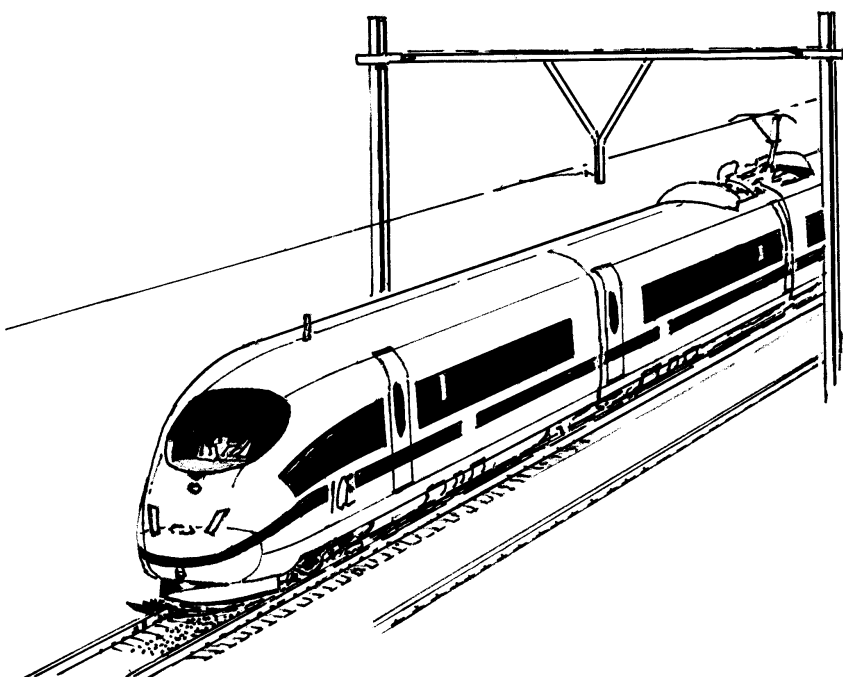
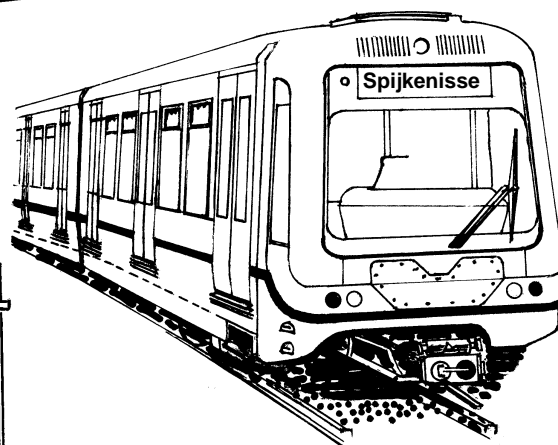
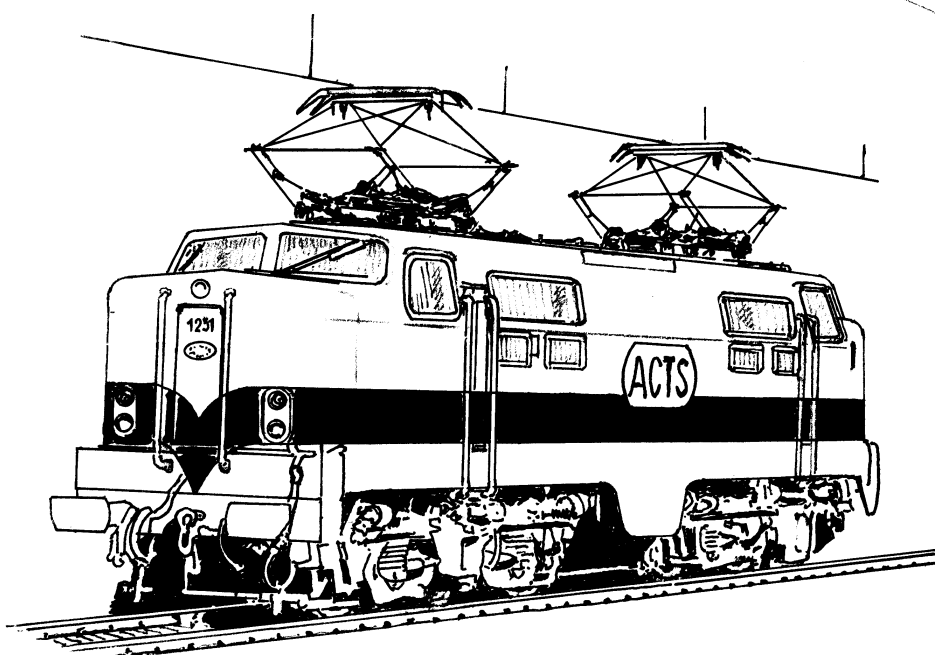
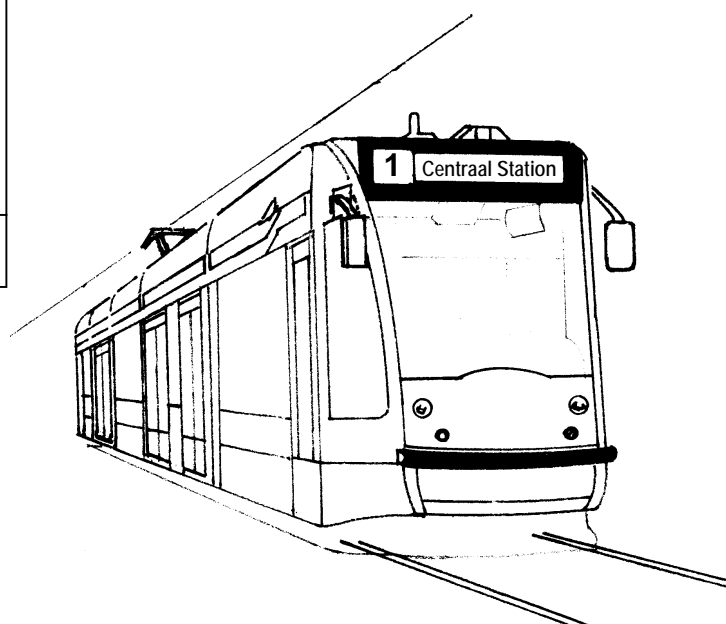


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr.572 - augustus 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 8 (572)
augustus 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

ISSN:1570-534X

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

Start van RandstadRail enkele weken uitgesteld

De start van RandstadRail die op 3 september a.s. stond gepland, is enkele weken uitgesteld. Hiertoe hebben het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam op donderdag 3 augustus jl. besloten.

In de maand juli heeft een aantal tegenslagen het tijdschema zodanig verstoord dat onvoldoende tijd kan worden ingeruimd om de veiligheid van het spoor en de voertuigen te testen. Aangezien RandstadRail pas van start gaat als alle testen op veiligheid zijn uitgevoerd, is de opening op 3 september a.s. niet meer haalbaar. De tegenslagen hebben vooral te maken met de stroomvoorziening als essentieel onderdeel van met elkaar samenhangende spoorvoorzieningen. Door de extreme hitte van de afgelopen weken is de kunststof behuizing van een nieuwe stroomkabel opengesprongen waardoor diverse noodvoorzieningen moesten worden aangelegd. Bij twee onderstations voor de stroomvoorziening bij Pijnacker en Leidschenveen zijn problemen ontstaan waardoor reparatiewerkzaamheden nodig zijn. De geplande veiligheidstesten zijn hierdoor vertraagd.

Deze omstandigheden dwingen het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam ertoe om de start van de exploitatie enkele weken uit te stellen. Afhankelijk van het resultaat van de integrale spoorbeveiligingstesten wordt uiterlijk op 30 augustus a.s. bekend gemaakt wanneer RandstadRail ingebruik genomen kan worden.

Het vervangend vervoer met treinen op de Goudse lijn en met bussen tussen Zoetermeer en Den Haag Centraal en tussen Rotterdam en Zoetermeer wordt tot de start van de exploitatie van RandstadRail gegarandeerd. Voor het vervangend vervoer wordt uitgegaan van de huidige frequentie, maar met meer inzet dan in de afgelopen zomerperiode. Op dit moment wordt bezien of de kwaliteit van het vervangend vervoer kan worden verbeterd door middel van de exploitatie van een gedeelte van de Hofpleinlijn. Hierover volgt zo spoedig mogelijk meer informatie. Het huidige tariefsysteem van het vervangend vervoer blijft gehandhaafd. Om het ongemak voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken, is de planning van de werkzaamheden zo kort mogelijk gehouden. Aanvankelijk zag de voortgang er goed uit en lag de uitvoering voor op schema. Het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam betreuren het dat de opleverdatum niet wordt gehaald en het geduld van de reizigers op de proef wordt gesteld. Beide stadsregio's stellen echter hoge eisen aan de veiligheid en onderstrepen het belang van voldoende testmogelijkheden zodat de reiziger straks veilig kan reizen met RandstadRail.

Voor meer informatie over RandstadRail, het vervangend vervoer, de vervoerbe-
wijzen: www.randstadrail.nl.

Persbericht Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, 3 augustus 2006

Politie haalde bussen van de weg

AMSTERDAM GVBA

Redelijk wat commotie ontstond toen bij een controle op 19 juli jl. door de dienst controle infrastructuur verkeer – kortweg de politie – nogal wat gebreken aan dienstdoende bussen werden geconstateerd. De controle werd gehouden naar aanleiding van een ongeval met bus 101, en was van te voren aangekondigd; een aantal bussen werd door de politie uit de dienst genomen. Opvallend overigens dat bussen onder infrastructuur blijken te vallen.

Het GVBA heeft daarop het hele bussenpark nagelopen, en inderdaad gebreken geconstateerd als gladde banden, lekkende olieleiding of brandstoftank en stukke ruitenwiser, die inmiddels verholpen zijn. Van de 108 bleek een band zelfs tot op de stalen draad versleten. Niet alle gebreken waren trouwens van dien aard dat de bus daarvoor uit dienst zou moeten worden genomen. Om de politiek in deze zaak tegemoet te komen laat het GVBA door het onafhankelijke Duitse bedrijf Dekra het bussenpark onderzoeken en steekproefsgewijs controleren.

Het is overigens een publiek geheim dat onder druk van de aanbestedingen busmaatschappijen op onderhoud bezuinigen, omdat deze "onzichtbare" kosten buiten het blikveld van de opdrachtgevers vallen. En daarin wrekt zich weer dat die opdrachtgevers – provincies en kaderwetgebieden – van bussen niet zo heel veel kaas gegeten hebben. (dat/en)

AMSTERDAM

Geldproblemen Noord/Zuidlijn

De rechter in Haarlem heeft onlangs uitspraak gedaan in het geding van de gemeente Amsterdam tegen de Staat der Nederlanden over de hoge kosten voor de aanleg van Noord-Zuidlijn. Hierbij is de gemeente Amsterdam van mening dat de hogere kosten die zijn ontstaan door de tariefsverhogingen in de bouwsector door het Rijk moeten worden betaald, terwijl het Rijk heeft aangegeven dat het in een overeenkomst met de gemeente Amsterdam heeft afgesproken dat er een eenmalige hogere bijdrage is verstrekt en dat vervolgens alleen de kosten worden verhoogd met de inflatie. Hierdoor heeft de gemeente Amsterdam tot nu toe al een bedrag van € 60 miljoen extra moeten ophoesten en met verwacht bij de gemeente dat dit tot de opening van de nieuwe metrolijn in 2012 zal oplopen tot € 200 miljoen. De rechter heeft nu besloten dat de Rijksoverheid in haar recht staat zodat de gemeente Amsterdam met een gat van € 200 miljoen in haar maag zit, waardoor de kosten voor de aanleg van de lijn nog verder de pan uitrijzen. En let op: het zullen niet de laatste verhogingen zijn bij de aanleg van de nieuwe lijn. Met name zodra de boren onder de drassige Amsterdamse bodem - waarop ook gebouwen staan - doorgaan, is de kans op nieuwe tegenvallers groot.

Zwartrijden in de metro

Het aantal zwartrijders in de Amsterdamse metro is nog altijd hoog. Weliswaar een stuk minder dan in de voorgaande jaren, maar de Amsterdamse metro staat nog steeds boven aan de lijst. In de Rotterdamse metro bedraagt het zwartrijders percentage ruim 7%, maar in de Amsterdamse metro is dat 13,8 %. Na een aanvankelijke daling zit er de klad in en is het aantal zwartrijders weer toegenomen. Dit ondanks meer toezicht door GVB en Politie. Bij de tram met conducteur is het aantal zwartrijders de laatste jaren gemiddeld 1 % en bij de lijnen zonder conducteur daalde het aantal reizigers zonder vervoerbewijs van 9,3 % in 2004 naar 6,5 % in 2005.

Met de komst van de chipkaart denkt het GVB dat het aantal zwartrijders bij de metro sterk zal dalen en zeker tot plm. 1 % zal teruglopen doordat men gebruik moet maken van de poortjes en dus wel moet betalen.

Vreemd is dat ondanks de toename van de controle in de metro het aantal zwartrijders toch is toegenomen.

Die controle vindt momenteel wel op grote schaal plaats waarbij op bijvoorbeeld een station een grote uitgangscontrole wordt gehouden maar het aantal keren dat men gecontroleerd wordt is relatief laag. Zo heeft u redacteur, die vrijwel dagelijks met de metro reist dit jaar nog geen enkele keer zijn kaartje hoeven tonen in de metro. Het zegt wel iets over de kans die men maakt op controle en voor zwartrijders is zo'n kleine kans geen reden om ineens dagelijks te gaan betalen. Voor een boete kan men de rest van het jaar gratis met de metro reizen.

De toegangscontroles bij de ingangen van de metroperrons zijn slechts marginaal en alleen het tonen van een strippenkaart of een of ander soort abonnement is al een vrijbrief om het perron op te mogen, of die kaart geldig is wordt zeker niet gecontroleerd, de fanatieke controleur van Stadtoezicht of een particulier bewakingsbedrijf daargelaten.

De komst van de chipkaart zal zeker bijdragen tot een grote verlaging van het aantal zwartrijders bij de metro. Niet dat het geheel kan worden uitgebannen en ook dan is grijsrijden nog altijd mogelijk.

Wel is duidelijk dat het GVB nog even geduld moet hebben. Pas op 1 januari 2009 kunnen de poortjes bij de metro defi-

nief op slot. Tot die tijd zal het GVB naast de poortjes ook nog de strippenkaart en het Sterabonnement moeten accepteren, zo heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat onlangs bepaald bij het z.g. Go-besluit over de invoering van de chipkaart. Tot die tijd blijft de metro voor de politie en het GVB, waarvan op 1 januari 2007 de OV-taak ook naar de politie gaat, het jachtgebied op zwartrijdende reizigers.

Chipkaart van start

Afgelopen week heeft het GVB een begin gemaakt met het verspreiden van de chipkaart. Het gaat daarbij in eerste instantie om het vernieuwen van de abonnementen die worden omgezet in een chipkaart en waarbij deze kunnen worden gebruikt als chipkaart voor de metro en als zichtabonnement voor tram en bus. Ook voor alle GVB-ers en hun familieleden wordt het GVB-pasje omgezet in een chipkaart. Het gaat in eerste instantie om 40.000 personen die op korte termijn van de chipkaart gebruik gaan maken.

In september begint tevens de verkoop van losse kaarten (de. zg. onpersoonlijke kaart). Deze kaart is niet persoonsgebonden en kan wel worden bijgeladen. Deze kaart is ook in plastic uitvoering en zal in principe worden verkocht voor € 7,50. In het begin zal de kaart (met rijks subsidie) voor een gereduceerd tarief worden aangeboden maar tot op heden is nog niet bekend hoeveel dit zal zijn.

Tot begin 2007 is alleen de metro toegankelijk met de chipkaart, in de loop van 2007 volgen dan ook tram en bus en begin 2008 moet de hele overgang van strippenkaart en sterabonnement in de stad compleet zijn. Toch zal de strippenkaart en het sterabonnement tot 1 januari 2009 ook bij het GVB nog worden geaccepteerd in verband met de door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde overgangdatum.

Uw redacteur behoort tot een groep mensen die gebruik maakt van een proef-chipkaart. Hij gebruikt hem regelmatig en gezegd moet worden dat de kaart het goed doet. Hij gebruikt expres de poortjes bij de metrostations en controleert dan regelmatig het saldo dat op de kaart staat. De techniek laat hem niet in de steek. Wat wel opvalt is dat de kaart toch echt voor de lezer moet worden gehouden. In de voorlichtingsfilmpjes wordt altijd gezegd dat de kaart al op afstand kan worden gelezen maar dat is in de praktijk niet het geval.. Hier ligt voor de GVB-voorlichters nog een schone taak. Ook een schone taak is er voor de voorlichters op het punt van het in- en uitmelden bij overstappen. Laatst gingen wij als proefpersonen met een groepje op stap (met GVB-ers erbij) en aan het einde van de tocht met diverse overstapbewegingen bleken er diverse eindbedragen voor te komen aan het einde van de rit.

Naast wat technische problemen had het ook duidelijk te maken met het steeds weer juist in- en uitmelden en dan ging het nog wel om een groep geïnteresseerde gebruikers laat staan als de dagelijkse "gewone" gebruiker er mee moet gaan werken.

Wat dat betreft is het maar goed dat de invoering van de chipkaart via de weg van de geleidelijkheid gaat plaatsvinden.

Ergonomieprijs 2006

Het GVB is genomineerd voor de Ergonomieprijs 2006. Het GVB krijgt de nominatie voor de z.g. Comfortizer in de Combino. Het betreft sensoren die in de middenbak en achterste bak van de wagens worden geplaatst en de bestuurder informeren over het rijgedrag. Het is de bedoeling dat de bestuurder vervolgens zijn rijgedrag aanpast. Het GVB wil deze apparatuur in alle Combino's aanbrengen.

Infrastructuur

De werkzaamheden aan Station Bijlmer liggen flink achter op schema. In eerste instantie zouden in het weekeinde van 10 en 11 juni de eerste sporaanpassingen voor de metro plaatsvinden doch dit is voorlopig uitgesteld. Ook de afwerking van het nieuwe metro middenperron vordert slechts traag. Ook de andere werkzaamheden op het trajectgedeelte bij de stations Van der Madeweg en Spaklerweg liggen al langere tijd stil in verband met problemen met de aannemer. Bij Station Zuid worden inmiddels voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor de aantakking van de Noord/Zuidlijn. Tussen de metrostations RAI en Zuid is al duidelijk zichtbaar waar het tunnelsegment uitkomt op de bestaande metrobaan. Uiteraard bestaan de meeste werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn nog altijd uit de bouw van de vloeren, wanden en daken van de metrostations CS, Rokin, Vijzelgracht, Ferdinand Bolstraat en Europaplein. Daarnaast vinden werkzaamheden plaats in Amsterdam Noord waar naast de Nieuwe Leeuwarderweg het tracé tussen het IJ en het Buikslotermeerplein wordt aangelegd.

Pas in de loop van 2007 zal worden begonnen met het graven van de tunnel met behulp van grote boormachines vanaf het CS naar het Europaplein.

Op alle metrostations worden momenteel zowel in de hal als op de perrons zuilen geplaatst. Op deze zuilen zit een SOS-knop voor noodgevallen alsmede een OV-knop om bij problemen met de chipkaart om hulp/informatie te vragen.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats op de Middenweg tussen Zaaierweg en Veeteeltstraat, in de Wijtenbachstraat, in de Jan Evertsenstraat tussen Adm. Helffrichstraat en Jan Tooropstraat, op het Koningsplein en het Singel en in de Bilderdijkstraat tussen de De Clercqstraat en Kinkerstraat.

In het voorjaar van 2007 wordt begonnen met de herinrichting van de Jan Evertsenstraat. Hierbij krijgt de straat een nieuwe indeling. In eerste instantie wilde met de gehele straat voor de duur van 9 maanden afsluiten doch hierop is men teruggekomen en nu zal toch een deel van het verkeer kunnen blijven rijden inclusief de tramlijnen 7 en 13. Overigens is het wel te hopen dat bij de herindelings de vrije baan voor tram en bus gehandhaafd blijft.

Materieel tram

Gelede wagens

Van de 10 gelede wagens die door Siemens als uiterste reserve zijn opgesteld bij Van der Vlist in Moerdijk, is één exemplaar, de 706, overgebracht naar NedTrain in Tilburg.

De reden van overbrenging is ons nog niet duidelijk. In Moerdijk staan nog: 695, 700, 711, 717, 718, 720, 721, 722 en 724. Reeds in een eerder stadium waren er al onderdelen naar Poznan in Polen gegaan (tbv. de 800/810).

Lagevloerwagens

De 831 kwam na zijn grote revisie op 22 juli weer in dienst.

Als volgende wagen ging de 832 op 19 juli in grote revisie.

De 830 kwam als eerste met digitale lijn- en richtingfilms in dienst op 22 juli. Niet alleen de voorfilms maar ook de zij en achterfilms werden vervangen door een digitale uitvoering. De lijnkleur bevindt zich alleen aan de voorzijde van de wagen en is in digitale uitvoering zeer duidelijk zichtbaar.

Als reclametram rijden nog rond de 833, 835, 837, 838, 839 en 905.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2001, 2002, 2006, 2007, 2009, 2012, 2018, 2020, 2023, 2037, 2047, 2051, 2202. Gerenoveerd zijn: 2003-2005, 2011, 2013, 2016, 2022, 2026, 2027, 2028, 2038, 2044, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131, 2131, 2133, 2138-2147, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

Materieelverdeling

De verdeling van de wagens over de remises is momenteel als volgt:

Havenstraat	: 817/841; 901/920; 2001/2097; 2201/2004
Lekstraat	: 780/816; 2098/2130,2140/2151
Zeeburg	: 2131/2139.

Metro/sneltram

Na zijn metamorfose in de HWR kwam de 80 op 28 juli weer in dienst in de nieuwe kleuren wit en blauw en werd tevens voorzien van het nieuwe GVB-logo.

In verband met de grote hitte en het feit dat in een aantal metrostellen 1/44 nog altijd de verwarming aanstaat, is besloten van alle metrostellen de kabel van de verwarming los te koppelen. Dit omdat of de schakelaar defect is of omdat personeel vergeet de schakelaar om te zetten.

Museumtramlijn

Zondag 9 juli jl. was een heugelijke dag voor de museumtramlijn. In de week daarvoor was het bruggetje bij het Jollenpad in opdracht van NUON herlegd en de bovenleiding hersteld en kon, na veel snoeiwerk door de medewerkers van de museumtramlijn, het doorgaande tramverkeer naar Bovenkerk worden hervat. Op de eerste dag van de weer doorgaande dienst reden:

1: Üstra 181 + 1023	4: HTM 1024
2: GVB 465	5: Kopenhagen 575 + 1578
3: GVB 401 + 600	6: HTM 816

Het tramstel 575 + 1578 (Kopenhagen) dat na het NVBS-feest nog op de museumtramlijn bleef en elke zondag op de lijn was aan te treffen keerde op donderdag 20 juli per trailer terug naar het Deense trammuseum in Skjoldenaesholm. Het Hannoverse tramstel van de Üstra uit het trammuseum uit Wehmingen blijft nog even op de museumtramlijn. Bij terugkeer van dit tramstel naar het Duitse museum zal ook de Weense bijwagen 5290 weer terugkeren op de museumtramlijn.

ROTTERDAM

Jaarplan 2007-2008

Er komen vanaf december 2006 twee dienstregelingperiodes, een jaardienstregeling en een vakantiedienstregeling. In de zomervakantie acht weken en in de Kerstvakantie twee weken. De zaterdag en zondagdienstregeling is het gehele jaar hetzelfde. Op de Paasdagen, Hemelvaartsdag, Pinksterdagen en Kerstdagen geldt de zondagdienst. Op oudejaarsdag 2006 (zondagdienst) en op oudejaarsdag 2007 (maandag) de vakantiedienst. De laatste ritten op oudejaarsavond vallen tussen 19.45 en 20.15 uur. Op Koningsinnedag geldt de zaterdagdienst.

bij evenementen (veelal op zaterdag en zondag) zoals o.a. de Marathon, Zomercarnaval enz. geldt een speciale dienstregeling, dit in verband met de vele omleidingen.

Metro

De lijnvoering van de Erasmus- en Calandlijn wijzigt niet. Wel worden om het aantal overstappen te verminderen de routes op de Calandlijn aangepast. De huidige routevariant Capelle a/d IJssel – Hoogvliet (in de avonduren), met overstap naar De Akkers (Spijkenisse), komt te vervallen. Hiervoor in de plaats ook 's avonds een rechtstreekse verbinding tussen Capelle – Beurs – Schiedam – De Akkers.

Naar verwachting komt in 2008 de nieuwe tunnel voor RandstadRail gereed. De route wordt dan Rotterdam CS – Den Haag CS in plaats van Rotterdam Hofplein – Den Haag CS. De stations Blijdorp en Rotterdam CS worden dan voor RandstadRail toegevoegd terwijl station Hofplein sluit. Na verdere fysieke koppeling van de systemen gaat Randstad-

Rail uiteindelijk vanaf 2009 van Den Haag tot station Slinge rijden.

