats aan de Kleiweg. Daar konden reizigers overstappen op pendelbussen welke reden tussen de Kleiweg en Schiebroek.

Op maandag 10 juli werden de haltes voor lijn 7 bij het Schuttersveld in de Crooswijksestraat en Boezemstraat, hoek Pijperstraat opgeheven en samengevoegd tot één nieuwe gecombineerde tram- en bushalte Crooswijksestraat bij de Crooswijkseweg. Ook buslijn 38 stopt aan deze nieuwe halte, hetgeen het overstappen tussen tram en bus makkelijker maakt. Deze wijziging is vanwege het herstructureeringsplan Nieuw-Crooswijk. Buslijn 38 rijdt nu ook via de Crooswijkseweg en Crooswijksestraat. Dit heeft ook te maken met het feit dat tramlijn 7 per 10 december 2006 weer gaat rijden via de Boezemweg en Goudsesingel en het traject Boezemstraat, Pijperstraat en Crooswijksestraat dan tramloos wordt. Wel komt er dan nog een nieuwe buslijn 46 Crooswijk – Charlois.

Materieel

De trams worden momenteel in de remise Hillegersberg in hoog tempo voorzien van chipapparatuur. Behalve de 700-en 800-en worden ook de Citadis-rijtuigen door RoMeO-medewerkers gehaald en gebracht. Dit laatste gebeurt door twee mensen met rijbevoegdheid voor de Citadis. Mr. 719 kwam na herstel schade weer in dienst. Per 10 juli stonden in de Centrale Werkplaats mr. 710 (herstel schade) en de 742, voor het rijvaardig maken van trams voor Roemenië de 832 en 844.

Mw. 839, die als proefwagen werd gebruikt voor de inbouw van chipapparatuur, is weer in dienst gesteld.

Van de Stichting RoMeO stond de 15 nog binnen en keerde de 556 terug naar remise Hillegersberg. In de remise Hilledijk langdurig buiten dienst de 2021, 2032, 2033, 2037, 2048, 2049 en 2059.

Nieuws per datum

22/06: In de ochtenduren werd de Coolsingel afgesloten voor alle verkeer tussen het Hofplein en de Van Oldenbarneveltstraat in verband met problemen bij de stadsverwarming. De straat moest worden opengebrouwen. Tramlijnen 20, 21, 23 en 25 reden een rondje CS via Delftseplein, Poortstraat, Weena en Kruisplein. Lijn 7 reed Hofplein, Weena, CS, Poortstraat, Weena en Hofplein. Omstreeks 12.00 uur deraileerde op het Weena een tram en werden de lijnen 4, 5 en 8 omgeleid via Hofplein, Pompenburg, Goudsesingel, Oostplein, Burg. v. Walsumweg, Blaak, Coolsingel, Van Oldenbarneveltstraat en Mauritsweg. Lijn 8 reed vanaf de Blaak linksaf naar de Schiedamsdijk Lijn 7 keerde op het Hofplein. Omstreeks 13.30 uur was de tram herspoord. Door het lek bij de stadsverwarming was de Coolsingel in eerste instantie alleen in de richting Hofplein – Van Oldenbarneveltstraat gestremd, later ook in de andere richting. Op 23 juni was de richting Hofplein, Coolsingel en Van Oldenbarneveltstraat nog geruime gestremd.

D E N H A A G

Veiligheid

Naar aanleiding van een incident waarbij een trambestuurder van tramlijn 16 ernstig mishandeld werd met een wisselijzer is de discussie over de veiligheid op de Haagse tram weer opgelaid. Ook vanuit de politiek gaan er stemmen op om ook in Den Haag de conducteur weer in te voeren. In

1965 nam de HTM afscheid van de vaste conducteur en sindsdien namen naast het zwartrijden ook het aantal veiligheidsproblemen toe. In Amsterdam en Rotterdam zijn de conducteurs al weer jaren terug op de tram. Na een gewenningsperiode zijn de ervaringen uiterst positief. De HTM is voorsnog geen voorstander van conducteurs en ziet meer in groepen controleurs. Toch lijkt het erop dat in de loop van 2007 ook in Den Haag de conducteur zal terug keren op een aantal drukke tramlijnen. Het gaat dan voorlopig om een proef van drie jaar.

Met de start van RandstadRail over een traject met een slechte reputatie is het misschien niet onverstandig om deze lijn als eerste op te nemen in deze proef. Reizigers hebben recht op veilig vervoer en het is te hopen dat RandstadRail niet binnen een aantal jaren zal verloederen à la Sprinters op de Zoetermeerlijn.

Zomerdienstregeling

Op zaterdag 8 juli 2006 werd bij de HTM de zomerdienstregeling ingevoerd. Deze dienstregeling duurt tot en met zondag 27 augustus 2006. In deze periode rijden de tram en bussen van HTM volgens een zomerrooster. Lijnen naar de meer zomerse bestemmingen gaan vaker rijden en lijnen die in de zomer minder druk zijn rijden met een iets lagere frequentie. Voor tramlijn 9 betekent dit dat er weer een aantal diensten wordt gereden vanuit Zichtenburg. Deze diensten rukken in en uit via de Dedemsvaartweg. Op maandag 10 juli 2006 reden er op tramlijn 9 om deze reden GTL's, die normaal gesproken de laatste tijd alleen nog maar op de tramtunnel-lijnen dienst deden (hoge 3000-en).

Werkzaamheden

In ons vorige nieuwsoverzicht berichtten wij al dat er in Den Haag en omgeving heel veel wordt gesleuteld aan de infrastructuur. Hierna een aantal actuele aanpassingen.

Op 16 juni werd er op de Apeldoornselaan een aanvang gemaakt met het leggen van de nog ontbrekende sporen tussen de Loosduinseweg en de Dierenselaan. Eind juni werd de bovenleiding gespannen. Het ligt in de bedoeling dat er eind juli proefritten zullen plaatsvinden. Dit stuk spoor is van essentieel belang om de praktijkopleidingen van de RandstadRail bestuurders wat meer inhoud te geven. Vanaf het moment dat de sporen over de Apeldoornselaan worden vrijgegeven is het Haagse deel van RandstadRail lijn 4 in theorie tot het Netkousviaduct te berijden. In de praktijk zal het niet gebeuren omdat op het viaduct bij Ternoot geen kop kan worden gemaakt.

Op maandag 3 juli 2006 werd halte Loosduinseweg van tram 3 in beide richtingen definitief opgeheven in verband met de aanleg van RandstadRail. Aansluitend zal er nog enkele weken gewerkt worden aan het vervangen van de sporen tussen het Westeinde en de kruising van de tramlijnen 2 en 3. In het weekend van 22 juli wordt de gehele kruising vervangen en rijden de lijnen 2 en 3 een paar dagen een andere route.

Op het traject tussen het De Savornin Lomanplein en de Heliotrooplaan begint de nieuwe situatie steeds meer vorm te krijgen. De haltes Hoefbladlaan en Muurbloemweg zullen worden uitgevoerd met middenperrons. Bij de halte Muurbloemweg is een tijdelijke noodhalte geplaatst. Het traject vanaf de Heliotrooplaan tot aan het Arnold Spoelplein wordt vanaf augustus groots aangepakt. Het tramverkeer vanaf het De Savornin Lohmanplein wordt dan tijdelijk opgeheven en vervangen door een busdienst. De keerlus op het Arnold Spoelplein zal dan worden vervangen door een kopeindpunt en het hele traject route wordt RandstadRail-proof gemaakt. De voorbereidende werkzaamheden werden dit voorjaar al gestart met het verwijderen van veel bomen.

Bij het Centraal Station werden op vrijdag 7 juli 2006 door een aannemer pijlerbalken van een kleine 30 ton per stuk op 3 plaatsen (2x aan de Babylonzijde en 1x aan de Rijnstraat-kant) aangebracht.

Op woensdag 12 juli 2006 werden een 5-tal kokerliggers (gewicht iets minder dan 25 ton per stuk) gehesen voor het viaduct bij de Anna van Buerenstraat. Aansluitend werden op 13 juli 2006 twee maal zeven rechte liggers gelegd. Dit gebeurde met behulp van twee kranen omdat de manoeuvreerruimte onder de stationskap erg beperkt was. Deze liggers wogen bijna 14,5 ton per stuk. Met deze actie was het Anna van Buerenviaduct weer compleet verbonden met het tramplatform. Op 14 juli werd deze klus ook aan de Rijnstraat-zijde uitgevoerd en werd ook aan deze kant de verbinding hersteld.

Op het Netkousviaduct is men begonnen met het leggen van de sporen. Aan de kant van tramstation Ternoot zijn ook de eerste bovenleidingmasten geplaatst.

Remise Zichtenburg

Op de Werf achter remise Zichtenburg krijgt de nieuwe werkplaats steeds meer gestalte. De oude gebouwen zijn geïntegreerd in de nieuwbouw. De nieuwbouw bestaat hoofdzakelijk uit vooraf gefabriceerde betonconstructies, die als een puzzel ter plekke in elkaar worden gezet. Aan de achterzijde werd een stalen constructie gebouwd. Het ligt nog steeds in de bedoeling dat deze nieuwbouw in oktober wordt opgeleverd. De huidige centrale werkplaats aan de Lijsterbesstraat wordt dan verhuisd naar Zichtenburg. Het ligt voor de hand dat de werkplaats aan de Lijsterbesstraat zal worden opgeheven. De remise blijft voorlopig nog wel bestaan.

Veteranendag

Op donderdag 29 juni 2006 werd in het centrum van Den Haag de jaarlijkse veteranendag gehouden.

Om de veteranendag te promoten had de organisatie besloten een tram totaal te bestickeren. De 3125 werd om die reden in rood-wit-blauw beplakt en reed gedurende drie weken op diverse tramlijnen.

De viering zelf had voor de tramdienst behoorlijk wat omleidingen tot gevolg. In de middaguren reed lijn 1 tussen de Bierkade en Scheveningen in beide richtingen om via de lijnen 9 en 10. Tussen Scheveningen Noorderstrand en Plein 1813 werd een pendeldienst ingesteld. De tramlijnen 9, 15, 16 en 17 hadden een omleidingsroute via de Schedeldoekshaven. Vanaf het Statenkwartier reed lijn 17 richting stad niet verder dan de Grote kerk. Spitslijn 10 reed niet in de avondspits. Gemeld kan nog worden dat de Veteranen-tram op Veteranendag op lijn 17 reed.

Kasselse Partytram

Op 2 juli reed de Kasselse motorwagen 269 voor het eerst met passagiers als Partytram door Den Haag. De rode 269 was samen met een blauwe soortgenoot (282) in 1995 naar Den Haag gekomen nadat ze eerst een tijdje in Amsterdam hadden gereden. In Den Haag hebben deze trams tot op heden nauwelijks gereden. De rit met de 269 was dan ook bijzonder te noemen. De tram maakte deze rit naar aanleiding van een 25-jarig huwelijksfeest. Het leek even mis te gaan toen de 269 de remise aan de Frans Halsstraat verliet. Omdat een bestuurder van een auto nog net even voor langs wilde raakte de 269 de auto. Gelukkig viel de schade mee en konden zowel de auto als de tram hun weg even later vervolgen. Via de keerdriehoek bij het Zuiderpark werd naar Scheveningen gereden. Mogelijk wordt de 269 later dit seizoen ook een keer ingezet op een zondagsrit vanuit het museum.

Materieel tram

De 3086 heeft in juni 2006 een schilderbeurt gekregen. In juni 2006 is men in de Centrale werkplaats aan de Lijsterbesstraat begonnen met het aanbrengen van airco installaties op een deel van de 3100-serie.

Binnenkort zal de 3127 als laatste GTL II zijn blauwe kleur verliezen. Deze tram is nog blauw maar dit is niet zichtbaar omdat er een totaalreclame van de Rabobank over heen geplakt zit.

Wist u dat

- de GTL-tram vanaf september mogelijk niet meer in Loosduinen kan keren?
- dit komt omdat de keerlus verdwijnt op het Arnold Spoelplein?
- de GTL 3096 een apart 'geval' is en sommige aanpassingen niet krijgt?
- er geen visiontainment systeem en ook geen ARI in deze tram zit?
- deze GTL de halteafroep van de 3100-serie heeft gekregen?
- Madurodam op 3 juli een primeur had?
- in deze kleinste stad van Nederland de eerste RandstadRail-lijn van start ging?
- en dat dit voertuigje een klein wagennummer 4002 draagt?
- er steeds meer GTL's met behulp van de achterste panto rijden?
- Er steeds meer trams met airco op straat verschijnen?

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

Vervangend vervoer

Het vervangend vervoer met gelede Connexion-bussen van de serie 9000, sommige nog in NZH-kleuren, verliep in het begin nogal stroef. De rijtijden waren behoorlijk ruim, maar niet alle chauffeurs wachtten bij de haltes onderweg de vertrektijd af, zodat 'vervroegingen' van een kwartier gebruikelijk werden. Inmiddels worden gepensioneerde chauffeurs ingezet om de ergste 'cowboys' van het uitzendbureau te vervangen, zo was te horen. Omdat de bussen met name in Berkel en Rodenrijs de provinciale weg enigszins blokkeren als ze aan de halte staan, is het niet eenvoudig om vijf minuten of langer de vertrektijd af te wachten. De gemeente Berkel is in dit opzicht ook niet erg handig bezig: tussen de halte heuvels is onlangs een erg onhandige vluchtheuvel aangelegd waardoor auto's niet erg gemakkelijk de bussen kunnen inhalen. In de avond van vrijdag 30/6 werd een chauffeur door enkele ongeduldige automobilisten gemoles-teerd. De politie kwam ter plaatse.

Achter het Rotterdamse Centraal Station maken de bussen nu meestal gebruik van de ongebruikte tramhalte, zodat ze niet op de weg hoeven blijven staan. Regelmatig kwam/komt de Rotterdamse politie, die toch al niet bekendstaat om haar fijnzinnigheid, ter plaatse om de buschauffeurs terecht te wijzen. Dat de tramhalte al weer enkele jaren buiten gebruik is, is haar niet bekend en men heeft kennelijk niets nuttigers te doen. Het is inmiddels gebruikelijk dat de bussen vijf of meer minuten te laat uit Rotterdam vertrekken, zodat ze ongeveer op tijd zijn bij de Kleiweg, Wilgenplas, Berkel en Pijnacker.

De chauffeurs is gevraagd of zij voorlopig tot eind oktober beschikbaar zijn voor het RandstadRail-vervoer, en mogelijk tot eind december. Dus kennelijk vreest men uitloop.

Ombouw Zoetermeerlijn

Na de buitendienststelling van de Zoetermeerlijn op 2 juni werden de sporen in sneltreinvaart vervangen. De dag erna waren tussen Leidschenveen en de Voorweg al sporen verwijderd. De houten bielsen maakten plaats voor betonnen en lange nieuwe spoorstaven schoven vanaf goederentreinen op de bielsen.

Tussen 2 juni en 10 juli werd bijna de gehele Krakeling vervangen. De meeste perrons zijn verwijderd of worden lager gemaakt. Bij de stations Stadhuis en Meerzicht is dit niet het geval. De perrons blijven daar op treinhoogte en de sporen komen hoger te liggen zodat ook daar de RandstadRail-trams makkelijk kunnen halteren. Op diverse plaatsen worden overloopwissels aangebracht. Op die plaatsen zijn extra nieuwe bovenleidingmasten geplaatst. Verder blijven de oude masten behouden. Bij Centrum West zijn nieuwe masten geplaatst voor de aanleg van het nieuwe kopeindpunt van RR lijn 3.

In Leidschendam is gewerkt aan een nieuwe brug over de Vliet voor RandstadRail. Deze brug ligt hoger dan de oude brug en hoeft dus niet meer open voor het scheepvaartverkeer. Ook de voetgangersbrug is vernieuwd. Over de brug komt bovenleiding. De oude brug was 'stroomloos'.....

RandstadRail in de Haagse tramtunnel

In juni werden bij zowel de halte Grote Marktstraat als bij halte Spui de richels langs de perronranden verwijderd. De richels waren aangebracht om de tussenuimte tussen halte en GTL te verkleinen. Het weghalen van de richels was het signaal dat er iets bijzonders op komst was.

In de vroege morgen van 26 juni maakte RandstadRail voertuig 4006 een bijzonder uitstapje. De 4006 was uitverkoren om na een langdurig verblijf in de Centrale werkplaats aan de Lijsterbesstraat als eerste de tramtunnel te berijden. De tram reed op eigen kracht via de sporen van de lijnen 12 en 2 naar het opstelspoor aan de Monstessestraat, naast het traject van lijn 11. Omdat de infrastructuur op het traject door de Edisonstraat, Beeklaan en de Regentesselaan niet geschikt was gemaakt voor de bredere tram, werd het traject naar de Monstessestraat in de verkeerde rijrichting bereiden. Eenmaal aangekomen op het opstelspoor bleef de tram daar overdag staan, bewaakt door twee particuliere beveiligingsbedrijven. In de vroege ochtend van 27 juni werd de 4006 voor het eerst door de tramtunnel gereden op het spoor richting Centraal Station. Vanaf de Monstessestraat werd via de Loosduinseweg en de route van lijn 2 naar de tunnel gereden om het spoor richting CS te testen. De hele route werd onder begeleiding van een bovenleidingswagen stapvoets gereden om te kijken of alles paste. Het konvooi met de 4006 reed die nacht door tot halte Oostinje. Een nacht later, op 28 juni, werd het andere spoor getest. Na de proefrit reed de 4006 weer terug naar de Lijsterbesstraat.

In de toekomst zal ook het traject vanaf Oostinje naar Station Laan van NOI geschikt worden gemaakt voor de nieuwe voertuigen. Dit is bedoeld om in geval van calamiteiten te kunnen uitwijken.

Rotterdam Airport wil railverbinding

De Rotterdamse luchthaven wil aangesloten worden op RandstadRail. Men verwacht de komende jaren miljoenen extra reizigers en daarom zou een aansluiting op de nieuwe, snelle openbaarvervoersverbinding in de randstad een uitkomst zijn, als alternatief voor de auto. Men wil dat RandstadRail straks een tussenstop maakt op het Meijersplein, ten oosten van het vliegveld. Daarvandaan zouden dan shuttlebussen kunnen rijden. Men vindt dat passagiers zo makkelijk mogelijk naar de luchthaven moeten kunnen komen. Met de auto wordt het ook hier steeds moeilijker in verband met de regelmatige filevorming op de A13 en A20.

Op dit moment is alleen buslijn 33 een alternatief voor de auto. Ook zal worden gesproken over een tramverbinding vanaf Rotterdam Centraal. Deze zou via de route van de huidige lijn 5 en bij de bocht G.K. van Hogendorpweg/ Melanchtonweg linksaf moeten slaan richting luchthaven. De lijn zou moeten eindigen op de Van der Duyn van Maasdamweg, op loopafstand van de aankomst- en vertrekhal.

Materieel

In de nacht van 3 op 4 juli werd het RET-metrorijtuig 5269 overgebracht van de NedTrain-werkplaats in Leidschendam naar het toekomstig station Nootdorp. Het rijtuig is hier naar overgebracht voor promotie- en testdoeleinden. Op 15 juli zullen testritten plaatsvinden voor het nieuwe beveiligingssysteem. In de eerste week van juli zouden ook de rijtuigen 5263 en 5267 worden overgebracht van de Waalhaven naar de NedTrain-werkplaats. Ook de overige metrorijtuigen zijn zo goed als gereed voor exploitatie.

RandstadRail voertuig 4006 kreeg in de werkplaats een logo van Alstom op de B-zijde (kop). Tot op dit moment is de 4006 het enige voertuig met deze fraaie sticker. De sticker is geplakt op het verwijderbare schot, zodat het gemakkelijk van voertuig kan wisselen.

Aankomsten en bijzonderheden

Onlangs werd bekend dat er 54 4000'ers komen in plaats van 50. Tot nu toe zijn 17 stuks gearriveerd:

Nummer	Aankomst	Bijzonderheid
4001	16-05-2006	ZBG - Vanuit Wildenrath
4002	01-03-2006	ZBG - Presentatie op 02-03-2006 - Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4002	03-07-2006	In miniatuur in dienst in Madurodam ☺
4003	18-05-2006	ZBG - Vanuit Wildenrath
4004	31-03-2006	ZBG - Reed op 19-04-2006 de allereerste proefavondrit - Op 24-05-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4005	05-04-2006	ZBG
4006	13-04-2006	LB - Aflevering Savornin Lohmanplein
4007	27-04-2006	ZBG
4008	04-05-2006	ZBG
4009	12-05-2006	ZBG
4010	23-05-2006	ZBG
4011	31-05-2006	ZBG - Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer
4012	08-06-2006	ZBG
4013	14-06-2006	ZBG
4014	20-06-2006	ZBG
4015	27-06-2006	ZBG
4016	05-07-2006	ZBG
4017	11-07-2006	ZBG

BUSNIEUWS NEDERLAND

De SUPERBUS: een reële optie ?

Het superbusconcept, zoals ontwikkeld door de TU Delft (lucht- en ruimtevaarttechniek), gesteund door een zware innovatiegroep uit het bedrijfsleven, beoogt individueel openbaar vervoer te bieden. Passagiers worden in plaats A op hun vertrekadres opgehaald, waarna met een bloedgang (250 km/h) gereden wordt naar plaats B, waar elkeen op zijn

bestemmingsadres wordt afgezet. Deze opzet leidt tot de inzet van betrekkelijk kleine eenheden van 20 tot 30 zitplaatsen, anders is het logistiek niet voor elkaar te krijgen. Voor de ontwikkeling stelde EZ 3 ton Euro beschikbaar en na contact met de projectgroep Zuiderzeelijn was men voornemens mee te doen aan de aanbesteding voor deze lijn, als niet de heer Duyvesteyn de boel in 2005 had afgeblazen. Maar verschillende tweede kamerfracties waren redelijk enthousiast en zo is het plan nog steeds in beeld, nu de Zuiderzeelijn wellicht weer een kans krijgt.

Het gaat er natuurlijk heel anders uitzien dan de mogelijke treinvarianten, met 673 voertuigen van 1,70 m hoog en 2,55 breed, en vanwege hun lengte van 15 m voorzien van dubbele achteras. De aandrijving zal elektrisch plaatsvinden, waarvoor in den aanvang accu's zullen worden gebruikt – die schijnt men inmiddels sterk verbeterd te hebben – en later wellicht brandstofcellen. Aldus wil men in 2020 tussen Schiphol en Groningen v.v. dagelijks 139.000 reizigers vervoeren. De verlangde hoge snelheid brengt de aanleg van een eigen baan – zonder stoppen onderweg – met zich mee, waarbij technieken uit de lucht- en ruimtevaart de zaak in het gareel houden.

Een business case die men heeft laten ontwikkelen leidt tot een return on investment van 190%, waarbij HST varianten 1 en 2 met 70 resp. 106 % magertjes afsteken en de MZB (magneetzwefbaan) niet verder komt dan 120 %. Gezien de personeelsintensieve exploitatiewijze komt dit nogal verwonderlijk over, ook al wordt uitgegaan van een rijksbijdrage in de infrastructuur. Maar de kracht van het systeem schijnt er in te zitten dat alle plaatsen altijd bezet zijn. En het energiegebruik van het supersnelle voertuig is bij 250 km/h gelijk aan dat van een normale bus bij 100 km/h, dankzij de toegepaste innovatieve technieken. In samenwerking met Connexion wil men nu een full-scale demonstratie opzetten en men hoopt in 2008 een testbedrijf te kunnen rijden tijdens de Olympische spelen te Beijing. Wie zijn eigen ideeën niet vertrouwt doet zoiets natuurlijk niet.

Omdat uw redacteur zelf nogal geporteerd is voor innovatie heeft hij de uiteenzetting van de projectleider met rode oortjes gevolgd. Zijn oordeel is dan ook dat technisch gesproken een dergelijk project uitvoerbaar is, maar de vraag is of het aansluit bij het gedachte vervoerspatroon Amsterdam-Groningen v.v.; daardoor kan gerede twijfel bestaan aan de business-case, terwijl ook niet helder is welke impulsen het project voor het zo geplaagde noorden des lands, waar iedereen liever vandaan dan naar toe wil, kan opleveren. Maar in China zouden wel eens mogelijkheden kunnen liggen. Gezien de uitdagingen van de toekomst zal zeker met de ontwikkeling moeten worden voortgegaan, en wij wachten met spanning en belangstelling af waar de zaak zal uitkomen. Ik dank ook projectleider Melkert voor zijn heldere uiteenzetting, want uit de krant had ik er werkelijk niets van begrepen; de krant zelf had dat waarschijnlijk ook niet. (herman)

Nog een superproject: waterstofbussen in Rotterdam

MAN, Shell Hydrogen en Connexion hebben besloten gezamenlijk 's werelds grootste openbaar vervoerproject op basis van waterstof tot stand te brengen. Men wil in de regio Rotterdam vanaf 2009 meer dan twintig bussen met interne waterstofverbrandingsmotor inzetten, die zullen tanken bij een speciaal ontwikkeld tankstation, dat overigens ook benzine en diesel verkoopt. De toegepaste techniek – voor alle duidelijkheid – is dus anders dan bij het op dit moment in Amsterdam lopende project, waarbij zich in de bus brandstofcellen bevinden en de aandrijving elektrisch plaats vindt. (MAN truck en bus)

AMSTERDAM GVBA

Hoewel de gelede Volvo's B10MG na 5 juni buiten dienst gingen bleken zij op lijn 15 niet gemist te kunnen worden. Dus verschenen 473, 477, 478, 479, 481, 483, 484, 486, 490 en 504 weer in dienst. Definitief terzijde staan 487, 491 en 492. Het aantal van Connexion gehuurde bussen beperkt zich tot de genoemde zeven. (en/dat)

ARNHEM Connexion

Connexion bereidt een bestelling voor van – al dan niet gelede – trolleybussen ter vervanging van 0172-0182. SB220 1052, 1060, 1062 en 1067-1069 gingen in april naar Connexion Tours; 1066 vertrok naar Bemmelen. In mei kwamen 2436, 2643, 2881, 5562 en 8689 naar Arnhem. De lijn naar Schuytgraaf is nog niet in gebruik; planning is nu najaar 2006. Tot en met augustus rijdt de 101 nog op zondag naar Burgers Zoo: vertrek station elk uur van 11.25 tot 15.25 (en)

BBA

Bestaande activiteiten vinden contractueel nog tot juli 2008 plaats onder de naam BBA; voor nieuwe wordt uitsluitend het merk Veolia gevoerd en alom zien men Veolia logo's verschijnen op gebouwen en voertuigen. De aardgasbussen 6609-6615 voor de Veluwe worden vanaf eind augustus verwacht. CSA11 110, 278 en 295 werden in mei opgelegd. MB200 430 ging in april naar BBA Tours, dat thans op eigen benen staat. (wp)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

De voertuigen kregen – hoewel nog steeds niet in de dienst teruggekeerd – de parknummers Connexion 5100-5105 (wp)

CONNEXION

Op 12 juni heeft de Rabobank bekend gemaakt via een van zijn investeringsmaatschappijen - Gilde of Rabo Participaties – het bedrijf te willen kopen en dus mee te willen bieden op de veiling die de Minister van Financiën zal houden. Zowel de minister, als de directie en de ondernemingsraad van het bedrijf achten de Rabo een aantrekkelijke partij. Vanuit de vestiging Bemmelen rijdt op dit moment op proef de 3152, MB Citaro LE. Buurtbussen 7399-7404 (MB 308CD) kwamen in 2005 in dienst in het NOOD gebied. Op de stadsdiensten Hoogeveen en Meppel rijden sinds januari 7413-7417, MB 9.406/Akkermans met 14 zit/8 staan. Extra Vervoer zijn de 9000-9005, 9043-9045, 9048, 9052, 9056, 9057. De reeks motorbranden van DOB materieel werd op 12 juni voortgezet met 2857; het lot van de bus is nog onbekend. (wp/en)

DEN BOSCH ARRIVA/Taxi Maasdriel

Het concessiesysteem leidt hier en daar tot aardige oplossingen. Zo verzorgt Taxi Maasdriel voor ARRIVA de exploitatie van rivierenlandlijn 166 van 's-Hertogenbosch naar Well in Gelderland. Men gebruikt hiervoor twee DOB B88/SB220 (waaronder de 34 ex Connexion 5328), en een Neoplan voor de ondersteunende ritten.(en)

DAV ARRIVA

Op 7 juli maakte de provincie Zuid-Holland bekend dat ARRIVA de nieuwe concessie Dordrecht-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden krijgt; ARRIVA was hier al vervoerder

sinds 2003, doch krijgt nu stad Dordrecht er bij en bovendien de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen, maar dat is nieuws voor de spoorwegrubriek. Men gaat 48% meer buskilometers aanbieden en het stadsvervoer Dordrecht zal rijden tot 01:00. (Arriva)

EINDHOVEN Phileas

Bussen 1201-1210 zijn nu in dienst; de 1212 keerde terug uit Israel. De blaffende hond die in de bussen schijnt mee te rijden heeft iets te maken met het remsysteem. (wp/en)

FRIESLAND ARRIVA

Per 28/6 is ARRIVA gestart met de chipkaart in Zuidoost-Friesland en Stad Leeuwarden (Arriva)

MAASTRICHT Stadsbus Maastricht

Omdat de 106 op 27 april uitbrandde werd de 814 teruggehaald van besloten vervoer, waar hij het nummer 347 had gekregen. (wp)

NOORD-BRABANT Connexion/Hermes

Na een hernieuwde aanbesteding, waarmee vrijwel iedereen die dacht er iets mee te maken te hebben zich heeft bemoeid, hebben GS van Noord-Brabant de concessie voor West en Midden Brabant, inclusief sneldienst Breda-Utrecht, toegewezen aan Connexion. De concessie Oost Brabant is verleend aan Hermes (Mobility Linq)

OSS Area

Sinds 15 mei 2004, na de deconfiture van MTI, wordt het stadsvervoer in Oss verzorgd door Area, een divisie van Maaskant reizen. De gebruikte bussen 25-29 (MB 904/Kusters 10 zit + 5 klap uit 2002) zijn ex MTI 02-25 – 02-29.(en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË.