Overdag wordt van maandag t/m vrijdag en op zaterdag-middag een tienminutendienst gereden. Op stillere momenten wordt in de ochtenduren de frequentie verlaagd. Op de gezamenlijke trajecten wordt in de spits elke 3,3 minuten gereden. Tijdens daluren om de 5 minuten, 's-avonds en zondagmorgen elke 7,5 minuten. In de avonduren wordt de frequentie verhoogd van 20 naar 15 minuten. Op de gezamenlijke trajecten (Schiedam – Capelsebrug, Spijkenisse – Tussewater en CS – Slinge wordt elke 7,5 minuten gereden.

Tram

In verband met grootschalige herstructurering in het Oude Noorden en Crooswijk, zal de passagiersvraag in aantallen teruglopen. Door omlegging van de routes van de lijnen 7 en 8 komt er een verbetering voor de bestaande reizigers en is zelfs reizigerwinst te boeken.

Vanaf 10 december 2006 komt er op alle tramlijnen op werkdagen van 7.00 tot 19.00 uur een tienminutendienst. Na 19.00 uur gaan alle tramlijnen met een 20 minuten interval rijden. Alle tramlijnen, met uitzondering van lijn 20, rijden op alle dagen door tot circa 24.00 uur. Op zaterdag geldt voor alle tramlijnen van 10.00 tot 19.00 uur en op zondag van 11.00 tot 19.00 uur een 15-minuten frequentie. TramPluslijnen rijden op werkdagen vanaf 6.00 uur, bij de overige tramlijnen varieert de aanvangstijd maar ligt meestal rond 6.00 uur. Op zaterdagen zijn de aanvangstijden 15 tot 25 minuten later en op zondag start men rond de klok van 8.00 uur. Tot 7.00 uur wordt op werkdagen om de 20 minuten gereden.

Lijn 2 blijft ongewijzigd. Naar verwachting kan op 1 maart 2008 de lus langs winkelcentrum Keizerswaard in gebruik worden genomen.

Lijn 4 blijft ongewijzigd. Door de dubbelloop met lijn 8 te verminderen, verbetert de bezetting van lijn 4 op het traject CS – Bergweg. De frequentie verbetert van 12 naar 10 minuten.

Lijn 5 wordt opgeheven en wordt op het traject Schiebroek – CS vervangen door de lijnen 20 en 25 en op het traject CS – Willemsplein door lijn 7.

Lijn 7 blijft rijden op het traject Woudestein – Goudserijweg en rijdt vervolgens via de Boezemweg – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein – Weena – Poortstraat – Delftseplein – CS – Kruisplein – Mauritsweg – Eendrachtseplein – Eendrachtsweg – Scheepstimmermanslaan – Van Vollenhovenstraat – Westplein – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade naar het eindpunt Willemsplein. De lus in het centrum komt hiermee te vervallen. Door het vele aantakken op de metro (Voorschoterlaan, Oostplein, CS en Eendrachtseplein) wordt lijn 7 erg aantrekkelijk voor reizigers om deze lijn te gebruiken in combinatie met de metro. Door het wegvallen van het traject in Crooswijk wordt het traject Boezemstraat - Pijperstraat en Crooswijksestraat tramloos. Hierdoor wordt buslijn 38 als hoofdnet-lijn ingezet, dit betekent dat passagiers meer vervoer krijgen en sneller op hun bestemming in de stad kunnen komen. De verbinding vanuit Crooswijk met de Calandlijn (overstap op station Blaak) wordt verzorgd door de nieuwe buslijn 46 (Crooswijk – Charlois).

Lijn 8 blijft op het traject Spangen via CS naar het Weena ongewijzigd. Vervolgens gaat lijn 8 rijden via Hofplein – Pompenburg – Goudsesingel – Jonker Fransstraat – Linker Rottekade – Zaagmolenbrug – Zaagmolenstraat – Benthuiserstraat – Bergweg – Station Noord – Straatweg en Kleiweg (eindpunt bij de Centrale Werkplaats). Het Oostplein wordt hierdoor gedeeltelijk tramloos, maar het tramloze gedeelte zal wel regelmatig worden gebruikt voor in- en uitrukkende trams. Ook het traject op de Bergweg tussen de Noordsingel en de Schieweg en Schiekade wordt tramloos.

De lijnen 20 en 25 blijven in Rotterdam Zuid en in het centrum tot het Centraal Station ongewijzigd. Vanaf het Centraal Station nemen beide lijnen het traject CS - Schiebroek over van lijn 5. De lusroutes in het centrum komen hiermee te vervallen. Op het stamtraject Randweg - Schiebroek v.v. rijdt lijn 20/25 dan op werkdagen zowel in de spits en daartussen om de vijf minuten. Langs de route in Schiebroek liggen diverse instellingen die op wisselende tijden van de dag tot onverwacht hoge piekbezettingen leiden. Door de hogere frequentie verwacht men dat het aantal passagiers op dit traject zal oplopen tot ruim 20.000 per dag. Deze lijnvoering wijzigt in bij de ingebruikname van de Vastelandboog in het najaar van 2007. Het traject Van Oldenbarneveltstraat en -plaats – Coolsingel – Churchillplein – Schiedamsedijk komt dan voor deze lijnen te vervallen en wordt dan vanaf de Mauritsweg gereden via Eendrachtseplein – Eendrachtsweg - Vasteland en vervolgens via de Erasmusbrug naar Rotterdam Zuid. Als in het najaar van 2007 de Vastelandboog in gebruik wordt genomen, is het bovendien mogelijk om met lijn 20/25 naar het Eendrachtseplein en het Scheepvaartkwartier te reizen (via halte Vasteland). Lijn 25 dient als basislijn en lijn 20 als versterkingslijn. Lijn 20 rijdt op alle dagen tot 20.00 uur en op zondagochtend vanaf 11.00 uur. Door de komst van lijn 20/25 moeten in Schiebroek wel enkele noodzakelijke maatregelen worden genomen. Bij de eindhalte Larikslaan in Schiebroek moet een eindpuntvoorziening komen en is een tweede (inhaal) spoor nodig om het dienstuitvoeringsproces goed te laten verlopen. Ter hoogte van het nieuwe station van RandstadRail wordt op de Melanchtonweg een nieuwe halte in gebruik genomen. Om de betrouwbaarheid in Schiebroek bij calamiteiten te garanderen, is ook een keerlus noodzakelijk in de onmiddellijke nabijheid van het nieuwe station Melanchthonweg van RandstadRail. De lijnen 21 en 23 kunnen naar verwachting in het najaar van 2007 de route via station Schiedam Centrum gaan bedienen. Er wordt rekening gehouden met een rijtijd verlenging van 3 minuten per richting. Per 1 januari 2008 kan ook de verlenging van lijn 21 vanaf de Woudhoek naar station Schiedam Spaland in gebruik worden genomen. Nieuwe haltes richting station Spaland zijn: Koolwitjeshof, De Gaarden en station Schiedam Spaland. Rijtijdverlenging 5 minuten. Per 1 maart 2008 zal lijn 23 net als lijn 2 via het winkelcentrum Keizerswaard gaan rijden. Hier bedraagt de rijtijdverlenging 2 minuten.

De lijnen 21, 23 en 25 rijden met Citadis-rjtuigen en lijn 20 met ZGT's (serie 700) en voor zover beschikbaar Citadissen. De overige lijnen worden gereden met ZGT's 700 en 800-en. Zodra nieuw lagevloer-materieel beschikbaar komt zullen de ZGT's op lijn 20 worden vervangen door nieuw materieel.

Passage Erasmusbrug

Met ingang van 1 januari 2007 gelden er nieuwe openingstijden voor de Erasmusbrug. Deze zijn: 10.00, 11.00, 13.30, 15.30, 19.00 en van 20.00 tot 07.00 uur. Er wordt alleen geopend als zich scheepvaartverkeer aandient. De brug kan wel elk moment worden geopend als zich scheepvaartverkeer aandient dat vaart op het getij of dat gevaarlijke lading vervoert.

RET wil snel van de strippenkaart af

De RET heeft bij de Stadsregio Rotterdam een aanvraag ingediend om al in de loop van 2007 uitsluitend de OV-chipkaart te mogen gebruiken. De strippenkaart moet dan tegelijkertijd worden afgeschaft. De RET hoopt hiermee de strijd tegen zwartrijders te winnen en de metrostations hierdoor veiliger te maken. Eerder had minister Peijs aangegeven dat de strippenkaart pas op 1 januari 2009 door het hele land zou ophouden te bestaan. Aan het eind van dit jaar zijn

ook alle trams en bussen van de RET met de speciale kaartleesapparatuur uitgerust. Alhoewel het systeem nog niet goed werkt (tijdens een grote controle op 16 juli werden maar liefst 116 metroreizigers bekeurd wegens zwartrijden) wil de RET toch snel overstappen naar het nieuwe systeem, omdat dan de mogelijkheid verdwijnt om met andere vervoerbewijzen en niet-vervoerbewijzen op de perrons te komen.

Trams voor Roemenië

Begin augustus waren alle rijtuigen, welke door de RET zijn verkocht aan de Roemeense stad Galati, in de Centrale Werkplaats weer rijvaardig gemaakt. Van de oorspronkelijk gekozen wagens zijn de 806 en 844 afgevallen, hiervoor in de plaats kwamen de 816 en 845. De volgende zestien rijtuigen zullen binnenkort naar Roemenië vertrekken: 801, 803, 804, 807, 814, 816, 817, 824, 832, 836, 837, 838, 842, 845, 846 en 849. Naar verwachting zal het vervoer ditmaal niet per trein gebeuren, maar per vrachtauto. De firma Tieleman zal dan elke week één tram naar Roemenië gaan overbrengen.

Remise Hillegersberg weer tijdelijk in dienst

Vanaf vrijdag 4 augustus 2006 kwam de remise Hillegersberg weer tijdelijk in dienst voor in- en uitrukkende trams van lijn 4. De reden hiervan is dat lijn 4 bij de tram als proeflijn gaat fungeren voor het testen van de chipkaartapparatuur. Op lijn 4 gaat een vast aantal rijtuigen rijden met reeds ingebouwde apparatuur. Dit zijn de : 730 - 741 en 747.

Stichting RoMeO

Bij het oostelijke spoor in de Boezemstraat komt een speciaal haltebord voor "De Snertram". Voor dat doel en in verband met de verkeersveiligheid blijft het perron aanwezig. Deabri aldaar verdwijnt echter wel, omdat het binnenkort geen halte meer is in de reguliere tramexploitatie. Het haltebord zal in de tweede helft van september worden geplaatst. Op 19 juli ontstond bij de voorpoort van remise Hillegersberg een spoorspatting. De beide treinstellen 522+1020 en 523+1001 konden hierdoor niet uitrukken. Besloten werd om met de twee losse vierassers te gaan rijden, mr. 515 en 537. Deze rukten uit via de achterpoort. In verband met het warme weer konden de aanhangrijtuigen makkelijk gemist worden.

Op 31 juli kreeg mr. 523 te maken met een flinke storing in remise Hillegersberg. Hiervoor in de plaats rijdt nu de 565+1042. Als reserve staat nu het aanhangrijtuig 1001 aangekoppeld met mr. 515. Mr. 523 zal pas in het najaar worden hersteld.

Mr. 556 (het officiële museumrijtuig van de 4-assers) die kortgeleden in de CW werd voorzien van nieuwe beplating en een schilderbeurt kreeg, ziet er weer fantastisch uit. In remise Hillegersberg wordt nu verder het binnenwerk afge maakt.

Infrastructuur en exploitatie

Omléidingen in verband met het Zomercarnaval op zaterdag 29 juli 2006. Op vrijdag 28 juli was er voorbereiding met warming up. Lijn 7 reed de gehele dag een omléidingroute. Vanaf Woudestein eigen route tot het Weena, Weena recht door naar CS en terug via Delftseplein, Poortstraat, Weena en eigen route naar Woudestein. De lijnen 20 en 25 reden op de Linker Maasoever de gehele dag tot het Wilhelminaplein. De lijnen 21 en 23 de gehele dag tot de Coolsingel en vervolgens Van Oldenbarneveltstraat – Mauritsweg – West Kruiskade v.v.

Op zaterdag 29 juli reed lijn 4 vanaf ca. 12.00 tot ca. 20.00 uur vanaf de Kleiweg de eigen route tot de Bergweg en ver-

volgens Schiekade – Provenierssingel – CS (achterzijde) – Stationssingel – Statentunnel – Henegouwerlaan – Middellandstraat – Claes de Vrieselaan – Mathenesserlaan – Heemraadsplein – Nieuwe Binnenweg v.v. Lijn 5 reed van ca. 12.00 tot 20.00 uur alleen het traject vanaf Schiebroek, eigen route tot de Schiekade en vervolgens Provenierssingel – CS (achterzijde) – Stationssingel – Bentincklaan – Diergaarde Blijdorp v.v.

Lijn 7 tot ca. 12.00 uur zoals op 28 juli en daarna tot ca. 20.00 uur vanaf Woudestein de eigen route tot de Jonker Fransstraat, linksaf Goudsesingel – Oostplein – Oostzeedijk – Honingerdijk – De Esch v.v. (route lijn 21). Lijn 8 tot ca. 12.00 uur vanaf de Westzeedijk via Eendrachtsweg – Mauritsweg en Kruisplein v.v. Vanaf ca. 12.00 tot ca. 20.00 uur werd lijn 8 opgeheven.

Lijn 20 de gehele dag opgeheven. Lijn 21 vanaf ca. 12.00 uur tot ca. 20.00 uur alleen het traject Woudhoek – eigen route tot de Middellandstraat en vervolgens Henegouwerlaan – Statentunnel – Stationssingel – CS (achterzijde) – Provenierssingel v.v. (Keerlus op de kop van de Provenierssingel bij de Schiekade). Lijn 23 de gehele dag in tweeën geknipt. Beverwaard – Wilhelminaplein en Vlaardingen Holy – Marconiplein. Lijn 25 de gehele dag Carnisselande – Wilhelminaplein.

Omléidingen Dance Parade op zaterdag 12 augustus 2006. Lijn 4 van ca. 10.00 tot 16.00 uur dezelfde omléiding als tijdens het Zomercarnaval op 29 juli. Hetzelfde gold dit van ca. 12.00 tot 16.00 uur voor de lijnen 5 en 7. Lijn 8 omléiding 1: van ca. 12.00 tot 13.00 uur spangen eigen route tot de Coolsingel en vervolgens Hofplein – Schiekade – eigen route v.v. Omléiding 2: vanaf ca. 13.00 tot ca. 16.00 uur, Oostplein – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein – Schiekade – Heer Bokelweg – Noordsingel – Bergweg – Zaagmolenstraat – Linker Rottekade – Jonker Fransstraat – Goudsesingel - Oostplein. Het traject tussen Hofplein en Spangen opgeheven. Lijn 20 de gehele dag opgeheven. Lijn 21 vanaf ca.12.00 tot 16.00 uur als op 29 juli. Lijn 23 de gehele dag Marconiplein – Vlaardingen Holy en op de Linker Maasoever vanaf aanvang dienst tot ca. 13.30 uur en vanaf ca. 17.45 tot einde dienst, Beverwaard – Wilhelminaplein. Vanaf ca. 13.30 tot ca. 17.45 uur Beverwaard eigen route tot de Randweg en vervolgens Hillevliet – Putselaan – Metrostation Maashaven – Gaesbeekstraat v.v. Lijn 25 aanvang dienst tot ca. 12.00 uur, bestaande route tot Erasmusbrug en vervolgens Vasteland – Westzeedijk – Droogleever Fortuynplein v.v. Vanaf ca. 12.00 tot ca. 17.45 uur, Carnisselande – eigen route tot Randweg en vervolgens naar de Gaesbeekstraat.

Materieel

Met het vertrek van de zestien 800-en naar Roemenië blijven er nog 34 wagens over. Hiervan zijn rijvaardig voor de dienst: 802, 812, 815, 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834, 835, 839, 840, 841, 843, 847 en 848. Omdat er geen vierassige motorrijtuigen op het buitenterrein van remise Hilledijk meer mogen rangeren, wordt mr. 805 in gebruik genomen als werkwagen. De wagen wordt voorzien van een speciale koppeling voor het slepen van Citadis-rijtuigen. Als eerste wordt de 805 gebruikt om buiten dienst staande Citadis-rijtuigen, die nog niet zijn voorzien van chipapparatuur, van en naar de remises Hilledijk en Hillegersberg te slepen.

Mr. 811 wordt oefenrijtuig voor de politie en controlebeambten. Zij krijgen training in het overmeesteren en het omdoen van handboeien bij lastige passagiers. Mr. 819 is bestemd voor RoMeO. Buiten dienst staan de wagens: 806, 808, 809, 810, 813, 821, 825, 826, 827, 829, 831, 833, 844 en 850. Begin augustus in de werkplaats mr. 720 en 736.

Nieuws per datum

07/08: 18.45 – 22.30 uur, Op het Delftseplein ter hoogte van de Delftsepoort kreeg door een voorrangsfout een taxi een dubbele aanrijding met 5-721 richting Schiebroek en 5-723 richting Willemsplein. De taxi werd gemangeld tussen de twee trams. Auto total-loss en beide trams flinke schade. Slechts lichte verwondingen voor de chauffeur. Hij had in dit geval het geluk dat hij zijn autogordel niet omhad. Om de taxi te bevrijden moest de 721 met behulp van een takelwagen met de A-bak buiten de rails worden gezet. De lijnen 4, 5, 7, 8, 20, 21, 23 en 25 moesten op diverse manieren worden omgeleid, o.a. via het Weena rechtdoor en linksaf Kruisplein, Van Oldenbarneveltstraat v.v. of via Coolsingel – Hofplein v.v.

D E N H A A G**Uitbreidingen tramnet**

Nog steeds zijn er geen sporen aangevoerd voor de verlenging van tramlijn 16. De Dedemsvaartweg tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg is bijna geheel gereconstrueerd. De rijstroken aan weerszijde van de toekomstige trambaan zijn vrijgegeven voor het wegverkeer. Een grote zandbak in het midden geeft aan waar de sporen komen te liggen. Het is de bedoeling dat voor het einde van november de sporen zijn gelegd, inclusief aftakking van tramlijn 9 en de oversteek van de Erasmusweg.

In Wateringse Veld zijn op het toekomstige traject vanaf het Parijsplein tot halverwege de toekomstige keerlus aan de Dorpskade voorbereidende grondwerkzaamheden uitgevoerd. Het komt er op neer dat een deel van de grond is afgegraven en vervangen is door een grondsoort welke beter geschikt is voor een trambaan. De grond krijgt tot oktober de gelegenheid om uit te harden. Vanaf oktober tot en met maart 2007 wordt dan de trambaan aangelegd. Op de site van de gemeente Den Haag is te zien op welke plek er gewerkt wordt:

http://www.denhaag.nl/pics/dsb/ststr/tram16/Bestek_voorbelasting_voorlichting.pdf

In november starten de werkzaamheden op de Loevesteinlaan. Het gaat hier om een verbinding tussen het huidige eindpunt van tramlijn 16 en de sporen van tramlijn 9 op de Melis Stokelaan. Bij de plekken waar de komende tijd gewerkt wordt zullen binnenkort informatieborden worden geplaatst met de tekst "Hier komt tram 16". De gemeente Den Haag heeft onlangs een nieuwsbrief met veel informatie gepubliceerd.

Ook rond Den Haag wordt hard gewerkt aan de nieuwe tramlijn 19. Het viaduct over de Rijksweg A13 is recentelijk voorzien van sporen. Vanaf dit viaduct slingert de nieuwe lijn Ypenburg in. Op dit traject zijn de sporen en de bijbehorende bovenleidingmasten reeds gelegd en geplaatst. Er ontbreekt alleen nog een klein stukje spoor bij de aansluiting van tramlijn 15.

Noord West Buitensingel

Vanaf vrijdag 21 juli (19:00u) tot en met zondag 23 juli 2006 reden vanwege spoorvernieuwing op de kruising Noord West Buitensingel met de Lijnbaan/Loosduinseweg de lijnen 2 en 3 een geplande omleidingroute. Lijn 2 reed voor deze gelegenheid in beide richtingen tussen de Monstersestraat en de tramtunnel om via lijn 11 en 6.

Lijn 3 reed vanaf de Laan van Meerdervoort via de route van lijn 17 naar het Buitenhof en vandaar via het centrum naar CS laag. Vandaar werd er weer terug gereden via het Buitenhof en de route van lijn 17 naar de Laan van Meerdervoort. Lijn 3 had hiermee weer tijdelijk zijn oude route terug. Wegens problemen met het spoor, welke ontstonden tijdens de voorafgaande werkzaamheden aan de Noord West Bui-

tensingel, reed lijn 3 al vanaf dinsdagavond 18 juli al om in de richting van Loosduinen. Er werd in die periode gereden via de sporen van lijn 2 en lijn 12 via de Beeklaan. Op het ontbrekende stuk reed een tijdelijke pendelbus.

Nu ook de halte Loosduinseweg van lijn 3 definitief is opgeheven klinken er zo hier en daar al wat protesten. De afstand tussen de haltes is vooral in deze omgeving vrij fors geworden. Op het traject waar tramlijn 10 ooit zes haltes had zijn er nu nog maar drie over. Vooral de halteafstand tussen de Elandstraat en het Westeinde Ziekenhuis is eigenlijk te groot. Het opheffen van de halte Zusterstraat van lijn 2 is minder ingrijpend omdat de afstand tussen de Monstersestraat en het Westeinde ziekenhuis acceptabel is.

Ontsporingen

Op zaterdagmorgen 12 augustus ontspoorde op het tramviaduct de 3072 van tramlijn 6. De ontsporing vond plaats even na het verlaten van de halte op het Centraal Station richting Spui. De 3072 kwam met het tweede draaistel naast te sporen te staan. Meteen werden voor de tramlijnen 2, 3 en 6 de bekende omleidingen van kracht. Waarbij de lijnen 2 en 3 via de lange Vijverberg naar CS-laag reden en lijn 6 via de Schedeldoekshaven.

De stremming duurde vrij lang omdat het hersporen alleen maar kon gebeuren met een takelwagen. Dit gebeurde vanaf 18:30 uur zodat alle tramlijnen tijdelijk niet meer langs het Centraal Station reden. Het op de rails zetten ging vrij vlot zodat in de loop van de avond het tramverkeer weer enigszins normaal werd.

Opnieuw is hiermee aangetoond dat het Haagse tramnet op deze plek erg kwetsbaar is. Vanuit de tramtunnel zijn de wijken ten noorden van het Centraal Station alleen maar verbonden met de route over het tramviaduct. Dit zal pas veranderen wanneer tramlijn 19 gaat rijden omdat er dan een tweede verbinding komt. Deze route zal echter voor de stadslijnen niet erg zinvol zijn omdat er dan een erg lange omweg gereden moet worden.

Op dezelfde dag ging het in de avond weer mis. Bij de Hoornbrug ontspoorde de 3011 van tramlijn 1 richting Delft.

Materieel tram

In juli 2006 zijn de 3125-3128, 3132-3140, 3101, 3142-3146 voorzien van een airco-installatie. De 3015 verloor de totaalreclame van Siemens en de 3127 is in tegenstelling tot onze melding vorige maand nog steeds voorzien van een totaalreclame voor de Rabobank. Deze GTL had als enige tram onder deze reclame nog de originele blauwe kleur, maar deze zou op korte termijn worden verwijderd. De 3101 kreeg een nieuwe bestickering voor G-star. Op zaterdag 12 augustus kreeg de 3066 een totaalreclame voor de supermarkketen Jumbo.

Wist u dat ...

- het fotograferen van GTL's op het Arnold Spoelplein bijna verleden tijd is?
- de 3113 een tijdje geen nummer had op de voorkant?
- er geen GTL meer in Madurodam rijdt nu RandstadRail zijn intrede heeft gedaan?

U T R E C H T

In Utrecht is op 11 augustus een stuk spoor van de sneltram buiten gebruik gesteld. Het gaat om het stuk tussen het stadsbusstation op Utrecht Centraal en het streekbusstation bij het Moreelsepark. Deze noodmaatregel werd getroffen omdat het spoor verzakt zou zijn. Dat is gevaarlijk omdat de sneltrams daardoor uit de rails kunnen lopen. De trams stoppen de komende tijd iets eerder.

RANDSTADRAIL

De start van RandstadRail tussen Rotterdam en Den Haag loopt vertraging op. Meer informatie hierover leest u op blz. 268 van deze uitgave.

Op 3 augustus kwam een onderdeel van RandstadRail, de boortunnel tussen het Sint Franciscus Gasthuis in Schiedbroek en Rotterdam CS, voor de rechtbank ter sprake. Ruim honderd bewoners van de Weenahof eisten in een kort geding stopzetting van het werk, omdat het boren schade dreigt te veroorzaken aan hun parkeergarage onder de Weena-ijshal. Dat complex naast de NS-sporen zou wel eens 'op drift' kunnen raken, omdat de verankering door het boorwerk mogelijk wordt aangetast. Volgens de bewoners is de gemeente bewust aan de slag gegaan zonder akkoord te zijn met alle betrokkenen en zonder een deugdelijke schadeleregeling. Bij de uitspraak op 11 augustus bepaalde de rechtbank dat het werk niet behoeft te worden stopgezet.

De stadsregio Rotterdam heeft in juli de tarieven bepaald voor het gebruik van de chipkaart in de RandstadRail-voertuigen. Toekomstige reizigers van RandstadRail zullen voor een ritje ongeveer evenveel betalen als nu in de metro van de Maasstad en de rest van het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam. De prijzen gelden voor het traject tussen Rotterdam en Pijnacker-Zuid, omdat daar de grens ligt met het gebied van de Stadsregio Haaglanden. Over de kosten van het Haagse deel bestaat in Rotterdam geen duidelijkheid. Een ritje RandstadRail kost allereerst het vaste bedrag van 67 cent en daar bovenop voor elke gereisde kilometer nog eens 11 cent.

Op 12 juli vonden de eerste testritten plaats op een deel van het Rotterdamse traject van RandstadRail. Metrorijtuig 5269 maakte meerdere ritten tussen station Hofplein en het toekomstige station Nootdorp.

Op 25 juli reed de 4009 als eerste RandstadRail voertuig een proefrit over de Apeldoornselaan in Den Haag. Het traject over de Apeldoornselaan verbindt de sporen van lijn 2 en lijn 6 met elkaar en is straks het domein van RandstadRail lijn 4. De proefrit werd gereden tot bij de Monsterestraat. Daarna werd er achteruit terug gereden naar Zichtenburg. De volgende nacht werd deze proefrit herhaald en werd er gereden naar de Prinsegracht. Op de Prinsegracht ligt een overloopwissel en vanaf daar werd er weer terug gereden. Omdat de overloopwissel nog niet voorzien is van bovenleiding werd de 4009 met behulp van de Unimog de wissel over getrokken. Op de Prinsegracht is men bijna klaar met de herinrichting. Op dit moment wordt de huidige bovenleidingconstructie vervangen. Ook het ontbrekende stukje bovenleiding zal dan gemonteerd worden.

Op vrijdagmorgen 28 juli vond er wederom een proefrit plaats met de 4009 en 4020. Er reed ook een GTL mee om het profiel vrije ruimte te bekijken. Na deze geslaagde test werd het traject vanaf de Uithof tot aan het opstelspoor aan de Monsterestraat vrij gegeven voor instructieritten. Dezelfde dag gingen deze instructieritten van start en vanaf die datum kunt u op dit traject op werkdagen RandstadRail voertuigen aantreffen.

In Zichtenburg werd ook de 4009 voorzien van een Alstom-logo op de kop van de A-bak. Er zijn nu twee RandstadRail voertuigen met dit fraaie logo.

In Zichtenburg worden de RandstadRail voertuigen voorzien van een Combo-installatie. Als eerste kreeg de 4007 een dergelijke installatie. Begin augustus waren er voor het eerst testoproepen van de 4005 via de scanner te beluisteren.

Aankomst nieuw materieel: Thans zijn er 22 Randstad-Rail voertuigen in Den Haag en omgeving. Hierna de laatste mutaties:

	Aankomst	Bijzonderheid
4018	08-08-2006	ZBG – Wegens proefnemingen langer in Salzgitter gebleven
4019	18-07-2006	ZBG
4020	25-07-2006	ZBG
4021	01-08-2006	ZBG
4022	16-08-2006	ZBG

Wist u dat ...

- er waarschijnlijk 54 in plaats van 50 "Haagse" RandstadRail voertuigen komen?
- de nieuwe trams op Haagse rails na het opstarten heel hard bellen?
- dit komt omdat de software dan opgestart wordt en daarvoor alles wordt getest.
- de 4018 bij aflevering als eerste Nederlandstalige software had?
- dit tot nu toe Duitstalige software was?
- er in Zichtenburg nu een realistische simulator staat in de vorm van een cabine?
- deze zo realistisch is dat het berijden van een wissel ook voelbaar is?
- de keerlus bij station Laan van NOI geschikt wordt gemaakt voor RandstadRail.
- dit is om bij calamiteiten uit te kunnen wijken?

BUSNIEUWS NEDERLAND

ARRIVA

Ter vervanging van de in 2005 verbrande 6135 kwam de 7184, MB 0550 44 zit , in Qliner uitvoering in dienst. (adv)

Concessies

Met de in deze uitgave gepubliceerde beslissing van de Stadsregio Rotterdam zijn alle nieuwe concessies die einde 2006 moeten ingaan vergeven. Nadat reeds KAN (Arnhem-Nijmegen) en SRE (Eindhoven) de lopende concessies hadden verlengd tot 2009 heeft Haaglanden besloten met de huidige partners door te gaan tot 1 september 2008; intussen beslist men of Haaglanden een concessiegebied wordt of in tweeën wordt gesplitst.

In het algemeen ziet men twee tendensen. Ten eerste die naar een wat langere duur van de te verlenen concessies – en daarmee dus ook verlenging van bestaande concessies – en ten tweede die naar grotere concessiegebieden. Er zijn op dit moment 65 gebieden – en dat is al minder dan een jaar geleden -, waardoor de versnippering wel erg groot wordt. Limburg is reeds teruggegaan naar twee gebieden (64 en 65) en heeft die bovendien als een geheel aanbesteed, Noord Brabant is herverdeeld in 55 (west) en 59 (oost). Zo ziet het er naar uit dat in en door de praktijk de onaangename kanten van het concessiesysteem zullen worden weggenomen.

Voor de overzichtelijkheid zullen wij in den vervolge de nummers van de concessie bij onze berichtgeving vermelden. Niet uit te sluiten valt overigens dat de schaalvergroting ook weer tot hernummering zal leiden. (en)

CONNEXION

Kopers staan in de rij. Daarbij sloot zich recentelijk First aan, de grootste openbaar vervoerder in Groot Brittannië, die ook actief is in de VS met scholierenvervoer.

Als vervanging voor de uitgebrande 8923 – wat komt dat toch vaak voor ! – leverde Berkhof een witte Ambassador

200 bouwjaar 2004 met 38/42, die als demo in Israel heeft gereden; hij kreeg het enigszins onwaarschijnlijke nummer 1968. De capaciteit van de 3152 is 40/60. De 3150 en 3151 verdwenen stilletjes uit het park.

Bij de bussen in opslag bevonden zich in mei 30 door Connexion aangeschafte exemplaren: 2417, 2429, 2439-2442, 2449, 2583-2589, 2593, 2601, 2618, 2619, 2621, 2622, 2629-2630, 2676-2678, 2808, 2810, 2812 en 2823. Daar opslag zeker geen voorbode is van afvoer zullen wij aan deze status voortaan geen aandacht meer besteden. (adv/en)

DEN HAAG HTM

Nog steeds rijden 10 achthonderden op Schiphol, te weten 812-815, 818, 820, 821, 828 en 830. Tezamen met de 131-136 (137-140 gingen niet), 301-306 en 328-330 heeft de HTM nu 25 bussen op de luchthaven. (hbm)

EINDHOVEN Phileas

APTS zou in verband met de storingsgevoeligheid van de bussen wel een nieuw aandrijfsysteem willen installeren, maar SRE vindt dat te duur, en is tevreden met 85% beschikbaarheid van het park, die overigens niet gehaald wordt. De verlengde proefperiode loopt tot 1 december 2006. (en)

MAASTRICHT Stadsbus Maastricht

In mei/juni reed ARRIVA 556 op proef, om te bezien of tweedeurs stadsbussen kunnen voldoen, nu een steeds verdere standaardisatie van materieel wordt nagestreefd. Wij herinneren ons nog dat men dit in 1987 al eens met de eigen serie 50-54 heeft geprobeerd, die al na drie jaar van de hand werd gedaan. (adv/en)

ROTTERDAM RET

Van de 201-290 zullen zes stuks als Rotterdam Airport Shuttle, en als zodanig herkenbaar, worden ingezet op lijn 33. Door de komst van het nieuwe materieel konden worden verkocht: 116, 420-425, 427-432, 434, 436, 438, 440-441, 443-453, 455-459, 480, 486-487, 489-495, 497, 498, 501, 502, 505, 506, 508, 512, 514, 600-609, 611, 613, 615, 622, 631, 637, 638, 647, 660-690, 692-699. Gelede bus 507 wordt bij ZABO verbouwd tot promobus. Van het oude materieel blijven 132 (controle), 437, 507, 38 stuks B10B, 5 stuks MB O405N en 80 stuks DOB B96 in twee series; in totaal 126 stuks. (en)

ROTTERDAM Connexion

De stadsregio Rotterdam heeft de concessie Streekvervoer SRR overig (gebied 48) toegewezen aan Connexion. (en)

SUPERBUS TU Delft

De minister van Verkeer en Waterstaat verleende de TU Delft 7 miljoen subsidie voor het bouwen van een full-scale prototype. Connexion legde er nog een miljoen bij (ad/nv)

VELUWE BBA

Deze maand is op de lijn Apeldoorn-Zwolle de chipkaart geïntroduceerd (mobility linq)

VEOLIA

Voor de tienjarige concessie Limburg worden – naast 26 treinstellen – 242 nieuwe bussen aangeschaft. De stadsbussen zijn 100% LF, de streekbussen Low-Entry (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

ALGERIJE.

Algiers. Een combinatie van bedrijven, onder leiding van Alstom, gaat hier een 16,3 kilometer lange tramlijn aanleggen. Alstom levert ook een nog onbekend aantal Citadis trams. De lijn moet eind 2008 in dienst komen.

BELGIË.

Antwerpen. In HOV/RN 568 (april 2006) gaven wij een overzicht van de afgeleverde/bestelde Hermelijnen. In maart en april 2006 werden de motorrijtuigen 7264-7271 afgeleverd, waarvan de 7266-7270 direct naar Oostende voor de Kusttram gingen. Motorrijtuig 7236 bleef na het uitstapje in 2005 in Oostende.

Brussel. Door de aanleg van een tramlijn naar Hermann Debroux is de keerlus Wiener buiten gebruik en heeft lijn 94 een eindpunt op de Delleurlaan. Op 26.6.2006 werd het ondergrondse eindpunt Rogier voor een periode van 1½ tot 2 jaar buiten gebruik gesteld. Hier wordt een vierde spoor aangelegd. Tijdelijk is lijn 90 gekoppeld aan lijn 3. Op 13.7.2006 werd het vijfdeelige lagevloer motorrijtuig 3006 in Stockholm afgeleverd. Hier worden gedurende vijf weken testritten uitgevoerd.

Charleroi. Er werd begonnen met voorbereidende werkzaamheden om de ringlijn te sluiten door het aanleggen van het ontbrekende stuk Parc – Gare du Sud.

Oostende. Kusttram. De Antwerpse 7236 bleef in Oostende maar nu zonder het toegevoegde nummer 6052 zoals vorig jaar. Uit de voor Antwerpen bestemde deelserie werden de motorrijtuigen 7266-7270 eind april 2006 direct op de Kustlijn geleverd.

CANADA.

Montreal. Ter vervanging van het gemiddeld veertig jaar oude metromaterieel type MR-63, levert Bombardier vanaf 2010 366 motorrijtuigen op luchtbanden.

Ottawa. In augustus 2006 gaat men beginnen met de aanleg van de sneltramlijn Rideau Centre – Barrhaven. Deze noord-zuid lijn krijgt een lengte van 31 kilometer met 34 halten. De in 2001 geopende diesellijn Bayview – Greenboro wordt geëlektrificeerd en in de nieuwe tramlijn geïntegreerd. Siemens levert 70 lagevloer trams van het type S70 "Avanto". Er zijn plannen voor meer lijnen. Zie ook:

www.ottawa.ca/lrt

CHILI.

Santiago de Chili. De laatste maanden kwamen vijf nieuwe metrotrajecten in dienst. Op 25.11.2005 de verlenging van lijn 2: Cerro Blanco – Cemeterios – Einstein (1,9 km.) en op 30.11.2005 de verlenging Bellavista – Vicente Valdes van lijn 5. De nieuwe lijn 4 werd in drie gedeeltes geopend: op 30.11.2005 het noordelijke traject Tobalaba – Grecia (7,7 km.) en het zuidelijke gedeelte Vicente Valdes – Plaza Puente Alto (10,9 km.) Het 6,1 kilometer lange verbindende traject Grecia – Vicente Valdes kwam op 2.3.2006 in dienst. Lijn 4 is de eerste metrolijn met stalen wielen in plaats van luchtbanden; het zuidelijke traject is overwegend bovengronds aangelegd.

Binnenkort volgt de opening van lijn 4A, een zijtak van lijn 4, het 7,7 kilometer lange bovengrondse traject Vicuna Mackenna – La Cisterna en een 2,4 kilometer noordelijke verlenging van lijn 2 tot Americo Vespucio. Daarmee heeft het metronet een lengte van ± 85 kilometer met op enkele punten overstapmogelijkheden.

CHINA.

Algemeen. China telt slechts drie steden met een trambedrijf: Changchun, Dalian en Hongkong. Onderstaand geven wij een overzicht met een samenvatting van wat hierover de laatste jaren in HOV/RN bericht is.

Changchun. Zo'n tien jaar geleden maakte de laatst overgebleven tramlijn 54 een desolate indruk en het zou niemand hebben verbaasd als de tram zou zijn opgeheven. Maar toen op 31.5.2000 de tramdienst werd gestaakt was dat voor tijdelijk. De gehele lijn werd opgeknapt waarbij nieuwe sporen en bovenleiding werden aangelegd op een van het overige verkeer gescheiden baan. De 7 kilometer lange lijn werd op 18.12.2000 heropend. Uit een serie vóór-oorlogse vierassers van Japans fabrikaat heeft men 8 trams gerenoveerd die dienst doen als 201-208. Door de Chinese fabrikant Xiangtan werden in 2000/2001 tien nieuwe vierassers geleverd, 801-810, waarvan de 809 al in 2001 buiten dienst werd gesteld en als plukwagen gebruikt. In hetzelfde jaar werd door Shenyang een prototype geleverd. De uiterlijk gelijkende wagen kreeg het vrijgekomen nummer 809. Daarnaast beschikt men over de vierassige motorrijtuigen 701-710 gebouwd in de jaren tachtig. Deze 28 trams zijn ruim voldoende voor de normale dienstuitvoering. Bij een maximale (spits)frequentie van 4 minuten zijn 14 trams in dienst. Het zijn alle hogevloer vierassers met lyrabegel. Vreemde eend in de bijt is het nummerloze motorrijtuig dat in 1958 in eigen werkplaats werd gebouwd op het onderstel van een Japanse vierasser uit de serie 200. In het depot staan nog een aantal terzijde gestelde trams uit de serie 2000 en 8000. Op 28.12.2001 kwam een 14,6 kilometer lange sneltramlijn met 17 haltes in dienst: lijn 201. Aanvankelijk in een proefbedrijf met op 30.10.2002 de officiële opening. Hiervoor leverde CIECC 12 moderne driedelige 70% lagevloer trams met de nummers 1-12. Deze lijn heeft geen spoorverbinding met de andere tramlijn; wel kruist lijn 54 de lijn door middel van een viaduct waar een overstaphalte is. Het plan is lijn 201 te verlengen waarbij eerder wel eens de lengte van 34 kilometer is genoemd. Er zal dan ook nieuw materieel moeten worden besteld.

Dalian. Het trambedrijf omvat drie lijnen met elk een eigen karakter. Lijn 201 maakt een wat verwaarloosde indruk. De rails zijn dringend aan vervanging toe en ook het materieel (een aantal oude vierassers serie 2000 met lyrabegel en tien 7000-en uit 1983) oogt wat minnetjes. Een magere tien minuten dienst (maximaal 20 diensten) in een laag tempo jaagt passagiers naar bussen en trolleybussen die door parallel lopende straten rijden. Maar gelet op de opwaardering van de andere twee lijnen is er hoop. Zo werd in 2004 een nieuwe vierasser met het nummer 1801 in dienst gesteld. Met moderne techniek en airco heeft deze tram het uiterlijk van een vooroorlogse vierasser. Mogelijk gaat het hier om een prototype en komt er straks een serie van deze trams ter vervanging van de huidige versleten wagens. Lijn 202 werd in 2003 met ongeveer 6 kilometer verlengd over een hoog gelegen vrije baan en werd hiermee dubbel zo lang. Bij het eindpunt Beihekou werd een nieuwe remise in gebruik genomen voor de 25 tweerichting 70% lagevloer trams 9001-9025. Dit zijn driedelige trams op twee draaistellen van Chinees fabrikaat en een duidelijke kopie van de Combino. In de drukke uren wordt een aantrekkelijke vier minuten dienst gereden. Lijn 203 werd in 2004 grondig opgeknapt en met 2,9 kilometer verlengd tot Donghai Gongyuan. Niet alle dienstwagens (maximaal 15) rijden tot dit nog niet volgebouwde stadsdeel. Ingezet worden uitstekend onderhouden vóór-oorlogse vierassers van Japans fabrikaat.

Hongkong. Hoewel er in Hongkong meer railvervoer is beperken we ons in dit bericht tot de HKT (Hongkong Tramways). Onverstoorbaar rijden hier de dubbeldekkers op zichtafstand met een hoge frequentie. Het materieel dateert

uit de jaren 1949 en enkele jaren daarna en werd in de periode 1987-1991 gemoderniseerd. De trams kregen hierbij een nieuwe wagenbak met een andere raamindeling. Alleen motorrijtuig 120 werd bij een grote revisie in 1991 in originele staat gelaten. Op 24.10.2000 werd een in eigen werkplaats gebouwde nieuwe dubbeldekker, 168, in dienst gesteld. Een modern ogende tram met exact dezelfde afmetingen als de al in dienst zijnde rijtuigen. In 2001 volgden de 169 en 170 en in 2002 de 171 die als eerste airco kreeg maar tot heden niet werd goedgekeurd voor de personen dienst en werkloos in de remise Sai Ying Pun staat. In totaal beschikt men over 165 dubbeldek motorwagens: 1-27, 29-43, 45-127, 129-143, 145-163, 165, 166, 168-171.

DOMINICAANSE REPUBLIEK.

Santo Domingo. Hier is een eerste metrolijn in aanleg tussen Villa Mella en La Feria (10 km.). Deze komt in 2008 in dienst. Alstom levert hiervoor 19 driedelige metrotreinen van het type Metropolis.

DUITSLAND oost.

Berlijn. De voor proefritten aan Szczecin uitgeleende motorrijtuigen 7023 en 7046 keerden op 5.5.2006 terug uit Polen. Bij Bombardier werden 152 (+ 58 optie) lagevloer trams besteld. Gebaseerd op het type "Incentro" (Nantes) krijgen ze de type aanduiding "Flexity Berlin". Hoe ze er uit gaan zien is niet helemaal duidelijk. De BVG moet nog een aantal wensen nader specificeren. Het gaat bij deze bestelling om zowel eenrichting als tweerichting trams in lengten van ±30 en ±40 meter. In 2008 levert Bombardier vier prototypen (van elke uitvoering 1). In 2010 begint de serieaflevering van 148 trams, 58 stuks zijn optioneel. In welke aantallen of uitvoeringen de 148 trams worden geleverd is nog niet bekend gemaakt. In een eerder bericht (HOV/RN 560, aug.'05) was sprake van

70 eenrichting trams lang (40 m.)

50 eenrichting trams kort (30 m.)

30 tweerichting trams lang (40 m.)

60 tweerichting trams kort (30 m.).

Ritten met historisch metro-materieel worden gereden op: 27.8.2006 met een A1 vijfswagenstel Potsdamerplatz – Olympiastadion

10.9.2006 met een A11 vierswagenstel Alexanderplatz – Pankow

17.12.2006 een rit op lijn U5 met nog onbekend materieel.

Op 10.9.2006 hangen de ritten samen met de historische tramritten in Pankow. Info: www.dvn-berlin.de

Berlijn-DB. Het op 28.5.2006 in gebruik genomen Hauptbahnhof heeft zijn eerste vuurdoop achter de rug en is inmiddels op weg een toeristische trekpleister te worden. Tijdens de opening werd het station door 1 miljoen mensen bezocht en tijdens het WK Voetbal waren er dagen met meer dan 500 extra treinen met ruim 700.000 reizigers. Het gebouw met vijf niveau's telt 14 sporen waarover dagelijks 164 Fernzüge, 314 Regionalzüge en 616 S-Bahn-diensten rijden. Ongeveer de helft van de treinen die vroeger over de Stadtbahn werd geleid maakt nu gebruik van de nieuwe viersporige noord-zuid tunnel. Dat het architectonisch fraaie gebouw zo'n 8000 glasruiten telt weet bijna elke Berlijner u wel te vertellen – minder bekend is dat 17.000 m² dak bedekt is met zonnepanelen.

Per 28.5.2006 werd de werkplaats Friedrichsfelde gesloten. Er wordt nog wel materieel gestald.

Erfurt. In mei/juni 2006 werden 6 KT4D motorrijtuigen (449, 453, 454, 489, 492 en 494) over de weg naar Tallinn overgebracht.

Halberstadt. Zoals bekend zijn er vijf Leoliners besteld. Onder voorbehoud van tijdige levering wordt op 14.10.2006 de

eerste gepresenteerd met een feestje (bier, worst, bier) in de remise/werkplaats bij het eindpunt Friedhof van lijn 1.

Jena. Uit Heidelberg arriveerde motorrijtuig 235. Deze zal als plukwagen worden gebruikt voor party motorrijtuig 666 (ex Heidelberg 221).

De nieuwe tramlijn naar Göschwitz kan op 16.12.2008 in dienst komen. Hiervoor moet tussen Lobeda West en Göschwitz een nieuwe brug over de Saale worden aangelegd. Inmiddels is de milieubeweging in actie gekomen omdat bij de monumentale watertoren in Göschwitz een kolonie torenkraaien zijn broedplaats heeft. De tram komt hier vlak langs. Men eist een bouwstop tijdens het broedseizoen (maart-juni). Met auto's hebben de kraaien het blijkbaar minder zwaar; soortgelijke bezwaren bij de aanleg van een nabij te bouwen autoweg worden niet gehoord.

Magdeburg. Volgens een berekening, die wij niet helemaal begrijpen, kost de aanleg van een verkeerstunnel in de Ernst Reuter Allee tussen de Damaschkeplatz en Brandenburger Strasse (City-Carré) minder dan de vervanging en verbreding van het huidige spoorwegviaduct. Het in maart 2006 uit de hoed van de minister van Verkeer getoverde plan werd op 4.5.2006 door de gemeenteraad goedgekeurd en in voorbereiding genomen. Op niveau 0 (het huidige straatniveau) komt een in het midden gelegen trambaan met aan weerszijden fiets- en voetgangerpaden. De trambaan kan ook door de hulpdiensten worden gebruikt. Op niveau -1 komen twee gescheiden tunnelbuizen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer. Met een forse subsidie van de deelstaat Sachsen-Anhalt worden de kosten betaald door Bahn AG, de Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) en de gemeente. Als de financiering definitief is geregeld denkt men in 2009 met de bouw te beginnen en komt het project in 2012 klaar. Een aantal tramhaltes zal dan worden verplaatst zoals op de Damaschkeplatz en de Kölner Platz (noordzijde Hauptbahnhof).

Potsdam. Agenda: 9.9.2006 open dag in de remise/werkplaats; te bereiken met de lijnen 92 en 96. Ook hier is een aanvang gemaakt met de sanering van de Combino motorrijtuigen. Als eerste vertrok op 22.5.2006 motorrijtuig 409 naar de fabriek in Krefeld. Na terugkomst wordt de wagen uitvoerig getest en volgt de rest. Voor de bij een aanrijding beschadigde Combino 407 werd een nieuwe kop geleverd. De komende twee jaar gaat het centrum op de schop. Tussen de Platz der Einheit en het Hauptbahnhof komen de tramsporen aan de linker kant te liggen en komt er een nieuwe tram/bus brug over de Havel.

Woltersdorf. Op 26.8.2006 (zomerfeest) rijdt museummotorwagen 2 (bouwjaar 1913) in de normale lijndienst. Info: www.woltersdorfer-strassenbahn.de

DUITSLAND west.

Augsburg. Veel discussie rondom de ombouw van de Königsplatz. Door de komst van een nieuwe lijn 6 naar Hochzoll moeten hier meer sporen komen en dat gaat ten koste van de ruimte voor het overige verkeer. Was er eerder sprake van een tramtunnel, nu wordt gedacht aan een autotunnel. Er lopen nieuwe procedures voor de aanleg van lijn 6 in verband met een verdere aanleg tot Friedberg West. Voor de nieuwe lijn 5 werd het tracé vastgesteld. Komende vanaf het Hauptbahnhof worden tot aan de Luitpoldbrug de sporen van lijn 3 gebruikt om vervolgens via de Hessenbachstrasse en Bürgemeister Ackermann Strasse het eindpunt Klinikum te bereiken. Als de tunnel bij het Hauptbahnhof tijdig gereed komt kan lijn 5 in 2011 rijden. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 20 lagevloer trams te leveren in 2009. Deze zijn nodig voor de uitbreiding van het tramnet en ter vervanging van de uit 1976 daterende gelede achtassers 801-812.

Bonn. Op 2.10.2006 komt het tweede spoor in dienst tussen Roisdorf West en Alfter (Vorgebirgsbahn naar Keulen; lijn 18). In verband met een profielwijziging van de Bundesstrasse B 9 wordt het tunneltraject vanaf de Heusallee in de richting Bad Godesberg verlengd tot de Ollenhauerstrasse. De halte Ollenhauerstrasse wordt nieuw gebouwd en blijft bovengronds.