Brussel. Met ingang van 26.6.2006 wordt tramlijn 3/23 in twee lijnen gesplitst:

lijn 3: Noordstation – Churchill

lijn 23: Churchill – Heizel.

Op lijn 23 worden de nieuwe T3000 trams ingezet.

Tot en met 1.10.2006 rijden er op zaterdag en zondag museumtrams tussen Woluwe (trammuseum) en Tervuren (14-18 uur). Op zondag wordt ook gereden tussen Woluwe en Cinquantenaire.

DUITSLAND oost.

Bad Schandau. In het laatste juli weekend vindt het Kirnitzschtal feest plaats. Men kan dan de remise bezoeken en er rijdt museummaterieel tussen de remise en Stadtpark. Ook op 3.10.2006 wordt er met historisch materieel gereden. En op andere dagen? De dagelijkse dienst wordt uitgevoerd met tweeassig Gotha materieel uit 1957-1960 met aanhangwagens uit 1963-1968; materieel dat bij menig museumbedrijf niet zou misstaan.

Berlijn. Met vooraf twee dagen feest werd op 28.5.2006 het nieuwe Hauptbahnhof en de Tiergartentunnel, de nieuwe noord/zuid verbinding, in gebruik genomen. Het station, dat door alle lange afstand treinen wordt aangedaan, staat op de plaats van het vroegere Lehrter Bahnhof, waarvan de naam na allerlei suggesties niet is vermeld of opgenomen in

de huidige benaming. Met ingang van deze datum is het treinverkeer naar/van Berlijn zo ingericht dat het Fernverkeer naar/van/via het Hauptbahnhof daar naast nog de stations Spandau, Gesundbrunnen, Lichtenberg, Ostbahnhof, Südkreuz, Wannsee en Potsdam Hbf aandoet. Hier kan worden overgestapt op de regionale treinen. Voor meer bijzonderheden verwijzen wij u naar de rubriek Spoorwegen Buitenland in het vorige nummer. De BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) paste per 28.5.2006 de dienstregeling aan de nieuwe situatie aan, zij het dat gedurende de 16 jaar durende aanleg van het Hauptbahnhof men er niet in geslaagd is een tramverbinding met dit belangrijke station tot stand te brengen. Dat wordt, als alles goed gaat, pas in 2009 gerealiseerd. Dat moet dan lijn M10 worden die per 28.5.2006 al een stukje in deze richting vanaf de Eberswalder Strasse via de Bernauer Strasse tot het Nordbahnhof (1,7 km.) werd verlengd.

Voor een aantal tramtrajecten dreigt ophef. Zo moet het traject Grünau (S-Bahnhof) – Schmöckwitz van lijn 68 worden opgeknapt. De kosten wegen niet op tegen de lage vervoercijfers en opbrengst. Mogelijk verdwijnt de tram hier nog in 2006. Verder lijkt het voortbestaan bedreigt van de trajecten: Pastor Niemöller Platz – Rosenthal / Schillerstrasse (lijn M1),

Bölschestrass – Altes Wasserwerk (lijn 60) en

Friedrichshagen (S-Bahn) – Rahnsdorf (lijn 61).

Hierbij bestaat de indruk dat in een enkel geval de kosten van onderhoud wat naar boven worden bijgesteld om een ophef te rechtvaardigen.

Het Poolse Szczecin zou belangstelling hebben voor 20 Tatra KT4Dt trams. Daarom werden in april en mei 2006 met de motorrijtuigen 7023 en 7046 getritten in Szczecin gereden waarna de wagens terug gingen naar Berlijn.

Alle eerder berichten ten spijt ging uiteindelijk de opening van het mini metrolijntje U55 niet door. Pas als het metrostation Brandenburger Tor met aansluiting op de S-Bahn beschikbaar is acht men een opening zinvol.

Chemnitz. Agenda: 15 en 16.7.2006. Van 9-18 uur het "4^e Kappler Strassenbahnfest" in het trammuseum Kappel, de vroegere werkplaats in de Zwickauer Strasse.

Cottbus. Op 16.9.2006 is er een open dag in de remise Schmellwitz. Tussen het Hauptbahnhof en Schmellwitz wordt gereden met historische trams en bussen. Ook kan men zelf een bus of tram besturen. Info:

www.cottbusverkehr.de

Dresden. Op 10.4.2006 werd het driedelige NGTD8DD motorrijtuig 2601 afgeleverd. Het 30 meter lange eenrichting motorrijtuig is een afgeleide kortere uitvoering van het 42 meter lange type NGTD12DD en heeft 68 zit- en 103 staanplaatsen. Er komen 30 van deze trams voor de wat minder drukke lijnen.

Frankfurt Oder. De afgelopen maanden werd een aantal KT4DM motorrijtuigen gesloopt. De 211 ontsprong de dans en ging in maart 2006 naar Tallin.

Halberstadt. Tot en met 28.10.2006 wordt elke zaterdag een één durende rit gereden met de historische motorwagen 31 (Lindner, 1931). Vertrek Holzmarkt: 14.45 uur.

Halle. Tot en met 14.10.2006 is het trammuseum in de Seebener Strasse geopend van 10-16 uur. Om 11 en 13.30 uur vertrekt dan van de Marktplatz een rondrit met historisch materieel waarbij het museum wordt aangedaan.

Leipzig. De meeste spoorwerken kwamen gereed vóór de aanvang van het WK Voetbal. Bij het Hauptbahnhof kwam een viersporige halte langs drie perrons in dienst waar cross-over kan worden overgestapt. Lijn 3 rijdt komende vanaf Knautkleeberg niet meer naar Taucha maar via Paunsdorf Nord naar Sommerfeld. Lijn 8, komende van Miltitz, werd ingekort van Sommerfeld tot Paunsdorf Nord. Ingesteld werd lijn 13 op de route Knautkleeberg – Taucha.

Binnenkort wordt de keerdriehoek in Knautkleeberg vervangen door een iets zuidelijker gelegen keerlus.

Het trammuseum Möckern is t/m 17.9.2006 op elke derde zondag van de maand geopend. Er wordt dan ook gereden met museummaterieel. Thema dit jaar: 80 Jahre Niederflurtechnik in Leipzig. Info: www.strassenbahnmuseum.de

Schöneiche. Na ombouw werd in april 2006 motorrijtuig 46 (ex Heidelberg 220) in dienst gesteld. Men beschikt nu over 7 motorrijtuigen voor de normale dienstuitvoering:

nr.:	type:	fabrikant:	bouwjaar:	opmerking:
21,22	KT4DM	CKD	1981	
41	GT6	Duewag	1966	ex HSB 225
42	GT6	Duewag	1966	ex HSB 219
43	GT6	Duewag	1966	ex HSB 218
44	GT6	Duewag	1968	ex HSB 226
46	GT6	Duewag	1968	ex HSB 220

Het niet gemoderniseerde KT4D motorrijtuig 24 dient als reserve en rijdt nog in het scholierenvervoer. In april 2006 arriveerden uit Heidelberg de GT6 motorrijtuigen 237 en 238. Deze komen na ombouw ook hier in dienst.

DUITSLAND west.

Darmstadt. Aanhangrijtuig 202 (geplaatst bij een café, zie HOV/RN 567) bleek geen lang horeca leven beschoren. Het rijtuig staat weer in de remise Frankenstein.

Duisburg. Op 20 augustus, 10 september en 1 oktober 2006 organiseert de "Tram Club 177" rondritten met de uit 1926 daterende Harkort gelede zesasser 177. Vertrek remise Grunewald om 15 uur. De rit duurt 3 uur en kost € 17,50. Op 22.12.1881 werd de eerste paardentramlijn geopend, dus bestaat de tram 125 jaar. Dat wordt gevierd op 2.9.2006. Het programma is nog niet bekend maar kijkt u tegen die tijd op www.dvg-duisburg.de

In Graz zoekt men tijdelijk materieel. Men is in gesprek over de verhuur van de gelede GT10NC-DU motorrijtuigen 1001-1003. Deze werden eerder al eens verhuurd aan Amsterdam.

Düsseldorf. Op 23.5.2006 werd motorrijtuig 3301 afgeleverd. Deze 100% lagevloertram wordt gezien als de nieuwe generatie Silberpfeilen (Silberpfeil II), met de typeaanduiding NF8U. De letter U geeft hierbij het verschil aan met de eerder in dienst gestelde Silberpfeilen NF8/NF10: deze trams zijn gebouwd voor tunneltrajecten. Zo lang de Wehrhahnlijn niet in bedrijf is (2013) worden ze ingezet op de lijnen 703 en 715. Het nieuwe eenrichting materieel kan kont-aan-kont gekoppeld worden en heeft daarom deuren aan beide zijden. Siemens levert een eerste serie van 15 stuks. Er is een optie op nog eens 61 rijtuigen. De laatste nog aanwezige Duewag motor- en aanhangrijtuigen zijn tot 29 vaste tramstellen geformeerd waarbij alleen voor motorrijtuig 2761 geen aanhangrijtuig beschikbaar was. Deze dient nu als reserve of wordt solo ingezet.

Frankfurt am Main. De serie S motorrijtuigen 201-260 is grotendeels afgeleverd. Intussen werd de bestelling met 5 trams verhoogd die aansluitend in 2007 geleverd worden.

Tot en met 3.10.2006 is het verkeersmuseum in Schwanheim elke derde (en eventuele vijfde) zaterdag en zondag van de maand geopend van 11-17 uur. Op 24.9.2006 vindt in samenwerking met andere organisaties de "Tag der Verkehrsgeschichte" plaats.

Freiburg. De via een tussenhandelaar verkochten motorrijtuigen 201 – 204 zijn bestemd voor Lodz. De 203 reed hier in maart/april 2006 testritten. Ook de 204 was toen al in Polen; de 201 en 202 stonden nog bij SIM in Salzgitter.

De historische tramlijn rijdt nu als lijn 7. Rijdagen en tijden: zie www.fdfs.de/fahrplan/sommerfahrplan Door een langdu-

rige inspraakprocedure zal een verlenging vanaf Zähringen naar Gundelfingen niet vóór 2010 gerealiseerd worden. Afhankelijk van de financiering is de aanleg van een 2,4 kilometer lange tramlijn vanaf de halte Robert Koch Strasse via de Breisacher Strasse en de Berliner Allee naar de Messe. Door deze verbinding krijgt een aantal woonwijken en een ziekenhuis een betere aansluiting op het tramnet.

Hamburg. Op 27.8.2006 wordt een stadsrondrit over het gehele net georganiseerd door de Historische S-Bahn Hamburg. Info: www.historische-s-bahn-hamburg.de

Hannover. Door de strenge winter werd de aanleg van de verlenging Lahe – Altwarmbüchen vertraagd en pas op 11.6.2006 in gebruik genomen. Daar aan voorafgaand werd op 28.5.2006 de keerlus Lahe voor het laatst door de lijnen 3 en 9 gebruikt. Een dag later keerden de trams tijdelijk via een keerspoor achter de nieuwe halte Lahe in de Buchholzer Strasse.

Landkreis en Stadt Hannover plannen een nieuwe tramlijn tussen Lahe en Misburg Nord. Bij de aanleg van het nieuwe traject naar Altwarmbüchen werd hiervoor ter hoogte van de halte Lahe al een wissel en een kort stukje spoor gelegd. Men denkt in 2008 met de aanleg te beginnen. Minder concreet zijn de plannen voor een verlenging van lijn 4 vanaf Garbsen naar Garbsen Mitte en een tramlijn vanaf de Wallensteinstrasse naar Hemmingen. In Hemmingen moet de Bundesstrasse 3 worden omgeleid en daarvoor moeten nog alle voorbereidingen worden getroffen.

Heidelberg. De DT tramstellen 292 en 296 (samengesteld uit de gelede zesassers 231+238 en 235+237) werden ontkoppeld. Vanuit de OEG remise in Edingen, waar ze terzijde stonden, werden de motorrijtuigen 237 en 238 in april 2004 overgebracht naar Schöneiche. Ook de 231 is bestemd voor Schöneiche en de 235 gaat naar Jena. De werkzaamheden voor de nieuwe tramlijn naar Kirchheim liggen op schema. De opening is op 9.12.2006.

Karlsruhe. Met een tramoptocht werd op 27.5.2006 het nieuwe tramtraject naar Nordstadt geopend. Gelijktijdig werden de lijnen 2, 3 en 6 gewijzigd zoals bericht in HOV/RN 568.

Kassel. Op 20.4.2006 vertrok een Regio Citadis tram over de weg naar de haven van Rostock om vandaar naar Zwenen te worden verscheept. Hier gaat de tram proefritten rijden in Norrköping en Göteborg en over enkele spoortrajecten.

Keulen. Op 1.6.2006 werd lijn 1 in Weiden met ± 1 kilometer verlengd tot een viersporig eindpunt bij het op 28.5.2006 geopende S-Bahnstation van de DB. Aansluitend op de treinen van de S-Bahn Keulen – Düren (lijnen S12 en S13) kunnen bij evenementen vanaf hier extra trams vertrekken naar het Rhein-Energie-Stadion. Tijdens het WK Voetbal werden in de periode 11 t/m 26.6.2006 in dit stadion vijf wedstrijden gespeeld.

Zoals eerder bericht wordt op 22.7.2006 afscheid genomen van de Duewag achtassers. De ritten beginnen om ± 12 uur vanaf de Neumarkt. Info: www.kvb-koeln.de

Tot en met december 2006 is de museumremise Thielenbruch elke tweede zondag van de maand geopend van 11-17 uur. Op 10.9.2006 worden drie jubilea gevierd:

- 1) de remise Thielebruch wordt 100 jaar,
- 2) de Historische Strassenbahn Köln (HSK) bestaat 15 jaar,
- 3) vijftig jaar geleden werden de eerste Grossraum motorwagens serie 1300 in dienst gesteld.

Mannheim. In Neuostheim werd het eindpunt van lijn 6 omgebouwd waardoor een betere overstap mogelijk is op de OEG lijn uit Heidelberg en men vanuit deze richting betere aansluiting heeft richting SAP-Arena. Dit stadion ligt aan de nieuwe Stadtbahnring Ost. De complete ring Planetarium – Fahrlach – Neuhermsheim – SAP Arena – Maimarkt – Neuostheim (6,2 km.) komt in oktober 2006 gereed en in december 2006 in dienst.

Mülheim. Stuk voor stuk komen de M6-NF motorrijtuigen weer in dienst waardoor de van Essen geleende trams weer terug kunnen.

München. Op 14.3.2006 vond een ernstig ongeval plaats in de Westendstrasse. Een aan een vrachtauto gekoppelde bouwkraan raakte los en kwam in botsing met R3.3 motorrijtuig 2141. Deze in 2001 in dienst gestelde lagevloertram werd onherstelbaar beschadigd en is rijp voor de sloop. Mogelijk wordt de bestelling van 3 Variobahn trams verhoogd tot 4 om het verlies te compenseren. Overigens krijgen deze nieuwe trams een designkop die afwijkt van de door Neurenberg bestelde trams. Nog vóór het WK Voetbal 2006 kon de deelserie metrotreinstellen 6611 – 6618 in dienst worden gesteld. Het nieuwe MVG museum, dat zoals eerder bericht wordt ondergebracht op het terrein van de centrale werkplaats wordt in 2007 geopend.

Neurenberg. De aangekondigde opening van de volautomatische metrolijn 3 was al verschoven van maart 2006 naar najaar 2006 maar loopt nog verder uit. Een verlenging van de testfase met daarna een proefbedrijf van drie maanden betekent een opening in de tweede helft van 2007.

ESTLAND.

Tallinn. Uit Frankfurt Oder werd het KT4D motorrijtuig 211 overgenomen.

FRANKRIJK.

Grenoble. Op 20.3.2006 kwam de verlenging van lijn B tot Gières, Plaine des Sports in dienst.

Montpellier. Op 3.4.2006 werd de eerste "bloemetjes" tram, een Citadis 302, voor de nieuwe lijn 2 afgeleverd. Deze lijn komt eind 2006 in dienst.

Mulhouse. Zoals eerder bericht werd op 13.5.2006 het nieuwe trambedrijf geopend. De eerste fase omvat een net van ± 12 kilometer met 2 lijnen:

lijn 1: Rattachement – Port Jeune – Gare Centrale

lijn 2 : Nouveau Bassin – Porte Jeune – Coteaux.

De eerste dagen werd een wat minder frequentie dienst uitgevoerd maar na de officiële opening door de Franse president op 20.5.2006 wordt vanaf maandag 22.5.2006 op beide lijnen een 12 minuten dienst uitgevoerd. Pas na enkele weken werd ook op zondag gereden. Voor het rijden van maximaal 15 diensten beschikt men over 27 vijfdele Citadis trams (2001 – 2027). Ruim voldoende voor de uitbreiding van het net tot 19,7 kilometer. Een eerste verlenging van Rattachement naar Châtaignier (± 1½ kilometer) komt in 2008 in dienst. Ook op het gedeelte Rondpoint Stricker (af-takking lijn 2) – Lutterbach (4 km.) van de tram-train lijn naar Thann – Kruth kan in de toekomst met deze trams worden gereden. Overigens komt de meersysteem lijn naar Thann – Kruth later dan gepland in dienst en in de eerste fase slechts tot Thann Nord (zie ook HOV/RN 568).

Toulouse. Voor de nieuwe tramlijn E naar Blagnac werden bij Alstom 18 Citadis 302 trams besteld (+ 6 optie). In Blagnac staat de fabriek van Airbus. Het design van de in 2008 te leveren trams zal hierop worden gebaseerd.

GROOT BRITANNIË.

Londen. De DLR (Docklands Light Railway) bestelde bij Bombardier 31 automatische motorrijtuigen. Deze worden geleverd in de periode juli 2008 – oktober 2009. De bestelling sluit aan op de in 2005 bestelde 24 motorrijtuigen die geleverd worden in 2007-2008 en omvat tevens de toen genomen optie op 9 rijtuigen. Het materieel wordt gebouwd in Bautzen en zoals bij Bombardier gebruikelijk komt de elektrische installatie uit de fabriek in Mannheim en de draaistellen uit de vestiging in Siegen.

Sheffield. Als eerste verscheen motorrijtuig 115 in een nieuw kleurenschema: blauw + rode kop. Het is de derde huistijl van dit nog niet zo lang bestaande bedrijf.

HONGARIJE.

Boedapest. Met de nieuwe Combino's, die in technisch opzicht volkomen afwijken van de eerder door Siemens gebouwde Combino's, worden intensieve testritten gereden op lijn 1. Binnenkort komen ze in dienst op de lijnen 4 en 6 en schuiven de door Ganz gebouwde gelede achtassers door naar andere lijnen ter vervanging van het oude UV materieel. Bij een recent bezoek waren deze oude driewagen tramstellen (in maart 2006 werd het 50-jarig jubileum gevierd) nog prominent in het stadsbeeld aanwezig waarbij ze met een snelheid rijden die niet in verhouding staat tot hun leeftijd. Alvorens de Combino's in de lijndienst verschijnen, moet de infrastructuur worden aangepast. De afgelopen maanden werd in verband met spoorwerken en aanpassing van de bovenleiding (voeding) de tramdienst op de lijnen 4 en 6 regelmatig door een busdienst vervangen. Zo werd in samenhang met de bouw van een metrostation voor de nieuwe metrolijn M4 de eindpuntlus van lijn 6 (Siroki Utca) door een kopeindpunt vervangen. De eerste steen voor metrolijn M4 werd op 27.3.2006 gelegd op de Etele tèt. Het traject Etele tèt – Barossi tèt komt in 2009 in dienst; het gedeelte Barossi tèt – Bosnyák tèt in 2010.

Szeged. De uit Cottbus overgenomen motorrijtuigen 64, 66 en 67 werden met uit Berlijn afkomstige draaistellen omgebouwd tot normaal spoor. Vanaf 16.4.2006 tot een nader te bepalen tijdstip is het openbaar vervoer gratis. In verband met hoog water alarm wil men het autoverkeer zo veel mogelijk beperken.

ITALIË.

Bologna. Alhoewel in mei 2005 al een lagevloer gelede trolleybus voor een nieuw spoorbus systeem werd afgeleverd werd hiervan tot heden nog geen meter aangelegd.

Caagliari. Er wordt op verschillende plaatsen gewerkt aan de 6½ kilometer lange tramlijn Piazza Repubblica – Monserrato. Grotendeels wordt gebruik gemaakt van de bestaande spoorlijn van de FdS (Ferrovie della Sardegna). Hier en daar hangt de bovenleiding al en de bouw van de remise vordert. Materieel werd tot nu toe niet afgeleverd. In 2007 zou de tram moeten gaan rijden.

Milaan. Alstom levert de infrastructuur voor een nieuwe volautomatische metrolijn. Deze lijn 5 krijgt tussen Garibaldi en Bignami een lengte van 5,6 kilometer met 9 stations. Een verlenging naar het naburige Monza is mogelijk een volgende stap.

Palermo. Een consortium onder leiding van Bombardier kreeg de opdracht voor de aanleg van een tramnet met een lengte van 15,3 kilometer en de levering van 17 tweerichting lagevloertrams met een lengte van 32½ meter. Er komen 3 lijnen:

lijn 1: Stazione Centrale – Boccella

lijn 2: Stazione Notarbartola – Borgo Nuovo

lijn 3: Stazione Notarbartola – San Giovanni.

Er komen 2 remises daar lijn 1 niet met de twee andere lijnen wordt verbonden. Er wordt gesproken van een opening in 2009/2010.

Turijn. Na de Winterspelen werd tramlijn 13 weer opgeheven. Er rijdt een vervangende busdienst.

NOORWEGEN.

Oslo. Door de regionale overheid van Akershus is besloten om tramlijn 13 (Lilleakerlijn) van Jar naar Bekkestua te verlengen. Dat zou in 2009 moeten gebeuren. Nog altijd leeft het idee om de Holmenkollijn (metrolijn 1) te vertrammen waarbij de lijn vanaf Frognersteren wordt verlengd naar het

wintersportgebied Tryvann. Op 1.7.2006 werd de Kolsaslijn (metrolijn 4) tussen Montebello en Kolsas stilgelegd. Hier rijden tijdelijk bussen. Na het aanbrengen van een stroomrail komt de lijn in 2009 weer in dienst.

OOSTENRIJK.

Graz. Men is in gesprek met het trambedrijf van Duisburg over de huur van de motorrijtuigen 1001 – 1003. De al langere tijd terzijde gestelde motorrijtuigen 272, 274, 275, 277, 280, 282 en 523 werden voor sloop verkocht en op 8 en 9.5.2006 per dieplader afgevoerd. Van enkele wagens bleven onderdelen bewaard zoals de motoren en draaistellen. Op 22 juli, 5 augustus, 19 augustus, 2, 9 en 16 september 2006 rijdt een Kulturlinie 2 met museummaterieel. De drie uur durende rit vertrekt om 15 uur vanaf de Jakominiplatz. Tarief: een vrijwillige bijdrage. Op 15 juli, 12 augustus en 9 september 2006 worden met historisch materieel "volle maan" ritten uitgevoerd. Deze vertrekken om 21 uur vanaf de Jakominiplatz. Prijs: € 10, inclusief een hapje. In verband met spoorwerken rijdt lijn 1 deze zomer niet tot Mariatrost. Daarom is het mogelijk om in de periode 16.7.2006 t/m 3.9.2006 elke zondag met een paardentram te rijden op een gedeelte van de lijn vanaf de museumremise Mariatrost. Vertrek: 15 en 17 uur. De museumremise Mariatrost is tot en met 17.9.2006 elke zondag van 14-18 uur voor het publiek geopend.

Innsbruck. Het Localbahn museum en de museumremise zijn t/m 28.10.2006 elke zaterdag geopend van 9-17 uur. Vanaf het Localbahnmuseum rijden op deze dagen museumtrams om 11.05, 13.05 en 15.05 via het Hauptbahnhof en de Maria Theresienstraat. Info: www.tmb.at

Linz. Voor de verlenging van lijn 2 vanaf Pichling Solar-City tot Pichling See viel de keuze op een tracé variant via de Heliosallee, Traundorfer Strasse en de Schwaigaustrasse. Na een onderdoorgang met de Westbahn wordt het nieuwe eindpunt bereikt waar kan worden overgestapt op de ÖBB en (regionale) buslijnen. De verlenging komt pas over enkele jaren in dienst. Eerder werd 2007 genoemd maar de S-Bahn dienst van de ÖBB tussen Linz en Ens komt niet vóór 2012 in dienst en het nieuwe traject loopt nog door onbebouwd gebied. De woningbouw moet hier nog op gang komen.

Salzburg. Het van Stern & Hafferl teruggekochte vierassige motorrijtuig ET 32 werd na enkele aanpassingen op 4.5.2006 weer in dienst gesteld. Niet in de personendienst maar als trekkacht voor korte goederentreinen.

Wenen. De E1 motorrijtuigen 4636, 4639, 4662, 4673, 4697 en de c3 aanhangrijtuigen 1164, 1166 en 1199 gingen naar Krakow. Per 27.3.2006 verminderde het aantal dienstwagens: maximaal zijn nu 434 motor- en 251 aanhangrijtuigen in dienst. In de aflevering van de tweede generatie ULF trams (typen A1 en B1) ontstaat een half jaar vertraging. De eerste A1 wordt nu in december 2006 afgeleverd, 19 volgen er in 2007. Overigens zijn er nog steeds onoplosbare technische problemen bij de eerste serie A en B trams. De beschikbaarheid ligt rond de 65%. De oudere E1+c3 tramstellen worden versterkt op alle lijnen ingezet. Op 2.9.2006 komt de verlenging van metrolijn U1 naar Leopoldau in dienst. Een duur en omstreken gedeelte temeer daar hier sinds 1976 een uitstekende tramverbinding aanwezig is. Dat betekent de ophef van tramlijn 25 per 29.7.2006, waarmee na 99 jaar het lijncijfer 25 uit het Weense stadsbeeld verdwijnt. Gelijktijdig wordt dan per 31.7.2006 lijn 26 vanaf Kagran verlengd over het door lijn 25 verlaten traject naar Aspern. Lijn 26 (Strebersdorf – Kagran – Aspern) wordt met een lengte van meer dan 25 kilometer daarmee de langste tramlijn in Wenen met in de ochtendspits 28 dienstwagens.

Wenen-WLB. Wiener Lokalbahnen. Op 31.5.2006 Bombardier motorrijtuig 410 af als laatste van de deelserie 407 –

410. Het is nu theoretisch mogelijk om 10 van de 11 gekoppelde diensten (serie 100 + serie 400) met een lagevloertram te rijden. De WLB heeft nog een optie op 8 van deze trams waarmee het mogelijk wordt om in de toekomst een tien minuten dienst uit te voeren.

SCHAFBERGBAHN. Nieuwe eigenaar.

Sinds de opening van het nieuwe rijseizoen op 28.4.2006 heeft deze populaire Oostenrijkse tandradlijn St.Wolfgang – Schafberg een nieuwe eigenaar: Salzburg AG. In het 113-jarig bestaan van de lijn is dit de vijfde eigenaar:

1893 – 1931	Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB)
1931 – 1938	Österreichischen Verkehrsbüro
1938 – 1945	Deutsche Reichsbahn
1945 – 2006	Österreichischen Bundesbahn
2006 –	Salzburg AG

Salzburg AG is ook de eigenaar van het rollend materieel geworden en de veerdiensten op de Wolfgangsee. Met enig gevoel voor geschiedenis werden de 8 stoomtandradlocomotieven en de twee dieseltandradmotorwagens vernoemd in:

Z1 – Z4	oudste stoomlocomotieven
Z11 – Z14	nieuwe stoomlocomotieven (oliestook)
VT2 21-22	dieselmotorwagens.

De dieselmotorwagens werden rood/wit geschilderd in de kleuren van de Salzburger Lokalbahn en voorzien van het SKGB embleem (Salzkammergutbahn).

Men wil het seizoen verlengen door ook in de wintermaanden te rijden. Bij slecht weer geldt een lager tarief.

POLEN.

Czestochowa. Het wagenpark bestaat uit 48 vierassige motorrijtuigen van het type 105Na: 601-616, 637-642, 644-649, 673-676, 678-681, 683-686, 688, 689, 692-697.

Gdansk. Er is begonnen met de aanleg van een nieuw tramtraject (± 3 km.) naar Chelm. Gereed: eind 2007.

Grudziadz. Bij dit kleine metersporige trambedrijf beschikt men over 21 dienstvaardige motorrijtuigen, type 805Na: 38, 41, 42, 46, 47, 49, 58 – 60, 63 – 68; gelede zesassers 72 (ex Mannheim), 74, 76, 77, 78 (ex Würzburg).

Krakow. Uit Wenen arriveerden de E1 motorrijtuigen 4636, 4639, 4662, 4673, 4697 en de c3 aanhangrijtuigen 1164, 1166, 1168, 1182, 1199 en 1281. Zodat de teller nu staat op 28 E1 motor- en 26 c3 aanhangrijtuigen. Bij de combinatie Bombardier/Vossloh/Solaris werden 24 lagevloertrams besteld. De 26 meter lange trams vertonen veel overeenkomst met de al aanwezige 26 NGT6-1 lagevloertrams maar krijgen een iets ander uiterlijk. Ze worden geleverd in 2007-2008. De eindmontage vindt plaats bij Solaris Bus & Coach waarmee deze Poolse busfabrikant voor het eerst de trammarkt betreedt.

Lodz. Via een tussenhandelaar werden uit Freiburg de GT8 motorrijtuigen 201-201 (Duewag 1971/1972) overgenomen. Uit Freiburg arriveerden in maart 2006 de 203 en 204 waarmee al proefritten werden gereden, de 201 en 202 stonden nog in Salzgitter.

Szczecin. Men wil 20 Tatra KT4Dt motorrijtuigen uit Berlijn overnemen. Van 13.4.2006 t/m 3.5.2006 werden met de uit Berlijn overgenomen motorrijtuigen 7023 en 7046 getritten uitgevoerd waarbij ze ook op de lijnen 7 en 8 in de personendienst reden. Na afloop keerden de twee wagens naar Berlijn terug. Er komt een nieuw technisch en vervoermuseum in de voormalige remise Niemierzyn waar het museummaterieel een plaats krijgt.

Torun. Dit metersporige trambedrijf exploiteert 5 tramlijnen (1, 1R, 2, 2W, 5) en 1 spitslijn (4) waarvoor 55 805Na motorrijtuigen aanwezig zijn: 212 – 216, 218 – 233, 235, 238 – 245, 247 – 271.

Warschau. Eind februari 2006 werden bij PESA 15 lagevloertrams van het type 120N besteld die in 2007/2008 wor-

den geleverd. Deze vijfdelige zesassige gelede trams hebben een 100% lage vloer. Zoals eerder bericht, kwam op 20/21.12.2005 het 2 kilometer lange nieuwe traject Plasków – Nowo Bemowo in dienst. Tot 1.1.2006 pendelde hier één motorwagen als lijn P en vanaf 2.1.2006 rijden hier de lijnen 2, 13, 23, 24 en 35. Op deze dag werd het lijnennet gewijzigd, waarbij de lijnen 4, 12, 29, 44, 45 en 46 vervielen. Op de 26 overige lijnen worden meer diensten gereden dan daarvoor. In plaats van met gekoppelde motorrijtuigen worden nu meer solo rijdende wagens ingezet waarvoor een aantal volgmotorrijtuigen weer van een complete bestuurscabine werd voorzien.

Wroclaw. Eerder berichtten wij over de aanstaande aflevering van een serie van 8 zesassige vijfdelige lagevloer trams (Skoda, type Vektra 16T; zie HOV/RN 567). Men heeft er nog eens 9 bijbesteld.

PORTUGAL.

Porto. Bij Bombardier werden 30 tweerichting sneltramrijtuigen van het type Flexity Swift besteld. De 37,1 meter lange trams worden geleverd in 2008/2009.

ROEMENIË.

Brasov. Uw redacteur maakte een rondreis door Roemenië en was begin juni 2006 in Brasov. Tram en trolleybus zijn nog volledig in bedrijf. De eerder per 1.3.2006 aangekondigde ophef werd dus uitgesteld.

SPANJE.

Barcelona. In februari 2006 werd bekend gemaakt dat er een nieuwe RENFE voorstadlijn komt en dat twee metrolijnen en een FGC lijn worden verlengd. Hierdoor ontstaan nieuwe verbindingen en overstapmogelijkheden. De nieuwe breedspoor RENFE lijn loopt van Castelldefels (lijn C2) via UPC – Gavà – Viladecans – Sant Boi – Sant Feliu de Llobegrat – Sant Joan Despi naar Cornellà (lijn C3) en krijgt een lengte van 18,4 kilometer met 12 tussenstations. Op een klein stukje na, bij Castelldefels, loopt de lijn geheel ondergronds. Door de aanleg van deze verbinding vervalt het plan voor de aanleg van een nieuwe metrolijn 12 tussen Sarrià en Castelldefels. Metrolijn 3 wordt met 5,8 kilometer (en 6 stations) verlengd vanaf Zona Universitària via Esplugues – Sant Just Desvern – Sant Joan Despi naar Sant Feliu de Llobegrat. Hierdoor ontstaan er overstappunten met de bovengenoemde nieuwe RENFE lijn en het Trambaix net. Metrolijn 1 wordt vanaf Bellvitge via El Prat naar Sant Boi verlengd. In El Prat komt een nieuw openbaar vervoer knooppunt en in Sant Boi een aansluiting op de nieuwe RENFE lijn. De FGC gaat haar lijn 6 met 2,5 kilometer (en 2 stations) verlengen vanaf Reina Elisenda naar Esplugues. Hier ontstaat dan een aansluiting op de verlenging van metrolijn 3.

Gasteiz. (Vitoria). Zoals bericht in HOV/RN 566 werd in maart 2006 met de aanleg begonnen van een circa 8 kilometer lange tramlijn die in 2008 moet gaan rijden.

Madrid. Vanaf februari 2006 zijn 252 metrorijtuigen serie 9000 (breedprofiel) in aflevering. Deze serie bestaat uit: 26 zeswagens treinstellen 1500V, 6 zeswagens treinstellen 600V/1500V, 20 driewagens treinstellen 1500V. Ze gaan rijden op de lijnen 6, 7 en 10.

TSJECHIË.

Praag. Door de gemeenteraad werd besloten een plan uit te werken voor de verlenging van metrolijn A vanaf Dejvickna naar de luchthaven Letiste. Aan dit 14 kilometer lange traject komen 8 nieuwe stations te liggen met in Petriny en Bila Hora overstap mogelijkheden op de daar gelegen trameindpunten.

ZWEDEN.

Göteborg. De aflevering van de 40 bestelde Sirio trams verloopt met veel vertraging. Tussen het trambedrijf en de leverancier Ansaldo Breda is enige irritatie ontstaan. Men wil nu praten over de prijs en het verminderen van de bestelling tot 20 trams.

Norrköping. Begin augustus 2006 levert Bombardier de eerste Flexity Classic lagevloertram af. Wij dachten dat er 5 + 1 waren besteld, maar er is nu weer sprake van 5 trams die de nummers 25 – 29 krijgen. Uiterlijk lijken ze op de nieuwe motorrijtuigen type S uit Frankfurt am Main. Op veel plaatsen wordt gewerkt aan het vernieuwen van de sporen en het nieuwe traject naar Ringdansen. Hierbij wordt de lus in Klingsberg niet meer in de normale dienst bereden. Wel blijft deze in gebruik voor ritten met museummaterieel. Al eens eerder schreven we over de plannen voor een tweesysteem tramlijn via de bestaande spoorlijn naar Linköping. Eind april 2006 kwam een Regio Citadis uit Kassel voor testritten. Na Norrköping gaat deze tram ook nog naar Göteborg.

ZWITSERLAND.

Basel. Na het debacle met de Combino wilden de Basler Verkehrsbetriebe (BVB) en Baselland Transport (BLT) uitsluitend onder strikte voorwaarden en zware eisen nieuwe trams bestellen. Alleen Bombardier en Stadler brachten offerten uit. Na uitonderhandelen kreeg Stadler Rail de opdracht voor de levering van een serie 60 zesdelige 75% lagevloertrams. Hiervan zijn er 40 bestemd voor de BLT en 20 voor de BVB. In 2008 worden vier rijtuigen geleverd die twee jaar uitvoerig getest gaan worden. Als ze bevallen en na eventuele aanpassingen volgt een serie van 15 stuks, de rest volgt in een periode van tien jaar. Het worden eenrichtingstrams met een lengte van 45 meter (breed: 2,30 m.), die maximaal 80 km./u kunnen rijden en plaats bieden aan 276 passagiers (94 zit- en 182 staanplaatsen).

Door nieuwe proefmetingen ontstaat vertraging bij de sanering van de Combino's. De 310 staat nu al ruim twintig maanden bij Siemens en wordt pas eind 2006 terug verwacht; een half jaar later dan gepland. De gehele operatie zal langer duren dan maart 2007, waar eerder sprake van was.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. De BLS (Lötschbergbahn) ziet, na een eerdere proef met Luxemburgs materieel, af van de aankoop van dubbeldekmaterieel. In plaats daarvan worden 13 van de 32 NINA treinstellen met een middendeel verlengd en wil men nog eens 10 "Jumbo" tussenrijtuigen bestellen.

Genève. Tot en met september 2006 worden op elke derde zondag van de maand stadsrondritten gereden met historisch materieel. Deze duren 1½ uur. Vertrek vanaf station Cornavin: 9.56, 11.26, 12.56, 14.26, 15.56 en 17.26 uur. Info: www.agmt.ch

Op 20.5.2006 kwam het tramtraject Lancy, Pont Rouge – Palettes in dienst. Door het in gebruik nemen van deze 1½ kilometer dubbelsporige vrije trambaan bestaat nu een grote in beide richtingen te berijden lus Plainpalais – Carouge – Bachet – Palettes – Acacias – Plainpalais. Met ingang van 21.5.2006 werden de lijnen 15 en 17 via het nieuwe traject verlengd en gekoppeld aan de lijnen 13 en 12. Dat wil zeggen dat in Palettes de lijnen 13 en 15 op elkaar overgaan en in Bachet de lijnen 12 en 17. Alleen de spitsdiensten van lijn 12 keren in Bachet.

lijnennet per 21.5.2006:

lijn 12: Moillesulaz – Carouge – Bachet

lijn 13: Nations – Carouge – Palettes

lijn 15: Nations – Acacias – Palettes

lijn 16: Moillesulaz – Gare Cornavin

lijn 17: Gare des Eaux Vives – Acacias – Bachet.

De keerlussen Palettes en Pont Rouge worden in de normale lijndienst niet meer gebruikt.

Zürich. Op 16.3.2006 arriveerde het eerste seriematig geproduceerde Cobra Be5/6 motorrijtuig 3007 (serie 3007 – 3074) in Zürich. Na proefritten en de officiële toelating kwam deze tram op 5.4.2006 in dienst. De 36 meter lange trams worden als eerste ingezet op de lijnen 4 en 9, daarna op de overige lijnen. De zes prototypen 3001 – 3006 werden geleverd in 2001/2002. In 2009 zijn alle Cobra's afgeleverd.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

De 2742 en 2750 rijden nu gezamenlijk in de normale dienst met M6-rijtuigen in multiple schakeling tussen Antwerpen en Charleroi. Omdat alleen deze locomotieven met multiplex-bekabeling kunnen rijden en niet met de conventionele bekabeling, zorgt dit soms voor problemen op stations, want de locs mogen niet verwisseld worden met andere locs. Een oplossing zou wellicht zijn om de locs een bepaald uiterlijk kenmerk te geven, maar blijkbaar is dat geen optie. Er is overigens wel sprake van alle 27's te voorzien van 'MUX'.

Diesel locomotieven

Vier van de laatste 73-ers van de stelplaats Hasselt werden op 24 juni overgeplaatst naar Schaarbeek: 7336, 7365, 7373 et 7391 om daar evenzoveel 82-ers te gaan vervangen.

Prima

In juni werden nog diverse proefritten gereden met de 47001 van de SNCF tussen Tournai en St. Ghislain. Begin juli was de loc nog niet naar Frankrijk teruggekeerd.

Reizigersvervoer

Op 26 mei was de aanpak van de nieuwe splitsing ten oosten van station Namen zover gereed dat de IC-trein serie 2400/2500 uit Brussel weer kon splitsen in Namen in een deel voor Liers en een deel voor Dinant. Hierdoor eindigde het doorrijden van de IR Essen – Jambes tot Dinant en verdwenen de 'varkensneuzen' weer van dit traject.

De dienstregelingwijziging van december dit jaar zal niet zó ingrijpend zijn als in bijvoorbeeld Nederland, hoewel de naam IC-IR 2007 (een verwijzing naar IC-IR 1984) meer doet vermoeden. De belangrijkste wijzigingen:

- heropening van de halte Hergenrath (lijn Luik – Aken)
- in de spits weer treinen tussen Virton en Luxembourg
- verhoging frequentie CityRail-treinen Brussel - Leuven tot twee per uur
- verhoging frequentie CityRail-treinen Brussel - Braine-le-Comte tot twee per uur
- een nieuwe IC Abis van Brussel-Zuid naar Luik met aansluiting op de IRq
- een ontkoppeling van de treinen Brussel - Geraardsbergen en Brussel - Ath
- IC-E gaat over L36 rijden en is dus 8 minuten sneller
- de trein Turnhout - Manage wordt beperkt tot Brussel-Zuid
- nieuwe, snelle P-treinen van Hasselt, Mons en Zottegem naar Brussel.
- 7 Thalys-shuttles Maastricht - Luik

In juni 2007 kunnen ook enkele wijzigingen rond Antwerpen doorgevoerd worden. De treindienst op de lijnen naar Brussel en Essen zal volledig herschikt worden dankzij de indienststelling van de HSL4. De halte Brecht aan die lijn zal

worden bediend door een IC uit Charleroi. Turnhout krijgt een IR-verbinding met Antwerpen. Pas in september zullen de eerste doorgaande treinen van HSA over de HSL4 gaan rijden, voorlopig vermoedelijk met gehuurde Traxx-locomotieven. Op de valreep van 2007 zal de nieuwe verbingsboog bij Leuven open gaan en gaat de IC-E hier overheen rijden.

Kort nieuws

Stel 453 botste op 29 juni bij Olsene op een vrachtauto en raakte behoorlijk beschadigd, hoewel het ernaar uit zag dat de rubberen neus erger voorkomen heeft.

DENEMARKEN

Vestsjællands Lokalbåner heeft bij Alstom LHB te Salzgitter negen Lint 41 motorwagens ter waarde van €23 miljoen besteld. Ze zijn bestemd voor het trajecten Holbæk - Nykøbing en Töllöse - Slagelse.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Bezuinigingen

Vorige maand (pag. 206) meldden wij reeds dat bezuinigd wordt op de exploitatie van regionale treindiensten. In 2006 is € 7,053 miljard beschikbaar, in 2007 € 6,71 miljard en daarna € 6,61 miljard per jaar; de bezuiniging bedraagt uiteindelijk dus € 443 miljoen per jaar ofwel 6,3%. Om de directe gevolgen te verminderen geeft de bondsregering de *Länder* een eenmalige compensatie van € 500 miljoen. Dit betekent dat de gevolgen van de bezuinigingen pas bij een volgende regering merkbaar worden, tenzij die regering ook besluit tot compensatie... Per saldo vallen de bezuinigingen echter mee, enerzijds omdat de bezuiniging minder is dan de eerder genoemde € 576 miljoen en anderzijds omdat het budget de afgelopen 10 jaar geleidelijk is verhoogd. In principe bestaan er goede mogelijkheden om de bezuinigingen door versnelde aanbestedingen te compenseren. Bovendien krijgen de deelstaten een deel van de opbrengst van de BTW-verhoging naar 19%.

Ook de andere voor het spoorvervoer relevante begrotingsposten lijken redelijk te worden ontzien. Voor de aanschaf van bussen, trams en regionaal spoorwegmaterieel is jaarlijks een bedrag van € 1,6 miljard beschikbaar voor het *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*. Ook de middelen voor investeringen in de infrastructuur blijven met € 3,45 miljard vrijwel ongewijzigd. Uit de door het vrachtverkeer betaald tol voor het gebruik van autosnelwegen wordt een bedrag van € 99,5 miljoen gereserveerd voor de aanleg van terminals voor gecombineerd vervoer en voor investeringen in (nieuwe) spoor aansluitingen. De deelstaten zijn met deze begroting akkoord gegaan.

Beurgang DB

Zoals te verwachten was hield de besluitvorming over de beurgang van DB ook deze maand de gemoederen weer flink bezig. Allereerst is er de discussie over de splitsing van het DB-concern in een exploitatie- en een infrabedrijf. De SPD heeft hier een nieuwe variant bedacht, namelijk een geïntegreerd concern waarbij de overheid een meerderheidsaandeel behoudt. De infrastructuur blijft echter eigendom van de Duitse Staat; DB krijgt alleen het recht om – tegen betaling – de instandhouding te verrichten. Hoewel betwijfeld moet worden of dit model past binnen de Europese regelgeving (overheidsopdrachten boven de €200.000 moeten immers worden aanbesteed) lijkt coalitiepartner CDU/CSU ook voor dit "eigendoms-model" te voelen. De geruchten over DB-plannen voor een drastische inkrimping

van het spoorwegnet na de beursgang hebben daar vermoedelijk toe bijgedragen. Voor zowel DB-chef Mehdorn als voor minister Tiefensee zou dit een nederlaag betekenen, daar zij DB met infrastructuur naar de beurs willen brengen. De discussie over de beursgang wordt doorkruist door een mogelijk financieel schandaal. Zoals in de vorige editie gemeld (pag. 207) is sprake van een transfer van onroerend goed en gronden van DB Station und Service naar de DB-holding, zodat deze goederen bij een gesplitste beursgang aan het "commerciële" DB zouden toevallen. De FDP en de Groenen dreigen nu met een parlementaire enquête, wat een beursgang flink kan vertragen. Juist deze maand maakte minister Tiefensee bekend dat hij streeft naar een beursgang in 2008, omdat DB dan financieel voldoende gezond is om het avontuur aan te gaan. Bij een terugbetaling van enkele honderden miljoenen zou dat plaatje er natuurlijk anders uit kunnen zien.

Als laatste brak tussen DB-chef Hartmut Mehdorn en *Finanzminister* Peer Steinbrück een discussie uit over de bestemming van de opbrengst van de aandelenverkoop. Steinbrück heeft deze post al in de begroting opgenomen als privatiseringswinst, terwijl Mehdorn de opbrengsten juist in het DB-concern wil stoppen als verhoging van het bedrijfskapitaal. Omdat de Duitse staat eigenaar is van DB ligt het echter voor de hand dat de verkoop-opbrengst naar de Duitse staat gaat.

Concurrentieklachten

De in 2003 door Connex (nu Veolia) ingediende klacht over de directe gunning van contracten voor regionaal vervoer is door de EU gegrond verklaard. Alle deelstaten hebben namelijk hun regionale spoorvervoer voor minstens de helft direct aan DB Regio gegund, soms in combinatie met afspraken over geleidelijke aanbesteding. Omdat een aantal deelstaten geen deugdelijke motivatie gaf over de noodzaak van zo'n *Direktvergabe* werd de klacht toegewezen. De deelstaten bonden toen in, en beloofden alle (nieuwe) opdrachten voor regionaal spoorvervoer openbaar aan te besteden. Dat was voor de EU-commissie voldoende om af te zien van een gang naar het Europees Hof.

Een nieuwe klacht werd in april ingediend door het Netwerk Privatbahnen (zie HOV-RN mei 2006, pag. 174). Deze klacht richt zich op de onjuiste implementatie van het eerste pakket EU-richtlijnen voor spoorvervoer. Belangrijkste bezwaar is het ontbreken van een (voldoende goede) scheiding tussen exploitatie en infrastructuur; beide functies berusten zoals bekend bij DB. Hierdoor zijn de medewerkers van DB Netz hiërarchisch ondergeschikt aan de concernleiding van DB, hetgeen de vereiste onafhankelijkheid bij onder meer de capaciteitstoedeling niet ten goede komt. Tevens kan DB hierdoor relatief zelfstandig beslissingen nemen over aanpassingen aan de infrastructuur. Het Netwerk Privatbahnen wil nu een uitspraak van de EU-commissie over de toelaatbaarheid van deze organisatievorm.

Eisenbahn Bundes Amt (EBA)

Het EBA heeft diverse overzichten op haar website geactualiseerd, waaronder de overzichten met toegelaten spoorwegondernemingen en de buiten gebruik gestelde spoorlijnen (zie http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/ref11/s_11_evub.htm). Uit de overzichten blijkt dat er 351 spoorwegondernemingen toegelaten zijn, waarvan 18 DB-dochters. Overigens zijn niet alle maatschappijen actief. Het overzicht opgeheven lijnen laat gedetailleerd zien wat er allemaal verdwenen is: van 1996 tot en met 2005 werden 385 lijnen of gedeelten daarvan stilgelegd met een totale lengte van 4.503 kilometer! Een deel van deze lijnen leeft overigens voort als spooraan-sluiting. De laatste jaren is het stillegingstempo overigens

afgenomen, tussen 2001 en 2005 verdwenen "slechts" 114 lijnen met een gezamenlijke lengte van 1.488 kilometer.

Het EBA krijgt van de overheid de opdracht om het beheer van het voertuigregister over te nemen van DB. In dit register zijn zowel locomotieven, treinstellen als wagons opgenomen. Tevens krijgt het EBA ruimere bevoegdheden in het geven van aanwijzingen aan fabrikanten en onderhoudsbedrijven inzake de interoperabiliteit van spoorvoertuigen.

Het EBA maakte tevens nieuwe richtlijnen bekend voor overbrengingsritten over het Duitse spoorwegnet. Hiermee wordt aangesloten op de EU-verordening over de interoperabiliteit van het Europese spoorwegnet.

WK-voetbal

DB heeft het extra vervoer voor het WK-voetbal goed weten op te vangen. In totaal reisden zo'n 15 miljoen mensen meer per trein, ofwel 12% meer dan normaal. De diverse acties hebben daar zeker bijgedragen. Topper was de speciale WK-kortingskaart waarmee men voor € 19,- tot eind oktober met 25% korting kan reizen, deze werd 400.000 maal verkocht. Door de inzet van 10.000 extra treinen wist men het vervoer in goede banen te leiden. Ook de reizigers waren tevreden, 92% gaf aan vaker de trein te willen gebruiken en het ook anderen aan te bevelen.

Niet goed, geld terug

Regeringspartij CDU heeft zich opgeworpen als pleitbezorger van een "niet goed, geld terug"-regeling naar Nederlands model. Sinds dit jaar kunnen reizigers bij grote vertragen een tegoedbon vragen aan DB; in de praktijk blijken die bonnen echter nauwelijks gebruikt te worden.

Transrapid

Deutsche Bahn AG heeft zich per 1 juli teruggetrokken uit de magneetbaan. Per die datum werden de aandelen die DB had in de Transrapid Versuchsanlage Emsland verkocht. Voor degenen die een ritje in Lathen willen maken is dit duidelijk zichtbaar. Treinstel TR08 mocht van DB vanaf de datum van de verkoop niet meer in de ICE-kleuren rondzweven, en moest van de rode belijning worden ontdaan. DB gaat kennelijk zelfs zover dat ook de folders met foto's van een roodgestreepte Transrapid uit de roulatie gehaald moeten worden.

Deze houding is naast kinderachtig ook opvallend, daar in München nog steeds een Transrapid-verbinding naar het vliegveld wordt gepland. De bondsregering heeft daarbij aangegeven dat München en Beieren de meerkosten zelf moeten financieren. De plannen liggen sinds vier weken ter inzage en bezwaar; onbekend is nog hoeveel bezwaarschriften zijn ingediend.

Regionaal reizigersvervoer

Aanbestedingen

De afgelopen maand zijn wederom de uitkomsten van diverse aanbestedingen bekend gemaakt. De exploitatie van de **RegioTram**-diensten op het DB-net rondom Kassel wordt zoals te verwachten was vanaf 2007 verzorgd door een combinatie van DB Regio en Regionalbahn Kassel. Naast de nu reeds in *Vorlaufbetrieb* bereden lijnen Kassel – Warburg en Kassel – Melsungen gaat het om de diensten naar Wolfhagen en Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn), die nu ook al door beide partijen geëxploiteerd worden. Medio 2007 moet de tunnelaansluiting op het stadstramnet in dienst komen.

De treindienst **Radolfzell – Stockach**, ook bekend als See-häsele, wordt vanaf december 2006 verzorgd door de Hohenzollerische Landesbahn (HzL). De treindienst werd vroegerd aanbesteed omdat de huidige exploitant (SBB) er niet in slaagde met de drie prototype-treinstellen GTW2/6

een betrouwbare dienst uit te voeren (zie ook HOV-RN april 2006 pag. 137). Het contract met de HzL heeft een looptijd van twee jaar; HzL zal motorwagens type NE81 inzetten. De aanbesteding van het net **Südhessen** is gewonnen door DB Regio. Vanaf december 2008 zal DB gedurende tien jaar de treindienst verzorgen op de lijnen Wiesbaden – Darmstadt en Darmstadt – Aschaffenburg. DB zal op deze treindiensten nieuw materieel inzetten bestaande uit de bekende dubbeldekkers met e-lok. De wagons worden uitgerust met airconditioning, toiletten en stopcontacten voor laptop of andere huishoudelijke apparatuur.

Citytunnel Leipzig

De in april aangekondigde aanbesteding van de treindiensten door de Citytunnel in Leipzig (pag. 136) lijkt tot problemen te leiden. De verantwoordelijke overheid, het Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) heeft namelijk verzuimd om tijdig af te stemmen met de omliggende opdrachtgevers voor regionaal spoorvervoer. Hierdoor hebben onder meer de deelstaten Sachsen-Anhalt en Thüringen contracten met DB gesloten voor de periode tot 2015 resp. 2011. Het na opening van de tunnel beoogde S-Bahn-net, met onder meer verbindingen naar Zwickau, Bitterfeld en Dessau kan daarom niet in 2009 worden gerealiseerd. Dat zou immers betekenen dat de contracten met DB moeten worden opengebroken en opnieuw worden aanbesteed. DB heeft al aangekondigd daar niet akkoord mee te gaan. Vermoedelijk zit er voor het ZVNL niets anders op dan te starten met een bescheidener S-Bahn-net en dit na afloop van bestaande contracten verder uit te breiden. De beloofde 5-minutendienst door de Citytunnel zal dan overeenkomstig later starten.

Harzer Schmalspurbahnen HSB

Hoewel de opening van het nieuwbouw-traject Gernrode – Quedlinburg al weer even geleden is (zie HOV-RN maart 2006, pag. 99) duurde het nog tot 26 juni eer de dienstregeling werd opgestart. De eerste (stoom)trein vertrok om 10.10 uit Quedlinburg. Ter gelegenheid van de start van de dienstregeling was het vervoer op het nieuwe traject die dag gratis. Op 30 juni was het opnieuw feest bij de HSB, dit keer ter gelegenheid van de ingebruikname van het nieuwe middenperron in Niedersachswerfen-Ost.

Weißeritztalbahn

In HOV-RN van februari dit jaar (pag. 61) schreven wij over de wederopbouw van de Weißeritztalbahn van Freital-Heinsberg naar Kurort Kipsdorf, welke lijn bij het hoogwater van 2002 zwaar beschadigd raakte. De aanbesteding van de werkzaamheden voor het traject Freital-Heinsberg – Dipoldiswalde is inmiddels gestart, waarbij men vooreerst uitgaat van een aanneemsom van circa € 14 miljoen. Voor dat bedrag wordt 25,6 kilometer smalspoorlijn met de bijbehorende kunstwerken opgeknaapt en waar nodig herbouwd. Opvallend is dat bij de offertes meer wordt gekeken naar de deskundigheid op het gebied van 750mm-smalspoor dan naar de prijs. Naar verwachting is het lijngedeelte medio volgend jaar weer berijdbaar. Wanneer het resterende (en zeer fraaie) trajectdeel naar Kurort Kipsdorf wordt herbouwd is nog niet bekend.

Müllheim (Baden) – Mulhouse Ville

Sinds zondag 9 juli wordt op dit traject weer personenvervoer aangeboden op deze grensoverschrijdende spoorlijn. In opdracht van de deelstaat Baden-Württemberg zijn DB en SNCF namelijk een proef gestart om te bezien of er voldoende belangstelling is om een reactivering te rechtvaardigen. De treinen rijden tot eind dit jaar op 14 zondagen een

twee-uursdienst. Ingezet worden SNCF-motorwagens X73900.

Seehas Konstanz – Engen

Sinds 9 juli rijdt de *Seehas* volledig met nieuwe FLIRT-treinstellen. Het afscheid van het oude(re) SBB-materieel (ex-MThB) kon worden vervroegd door een snellere levering van de treinstellen door fabrikant Stadler. De reizigers kunnen daardoor deze zomer al koel worden vervoerd, want de nieuwe stellen hebben airconditioning.

Bayerische Zugspitzbahn

Op 22 juni werd het eerste exemplaar van een serie van vier nieuwe treinstellen afgeleverd in Garmisch-Partenkirchen. Uiterlijk lijken de treinstellen sterk op het nieuwe materieel voor de Gernergratbahn materieel, dat eveneens door Stadler wordt gebouwd. De nieuwe treinstellen krijgen de nummers 12 - 15 en kunnen net als hun uit 1987 daterende voorgangers 10 en 11 zowel met als zonder tandrad uit de voeten. Vanaf augustus worden de nieuwelingen in de persoonendienst ingezet; vanaf volgend jaar kunnen dan zo'n 80% van de ritten doorgaand gereden worden, waardoor het overstappen in Grainau (eind van het adhesietraject) vervalft. De motorwagens 1 – 4 uit de jaren vijftig gaan dan met pensioen. Tot die tijd worden ze ten behoeve van de fotografen zoveel mogelijk ingezet.

Freilassing - Berchtesgaden

De lijn Freilassing – Berchtesgaden wordt sinds 17 juni in opdracht van DB uitgevoerd door de ÖBB als onderdeel van de S-Bahn Salzburg. Ingezet worden drie- en vierdelige elektrische Talent-treinstellen serie 4023 en 4024. Dagelijks rijden er nog vier IC-treinparen naar Berchtesgaden die worden getrokken door een DB-lok serie 120. Het nieuwe materieel werd met een groot stationsfeest in Freilassing begroet. Daar vond ook een kleine materieelshow plaats, waar onder meer het Münchense S-Bahn-stel 420 001 acte de présence gaf.