Braunschweig. Naar verwachting beginnen eind september 2006 de instructieritten op de verlenging naar Stöckheim. De opening is op 28.10.2006. Op deze dag wordt het tram- en busnet gewijzigd waarbij dan de volgende 8 tramlijnen in exploitatie zijn:

- lijn 1 Stöckheim – Hauptbahnhof – Wenden
- lijn 2 Heidberg – Hauptbahnhof – Siegfriedstrasse
- lijn 3 Weserstrasse – Volkemarode
- lijn 4 Krematorium – Radeklint
- lijn 5 Broitzern – Hauptbahnhof
- lijn 6 Radeklint – J.F.Kennedyplatz – Messegelände.
- lijn 7 Weserstrasse – Lessingplatz – Hauptbahnhof
- lijn 8 Stöckheim – Radeklint.

Aanvankelijk was voor lijn 6 de route Radeklint – Hauptbahnhof – Krematorium bedacht maar dat stuitte op veel weerstand. Het eindpunt Messegelände (Südeingang) was voor het laatste in gebruik op 18.6.1968 (eindpunt lijn 2) en werd daarna alleen gebruikt door Messelijn 10 (ex A). Overigens rijdt lijn 6 in de spitsuren door naar Stöckheim.

Düsseldorf. De verlenging van lijn U 79 naar de Universität Ost bevindt zich in de fase van voorbereiding. Als de planning en financiering vlot verlopen lijkt 2007 haalbaar. Bij een verlenging van lijn U 79 kunnen de spitslijnen 711 en 716 vervallen. Tramlijn 707 (Unterrath – Universität Ost) blijft bestaan. Op langere termijn kan lijn U 79 vanaf Universität Ost via de Universitätsstrasse worden verlengd tot Universität West.

Van 7 t/m 13.6.2006 verbleef NF8 motorrijtuig 2202 in Amsterdam en reed daar op 11.6.2006 ritten ter gelegenheid van 75 jaar NVBS.

De gelede Duewag zesassers 2418, 2502, 2504, 2518 en het vierassige aanhangrijtuig 1639 werden via een tussenhandelaar aan Timisoara verkocht. Op 3.5.2006 vertrokken de rijtuigen per spoor naar Roemenië. Twee dagen later vertrok aanhangrijtuig 1656 naar de Bergischen Museumsbahn in Wuppertal-Kohlfurt.

Essen. Op 3.9.2006 organiseert de VhAG (Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG) ter gelegenheid van het Essen-Borbecker Marktfest ritten met de motorwagens 144 en 888 in en rond Borbeck. Ter gelegenheid van een ander feest wordt op 10.9.2006 met de motorwagens 705 en 888 elk half uur gereden tussen het centrum en Zollverein. Eén week voor de ritten is info beschikbaar op www.vhag-evag.de

Het plan voor een tramlijn via de zogenaamde Krupp-Gürtel kreeg in de plannen van de deelstaat Nordrhein-Westfalen een lagere prioriteit en zou pas na 2015 worden uitgevoerd. De gemeente denkt daar anders over en besloot om bij de aanleg van het eerste gedeelte van de zogenaamde Krupp-Boulevard tussen de Frohnhauser Strasse en de Altendorfer Strasse gelijktijdig tramsporen aan te leggen. Hierdoor kan in 2011 lijn 109 een kortere route rijden. Op het gedeelte Altendorfer Strasse – Pferdebahnstrasse van deze boulevard wordt een tracé vrijgehouden voor lijn 101. Het trambedrijf overweegt om de tramlijn naar Bredeney (lijnen 101 en 107) om te bouwen tot normaalsporige Stadtbahnlijn. Dit traject, dat tot de Martinstrasse een derde rail heeft voor lijn U11, kan niet worden omgebouwd voor lagevloer trams omdat dan aan de gezamenlijke haltes perrons met verschillende instaphoogten moeten worden aangelegd. Bij het handhaven van het meterspoor naar Bredeney zou een kleine serie hogevloer motorrijtuigen moeten worden besteld en ook dat

is minder gewenst. Na de ombouw tot normaalspoor kan een lijn U12 op de route Altenessen – Bredeney worden ingesteld en de metersporige tramlijnen ingekort tot het Hauptbahnhof. Ruim een kwart eeuw geleden bestond al het plan om de lijn naar Bredeney tot normaalsporige Stadtbahnlijn om te bouwen maar toen werd uit kostenoverweging besloten om vanaf de Martinstrasse het meterspoor te handhaven.

Frankfurt am Main. Sinds 1.5.2006 wordt het zogenaamde Ersatzverkehr uitgevoerd met taxi's. Het betreft een proef voor een half jaar. Bij uitval van tram- en U-lijnen werden tot nu toe bussen ingezet. Probleem was om voor reservebussen personeel in dienst te roepen of van reguliere buslijnen dienstwagens te onttrekken. Nu kan de verkeersleiding bij storingen direct via de centrale van de Frankfurter Taxivereinigung het gewenste aantal taxi's oproepen. Of dat ook werkt bij grote aantallen gestrande passagiers bij de U-Bahnlijnen moet nog blijken.

Freiburg. Bij stukjes en beetjes wordt de remise Nord (Komturstrasse) ontruimd. Een aantal aansluitingen en een deel van de bovenleiding werd verwijderd. Het museummaterieel verhuisde naar de remise Süd in de Urachstrasse. Remise Nord zal worden afgebroken. Er komen huizen voor in de plaats.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Agenda: 15.10.2006: Verkehrshistorische Tag met tal van activiteiten. Info: www.historische-s-bahn-hamburg.de

Hannover. Aan het bericht in HOV/RN 571 valt nog het volgende toe te voegen. Het nieuwe traject naar Altwarmbüchen wordt bereden door lijn 3. Lijn 9 behield zijn eindpunt Lahe. Hier verdween de keerlus en de trams van lijn 9 gebruiken nu een enkelsporig keerspoor in de Buchholzer Strasse, welk spoor de eerste meters vormen van een toekomstige lijn naar Misburg Nord (Gross Buchholz). Met deze verlenging (4,6 km.) heeft het net nu een lengte van circa 120 kilometer.

Hannover-DB. S-Bahn. In 2012 wordt het S-Bahnnet Europees aanbesteed. Tot december 2014 blijft de exploitatie in handen van DB. Hiertoe is onlangs een overeenkomst gesloten waar in ook de verbinding naar Hildesheim in 2008 is opgenomen. Naar Hildesheim gaan twee lijnen in een uur dienst rijden:

lijn S7: Hauptbahnhof – Lehrte – Hildesheim Hbf

lijn S8: Hannover Flughafen – Hauptbahnhof – Sarstedt – Hildesheim Hbf.

Hiervoor werd bij Bombardier/Siemens nieuw materieel besteld: 13 treinstellen ET 425.2 (4^e serie). Dit wordt vanaf medio 2008 afgeleverd. Het een en ander kan worden vertraagd door het korten van subsidies. De deelstaat Niedersachsen moet een kleine € 200 miljoen op het openbaar vervoer bezuinigen.

Hannover-HSM. Hannoversches Strassenbahn Museum. Op 3.10.2006 wordt het seizoen afgesloten. Er komen dan extra veel trams in dienst. Info: www.wehmingen.de

Karlsruhe. Op 24.6.2006 vond de feestelijke opening plaats van de noordelijke verlenging van lijn S2 vanaf Blankenloch Nord via Friedrichstal naar Stutensee, Spöck. De 7 kilometer lange lijn loopt deels langs de DB-spoorlijn Karlsruhe – Mannheim met in Friedrichstal een 800 meter lang stuk enkelspoor. Op de plaats van het vroegere eindpunt werd in Blankenloch Nord een nieuwe keerlus aangelegd. In Spöck ligt bij het eindpunt Richard Hecht Schule een keerlus en een opstelspoor. In 2010 moet de 27 kilometer lange spoorlijn van Wörth naar Gernersheim onderdeel worden van het Karlsruher tramnet. Daarvoor moet de dubbelsporige lijn worden geëlektrificeerd, de vijf bestaande stations omgebouwd en aangepast en zeven nieuwe halten worden ingericht.

Kassel. Op 23.6.2006 werd de RegioTramlijn tussen Kassel Hauptbahnhof en Melsungen officieel geopend. De meersysteem motorrijtuigen reden hier al vanaf 1.6.2006, de dag waarop een nieuwe dienstregeling van kracht werd. Per uur rijden er één of twee RegioTram-diensten met één keer per uur ook nog een RE treindienst, die niet aan alle halten/stations stopt. In Melsungen is ten zuiden van het station een emplacement voor de RegioTram aangelegd. Hier komt op een later tijdstip de halte Melsungen Süd. Eind van dit jaar komt de niet geëlektrificeerde RegioTramlijn naar Wolfhagen in dienst. De verbinding met het stadsnet (onderdoorgang Hauptbahnhof) komt medio 2007 tot stand. In HOV/RN 568 schreven we over de aanbesteding van de RegioTramlijnen voor de periode 2007-2013. Die werd gegund aan een combinatie van DB Regio en Regionalbahn Kassel (RBK). De RBK is een gezamenlijke dochteronderneming van de Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) en de Hessischen Landesbahn (HLB, de vroegere KNE: Kassel-Naumburger Eisenbahn). Voor het rijden over het stadsnet (dit is niet aanbesteed) moeten nog afspraken worden gemaakt.

Mannheim. Op 28.6.2006 werd het nieuwe traject via de Schafweide geopend. Omdat het trambedrijf van Mannheim geen museummaterieel heeft werd de opening opgeluisterd met historisch materieel van de OEG. Sinds 30.6.2006 wordt het traject bereden door lijn 4 waarvoor ook het personeel van Ludwigshafen werd opgeleid. Het nieuwe traject op de noordelijke Neckaroever geeft niet alleen lijn 4 een kortere route maar dient sinds eind juli 2006 tot eind van dit jaar ook als omleidingroute voor lijn 7 in verband met werkzaamheden op de Fr.Ebert Brücke. Bij deze werkzaamheden rijden nog wel de OEG (lijn 5) en lijn 2 enkelsporig over deze brug.

München. Als wij in dit blad over lijn 25 schreven ging het steeds over het voortbestaan van deze interlokale lijn naar Grünwald. Positief is het bericht dat de gemeente Grünwald en de MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) het eens zijn geworden over de vervanging van de bovenleiding en het plaatsen van nieuwe bovenleidingmasten. Dit laatste luistert vooral optisch nauw omdat het traject omzoomd wordt door eeuwenoude eiken- en beukenbomen. Deze zijn gezichtsbepalend en u begrijpt de milieudienst ziet er op toe dat geen blad gekrenkt wordt. In verband met de werkzaamheden is de tramdienst gedurende de zomermaanden tot eind oktober 2006 opgeheven. Er rijden bussen.

Een eveneens regelmatig terugkerend onderwerp is de zogenaamde "Kasernen" lijn, een nieuwe tramlijn 23 op de route Münchener Freiheit – Frankfurter Ring (Funkkasernen West) in de Parkstadt Schwabing. Hier wordt een voormalig kazerneterrein bebouwd en gaat de prognose uit van circa 18.500 reizigers per dag. Er worden al jaren plannen uitgewerkt die nu in de fase van de onteigeningsprocedures zijn gekomen. Men hoopt begin 2007 met de aanleg te beginnen. Een datum die eerder al eens als openingsdatum werd genoemd. De nieuwe lijn krijgt een lengte van 3 kilometer met 7 halten en dienstsporen door de Parzivalstrasse om op de Scheidplatz een spoorverbinding te krijgen met het tramnet. Het eindpunt Münchener Freiheit biedt een overstapmogelijkheid met de metro. De komst van de nieuwe lijn zou kunnen betekenen dat de bestelling van drie Variobahn trams wordt verhoogd. De aflevering van nieuw metromaterieel (type C) maakt het mogelijk om materieel van het type A uit de jaren 1970 en 1971 buiten dienst te stellen. Dat gebeurt na het bezoek van de Paus in september a.s., waarbij men zo nog nodig heeft.

Stuttgart. Zoals eerder bericht verhuist het metersporige trammuseum eind 2007 naar de remise Bad Cannstatt. Hier blijft een aansluiting mogelijk op het restant meterspoornet. Hoewel deze in 1926-1928 gebouwde remise met twee hal-

len op de monumentenlijst staat, lijkt dit gezien de ligging, de waarde van het onroerend goed en de hoge grondprijzen geen garantie voor de verre toekomst. Het is daarom verheugend dat op initiatief van de burgemeester een plan wordt ontwikkeld voor een museum met een bredere opzet: het Science Center für Mobilität. Naast railvervoer komt er ook aandacht voor lucht- en ruimtevaart, reizen, scheepvaart en individueel vervoer. Met in de buurt het prestigieuze Mercedes-Benz-museum en het Neckarpark met veel culturele en sportvoorzieningen zou een verbindende museumlijn met historische trams en bussen goed denkbaar zijn. Een aantal organisaties werkt de plannen uit. Concreet is de vestiging van het trammuseum in één van de twee hallen eind 2007. De ontwikkeling van het Science Center kan in 2008 starten.

FINLAND.

Helsinki. In het meerjarenplan wordt tot 2012 uitbreiding gegeven aan het tramnet. Als de financiering rond komt bereikt de nieuwe lijn 9 in 2008 Östra Bôle en wordt in 2012 naar Ilma verlengd. Lijn 8 moet in 2011 tot Busholmen gaan rijden. Verder zijn er plannen voor een nieuwe lijn naar Kampen.

FRANKRIJK.

Angers. Voor de 12 kilometer lange tramlijn Avrille – La Roseraie werden bij Alstom 17 Citadis lagevloer motorrijtuigen besteld. Net als in Bordeaux is gekozen voor een ondergrondse stroomtoevoer volgens het APS systeem. De tram gaat in 2009 rijden. Zie ook HOV/RN 556 (april 2005).

Grenoble. Op 20.5.2006 kwam de nieuwe lijn C in dienst op de route Le Prisme – Condillac Universités. De lijn heeft een lengte van 9,6 kilometer met 19 haltes, waarvan 7,7 kilometer nieuw werd aangelegd. Bij de halte Neyrpic Belledonne werd al een aftakking voor de geplande lijn D aangelegd. Eind maart 2006 waren alle 35 bestelde Citadis trams 6001-6035 afgeleverd.

Lyon. Op de nieuwe tramlijn 3 (opening 8.12.2006) worden sinds eind juni 2006 proefritten gereden tussen Part Dieu en Gare de Villeurbanne.

Marseille. Als het financieel rond komt wil de ARTM (Amis du Rail et des Transports de Marseille) in 2009 een ± 1 km lange museumlijn openen door het Parc Montredon. De ARTM beschikt over een aantal historische trams uit Marseille die op deze lijn ingezet kunnen worden.

Montpellier. De trams voor de nieuwe lijn 2 krijgen de nummers 2041-2064. Zie ook HOV/RN 570.

Reims. Men is in een vergevorderd gesprek met een consortium onder leiding van Alstom over de aanleg van een 10 kilometer lange tramlijn. Deze moet in 2010 in dienst komen. Hierbij levert Alstom 18 lagevloer Citadis trams, geschikt voor het APS systeem (ondergrondse stroomtoevoer).

Saint Etienne. Nog steeds bouwactiviteiten in de Rue Gambetta waardoor lijn 4 vanaf 29.5.2006 voor een periode van drie maanden moest worden beperkt tot de route Hopital Nord – Terrasse. De tweemaal museummotorwagen 74 (uit 1938) wordt rijvaardig opgeknapt om op 7.10.2006 te kunnen optreden bij de opening van de tweede tramlijn naar Châteaueux.

Valenciennes. Al sinds mei 2000 schrijven wij over dit nieuwe trambedrijf waarvan het traject Dutemple – Université op 16.6.2006 feestelijk werd geopend. Pas tijdens de open dagen op 1 en 2.7.2006 werden personen vervoerd; de normale dienstuitvoering begon op 3.7.2006. Dit eerste gedeelte heeft een lengte van 9½ kilometer. Een 8½ kilometer lange verlenging van Dutemple naar Denain komt in juli 2007 in dienst. Men beschikt over 21 zilverkleurige Citadis trams met de nummers 01-21.

INDUSTRIE.

Bombardier Transportation. Het op 31.5.2006 aan de Wiener Lokalbahnen afgeleverde motorrijtuig 410 droeg bij het verlaten van de fabriek in Wenen Floridsdorf een krans en het opschrift "Letztes komplett in Wien hergestelltes Fahrzeug". Het vroegere complex van Lohner bezit geen spoor-aansluiting en kan niet worden uitgebreid. Lang zag het er naar uit dat Bombardier Wenen zou verlaten maar nu wordt een nieuwe fabriek gebouwd in het stadsdeel Süssensbrunn. Hier worden in de toekomst kleinere onderdelen gemaakt en in Bautzen geproduceerde trams afgebouwd (eindmontage).

Siemens-STS. Siemens Transportation Systems, met daarin Siemens Duewag Schienenfahrzeuge, Matra en SKV Prag. Al eerder werden de bedrijfsonderdelen Lightrail (trams) en Heavy Rail (metro's) samengevoegd tot Mass Transit met o.a. fabrieken in Krefeld (Uerdingen) en Donauwörth. De productie van trams in Krefeld wordt beëindigd en verplaatst naar Wenen (Simmering). Krefeld blijft open voor het onderdeel Trains. Als laatste worden hier nog de NF8U trams voor Düsseldorf gebouwd (15 stuks + 61 optie) en de ongeveer 450 Combino's aangepast.

Siemens/Lohr Industries. Deze bedrijven werken nauw samen. Zo worden bij Lohr in de Franse Elzas de door Siemens ontwikkelde tweesysteem Avanto trams gebouwd en de "Neoval", volautomatische metrotreinen. Lohr is een bouwer van voertuigen zoals de Translohr, de tram op banden, waarvoor Siemens de elektrische installatie levert. Lohr investeert al 15 jaar in onderzoek en ontwikkeling in dit Franse prestige project dat tot nu toe aan een handjevol bedrijven werd verkocht. Bij de fabriek in Duppigheim wordt voor het geleide bussysteem een geëlektrificeerde testbaan aangelegd.

KROATIË.

Osijek. Het tramnet heeft met 2 lijnen een omvang van 12 kilometer:

lijn 1: Visnejavac – Trg Ante Starcevica – Zeleno Polje

lijn 2: Trg Ante Starcevica – Kolodvor – Trg Ante Starcevica

(grotendeels enkelsporige ringlijn, linksom bereden)

Het in aanleg zijnde tramtraject langs de Vinko-Vacka in zuidwestelijke richting kwam nog steeds niet gereed. Aan het in HOV/RN (mei 2004) gepubliceerde materieeloverzicht is niets veranderd. Men beschikt over 16 Tatra T3 motortrijtuigen, 3 Tatra T3/B3 tramstellen en 3 GT6 motorrijtuigen, ex Mannheim (9527, 9528, 9530). Aanwezig zijn ook nog de uit Mannheim afkomstige 9529 en 9531 maar die worden niet tot het dienstvaardige materieel gerekend. Van de T3 motorrijtuigen werden inmiddels vijf wagens gemoderniseerd. Ze kregen o.a. een nieuwe wagenbak met lagevloer instap en de nummers 0601-0605.

Zagreb. In aflevering is een serie van 70 vijfdeelige lagevloer trams (2201-2270) en men overweegt een bestelling van nog eens 100 van deze trams. De aflevering van nieuw materieel gaat ten koste van het gevarieerde materieelbestand, waaronder nog tweemaal museumtrams en de uit Mannheim afkomstige Duewag zesassers. Het tramnet heeft een omvang van ± 51½ kilometer en er zijn 15 tramlijnen (1-9, 11-15, 17).

OOSTENRIJK.

Innsbruck. Zoals eerder bericht werden bij Bombardier 22 tweerichting motorrijtuigen van het type Flexity Outlook besteld. De trams worden vanaf medio 2007 geleverd. De rijtuigkop krijgt een eigen design en de tram wordt geschilderd in twee kleuren rood met bij de deuren gele strepen. Zes van deze trams zijn bestemd voor de Stubaitalbahn. De komst van dit nieuwe materieel betekent waarschijnlijk de afvoer van ouder materieel. Maar een van de oudste wa-

gens, motorrijtuig 42 uit 1957 (ex Bielefeld), kwam na een grote revisie en netjes wit geschilderd weer in dienst.

Linz. Na het raadplegen van tal van deskundigen heeft het Oostenrijkse Bundesdenkmalamt (BDA) het groene licht gegeven voor de modernisering van de in 1898 geopende Pöstlingbergbahn. In plaats van of/of is het en/en geworden, zodat in de toekomst omgebouwde oude motorwagens naast nieuwe lagevloertrams de 116 % steile klim naar boven maken. De enkelsporige tramlijn met wisselplaatsen wordt op het bestaande tracé omgespoord van 1000 op 900 mm waardoor het mogelijk is om vanaf het dalstation door te rijden over de sporen van lijn 3 naar een nieuw eindpunt op de Hauptplatz. Bij de remise aan het dalstation blijft een deel van het spoor met de karakteristieke wisselconstructie behouden. Nieuwe bovenleidingmasten moeten voldoen aan de door de BDA gestelde eisen. De overwegen en kruispunten worden volgens wettelijke voorschriften beveiligd, de halteperrons worden verhoogd. Alle motorwagens krijgen een nieuw onderstel, een nieuwe elektrische installatie en een verbeterd remsysteem. Uiterlijk blijven ze onveranderd maar technisch worden ze zo aangepast dat het rijden in dubbeltractie mogelijk wordt. Ook de open motorwagens worden omgebouwd. Er worden vier nieuwe lagevloertrams besteld waarbij offerten worden gevraagd voor een uitvoering in retro-look en in een modern design. De sanering begint in 2008. Gedurende ongeveer anderhalf jaar wordt de Pöstlingbergbahn stilgelegd en komt in maart 2009 weer in dienst. Het opknappen van de tramlijn en de verlenging naar de Hauptplatz gaat € 15 miljoen kosten. Voor het saneren van het oude materieel en de aanschaf van nieuwe trams moet ook nog eens € 15 miljoen op tafel worden gelegd.

Salzburg. Op 30.9 en 1.10.2006 is er een feestelijk programma ter gelegenheid van "120 Jahre Salzburger Lokalbahn". Voor het laatst kunt u dan het in 1951 gebouwde motorrijtuig ET32 in actie zien. Info: www.stadtbus.at

Wenen-WLB. Wiener Lokalbahnen. Correctie op een eerder bericht: de vier motorrijtuigen 407-410 komen uit een eerdere optie van 8 stuks waardoor nu nog een optie rest van 4 trams. Bij afname van deze vier trams kan in de toekomst op de gehele lijn een 7½ min. frequentie worden ingevoerd. Daartoe moet dan wel op het traject Leesdorf – Baden, Josefsplatz dubbelspoor worden gelegd. Detail: in 1969 werd in Baden het tweede spoor opgebroken!. Er zijn plannen voor een nieuwe remise/werkplaats in Inzersdorf ter vervanging van de remise Wenen, Wolfganggasse.

PHILIPPIJNEN.

Manilla. Voor de versterking van het wagenpark van lijn 1 werden bij het Japanse bedrijf Sumitomo-Itochu 48 motorrijtuigen besteld.

PORTUGAL.

Coimbra. Hier zijn plannen voor een meersysteemlijn waarbij de 37 kilometer lange spoorlijn Coimbra Parque – Miranda do Corvo – Lousa – Serpins de komende jaren (2007/2008) wordt omgebouwd tot normaalspoor. Voor dit eilandbedrijf wordt in Serpins een nieuwe werkplaats ingericht en het dieselmaterieel zal worden omgespoord. Aansluitend wordt in 2008/2010 de lijn van Coimbra Parque via Amado verlengd tot Coimbra B (centraal station), met vanaf Amado de aanleg van een elektrische tramlijn (750V) Amado – Mercado – Universidade – Hospital. Of daarna de spoorlijn met 25kV wisselstroom geëlektrificeerd gaat worden is nog niet duidelijk zodat er voor een meersysteem bedrijf vanaf 2011 twee opties zijn: 750V gelijkstroom/diesel materieel of 750V/25kV materieel. Voor dat nog maar begonnen is zijn er al plannen voor uitbreiding: een noord-

zuidlijn en een lijn in westelijke richting naar de kustplaats Figueira da Foz.

SPANJE.

Madrid. Er wordt druk gewerkt aan de drie nieuwe tramlijnen in Madrid en de ringlijn in Parla. Deze komen in het voorjaar van 2007 als Metro Ligerio in dienst. Op 29.5.2006 werd in de metroremise Canillejas het eerste vijfdelige Citadis 302 lagevloer motorrijtuig 101 gepresenteerd en wordt daar momenteel intensief getest. In september 2006 start de serieaflevering van de in totaal 70 bij Alstom bestelde trams, waarvan er 9 voor Parla bestemd zijn. In een volgend nummer komen wij uitvoerig terug op de nieuwe tramlijnen.

Door de combinatie CAF, Bombardier, Siemens wordt aan het metrobedrijf de smalprofiel serie 3000 afgeleverd. Het gaat hierbij om 54 vierwagen en 36 zeswagen metrotreininstellen. Het eerste treinstel (3001-3006) rijdt sinds april 2006 proefritten op lijn 12, de "Metrosur". Inmiddels is ook Ansaldo begonnen met de aflevering van 252 breedprofiel motorrijtuigen serie 9000, bestaande uit 26 + 6 = 32 zeswagen treinstellen en 20 driewagen treinstellen. Gewerkt wordt aan de 1½ kilometer lange verlenging van metrolijn 8 naar de nieuwe luchthaventerminal 4 op het vliegveld Barajas. Deze komt in april 2007 in dienst.