Korte berichten reizigersvervoer

- Voor de Kieler Woche, het Duitse Sail-evenement, zette DB tussen 17 en 25 juni 150 extra treinen in naar Preetz, Lübeck, Eckernförde – Flensburg, Neumünster en Hamburg. Tevens werden bestaande treinen in een grotere samenstelling gereden.
- De metronom-treindiensten van Hamburg naar Bremen en Uelzen zijn een groot succes. Sinds de start in december 2003 is het aantal reizigers met 50% toegenomen.
- Ter gelegenheid van het WK-voetbal had de Rheinisch Bergische Eisenbahn het interieur van haar Talent-treinstellen van de dienst Kaarst – Mettmann versierd met vlaggen van alle deelnemende landen. Nog voor de uitschakeling van het Duitse elftal probeerden vandalen deze met geweld uit de treinen te slopen. Omdat de versieringen met Duitse *Gründlichkeit* waren aangebracht leidde dit tot schade aan plafonds en handgrepen. De vernielingen zijn met camera's vastgelegd, zodat er een goede kans is dat de daders worden gegrepen.
- Ter promotie van een doorgaand trein-bus-boottarief naar Helgoland is motorwagen VT529 van de Nord-WestBahn uitgedost als Helgoland-Zug.
- Op initiatief van de *Aktion Münchener Fahrgäste* worden op 12 en 13 augustus demonstratieritten gereden op de thans alleen voor goederenvervoer gebruikte lijn Rohrbach – Wolznach Markt. Ingezet wordt een Talent-treinstel van de Bayerische Oberlandbahn. Met de ritten wil men aantonen dat de lijn makkelijk weer bruikbaar te maken is voor reizigersvervoer.

Goederenvervoer

Railion

Het sinds het voorjaar van 2005 verrichte houtvervoer naar Beeskow (Brandenburg) is een succes. In het eerste jaar werd 10.000 ton te recyclen hout vervoerd, vanaf augustus dit jaar wordt dat 22.000 ton per jaar. Het hout is afkomstig uit Roosendaal; vanaf augustus zal ook in Veendam worden geladen. Jaarlijks scheelt dit zo'n 18.000 vrachtwagenladingsen, dus 36.000 retourritten!

Mittelweserbahn

De Mittelweserbahn heeft aangekondigd zich te engageren op de markt voor het container-spot-vervoer. Voor dit vervoer van lege containers zijn 44 wagens type Lgs en Sgns, alsmede een E-loc beschikbaar. De eerste treinen gingen eind mei rijden.

Kombiverkehr

Sinds 19 juni rijdt Kombiverkehr drie maal per week een containertrein tussen Antwerpen en Neuss-Hessentor. De tractie in België wordt geleverd door B-Cargo.

Euro Cargo Rail

ECR kreeg onlangs het veiligheidscertificaat voor treindiensten in Duitsland, en is daarmee formeel toegelaten. In Frankrijk is deze dochteronderneming van het Britse EWS al actief in het vervoer van grondstoffen voor de bouwindustrie en in het graanvervoer. Te verwachten is dat de activiteiten snel naar Duitsland worden uitgebreid.

Infrastructuur

Emmerich – Oberhausen

De deelstaat Nordrhein-Westfalen en DB hebben afspraken gemaakt over de procedure en de planning van de spooruitbreiding tussen Emmerich en Oberhausen. Daarmee is een belangrijke stap gezet in de aanleg van een derde spoor, dat –hopelijk– hard nodig zal zijn als de Betuwelijn in gebruik wordt genomen. De opdracht voor een vernieuwing van het seinstelsel inclusief een nieuwe bedienpost in Emmerich is al gegeven; ook de financiering van deze € 82,5 miljoen kostende maatregel is rond. De totale kosten van de spooruitbreiding worden op € 900 miljoen geschat.

Emden – Emden Außerhafen

De elektrische dienst op dit 3 kilometer lange traject werd op 22 juni gestart, waardoor de treinen nu zonder tijdrovende lokwissel door kunnen rijden naar de veerhaven. Reizigers naar het Noordzee-eiland Borkum kunnen daardoor flink tijd winnen. Het vertrek van de eerste elektrisch gereden IC vanuit Emden Außerhafen (IC 432 "Borkum" met bestemming Luxemburg) verliep nog niet vlekkeloos, aangezien de trein met prominenten eerst op een bovenleidingloos rangerspoor werd binnengenomen. Met behulp van een rangierloc werd de draad weer opgepakt.

Burtscheider Viadukt Aachen

Dit historische viadukt, gelegen aan de oostzijde van het Hauptbahnhof wordt in de periode tot eind april 2009 gesaneerd. Het werd in de periode 1838 – 1840 gebouwd en geldt als één van de oudste spoorviadukten in Duitsland. Door bebouwing en begroeiing is het 277 meter lange en 16 meter hoge kunstwerk helaas beperkt zichtbaar, maar wellicht dat de bouw aan het laatste wat verandert.

Rostock – Berlin (KBS 205)

De aanleg van een tweede spoor tussen Lalendorf en Kavelstof wordt vervroegd naar mei 2007. Gevolg hiervan is dat de sanering van het bestaande spoor, dat vanaf decem-

ber 2006 met een snelheidsbeperking beschikbaar zou komen, moet worden vertraagd. De reizigers zullen dus een half jaar langer kunnen genieten van treinvervangende busdiensten. Door de wijzigingen zal het geplande ICE-treinpaar München – Berlin – Rostock pas vanaf juni 2007 kan gaan rijden.

S-Bahn München

De deelstaat Beieren heeft met DB een overeenkomst gesloten over de verdere uitbouw van de Münchener S-Bahn. In de periode tot 2015 moeten de onderstaande projecten worden gerealiseerd:

- Elektrificatie van de lijn Dachau – Altomünster (nu lijn A) en integratie in lijn S2;
- Verlenging van lijn S7 van Wolfratshausen naar Geretsried door een nieuw traject van 9 kilometer;
- Eigen sporen voor lijn S8 tussen Pasing en Buchenau.

Schleswig-Holstein

De deelstaat Schleswig-Holstein heeft een investeringsprogramma voor het spoorwegnet bekend gemaakt. In de periode tot en met 2011 moeten de volgende klussen worden geklaard:

- Elektrificatie Hamburg – Lübeck – HL-Travemünde;
- Renovatie en snelheidsverhoging Hochbrücke Hochdonn (over het Noordoostzeekanaal);
- Renovatie Rendsburger Hochbrücke (deel II) en planingskosten voor een eventuele vervanging door een tunnel (wat voor de spoorwegliefhebber een enorm verlies zou zijn...);
- Sanering van sporen en baanlichaam tussen Neumünster en Heide;
- Capaciteitsverhoging en vervanging van overwegen tussen Hamburg en Westerland.

Kort infranieuws

- Het industriegebied Erfurter Kreuz krijgt voor € 7,32 miljoen een spoor aansluiting. De aansluiting op de hoofdlijn komt bij station Arnstadt. Twee bedrijven hebben al beloofd de aansluiting te gaan gebruiken.
- Op het 103 kilometer lange traject Dresden – Görlitz is een nieuwe computergestuurde beveiliging in gebruik gesteld. Hiermee kan de gehele lijn vanuit Leipzig worden bediend en is tegelijkertijd de capaciteit van de lijn vergroot. Het nieuwe "Elektronische Stellwerk" (ESTW) vervangt deels beveiligingsinrichtingen die nog uit 1926 stammen.
- Het ESTW van Hanau is per 4 juni gekoppeld aan de centrale seininrichtingen van Frankfurt (Main).
- In Lehrte werd een centraal schakelstation voor de stroomvoorzorging in dienst gesteld. Van hieruit wordt de bovenleiding van Padborg tot Göttingen en van Bad Bentheim tot Helmstedt onder spanning gezet. Technisch mooi, maar wat rijdt er nog als het in Lehrte mis gaat?
- Het station van Darmstadt-Ost is voorzien van nieuwe en hogere perrons met de bijbehorende attributen, geschikt voor een gelijkvloerse instap in de Itino-treinstellen van de Odenwaldbahn.
- In Sinzig, gelegen aan de lijn Regensburg – Nürnberg, werd een nieuw station geopend. Het ligt op 700 meter afstand van het oude station, en daarmee dicht bij het dorpscentrum. Het geheel werd naar Beiers gebruik op 30 juni door een priester gezegend.
- Ook Staßfurt (Sachsen-Anhalt) kreeg een nieuw stationgebouw nadat het oude gebouw al in 1976 was afgebroken. Het gebouw is ontstaan uit de vroegere goederenloodsen.
- Minister Tiefensee heeft aangegeven dat hij wil ingaan op het Zwitserse aanbod om de elektrificatie van de lijn

München – Lindau te realiseren. De doorgaande elektrische dienst tussen München en Zürich kan mogelijk in 2013 starten.

- De aanleg van de Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt kampt nog altijd met geldgebrek, waardoor de aanleg verder vertraagd is. De thans geplande datum van eind 2016 wordt inmiddels als erg ambitieus betiteld. De totale kosten belopen € 4,58 miljard.
- Milieuclub Umweltforum Mannheim is in het geweer gekomen tegen de sanering van de oostelijke spoorlijn langs Mannheim. DB wil het sporenplan van deze Riedbahn vereenvoudigen, waardoor de capaciteit afneemt. Men wil op die manier voorkomen dat DB een argument in handen krijgt om de geplande HSL Frankfurt – Mannheim niet via het Mannheimer Hauptbahnhof te leiden.

Te koop

Mocht u nog interesse hebben, de onderstaande spoorlijnen zijn door DB te koop gezet:

- Dortmund Hbf – Dortmund Güterbahnhof inclusief het Güterbahnhof, in totaal 22 kilometer spoor. De aankondiging vermeldt overigens dat Dortmund Hbf niet bij de koop hoort...
- Neumarkt-St. Veit – Frontenhausen-Marktlkofen (22,5 kilometer). Deze lijn wordt tot 2007 nog bereden door 4 afvaltreinen per week.
- Riesa – Rhäsa-Werkbahnhof (28,3 kilometer), sinds 1998 geen treinverkeer meer.

Materieel

Baureihe 143

Drie locs, de 179, 204 en 851, zijn verkocht aan Railion-Dochter Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG). Zij worden ingezet in het cementvervoer en spelen op die manier diesellocs vrij.

Baureihe 605

De ICE-TD-treinstellen zijn zoals aangekondigd daadwerkelijk weer in dienst gekomen tijdens het WK voetbal. Ze zijn vooral ingezet voor het vervoer van supporters. In tegenstelling tot de gewoonten in ons land bleven de treinstellen gewoon heel.

Veren

Railion Deutschland en de Deense rederij DFDS hebben een nieuwe veerboot voor de dienst tussen Sassnitz-Mukran en het Litouwse Klaipeda ingezet. De "Vilnius" zal drie maal per week en richting afvaarten verzorgen. Het schip is geschikt voor Russisch breedspoor materieel, waarvan 90 wagons per keer kunnen worden overgezet. Binnenkort moet ook de Russische haven Baltijsk (bij Kaliningrad) in het vaarplan worden opgenomen.

Fahrzeugtechnik Dessau

Het Russische Transmash Holding heeft Fahrzeugtechnik Dessau overgenomen. Transmash is een in goederenwagons gespecialiseerde groep van tien fabrieken dat de laatste jaren een grote groei heeft doorgemaakt. Daarnaast maken ze ook allerhande sneeuwruimers voor de Russische markt. Het bedrijf wil graag verder groeien, onder meer op het gebied van reizigersmaterieel, trams en metro's. Om die reden is de in Dessau aanwezige kennis van belang. Fahrzeugtechnik Dessau zocht een kapitaalcrachtige partner die mee kon investeren in de ontwikkeling van onder meer de Protos, het door Connexion voor de Kippenlijn bestelde treintype. De overname zal geen gevolgen hebben voor de levering van de Connexion-treinstellen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 8590, 16036, 16623, 20205, 20213, 25151, 25158, 25165, 80003. De serie 20200 is, dankzij de toelating van de 37000 in Duitsland en de snelle levering van de tweede bouwschijf hiervan, nu helemaal verdwenen. Hoewel de laatste inzet van een CC 6500 gepland was voor 3 juli, reden er zeker nog tot de derde week van juli treinen met deze zesassers.

De 36051 werd als eerste van de 36051-36060 aangepast voor het verkeer met Italië en werd vernummerd in 36351.

De 37046 werd op 29 juni als laatste van de tweede serie 37000-en (37030-37049) in dienst gesteld.

Diesellocomotieven

Afgevoerd werden de 63580, 63625, 63870, 66034, 66050, 66070, 68518, 68519, 68529 en de locomotoren Y 7143, 7154, 7164, 7174, 7186, 7212, 7213, 7267, 7495, 7632, 7647, 7768 en 7825. De afvoer van de 63870 is opmerkelijk, omdat dit één van de slechts twaalf locomotieven was die in de nieuwe FRET-kleuren was geschilderd.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66228 in 69228, 66240 in 69240, 66454 in 69454, 66464 in 69464 en 66490 in 69490.

De volgende twaalf 62400-en zijn aan het werk op de HSL Est en geschilderd in de VFLI-kleuren: 62403, 62412-62414, 62418, 62424, 62430, 62432, 62439, 62454, 62502 en 62518.

Er zijn inmiddels zeker vier 75000-en geleverd, die druk doende zijn met diverse proefritten in het land... en daarbuiten. De 75003 is reeds in Italië geweest. Er is nog geen locomotief in de normale dienst verschenen.

Treinstellen

Ook hier een serie die verdween per 1 juli: met het afvoeren van de Z 7105, 7109, 7116, 7120, 7123, 7130, 7133 zijn er geen Z 7100-en meer in dienst. Verder werd motorrijtuig X 2802 afgevoerd.

Van de nieuwe TER-dubbeldekkers waren rond 1 juli de stellen tot en met de Z 24607/24608 in dienst (54 van de 83 bestelde stellen). Van de Z 26500 zijn, hoewel er nog 6 vier-tjes geleverd moeten worden, al sinds oktober 2005 geen stellen meer in dienst gesteld. Er rijden dus nog altijd 25 van de 31 stellen.

Van de treinstellen type AGC zijn nu 39 stellen van de elektrische variant (ZGC Z 27500) in dienst. De levering duurt nog wel even voort, want uiteindelijk moeten het er 195 worden. Hetzelfde kan gezegd worden van de hybride BGC B 81500, waarvan er nu 41 van de 157 rijden. Van de dieselvorsie (XGC X 76500) tenslotte zijn nu 85 van de 144 bestelde stellen in dienst.

In dienst gesteld werden óók de X 73813-73818. Het betreft hier de CFL-stellen serie 2100, die onlangs door de TER-regio Lorraine van de Luxemburgers werden overgenomen. Bij het TGV-materieel zijn nu 88 van de 113 TGV-duplex stellen serie 200 in dienst. Van de TGV Réseau verdween nummer 515. De motorrijtuigen van dit stel werden namelijk als eerste, samen met nieuwe duplex-tussenrijtuigen, in dienst gesteld als TGV-RD (Réseau-Duplex). Het stel heeft nummer 601 gekregen en de motorrijtuigen 28601 en 28602. Er komen 19 van deze stellen.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 15-07						
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 8691	8703	De Haar	07-06-2006	botsschade	
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade	
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over	
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade	
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade	
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over	

▪ Vierwagenstam 9467 werd op 17-06 weer verlengd tot zesje 8667 en gesleept overgebracht naar het onderhoudsbedrijf Onnen. Van daaruit kwam de stam in de eerste helft van juli weer in dienst.

▪ Een week later volgde de 9476, die als 8676 door de 8629 naar Onnen gesleept werd. Deze stam was al op 02-07 weer gereed voor de dienst. Vervolgens werd het 'herverlengen' van de VIRM-en twee weken opgeschort, omdat NedTrain capaciteit wilde vrijmaken voor het herstellen van het grote aantal defecte materieeleenheden.

▪ De 8632 maakte op de fraaie vierde juli na zijn LT1-beurt een proefrit van Haarlem naar Leiden en terug. Een dag later werd de VIRM afgeleverd.

▪ VIRM-stam 8743 is blijkens de melding van een lezer voorzien van pictogrammen boven de deuren die duiden op de aanwezigheid van camerabeveiliging. Het betreft een proef in samenwerking met het Amsterdamse openbaar ministerie, om de zakkenrollerij op de Schiphollijn een halt toe te roepen.

▪ Terwijl de 8621 en 8662 nog steeds (!) de incorrecte beleving op de ABv5-bak hebben, zijn er tevens vele oorspronkelijke DD-IRM-mBvk's die nog het witte opschrift 'Railtender' dragen aan de buitenzijde van de bak, aan de kant van de rijtuigovergang. Bij de ombouw tot VIRM is in deze rijtuigen de ruimte die in de mBvk's met een even nummer als conducteursruimte en in de bakken van oneven nummer als onderkomen voor de Railtender gebruikt werd, vervangen door een kleine afdeling met vier zitplaatsen.

▪ In het weekeinde van 08- en 09-07 werden negentig VIRM-cabines voorzien van een extra vorm van 'cabinekoeling'. Middels een verlengsnoer aan het boordnet aangesloten, staat rechts van het instrumentenpaneel een heuse ventilator, in de kleur wit. Snoer en 'koelinstallatie' lijken linea recta uit een doe-het-zelf-winkel te komen, terwijl de 'montage' die naam nauwelijks mag hebben. In de week van 10-07 werden de overige cabines voorzien van de ventilator.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2893	23-06	2993	2990 23-06
2894	12-07	2994	2989 12-07

▪ Op 19-06 vervingen de Plan V's 828 en 859 de SGM-treinstellen in de wegleeptreinen voor Amsterdamse machinisten. Daarentegen pendelden de 2026+2027 en 2012+2025 in de strandtreinen van de treinserie 15400 Am-

sterdam – Zandvoort. Tevens waren de 2022+2014 in de treinserie 3300 Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd terechtgekomen. Op beide verbindingen zullen de reizigers niet blij geweest zijn met treinstellen zonder zitplaatsen eerste klasse (en zich verbaasd hebben over "NS wenst RandstadRail veel succes" op de zijkant en routekaarten van niet meer bestaande spoorlijnen in het interieur). Diezelfde dag werden de 2894, al de hele dag onderweg in de 7300/4700, en 2014 gecombineerd ingezet als vervanging van twee SG-Mm-en in de treinseries 7300, 4700 en (volgens omloop) 4500.

▪ In juni werden uit de Sprinters 2001 – 2003 en 2021 – 2035 de bewakingscamera's uitgebouwd. Volgens een overeenkomst met het openbaar ministerie mochten de beelden van de camera's alleen gebruikt worden wanneer de trein op de Zoetermeer Stadslijn reed; als het erop aan zou komen konden beelden die op andere lijnen opgenomen waren, niet als bewijsmaterieel dienen.

▪ Ook in juni werden de SGM-tweetjes dagelijks gebruikt om de tekorten bij de andere materieelsoorten op te vangen. De 2025 vormde op 21-, 22- en 23-06 een setje met de 2940 en reed in de treinseries 7300 en 4700. De 2014 reed op 21-06 met een onbekend drietje in de 4000/4800 en op 22-06 met de 2960 in dezelfde treinseries. Een dag later was dat ook het geval. Werd in deze combinatie van een 'oude' en een 'nieuwe' Sprinter tenminste nog een aantal zitplaatsen eerste klasse geboden, dat was niet het geval in de treinen van de series 3400 waarin op 22-06 de 2026 en 2027 reden, na 's morgens als 6323 gestart te zijn. De beide stellen hadden de dag ervoor in de strandtreinen Amsterdam – Zandvoort v.v. gereden. In de 3400 ontmoetten de ex-StrandSprinter en voormalige SpitsPendel hun soortgenoten 2028+2035+2002 en 2001+2003+2005 in de RandstadRail-serie 19800 Gouda – Den Haag. Van de 2033, die op 24-06 solo SGMm verving in 4572, 4587, 4582 en 4595, ging op 25-06 in 7336 een buitenspiegel defect. Het, weer solo rijdende, stel werd in Amsterdam vervangen door de 2007. Ook de 2001 werd op 24-06 solo ingezet, en wel in de 4885, 4872, 4893 en 4882. Op 27-06 startten de 2026 en 2012 samen in de diensten van twee Plan V's in 3316 en gingen vervolgens over in de strandtreinserie 15400.

▪ De tweetjes 2008, 2009, 2010 en 2031 kwamen op 21-06 naar de Watergraafsmeer om GSM-R ingebouwd te krijgen. Al op 24-06 was het kwartet weer in Den Haag terug.

▪ Het weglernen met de Amsterdamse machinisten ging in de week van 19-06 door, maar werd enigszins aangepast aan de behoefte. Vanaf 22-06 werd 's middags één sessie gehouden. Die dag gingen de 2007 en 2030 derhalve samen op pad. Nadat de 2010 op 27-06 vooralsnog de laatste sessie van die week had verzorgd, werden in de weken van 10- en 17-07 de laatste programma's gereden.

▪ Opvallend is dat van de SGM-tweewagenstellen vier stellen formeel schijnen te zijn bestemd als reservematerieel voor de tramdienst op Gouda – Alphen aan den Rijn. Met het oog op het aanhoudende warme weer werd op 02-07 besloten om op 03-07 twee Sprintertweetjes op reserve te houden voor de treinserie 9500. Tot inzet ervan kwam het niet.

▪ In SGMm 2955 bleek op 27-06 een montagefout in een draaistel gemaakt te zijn. Het stel – reeds kampend met halve tractie – kon in dienst blijven maar moest wel het onderhoudsbedrijf Leidschendam opzoeken.

▪ Bij het herstel van de op 29-03 opgelopen botsschade (blz. 148) heeft Sprinter 2010 een koppeling gekregen waarvan het rooster dat de automatisch wegklapbare beschermkap laat wegdraaien, vervangen is door een plaat zonder gaatjes, zoals bij VIRM. De niet-gehavende koppeling aan de andere zijde is al enige jaren voorzien van een grijze, gladde beschermkap over de elektrische contact-

doos. Daarmee zijn al meer Sprinters gezien, waaronder de 2954.

▪ Sprinter 2011 verblijft al sinds 30-11 in het onderhoudsbedrijf Leidschendam en fungeert enigszins als plukstel. Van en uit het treinstel zijn de nodige onderdelen gehaald voor gebruik in soortgenoten. In- en exterieur maken een enigszins desolate indruk.

▪ De laatste 'oude' Sprinterdrie, de 2894 raakte op 03-07 beschadigd toen hij op keerspoor te Gouda Goverwelle het juk kraakte. Het treinstel werd met name aan de automatische koppeling en de daarachter gemonteerde overbelastingbus fors beschadigd. Om het productieproces bij Bombardier in Randers niet te verstoren, was het zaak dat het treinstel zonder schade aan de carrosserie op 07-07 in het onderhoudsbedrijf Leidschendam zou staan. Derhalve werd het stel, dat aanvankelijk in de Binckhorst de onderhoudsbeurt in Leidschendam zou afwachten, op 04-07 snel in Haarlem binnengenomen. Dat betekende wel dat de al geruime tijd op herstel wachtende 905 en 2029 een week later aan de beurt kwamen. In Haarlem bleek de 2894 al eerder hersteld te zijn van botsschade aan de nu gehavende neus, waarbij men echter enige haast scheen te hebben gehad: onder een dikke laag plamuur werd ernstige roestvorming geconstateerd. In het revisiebedrijf werd alleen de schade aan het casco hersteld en in de grondverf gezet, waarna in Leidschendam de defecte koppeling en overbelastingbus werden gewisseld. Het overbrengen van de 2894 op 07-07 had nogal wat voeten in de aarde, omdat enige elektrische schade werd geconstateerd toen het stel werd opgebouwd. De schade aan de koppeling had ook zijn weerslag gehad op het elektrische systeem. De 2001 en 2006 werden gebruikt om het stel naar Den Haag HS te slepen. Omdat omrijden daar vanwege de ontbrekende koppeling natuurlijk niet mogelijk was, duwden beide tweetjes het geheel 'dode' drietje naar Leidschendam, zodat twee machinisten nodig waren. Het illustere trio werd gevolgd door de bruine motorpost 3031 van het Spoorwegmuseum. Daarin werd een groot deel van het interieur van de 2894 geladen. De 2894 vertrok op 12-07 naar Denemarken.

▪ Hoewel NSR tot zeer kort voor het buiten dienst gaan van de Hofplein- en Zoetermeerlijn geen idee had waar de overtollige SGM-tweewagenstellen tijdelijk ingezet dan wel gestald moesten worden, heeft het bedrijf op materieelgebied waarlijk niet stilgezeten! Zo is onlangs besloten om de lipjes waarmee de rolgordijnen achter de cabinefrontruiten naar beneden getrokken worden, te verwijderen. Het lipje schijnt zich in bepaalde standen van het rolgordijn hinderlijk in het zichtveld van de machinist te bevinden. Inmiddels is een heuse constructiewijziging gestart om de lipjes te verwijderen.

DM '90

▪ Van de stuurtafel van de DM '90-treinstellen wordt door het onderhoudsbedrijf Zwolle een tweetal lampen verwijderd. Deze lampen beschonen het instrumentarium bij duisternis dermate fel dat bepaalde meldlampen en de Tele-rail/GSM-R niet goed afleesbaar waren. Machinisten verwijderden deze lampen daarom soms eigenhandig, maar daarbij wilde nog wel eens schade ontstaan aan de armaturen. NSR heeft besloten de lampen nu structureel te verwijderen.

▪ In Arnhem wordt het DM '90-materieel van GSM-R-apparatuur voorzien. Op 26-06 werd bijvoorbeeld de 3414 behandeld.

ICM

▪ Sedert de doorloopkoppen van de ICM-treinstellen buiten dienst gesteld zijn, is het niet meer nodig dat de cabine-deuren van de Koplopers nog in het deursluitingssysteem

zijn opgenomen (blz. 2005-309). Reizigers kunnen immers niet meer langs een cabinedeur lopen. In september zal worden begonnen het branden van de groene meldlamp 'deuren dicht' in de machinistencabine niet meer afhankelijk te laten zijn van het ook gesloten zijn van de cabine-deuren. Die maatregel komt geen dag te vroeg. Meerdere malen per week komt het voor dat treinen met ICM vertraging krijgen doordat een cabinedeur niet goed vergrendeld is.

ICK

▪ De laatste herindienstgestelde ICK-rijtuigen zullen in de eerste week van augustus beschikbaar zijn voor de rijdende dienst. Op 10-07 werden de laatste rijtuigen van de Dijksgracht naar de Watergraafsmeer overgebracht. Vanaf het wijzigingsblad van oktober worden twee composities van elf rijtuigen in de treinserie 3500 ingezet. Die sets, aan beide zijden voorzien van een 1800, vervangen ICM dat in de Noord-Oost versterking gaat bieden.

▪ Zeven B-rijtuigen worden gebruikt om de composities die in de series 1900 en 2500 rijden, te verlengen naar twaalf bakken. De extra rijtuigen gaan 'stammen' van één rijtuig vormen, die waarschijnlijk de serie 5000 zullen krijgen. De rijtuigen die dan nog over zijn, worden samengesteld tot twee composities van elf bakken met aan beide zijden een 1800. Deze eenheden fungeren voorlopig als reserve.

Mat '64

▪ De op 26-05 beschadigde 905 (blz. 225) stond tot 30-06 in Dordrecht te wachten op een plekje in het revisiebedrijf Haarlem. Dat was er toen ook nog niet, maar die dag kwam het stel wel naar station Haarlem voor opstel. Daar verbleef hij tot 30-06 in het gezelschap van de 2029, die, in tegenstelling tot hetgeen vermeld op blz. 216, ook nog niet in het revisiebedrijf terecht kon en dus sedert 11-06 op station Haarlem had gestaan.

▪ Dat vooral de Plan T's, maar ook de Plan V's, langzamerhand op hun laatste wielen rijden, is in deze kolommen al vaker beschreven. Het aantal vastlopende tractiemotoren is de afgelopen jaren fors toegenomen. Op 08-07 strandde stel 506 op de fly-over te Hoofddorp met tractieproblemen (en een HOV-lezer aan boord). Als trein 5769 was het stel Nieuw-Vennep al voorbij gereden, omdat de machinist reeds had gemerkt dat zijn treinstel niet in orde was en hij vreesde na een stop niet meer weg te komen. Hoewel hij aan de reizigers meldde dat hij trachtte Hoofddorp te halen, strandde hij met zijn trein in het zicht van de haven, waarbij enkele forse knallen en een rookwolk onder één van de motordraaistellen de reizigers schrik aanjoegen. Vanaf Hoofddorp Opstel werd stel 518 naar de 506 gereden. Nadat beide stellen in Hoofddorp waren aangekomen, konden de mensen de trein verlaten. Op 09-07 kwam de 506 weer in dienst met één buiten dienst gestelde tractie-installatie, waarna twee dagen later te Utrecht OZ het treinstel door de Utrechtse storingsdienst werd gerepareerd.

ICR

ICR in renovatie in RB Haarlem per 15-07				
ex-nummer	type	nieuw nummer	nieuw type	binnenkomst
10-70 671	A10	10-70 350	A10	29-03-2006
10-70 672	A10	20-70 262	B10	06-03-2006
10-70 673	A10	10-70 349	A10	29-03-2006
10-70 675	A10	20-70 265	B10	16-03-2006
20-70 219	B10		Bs	09-09-2005

▪ BDs 5218 (82-77 018) werd als eerste ICR-BDs voorzien van GSM-R-apparatuur.

▪ Met de aflevering van BD 82-70 434 op 06-07 werd de laatste ICRm afgeleverd die in het revisiebedrijf Haarlem de nawerkactie onderging.

Series 1700 & 1800

Met een vergrote inzet van locomotieven in het verschiet, dient zich thans een fors probleem bij de motoren van de 1700- en 1800-en aan. Halverwege juni bevonden zich bij de leverancier van tractiemotoren, Ematech, ruim twintig tractiemotoren met zeer zware schade. Naar verluidt zijn deze motoren rijp voor de sloop, maar het is nog niet duidelijk waardoor de schade ontstaan is. De defecten hebben er al toe geleid dat de wisselvoorraad tractiemotoren snel kleiner is geworden. Van de nog in Tilburg terzijde staande 1800-en werden motoren uitgenomen en gebruikt in locs van de rijdende dienst. In de eerste helft van juni werden de beide motoren van de 1831 gedemonteerd en naar het onderhoudsbedrijf Maastricht opgezonden om daar de 1757 weer rijvaardig te maken. Al spoedig volgden de motoren van de 1824.

BR 185

Op 06-07 tekende HSA een definitief contract met Angel Trains over de lease van twaalf locomotieven ten behoeve van het provisorische verkeer over de HSL-Zuid vanaf juli 2007. De in de landelijke media spottend 'opgevoerde lease locomotieven' genoemde Bombardier-locs kunnen maximaal 160 km/h rijden. Of ze tijdig gereed zijn voor gebruik op de hogesnelheidslijn, hangt ook af van tijdige toelating door de daarvoor verantwoordelijke instanties, waarbij de procedure die moet leiden tot toelating in België, qua tijd niet onderschat moet worden. Bovendien moet het ETCS-systeem operationeel en betrouwbaar zijn. Evenals bij de collega's van Trenitalia kan HSA ook haar licht opsteken bij SBB, die op de hogesnelheidslijn Mattstetten – Rothrist ETCS Level 2 deze maand in gebruik genomen hebben en vanaf eind dit jaar het systeem met een maximumsnelheid van 200 km/h exploiteren.

DDM/DD-AR

Een van onze lezers doet ons trouw de samenstelling van de DDM-1-stammen toekomen. Al maanden is één van de DDM-stammen te kort. Zoals uit de tabel blijkt, was dat medio juni de stam met Bvk 6906.

Samenstelling DDM-1 per 16-06						Samenstelling DDM-1 per 22-06					
Bvk	middenrijtuigen					Bvk	middenrijtuigen				
6903						6903					
6904						6904					
6905	6822	6623	6837	6632	6832	6905	6822	6623	6837	6632	6832
6906	-	6616	6874	6628	6876	6906	-	6616	6874	6628	6876
6907						6907					
6908	6833	6615	6873	6625	6870	6908	6833	6615	6873	6625	6870
6911	6831	6631	6816	6635	6835	6911	6831	6614	6816	6635	6835
6912	6823	6634	6834	6626	6875	6912	6823	6634	6834	6626	6875
6913	6878	6614	6836	6624	6877	6913	6878	6622	6813	6624	6877
6914	6818	6612	6824	6633	6828	6914	6818	6612	6824	6633	6828
6915	6871	6627	6821	6617	6838	6915	6871	6627	6821	6617	6838
Samenstelling DDM-1 per 23-06											
Bvk	middenrijtuigen										
6903	6833	6615	6873	6625	6870						
6904											
6905	6822	6623	6837	6632	6832						
6906	-	6616	6874	6628	6876						
6907											
6908											
6911	6831	6614	6816	6635	6835						
6912	6823	6634	6834	6626	6875						
6913	6878	6622	6813	6624	6877						
6914	6818	6612	6824	6633	6828						
6915	6871	6627	6821	6617	6838						

DDM-1-Bvk 6913 kwam op 25-06 naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam voor een behandeling op de kuilwielbank aldaar. Het mocht kennelijk wat kosten, want naast de Bvk en de 1856 kwamen ook de overige rijtuigen mee uit

de Watergraafsmeer. Op 27-06 keerde de stam terug naar Amsterdam.

Een gedeelte van het DDM-1-materieel wordt in het revisiebedrijf Tilburg voorzien van de nieuwe, stillere remblokken. De wijziging is een gevolg van de proef met nieuwe remblokken de ICR-'remblokkenproeftrein'. Nadat de rijtuigen op 07-07 alle tegelijk werden afgeleverd, strandde de overbrenging naar het onderhoudsbedrijf Maastricht tussen Susteren en Sittard vanwege vaste remmen (!) in een draaistel van één van de rijtuigen. Daar brak ook een klein brandje uit. Dat was snel weer uit, maar de rookontwikkeling bleef aanzienlijk. De brandweer begeleidde de trein naar spoor 104 in Sittard. Met de zes rijtuigen werden van 11- tot 14-07 proefritten gehouden achter Railion-loc 1601. Er werd een rondrit van Amersfoort naar Amersfoort gemaakt via Zwolle, Olst, Deventer en Apeldoorn. Te Deventer GE liep de 1601 om. Uitgebreid onderzoek naar de brand in mDDM 7810 op 13-03 bij Zwolle (blz. 114) heeft aangetoond dat waarschijnlijk geen technisch mankement de oorzaak is geweest. Naar het zich laat aanzien is door vandalisme brand ontstaan in het toilet van Bv 280 7208, die vervolgens oversloeg naar de mABk. Deze mABk is één van de motorrijtuigen waar een wijziging in de tractiesoftware is aangebracht (blz. 2005-277), zodat aanvankelijk hier de oorzaak werd gezocht.

Rangeerlocomotieven

NedTrain heeft een Europese aanbesteding gedaan voor één tot zeven middels een akku voortbewogen en één à vier dieselelektrische rangeerlocomotieven. De aanbesteding heeft te maken hebben met het wegvallen van de locomotoren. Momenteel huurt NedTrain diverse locs van aannemers en RRF. De inschrijving sloot op 15-05.

Class 66

Van de op blz. 218 genoemde locomotieven Class 66 die op 01-06 door de 6433 van Gevelco in de Waalhaven naar het revisiebedrijf Tilburg werden gesleept, voerde loc J2 in juni en juli proefritten uit bij de Zwitserse BLS. De locomotieven van de serie J1 – J10 wiken enigszins af van oudere soortgenoten en zijn derhalve nog niet toegelaten door IVW.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie					
binnengenomen		wordt	afgeleverd		
				20-70 264	27-06
DDM-1 LTO					
binnengenomen		afgeleverd			
26-37 427 (6827)	21-06	26-37 613 (6613)	16-06		
26-37 108 (6908)	27-06	26-37 103 (6903)	19-06		
26-37 418 (6818)	29-06	26-37 107 (6907)	19-06		
26-37 622 (6622)	11-07	26-37 425 (6825)	20-06		
		26-37 618 (6618)	29-06		
		26-37 626 (6626)	11-07		
VIRM LT1			Plan V revisie R6		
binnengenomen		afgeleverd	binnengenomen		afgeleverd
9407	20-06	9419	16-06	960	14-07
8672	28-06	8642	27-06		953
8635	06-07	8632	06-07		954
9405	14-07	9407	13-07		30-06
ICRm ombouw BDs					
binnengenomen		afgeleverd			
20-70 245 (5664)	11-07				
ICRm nawerk					
binnengenomen		afgeleverd			
		20-77 120	19-06		
		20-70 416	21-06		
		20-77 125 (5125)	23-06		
		20-77 127 (5127)	26-06		
		10-70 357	28-06		
		82-70 434	05-07		

Schades/defecten				
binnengenomen		Euvel		
3205	23-06	schade	9453	29-06
3209	23-06	schade	390 7712	04-07
848	23-06	graffityschade	2894	07-07
2029 (1)	30-06	botsschade	939	13-07
905 (2)	30-06	botsschade		
2894	04-07	botsschade		
(1) de 2029 had tot 30-06 op station Haarlem gewacht op binnenkomst				
(2) de 905 werd vanwege het herstel van de 2894 pas op 14-07 echt binnengenomen				

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1 + Cw cabinekoeling				ICM Cw compressor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1741	21-06	1724	28-06	4243	19-06	4029	16-06
1708	23-06	1734	05-07	4232	21-06	4017	20-06
1720	29-06	1775	07-07	4238	27-06	4243	27-06
1755	10-07			4236	29-06	4232	29-06
				4234	05-07	4238	03-07
				4246	07-07	4236	07-07
				4242	12-07	4234	12-07
DDM-1 remblokken				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
5904	16-06	5902	07-07	1752	19-06	1780	19-06
5905	16-06	5904	07-07	1749	22-06	1758	21-06
5902	19-06	5905	07-07	1777	23-06	1752	23-06
5906	30-06	5906	07-07	1765	26-06	1749	27-06
5907	30-06	5907	07-07	1753	28-06	1777	29-06
5915	30-06	5915	07-07	1767	04-07	1765	03-07
6400 LT1				1745	07-07	1753	05-07
binnengenomen		afgeleverd		1760	12-07		
6410	19-06	6408	16-06				
Schades/defecten							
Binnengenomen		euvel		Afgeleverd			
6509	21-06	defecte hoofdgenerator		6502 (1)		20-06	
1603	21-06	draaistel wisselen		6465		20-06	
1602	22-06	brandschade		1736 (2)		21-06	
6466	26-06	koelwaterlekage		1756		21-06	
6464	26-06	botsschade		6407 (3)		23-06	
1837	27-06	defecte compressor		8652		23-06	
893	03-07	defecte ABI-leiding		1853		27-06	
1710	04-07	onbekend defect		1601		27-06	
266	05-07	aardsluiting		6464		27-06	
452							
6500	06-07	defecte generator		6466		03-07	
6510	06-07	botsschade		893		03-07	
1856	07-07	diverse herstellingen					
1761	10-07	defecte cabinekoeling					
266	12-07	aardsluiting					
453							
(1) de binnenkomst op 06-06 van de 6402 op 06-06 betrof een typefout: het was de 6502							
(2) de tweede aflevering van de 1736 op 13-06 (blz. 218) berust op een fout							
(3) de binnenkomst op 18-05 van de 6462 op 06-06 betrof een typefout: het was de 6407							

Korte berichten

■ NS Stations startte op 19-06 een grote reclamecampagne onder het motto 'We doen er alles aan om het station schoon te houden. En daarin gaan we best ver'. Op de stations Den Bosch, Eindhoven, Breda, Maastricht, Zwolle, Deventer, Groningen, Amersfoort, Haarlem, Amsterdam Amstel, Leiden, Den Haag HS, Gouda en Delft werden grote welkomstmatten neergelegd, op enkele deelde NS schoonmaakdoekjes en zemen uit. Opvallend was het doel van de actie: niet de stations moesten schoner worden, maar NS hoopte het klantoordeel aangaande de reinheid van de stations positief te beïnvloeden.

■ Drogisterijketen Kruidvat verkocht van 20-06 tot en met 03-07 voor € 9,50 twee treinkaartjes waarmee twee personen een avond onbeperkt kunnen reizen in de tweede klas. De kaartjes zijn van 21-06 tot 31-07 na 18.00 uur geldig.

■ De proef met elektronische kaartjes voor de treinserie 600 (blz. 2005-279) blijkt geslaagd. Via internet kunnen reizigers een reis boeken. 'Papierloze kaartjes' zijn al enige tijd in gebruik bij onder andere DB. Een klant die wil gebruikmaken van de service, moet daarvoor eenmalig een gratis pasje aanvragen. De 400 uitgezochte proefpersonen waardeerden het systeem met gemiddeld een 7,8; ruim 90% ervan is voorstander van invoering ervan.

■ NS kreeg op 06-07 voor haar website www.ns.nl officieel het Waarmerk 'drempelvrij.nl'. De website van de vervoerder voldoet aan de Europese normen voor toegankelijkheid. Het waarmerk wordt uitgegeven door Stichting Waarmerk drempelvrij.nl, die als doelstelling heeft de toegankelijkheid van websites te bevorderen voor senioren en mensen met een functiebeperking.

■ Hoewel (enkele van) de vakbonden het graag anders hadden gezien (zie blz. 182), is NS niet van plan om het in oktober vorig jaar aangescherpte boetebeleid te wijzigen. Zowel de meeste conducteurs als de reizigers die – al dan niet opzettelijk – zonder geldig vervoerbewijs in de trein worden aangetroffen, zijn tevreden over de manier waarop NS de verschuldigde alsnog int. Bovendien is onomstotelijk komen vast te staan dat de nieuwe werkwijze een daling van het aantal bewust zwart reizende 'klanten' heeft geleid. Evenals het voorkomen van agressie in de treinen – in veel gevallen ontstaat een conflict tussen een conducteur en een reiziger doordat de laatste geen geldig kaartje heeft – was dit een doel van het nieuwe boetebeleid.

■ Op 08-07 deelde NS in samenwerking met de Stichting CPNB (Collectieve Propaganda van het Nederlandse Boek) kussentjes uit aan treinreizigers en bezoekers van diverse parken in het land. Op de meer dan 2.000 kussentjes was de tekst 'een fijne plek om te zomerlezen' aangebracht. Met de actie willen NS en CPNB lezen (in de trein) stimuleren.

Wijzigingsblad 07-08

■ De dienstregeling van de treinserie 8800 Leiden – Utrecht wordt met ingang van het wijzigingsblad van 07-08 gewijzigd. In de richting Utrecht vertrekken de treinen in Alphen aan den Rijn, Bodegraven, Woerden, Vleuten en Utrecht Terwijde één minuut eerder. De aankomsttijd in Utrecht Centraal blijft gelijk, zodat de verandering louter een truc is om de punctualiteit voor de statistieken te verbeteren. Om de verschuiving goed te kunnen inpassen, wordt de spitsserie 18800 naar Leiden met één minuut vervroegd in Alphen.

■ De treinserie 16200 Nijmegen – Boxmeer vertrekt voortaan twee minuten later uit Nijmegen, Nijmegen Heyendaal en Cuijk en komt ook twee minuten later aan in Boxmeer. In Nijmegen verandert op lokaal verzoek het spoorgebruik enigszins. De series 2000 en 3000 keren in de spitsuren op spoor 101A; de treinserie 3000 komt in de daluren aan op spoor 103B en vertrekt van spoor 101A. De serie 7600 keert op spoor 101B.

■ Een proef om de punctualiteit in Noord-Holland te verbeteren, is beëindigd. Derhalve vertrekt de treinserie 3000 een minuut later uit Den Helder Zuid en komt een minuut later in Den Helder aan; in de tegenrichting vertrekt hij een minuut eerder uit Den Helder. De 3400 gaat richting Haarlem een minuut eerder uit Alkmaar Noord, Alkmaar, Heiloo en Castricum vertrekken, de 4700 wordt een minuut vervroegd in Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam C, de 5800 naar Alkmaar/Schagen is een minuut eerder Castricum, Heiloo, Alkmaar en Schagen. In de tegenrichting gaat deze serie in Alkmaar, Castricum, Heiloo, Uitgeest, Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal een minuut eerder aankomen en vertrekken. Tenslotte zal de 7300 naar Uitgeest een minuut eerder uit Amsterdam Sloterdijk, Zaandam, Koog-Blomwijk, Koog-Zaandijk,

Wormerveer, Krommenie-Assendelft vertrekken en een minuut eerder in Uitgeest arriveren.

- De wijzigingen in de materieelinzet staan in onderstaande tabel:

Wijzigingen materieelinzet		
trein	voor 27-08	na 27-08
2523	VIRM-IV + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-VI
4423	Plan T + Plan V	Plan V + Plan V
3320	Plan V + Plan V	SGMm
3325	SGMm	Plan V + Plan V
3916	DD-AR + mDDM	mDDM + mDDM
5624	mDDM	DD-AR

Dienstregeling 2007

Nu de invoering van de nieuwe dienstregeling dichterbij komt en het overleg met consumentenorganisaties en regionale en lokale overheden afgerond is, vinden de laatste aanpassingen aan het plan plaats. De laatste wijzigingen zijn:

- de treinserie 3500 Eindhoven – Utrecht – Schiphol rijdt gedurende de weekeinden het complete traject en gaat stoppen in Amsterdam Bijlmer;
 - de treinserie 3400 Haarlem – Alkmaar – Hoorn rijdt ook op zondag tweemaal per uur;
 - de treinserie 4000 Rotterdam – Gouda – Breukelen – Amsterdam rijdt ook 's avonds na 19.00 uur tweemaal per uur;
 - de treinserie 5600 Utrecht – Amersfoort (– Zwolle) rijdt 's avonds en in de weekeinden tweemaal per uur;
 - de treinserie 4700 Amsterdam – Uitgeest rijdt 's avonds en op zondag eens per half uur door naar Alkmaar, in plaats van de Intercity uit Maastricht/Heerlen die dan in Amsterdam eindigt;
 - de serie 4600 Amsterdam – Almere rijdt 's avonds en op zondag elk half uur naar Lelystad door, in plaats van de IC-serie 3900;
 - de IC-series 2800 Rotterdam – Amersfoort Schothorst en 2000 Den Haag – Arnhem vervallen 's avonds en op zondagochtend. Op de betreffende trajecten blijft altijd minstens elk half uur een Intercity rijden;
 - de Sprinter Den Haag – Utrecht serie 9800 rijdt alle dagen en uren van de week een halfuurdienst;
 - tussen Den Haag en Gouda Goverwelle rijden op werkdagen tot na de avondspits vier Sprinters per uur;
 - de vakantiedienstregeling zal in de nieuwe opzet niet meer gelden voor het traject Leiden – Woerden – Utrecht en Utrecht – Geldermalsen. In de huidige dienstregeling vervielen op deze trajecten respectievelijk de 18800 en 19600;
 - de nieuw Sprinter-serie 19500 Utrecht – Veenendaal, die in Veenendaal van het in aanleg zijnde keerspoor gebruik gaat maken, valt wel onder de vakantiedienstregeling;
 - datzelfde geldt voor de serie 19600 (Breda-) Tilburg – 's-Hertogenbosch;
 - in de nieuwe dienstregeling gaan op veel trajecten de eerste treinen van de dag eerder en de laatste treinen van de dag later rijden. Vooral de verbindingen tussen de Randstad en Breda, Arnhem, Eindhoven en Heerlen profiteren van deze verbeteringen.
- Mogelijk wordt al met ingang van de nieuwe dienstregeling een nachttrein in Brabant geïntroduceerd. Tussen Breda, Tilburg, Den Bosch, Eindhoven en Helmond zou in de nachtelijke uren een trein moeten gaan rijden. Provinciale Staten van Noord-Brabant heeft ervoor gezorgd dat de provincie het verwachte exploitatieverlies van de dienst, circa vier miljoen euro, compenseert. Bovendien zijn de gemeenten bereid geld in het project te steken.

Aanbestedingen

De provincie Zuid-Holland maakte op 04-07 bekend dat de multimodale concessie voor het spoor- en treinvervoer in het gebied Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (blz. 219) aan Arriva gegund was. Dat betekent dat NS met ingang van 10-12 van dit jaar stopt met de exploitatie van de 'Merwede-Lingelijn' Dordrecht – Geldermalsen. NS heeft zich zeer teleurgesteld getoond over de afwijzing van haar nieuw in het leven geroepen dochteronderneming RegiolinQ. Het bedrijf heeft derhalve een gesprek aangevraagd met de provincie over de redenen van de gunning aan Arriva.

Op 13-07 maakte de provincie Zuid-Holland bekend dat ze de lightrail-treindienst Gouda – Alphen aan den Rijn voor drie jaar onderhands heeft gegund aan NS Reizigers. De provincie is van mening dat de kennis die de vaste groep medewerkers heeft opgebouwd, voldoende garanties biedt voor een goede dienstuitvoering. Met NS is afgesproken dat 95% van de reizigers de aansluiting in Alphen aan den Rijn op de 8800 richting Leiden haalt en dat per maand niet meer dan 30 ritten uitvallen. Bovendien heeft men afspraken gemaakt over de punctualiteit, de reinheid van het materieel en de inzet van de A32-trams. Waarschijnlijk wordt de onderhandse gunning in 2009 met één jaar verlengd, waarna in 2010 waarschijnlijk een multimodale aanbesteding voor de Rijn-Gouwelijn en het omliggende busnet wordt uitgeschreven.

A32

In de week van 18-06 werden nachtelijke proefritten gereden met A32-wagen 6104 tussen Waddinxveen en Alphen aan den Rijn. De 6104 en 6106 werden op 07-07 door speciaal ter plaatse gekomen monteurs voorzien van ventilatoren om de downchoppers te koelen. De choppers kunnen slecht tegen het zomerse weer, voor de transportbesturing van NSR reden om bij hoge temperaturen op voorhand de trams te vervangen door 'heavy rail'. Het is ook niet heel verwonderlijk dat de downchoppers problemen krijgen, ze moeten immers van 1.800 volt bovenleidingsspanning 750 volt zien te maken.

OV-chipkaart

Alle personeelsleden van NS met een NS-vervoerbewijs hebben in juni een nieuwe pas gekregen, die tevens als OV-chipkaart dient.

GSM-R

Nog steeds komt het regelmatig voor dat de GSM-R-apparatuur niet goed functioneert. Op 06-07 kreeg de machinist van een ledig-materieeltrein die op het punt stond uit Den Haag te vertrekken, de treindienstleider in Rotterdam aan de lijn terwijl hij die van Den Haag C wilde spreken. In Amsterdam komt het voor dat men de treindienstleider in Hengelo (!) te spreken krijgt wanneer men met de post belt. Naar verluidt treden deze problemen vooral op met treinnummers van treinen die niet standaard in de dienstregeling zijn opgenomen. Bij het wegleren met de Amsterdamse machinisten gaat het derhalve ook regelmatig fout. Op 10-07 kregen de weglerende machinisten de treindienstleider Amsterdam Westzijde aan de lijn, terwijl ze eigenlijk die van de Singelgracht hadden moeten krijgen. Een dag later ontstond een vervelender situatie: omdat een vrachtwagen tegen het spoorviaduct in de Linneusstraat was gereden, gaf de treindienstleider aan de machinist van trein 82139 een aanwijzing Voorzichtig Rijden. Tevens vroeg hij hem terug te bellen als hij eenmaal bij het betreffende viaduct was. Toen de machinist dat deed, kreeg hij bij de eerste poging de treindienstleider Zuidtak aan de draad, bij de tweede de collega van de Utrechtse lijn. Voor de duidelijkheid: het gesprek had

terecht moeten komen bij de treindienstleider Muiderpoort. ProRail is naar eigen zeggen druk doende de problemen op te lossen.

Internationale treinen

- Op meerdere dagen in juni werden de ICE's Amsterdam – Frankfurt versterkt met een extra stel. Zo werd op 20-06 de fraaie NS-/DB-combinatie 4613 en 4651 gezien. Diezelfde dag werd trein 223 gevolgd door volgtrein 300223, omdat het combineren in Amsterdam niet wilde lukken. Dat was ook het geval op 19-06, maar toen had men naar verluidt verzuimd de beschermkappen voor de koppelingen weg te draaien.
- Op 21-06 reed ook een extra retourrit bestaande uit getrokken materieel van Duitsland naar Amsterdam. Loc 1761, waarvan de koelinstallatie van cabine 2 defect was, werd daartoe op 20-06 extra met de CNL 319 naar Emmerich gezonden. Een dag later verzekerde de 1761 opnieuw een extra rit, evenals de dag ervoor bestaande uit DB-IC-rijtuigen. Die dag reden ook de ICE's 222 en 127 met twee treinstellen.
- Voor de achtste finale in Neurenberg op 28-06 reed een extra trein vanuit Nederland naar Duitsland. Deze trein, door de 1754 naar Emmerich gebracht, bestond uit zes voormalige InterRegio-rijtuigen type Bim 263 en één eerste-klasserijtuig Avmz 107 (Eurofima). Ten minste één van de Bim-rijtuigen was een herindienstgesteld exemplaar. De bij DB gebruikelijke 'Z' die men op dergelijke rijtuigen schildert (zurückgestellt von der Ausbesserung), was niet verwijderd.
- Ook in juni reed één van de op blz. 218 genoemde 'Jan Kiepora'-restaurantrijtuigen weer in de CityNightLine van München naar Amsterdam v.v. Op 20-06 verscheen de 73 80 88-90 917-6 in het land.

Extra treinen

- Voor de afvoer van bezoekers aan een concert van Guns N' Roses reden op 02-07 extra treinen tussen Nijmegen en Utrecht. De voor dit vervoer geliefde mDDM-en waren ook ditmaal van de partij. De 7875 en 7827, waarvan de eerste al vanaf 's morgens 11.00 uur in de 3000 onderweg geweest was, vormden trein 693090. De 519, 866 en 886 reden trein 693088. Die werd vooraf gegaan door de 9427 en 8738 als 693086. Beide VIRM-en werden aansluitend leeg doorgevoerd naar Amsterdam; de overige stellingen bleven in Utrecht.
- Om de bezoekers van het dansfestijn Dance Valley snel te kunnen afvoeren, stopten op 16-07 vanaf 21.30 uur alle IC's die daar normaliter niet halteren, te Amsterdam Sloterdijk. Mede omdat er dat weekeinde op veel trajecten werkzaamheden waren, plaatsten NS en de organisatie van Dance Valley op hun websites een zeer duidelijke animatiefilm waarop de reis van het festijn terug naar huis fraai en helder in beeld gebracht werd.

Syntus

Exploitatie

- Tijdens de intocht van de Vierdaagse in Nijmegen op 21-07 zet NSR extra treinen in tussen Arnhem en Nijmegen. Omdat het baanvak dan volgens ProRail te vol komt te zitten, hebben NS, ProRail en Syntus besloten de stopdienst Arnhem – Tiel te verbussen. In Elst kunnen de mensen overstappen op NS-treinen. Waarom Syntus niet heeft besloten wel treinen te laten rijden tussen Tiel en Hemmen-Dodewaard, is niet bekend.

Arriva

Materieel

- Twee DH-treinstellen kwamen op 22-06 voor het herstel van schade op eigen kracht van Leeuwarden naar het rewi-

siebedrijf Haarlem. Het betrof de treinstellen 3205 en 3209.

- De eerste GTW-treinstellen die zullen worden geleverd, zijn de driedelige GTW 2/6-stellen met de nummers 10228, 10229 en de vierdelige GTW 2/8 10301 – 10304. Arriva heeft voor de nieuwe treinstellen, waarvan er maximaal vier in treinschakeling mogen rijden, toelating aangevraagd voor alle noordelijke nevenlijnen. Ook wil Arriva de GTW's op eigen kracht naar Zwolle laten rijden vanuit zowel Groningen als Leeuwarden.

Exploitatie

- In de zomervakantie biedt Arriva een speciaal zomertarief voor de provincie Friesland aan. In de bussen in Friesland kan men voor één euro plaatsnemen, in de Friese treinen kost een retour voor €5,- en een enkele reis €3,50. Het actietarief geldt sedert 15-07 tot en met 03-09. Op werkdagen mag het na 09.00 uur gebruikt worden en gedurende de weekeinden de hele dag. De treinkaartjes kunnen gekocht bij de Arriva Store Leeuwarden en voorverkooppunten. Opvallend is dat Arriva in het persbericht zowel het voor normale Nederlanders buitengewoon vervelende 'Fryslân' bezigt als tegelijkertijd de zinloze Engelse term 'Arriva Store' gebruikt.

Connexion

Amersfoort – Ede-Wageningen

- Om op 10-12 de treindienst Amersfoort – Ede-Wageningen te kunnen uitvoeren, is Connexion inmiddels bezig machinisten te werven.

Rail4Chem

Exploitatie

- Sinds half mei tot september wordt weer regelmatig maïs vervoerd van Hongarije naar Barneveld. De treinen worden vooraf meestal opgesteld in Amersfoort.
- Op 16-05 reed R4C-loc 1204 de motormeetrijtuig mP Jules rond in de Rotterdamse havens voor GSMR-meetritten
- Het autovervoer van R4C naar het Belgische Zeebrugge verloopt goed. Helaas gaat de trein structureel via Montzen en Aachen rijden en is hij alleen bij uitzondering in Nederland te zien. Men hoopt begin 2007 vijf keer per week te rijden met verschillende merken auto's.
- Het vervoer van hout naar Virton hoopt Rail4Chem binnenkort zelf te kunnen verzorgen. Nu rijdt B Cargo de trein nog. Mogelijk wordt Virton bereikt via Luxemburg.

Materieel

- Op 23-05 werd de R4C 2007 afgeleverd. De loc, eveneens in het groen van Angel Trains gestoken, werd door collega-G2000 1326 opgehaald in Venlo en met trein 60128 in opzending meegenomen naar het Rotterdamse. Op 30-06 vertrok de loc weer voor lange tijd naar Duitsland. Ten behoeve van de inbouw van ETCS is de loc naar de fabriek in Kiel.

RRF

Exploitatie

- Tussen 03-06 en 06-07 reed RRF een groot aantal werktreinen op de (voormalige) Zoetermeer Stadslijn die verbouwd wordt voor RandstadRail. Als vaste trekkracht was de RRF5 actief die zich meestal bezighield met het vervoer en plaatsen van nieuwe spoorstaven. Beide V100-en wisselden elkaar af maar deden ook samen dienst op de lus. Één van de locs rangeerde met een trein met nieuwe dwarsliggers. In de weken van 26-06 en 03-07 was loc 005

('Truus') van Spitzke af en toe te gast in Zoetermeer en reed daarbij onder de vlag van RRF.

Veolia

Exploitatie

▪ Sinds half mei rijdt Veolia met haar Class 66-loc MRCE561-5 kolentreinen vanaf de EMO op de Maasvlakte naar Duisburg. Het gaat om een nieuw vervoer. Vanaf medio juli moet het vervoer vertrekken van de nieuwe terminal van de EMO die naast de oude ligt. De treinen bestaan uit 27 Fals-wagens. Één van de sets heeft een mooie blauwe kleur met gele band. Verder rijdt Veolia koolzaadolie vanaf Pernis en Vlaardingen met een 'smalbek'-G2000, de 1001042 die sinds kort voorzien is van ATB.