Palma de Mallorca. Nog altijd wordt eind 2007 genoemd als openingsdatum voor de 7,32 kilometer lange metrolijn Placa de Espanya (centrum) – Universitat UIB. In het centrum loopt de metrolijn parallel met de spoorlijn die ook ondergronds wordt gebracht met een nieuw eindpunt onder de Placa de Espanya. Plannen zijn er om de metro te verlengen naar Parc del Mar en Son Ferriol. Verder wordt bekeken of de diesellijn naar Inca kan worden geëlektrificeerd.

Pamplona. Er worden plannen uitgewerkt voor een nieuw tramnet. In 2007 moet het tot een aanbesteding komen en een eerste lijn komt in 2010 in dienst. Gedeeltelijk met APS, ondergrondse stroomtoevoer.

Parla. Zie bericht Madrid.

Sevilla. Vertraging bij de aanleg van de sneltramlijn. Een eerste gedeelte komt pas in 2008 in bedrijf. Wel begint CAF binnenkort met de aflevering van de 17 bestelde lagevloertrams.

TSJECHIË.

Liberec. In de periode 2005-2007 worden 18 trams gemoderniseerd. Hierbij krijgen ze een nieuwe wagenbak en een nieuwe elektrische installatie. Van deze 18 trams krijgen er 12 een wagenbak met een laag middengedeelte. Hiervan rijden er inmiddels 6 rond. Onder deze 18 trams bevinden zich ook enkele T2 motorrijtuigen, die dus als T3 uit de modernisering te voorschijn komen. Zo rijden nu bijvoorbeeld de ex-T2's 24 en 25 (in HOV/RN 549, aug.'04 als afgevoerd gemeld) met een nieuwe T3 wagenbak en voorzien van oranje (!) ING reclame. De wagenbakken worden gefabriceerd bij het bedrijf ZOS te Krnov en gemonteerd bij het trambedrijf van Ostrava.

Nummerfanaten opgelet! Er bestaan momenteel twee trams met de nummers 20 en 21. De oorspronkelijke 20 en 21 van het type T2 worden afgevoerd. Twee trams met een nieuwe T3 wagenbak hebben dezelfde nummers gekregen, waarbij niet bekend is welke nummers deze wagens daarvoor hebben gevoerd. Het gelede CKD motorrijtuig 85 staat weer met draaistellen en motoren in de remise. Vanwege technische complexe problemen is het echter niet rijvaardig en het ziet er niet naar uit dat deze wagen ooit weer in dienst komt.

De vernieuwing van baan en bovenleiding van de smalspoorlijnen 5 en 11 gaat voort. Gedurende een deel van juli en augustus 2006 is hierdoor geen tramverkeer mogelijk naar Vratslavice, resp. Jablonec. Er rijden bussen. Op het nog berijdbare stuk in Liberec, tot de halte Ustav Socialni

Péce, rijdt, door het ontbreken van een keerlus, een kontaan-kont gekoppeld T2 tramstel (22+23 of 26+27). Dit zijn de enige T2's die nog in dienst zijn maar alleen voor dit soort gelegenheden op de baan komen.

Al jaren schrijven wij in deze rubriek over de plannen om de smalspoorlijnen 5 en 11, deels via de baan van de CD spoorlijn, op normaalspoor te brengen. Vergeet u het allemaal maar: deze plannen zijn diep in de ijskast beland.

Zoals eerder bericht wordt de metersporige museumtramlijn Lidove sady – Viadukt als lijn 1 geëxploiteerd. Alleen op hoogtijdagen wordt hier de historische motorwagen 78 ingezet. Een tweede museummotorwagen, ex Jablonec 117, zal naar verwachting volgend jaar gereed zijn. Er wordt al een aantal jaren aan gewerkt. Met veel dank aan de lezer die ons dit bericht toezond.

VENEZUELA.

Caracas. Zoals eerder bericht is tussen Los Adjuntas en El Tambor in de voorstad Los Teques een 9,8 kilometer lange voorstadlijn in aanleg. Een eerste gedeelte komt in oktober 2006 in dienst, de rest begin 2008. Alstom levert 6 metro-treinstellen. Alstom is de huisleverancier van Caracas. Voor de metrolijnen 1, 2 en 3 werden tot nu toe 600 metrorijtuigen geleverd en ook verzorgt zij het onderhoud van materieel, beveiliging en stroomtoevoer.

Valencia. De 6 kilometer lange ondergrondse sneltramlijn Parque Recreacional (Monumental) – Avenida Cedo en is gereed en komt in oktober 2006 in dienst. Maar dat schreven we ook al in 2002 en 2004. De 12 Siemens motorrijtuigen van het type SD400 werden vanaf 12.5.2000 afgeleverd en staan al jaren te wachten op gebruik.

VERENIGDE STATEN (USA).

Baltimore. Een tip voor bezoekers: bezoek het trammuseum nabij het Penn Station. Men koestert daar een aantal historische trams die op een eigen lijn worden ingezet. Het gehele jaar geopend op zondagen van 12-17 uur; in de zomermaanden ook op zaterdagen.

Op 26.2.2006 kwam het traject naar Hunt Valley weer in dienst. Daarmee is nu het gehele tramnet dubbelsporig.

Boston. De van het net geïsoleerde tramlijn 12 (Ashmont – Mattapan) werd op 24.6.2006 voor een periode van een jaar opgeheven. Op deze lijn rijden tien gemoderniseerde PCC's uit 1945/46. In dit gesloten jaar vinden werkzaamheden plaats in, op en rond het metrostation Ashmont waar metro, tram en bus op elkaar aansluiten. Men maakt van de gelegenheid gebruik de tramlijn op te knappen.

Het conflict met fabrikant AnsaldoBreda werd opgelost. Van de 100 bestelde trams werden er tot nu toe 47 afgeleverd. De fabrikant bouwde er 85 die nu voor een sterk verlaagde prijs worden afgenomen. De rest wordt niet meer gebouwd, wel gaan de 15 rijtuigbakken en onderdelen als reserveonderdelen naar Boston.

Buffalo. De in 1984 door Tokyu (Japan) geleverde 27 vierassige motorrijtuigen worden door Ansaldo-Breda gereviseerd en gemoderniseerd.

Charlotte. Op 6.2.2006 werd de nostalgische tramlijn voor een periode van een jaar opgeheven. In deze tijd wordt de nieuwe tramlijn aangesloten. Als deze in dienst komt gaat de nostalgische tram (met replica oldtimers) buiten de spitsuren op het centrumtraject rijden. Als openingsdatum van de eerste tramlijn wordt nu augustus 2007 aangegeven. Voor de 15,4 kilometer lange lijn leverde Siemens inmiddels de eerste van de 16 bestelde S70 lagevloer motorrijtuigen.

Chicago. Een bestelling van 206 (+ 500 optie) metrorijtuigen ging naar Bombardier. Tien prototypen worden begin 2009 geleverd en gedurende een jaar getest alvorens de serie aflevering plaats vindt. Ook Alstom en Kawasaki hadden offerten uitgebracht maar vissen dus achter het net.

Dallas. Eind juli 2006 waren de 20 bij Kinki Sharyo nabestelde gelede motorrijtuigen 196-215 afgeleverd. Uiterlijk lijken ze op de motorrijtuigen 101-195 van dezelfde fabrikant waarmee ze koppelbaar zijn. De komende twee jaar worden na een geslaagde proef met motorrijtuig 170 alle trams in eigen werkplaats verlengd met een lagevloertussenbak.

Jersey City. De 4 kilometer lange verlenging Lincoln Harbor (Weehawken) – Tonnelle Avenue in North Bergen kwam op 25.2.2006 in dienst. Het nieuwe eindpunt ligt aan de oever van de Hudson rivier tegenover New York City. In een 1269 meter lange tunnel door een berg ligt het tussenstation Bergenline Avenue dat met liften bereikbaar is.

Little Rock. Op 6.4.2006 werden door Gomaco de twee nabestelde Birney-replica motorwagens afgeleverd. Men beschikt nu over vijf van deze trams (408-410, 411-412). In november 2006 komt een 400 meter lange verlenging naar de Bill Clinton Bibliotheek in dienst waardoor het net een lengte van 5,3 kilometer krijgt.

Los Angeles. Sinds 13.2.2006 rijden er op de "Gold Line" express diensten die alleen aan de belangrijkste halten stoppen en het traject Union Station – Pasadena in 29 minuten afleggen. Zoals eerder bericht wordt deze lijn in 2009 met 9,65 kilometer verlengd vanaf Union Station naar East Los Angeles met een ondergronds gedeelte van 2,9 kilometer. Binnenkort wordt begonnen met de aanleg van een vierde tramlijn, de Exposition lijn. Deze volgt vanuit het centrum (Exposition Boulevard, eindpunt Metro Center/7th Street) een deel van de route van de in 1990 geopende blauwe tramlijn, takt af via de Flower Street in zuidelijke richting naar een eindpunt in Culver City. In een tweede fase volgt vanaf hier een verlenging naar Santa Monica maar daarvoor is de financiering nog niet rond. Zoals eerder bericht werden in 2004 bij AnsaldoBreda 50 zesassige gelede trams van het type P2550 besteld (+ optie voor 2 x 50 trams). Op 11.6.2005 werd vanuit Italië een prototype ingevlogen. Dit nog steeds ongenummerde rijtuig wordt getest op de "Gold Line" maar rijdt nog niet in de personendienst. De serie aflevering is nog niet begonnen. De 50 Italiaanse trams zijn bestemd voor de "Gold Line". De hier rijdende Siemens trams serie 200/300 gaan dan over naar de groene lijn waar dit type al rijdt. Op de blauwe lijn naar Long Beach rijden de motorrijtuigen van de eerste generatie, de door Nippon-Sharyo geleverde serie 100.

Memphis. Op 4.9.2005 werd de tramlijn vanaf het eindpunt Main Street via de Madison Avenue verlengd tot het noordelijke busstation. Dagelijks doen op de twee tramlijnen 13 historische trams dienst.

Minneapolis. Uit de optie werden bij Bombardier drie trams nabesteld. Zoals eerder bericht (HOV/RN 549) heeft men al 24 trams van het type Flexity in dienst.

New Orleans. Van het trambedrijf van Boston werd een mobiel onderstation geleend waardoor op 2.4.2006 de tramdienst kon worden uitgebreid. De gehele Canal Line is nu in bedrijf en de remise Canal Street is weer in gebruik. De Canal Streetcar lijn 45 werd gesplitst in een lijn 47 en lijn 48 met een beginpunt aan de French Market. Door nog niet teruggekeerde bewoners en het wegblijven van toeristen is het vervoer gering en wordt met een lage frequentie gereden. Als compensatie voor al het ongemak is het vervoer nog steeds gratis.

Norfolk. Het gaat allemaal niet zo vlot met het tramplan. Nadat al eerder was besloten de lijn in te korten van ongeveer 24 kilometer tot 12,9 kilometer, blijft het grootste probleem de financiering. Inmiddels heeft de gemeente 8 kilometer spoorlijn van de Norfolk Southern overgenomen waarover de tram zou moeten gaan rijden. Of met de werkzaamheden in 2007 kan worden begonnen, zodat de tram in 2009 rijdt, is afwachten.

Philadelphia. Behalve de voor lijn 15 gemoderniseerde PCC's 2320-2337 worden alle PCC's afgevoerd. Een aantal gaat naar museumorganisaties. Zo gaan de 2732 en 2785 maar het Glen Echo Nationalpark bij Washington voor een aan te leggen toeristische lijn. Net als de nu weer in dienst zijnde lijn 15 werden in september 1992 de lijnen 23 en 56 "tijdelijk" opgeheven. Dat tijdelijk is vrijwel zeker definitief. Een terugkeer lijkt uitgesloten; de laatste tijd verdween hier en daar de bovenleiding en kwamen rails onder het asfalt te liggen.

Portland. Hier gaat TriMet een nieuwe tramlijn aanleggen, de "groene" lijn, waarvoor men bij Siemens 21 (+ 3 optie) motorrijtuigen van het type S70 (Avanto) heeft besteld. Deze eenrichtingtrams krijgen deuren aan beide zijden en worden kont-aan-kont gekoppeld ingezet. Het eerste rijkund wordt in 2008 geleverd. Ze krijgen de nummers 401-421. De "groene" lijn komt in 2009 in dienst. Binnenkort worden bij het stadstrambedrijf "Portland Streetcar" de lagevloer motorrijtuigen 008-010 (Inekon, type Trio 12T) afgeleverd. Naar verwachting wordt dan in september 2006 de enkelsporige verlenging River Place – Gibbs Street (800 meter), die al een jaar gereed is, in gebruik genomen. Bij het eindpunt Gibbs Street is een kabelbaan in aanleg naar een universiteit. Deze komt eind 2006 in dienst. Met het derde trambedrijf, "Vintage Trolley", gaat het wat minder goed. Dit bedrijf exploiteert sinds 1991 in de weekenden een nostalgische tramlijn op de binnenstadsring met vier door Gomaco geleverde replica's (511-514). Na de opening van de "Portland Streetcar" werden twee van deze replica's (513, 514) aan dit bedrijf overgedaan en behield men zelf de 511 en 512. Door het steeds drukker wordende tramverkeer in het centrum worden de replica's als storend ervaren en er is maar een kleine aanleiding nodig om ze te weren. Sinds november 2005 staan ze met defecten buiten dienst en het is nog maar de vraag of ze, als ze al hersteld worden, weer ingezet gaan worden. Daar komt bij dat deze trams niet voor gehandicapten toegankelijk zijn.

Sacramento. De 900 meter lange zijlijn K-Street – Amtrak Station komt in september 2006 in dienst. De 21 uit San Jose overgenomen UTDC trams staan meer dan een jaar na hun aankomst nog steeds buiten dienst. Men heeft ze blijkbaar niet dringend nodig. Voor de dagelijkse dienst beschikt men over 76 hogevloer gelede zesassers:

101-136 Siemens

201-240 CAF

Deze laatste werden geleverd in 2002 en na de overname van de trams uit San Jose zag men af van een vervolgbestelling (14 stuks optie).

Saint Louis. Een door sponsors ondersteunde organisatie is al jarenlang bezig met het plannen van een 3½ kilometer lange tramlijn over de Delmar Boulevard. Bij Gomaco werden hiervoor twee opgeknapte Peter Witt motorwagens (ex Milaan) gekocht om de plannen onder de aandacht te brengen. Een staat er in het Missouri History Museum (een mogelijk begin-/eindpunt), de tweede bij Delmar Loop.

Salt Lake City. Het initiatief van een plaatselijke ondernemer om in de zakenwijk Sugar House een 3,2 kilometer lange nostalgische tramlijn met 7 haltes aan te leggen, krijgt steun van de gemeente en het vervoerbedrijf. Deze laatste is eigenaar van een opgeheven spoorlijn waar de nostalgische tramlijn gebruik van gaat maken. De spoorlijn werd destijds aangekocht met het idee om er op langere termijn een sneltramlijn van te maken.

San Diego. Uit San Francisco werden de PCC motorrijtuigen 1122 en 1123 overgenomen. Hiermee wil men te zijner tijd buiten de spitsuren een toeristische dienst opzetten langs een aantal bezienswaardigheden.

San Francisco. Het nieuwe tramtraject naar Bayshore komt eind 2006 in dienst. Er worden al proef-/testritten gereden.

De opening van de nieuwe lijn T naar Sunnydale verschuift naar april 2007. Op de lijn worden al wel proefritten gereden en men overweegt om vanaf januari 2007 in de weekenden te gaan rijden.

Seattle. Uiteindelijk reed de historische "Waterfront Streetcar" op 18.11.2005 voor het laatst. De tram moet wijken voor de uitbreiding van een museum. Maar naar verwachting keert de tram binnen twee jaar weer terug en is er een nieuw eindpunt in het Olympic Sculpture Park. Een particulier financiert de inrichting van een nieuwe remise op de parterre van een nieuw te bouwen kantoor- en woninggebouw. Op de nieuwe tramlijn naar Tukwila (later te verlengen tot Sea Tac Airport) werden de eerste rails gelegd. Oregon Iron Works gaat in samenwerking met het Tsjechische Inekon een prototype lagevloer tram bouwen. Tot nu toe maakte dit bedrijf voornamelijk schepen voor de marine. Boeing bleek niet geïnteresseerd in de opdracht van het vervoerbedrijf King Country Metro Transit. Deze tram is bestemd voor de 2,1 kilometer lange stadstramlijn West Lake Center – Falview Avenue waarvan op 7.7.2006 de aanleg begon en die in 2007 in dienst komt. Voor deze lijn zijn drie trams nodig. Bij de halte West Lake kan worden overgestapt op de in aanleg zijnde tramlijn naar Tukwila die in 2009 in dienst komt. Nog even en in Seattle rijden straks drie verschillende trambedrijven. Ondanks een eerder positief bericht gaat de aanleg van een 22½ kilometer lange monorail Seattle West – Ballard niet door. Met de in 1961 geopende Alweg monorail (een geliefd vervoermiddel met een eigen fanclub) gaat het niet goed. Op 16.11.2005 botsten twee treinen tegen elkaar en werd het systeem stilgelegd. Het herstel van de schade bedraagt \$ 3½ miljoen. Mogelijk komt de lijn met één trein binnenkort weer in bedrijf.

Washington. De tramlijn naar het metrostation Anacostia komt eind 2006 in dienst. Overigens wordt de lijn met een lengte van ± 2 kilometer de helft korter dan eerder bericht. Er komt een tweede tramlijn. Bij het opknappen van de H-Street en de Benning Road, eind 2006, worden hier tramsporen en bovenleiding aangelegd.

Yakima. De museumtramlijn Yakima – Selah (± 8 km.) rijdt in de weekenden van mei tot oktober. Van de overheid werd subsidie gekregen voor het opknappen van de lijn en kan de tot nu toe gehuurde remise worden gekocht.

ZWEDEN.

Göteborg. Zoals eerder bericht worden de lagevloer motorrijtuigen 401 en 402 (prototypen) aangepast aan hun serie genoten. Daartoe gaan ze terug naar de fabriek in Italië.

Malmö. Op de museumlijn wordt tot 1.10.2006 gereden op zater-, zon- en feestdagen vanaf 12.00 tot 16.24 uur. Op 2 en 3.9.2006 rijdt voor het eerste sinds 1973 een paardentram. Op 9 en 10.9.2006 wordt gereden met een motorwagen uit Helsingborg.

Stockholm. Voor het voorstadsverkeer bestelde SL (Storstockholms Lokaltrafik) bij Alstom een vervolgsérie van 16 treinstellen type Coradia Lirex (X60). Deze worden aansluitend op de aflevering van de eerste bestelling (55 stellingen) geleverd in de periode september 2007-april 2008.

De negen bij Bombardier nabestelde A32 trams (lagevloer trams van het type Flexity Swift) worden pas in 2008 geleverd. Op 13.7.2006 arriveerde hier het voor Brussel bestemde lagevloer motorrijtuig 3006. Gedurende vijf weken wordt dit rijkund getest en op de Djurgården museumtramlijn ingezet.

ZWITSERLAND.

Basel. Binnenkort moeten de Duitse gemeente Weil am Rhein en de Franse gemeente Saint Louis een besluit nemen over een tramverbinding met Basel. De tijd dringt omdat uiterlijk in 2008 met de aanleg moet worden begonnen in

verband met de toegezegde subsidie. De verlenging van lijn 8 naar Weil am Rhein kampt al met verzet van bewoners.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. Met ingang van 27.6.2006 fuseerden de BLS Lötschbergbahn AG en Regionalverkehr Mittelland AG (RM) tot een nieuwe BLS AG. Het materieel wordt voorzien van het vroegere RM logo en de letters bls.

Lausanne. In aflevering is een serie van 15 dubbele motorrijtuigen voor de in ombouw zijnde lijn M2 Ouchy – Epalinges. Ook arriveerde in juli 2006 nieuw werkmaterieel: 2 weg/rail motorvoertuigen en een aanhanger voor materieeltransporten.

Trogen. Per 1.7.2006 fuseerden de Appenzeller Bahnen (AB), Trogenerbahn (TB), Rorschach-Heiden-Bahn (RHB) en de Bergbahn Rheineck-Walzenhausen (RhW) tot één nieuw bedrijf: de Appenzeller Bahnen. Binnen het Tarifverbund Ostwind exploiteert dit bedrijf de lijnen: S11 St.Gallen – Appenzell en S12 St.Gallen – Trogen.

Zürich-SZU. Het traject Sihlwald – Sihlbrugg van de Sihltal-Zürich-Uetliberg Bahn (lijn S4) wordt in december 2006 stilgelegd.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Materieelnieuws

Het is de bedoeling dat zeker 40, maar misschien alle locs reeks 27 worden voorzien van MUX (multiplex) trekduwbekabeling. Inmiddels zijn, na de 2742 en 2750, zeker al vier andere locs aangepast.

Het is de vraag of de inzet van de CFL 3000 in plaats van reeks 20 voor de M6-treinen tussen Brussel en Luxemburg blijvend zal zijn. Er is inmiddels weer vaker reeks 20 te zien dan CFL 3000.

Motorwagen 4406 werd verkocht aan de Franse museumvereniging CFTSA (Chemin de Fer Touristique dus Sud des Ardennes). De motorwagen zal gaan rijden op de lijn Amange – Challerange. De aankoop is opvallend, aangezien dezelfde club hun X 2400 juist in de verkoop heeft gezet. Nog een museumclub die liever met buitenlands spul rijdt dan met meer verantwoord materieel?

De 5107 en 5178 (pluk) gingen naar Esposito in Italië, de 5111 zal nog volgen. Esposito heeft al de 5132 en 5172.

De eerder afgevoerde 2302 en 8220 zijn in het voorjaar gesloopt.

Treinverkeer

Vanaf 9 december rijden er weer reizigerstreinen tussen Virton, Athus en Arlon! Er zullen 18 dagelijkse treinen gaan rijden en zij zullen (in een later stadium) weer gaan stoppen op de station Aubange, Halanzy en Messancy. De lijn en deze stations werden in 1984 voor reizigersverkeer gesloten. De nieuwe dienstregeling zal bestaan uit een tweeuursdienst Virton – Athus – Arlon als verlengde van de bestaande dienst Libramont – Virton, uitgebreid met 8 piekuurtreinen op dezelfde verbinding (vermoedelijk met reeks 41) en zes doorgaande piekuurtreinen met CFL-materieel tussen Luxemburg en Virton. De niet-doorgaande treinen gaan rijden via Rodange (het Luxemburgse grensstation naast Athus) om aansluiting te geven op de binnenlandse CFL-treinen.

Momenteel rijdt B Cargo extra houttreinen tussen de haven van Oostende en het bedrijf Burgo Ardennes bij Virton. Mogelijk is dit hetzelfde vervoer als waar al eerder spots van zijn geweest van andere (haven)bestemmingen en waar ook Rail4Chem (met DLC-locs) een proefvervoer van heeft gereden.

Overig nieuws

Op 5 augustus zakte een staaltrein te Clabecq door het spoor, waardoor een deel van de trein ontspoorde. Mogelijk was de ontsporing het gevolg van een combinatie van slecht onderhoud en de vele regen na een periode van juist erge droogte.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Verzelfstandiging / beursgang DB

De strijd tussen minister Tiefensee, de Bundestag, de leiding van Deutsche Bahn en talloze actiegroepen begint langzamerhand tot duidelijkheid in de standpunten en mogelijke uitkomsten te leiden. Er lijkt zich een meerderheid af te tekenen voor het behoud van DB als een integraal bedrijf met een vervoer- en een infrastructuur-poot. De manier waarop dat integrale concern naar de beurs moet gaan is echter minder duidelijk. Er zijn twee varianten, namelijk een volledig geprivatiseerd DB dat inclusief infrastructuur op de beurs wordt verkocht en een variant waarin de infrastructuur eigendom blijft van de Duitse staat, waarbij DB het exclusieve recht krijgt om onderhoud en nieuwbouw te plegen. Als kansloze tussenvariant is nog geopperd om bij de beursgang een terugkooprecht voor de infrastructuur te bedingen. Tiefensee en de leiding van DB zijn voor de eerste variant, de Bundestag, de linkse partijen en de andere vervoerders zien de tweede variant als een goed compromis. Ook de liberale FDP kan goed met dit model leven. Opvallend is dat DB-topman Hartmut Mehdorn zich deze maand niet in de discussie lijkt te mengen, hetgeen het vermoeden brengt dat hij met vakantie is.

Strategisch gedrag DB?

De *Tagesspiegel* berichtte over een mogelijke stilzwijgende afspraak tussen DB/Railion en SNCF om geen onderlinge concurrentiestrijd aan te gaan. Beide partijen lijken de concurrentie met elkaar te mijden en -getuige de grensoverschrijdende inzet van de Duitse en Franse locs- eerder een innige samenwerking na te streven. Door concurrentie zoveel mogelijk te voorkomen blijven de vrachtprijzen hoog, wat met name voor het niet bijster efficiënte SNCF Fret noodzakelijk lijkt te zijn om het wegvallen van (verkapte) staatssteun te compenseren. Inmiddels maken diverse andere partijen zich op om de geleidelijk opener wordende Franse markt te betreden, zodat DB moet oppassen de aankomende slag om de Franse goederenmarkt niet te missen.

Samenwerking Railion – PKP-Cargo

PKP Cargo en Railion Deutschland hebben afspraken gemaakt om samen het grensoverschrijdend spoorvervoer tussen Polen en Duitsland aan de man te brengen. Dit wil men onder meer bereiken door versnelling van de reis en vereenvoudiging de benodigde papierwinkel. Ook wil men samen zogeheten *Railports* ontwikkelen. Door de samenwerking slaagt Railion er opnieuw in de positie op de Oost-Europese markt te versterken.

Strijd tussen Schenker en DB

De leiding van DB-dochter Schenker AG is niet gelukkig met de plannen van "moeder" DB om het bedrijf geheel in DB, beter gezegd, Railion te integreren. Volgens de managers van Schenker zou dit een dramatische daling van de winst tot gevolg hebben, vermoedelijk door de veel ambtelijker werkwijze van DB. In oktober moet de integratie voltooid zijn.

Nieuw model gebruiksheffing infrastructuur

DB Netz heeft voor 2007 twee vernieuwingen in de berekening van de gebruiksvergoeding aangekondigd. Er komt allereerst een prikkel om beter op tijd te rijden. DB Netz gaat de vertragingminuten meten en toedelen aan de oorzaken "vervoerder", "infrastructuur" en "onbekend". Is de vervoerder veroorzaker dan betaalt hij 10 eurocent per vertragingminuut; wanneer DB Netz de oorzaak is ontvangt de vervoer juist 10 eurocent. Hoewel dit kleingeld lijkt moet worden bedacht dat het blokkeren van een baanvak met een druk treinverkeer al snel een grote hoeveelheid vertragingminuten oplevert. Wellicht een idee voor ProRail en NS? De tweede verandering betreft het in gebreke blijven van DB Netz, bijvoorbeeld wanneer door een slechte toestand van het spoor een snelheids- en/of aslastbeperking geldt. Is de afwijking groter dan 10% ten opzichte van de in de netverklaring opgegeven waarden dan krijgt de vervoerder korting. De gebruiksvergoedingen stijgen komend jaar met gemiddeld 4,2%, waarbij lijnen uit de klasse F2 (160 – 200 km/h) ruim 11% duurder worden, terwijl de hogesnelheidslijnen juist 5% goedkoper worden.

Telefoon-ticket

Met ingang van 1 september kunnen treinkaartjes ook via de mobiele telefoon worden gekocht. Hiervoor is wel een "Handy" met internet-applicatie nodig. Via <http://mobile.bahn.de> kan de gewenste treinverbinding worden ingegeven, waarna het kaartje per MMS wordt toegezonden. Betaling kan per creditcard of via de telefoonrekening. Een kaartje kan tot 10 minuten voor vertrek worden gekocht.

Terrorismedreiging

Op 31 juli werden in en trein op station Dortmund Hbf een verdachte koffer aangetroffen. Na een eerste inspectie bleek de koffer ontplofbaar te zijn, waarna het station ontruimd werd. Bij nadere inspectie bleek de koffer een fles propaan-gas, drie flessen benzine en een ontstekingsmechanisme te bevatten. Volgens de politie hadden bij een explosie meerdere slachtoffers kunnen vallen. De volgende dag werd een soortgelijke koffer gevonden in een trein in Koblenz. Na ontruiming van het station bleek deze "slechts" en fles propaan-gas te bevatten. De politie neemt de zaak zeer serieus, en heeft inmiddels het vermoeden dat beide koffers in Köln Hbf in de treinen geplaatst zijn. Helaas lopen de sporen daar vooralsnog dood.

Bahnhof Zoo

Volgens de *Tagesspiegel* woedt de discussie over het overslaan van het Berlijnse station Zoo door langeafstandstreinen nu ook in de burelen van DB. Dat geeft de tegenstanders van het opheffen van deze stop nieuwe moed. Met de komende dienstregeling is het terugbrengen van de enige stop in het westen van Berlin echter nog niet mogelijk.

Machinist onderscheiden

Machinist Andreas Höh kreeg een onderscheiding van het Verkeersverbund Rhein-Mosel omdat hij drie jongeren die in Sinzig vernielingen aanrichtten aan de politie wist over te dragen. Hij had de vandalen op het perron herkend toen ze in zijn trein stapten, en direct de politie naar station Remagen gedirigeerd. Met een gefingeerde deurstoring werd het trio in de trein vastgehouden tot het moment dat de politie arriveerde. De machinist ontving een terechte beloning van € 1.000,-.

Regionaal reizigersvervoerNOB / Arriva

Naar verluid hebben Veolia-dochter NordOstseeBahn en Arriva Denemarken overeenstemming bereikt over een door-

gaande exploitatie van de treindienst Niebüll – Tønder – Esbjerg. Tot nu toe moeten reizigers in Tønder overstappen. De NEG, eigenaar van de spoorlijn Niebüll – grens is in gesprek met de deelstaat Schleswig-Holstein om de lijn verder op te knappen. Door het beveiligen van overwegen en sanering van een brug kan het vervoer dan betrouwbaarder worden uitgevoerd.

NordOstSeebahn (NOB)

Het warme juli-weer heeft de NOB geen windeieren gelegd. Op de Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt) heerste grote drukte van vakantiegegers en dagjesmensen. In het eerste tropische weekend waren de treinen overvol, wat de sfeer niet altijd ten goede kwam. De NOB reageerde razendsnel, en regelde binnen een week extra rytuigen waarmee een aantal treinen werd verlengd van 6 naar 10 bakken, waardoor 300 extra zitplaatsen werden geboden. Inmiddels denkt men na over het invoeren van exprestreinen, die een aantal stations met te korte perrons overslaan. De afgelopen maand behielp men zich op die stations door reizigers alleen te laten in- en uitstappen in wagens die daadwerkelijk langs het perron stonden.

S-Bahn Hamburg

Op 26 juli dook tunnelboor Sofia (S-Bahn Ohlsdorf – Flughafen In Arbeit) op in de Wellingsbütteler Landstraße. Daarmee was ook de tweede 1,75 kilometer lange tunnelbuis voor dit traject gereed. De boor deed 7 maanden over het traject, wat drie maanden sneller is dan de eerste tunnelbuis. Inmiddels is begonnen met de afbouw van station Hamburg-Airport. Vanaf 2008 zal de S-Bahn iedere 10 minuten gaan rijden tussen het vliegveld en het Hauptbahnhof. Sofia gaat nu op reis naar München, waar ze wordt ingezet voor de uitbreiding van het metronet.

De tweesysteem-treinstellen serie 474.3, bedoeld voor het doortrekken van de S-Bahn van Hamburg-Neugraben naar Stade zijn inmiddels regelmatig te zien tijdens testritten onder de DB-bovenleiding. De dienst op dit 32 kilometer lange baanvak gaat in december van start.

Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft (ODEG)

In juli ontstond een bizar geschil met DB Netz AG, dat had aangekondigd de lijn Neustrelitz – Mirow vanaf 1 november 2006 te willen sluiten vanwege de slechte toestand van de bovenbouw. De ODEG heeft echter een tot medio december 2009 lopend contract met de deelstaat Brandenburg voor het uitvoeren van de treindienst, en protesteerde hier dus tegen. Belangrijkste argument was dat de lijn onderdeel uitmaakt van de openbare spoorweginfrastructuur; DB Netz heeft hier als infrabeheerder een onderhoudsplicht. Vermoedelijk om een rechtszaak te voorkomen bond DB Netz snel in en beloofde de lijn tot het eind van het exploitatiecontract open te houden.

S-Bahn Berlin

Het S-Bahn-traject tussen Baumschulenweg en Grünauer Kreuz wordt in de periode tot 2010 gesaneerd. Hierbij worden onder meer 7 viaducten gesaneerd of vervangen. In die periode zal het S-Bahn-verkeer over de DB-sporen worden geleid, wat tot beperkingen voor het overige treinverkeer zal leiden.

Weißeritzalbahn

In de voorgaande editie (pag. 246) schreven wij dat nog niet bekend is wanneer het traject Obercarsdorf – Kurort Kipsdorf zou worden hersteld. Inmiddels is de projectvoorbereiding aanbesteed. Wanneer alles volgens plan verloopt en voldoende geld beschikbaar is kan over ongeveer een jaar worden gestart met de herstelwerkzaamheden.

Regio S-Bahn Mitteldeutschland

Dit is de werktitel van het voorstel om rondom de steden Halle, Leipzig, Bitterfeld, Dessau, Wittenberg en Naumburg tot een geïntegreerd S-Bahn stelsel te komen. Kern van de regio S-Bahn is de nieuwe stadstunnel in Leipzig. De Minister van Sachsen-Anhalt is kennelijk tot de conclusie gekomen dat deze ambitie zonder samenwerking met buurstaat Sachsen niet te verwezenlijken is (zie pag. 246), en gaat nu de onderhandelingen aan. Indirect is dit een terechtwijzing van het Zweckverband Nahverkehr Leipzig, dat er steeds van uit was gegaan dat Sachsen zich wel zou voegen in haar plannen.

Rübelandbahn

Nu de overname van de Rübelandbahn door Felswerke AG in kannen en kruiken is wordt nagedacht over reizigersvervoer op de Rübelandbahn. De gedachten gaan uit naar toeristisch vervoer op het bergtraject Blankenburg – Rübeland met locs van de DR-serie 251 (DB-serie 171). Tussen Wernigerode en Halberstadt, alsmede tussen Blankenburg en Thale zouden de toeristen en liefhebbers met stoomtractie gelokt moeten worden. Voor het zover is moet eerst worden geïnvesteerd in achterstallig onderhoud van de lijn, wat € 1,2 miljoen gaat kosten. De deelstaat Sachsen-Anhalt investeert € 411.000, de rest wordt door Felswerke opgebracht.

Odenwaldbahn

We hebben reeds meermalen bericht over de problemen op de Odenwaldbahn, en nu is de kogel door de kerk. Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma), een dochterbedrijf van opdrachtgever Rhein-Main-Verkehrsverbund zal bij Bombardier drie Itino-treinstellen bijbestellen; deze kunnen over twee tot drie jaar in dienst worden gesteld. Tot die tijd zal men zich met noodmaatregelen moeten behelpen en hopen dat het aantal reizigers niet nog verder stijgt.

Aanbesteding in Rheinland-Pfalz

De deelstaat Rheinland-Pfalz heeft de aanbesteding aangekondigd van de treindiensten Andernach – Kaisersesch en Bullay – Traben-Trarbach. Het contract voor deze thans door Transregio gereden treindiensten loopt van december 2008 tot en met december 2013. Na die tijd worden de lijnen in een aan te besteden groter netwerk opgenomen.

Dieter Ludwig met vroegpensioen

Dieter Ludwig, directeur van de Altbahn, het Karlsruher Verkehrsbetriebe en van het Karlsruher Verkehrsverbund is per 21 juli met vroegpensioen. Normaal gesproken besteden we daar geen aandacht aan, maar in dit geval gaat het om een bijzonder persoon. Dieter Ludwig is namelijk de geestelijk vader van het succesvolle Karlsruher tram-trein-systeem, dat nog altijd wereldwijd als inspiratiebron dient.

Hohenzollerische Landesbahn (HzL)

Ondanks de niet gunstige economische omstandigheden heeft de HzL het jaar positief kunnen afsluiten. Het aantal treinreizigers nam met 4,1% toe, terwijl 1,1% meer mensen de bus namen. Het railgoederenvervoer groeide met 3,9%. De winst bedroeg € 0,8 mln bij een omzet van € 33,5 mln. Dit jaar zijn twee nieuwe RegioShuttles voor de eigen stamlijn aangeschaft, in 2006 komen er nog drie bij. De HzL won bovendien het contract voor de exploitatie van het *Seehäsel Radolfzell – Stockach*. Het contract voor die treindienst werd op 4 augustus definitief. Tot die tijd verhuurt de HzL motorwagens type NE81 aan SBB Deutschland, daar de GTW^{2/6}-treinstellen Bem596 reeds geruime tijd buiten dienst staan in Rorschach. Herstel van de afwijkende treinstellen is onwaarschijnlijk.

Arriva/Regentalbahn

Via leasemaatschappij Angel Trains heeft Arriva 11 nieuwe dieselelektrische locomotieven van het type ER20 besteld. De locs worden in het najaar door Siemens geleverd, hetgeen precies op tijd is voor de inzet op de door Arriva's Regentalbahn gewonnen interregiodienst tussen München, Oberstdorf en Lindau. Inmiddels wordt bekeken of het mogelijk is enkele treinen door te laten rijden naar Pilsen en Praag. Door de aanschaf is de locomotieven-vloot van Angel Trains gegroeid tot 219 stuks.

Hamburger Hochbahn (HHA)

Een opmerkelijke aanbesteding werd door de HHA aangekondigd: het bedrijf zoekt leveranciers voor 20 tot 50 elektrische treinstellen voor regionaal vervoer, met capaciteit tussen de 100 en 400 zitplaatsen. De HHA wil hiermee voorbereid zijn op aanbestedingen, en zal vermoedelijk meedingen naar de exploitatie van het elektrische net rondom Würzburg.

Korte berichten

- De vanaf 15 juli door de Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) voorziene dienst tussen Schweinfurt Hbf en Kitzingen-Etawahausen (de untere Steigerwaldbahn) is uitgesteld tot augustus.
- De Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) heeft opnieuw een RegioShuttle van een naam voorzien. De VT650.82 heet nu "Stadt Königs Wusterhausen".
- De deelstaat Rheinland-Pfalz heeft het exploitatiecontract voor de treindienst Betzdorf – Dillenburg met drie jaar verlengd. De Hellertalbahnhof GmbH exploiteert de lijn nu tot en met 11 december 2010.

Goederenvervoer

Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoja (VGH)

Op 14 juli werd het 6,3 kilometer lange lijngedeelte Heiligenfelde – Syke na 20 jaar opnieuw geopend. Hiervoor werden de Esslingers T2 en TA2 ingezet. De lijn zal voorlopig alleen museaal bereden worden. Ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van voorganger Hoyaer Eisenbahn werden op 5 en 6 augustus ritten gemaakt met een diesel-elektrische RegioCitadis uit Kassel. De week daarop was het tramstel te gast bij de Bremen-Thedinghauser Eisenbahn.

Alfeld (Leine)

In Alfeld (Niedersachsen) is de spooraansluiting van de Sappi-papierfabriek aanzienlijk uitgebreid. Naast de aanvoer van grondstoffen zal nu ook de afvoer van papierproducten per trein plaatsvinden. Het gaat om circa 19 wagens per dag, ofwel 90.000 ton per jaar.

Havennet Hamburg

De senaat van Hamburg heeft een bedrag van € 11 miljoen toegezegd voor het opheffen van knelpunten op het net van de Hamburger Hafenbahn. Het geld is gebruikt om de vele snelheidsbeperkingen aan te pakken en zo vertragingen van goederentreinen te voorkomen. Daarbovenop zal tussen 2007 en 2011 een grondige sanering van het net plaatsvinden, die ongeveer € 50 miljoen kost.

Infrastructuur

Seelze

Op 10 juli werd het gemoderniseerde rangeerterrein in Seelze in gebruik genomen. Het rangeerproces op de 34 verdeelsporen is vrijwel geheel geautomatiseerd, waardoor de capaciteit nu zelfs groter is dan van het grote rangeerstation Maschen bij Hamburg. Dagelijks worden er 5.000 goederenwagens behandeld, met name in het oost-west-verkeer.

3do

De vernieuwing van het Dortmunder Hauptbahnhof is medio juli openbaar aanbesteed door opdrachtgever 3do Shopping Centre. De opdracht omvat niet alleen de sloop van het huidige gebouw en de bouw van het nieuwe station annex winkelcentrum, maar tevens de vernieuwing van de perrons en stationsopstallen en de aanpassing van het sporenplan. De gehele klus moet in het voorjaar van 2011 gereed zijn; tot die tijd moeten reizigers rekening houden met de gebruikelijke bouwoverlast.

S-Bahn Frankfurt

In de zomervakantie worden in Frankfurt (Main) de wissels in de S-Bahn-tunnel tussen Hauptbahnhof en Konstablerwache vernieuwd. Om die reden ligt het treinverkeer tussen beide stations tussen 31 juli en 18 augustus stil. Reizigers kunnen gedurende die periode gebruik maken van de parallel liggende U-Bahn.

Ring München

De planningswerkzaamheden voor de capaciteitsvergroting rondom het Erdinger Moos zijn door het Beierse ministerie aanbesteed. Het gaat hierbij om viersporigheid van vrijwel het gehele traject tussen het Ostbahnhof en het vliegveld. Uitvoering van deze maatregelen maken het mogelijk om de S-Bahn onafhankelijk van het overige treinverkeer te laten functioneren; tevens krijgt de luchthaven een aansluiting op de regionale treindiensten. Hoewel dit nergens duidelijk vermeld staat, ligt het in de rede dat realisering van deze plannen het einde betekent voor de gewenste magneet-zweeftrein tussen het vliegveld en het Hauptbahnhof.

Baden-Württemberg

De ruzie tussen de deelstaat Baden-Württemberg en DB Netz lijkt te escaleren. DB heeft besloten geen subsidieaanvragen voor bouwprojecten meer in te dienen, wat feitelijk neerkomt op een bouwstop. Hierdoor dreigen diverse voor de deelstaat belangrijke projecten te vertragen, zoals de uitbreiding van de S-Bahn Stuttgart. De belangrijkste redenen voor de ruzies zijn de trage betaling van subsidies door de deelstaat en de hoge eisen die de DB stelt bij nieuwe infra-projecten, zoals bijvoorbeeld een garantie dat de deelstaat gedurende 25 jaar een bepaalde hoeveelheid treinen zal bestellen. De zet van DB Netz lijkt een poging om een oplossing te forceren.

Korte berichten

- Het station van Rendsburg krijgt voor € 0,6 mln een nieuwe overkapping.
- Het station van Göttingen wordt voor € 3 mln gemoderniseerd. De façade wordt in oude luister hersteld en er komen nieuwe winkels en een nieuw *Reisezentrum*.
- De lijn Berlin – Cottbus wordt in de periode tot 2011 opgeknapt, waarbij de baanvaknelheid verhoogd wordt tot 160 km/h. In hoeverre dit werkelijk voordeel oplevert staat te bezien, want de lijn blijft enkelsporig.
- In Renchtal heeft DB Netz een nieuwe computergestuurde beveiligingscentrale in gebruik genomen. Van hieruit wordt de 29 kilometer lange lijn Appenweier – Bad Griesbach bediend.
- De spoorlijn Passau (na de Innbrug) – Erlau – Oberzell (voormalige KBS 878) is te koop gezet. De lijn is sinds het hoogwater van 2001 op deeltrajecten niet meer berijdbaar en is stilgelegd.

Materieel

Schandaal om goederenwagens

De toelating van nieuwe gelede containerwagens type Sg-grss dreigt de aanleiding tot een schandaal te worden. Deze

wagens waren door Railion Deutschland besteld, doch bij de toelatingsprocedure stelde het *Deutsche Institut für Normung* een overschrijding van de toegestane ontsporingkans vast. Op grond daarvan weigerde het EBA de toelating. Vermoedelijk heeft DB vervolgens de politieke kanalen benut, hetgeen resulteerde in een aanwijzing van het verkeersministerie om de wagens toe te laten, met als argument dat dergelijke en vergelijkbare wagens in andere landen wel waren toegelaten. Toen vervolgens bleek dat de wagens wel degelijk extra ontsporinggevoelig waren was Leiden in last. De problemen worden kennelijk veroorzaakt door de combinatie van constructie van de wagen en het gebruikte remsysteem. Over de affaire zijn inmiddels parlements vragen gesteld.

De aanbesteding van de bouw van 324 vierassige containerdraagwagens type Sgnss600 (dus een ander type!) werd door DB op 19 juli stopgezet. In plaats daarvan is een opdracht voor de verdere ontwikkeling, bouw en levering van zes-assige gelede wagens type Samms verstrekt aan Tatra-vaginka a.s. in Poprad, Slowakije. De omvang van de opdracht bedraagt € 16,8 mln.

Baureihe 115

DB Autozug heeft teveel aan haar 34 locs *Baureihe* 115. Daarom zijn de 106, 232, 288, 289, 253, 254 en 278 toegevoegd aan de mottenballenvloot. Van de resterende locs worden er in de praktijk nog 15 tot 20 regelmatig gebruikt, de resterende locs zijn met schade buiten dienst en fungeren deels als onderdelenleverancier.

Baureihe 411 (ICE-T)

Treinstel 411-012 reisde in juli naar Oostenrijk ten behoeve van toelatingsritten tot het ÖBB-net. De reden hiervoor is dat vanaf december dit jaar een tweetal diensten voor de serie 411 door zal lopen tot in Oostenrijk (Wien West, Bregenz). De stellen, bij de ÖBB intern aangeduid als serie 4011, reden proef tussen Salzburg en Attnang-Puchheim.

Baureihe 605 (ICE-TD)

De goed verlopen inzet van deze stellen tijdens het WK-voetbal heeft de interesse voor dit materieel weer wat is aangewakkerd. De Deense spoorwegen DSB willen de negentien 200 km/h snelle treinstelen huren om de nieuwe vertragingen bij de levering van het eigen nieuwe IC4-materieel op te vangen.

Dubbeldekkers

De bijna epidemische verspreiding van de Bombardier-dubbeldekkers houdt aan. Sinds 11 juni rijden ze ook op de Rhein-Hellweg-Express (RE11) tussen Düsseldorf en Paderborn. De inzet van het nieuwe materieel maakt het mogelijk vanaf de nieuwe dienstregeling de rijnsnelheid te verhogen.

In Mecklenburg-Vorpommern zijn de eerste dubbeldekkers met vergrote fietsenafdeling verschenen, waardoor per trein 36 fietsen meegenomen kunnen worden. De wagens worden vanuit Stralsund ingezet op de RE3.

Hitte-problemen

De grote hitte die in de maand juli ons land teisterde had ook in Duitsland gevolgen voor het materieel. Met name bij de kantelbaktreinstellen *Baureihe* 611 bleek de airconditioning niet alleen defect te zijn, maar schakelde de verwarming zichzelf steeds in. Daarmee komen de treinstellen in aanmerking voor het wereldrecord "snelste sauna", met overigens het Nederlandse VIRM als goede tweede. DB zag ook wel in dat het bij 35 tot 40 graden buitentemperatuur rijden met ingeschakelde verwarming zonder dat de ramen open kunnen wellicht wat veel van de mens vraagt, en deel-

de vanaf de (koelere) stations gratis mineraalwater uit. Eind juli was nog niet duidelijk wanneer het probleem zou zijn opgelost, vermoedelijk is dat voor het invallen van de vorst wel gelukt....

Ook het ICE-materieel kende problemen bij de temperatuurregeling, doch deze waren van andere aard. In een aantal treinen klaagden reizigers over de kou! Belangrijkste reden hiervoor was overigens het grote verschil met de buitentemperatuur, want 20 – 22 graden is op zich niet oncomfortabel. Reizigers die last hadden van de kou werd aangeraden de conducteur te vragen de airco iets hoger te zetten. Warmer dan 24 graden werd het in de ICE echter niet.

Museum

Extertalbahnhof

De Extertalbahnhof is voor de achtste maal slachtoffer geworden van diefstal van de bovenleiding. Tussen Ullinghausen en Eimke verdween wederom een kilometer koperdraad, die op de zwarte markt flinke bedragen op schijnt te leveren. Ook ontstaat bij de diefstal schade aan de oude houten bovenleidingmasten als gevolg van de krachten die bij het doorknippen van de bovenleiding vrijkomen. De herbouw van de bovenleiding zal vanaf de herfst plaatsvinden tussen Bösingfeld en Bartrup, zodat weer een elektrische dienst kan worden gereden. Op het noordelijke deeltraject wordt geen bovenleiding aangelegd, daar wordt met draisines gereden.

Serie 420

Hoewel de jongere treinstellen nog dagelijks worden ingezet is de serie 420 ook echt museum-materieel geworden. Na de 420 001 heeft nu ook de 420 002 een museale bestemming gekregen. Het stel wordt geëxposeerd in het Deutsches Museum in München, waar het op 2 augustus middels diepladers naar toe gebracht werd.

Usedomer Eisenbahnfreunde

De Usedomer Eisenbahnfreunde hebben besloten hun vier voertuigen omvattende collectie te slopen. Reden hiervoor zijn de aanhoudende vernielingen die aan de op de rangeerspooren in Karnin (Usedom) staande voertuigen werden aangebracht. Omdat een andere, veilige standplaats niet beschikbaar is moest tot sloop worden overgegaan.

Evenementen

- Tussen 30 september en 3 oktober vindt in Berlijn het 3^e Berliner Eisenbahnfest plaats. Vanuit het voormalige *Reichsbahn Ausbesserungs Werk* Schöneweide worden meer dan 20 historische treintypen ingezet en tentoongesteld. Op zaterdag 30 september is het RAW tussen 18.00 en 22.00 uitsluitend toegankelijk voor fotografen. Op die avond wordt het materieel extra in het licht gezet om avondnames te vergemakkelijken. Informatie op www.dampflokfreunde-berlin.com.
- In Bochum-Dahlhausen vinden op 16 en 17 september de Museumstage plaats, waar onder meer de 23 023 en 65 018 van de SSN te bewonderen zijn. Er zijn bijzondere ritten gepland, onder meer met de 65-er en men kan ook meerijden op de voetplaat. Info onder www.eisenbahnmuseum-bochum.de en www.ruhrthalbahn.de.
- Tussen 29 september en 3 oktober vindt in de regio rondom Miltenberg en Lauda een *Plandampf-* en *Plandiesel-*spektakel plaats, onder meer met de 212 084-8. Informatie onder www.revierdampf.de.
- In Bebra vindt op 16 en 17 september een *Dampfloktreffen* plaats. Diverse stoomtreinen brengen u vanuit de omgeving in Bebra. Ingezet wordt onder meer de 03 1010.