ERS

Materieel

▪ Op 25-05 leverde ACTS met haar Class 66 de tractie voor de Mainz-shuttle van ERS vanwege een materieeltekort bij ERS. Voor groot onderhoud verblijft de 1201 in Moers, waardoor ERS slechts één radioloc ter beschikking heeft. Het bedrijf heeft RRF ingehuurd voor de bediening van P&O van de treinen 40104/40105. RRF verzorgt dit vervoer sinds 03-07.

Railion

Materieel

▪ Door een gebrek aan 1600-en rijdt af en toe een 25.5 goederentreinen tussen de Kijfhoek en Venlo. Op 21-06 was dit het geval in de nacht met trein 45728; op 06-07 reed de 2558 de treinen 47779 en 42610.

Exploitatie

▪ Op 09-06 vond de laatste bediening van het ROVA-overlaadstation in Zwolle plaats, die dag uitgevoerd door loc 6426. Nadat personeel van Railion en ROVA elkaar de hand geschud hadden, ging het hek definitief dicht. Op het industrieterrein Hessenpoort heeft afvalorganisatie ROVA een nieuw overlaadstation in gebruik genomen, zonder spoor-aansluiting. Het wegvallen van het vervoer heeft gevolgen voor de opzet van het vervoer in de regio. Zo wordt de VAM in Apeldoorn nu aan het eind van de middag bediend. Voor de details van de dienstregelingwijzigingen verwijzen we u graag naar de site www.rolandrail.net.

▪ Lang bleef het niet stil op Katwolde. Op 21-06 bracht de 6418 sloopwagens. Onder de wagens bevonden zich een bollenwagen en enkele platte twee- en vierassige wagens.

▪ Op 20-07 neemt Railion een nieuw personeelsverblijf in Zwolle in gebruik. Daarmee komt een einde aan dertien jaar 'kamperen' in enkele portocabins, waaronder (hoorbaar) kippen en konijnen huisden. Het nieuwe gebouw bestaat uit twee verdiepingen en is eigendom van NS-Vastgoed. Railion huurt het. In september volgt de officiële opening.

EETC

Materieel

▪ ACTS-loc 1254 kwam op 03-07 vanuit Zwolle naar de Watergraafsmeer om negen rijkstrijtuigen van EETC van de Watergraafsmeer naar Bentheim te slepen. Door een defecte buffer ging het transport niet door, waarna een 7100 van ACTS op 04-07 de negen rijkstrijtuigen naar de grens sleepte. De 05-90 101, 102, 105 en 106 en 05-70 112, 113, 114, 116 en 128 werden naar Ostmecklenburgische Bahnwerke GmbH in Neustrelitz gebracht.

Deze rijkstrijtuigen en een tiende exemplaar dat al enige tijd in Rastatt (D) staat, zijn verkocht aan de Regentalbahn, inmiddels een onderdeel van Arriva. EETC heeft voor de normale dienstuitvoering niet meer dan negentien Bcvmh-rijtuigen nodig en was al enige tijd van plan zich te ontdoen van de overtollige exemplaren, waarvan er de meeste als plukrijtuig gebruikt werden. De Regentalbahn gaat de rijkstrijtuigen grondig ombouwen, waarbij ze zullen veranderen in bistorrijtuigen met een multifunctionele ruimte voor het meenemen van onder andere fietsen. Ze zullen met ingang van de dienstregeling 2007 ingezet worden op de voormalige InterRegio-verbinding München – Immenstadt – Oberstdorf/Lindau. Één rijkstrijtuig is bestemd voor het Deutsches Dampflok-museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg en zal daartoe worden teruggebracht in de oorspronkelijke TUI-kleuren.

SNCF Fret

Toelating

▪ De goederentak van de SNCF, SNCF FRET, wil nog dit jaar met eigen tractie en onder eigen regie goederentreinen rijden tussen Rotterdam en diverse bestemmingen in Frankrijk. Al in augustus hoopt het bedrijf een vervoerslicentie voor Nederland te ontvangen. FRET mag al rijden in België, Luxemburg en Italië.

ACTS

Exploitatie

▪ Op 21-05 haalde loc 5812 de Linz-shuttle op in Kaldenkirchen. De trein was al omgeleid wegens werkzaamheden. Eigenlijk zou worden loggewisseld in Viersen, maar omdat niet de geplande Class 66 513-9 voor de trein stond maar de in Duitsland niet toegelaten 5812 én de WLB-trekkraft niet naar Venlo mocht komen, ging ACTS de trein ophalen in Kaldenkirchen.

▪ Sedert 26-06 komt ACTS ook sporadisch in Vlaardingen. Bij de Vlaardingse Vopak-vestiging worden ketelwagens met koolzaadolie geladen. Bij de eerste bediening werden de ketels met een 1250 en een 6700 gebracht. In Emmerich wordt de trein overgegeven aan de OHE (Ost-hannoverschen Eisenbahnen).

Materieel

▪ Begin juni werd begonnen met de bestickering van de eerste G1206 in de nieuwe huisstijl van ACTS. De ex-ERS-1203 kreeg een nieuw jasje en gaat sindsdien als ACTS 7105 door het leven. De loc heeft een antraciet/wit uiterlijk met groene accenten gekregen. Voorlopig zal de loc niet op Nederlandse bodem te zien zijn. Op 14-06 bracht de fraai ogende machine enkele wagens voor revisie naar Duisburg en ging op eigen gelegenheid naar de werkplaats van Vossloh in Moers. Nadat daar enige hardnekkige defecten zijn gerepareerd, gaat de loc naar de fabriek in Kiel voor de inbouw van ETCS-beveiliging. Men hoopt de loc nog dit jaar weer terug te hebben. Vossloh heeft voor vervanging gezorgd in de vorm van de bij Shunter in de Waalhaven verblijvende loc 1001038. In het voorjaar was deze even bij ERS in gebruik. Op 19-06 kwam de loc naar ACTS. De loc deed al eerder dienst bij ACTS als V300 001 in het najaar van 2003. Toen was de loc gehuurd van het Duitse BCB en reed de vuiltreinen in het noorden van het land die via Nieuweschans de grens over gingen. Als één van de eerste klussen kreeg de loc op 28- en 29-06 de groot aantal pas gereviseerde ex-NS Eanos-en te vervoeren van Cronifer uit Moerdijk naar Emmerich. Daar werden ze overgedragen aan de SBB, die ze hard nodig heeft voor houttransport.

ProRail

Infrastructuur

- In het weekeinde van 17- en 18-06 vonden spoorvernieuwingswerkzaamheden plaats tussen Oldenzaal en Hengelo. Zowel het ballastbed als de dwarsliggers en de sporen werden vervangen.
- Op het emplacement Eindhoven vonden van 01-07 tot 09-07 omvangrijke werkzaamheden plaats. Er werden seinen, gedeeltes van de bovenleiding en wissels vervangen. Loc 6460 ontspoorde tijdens de werkzaamheden op 02-07 in buitendienst gesteld gebied op wissel 185. De loc stond op 03-07 rond 01.00 uur weer in het spoor.
- In een zeven dagen durende buitendienststelling werd van 01- tot 08-07 de nieuwe fly-over bij Den Haag Laan van NOI aangesloten en de ligging van de ProRail-sporen in de definitieve situatie gebracht. Op emplacement Den Haag Centraal werden de sporen 11 en 12 afgesloten van de ProRail-infrastructuur. De perrons langs spoor 9 en 10 werden verlengd, terwijl ze ook weer werden doorgetrokken tot aan de hal. Ze zijn nu geschikt voor twaalf bakken. Ook de sporen op de Laan van NOI langs spoor 3 en 4 werden voor treinen van twaalf bakken geschikt gemaakt. Na het in dienst komen van de nieuwe fly-over kruisen de treinen Den Haag Mariahoeve – Centraal de RandstadRail-sporen en halteren op bij de Laan van NOI op de plaats waar tot 03-06 treinen van de Hofplein- en Zoetermeerlijn stopten.
- In de weekeinden van 15- en 22-07 ligt het treinverkeer tussen Delft en Schiedam stil. Er worden op die dag onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan emplacement Delft, terwijl ook de bevestigingspunten van de brug over de Poldevaart bij Schiedam-Kethel, overigens een flinke herriemaker, vervangen worden. NS voorzag het persbericht dat verspreid werd van een uiterst handig kaartje waarop de verschillende omreisroutes duidelijk waren aangegeven. Voor het eerst wordt de Utrechtboog gebruikt als omreisroute voor reizigers die van Rotterdam naar Schiphol willen reizen.

Regionet

- NS, ProRail en de betrokken overheden hebben na anderhalf jaar onderhandelen een akkoord bereikt over de bouw en exploitatie van Regionet rond Amsterdam. In de noordvleugel van de Randstad worden de komende jaren acht stations geopend en op een aantal trajecten gaat de frequentie omhoog. Tussen 2008 en 2012 wordt 171 miljoen euro geïnvesteerd, die afkomstig zijn uit de gelden van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Op 13-07 ondertekenden NS, Prorail, ROA, gemeente Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland de zogeheten Samenwerkingsovereenkomst Noordvleugel/ Spoorsector.
- Amsterdam krijgt er drie stations bij: de Hemboog krijgt bij Sloterdijk perrons (Sloterdijk-Hemboog), metrostation Hollandrecht wordt ook halteplaats voor treinen het stadsdeel Watergraafsmeer krijgt (eindelijk) een station. Over de definitieve invulling van Sloterdijk-Hemboog wordt nog gediscussieerd, omdat de hooggelegen halte door de bouw van enkele hoge kantoorpanden erg winderig dreigt te worden.
- Aan de (voorgefinancierde) haltes Purmerend Weidvenne en Almere-Poort wordt reeds gewerkt, terwijl Haarlem-West het huidige Overveen vervangt. Zwanenburg-Halfweg is daarentegen echt nieuw, maar in Krommenie-Assendelft wordt de bestaande halte verplaatst richting een nieuwe Vinex-locatie.
- De bouw van het derde perron in Hilversum behoort ook tot Regionet, evenals de verlenging van het emplacement Westhavenweg, de bouw van een klein emplacement Aziëhavenweg met een rechtstreekse aansluiting op de Hemtunnelsporen, en de uitbreiding van de goederensporen in

Beverwijk. De maatregelen voor het goederenverkeer leiden ertoe dat het reizigersverkeer minder hinder ondervindt van goederentreinen.

- Aan de overeenstemming over de halte Watergraafsmeer is naar verluidt de nodige touwtrekkerij vooraf gegaan, die gedeeltelijk nog aan de gang is. NS stelde zich jarenlang op het standpunt dat een halte Watergraafsmeer niet rendabel te exploiteren is vanwege een te klein verwacht reizigersaanbod. De gemeente Amsterdam heeft regelmatig toegezegd dat er een 'science park' zou komen, dat voldoende aanbod zou genereren. Dat park komt er nu ook, maar volgens de berekeningen van NS is het aantal reizigers nog steeds te mager en aanvullende woningbouw noodzakelijk om meer klandizie te verkrijgen. De gemeente Amsterdam kon hier wel inkomen en ze verklaarde zich bereid een stuk grond te reserveren voor woningbouw. NS Vastgoed wil echter zelf die grond in eigendom hebben om er woningen op te bouwen. Bovendien wil NS naar verluidt garanties van de gemeente Amsterdam dat zij de vervoerder financieel compenseert indien de reizigers aantallen toch tegenvallen.

Infraproblemen

- Een auto met een bejaard Purmerends echtpaar raakte op 18-06 bij knooppunt Valburg van de A50 en kwam op de sporen van de Betuweroute terecht. De auto raakte in de tunnelbak een pilaar en vloog in brand. De 71-jarige man en 73-jarige vrouw kwamen om het leven. De voet van het betreffende viaduct raakte beschadigd, evenals de bovenleiding en een spoorstaaf. Tevens trad bodemverontreiniging op.
- Op 17-06 wilde de Botlekbrug tegen het middaguur niet meer dicht. Na een kleine twintig minuten was de storting voorbij.
- In datzelfde weekeinde bleek na het vernieuwen van een wissel te Amsterdam Centraal dat de bijbehorende ES-las, die beveiligingstechnische de scheiding vormt tussen spoor 9b en de wisselverbinding, ook verplaatst was. Hij was nu terechtgekomen drie meter vóór het bijbehorende sein. Dat leidde ertoe dat een trein die kort voor sein 222 werd geplaatst, er op het scherm van de treindienstleider al voorbij was. Door de verkeerd geplaatste las moest de treindienstleider alle machinisten die naar spoor 9b gingen rijden, per GSM-R informeren de trein niet krap tegen het sein te plaatsen. In de nacht van 18- op 19-06 werd het probleem verholpen.
- Nadat op 15-06 trein 10723 in Leeuwarden bij binnenkomst door een juk ging, verscheen met ingang van 17-06 in het landelijke overzicht van tijdelijke snelheidsbeperkingen (ATSB) station Leeuwarden. De laatste aanrijding schijnt te zijn veroorzaakt doordat schoonmaakwerkzaamheden tot gladde sporen hadden geleid.
- Tijdens graafwerkzaamheden bij Twello werd op 21-06 om 14.00 uur een aantal kabels beschadigd, waardoor een probleem ontstond met de spanning van de beveiliging, een zogeheten 3 kV-storing. Opvallend was dat op zich wel treinverkeer mogelijk was (zij het met grote vertraging), maar desondanks besloten werd de reizigersdienst geheel te keren in Apeldoorn en Deventer. Het goederenverkeer kon met vertraging doorgang vinden. De aannemer had flink zijn 'best' gedaan: het herstel van de kapotte kabels was eerst om 20.00 gereed.
- Een vrachtauto verloor op 27-06 op een overweg tussen Uithuizermeeden en Roodeschol zijn lading graan. Na een kleine drie uur was het graan opgeruimd.
- Werkzaamheden ten behoeve van RandstadRail in het relaishuis bij Den Haag leidden op 01-07 tot een stroomstoring in Den Haag. Het was weliswaar zaterdagmorgen vroeg, maar desondanks kon pas rond 07.30 uur het trein-

verkeer weer op gang komen.

- Op 03-07 ontstond op het traject Gouda – Alphen aan den Rijn een seinstoring door een stroomstoring bij Eneco. Tussen 14.15 en 16.00 lag het treinverkeer stil.
- Toen eind juni en begin juli de temperaturen opnieuw flink stegen, nam direct het aantal storingen aan infrastructuur en rollend materieel toe. Veel klimaatbeheersingsinstallaties raakten defect, maar ook motorgeneratoren, compressoren – sedert de PRIL-actie goed ingepakt – en tractie-installaties hadden last van de warmte. De 2939 moest op 02-07 even afkoelen onder de donkere en koele kap van Den Haag Centraal nadat hij in trein 9848 door de 2961 naar Den Haag geduwd was vanwege uitgevallen tractie-installaties. In Rotterdam strandde op 01-07 de 2977 met een uitgevallen cabineairco. De overstaande 888 en 482 sprongen een groot deel van de dag in, maar de 482 kreeg 's middags last van een haperende motorgenerator. Met enige vertraging vertrok hij nog als 4252, maar inmiddels had een door de warmte veroorzaakte knik in het spoor tussen Schiedam en Vlaardingen de capaciteit van het baanvak fors ingeperkt. De 4200-serie naar Maassluis West werd derhalve opgeheven.
- Kenmerkend voor een droge, warme periode is het grote aantal bermbranden. Op 30-06 veroorzaakte trein 47745 tussen Roosendaal en Breda meerdere bermbranden, kort daarop deed trein 49613 tussen Rilland-Bath en Bergen op Zoom hetzelfde.
- Het aantal storingen aan de infrastructuur was vele malen hoger, terwijl de erdoor veroorzaakte hinder beduidend groter was.
- Waarschijnlijk door een combinatie van een spoorspatting en een slechte kwaliteit van het eerder dit jaar uitgevoerde grote onderhoud aan sporen en ballastbed op het traject Woerden – Alphen aan den Rijn, ontspoorde op 30-06 bij Zwammerdam trein 8848, bestaande uit de Plan V's 447 en 802. Twee draaistellen van de 447 verlieten bij kilometer 11.4 de rails, bij overweg 12.2 kwam één ervan weer in het spoor. Bij de ontsporing raakte één reiziger gewond. Hoewel oorzaak en gevolg bij dit soort incidenten gemakkelijk verwisseld wordt, lijkt het erg waarschijnlijk dat de matige toestand van de baan op dit tracé, gelegen op buitengewoon slappe veengrond, er na de renovatie eerder dit jaar niet op vooruit gegaan is. In combinatie met het warme weer leidde dat tot spoorstaven die uit het gareel raakten. Pas op 01-07 kon de herspoorde 447 achter de 802 naar Leidschendam komen, waarbij op Den Haag HS nog geruime tijd een storingsmonteur aan een haperende rem sleutelde. Nadat het treinstel van een nieuwe draaistel voorzien was, werd het enige tijd in 's-Hertogenbosch gestald alvorens in het onderhoudsbedrijf Amsterdam een plekje was voor een controle- en onderhoudsbeurt. De 802 zelf kwam na een nachtje overstand in Rotterdam op 02-07 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam ter controle. Nadat het materieel vertrokken was, werd op 02-07 met ruim honderd baanwerkers gewerkt aan het herstel van de baan. Daarbij moesten over een afstand van 350 meter 500 dwarsliggers vervangen worden. De werkzaamheden liepen enigszins uit, maar vanaf 8822 en 8829 kon het treinverkeer, dat tot die tijd in Alphen aan den Rijn en Bodegraven gekeerd was, hervat worden. De eerste trein passeerde de plaats van het ongeval stapvoets, de volgende met 40 km/h. Vanaf dat moment gold tussen Woerden en de Gouwebrug bij Alphen aan den Rijn een snelheidsbeperking van 80 km/h. De snelheidsbeperking wordt aangegeven middels de bekende LAE-borden. Door de snelheidsbeperking besloten NSR en ProRail op 03-07 de spitstreinen serie 18800 en 19500 niet te laten rijden. Op 04-07 gingen de 19500-en wel weer rijden. Omdat de omlopen van de 19500 en 18800 in elkaar verweven zijn, moest gebruik gemaakt worden van de 2002 en

2030 om de 19527/19520 te kunnen rijden. Het van de 18800 overblijvende Plan V werd namelijk bijgeplaatst bij de 8800, om de capaciteitsproblemen niet te groot te laten worden. De snelheidsbeperking gaat volgens de laatste inzichten duren tot 19-07. De bij de vernieuwing van het traject gebruikte houten dwarsliggers werden in hoog tempo alsnog vervangen door betonnen exemplaren, die echter niet op voorraad waren.

- Na de ontsparing van 30-06 liep op de niet minder warme 01-07 trein 8925 bij Landgraaf uit de rails. Een DB-Talent 643, gereden door een NSR-machinist, beschadigde daarbij 400 meter rails. Hersporing van de Talent, uitgevoerd door NedTrain Ongevallenbestrijding en begeleid door een DB-medewerker, was rond 01.30 uur op 02-07 gereed. Het herstel van het spoor kon geschieden tijdens sowieso plaatsvindende werkzaamheden. Ook in dit geval was een spoorspatting in combinatie met recent vervangen spoor de oorzaak van de problemen.
- Een spoorspatting kwam ook voor bij Amsterdam Muiderpoort op 02-07, waardoor de serie 3000 moest worden opgeheven tussen Amsterdam en Utrecht en de 800/900 enige tijd werd omgeleid via Hilversum.
- Op 03-07 ontstond tussen 09.15 en 14.35 uur door een snelheidsbeperking bij Aalten vertraging op de lijn Arnhem – Winterswijk. Tussen Roermond en Swalmen moest die dag het treinverkeer kortstondig worden stilgelegd vanwege een spoorspatting. In de daaropvolgende nacht werd het spoor hersteld. Tussen Santpoort Noord en Beverwijk moest met lage snelheid worden gereden door een knik in de spoor; goederentreinen naar Beverwijk werden omgeleid via de Zaanstreek en Uitgeest. Voor herstel van het spoor werd vanaf 21.00 uur de treinserie 4800 tot 23.55 uur één's per uur opgeheven.
- Vanaf 16.15 uur ging de brug bij Nieuweschans niet meer dicht, hetgeen een gevolg was van de warmte. Na anderhalf uur wist een monteur de brug alsnog dicht te krijgen. Totdat de brug voldoende was afgekoeld mocht hij niet meer worden geopend.
- Tussen 16.45 en 17.30 uur was er een seinstoring bij Bunnik, waardoor het treinverkeer tussen Utrecht en Driebergen-Zeist moest worden uitgedund.
- Als gevolg van een knik in het spoor en een 'zwevend relais' moest die dag tot twee keer toe het treinverkeer tussen Gouda en Alphen aan den Rijn gestaakt worden. Men was van plan tijdens een korte buitendienststelling rond 22.00 uur de knik te herstellen, maar omdat geen kraan beschikbaar bleek, kon dit niet doorgaan.
- Door een seinstoring reden de treinen tussen Doetinchem en Winterswijk op die gedenkwaardige 03-07 vanaf 19.15 uur met een vertraging van rond de twintig minuten. Al snel besloot Syntus het treinverkeer daar te verbussen. Doordat de systeemtekeningen van de beveiliging niet voorhanden waren, duurde het herstel van de defecte schakelkast tot maar liefst 23.00 uur.
- Op 04-07 begonnen door de warmte zogeheten 'lijmlassen' tussen Utrecht Terwijde en Vleuten op te lossen. Die dag ontaardde de treindienst in een chaos. Dit kwam mede doordat enkele op 03-07 opgetreden storingen nog niet verholpen waren, zoals een spoorspatting bij Moordrecht (maximaal 80 km/h). In Den Haag trad een sectiestoring op kort voor de ochtendspits losbarstte (waarschijnlijk veroorzaakt door de ombouwwerkzaamheden voor RandstadRail), enkele uren later stokte het treinverkeer tussen Utrecht en Geldermalsen in ernstige mate door sectiestoringen rond Culemborg.
- Bij Amsterdam Muiderpoort leidden storingen in de stroomvoorziening tot het omleiden van de 800 en 900 via Hilversum. Tussen Den Haag Mariahoeve en HS vertoonde het spoor enkele fikse knikken, tussen Goor en Delden deed

zich een rijrichtingstoring voor, tussen Venray en Vierlingsbeek was een sectiestoring en in Arnhem werd een fors aantal wissels afgekeurd omdat ze vanwege de warmte niet meer veilig te berijden waren. Daardoor kon de serie 3000 niet meer rijden tussen Arnhem en Nijmegen en de serie 2000 niet meer tussen Driebergen en Arnhem. Ook het goederenverkeer langs Arnhem ondervond grote hinder en een aantal treinen moest in de Amsterdamse Westhaven worden opgehouden. Tussen Delft en Delft Aansluiting zorgde een defecte kabel in combinatie met een knik in het spoor voor grote problemen. Trein 2251 liep 39 minuten vertraging op. Om de treinenloop aan de gang te houden, werd de treinserie 5000 opgeheven.

- Veel reizigers vragen zich terecht af waarom in dit soort gevallen de 5000 doorgaans geheel wordt opgeheven tussen Dordrecht en Leiden. De reden hiervoor is van logistieke aard: de personeelsdiensten raken dusdanig verstoord dat het een hele toer is om de juiste mensen op de juiste tijd op de juiste plaats te krijgen. Een treinserie waarin middenin wordt 'geknipt' is in zo'n geval funest voor een adequate bijsturing van het personeel, terwijl reservepersoneel niet onbetaalbaar beschikbaar is.

- Rond 13.30 uur vielen de computersystemen in de treindienstleiding van Maastricht enkele malen uit, hetgeen zeker in combinatie met de drukte rond Valkenburg vanwege het Tour de France-festijn dat die dag daar gaande was, erg vervelend was. Ruim een uur nadat de storing was opgetreden, waren alle computers weer operationeel.

- Door een gestoord wissel in Geldrop lag vanaf 15.20 uur het treinverkeer tussen Eindhoven en Weert een half uur stil. Ruim een uur later wilde de brug over het Noord-Hollands Kanaal tussen Anna Paulowna en Den Helder niet dicht. Deze storing duurde bijna anderhalf uur. Ook in Friesland waren problemen, toen een oververhitte printplaat tot een anderhalf uur durende seinstoring bij Dronrijp en derhalve tot uitdunning van de treindienst tussen Leeuwarden en Harlingen leidde.

- Het aantal treinen dat op 04-07 defect raakte, was lager dan men zou verwachten. De tractie-installaties van SGMm blijken zo nu en dan problemen te hebben met de warmte (zie boven), terwijl de mDDM-rijtuigen hoorbaar moeite moeten doen om koel te blijven. Het aantal vallend dat de oliekoelers van deze rijtuigen te warm worden, is echter opvallend lager dan in voorgaande zomers.

- Dat de (downchoppers van de) A32-trams niet tegen temperaturen hoger dan 30 graden celsius kunnen, was inmiddels bekend. De 9536 strandde in Boskoop en kon na even afkoelen Alphen nog halen. Daarna werd nog een aantal treinen met de overgebleven twee trams gereden, maar toen was al besloten de Plan V's 850 en 899 en Plan T 513 vanuit Utrecht naar Alphen te sturen om de tramdienst over te nemen. Dat was geen garantie voor succes: vanaf 19.20 uur moest het treinverkeer tot even voor 21.00 worden gestaakt vanwege een wisselstoring bij Boskoop. Vanaf 17.45 uur had zich reeds een sectiestoring tussen Bodegraven en Alphen a/d Rijn voorgedaan. Dit probleem was om 19.30 uur verholpen. Op 05-07 reden vanaf aanvang dienst beide treinen met mat '64.

- Op 05-07 waren de problemen op het spoor minstens zo groot als de dag ervoor. Één defecte zekering leidde ertoe dat de stroomvoorziening van Roosendaal 'plat' ging van 06.00 tot 08.30 uur, hetgeen tot in Amsterdam en Utrecht (ook de 'HGB-expres' 23522 werd opgeheven) te merken was omdat geen enkele trein Roosendaal kon verlaten. Juist vanuit Zeeland komen in de ochtendspits veel lange treinen richting de Randstad. Nadat de storing verholpen was, puilden de Roosendaal uit en duurde het tot in de middag eer de treinen weer enigszins de normale samenstelling hadden. Al rond 11.00 had toverde ProRail een nieuwe stremming uit

haar huizenhoog gebleken storingshoed: door de slechte toestand van één van de sporen tussen Den Haag Mariahoeve en Laan van NOI moesten de treinseries 2200 en 5000 worden opgeheven, terwijl de vanwege de RandstadRail-werkzaamheden naar Den HS omgeleide serie 6300 ook niet meer mocht rijden. Omdat vanwege genoemde werkzaamheden de 3400 en 2600 al waren opgeheven tussen respectievelijk Haarlem en Den Haag en Leiden en Den Haag, was Den Haag vanuit Leiden alleen nog bereikbaar met de serie 2100 en 2400. De internationale treinen uit België werden omgeleid via Breukelen, uitgaande 600-en en 9300 reden de normale route.

- Op 05-07 was het aantal treinen dat defect raakte, opnieuw fors, hoewel de hinder ook deze dag in het niet viel bij de rampzalige hoeveelheid storingen aan de infrastructuur. Trein 2540 strandde door een 75-Hertz-storing in loc 1850 in Lage Zwaluwe. Railion-loc 6416 kwam ter plaatse om de onfortuinlijke trein naar Rotterdam te slepen en de 1850 weg te rangeren. De juist door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverde 1734 werd linea recta naar Rotterdam gezonden om de ICK-stam weer van tractie te voorzien.

- ProRail wist de media, die terecht opmerkten dat het Nederlandse spoorwegnet tegen geen enkel weertype meer schijnt te kunnen, op de mouw te spelden dat de vele problemen met de spoorstaven haar niet aan te rekenen waren. De infrabeheerder noemde de spoorspattingen ("wij noemen dat een kattenrug") onvermijdelijk door de hoge temperaturen. Jammer genoeg verzweeg men dat de treinen in Spanje, Italië en andere warme landen met deze temperaturen wel blijven rijden. In de media werd door deskundigen het vermoeden geuit dat bij spoorvernieuwing en nieuwbouw te weinig tijd genomen wordt om de sporen langgelast te maken. Tussen het moment dat nieuwe spoorstaven gelegd worden en het moment dat ze aan elkaar gelast worden, zit in veel andere landen enkele weken tot meerdere maanden, zodat ze de kans hebben gekregen te werken.

- Één afgebroken bout van een wisselsteller leidde op 06-07 tot een enorme chaos in de treindienst aan de noordzijde van Utrecht. Tussen Utrecht en Amsterdam kon feitelijk nog maar één treinserie per half uur (7300) rijden, zodat de 800/900 'om' ging via Hilversum, de 3000 keerde in Utrecht en de 3500 in 's-Hertogenbosch eindigde. Omdat het baanvak Utrecht - Amsterdam nog compleet vol zat met deels al zeer vertraagde treinen, ontstonden grote problemen om het treinverkeer aan de gang te houden en alle reizigers te vervoeren. Diverse treinen werden teruggehaald naar Breukelen en linkerspoor naar Utrecht gestuurd. Zo kon het gebeuren dat trein 955 uiteindelijk met 106 minuten vertraging in Eindhoven aankwam en de 3055 met 85 minuten Utrecht verliet. Enkele treinen, waaronder de 959, werden in Abcoude gekeerd.

- Bij Arnhem trok op 07-07 een kraan die op een door achter een tractor voortgetrokken aanhanger werd vervoerd, bij Arnhem op een overweg de bovenleiding naar beneden. Tevens werd de overweginstallatie beschadigd en viel een boom op het spoor.

- Door een defecte snelschakelaar in een onderstation trad op 08-07 om 06.45 uur een stroomstoring op tussen bij Maastricht, waardoor tot 08.40 het baanvak naar Valkenburg gestremd was.