- Bij Bombardier in Henningsdorf vindt op 2 september een open dag plaats. Tussen 10.00 en 15.00 bent u welkom; vanaf station Henningsdorf wordt een pendeldienst ingericht met een in Henningsdorf gebouwd treinstel serie 612.

F R A N K R I J K

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 16036, 16623, 16664, 16668, 25171 en 80003. De serie 37000 is gevorderd tot de 37052. Opvallend is dat er nu ook sprake is van een 37060. Het is bij de redactie nog niet bekend of het een extra bestelde loc is, of wellicht een nieuw nummer voor de ooit als 37000 bedoelde Alstom-proefloc 47001.

Een deel van de locomotieven serie 7200, 15000, 22200 en de Sybics serie 26000 zullen dan toch worden aangepast voor trekduwverkeer met Corail-rijtuigen, waartoe ook een aantal rijtuigen van een stuurstand wordt voorzien. Bijzonderheid is dat men gaat werken met het Multiplex systeem van besturing, in plaats van de conventionele trekduwbekabeling.

Diesel locomotieven

Opvallend snel zijn de eerste nieuwe locomotieven serie BB 60000 (150 stuks besteld ter vervanging van de 63000-en en een deel van de 63500-en) afgeleverd voor proefritten. Al zeker drie locs zijn beschikbaar voor proefritten, die voornamelijk in de regio Champagne-Ardenne (vanuit Mohon) plaatsvinden. Van de serie 75000 zijn ook al vier locs geleverd voor proefritten.

Afgevoerd werden alleen de rangeerlocs Y 7171, Y 7494 en Y 7734. De 72024 is voorts kennelijk weer in dienst gesteld. Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66250 in 69250 en 66409 in 69409. Overigens is nog maar iets meer dan een dozijn 66400-en in dienst voor AR, de rest is al naar FRET overgeheveld. Als het zo doorgaat zullen uiteindelijk alle 66400-en geremotoriseerd en vernummerd zijn, uiteraard uitgezonderd de verongelukte 66501.

Treinstellen

Afgevoerd werden de Z 6301, Z 6309, Z 6319, X 2728, X 2733, X 2745, X 4410, X 4501, X 4567, X 4572, X 4590, X 4713, X 4727 en X 4739. Van de X 2700-en resteren er nog drie, zodat het erop lijkt dat opnieuw een serie zeer binnenkort verleden tijd zal zijn.

De hybride stellen serie B 81500 zijn geschikt voor dieseltractie en 1500 volt gelijkstroom via de bovenleiding. De versie die geschikt is voor 25 kV, zal genummerd worden in de serie B 82500.

Ter promotie van het doorrijden van de TGV naar Luxemburg zijn enkele TGV-R kopbakken voorzien van een kleurrijke bestikking.

I E R L A N D

De spoorlijn vanaf Dublin Heuston in de richting van Kildare zal tussen Dublin Heuston en Celbridge verdubbeld worden naar 4-sporigheid. Er komen nieuwe stations in: Parkwest, Clondalkin - Fonthill, Kishoge en Adamstown.

Haltes Clondalkin en Cherry Orchard - Parkwest zullen worden gesloten. De Commuter Services zullen op deze lijn worden uitgebreid. Het nieuwe station Clondalkin - Fonthill zal worden toegerust met een bus-overstappunt en de toekomstige (?) Westmetro van Dublin (Tallaght - Ballymun) moet makkelijk in het station te integreren zijn. Ook komen er Parkeer-en-Reis voorzieningen langs de grotere stations op de lijn naar Kildare. De frequentie van het stadsgeweste-

lijk vervoer tussen Hazelhath & Celbridge en Dublin Heuston wordt verdubbeld. Ook gaan er meer treinen rijden tussen de grotere plaatsen verder van Dublin verwijderd, zoals Portlaoise, Athlone en Carlow.

ZWITSERLAND

Nog 10 jaar werk voordat de 59 km. Lange Gotthard-tunnel gereed is en wat daarna te doen met de oude route. In het verleden beloofde SBB de reizigersdienst te behouden. De huidige directie zegt: te duur vanwege het onderhoud. Er zijn diverse suggesties gedaan zoals enkel spoor maken of ten dele een museumtraject, onder andere met stoom, in te richten, onder andere vanuit een museumdepôt in Erstfeld. De Lötschberg-route wordt in 2007 in gebruik genomen. Er zijn plannen om nu eindelijk aan een Brenner-basistunnel te beginnen. De Duitse belangstelling en die van de Italianen is niet geweldig. De Oostenrijkers zijn al aan het werk gegaan. Verderop in Italië moet de enkelsporige hoofdlijn Verona-Bologna dubbelsporig worden. Het vrachtovervoer per vrachtauto is de laatste 10 jaar verdubbeld. Daarvoor had de Oostenrijkse regering bepaald dat de meeste aanhangers per spoor moesten. Het railvervoer steeg enorm. Brussel (hoofdzetel van het domme Europa) vond dit oneerlijk ten opzichte van het wegvervoer en decreeteerde dat dit niet meer mocht. De Brenner basistunnel wordt nu geacht alleen de groei van het autoverkeer wat af te remmen, geen terrein terug te winnen.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

NS & de toekomst

▪ NS presenteerde op 03-08 haar halfjaarcijfers. Naar eigen zeggen heeft de onderneming haar bedrijfsresultaat met zes miljoen kunnen laten stijgen door de groei van het aantal reizigers, succesvolle horeca-activiteiten en goed renderende vastgoedontwikkelingen. In het eerste halfjaar bedroeg het bedrijfsresultaat € 146 miljoen, hoewel het bedrijf een afwaardering € 50 miljoen pleegde vanwege de vertraagde ingebruikname van de HSL-Zuid van. Het nettore-sultaat is € 124 miljoen, tegen € 114 miljoen in het eerste halfjaar van 2005. De totale opbrengsten van NS stegen met € 89 miljoen (ruim 5%) tot € 1.709 miljoen. Opvallend is daarbij dat ook het internationale reizigersvervoer in de lift zit.

▪ De invoering van de dienstregeling 2007 zal gepaard gaan met een fors materieeltekort. Er zijn te weinig bakken om de reizigersgroei, die de komende jaren weer fors zal toenemen, op te vangen. NMBS en DB doen er verstandig aan hun overtollige bakken weer inzetbaar te maken, want NS is inmiddels bezig te inventariseren waar in Europa nog iets te huren valt en lijkt daarbij vooral gericht op Duitsland. NS zou voor de iets langere termijn in zee kunnen gaan met leasemaatschappij als Angel Trains, die aan de Deense DSB Bombardier-dubbeldeksrijtuigen en Siemens-Desiro's verhuurt. De dubbeldekkers voor de DSB werden meegeproduceerd met de rijtuigen voor DB Regio en waren navariant snel beschikbaar. NS zou iets dergelijks ook kunnen doen. Bovendien wordt dan niet met tweedehands materieel gereden, maar met rijtuigen die zich al bewezen hebben,

comfortabel zijn en prima geschikt zijn voor Nederlandse omstandigheden.

▪ Begin augustus verkondigde NS trots dat het klantoordeel opnieuw gestegen is: ruim 70 % van de klanten geeft de vervoerder een rapportcijfer van een 7 of meer, een stijging van 3%. Ondanks de verbeteringen, blijft er voor de reizigers nog veel te wensen over. Wat betreft reisinformatie en aansluitingen is er voor NS nog een wereld te winnen. In deze kolommen is veelvuldig gesproken over het belabberde niveau van de omroep op de stations. De omroep heeft NSR uitbesteed aan ProRail, maar die kwijt zich slecht van haar taak. Niemand bij NS lijkt zich druk te maken om de manco in de automatische omroep, waarbij een vertraagde trein tot vervelens toe "over tien minuten" binnenkomt, ook als hij het station al binnenrijdt. Niemand bij NS lijkt zich druk te maken om omroepers en omroepsters die niet doorhebben dat een vertraagde trein een aantal minuten heeft ingelopen, zodat reizigers moeten luisteren naar een bericht over hun trein die inmiddels al langs het perron staat. Niemand bij NS lijkt zich druk te maken om de verkeerde instelling van de CTA-bakken in Gouda, die voor een trein van de serie 2000 naar Den Haag óók aangeven dat hij gesplitst wordt als er een aparte spitstrein serie 2800 Utrecht – Rotterdam rijdt. Niemand bij NS lijkt zich druk te maken om omroepers en omroepsters die niet doorhebben dat een vertraging leidt tot een wisseling van binnenkomst van twee treinen op een bepaald spoor, waardoor reizigers voor een vertraagde sneltrein serie 2200 naar Amsterdam, in Rotterdam in een punctuele stoptrein serie 5000 naar Leiden stappen omdat de CTA-bak niet aangepast is. Niemand bij NS lijkt zich druk te maken om het feit dat bij de eerste de beste tramhalte méér reisinformatie wordt gegeven middels LED- of LCD-schermen dan met de hopeloos verouderde CTA-palettenbakken die in 1985 misschien het non plus ultra waren als het gaat om reisinformatie maar het anno 2006 niet meer verdienen nabesteld te worden, hetgeen overigens wél gebeurt omdat het bedrijf ook niet meer weet waar ze zowel leesbare als deugdelijke informatieschermen moet kopen (die in het buitenland inmiddels gemeengoed zijn).

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 15-08

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

▪ De op 30-09-2004 in Roosendaal beschadigde ABv6 380 8409 en ABv3/4 380 8128, destijds deel uitmakend van de 8728, zouden begin augustus van revisiebedrijf Haarlem naar de Bombardier-vestiging in Görlitz geslept worden. De bakken worden daar hersteld van de botsschade. In Görlitz zijn alle VIRM-bakken in ruwbouw gebouwd. Het vervoer ging niet door.

▪ mBvk 290 8539, op 03-11-2005 ernstig beschadigd bij de botsing met een vrachtwagen te Wijhe, is in het revisiebedrijf Haarlem reeds voorzien van een nieuwe kop, terwijl ook grote delen van de zijwandbeplating vervangen zijn.

▪ Één van de VIRM-stammen die met op proef gewijzigde stroomafnemers rondrijdt, lijkt de 9479 te zijn. Één van beide stroomafnemers, die boven het eerste-klassegedeelte van de bak, is van een afwijkend type. De schuitjes zijn met elkaar verbonden.

- Niet alleen VIRM 8652 blijkt van een gewijzigde airco-installatie voorzien te zijn, ook de 9506 is aangepast. De proef met de gescheiden klimaatbeheersing in machinisten-cabine en reizigersafdelingen is geslaagd en NSR heeft besloten definitief alle VIRM-en te voorzien van de verbeterde airconditioning.
- Van de 9416 raakte op 26-07 een airconditioningsinstallatie defect, die in het revisiebedrijf Haarlem gewisseld moest worden. Het stel was daar niet direct welkom en verbleef vanwege ruimtegebrek in het onderhoudsbedrijf Leidschendam van 30-07 tot 10 te Den Haag HS. Die dag vetrok het stel niet naar Haarlem, maar naar het revisiebedrijf Tilburg.
- De op blz. 249 genoemde VIRM met camerabewaking is niet de 8743, maar de 8711. De omloop voor het stel omvat (op werkdagen) 4615, 4616, 2429 V, 2424 A, 2643 V, 2632 A, 2151 V (tot Roosendaal), 2151, 2158 A, 2677 V, 2666, 2485 en 2480.
- De 9454 blijkt bij z'n verlenging tot 8654 op één van de mBvk's te zijn voorzien van een treinstamnummer, dat normaliter alleen op een ABv3/4 is aangebracht. Bovendien is aan de andere zijde van de stam op de ABv5 ook een stamnummer aangebracht. In tegenstelling tot de ABv3/4 draagt deze bak het nummer aan de zijde van de afdelingen tweede klasse.
- De melding op blz. 215 dat de ABv5 van VIRM 8662 niet voorzien is van de juiste klassestreden en -cijfers, blijkt niet geheel juist te zijn. De cijfers zijn op de juiste plaats aangebracht en van het correcte type, maar aan één zijde van de bak is de belijning voor de bovenverdieping tijdens het verwijderen van graffiti verloren gegaan.
- Het terugplaatsen van de ABv5- en mBv7-bakken in de vorig verkorte VIRM-zeswagenstammen werd voortgezet met de 9454, die op 01-07 als 8654 weer op de baan kwam. Op 05-08 keerde de 9457 als 8657 in dienst terug.
- VIRM 9510, die al sinds 27-06 met brandschade aan de tractie-installatie in het onderhoudsbedrijf Leidschendam verbleef, werd op 15-08 door de 9480 en 9477 van Leidschendam via de Westelijke Splitsing bij Rotterdam, Gouda en Amsterdam naar Haarlem gesleept. Op Haarlem Goederen reden de beide 9400-en om de 9510 heen, waarna de kreupele VIRM in het revisiebedrijf werd afgeleverd.

SGM

- Treinstel 2024 werd van 15- tot 18-07 gebruikt om de verbouwde wasmachine van Rotterdam Centraal in te regelen. Het betreft de bestaande installatie die is aangepast. Vooral aan de uiteinden zijn de nieuwe borstels op oranje frames duidelijk zichtbaar.
- Van vijf van de in de omloop niet benodigde maar in de praktijk veelvuldig ingezette SGM-tweewagenstellen, werd besloten ze tijdelijk op de Dijkgracht te plaatsen. De 2007, 2008, 2009 en 2012 kwamen op 31-07 van de Binckhorst naar de Watergraafsmeer en werden op 02-08 in het gezelschap van de 2005, waarvan de onderhoudstermijn verlopen was, op de Dijkgracht geplaatst. De 2012 werd op 01-08 nog ingezet als vervanging van een SGMm in de 4800/4000.
- Al eerder werd hier verteld dat de automatische omroep en de schermen van het reizigersinformatiesysteem van de SGMm-stellen de naam Almere Oostvaarders zonder de laatste s omroept en laat zien. Aan deze manco is klaarblijkelijk nog niets gedaan.
- Vanaf half augustus werden in het onderhoudsbedrijf Leidschendam de camera's uit de SGM-tweewagenstellen verwijderd, nadat in juni al de recorders uitgenomen waren.

ICK

- De 4044 had eind juli regelmatig last van een motorge-

nerator die uitviel na passage van een bovenleidingloze brug. De 4250 werd op 04-08 door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd met een nieuwe compressor en kwam leeg naar Eindhoven. Daar werd hij als 3564 naar Schiphol ingezet, maar al spoedig bleek dat de compressor alleen werkte als de bedrijfskeuzeschakelaar in de R-stand stond. Het treinstel werd na 3575 in Utrecht op OZ door de storingsmonteur aan een onderzoek onderworpen en kwam aansluitend ten behoeve van nawerk naar Tilburg terug.

- In het revisiebedrijf Haarlem wordt hard gewerkt aan de 4011. De mBDk is het verst gevorderd. Op de plek van de deuren van de doorloopkop wordt bij *ICMm* een polyester plaat gemonteerd. De oude, kleine koersrollen worden vervangen door schermen die circa drie keer zo breed zijn. Ook aan de binnenzijde komen schermen voor het reizigersinformatiesysteem. De (stalen) bagagerekken worden wit, de bekleding van de Compin-stoelen in de tweede klas zwart. De kopwanden in de compartimenten krijgen een smaakvol lichtbruin als hoofdkleur en zijn voorzien van teksten. De scheidingswand tussen de eerste en de tweede klasse in de AB wordt is een rood gekleurde glasplaat. Op de plek waar in ICRm naast elk raam een grijs paneeltje met het NS-vignet zit, krijgt *ICMm* een groter rood gekleurd paneeltje in dezelfde tint als de glasplaat. In de zijwanden verschijnen dezelfde luidsprekers voor de sluitfluit als bij ICRm.
- Vanwege een tekort aan rijvaardige VIRM-en was de fraaie combinatie 4222, 4223 en 4224 in de treinseries 2000/22000 onderweg.

ICK

- Van de herindienstgestelde ICK-rijtuigen zal een aantal nog enige tijd op de Dijkgracht worden gestald. In tegenstelling tot hun eerdere verblijf hier, zullen zij direct inzetbaar zijn. Verwacht mag worden dat vanaf december ook deze rijtuigen weer in de omloop nodig zullen zijn. Van de in totaal 150 ICK-rijtuigen worden er volgens omloop vanaf oktober 135 ingezet. De overblijvende vijf BAB-stammen staan weer op de Dijkgracht. Daarbij zijn zowel één A- en twee BD-rijtuigen die in Maastricht over waren, als enkele rijtuigen die in de Watergraafsmeer gecompleteerd waren maar nog niet in Maastricht waren geweest voor onderhoud.

Mat '64

- Aanvankelijk zou in de herfst van dit jaar worden begonnen met het uitvoeren van revisies aan de Plan V's waarvan dit jaar de revisietermijn afloopt. Omdat van deze stellen nu al de uiterste termijn is verstreken, werden zij tijdelijk terzijde gesteld. Op 25-07 liepen de 441 en 443 in Utrecht uit. De 443 zou aanvankelijk na trein 8849 in Utrecht uitlopen, maar door een bermbrand keerde deze trein in Woerden ongepland en mocht toen nog als 8855 naar Utrecht komen. De 441 liep na 7446 eveneens in Utrecht uit, terwijl de 444, na 9640 A in 's-Hertogenbosch uit de dienst genomen werd. De 444 kwam een dag later naar Utrecht, pikte daar de 441 en 443 op en reed met hen naar de Watergraafsmeer. Van daaruit werden zij op 27-07 op de Dijkgracht geplaatst. De 445 kwam, nadat hij op 30-07 als achterste stel van 9637 in Eindhoven was uitgelopen, op 01-08 naar de Watergraafsmeer. Eind juli werd besloten de revisie van de stellen naar voren te halen: op 14-08 kwam als eerste de 445 in het Haarlemse revisiebedrijf binnen.
- Mogelijk krijgen ook de treinstellen Plan T nogmaals een levensduurverlengende revisie, om de reizigersgroei te helpen opvangen tot de komst van LighTTrain. Daarbij zal in ieder geval aandacht besteed moeten worden aan de techniek van de stellen: deze is inmiddels volledig versleten, hetgeen na een levensduur van reeds veertig jaar niet verbazingwekkend is. Zeker wél verbazingwekkend is het feit dat NS alle moeite doet om oud materieel, dat ook door de

reizigers steeds minder wordt gewaardeerd, op de baan te houden, maar niet tegelijk ook de negen SM '90-stellen re-activeert. Daarmee kunnen immers evenzoveel Plan V's vrijgemaakt worden voor inzet in andere treinseries. De Railhoppers zouden in het onderhoudsbedrijf Zwolle weer rijvaardig gemaakt kunnen worden en op hun stamlijn Zwolle – Emmen kunnen terugkeren. Ook behoort inzet in de stopdienst Zwolle – Groningen tot de mogelijkheden, hetgeen ook mat '64 vrijmaakt. Op die manier wordt (bijvoorbeeld) de onttrekking gecompenseerd die de levensduurverlenging van Plan V4-V6 met zich meebrengt.

- Plan V 848 is bij het herstel van door graffitivandalen toegebrachte schade in het revisiebedrijf Haarlem voor een flink deel opnieuw geschilderd. De Bk is aan de linkerkant van een nieuwe verflaag voorzien; op de kop is echter een aantal lelijke 'postzegels' verschenen.

- Met de van nieuwe remblokken voorziene 897 en 949 worden in augustus en september opnieuw remproefritten gehouden. Op 21-08 en 12-09 wordt met de 897 gereden, op 22-08 en 13-09 met de 949. Indien noodzakelijk wordt met een van beide stellen op 23-08 en 14-09 nogmaals een aantal ritten gemaakt. De ritten, tijdens welke regelmatig tussentijdse remmingen gemaakt zullen worden, vinden plaats tussen Meppel en Assen.

ICR

- Op 19-07 leidde NS Internationaal de treinen 613, 616, 617 en 619 vanaf Rotterdam om via Gouda en Breukelen, om ervoor te zorgen dat de locomotieven bij vertrek uit Amsterdam (via de normale route) weer achterop zou lopen. Hiermee werd bereikt dat de machinisten steeds in een cabine met klimaatbeheersing konden plaatsnemen. In België, waar overigens nog honderden machinistencabines geen cabine-airco hebben, werd in één richting via Antwerpen centraal gereden om zo veel mogelijk de Bs voorop te laten lopen. Op 21-07 kwam het enkele malen voor dat een Benelux op Schiphol werd leeggemaakt en de stam via de Zuidtak naar de Watergraafsmeer geleid werd, zodat hij ook gedraaid werd. Nog erger dan het opheffen zelf, was de reden die door het treinpersoneel werd omgeroepen: vanwege beperkte capaciteit in de Schipholtunnel zou de trein niet verder kunnen...

- In het revisiebedrijf Haarlem is de eerste BDs van de vervolgserie inmiddels van een nieuwe kop voorzien, die door dezelfde firma is geproduceerd die de koppen voor de eerste reeks bouwde. De tweede kop is ook geleverd. De vervolgserie BDs wordt in aansluiting op de bestaande rijtuigen genummerd als 82-77 023 – 034. Daarbij wordt de 20-70 219 en 82-77 023 en de 20-70 234 de 82-77 024.

- ICR-B 20-70 239 liep op 11-06 schade op toen bij de statische omzetter een brandje woedde. Op 01-08 kwam het rijtuig, dat tot 11-06 in stam 5634 liep, in het Haarlemse revisiebedrijf binnen. Over het herstel was op 15-08 nog geen beslissing genomen. Het rijtuig lijkt een goede kandidaat voor de ombouw tot BDs. Immers, de eerste twee rijtuigen waren ook buurland-B's (20-70).

Series 1700 & 1800

- Op 03-08 werd loc 1842 gebruikt voor de proefritten met de zes DDM-1-rijtuigen (blz. 251), nadat na de 1601 ook de 1615 voor de zes Bv's was gezien. Omdat de locomotief na de ritten in Eindhoven met de stroomafnemers plat op dak werd weggezet, werkte Tracking & Tracing niet meer en was het Materieel Regelcentrum van NS de 1842 enkele dagen kwijt. Met behulp van wakkere hobbyisten werd de loc na enkele dagen weer teruggevonden.

- De cabinekoeling van de elektrische locomotieven verbruikt dusdanig veel energie dat bij de constructiewijziging een extra inverter in de locs is ingebouwd. Deze inverter

zorgt echter voor problemen, hetgeen de reden is dat van veel 1700-en de koelinstallatie defect is. Hoewel men door een uitwisseling van een printplaat de storing onder de knie wilde krijgen, is dat niet gelukt. Vooralsnog is nog niet duidelijk wat de oorzaak van de problemen is, die ervoor zorgt dat van veel locomotieven de cabinekoeling defect is.

- Een lezer meldde ons dat in Roosendaal de sloop van locomotief 1838 ter hand is genomen.

Thalys

- Thalys-treinset 4532 blijkt te zijn voorzien van stickers op de deuren waarop het internetadres van Thalys (www.thalys.com) staat vermeld.

- Thalys International heeft besloten alle Thalys-treinstellen met apparatuur uit te rusten waarmee reizigers draadloos kunnen internetten. Na de volgens Thalys succesvol verlopen proef in één treinstel krijgen alle stellen een bidirectionele breedband-WiFi-verbinding, die via een satelliet loopt. Ongeacht de snelheid van een Thalys blijft de verbinding behouden.

DDM/DD-AR

Samenstelling DDM-1 per 11-07						Samenstelling DDM-1 per 18-07					
Bvk	middenrijtuigen					Bvk	middenrijtuigen				
6903						6903	6832	6618	6837	6623	6822
6904	6832	6632	6837	6623	6822	6904					
6905						6905	6828	6633	6824	6625	6836
6906	6871	6631	6874	6617	6841	6906	6871	6631	6874	6617	6841
6907	6825	6616	6817	6628	6821	6907	6825	6616	6817	6628	6821
6908						6908					
6911	6831	6614	6816	6613	6835	6911	6831	6614	6816	6613	6835
6912	6823	6634	6834	6626	6875	6912	6823	6634	6834	6626	6875
6913	6878	6627	6813	6624	6877	6913	6878	6627	6813	6624	6877
6914	6836	6612	6824	6633	6828	6914	6836	6612	6824	6633	6828
6915	6870	6635	6838	6615	6833	6915					
Samenstelling DDM-1 per 21-07											
Bvk	middenrijtuigen					Bvk	middenrijtuigen				
6903	6832	6632	6837	6623	6822						
6904											
6905	6828	6633	6824	6625	6836						
6906	6871	6631	6874	6617	6841						
6907	6825	6616	6817	6628	6821						
6908											
6911	6876	6614	6873	6613	6835						
6912	6823	6634	6834	6626	6875						
6913	6878	6627	6813	6624	6877						
6914											
6915	6870	6635	6838	6612	6833						

- Hoewel de DDM-1-stammen blijkens bovenstaande tabel weer op lengte zijn, komt het nog vaak voor dat voor kortere of langere tijd een rijtuig ontbreekt. Vaak is dan op papier wel een ander rijtuig beschikbaar, maar om duistere redenen lukt het NedTrain niet om een te korte stam weer op lengte te brengen.