- Twee defecte zekeringen leidden er diezelfde dag toe dat uiteindelijk geheel geen sein- en wisselbediening mogelijk was te Nijmegen. Drie kwartier lang lag het treinverkeer naar de stad stil.

- In een niet meer gebruikt personeelsverblijf van station Hengelo woedde die morgen een brandje. Twintig minuten lang was geen treinverkeer naar Hengelo toegestaan.

- Op 10-07 trad zowel om 08.00 als om 12.00 uur een wisselstoring in Groningen op. De eerste keer trad 'slechts'

vertraging op, de tweede keer moest een slag naar Leeuwarden worden opgeheven.

Stations

- De stations Dordrecht Stadspolders, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Beesd, Leerdam, Arkel Geldermalsen en Gorinchem krijgen camerabewaking. Als eerste zal na de zomer Gorinchem van de beveiliging worden voorzien.
- De nieuwe lift in station Roosendaal bleek ook na het eerste incident, waarbij een tachtigjarige vrouw geruime tijd zat opgesloten, nog niet erg betrouwbaar. Op 21-06 zat een gezin met een kind enkele uren vast in de lift.
- In Amersfoort wordt tot juli gewerkt aan de aanleg van de nieuwe schermen voor reisinformatie (zie blz. 183). Onderdeel van de proef zijn ook de bekende gele vertrekstaten op de perrons, die worden weggehaald. Daarvoor in de plaats komen de digitale schermen, die de eerste zeven vertrekkende treinen tonen. In de hal en op de loopbrug blijven de gele borden vooralsnog staan.
- Op 29-06 werd spoor 464 te Hoek van Holland Haven ontroest en opnieuw in gebruik genomen. Spoor 4 is één van de sporen waar tot 1993 de internationale treinen vertrokken en is door ProRail op verzoek van NSR weer geschikt gemaakt voor de dienst zodat in de uren dat het 'nachtgat' beperkingen oplevert, in Hoek van Holland gewoon treinen kunnen binnenkomen. Omdat het spoor eerder dan gepland weer beschikbaar was, was het ook noodzakelijk om eerder dan gepland treinen erheen te sturen, die vervolgens voor de vaste klanten op spoor 2 daardoor nauwelijks zichtbaar waren.
- Vanwege de werkzaamheden te Rotterdam Centraal raakt het station steeds verder onttakeld en moeilijker begaanbaar voor blinden en slechtzienden. Sinds medio juli is daarom een service in het leven geroepen waarbij een RET-medewerker, politieagent of Stadstoezicht-medewerker een blinde of slechtziende hulp biedt bij het overstappen. De reiziger die van de service gebruik wil maken, belt daarvoor tien minuten voor aankomst een speciaal telefoonnummer.

Deltaliijn

- Eind juni maakten de provincie Gelderland en de gemeente Arnhem bekend dat zij voorstander zijn van een snelle spoorverbinding met het Duitse Roergebied, door henzelf 'Deltaliijn' gedoopt. Het bestaande spoor zou hiervoor uitgangspunt moeten zijn. De bestaande lijn zou moeten worden opgewaardeerd tot semi-hogesnelheidslijn, waar de treinen 160 km/h moeten kunnen halen. Het is het niet de bedoeling grootschalige nieuwbouw te plegen. Arnhem en Gelderland willen dat een volgend kabinet zich voor de Deltaliijn uitspreekt; tussen 2012 en 2020 zouden de benodigde infrastructurele aanpassingen gedaan moeten worden. De bedenkers van het plan menen dat met een bedrag van 50 à 80 miljoen euro de aanpassingen te realiseren zijn.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Een onbekende Duitse eloc kraakte op 20-06 in Venlo het stootjuk van spoor 42. Hersporing van de locomotief nam iets meer dan een uur in beslag.
- Plan V 472 botste op 24-06 bij binnenkomst als trein 6641 in Maastricht op de langs het perron gereedstaande 871. Dat stel zou met de 472 worden gecombineerd voor 6660. Bij de botsing vielen 41 gewonden, waarvan één ernstig. Het gehele station werd ontruimd en van de bovenleiding werd de spanning afgeschakeld. Trein 845 strandde ter hoogte van het onderhoudsbedrijf; het materieel daarvan kon eerst tegen middernacht naar Maastricht gehaald worden; tegen die tijd werden ook de beschadigde treinstellen een voor een door de 700 van het onderhoudsbedrijf opge-

haald. Vanaf 17.30 uur kwam het treinverkeer langzaam weer op gang.

- Die dag was ook een weinig fortuinlijke dag voor de A32-trams. De 6101 en 6104 strandden die zomerse dag als 9523 in Boskoop door oververhitting van de verwarming (!).
- Een ACTS-loc trok op 27-05 bij IJsselmonde de bovenleiding over 150 meter naar beneden.
- Trein 850 strandde op 29-06 bij Maarssen met technische problemen aan loc 1743. De machinist van de trein raakte gewond aan zijn hoofd toen hij trachtte de storting op te lossen in de locomotief en zijn hoofd stootte. Railion stuurde loc 6405, op dat moment bezig met rangeerwerkzaamheden bij Maarssen, naar de trein. Die sleepte de trein terug naar Utrecht. Te Lunetten kon de storingsmonteur de problemen bekijken.
- VIRM 9450 liep in de nacht van 02- op 03-07 in de Haagse Binckhorst op wissel 954 uit de rails met één draaistel. Hersporing nam enkele uren in beslag.
- Een ACTS-loc botste op 06-07 tijdens rangeren in Acht met een stootjuk. Een dag eerder was een andere loc op het terrein van de SSN bij Rotterdam Noord Goederen naast de rails komen te staan.
- Op het industrieterrein bij Moerdijk ontspoorde en overbufferde de met ethyleenoxide geladen wagen 33 80 781 3 807-4 met de 33 80 780 9 679-3, waarbij de eerste weliswaar beschadigd raakte maar niet in die mate dat er lekkage optrad. De ontsporing vond rond 14.00 uur plaats, maar pas omstreeks 20.00 werden de wagens door brandweer en IVW vrijgegeven waarna NedTrain Ongevallenbestrijding met de hersporing kon beginnen. De beschadigde wagen werd teruggebracht naar Shell. De infra raakte bij de ontsporing behoorlijk beschadigd.
- Diezelfde dag liep op het bedrijvenpark in Almelo een wagen met vuile ballast met alle assen uit de rails. Voordat de hersporing, die na een kleine drie uur gereed was, kon beginnen, moest de koppeling met de achteropkomende wagen losgebrand worden. Herstel van het beschadigde spoor had enige voeten in de aarde, omdat de verantwoordelijke aannemer weinig capaciteit had vanwege de spoorvernieuwing tussen Zutphen en Arnhem.
- Een diesellocc van Spitzke ontspoorde op 08-07 met drie assen na in Zutphen met trein 94880 te zijn aangekomen. Een Railion-trekkkracht rangeerde de wagens van de trein naar een gunstiger plek op het emplacement; de hersporing van de loc werd op 10-07 uitgevoerd.
- Op 09-07 strandde trein 69574 naar Duitsland in Venlo net op de splitsing naar Kaldenkirchen en Tegelen. De trein stond twintig minuten stil; twee treinen op de Maaslijn werden opgeheven.
- Plan V 932 reed in de nacht van 13- op 14-07 bij Ede als trein 7588 over een in het spoor gelegd winkelwagentje. Het stel kon in dienst blijven.

Hanzeliijn

- Met het plaatsen van de handtekeningen voor de bouw van het Flevolandse deel van de Hanzeliijn in de week van 03-07, werd officieel een begin gemaakt met de bouw van de nieuwe spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle. Gestart is met de bouw van de bijna 800 meter lange tunnel onder het Drontermeer. Evenals de spoordijk tussen Lelystad en de tunnel (25 kilometer) en de twintig kunstwerken die daarin liggen, wordt de tunnel aangelegd door BAM Civiel/Van Oord. De gehele lijn krijgt 88 kunstwerken, waarvan de Drontermeertunnel de belangrijkste is. Naast de tunnel zijn de onderdoorgang bij de A6 bij Lelystad, uitbreiding van het station Lelystad, nieuwe stations in Dronter en Kampen-Zuid en een nieuwe IJsselbrug Hattem belangrijke punten in de lijn. Langs het spoor verschijnt in totaal 20 kilometer aan geluidsscherm.

ProRail & NIMBY

▪ De milieuvergunning voor station Enschede bevat een aantal gedragsregels, waarin kennelijk alle tere zieltjes van de gemeente inspraak hebben mogen hebben, en die een onthutsend beeld geven van de invloed die het NIMBY-denken inmiddels heeft op het openbare leven. Overtreding van de regels wordt bestraft met (ten minste) boetes van € 2.500,- per geval:

- tussen 19.00 en 07.00 moet het geluid van de deuren van het stationsgebouw aan de zijde van het flatgebouw 'De Eendracht 2000' door deurdrangers met een vanginrichting worden gedempt;
- de omroep mag tussen 23.00 en 07.00 uur alleen noodzakelijke reizigersinformatie geven;
- tussen 23.00 en 07.00 uur mogen schoonmaakwerkzaamheden alleen vanuit dienstgebouw 2 worden verricht, mogen perrons niet gereinigd worden met (mechanische) machines en mag de perscontainer niet gebruikt worden;
- van treinen op spoor 4b tussen kilometer 53.410 en het einde van het perron aan de kant van Gronau moeten in dezelfde periode ramen en (cabine)deuren aan de kant van spoor 5 blijven;
- ook mogen in die genoemde periode voorbij kilometer 53.410 geen treinen modulair worden gereinigd of van water worden voorzien. Voor kerende treinen is op dat spoorgedeelte een keerpuntreiniging toegestaan, hoewel er dan geen water bijgevuld mag worden;
- dieseltreinstellen mogen niet langs de perrons een controlebeurt krijgen. Dit is alleen toegestaan op de opstelsporen in de nabijheid van dienstgebouw 2;
- rangeren en opstellen van treinen op de sporen 5, 6 en 7 voorbij kilometer 53.410 is verboden;
- materieel mag evenmin op spoor 4b voorbij kilometer 53.410 worden opgesteld, maar mag daar wel keren;
- de laatste reizigerstrein die binnenkomt wordt op spoor 4b moet binnen een kwartier geheel ten westen van kilometer 53.410 staan. Dat betekent dat hij niet langer mag zijn van zes bakken. Een langere trein moet spoor 4b geheel verlaten;
- de eerste reizigerstrein van de dag die vertrekt van spoor 4b, mag, ongeacht het tijdstip waarop het vertrek is, maximaal vijftien minuten voor vertrek voorbij kilometer 53.410 worden voorgebracht;
- tussen de aankomst van de laatste trein op en het vertrek van de eerste reizigerstrein van spoor 4b mag aan de Gronause kant van kilometer 53.410 geen trein bevinden. Wel is het dus toegestaan een kwartier na binnenkomst de trein nog af te rangeren, dan wel een kwartier voor vertrek de trein voor te brengen;
- bij het rangeren van treinen te Enschede mag de snelheid niet hoger liggen dan 20 km/h.

Betuweroute

▪ Op 22-06 werd in Duitsland tussen de deelstaat Nordrhein-Westfalen en DB een overeenkomst gesloten waardoor de financiering van de planprocedures voor aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen zekergesteld is. Het totale project, waaronder ook de bouw van een elektronische gestuurde beveiliging in Emmerich (ESTW) valt, kost rond de 900 miljoen euro.

▪ De op blz. 226 genoemde Railion-loc 189 016 was op 19-05 in trein 45712 van Emmerich naar de Kijfhoek vervoerd een aansluitend naar de Utrechtse HTMU-loods overgebracht. Daar werd hij voorbereid voor de proefritten op de Betuweroute. DB-loc 189 016 trok een combinatie bestaande uit BB21-motorpost 3034, buffetrijtuig 88-70 023 van EETC, een platte wagen en Alstom-loc 203 101. De laatste is al uitgerust met ECTS-beveiliging.

HSL-Zuid/HSA

▪ De op blz. 226 genoemde bouw van een verankerde damwand in het tracé van de HSL-Zuid bij Rijpwatering, een klus die op 15-07 gereed is, lijkt niet voldoende om de verschuivingen en verzakkingen van de baan tegen te gaan. Ook een gedeelte van de sporen en de bovenleiding dient vernieuwd te worden. Zouden er geen maatregelen getroffen worden, zou de verschuiving op den duur vier tot acht centimeter kunnen gaan bedragen, waar slechts een halve centimeter is toegestaan. Totaal zijn met de herstel- en aanpassingswerkzaamheden, naast enkele kleine kwesties, 35 miljoen euro gemoeid.

▪ Los van deze problemen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat becijferd dat de aanlegkosten van de HSL-Zuid de zeven miljard euro overstijgen.

▪ PvdA-Tweede-Kamerlid Sharon Dijksma kondigde op 21-06 aan dat haar partij een klacht indient bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit tegen NS. De partij is – uiteraard bij monde van fervent NS-tegenstander Dijksma – van mening dat het bedrijf haar monopoliepositie misbruikt op de route Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel. Volgens Dijksma gaat NS de dienstregeling via de bestaande lijn 'uitknijpen' om mensen te dwingen via de HSL te reizen. Dijksma is kennelijk vergeten dat NS en HSA met de toekomstige bediening voldoen aan zowel de vervoersconcessie tussen NSR en overheid als het contract dat HSA met de Staat heeft gesloten. Ze is klaarblijkelijk ook niet (meer) werelds genoeg om te beseffen dat mensen die naar België willen, naast de trein ook nog per auto, bus of vliegtuig kunnen reizen.

▪ Eind juni arriveerde voor de tweede maal Tauruslocomotief 1216 050 van Siemens in Nederland. De loc voerde in juli proefritten uit op de HSL-Zuid tussen Hoofddorp en Rotterdam.

Correcties

▪ Als correctie van het bericht op blz. 219 kan gemeld worden dat NS niet daadwerkelijk geboden heeft op de aanbesteding in Zuid-Limburg, maar dat van plan was te doen. Men heeft echter ruim baan gegeven aan Syntus.

▪ Tevens was in het bericht over de Londense vervoersconcessie een foutje geslopen. NedRailways is geen jointventure van NS en Serco, maar Serco is een partner van NedRailways bij enkele biedingen geweest. Het huidige bod op de concessie in Noord-Londen doet NedRailways op eigen kracht.

Wist u dat...

▪ trein 5077 op 19-06 nabij Den Haag Mariahoeve zes minuten vertraging opliep omdat de machinist op verzoek van de meldkamer van de politie een schildpadje oppikte?

▪ sinds de omloopwijziging van 28-05 de treinen 2652 en 2171 uit drie VIRM-vierwagengstellen bestaan?

▪ ICM 4021 op 23-06 in Den Haag 's morgens werd ingezet als vervanging van een mDDM in trein 3410?

▪ men dat kennelijk wel erg mager vond in de Amsterdamse regio?

▪ derhalve stel 4077 naar Haarlem werd gestuurd om vanaf daar de 4021 te ondersteunen?

▪ DD-AR 7406 op 25-06 in Rijswijk als 5137 strandde met tractieproblemen en met moeite Delft wist te halen?

▪ in Rotterdam vliegensvlug SGMm 2983 tevoorschijn gehaald werd en ingezet werd als vervangende 305137 naar Roosendaal?

▪ de 7406 met maximaal 40 km/h naar Den Haag Binckhorst terugkeerde?

▪ een tekort aan Plan T en V er bijna toe leidde dat op 27-06 trein 75014/5014 in Roosendaal met één Plan V in plaats

van een tweetje en een viertje ging rijden?

- in Den Haag de 2983, 2005 en 2014 op reserve stonden?
- de NS-afdeling die de materieelinzet landelijk coördineert, het geen goed idee vond om SGM in de dienst van mat '64 in te zetten?
- men een VIRM voor de series 5700 en 5000 wél geschikt achtte?
- een VIRM nooit de rijtijden van mat '64 kan halen?
- trein 2068 op 25-06 ter hoogte van Driebergen door de bliksem werd getroffen?
- Plan T 524 en Plan V 881 op 26-06 in de dienst van twee SGM-en reden in de treinseries 4800 en 4000?
- VIRM 9443 op 27-06 op zijn beurt een Plan T en Plan V verving in de in Roosendaal startende 75014, in Dordrecht overgaand in 5014?
- vanwege een defect aan ICM 4204 in de nacht van 27- op 28-06 in nachtnettrein 1402 VIRM 9430 werd ingezet?
- het oudste en het nieuwste treinstel mat '64 (Plan T 502 en Plan V 965) in de nacht van 28- op 29-05 naast elkaar stonden op het Utrechtse opstelrelin Landstraat?
- het treinverkeer tussen Geldermalsen en Tiel op 04-07 moest worden stilgelegd vanwege de vondst van een bom op zeven meter afstand van de spoorbaan?
- het treinverkeer aanvankelijk werd stilgelegd, maar na een half uur stapvoets de bom mocht passeren?
- de 9506 op één bak nog steeds is voorzien van blauwe pictogrammen op gele ondergrond, in plaats van witte pictogrammen die in de blauwe IC-baan zijn geplakt?
- enkele VIRM-stammen nog steeds de stickers 'Let op: rookvrije trein' hebben?
- op 05-07 weer drie in de Watergraafsmeer gecombineerde ICK-rijtuigen gereed kwamen?
- deze rijtuigen, net als de overige in de Meer herstelde exemplaren, met het leeg materieel van een internationale trein naar Berlijn naar Amsterdam Werkplaats werden gezonden?
- de ICK's in het verleden ook met hun DB-collega's in één trein zullen hebben gereden?
- wij de kasten voor de cabinekoeling op het dak van de 1700-en even wennen vinden?
- trein 1914 op 04-07 zijn snelheid vanaf Rotterdam moest beperken tot 100 km/h omdat loc 1765 enkele onderdelen van de koelinstallatie op het dak dreigde te verliezen?
- in de nachtelijke uren de laatste tijd leuke (rangerende) combinaties van Sprinters worden gezien in en rond Amsterdam Centraal, zoals een set van vier 'Vlaflips' en een duo CityPendels tussen twee SGM-en?
- op 01-07 een lezer stel 2966 aantrof waarvan de koppeling van de Bk1 in een blauwe zak was ingepakt?
- deze blauwe zakken de nieuwe manier lijken te zijn om aan te duiden dat een automatische koppeling defect is?
- de al niet bijster betrouwbare 8610 NS op 04-70 weer eens in de steek liet, toen in Leiden kort voor vertrek van trein 2618 een snelheidsmeter defect bleek?
- het stel in de Binckhorst werd gerepareerd?
- bezoekers van het World Congress on Economics in het MECC-congrescentrum in Maastricht, op 09-07 van NS gratis vervoer per paardenkoets kregen aangeboden tussen Maastricht Randwyck enerzijds en de diverse hotels en het MECC anderzijds?
- veel klanten dit soort ludieke acties van NS wel kunnen waarderen?
- een flesje omgevallen ammoniak op 07-07 tot het stilleggen van het treinverkeer op en de ontruiming van station Hengelo leidde, omdat door de sterke ammoniakgeur mensen last kregen van ogen en luchtwegen?
- op 10-07 de bekende Berlijnse kindertrein weer naar ons land kwam?

- op 10-07 de vernieuwde internetpagina van NS Internationaal in bedrijf gesteld werd?
- er door de bewonerscommissie van de buurt 'Oud-Ede-Zuid' en veel ondernemers in Ede-Zuid bij de gemeente op aangedrongen wordt dat de overweg in de Kerkweg wordt voorzien van extra overwegbomen, naar het voorbeeld van de overweg in Bilthoven?
- het ongeval op 07-06 (blz. 215), waarbij een auto de neergelaten spoorbomen negeerde, (mede) de aanleiding was voor het pleidooi?
- wij vinden dat de bewonerscommissie van de buurt 'Oud-Ede-Zuid' en veel ondernemers in Ede-Zuid de boel wel erg op zijn kop zetten?
- volgens de schematische tekeningen op de gele vertrekstaten van Amersfoort Vathorst Uitgeest pas na Castricum en Heiloo zou liggen?
- dit niet het enige foutje was dat bij de aankleding van de nieuwe halte gemaakt werd (zie blz. 223)?
- door een gebrek aan VIRM-en op 12-07 de 7837 en 7401 in de treinserie 2000 werden ingezet?
- de 7401 als 22028 in Gouda bleef staan met een defecte snelschakelaar en door de al enkele dagen op Utrecht OZ verblijvende, met een defecte cabinekoeling kampende 1749 werd weggesleept naar Utrecht?
- tegentrein van 22028 22041 door de 7849 werd gemaakt, afkomstig van 14035?
- de in Rotterdam opgestelde 2945 en 2942 vervolgens werden ingezet als 14036?
- de 7849 en 7837 in de nacht van 12- op 13-07 in Arnhem overnachtten en op 13-07 startten in 2016?
- de 2013 op 14-07 in Utrecht werd ingezet als vervanging van een Plan V in de vanuit Schiphol opgeheven 3519, leeg terugkeerde naar Utrecht en direct de slag 4924/4929 naar Naarden-Bussum en terug maakte?
- ten behoeve van het satirische programma 'Koefnoen' op 14-07 filmopnamen werden gemaakt te Utrecht Centraal?
- Sprinter 2005 in de nacht van 10- op 11-07 van een buitengewoon lelijk plakkaat graffiti voorzien werd?
- de smerigheid door een storingsmonteur werd opgemerkt en het treinstel, die week bestemd voor de wegleerritten van Amsterdamse machinisten, in de nacht van 12- op 13-07 in de Watergraafsmeer gereinigd werd?
- men het treinstel vergat terug te brengen naar Amsterdam Centraal, zodat de wegleerders op 13-07 treinstel-loos waren?
- de cursisten en hun instructeur naar de Meer passagierden om daar op de 2005 te stappen?
- de trein vervolgens per abuis bij Diemen Zuid richting Amsterdam Bijlmer gestuurd werd, in plaats van naar Hoofddorp?
- de retourrit Utrecht – Hilversum – Amsterdam onbedoeld via Diemen – Diemen Zuid – Watergraafsmeer geleid werd?
- het treinstel zelf geen defecten vertoonde?
- het ons het niet had verbaasd dat het treinstel na bovenstaande rampspoed bij terugkomst in Amsterdam sponstaan in brand gevlogen was?
- wij alle lezers een prettige zomervakantie toewensen?

Levenslopen

ELD2 371 werd op 2-3-1962 afgeleverd en op 5-3 in dienst gesteld als eerste tweewagenstel mat '54 van de vervolgbestelling mat '54, Plan Q. De eerste revisie, een zogeheten kilometerrevisie, onderging het stel van 26-1 tot 10-2-1966. Inbouw van ATB vond plaats bij Werkspoor tussen 19-9 en 4-10-1967. In februari 1969 kreeg de 371 blauwe reclame-

banen en NS-logo's. Van 11-4 tot 1-5-1969 was het stel weer bij Werkspoor, nu voor de modernisering in het kader van *Spoorslag '70*. Bijna direct daarna onderging de 371 in de hoofdwerkplaats Haarlem een kleine revisie-met-interieurverbetering (H2 +), waarbij het geel geschilder werd: 25-6 / 31-7-1969. In april 1970 was het stel even terug voor het afwerken van de moderniseringswerkzaamheden en van 29-7 tot 3-8-1971 voor herstel van een flinke storing. Van 5-10 tot 14-12-1973 kreeg de 371 grote revisie (H3), waarbij hij op 19-12 even terug was voor herstel van een elektrische storing. In januari 1979 kwam de 371 driemaal in de wph binnen voor storingen die veroorzaakt werden door het extreme winterweer in die maand. Op 16-2-1979 botste de 371 als voorste stel van trein 631 op een auto en liep zware schade op aan de ABdK. Herstel duurde van 24-2 tot 29-11-1979. Twee jaar later kwam de 371 weer in Haarlem, nu voor kleine revisie (R6): 17-8 / 9-10-1981. Op 10-5-1987 reed het stel als trein 8160 tussen Zwolle en Meppel over een zwaar voorwerp, dat aan de onderzijde flinke verwoestingen aanrichtte. Herstel duurde dan ook van 13-5 tot 17-7-1987. Na weer een kleine revisie (R7) van 21-3 tot 21-6-1988 was het weer tijd voor schade en op 4-5-1990 botste de 371 als trein 18040 tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden op een vrachtauto. Ditmaal liep de Bk zware schade op. Door een grote drukte in de wph Hlm werd de 371 tijdelijk in Roosendaal gestald, maar op 29-6 werd hij alsnog in Hlm binnengenomen. Op 12-10-1990 kwam de 371 hersteld in dienst. Van 20-4 tot 4-6-1993 kreeg de 371 nog een uitgebreide opknabbeurt in wat toen de hulpwerkplaats Roosendaal was, uitgevoerd door de firma Conrail. Per 15-1-1995 werd de 371 (samen met nog vier tweetjes en zes vieren) uit het materieelpark geschrapt. De afvoer van deze groep stellen vormde het begin van de systematische afvoer van de laatste serie Hondkoppen. Gestald op Zwolle Rangeer kwam de 371 ietwat achteraan te staan en werd door vele stellen die later afgevoerd werden, ingehaald wat transport naar de sloper betreft. Pas op 13-12-1996 werd de 371, samen met de 383, door de 381 + 765 van Zwolle naar de Westhavens gesleept en daar bij de firma Hollandia geplaatst.

ELD2 383 werd op 31-08-1962 afgeleverd door Werkspoor en een dag later in dienst gesteld. Het stel had een rustig bestaan, met slechts één noemenswaardige schade. Het stel was het eerste tweetje dat door Werkspoor van de eerste vorm van ATB werd voorzien, tussen 5-1 en 8-2-1965. Zoals dat gaat met prototypen was de 383 enkele maanden later voor completering en de eerste wijzigingen weer bij Werkspoor: 3 / 18-6-1965. In Haarlem voor de eerste kilometerrevisie was het stel van 7 tot 28-2-1967. Daarna volgde weer een bezoek aan Werkspoor, nu voor de bekende modernisering: 13 / 28-5-1969. Van 15 tot 27-4-1970 was de 383 weer in Haarlem voor het completeren van de modernisering, terwijl het stel tegelijk op proef van andere steunlagermetalen werd voorzien. Bij de uitgebreide kleine revisie (H2 +) van 22-3 tot 9-5-1972 bleef de 383 groen, waardoor hij pas bij de grote revisie (H3) van 4-12-1978 tot 5-3-1979 geel werd. Hierbij werd de 383 als eerste plan Q voorzien van ramen met grote bovenschuiframen (de "Sprinterramen"), waarvan in de loop van de tijd meerdere Hondkoppen voorzien werden. Door een botsing met een auto bij Dedemsvaart (trein 8128 op 20-12-1984) liep de 383 schade op aan de Bk, waarvan het hersteld werd van 21-12-1984 tot 26-2-1985. Van 2-6 tot 21-8-1986 kreeg de 383 een H2-revisie in Haarlem en van 30-7 tot 30-9-1993 een uitgebreide opknabbeurt van Conrail in Roosendaal. In de tombola van de afvoer van de 54-ers werd de 383, samen met nog vier tweetjes en vijf vieren, afgevoerd per 28-5-1995. Na anderhalf jaar verblijf in Zwolle Rangeer vond op 13-12-1996

het transport plaats naar de sloper in Amsterdam: samen met de 371 en achter de sleepstellen 381 + 765.

ELD2 376 werd op 12-4-1962 in dienst gesteld. Het stel kreeg zijn kilometerrevisie van 7 tot 20-6-1966 en aansluitend ATB-inbouw bij Werkspoor van 23-6 tot 10-7-1966. In maart 1969 werd het stel gesignaleerd met NS-logo's en in juli 1971 met derde frontseinen. Daartussen bevonden zich de moderniseringswerkzaamheden die door Werkspoor werden uitgevoerd tussen 21-5 en 9-6-1969 en in de wph Haarlem van 7 tot 9-1-1970. Van 30-6 tot 7-8-1970 onderging de 376 de H2+ en in tegenstelling tot de meeste andere werd hij daarbij geel geschilderd. Na een H2 van 28-4 tot 13-6-1975 volgde de H3-revisie tussen 16-7 en 24-10-1979 en de laatste H2 van 12-3 tot 29-4-1986. De opknabbeurt voor de laatste jaren werd door Conrail in Roosendaal uitgevoerd tussen 4-5 en 30-6-1993. De 376 werd uit het materieelpark genomen op 28-5-1995 en in Zwolle gestald. Op 1-11-1995 werd het stel overgebracht naar het terrein van NS Beveiligingsservices (het huidige Stator) in Utrecht als oefenobject, en in januari 1996 werd het officieel overgedragen aan NSBS. Niettemin werd eind 1996 besloten het stel toch te slopen. Op 16-12-1996 werd het overgebracht naar Utrecht GE vanwege het brandstichtinggevaar op het terrein van NSBS in de Kerstvakantie (!). De sleepstellen 381 + 765 kwamen de 376 op 18-12 ophalen, maar het stel bleek niet onder de draad te staan en kon niet meegenomen worden. Doordat de 765 overslag in een motor kreeg en niet als sleepstel kon worden gebruikt, werd de 376 op 14-1-1997 door de unieke combinatie van de 381 en museumstel 273 van Utrecht naar Amsterdam Westhavens gesleept.

Museumnieuws

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

De restauratie van zandwagen NS 172443 van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik is voltooid. Het onderstel van wagen 172443 werd in 1907 in dienst gesteld bij de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij. In 1957 verbouwde de Nederlandse Spoorwegen de wagen voor het vervoer van zand. De wagen was daartoe in gebruik tot 1971. Uiteindelijk werd de wagen in 1995 geschonken aan de Museumstoomtram. In 2004 werd door vrijwilligers van de Museumstoomtram met de restauratie begonnen. Met zandwagen NS 172384 beschikt de Museumstoomtram over twee van dergelijke wagens, die tussen Hoorn en Medemblik met name voor het vervoer van fietsen in de lokaal-treinen zullen worden gebruikt.

De Museumstoomtram Hoorn-Medemblik heeft een begin gemaakt met de aanleg van de circa anderhalve kilometer lange telegraafverbinding tussen de stations Opperdoes en Twisk. Op 26 juni zijn hiertoe veertien houten palen geplaatst in speciaal daarvoor geboorde gaten. Voor communicatiedoeleinden waren dergelijke telegraafverbindingen in het verleden langs vrijwel iedere spoor- en tramlijn aan te treffen. Na de verbinding bij station Wognum is dit de tweede telegraaflijn die tussen Hoorn en Medemblik wordt hersteld. Zowel in Opperdoes als in Twisk bevinden zich reeds gerestaureerde telegraafstoestellen, zodat na afronding van het project medio dit jaar de communicatieverbinding via de telegraafdraden werkend kan worden gedemonstreerd.

Tijdens de zomervakantie van 22 juli tot en met 20 augustus biedt de Museumstoomtram een uitgebreid attractief zomerprogramma tegen een speciale prijs. U kunt dan op reis per stoomtram en boot, maar ook per historische autobus tussen de tramstations Medemblik en Opperdoes. Deze autobus brengt u naar het Bakkerijmuseum en het Stoommachinemuseum in Medemblik. Met de nieuwe dagkaart en de ex-

tra voordelige Gezinsdagkaart kunt u onbeperkt reizen met stoomtram, boot en bus en heeft u gratis toegang tot de beide musea in Medemblik.

Dagelijks worden twee of drie stoomlocs ingezet. De stoomtrams vertrekken tijdens de zomervakantie dagelijks uit Hoorn om 11.00 uur en 13.30 uur. De tram van 13.30 uur is samengesteld uit het historische houten stoomtrammaterieel (rijtuig, goederenwagens en het postrijtuig). Na afloop van deze rit is er in Medemblik gelegenheid tot meerijden op de stoomlocomotief.

Op dinsdagen, woensdagen en donderdagen vertrekt bovendien om 10.00 uur een historische stoomtram uit Hoorn. Deze wordt tot en met 3 augustus getrokken door de onlangs gerestaureerde vierkante Backer & Rueb tramlocomotief 8 Ooievaar van de Haagsche Tramweg-Maatschappij. Vanaf 8 augustus bestaat deze tram uit het Gooische Stoomtrammaterieel (inclusief de vierkante tramloc 18 – de inzet van al het materieel is wel onder technisch voorbehoud). Vanuit Enkhuizen vertrekt de boot om 11.00 uur en 15.00 uur. In Medemblik geven tram en boot aansluiting op elkaar en op de autobusdienst.

Tenslotte biedt de SHM op dinsdag, woensdag en donderdag vanaf 14.45 uur het nieuwe korte programma Stoomtram 1926. Deze korte tram bestaat uit het historisch lokaal-treinrijtuig NS C290 uit 1917.

NZH Vervoer Museum

Het Haarlems Dagblad meldde op 20 juni dat Connexxion het stuk grond van het NZH Vervoer Museum buiten de verkoop heeft gehouden. Het museum kan op de huidige plek blijven voortbestaan. Het museum is gevestigd op het oude NZH-terrein aan de Leidsevaart 396 in Haarlem. Het museum is geopend op maan- en donderdag van 9 tot 12 uur. Zaterdag van 11 tot 16 uur. Op 9 september 2006 wordt op het museumterrein een Old-Timerdag gehouden.

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

ProRail heeft het verzoek van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij afgewezen om in de zomermaanden op woensdag en donderdag het traject Heerlen-Landgraaf-Kerkrade te benutten. ProRail meent dat de stoomtrein (vier ritten per dag) het vrachtvervoer over het spoor te veel in de weg zal zitten. De ritten naar Heerlen op de zondagen blijven wel gewoon plaats vinden. Prorail biedt de ZLSM als alternatief om een uur eerder te vertrekken dan aangegeven in de geplande dienstregeling. Maar dat zou een onaanvaardbaar lange stop veroorzaken in Kerkrade. De trein die aanvankelijk zou doorstomen naar Heerlen, blijft nu drie kwartier in Simpelveld en rijdt dan pas door naar Kerkrade. „Teleurstellend is vooral ook het late tijdstip waarop ProRail ons heeft bericht. Uitgerekend op het moment dat de folders van de nieuwe dienstregeling zijn gedrukt." ZLSM heeft met het oog op de vakantiedrukke al 120.000 folders verspreid op tal van locaties (hotels, campings VVV's etc.). Daar moet nu een inlegvel aan worden toegevoegd. In 2007 wordt ook Valkenburg halteplaats van de ZLSM.

(Dagblad de Limburger, 4 juli 2006)

DB-museum Nürnberg

Het museum is men begonnen met de sloop van het materieel dat bij de brand van oktober vorig jaar verloren ging. Slechts enkele historische voertuigen worden hersteld, waaronder de Adler. Door modelspoor-fabrikant Märklin werd een donatie van € 216.000 gedaan ten behoeve van de herbouw van de Adler. Dit bedrag is het resultaat van een actie waarbij 3.333 Märklin- en 999 Trix HO-modellen van de Adler verkocht werden; van elke verkochte loc ging € 50,- naar het Adlerfonds.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

Op 1 juli 2006 werd het startschot gegeven voor het „Projekt Sechshundsechzig – Wiederinbetriebnahme der Dampflok 66 002“. Deze unieke stoomlocomotief, die werd gebouwd in 1955 en als enige uit de serie van twee (!) werd bewaard, kwam reeds in 1968 in het bezit van de Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG). Thans wordt geld ingezameld om de loc weer rijvaardig te krijgen.

Bayerisches Eisenbahn Museum (BEM)

Het door de BEM bereden traject Nördlingen – Dinkelsbühl is op 10 juni verlengd naar Feuchtwangen. De verlenging werd feestelijk geopend met een Schienenbus-rit en de aanwezigheid van de obligatoire prominenten. Tot eind augustus wordt deze lijn elke zondag drie maal daags met een Schienenbusgarnitur bereden.

Chiemgauer Lokalbahn (CLB)

Slechts enkele weken na de BEM was het op 1 juli opnieuw feest in Beieren, ditmaal bij de CLB. Op die datum werd namelijk de spoorlijn Bad Endorf – Obing feestelijk in gebruik genomen als museumlijn. De 18,5 kilometer lange lijn werd in 1996 gesloten; de laatste reizigerstrein reed er in 1968. De reguliere museumdienst zal worden verzorgd door een Esslinger motorwagen; bij de openingsritten werden onder meer de locs 70 083 en TAG 7 van de Bayerische Localbahn-Verein ingezet.

D V D - VIDEO

Berliner U-Bahn: de laatste dagen van de serie DL, opgenomen in 2004 en 2005 op de U5. Dit is alleen iets voor de "diehards", want we gaan dezelfde lijn enkele keren in beide richtingen af. Van depôt Friedrichsfelde naar hartje stad, namelijk Alexanderplatz langs schone opgeknaptte eenvoudige ondergrondse stations. Natuurlijk zien we ook het huidige materieel en gaan tot Friedrichsfelde over een flink stuk ondergronds. Speelduur 50 minuten. VHS kost 10 euro, DVD 20 euro. Verkrijgbaar bij: Railpress Toyshop, Plantageweg 25, 2951 GN Papendrecht. Telf./fax: 078-6153350.

EISENBAHN KURIER. Het DVD-tijdperk is bij EK nu een feit. Tot nu toe was er meestal ook nog een video (VHS)-versie verkrijgbaar, dat is nu verleden tijd.

38¹⁰ Een DVD van 40 minuten over de serie die eens 3000 stuks groot was. Deze film toont drie bewaarde Duitse P8-en en 1 Poolse met normale- en liefhebberstreinen, met als extra korte historische opnamen. Bestelnr. 8148, €9,80.

Die Baureihe E-94. De Wessies noemden haar Krokodil (fout, want geen tandenklapperend drijfwerk), de Ossies hadden een veel betere spotnaam, namelijk Eisenschwein. Historische opnamen in Duitsland en filmopnamen van museumlocs in Duitsland en Oostenrijk met als extra een E-94 met een goederentrein. Speelduur 45 minuten, bestelnr. 8128, €19,80.

Die Geschichte der Braunschweiger Strassenbahn. De hele geschiedenis trekt aan de kijker voorbij. En dan te bedenken dat men in 1945 wegens de enorme oorlogsschade maar ook weer in de 60-er jaren plannen had om maar geheel op bussen over te gaan! In onze tijd hebben nog flinke uitbreidingen plaatsgevonden. De film toont ook stukken stadsgeschiedenis. 90 minuten. Bestelnr. 8047, €19,90.

Simplon. Engelse, Duitse en Italiaanse tekst. In 85 minuten ziet u drie documentaires over 100 jaar Simplon-tunnel. De eerste is 50 jaar Simplon-tunnel in 1955 (zwart/wit). De

tweede dateert van 1981 (75 jaar) en de laatste van nu. Heel veel historie. In 2007 volgt de opening van de lange Lötschberg basistunnel die de lijn Bern-Brig verbindt met Brig-Genève. Mooi zijn ook de helikopteropnamen. Bestelnr. 8143, €24,80.

Via Railpress Papendrecht ontvingen wij enkele nieuwe **JOKA**-films (<http://www.joka-foto-video.de/start1gr.html>) van ± 1 uur lengte per film. Jaren geleden was Joka gespecialiseerd in lange video's over trams in exotische gebieden (Azië, Rusland, Zuid-Amerika). Zij duurden soms wel 3 à 4 uur en waren algemeen interessant. De films die we nu bespreken betreffen recente Europese opnamen. Alle films kosten in video VHS €10,= en als DVD €20,=.

Wij beginnen in Rotterdam, met een verslag van de **tramparade van de RET** in september 2005. Allereerst het uitrukken uit de remise van de deelnemende trams. De meeste wagens zijn historisch. Dan een korte blik op de opstelling aan de Maas waar slecht te filmen was. Het leeuwendeel van de opnames betreft de parade zelf. Veel variatie hier op diverse locaties. Een prima film, die in het begin even een-tonig lijkt. Maar dat is snel over. Joachim Kaddatz had hulp van Nederlandse filmers en van Railpress. Met zijn wat sombere stem geeft hij een prima, kort, gedegen en 'to the point' commentaar. Speelduur is 1 uur.

Lotte in Potsdam: 125 jaar tram in Potsdam. In mei 2005 was in Potsdam een tramhappening van de eerste orde, onder andere met enkele geleende Berlijnse trams. U ziet de parade en rondritten met enkele museumwagens door de stad, die ondanks WO-II en DDR-afbraakwoede nog veel historisch te zien geeft. Onder andere komt het curieuze (nieuwe) Hbf diverse malen in beeld. Ook zijn er beelden uit 1988 met Berlijns historisch materieel. Speelduur 50 minuten.

Dan een film over **tramlijn 23** van Friedrichshain naar Wedding in Oost-Berlijn, nu met slechts 2 wagentypes: opgeknapte Tatra's en het allernieuwste. Mooie stadsopnamen overigens. Wat is Oost-Berlijn toch schoon geworden! U ziet een Incentro-tram uit Nantes en de groene Combino uit Potsdam. Verder nog een flink stuk over de Berlijnse museumwagens. Opnamen dateren van 1997 tot 2005. Film duurt ± 60 minuten.

60 minuten **tramgeschiedenis uit Polen**, namelijk uit Gorzow, het voormalige Landsberg aan de Wartha. De stad was eerst Oostenrijks, Duits, Russisch en laatstelijk Pools. U ziet eerst een selectie van historische foto's en kaarten en dan filmopnamen van 1997 t/m 2006. Naast enkele Poolse trams (door Konstal gebouwd) rijden hier 2 typen gelede Düwags uit Kassel, die al 30 jaar oud waren, toen ze aan het begin van de 21ste eeuw op stal gingen. Vooral de Kasselse wagens rijden in bonte kleuren rond. U ziet diverse punten in deze stad, die ook in de oorlog zwaar getroffen werd. Weer zo'n typische grondige JOKA-film met ook een depôtbezoek.

Wellicht de leukste video/DVD sinds jaren op tramgebied is die over Duitslands kleinste trambedrijf in Bad Schandau, namelijk de **Kirnitzschtalbahn**. Een lijn van slechts 8 km. Lengte door een prachtig natuurgebied met mooie oude huizen, maar ook met een moordend autoverkeer langs de Elbe.

U ziet foto's uit het eerste jaar (1898) maar ook beelden van het jubileum in 1998 met onder andere geleende museumwagens en een heel moderne 3-delige "rooie" uit Halle. Verder scènes met de wagens van vroeger en de Gotha's.

Prachtige plekje onderweg. Zo te zien is het een prachtig vakantiegebied. Eén bijwagen ging naar Cottbus! U ziet hem even rijden. Aan het eind is er nog een extraatje over Berlijns museummaterieel. Ook weer een film van Joachim Kaddatz in samenwerking met Railpress. 60 min.

B O E K E N

Eisenbahnfotograf der Stunde Null. Helmut Säuberlich fotografeerde voornamelijk in de BundesbahnDirektion Wuppertal de naoorlogse DB-tijd met veel herstel en nieuw materieel zoals de eerste elocs en de prachtige maar niet efficiënte treinstellen Senator en Komet maar ook met de toen nog ex-DR stellen en de vermaledijde stoomlocserie 03¹⁰ (ex-stroomlijn). Er is een grote variëteit in foto's, bijvoorbeeld ook van passagiers, personeel, volle perrons etc. Bij de passagiers ook de wilde dieren. Er zijn een paar kleurenfoto's meegenomen maar die vallen duidelijk in het niet bij zwart/wit. Er is een heel duidelijke kaart van de Direktion Wuppertal opgenomen. Veel kleine lijntjes zijn er sinds de 50'er jaren afgegaan. Dit boek is er vooral voor de historie van West Duitsland. Voor de zwart/wit foto's is een mooie zachte papiersoort gebruikt. 112 blz., 180 zw/w en 30 kleurenfoto's, 30 X 21 cm., landscapeformaat, € 29,80, bestelnummer 292, ISBN 3-88255-292-1 (Eisenbahn Kurier)

Die Lokomotiven der Taurus-Familie, deel 21 uit de serie Eisenbahn-Bildarchiv. Een schitterend kleuralbum van de bekende dispoloc die in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Hongarije gevolgd werd in zomer en winter voor goederen- en reizigerstreinen. Sommige locs zijn ver van huis, zoals een Zwitserse loc die in Sleeswijk-Holstein te zien is. Reden is kilometerverrekening. De meeste foto's stammen uit Oostenrijk en tonen ook fraaie landschappen. Op de backcover staat een hele "familie" te kijk te Villach. 96 blz. € 19,80 euro, 23,5 X 16,5 cm., bestelnr. 360. (EK)

Eisenbahn-Romantik am Rhein. Op reis met Carl Bellingrodt in de 30-er en naoorlogse jaren. Veel stoom, wat diesel (vooral de Schnelltriebwagen in de DB-tijd) en de electrificatie. Vóór 1940 waren de beauties serie 18⁶ en 18³ (Badische) onderweg, onder andere met de Rheingold. Verder alle treinsoorten, wat trams en Rijschepen, allemaal historische onderwerpen van belang. Een interessante mix uit het archief van de "Altmeister". Zo af en toe een burcht of een vergezicht op de achtergrond: dan is het wel eens jammer dat het "maar" zwart/wit is. Wat ook jammer is in dit boek is dat veel plaatjes veel te dof overkomen. Druktechniek of papiersoort? Wie zal het zeggen. De fotograaf werkte altijd met glasplaten, dus daar zou het niet aan moeten liggen. Ook in die boek weer een overduidelijke kaart. 128 blz., 26 X 21,5 cm., 180 foto's, landscape, € 24,80, bestelnr. 291, ISBN 3-88255-291-3. (EK)

Nahverkehr in Niedersachsen van de hand van Jürgen Hörstel, deel 24 in de serie Eisenbahn-Bildarchiv. Dit album gaat over 10 jaar regionalisering tussen Ems en de Harz, van de Nederlandse grens tot en met Walkenried. Alles in de kleur van oud DB-materieel t/m het nieuwste van nu. Gekeken wordt naar het gebied rond Emden, Braunschweig en de S-Bahn in Hannover. Het fotomateriaal laat duidelijk ook de problemen van de provinciale lijnen zien. Ook hier was regionalisering uiteindelijk de redding. 96 blz. 23,5 X 16,5 cm., € 19,80, bestelnr. 363. (EK)

Mit der Eisenbahn durch den hohen Böhmenwald, kleuralbum van Petrak over het spoor nú in het Duits-Tsjechische grensgebied en verder Bohemen in. Prachtige

winterfoto's, bijzondere combinaties, etc. Bijna alles diesel, maar ook over een bijzondere Tsjechische elektrische lijn. Opvallend is nog de dichtheid van dit provinciale net met maar een enkele hoofdlijn. Zo zijn er onder andere plaatjes van de Duitse VT-011 in dubbeltractie. 16,5 X 23,5 cm., € 19,80, bestelnr. 359. (EK)

Eisenbahn-Kurier special nr. 81, een schitterend geïllustreerde brochure onder de titel **10 Jahre Regionalisierung** ofwel afstoten van DB- en DR-verkeer naar nieuwe regionale maatschappijen. Veelal met nieuw, maar in het begin nog met ouder materieel. Eigenlijk een overzicht van successtories, zonder welke hele gebieden nu zonder spoor zouden zitten. Er is een speciaal hoofdstuk over de sluiting en reactivering van lijnen. Bij het kleurenschema overheerst een prachtig helder glanzend rood nogal, maar ook geel/grijs rukt op vooral bij de lange-afstand-verbindingen. Een zeer informatief en excellent verzorgde publicatie, waarin men per Bundesland de huidige situatie bekijkt. A4, €9,80, 98 blz. Te bestellen onder nr. 1828.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2006-7. ISSN:0030-3321 * Smalle sleepstukken, lage vloeren en zwetende wisselwachters; verslag van Tram'75 * Afscheid van de Hofplein- en Zoetermeerlijn * Climax en crisis bij de Gemeentetram Amsterdam 1931 (vervolg) * Het spoorwegongeluk in Eschede (D) * In memoriam Jan Broers * www.NVBS.com/Opderails *

Rail Magazine, juli/aug 2006, nr. 6 (236) * ISSN:0926-3489 * Hofplein- en Zoetermeerlijn nemen afscheid van NS (1) * Trams uit het historisch archief: De Leidsche stadsdienst * 30 jaar SSN * Hoe staat het met ATB-NG? * Modelspoor * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, juli-aug. 2006, nr. 7/8 * Raildempers langs de HSL-Zuid * La Ferroviaria Italiana * Railforum * Railview * Passend slotakkoord Hofpleinlijn * Klassieke beveiliging bij de ZLSM * Tranz Alpine in Nieuw-Zeeland * RAG verdwijnt uit beeld * Modelspoor * Railpers * www.railhobby.nl *

Spoorweg Journaal, nr. 4/2006 (152) * TEE terug naar Nederland * Nieuwe locatie Gelderse Smalspoor Stichting * Nieuwe voertuignummering * Voer voor numerologen * Langs de Lijn * Boekbespreking * Spoorlijn onder schot-IJssellinie * Delfts Luchtspoor(2) * 10 Jaar Thalys * Haagse Tram in de 60'er Jaren * Sporenplan rond Nieuw Amsterdam(2) * Modelspoornieuws * (*De redactie van Spoorweg Journaal liet ons weten dat deze 152^e editie niet zoals was gepland rond 28 juli, maar door omstandigheden eerst rond 20 augustus zal verschijnen*)

Autobuskroniek, editie 04-2006 * ISSN 1384-0436 * Touringcarbedrijven met de letter M * Bijzondere Setra voor ITS Reizen * Koninklijke Beuk 100 jaar * De wereld van de touringcar 2006 (evenement Noordwijk) * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * www.autobusdoc.nl *

Stibans-Bulletin, 2006 – 1 * ISSN:0927-9156 * Berichten van het bestuur * Spoorfeiten * Donateursvergadering 2006 * Nieuws uit Blerick: bodemsanering, stallingsruimte, locomotor 286, treinstel 252 * Nieuws uit Amsterdam: Stallingsruimte, koppelwagen 976, Allan-wagen 20, Locomotor 361 * Onderdelenregistratie 252 * Roco/Stibans-dag * Amerikaanse noodgoederenwagen (Chaw) gered * NS-laadcontainer voor de Stibans * www.stibans.nl *

Trolleyberichten, juni 2006, nummer 154. ISSN:15711110 * Redactioneel: Vuile lucht Gelderland bedreiging * De trolley van Hamburg * De trolley van Antwerpen * Obusse van Bielefeld * Maidstone trolleybuses * Arnhem Actueel * Wist u dat? * Buitenland Actueel * NTV-berichten * <http://www.trolleybussen.com/ntv/>

De Stoomtram, juni 2006, nr. 108 * Mobiel erfgoed en Collectie Mobiliteit * Korte berichten * Voor de agenda * Voorjaar bijnde Museumstoomtram * De collectie van de Museumstoomtram * Nalatenschappen * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum * <http://www.museumstoomtram.nl/>

De Koppelstang, 2006 nr. 2 * ISSN:1383-1860 * Van de redactie * Vanuit de Loods * Langs de lijn * Perronkar Beekbergen * Hoofdlijnritten * Werkzaamheden station Apeldoorn * Nieuwbouw in Beekbergen * Giften * Oproep medewerking Terug naar Toen * 2 nieuwe Sikken * www.stoomtrein.org *

Miljoenenlijn Expresse, juni 2006, nummer 70 * Het jaar van de uitdaging * Nieuw arrangement * Nieuwe bestuurder * Korte berichten * Zorgen om toestand materieel * Achmea Arbo en ZLSM * Studiereis naar Engeland * Nieuw aggregaat voor buffetrijtuig * Spoortips * www.miljoenenlijn.nl *

Strassenbahn Magazin, juni 2006, nr.200 ISSN 0340-7071 * 10815. Jubileumnummer wegens 200^{ste} nummer * Nieuws uit binnen- en buitenland * Trams met wagennummer 200 krijgen speciale aandacht * Duitse trambedrijven tussen 1970 en 1980 * Toekomst van de tram * Interview met scheidende directeur van de Karlsruher Verkehrs-Gesellschaft * 125 jaar tram in Dortmund * Nog een aantal trams met nr 200 passeren de revue * De terugkeer van de tram in Mulhouse * De supertram in Sheffield * Het besturen van de trams in Hannover, vroeger en nu (deel 1) * Het bewaren van archiefbescheiden inzake tram en regiovervoer * Het bestaansminimum van trambeambten tussen 1900 en 1920 * Een redactie-terugblik * De oude tram in Edinburgh * Stuttgart's tramfamilie serie "300" (deel 1) * De tramsystemen in 1953 in de Main- en Rijnstreek * Trammodelspoor * Europese oldtimertrams die nog steeds in dienstregeling meelopen * www.geramond.de ThN

Strassenbahn Magazin, juli 2006, nr.201 ISSN 0340-7071 * 10815. * Nieuws uit binnen- en buitenland * Met OV in WK-steden * Nieuwe lijn 3 in Freiburg * 30 jaar Tatratramp in Erfurt * Sneltram Birmingham-Wolverhampton * De nieuwe Cobratrams in Zürich * De tram in L'viv (Oekraïne) heeft toekomst * Definitief afscheid van de Keulse achtassers (deel 2) * Hoe een tram in Hannover te besturen, vroeger en nu (deel 2) * Trammodelspoor * Stuttgart's tramfamilie serie "300" (deel 2). Tramafbeeldingen op postzegel en postkaart * Düsseldorf Tramverkeer WK-voetbal in 1974 * www.geramond.de ThN

Fern Express, II-2006, grotendeels gewijd aan zes smalspoorlijnen in Zuid-Italië. Verder update Japan en een reportage uit het Amazonegebied. Bij het Italiaanse deel ook lijnen vanuit Rome (electrisch). Goede illustraties, vooral die in kleur. Een flink stuk is gewijd aan nieuwtjes uit gebieden waarover weinig gepubliceerd wordt. A4 formaat, 50 blz., prijs 10,80 euro.

Schweizer Eisenbahnrevue, 7/2006. Naast de Zwitserse en internationale nieuwtjes de volgende artikelen: Nieuw concept voor SBB-materieel de komende 10 jaar, het nieuwe materieel van de Glacier Express, Stadler trams, 300 km/h Nürnberg-Ingolstadt, modernisering Seetalbahn, discussie tunnel Engelberg, ongeluk BLS met werktrein en schade bij de Zwitserse Pendolino's. A4, meer dan 50 kleurenfoto's, 53 blz., 9,90 euro.

Met museumtrolleybus 101 naar Burgers Zoo en Openluchtmuseum

Museumtrolleybus 101, de eerste Arnhemse trolleybus, rijdt al sinds 1949 in Arnhem. Dankzij de inzet van een groep enthousiaste vrijwilligers is deze nog steeds op de weg en is het mogelijk om ook in de zomer van 2006 met deze bus vanaf de halten Arnhem Centraal Station en Arnhem Willemplein naar Burgers Zoo en het Openluchtmuseum te reizen. De museumtrolleybus rijdt iedere zondag in de maanden juni, juli en augustus. Hiervoor geldt een apart tarief van € 2,- voor een enkele reis. Dienstrengeling:

Arnhem CS V	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25
Willemplein V	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27
Burgers Zoo A	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40
Burgers Zoo V	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45
Alteveer A	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55
Alteveer V	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05
Arnhem CS A	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20

R A I L - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden tot 20 september 2006: Tentoonstelling "Rotterdam – Oostvoorne R.T.M. 1906-1965" in de Oudheidkamer, Hoflaan 6 te Oostvoorne. Ma-vr 10-16 u, za 10-14 u, di + vr 19-20.30 u. Toegang gratis.

Heden tot 9 september 2006. Expositie over de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij. Museum Het Tramstation Schip-luiden. za 14-16 u, woe 14-16. Kijk ook:

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

Heden tot 26 mei 2007: expositie 'Capelle aan het Spoor'. Capels Historisch Museum, Bermweg 13, 2906 LA Capelle aan den IJssel. Openingstijden iedere zaterdag van 13 tot 16 uur.

De **Corus stoomtrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 30 juli, 27 augustus, 24 september, 29 oktober. Meer info op: <http://www.csy.nl/indexframe.htm>

22 juli – 20 augustus 2006: Uitgebreid zomerprogramma bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Dagelijks twee of drie locs onder stoom en ritten met historisch stoomtrammaterieel. Dinsdag tot en met donderdag rijdt een van de vierkante tramlocomotieven. Dagkaart geeft toegang tot tram, boot, historische autobusdienst en musea in Medemblik. Meer informatie: www.museumstoomtram.nl

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

13 augustus 2006: SSN Kaldenkirchen Expres. Met de Stoom Stichting Nederland naar het Bahnhofsfest in Kaldenkirchen (D). Rotterdam - Breda - Tilburg - Eindhoven - Venlo - Kaldenkirchen (D) v.v. Bezoek aan het Bahnhofs-fest, materieelshow, modelbaan tentoonstelling, pendelritten en een middeleeuwse markt in het stadscentrum. Tarief: € 50.=, kinderen (t/m 14 jaar): € 40.=, toeslag niet donateurs: € 5.= Meer info op www.stoomstichting.nl

21 augustus – 17 september 2006: Themamaand 'Per stoomtram door Limburg'. Tentoonstelling in station Wognum. Loc 26 van de Limburgsche Tramweg-Maatschappij rijdt de stoomtrams Hoorn vertrek 11.00 uur.

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

2 en 3 september 2006: Terug naar Toen bij de V.S.M. <http://www.stoomtrein.org/>

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

16 september 2006: Excursie van de Werkgroep Loc-1501 / Stichting KLOK naar Goes. <http://www.klassieke-locs.nl/>
Klik bij het menu op "actueel".

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

7 oktober 2006: Treinenbeurs Houten. www.modelspoorbeurs.nl

13, 14 en 15 oktober 2006: RAIL 2006 (weer) in de Brabantshallen te Den Bosch. <http://www.rail.nl/>

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

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

4 november 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

2 december 2006: Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

R A I L - A G E N D A (BUITENLAND)

Zie ook de berichten bij Brussel, Bad Schandau, Chemnitz, Cottbus, Halberstadt, Halle, Leipzig, Duisburg, Hamburg, Frankfurt am Main, Keulen, Graz, Innsbruck, Genève in de rubriek Buitenlands stadsvervoer.

12, 13 en 15 augustus 2006: ASVI, Lobbes - Thuin: Festival Vicinal Frekwente tramdienst tussen 11 en 18 uur.

<http://asvi.tram-way.be/index/index.htm>

12 en 13 augustus 2006: Bahnhofsfest Kaldenkirchen. Diverse stoomlocomotieven en veel andere historische treinen. Vanuit Rotterdam worden SSN 23 023 en 65 018 verwacht.

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

www.oekraïneanders.nl

2 t/m 8 september 2006: 53^e MOROP-Congres in Košice. Info op: www.morop.org

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

7 t/m 9 november 2006: Euro Bus Expo 2006, NEC Birmingham, UK. www.eurobusexpo.com

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

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl

Onze volgende editie verschijnt in de tweede helft van augustus. In deze editie leest u o.a. de Scandinavische reiservaringen van één van onze lezers.

Ook uw spoorse vakantieverslagen zijn welkom op de redactie.