- In het revisiebedrijf Haarlem is het herstel van de op 13-03 bij Zwolle door brand beschadigde Bv 280 7208 inmiddels ter hand genomen. Overigens heeft de Onderzoeksradaad voor Veiligheid besloten nader onderzoek in te stellen naar de treinbrand. De raad is niet primair geïnteresseerd in de oorzaak van de brand – daar wordt door de Verkeersinspectie en NS zelf onderzoek gedaan – maar in de reden dat de trein nog enige tijd doorreed nadat de brand was geconstateerd. Ook vind de raad het interessant dat de mDDM na een noodremming uitgerekend op de IJsselbrug tot stilstand kwam, waar hij moeilijk bereikbaar was voor de hulpdiensten. Het DD-AR-materieel is niet voorzien van een noodremoverbrugging (van het binnenlandse reizigersmaterieel heeft alleen VIRM dat), maar de raad vraagt zich af of

dat niet wenselijk zou zijn, gelet op het stijgende aantal bruggen, tunnels en fly-overs in het Nederlandse spoorweg-net.

- Bij herstel van graffitischade is van Bvk 6912 aan één zijde de gestileerde afbeelding van de cheetah beschadigd geraakt. NS heeft besloten de sticker, die er bij de bouw opgeplakt werd, niet meer te laten vervangen. Bij de komende revisie in Haarlem zal de afbeelding geheel worden verwijderd, hetgeen met enige omzichtigheid gepaard zal moeten gaan omdat de sticker er al twintig jaar opzit. Indien van andere Bvk's de afbeelding van de bedreigde diersoort beschadigd raakt, wordt deze verwijderd.

- mDDM 7857 werd eind juli gesignaleerd met enkele zittingen van eerste-klasbanken in de benedendekse tweede-klasafdeling van de ABv. Vanwege de afwijkende afmetingen zaten de zittingen scheef in de frames, hetgeen een zeer slordige indruk maakte. Naar verwachting eind augustus wordt het euvel verholpen.

Rangerlocomotieven

- De op een onbekende datum bij een botsing beschadigde rangerloc 701 werd op 05-08 door een 6400 en tussen twee platte wagens naar het revisiebedrijf Tilburg overgebracht. Precies een week later werd de herstelde loc teruggesleept naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

Plan U

- Railion-loc 6448 sleepte op 14-07, met de 1614 in opzending, de Plan U's 194 en 191 van Heerlen naar het onderhoudsbedrijf Zwolle. Alle naar Slowakije te verkopen Plan U's staan thans in Zwolle.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie				<i>afgeleverd</i>			
DDM-1 LTO				<i>afgeleverd</i>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
26-37 431 (6831)	20-07	26-37 621 (6621)	20-07	26-37 427 (6827)	26-07	26-37 108 (6908)	07-08
26-37 623 (6623)	01-08	26-37 418 (6818)	09-08				
26-37 432 (6632)	03-08						
26-37 111 (6911)	11-08						
VIRM LT1				Plan V revisie R6			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
8637	26-07	8672	26-07	963	28-07	957	18-07
8610	03-08	8635	03-08	961	11-08	956	02-08
9450	11-08	9405	11-08			958	14-08
ICRm ombouw BDs				Plan V revisie 'V4'			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
				445	14-08		
Schades/defecten				<i>euvel</i>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
910	28-07	brandschade		848	03-08		
20-70 239	01-08	brandschade		2029	08-08		
9510	15-08	brandschade		3205	16-08		

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1 + Cw cabinekoeling				ICM Cw compressor			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1713	27-07	1720	09-08	4245	14-07	4246	14-07
		1708	11-08	4237	18-07	4241	18-07
				4239	21-07	4242	19-07
				4233	26-07	4245	21-07
				4250	27-07	4237	25-07
				4240	01-08	4239	27-07
				4244	04-08	4233	01-08
				4235	09-08	4250	04-08
				4444	10-08	4240	08-08

				4249	16-08	4244	10-08
				4241	17-08	4235	15-08
						4444	17-08
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
6418	24-07	6409	01-08			1745	13-07
6419	08-08	6410	17-08			1760	17-07
Schades/defecten				<i>euvel</i>			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>		<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1609	17-07	olielekkage		1837	13-07		
266 453	20-07	tractieproblemen		1710 (1)	13-07		
266 452	24-07	onderhoud		266 453	13-07		
6405	25-07	hydraulisch defect		1761	14-07		
1774	01-08	storing		1767	14-07		
1858	01-08	storing		6470	14-07		
266 453	07-08	onrustige loop		6475	14-07		
701	07-08	botsschade		266 452	14-07		
4250	07-08	storing compressor		6505	18-07		
1829	10-08	storing		1602	19-07		
9416	10-08	airco wisselen		266 453	20-07		
6493	14-08			1609	28-07		
				266 452	05-08		
				4250	08-08		
				266 453 (2)	10-08		
				6510	11-08		
				701	11-08		
				9416	15-08		
(1) het onbekende defect van blz. 252 was een draaistelwisseling							
(2) de 266 453 ging vanuit Tilburg naar de kuilwielenbank in Eindhoven							

Wijzigingsblad 9 oktober 2006

- Het wijzigingsblad van 09-10 brengt enkele interessante wijzigingen in de materieelinzet. De grootste verrassing is het gebruik van één SGMm in de treinserie 5200 Breda – Weert, naast twaalf Plan V's.

- Tevens wordt de gehele serie 5500 Utrecht – Baarn overgenomen door 'Vlaflips'. Dat is opmerkelijk, omdat medio jaren negentig de Sprinters uit de 'Baarenees' werden teruggetrokken omdat met name in Soest geklaagd werd over het motorgeluid van de treinstellen.

- Ook de serie 8800 Utrecht – Woerden – Leiden wordt vanaf 09-10 integraal met SGMm gereden. Acht stellen komen hier te rijden. De stijgende reizigersaantallen maken deze wijziging noodzakelijk. Met ingang van de nieuwe dienstregeling komen in de serie 8800, die dan een IC-serie wordt, VIRM-en te rijden. De serie 18800 verdwijnt dan en de 8800 slaat Vleuten en Utrecht Terwijde over. Daar gaat de stoptreinserie 9800 Den Haag – Utrecht stoppen.

- De SGMm-en die nodig zijn voor bovenstaande series, worden verkregen door in de treinseries 4000, 4800 en 4700 van setjes met twee driewagenstellen één drietje te vervangen door een tweewagenstel.

Korte berichten

- In de tweede helft van juli laaide de tot nu toe elke zomer gevoerde discussie over het volgens sommigen te warme uniform van de machinisten weer op. Op 19-07 werden twee Amsterdamse machinisten naar huis gestuurd die in korte broek op het werk waren verschenen. Veel machinisten zijn van mening dat hun lange broek te warm is voor de zomer. Een korte broek maakt geen deel uit van het kledingpakket van de (mannelijke) machinisten. De immer opstandige vakbond VVMC probeerde met het warme weer een publiciteitsstunt te maken door overleg met de NS-directie te 'eisen' over de warme lange broek. NS gaf aan voor de volgende zomer een nieuwe, dunnere zomerbroek te willen toevoegen aan de kledinglijn van de NS-ers. Of dat een lang of een kort model wordt, is nog niet bekend.

- NS en KPN maakten op 24-07 bekend dat de proef met draadloos internet, televisie en reisinformatie in ICRm-stam geslaagd is en vervolg krijgt. Alle 1.200 bakken voor het IC-verkeer zullen worden voorzien van de benodigde schermen

en apparatuur. KPN zal tevens de productie van de televisieuitzendingen verzorgen, iets dat voor de proefperiode nog door RTL werd gedaan. Het ICM-materieel zal direct bij de revisie worden voorzien van de schermen.

▪ De treintarieven zullen in 2007 alleen stijgen door een kleine doorberekening van de inflatie, die NS op 1,25% schat. De prijzen van enkele reizen en retours tweede klas stijgen gemiddeld met 0,7%, waardoor zij reëel ongeveer 0,5% goedkoper worden (uitgaande van het inflatiepercentage). Maand- en jaartrajectkaarten worden prijstechnisch aan de losse kaartjes gekoppeld, zodat ook abonneementhouders op kortere afstanden voordeel profiteren. De korting op jeugdabbonementen wordt ook dit jaar weer met 3% afgebouwd. Doordat geleidelijk een vaste verhouding tussen dagretours en maandabbonementen wordt gemaakt, stijgen trajectabbonementen op langere afstanden relatief meer in prijs. Om de kostendekking te verbeteren worden de tarieven voor de eerste klas met 4% extra verhoogd. De Voordeelurenkaart blijft even duur als thans; hetzelfde geldt voor de prijs van kaartjes voor honden, fietsen en kinderen (de Railrunner). De Consumentenbond reageerde fel verontwaardigd op het halveren van de korting van jeugdabbonementen. NS stelt dat ze het reizen in de spits niet wil stimuleren.

▪ De bekende routeplanner op internet *Routenet* gaat samenwerken met NS. Elke routebeschrijving wordt voorzien van een reisalternatief per trein.

Dienstregeling 2007

▪ In onderstaande tabel zijn de treinseries voor de dienstregeling 2007 samengevat.

serie	route	treinsoort	materieel
NS Internationaal/HSA			
100	Asd - Interlaken	ICE	ICE
120	Asd - Frankfurt (Main)	ICE	ICE
140	Shl - Asd - Berlin - Szczecin	IC	DB
220	Asd - München	ICE	ICE
300	Asd - München/Zürich	Int	CNL
400	Gvc - Bd - Atw - Brusz (HSL)	-	-
450	Rtd - Hld	Int	VIRM
600	Asd - Brusz	Int	ICR-BNL
900	Asd - Brusz (HSL)	-	-
1000	Asd - Rtd (HSL)	-	-
9300	Asd - Paris	Thalys	TGV PBA/TGV PBKA
9900	Asd - Bourg St.-Maurice	Thalys	TGV PBA/TGV PBKA
NS Reizigers			
500	Gvc - Gn	IC	ICM
700	Shl - Gn	IC	ICM
800	Mt - Asd - Amr - Sgn (dal tot Asd)	IC	VIRM
1400	Gvc - Shl - Asd - Ut	IC	ICM/VIRM
1500	Asd - Amf - Dv (dal tot Amf)	IC	ICM
1600	Shl - Es	IC	ICM
1700	Gvc - Es	IC	ICM
1900	Gvc - Vl	IC	ICK/VIRM
2000	Gvc - Ah - Nm	IC	VIRM/ICR
2100	Asd - Shl - Vs	IC	VIRM
2200	Asd - Hlm - Bd	IC	DD-AR/DDM-1/Plan T
2400	Asd - Shl - Ddr - Rsd	IC	VIRM
2600	Asd - Shl - Gvc	IC	VIRM
2700	Rsd - Berch	stoptrein	-
2800	Rtd - Amfs	IC	ICM
3000	Nm - Hdr	IC	VIRM
3200	Asd - Ekz (spits)	IC	VIRM/DDM-1
3300	Hfd - Hnk	stoptrein	Plan T/Plan V
3400	Gvc - Hn	IC	Plan T/DD-AR
3500	Ehv - Shl	IC	ICM/ICR
3600	Rsd - Ah	IC	ICR
3700	Nm - Zl	IC	Plan V
3800	Zl - Emn	IC	Plan V
3900	Hfd - Lls	IC	DD-AR
4000	Rtd - Utg - Amr (dal tot Utg)	sprinter	SGMm

4100	Rtd - Hlds	sprinter	SGMm
4200	Rtd - Msw	sprinter	SGMm
4300	Hfd - Lls	stoptrein	DD-AR
4400	Ht - Nm	stoptrein	Plan T/Plan V
4500	Asd - Ekz	stoptrein	DD-AR/DDM-1
4600	Asd - Almo	stoptrein	DD-AR/DDM-1
4700	Asd - Zd - Utg	sprinter	SGMm
4800	Asd - Hlm - Utg	stoptrein	SGMm
4900	Ut - Hvs - Almo	stoptrein	Plan T/DD-AR
5000	Ledn - Ddr	stoptrein	Plan T/Plan V/DD-AR
5100	Gvc - Rsd	stoptrein	Plan T/Plan V
5200	Tbwt - Dn	stoptrein	Plan V
5300	Mt - Luik	stoptrein	-
5400	Asd - Zvt	IC	DD-AR
5500	Ut - Brn	sprinter	SGMm
5600	Ut - Zl	stoptrein	DD-AR
5700	Ut - Hvs - Ledn	stoptrein	Plan T/Plan V/DD-AR
5800	Asd - Avat (dal tot Amf)	sneltrein	SGMm
5900	Ut - Rhn	stoptrein	Plan V/Plan T
6000	Ut - TI	stoptrein	Plan V
6300	Gvc - Hlm	stoptrein	Plan T/DD-AR
6400	Ehv - Wt	stoptrein	Plan V
6800	Mtr - Rm	stoptrein	Plan V
6900	Std - Hrl	stoptrein	Plan V
7000	Apd - Aml - Es (dal tot Aml)	stoptrein	Plan V
7200	Ut - Asb - Asdz	sprinter	Plan T/Plan V/DD-AR
7500	Ed - Zp	sprinter	Plan V
7900	Zl - Aml - Es	stoptrein	DM '90
8000	Zl - Emn	stoptrein	Plan V
8100	Htn - Htnc	tram	TW6000
8500	Zl - Kpn	stoptrein	DM '90
8800	Ledn - Ut	IC	VIRM
8900	Hrl - Stolgb	Int	Talent
9000	Vl - Hamm	stoptrein	-
9100	Zl - Gn	sprinter	Plan V
9500	Apn - Gd	stoptrein	A32
9600	Ht - Ehv	stoptrein	Plan V
9700	Rtd - Gdg	sprinter	SGMm
9800	Gvc - Ut	stoptrein	Plan V
10500	Zl - Lw	IC	ICM
10700	Zl - Lw	IC	ICM
12500	Rtd - Lw	IC	ICM
12700	Rtd - Lw	IC	ICM
13600	Bd - Ht	stoptrein	Plan V
14100	Rtd - Vdg (spits)	stoptrein	SGM-II
14300	Hfd - Lls (spits)	stoptrein	VIRM
14400	Hlm - Zvt (facultatief)	stoptrein	-
14600	Rsd - Vs	stoptrein	VIRM/Plan V/DD-AR
15400	Hlm - Zvt (facultatief)	stoptrein	-
15900	Ut - Vndc	stoptrein	SGM-II
16000	Ut - Ht	stoptrein	Plan V
17800	Apd - Zp	stoptrein	DM '90
18100	Htn - Htnc	tram	TW6000
19500	Ledn - Gd (spits)	stoptrein	SGM-II
19800	Gvc - Gdg	sprinter	SGMm
20500	Rtd - Ut	IC	ICM
20800	Std - Hrl	IC	VIRM
21400	Rtd - Gvc	IC	ICM
21700	Rtd - Ut	IC	ICM
Arriva			
8400	Nsch - Leer	stoptrein	
30000	Lw - Stv	stoptrein	
30100	Lw - Hlgh	stoptrein	
30200	Gn - Lw	stoptrein	
30300	Gn - Lw	sneltrein	
30400	Gn - Nsch	stoptrein	
30500	Gn - Rd	stoptrein	
30600	Gn - Dz	stoptrein	
Syntus			
30700	Ah - Dtc (spits)	stoptrein	
30800	Zp - Ww	stoptrein	
30900	Ah - Ww	stoptrein	
31000	Aml - Mrb	stoptrein	
31100	Ah - TI	stoptrein	
31200	Zp - Hgl - Odz	stoptrein	
31500	Ddr - Gdm	stoptrein	
Connexion			
31300	Amf - Ed	stoptrein	

31400	Amf - Bnn	stoptrein	
Veolia			
32000	Mt - Hrl	IC	
32100	Mtr - Krd	stoptrein	
32200	Nm - Rm	stoptrein	
32300	Nm - Bmr	stoptrein	

De meeste series zijn qua nummering ongewijzigd, andere zijn verdwenen of vervangen. Opvallende wijzigingen zijn de 16000 Utrecht – 's-Hertogenbosch, die niet meer als vleugeltrein Geldermalsen – 's-Hertogenbosch van de 6000 Utrecht – Tiel rijdt, maar een aparte series is geworden, en de stoptreinserie 7200 Utrecht – Amsterdam Zuid via Amsterdam Bijlmer. De rechtstreekse stopdienst Utrecht – Amsterdam is vervallen; wie vanaf Utrecht Zuilen of Maarssen naar Amsterdam Amstel, Muiderpoort of Centraal reist, stapt in Breukelen over op de 4000 Rotterdam – Breukelen – Amsterdam – Uitgeest, die elk half uur gaat rijden. De 14000 Rotterdam – Utrecht verdwijnt daarmee. De IC-serie 2500 Den Haag – Eindhoven maakt plaats voor een halfuurdienst Den Haag – Venlo met de serie 1900.

In de ogen van de FNV is NS bezig het 'rondje rond de kerk' opnieuw en alsnog in te voeren, door het aantal baanvakken waarop machinisten van een bepaalde standplaats rijden, te beperken. Dat is aantoonbare onzin, want sinds het ernstige arbeidsconflict van 2001 gebruikt NS een planingsmodel ('Lusten en Lasten') dat nauwkeurig de parameters bijhoudt die destijds door ondernemingsraad, vakbonden en directie zijn afgesproken om voldoende variatie te waarborgen. Aan die parameters wordt voldaan. Hoe dan ook: de FNV heeft de NS-directie een bezorgde brief gestuurd om haar bezorgdheid te uiten, waarbij men naar het schijnt verwees naar de stakingen van 2001, in een laffe poging de druk op te voeren. De FNV heeft kennelijk nog niet begrepen dat de concurrentiekansen en het imago van NS drastisch verslechteren als de vakcentrale het rijdend personeel jaar in jaar uit oproept inflexibel te zijn.

In de materieelinzet zoals die thans gepland is, komen enkele interessante zaken voor. De reizigers zullen niet erg blij zijn met het op één stel na terugtrekken van VIRM uit de serie 2200. Twee stammen DDM-1 komen in deze serie te lopen, naast DD-AR/mDDM. DDM-1 deelt ook op de Flevolijn de dienst met DD-AR. In de serie 2000 verschijnen twee trekduwstammen ICRm, terwijl in de (ingekorte) 3600 ICRm terugkeert.

Op 11-08 maakte NSR bekend dat de vorm van de dienstregeling 2007 definitief gemaakt werd. Met veel regionale overheden was in de afgelopen jaren overleg gepleegd over aanpassingen aan de oorspronkelijke plannen. Met name de rijtijdverlenging van de intercity's naar Groningen/Leeuwarden was hierbij een belangrijk onderwerp van gesprek. NS heeft aangekondigd een proef te gaan doen om de treinen tussen Zwolle enerzijds en Groningen Leeuwarden anderzijds iets te versnellen. Daar wordt waarschijnlijk de rijtijdreserve voor gebruikt, waarmee de kans op vertragingen groter wordt. Verder wordt de uitdunning in de avonduren en tijdens de vakantieperiodes enigszins kleiner dan aanvankelijk gepland.

Ook het ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft haar goedkeuring verleend aan de dienstregeling 2007. Wel maakte de staatssecretaris zich zorgen over de verlate indienststelling van de viersporigheid Utrecht – Amsterdam Bijlmer, maar op 15-08 maakten ProRail en NS bekend dat ze van december 2006 tot maart 2007 een aangepaste dienstregeling hanteren voor tussen Gouda/Utrecht en Amsterdam. Doordat de Bombardier-beveiliging van het traject niet op tijd gereed is, kan eerst in maart 2007 het project volledig afgerond worden en blijft Amsterdam – Utrecht tot die tijd tweesporig. Tot maart 2007 wordt de treinserie 4000 Rotterdam – Gouda – Uitgeest in een uurdienst gereden tussen Gouda Goverwelle en Amsterdam. Er wordt dus

ééns per uur gekeerd te Goverwelle. Daarvoor wordt de serie 7200 Utrecht – Amsterdam Bijlmer – Amsterdam Zuid teruggebracht tot een uurdienst, zodat ruimte ontstaat om ééns per uur een directe stoptrein Utrecht – Amsterdam te laten rijden. Een nadeel van deze tijdelijke situatie is dat Woerden gedurende enige tijd terugvalt naar één stoptrein per uur richting Rotterdam. Er wordt gestudeerd op een oplossing hiervoor. Één goederenpad per uur wordt omgelegd via Hilversum en daardoor krijgt de 5700 van Hilversum naar Utrecht drie minuten vertraging. Tenslotte kunnen de nieuwe halte Utrecht Zuilen en de tunnelsporen in Abcoude inclusief het nieuwe station aldaar niet in december in gebruik genomen worden, maar ook eerst in maart.

De goedkeuring die staatssecretaris Schultz van Haegen aan de dienstregeling gaf, leidde tot protesten in de Tweede Kamer. GroenLinks wist met CDA en PvdA een meerderheid te vormen die een debat op 17-08 (tijdens het zomerreces) belegde omdat Schultz van Haegen niet, zoals gewenst door de kamermeerderheid, een voorbehoud maakte op enkele cruciale punten. Diverse kamerleden zijn van mening dat het noorden en oosten van het land onaanvaardbaar veel verder van de Randstad komen te liggen, terwijl ook 'veel minder' treinen op de verbinding Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen zouden gaan rijden. Waar dat laatste idee vandaan komt, is vooralsnog niet duidelijk, maar de vaste kamercommissie voor Verkeer heeft al vaker blijgegeven van enige wereldvreemdheid. Door de val van het kabinet lukte het niet meer om moties in te dienen in de Tweede Kamer, hetgeen mede reden was om het spoeddebat aan te vragen. In het spoeddebat op 17-08 lag de staatssecretaris zwaar onder vuur; de oppositiepartijen dreigden het vertrouwen in Schultz van Haegen op te zeggen. Doordat de oppositie ook van mening was dat de goedkeuring van Schultz van Haegen in strijd was met een schriftelijke toezegging van premier Balkenende dat zijn rompkabinet geen 'onomkeerbare beslissingen' zou nemen, is de dienstregeling van NS plotseling onderwerp geworden van een meningsverschil tussen de oppositiepartijen en de minister-president.

In de nieuwe dienstregeling worden van de treinen Amsterdam – Bentheim – Berlijn bij de locwissel in Bentheim naar verluidt geen rijtuigen meer afgekoppeld. DB betaalt NS voor de extra conducteur die gesteld moet worden. De IC's worden geïntegreerd in de binnenlandse dienst, waarbij voor de reizigers van en naar Enschede een pendeltrein wordt gereden.

GSM-R

De inbouw van GSM-R-cabineapparatuur vordert gestaag. In Eindhoven worden Plan T's behandeld, in het onderhoudsbedrijf Leidschendam het DD-AR-materieel.

Materieelpark

In het weekeinde wordt de eerste trein van het nachtnet vanuit Rotterdam, de in Hoek van Holland startende 20406 die in Rotterdam overgaat in 21406, met een VIRM gereden. Voorheen was dit een dienst voor twee ICM-en, maar vanwege het afsluiten van de doorloopkop kan het personeel niet meer de hele trein in de gaten houden.

Internationale treinen

De inzet van de 'Jan Kiepura'-restauratierijtuigen in de CityNightLine-treinen blijkt structureel te zijn geworden. CNL heeft de van DB Autozug gehuurde rijtuigen type WRmbz 138 (omgebouwde InterRegio-Bistro-rijtuigen type ARkimbz 262) ingeruild voor twee (verschillende) restauratierijtuigen uit de Jan Kiepura (zie blz. 218 en 254) van DB Nachtzug. Het is de bedoeling beide rijtuigen ook in de CNL-kleurstelling te brengen.

Extra treinen

- Ondanks het afgelasten van de Nijmeegse Vierdaagse als gevolg van de hitte, besloot NS alle extra treinen wel te laten rijden. Veel mensen bezochten namelijk toch de rond het wandelfestijn georganiseerde feesten in Nijmegen, terwijl de extra treinen breed waren gecommuniceerd naar de reizigers.
- Voor een concert van de Rolling Stones in de Amsterdam Arena verlangde NS op 31-07 diverse treinen.
- Het Zomercarnaval in Rotterdam op 29-07, dat elk jaar meer bezoekers trekt, zorgde voor langere treinen in de series 14000, 1400 (nachtnet), 4100 en 21700/20500.
- De retourrit van de bekende Berlijnse kindertrein (zie blz. 261) werd ook door stroomlijnmaterieel gereden. De 'herbouwde' 4044 reed met de oranje 4240 de rondrit van Rotterdam 'onderlangs' via Tilburg, 's-Hertogenbosch, Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en Hengelo naar Bentheim. Daar stapten de kinderen over op een extra trein bestaande uit 'Halberstädter'-middeninstaptijruigen type ABy en By, die slechts zelden in Bentheim te zien zijn.
- Voor de bekende en steeds populairder wordende Deventer boekenmarkt zette NS op 05-08 extra treinen in. De VSM verzorgde stoomritten tussen Deventer en Zutphen.
- Tijdens het muziekfestival Lowlands in Biddinghuizen van 18- tot 20-08 versterkt NS het reguliere treinverkeer en zet extra treinen in. Speciaal voor het evenement is het 'campingretour' in het leven geroepen, waarmee de festivalgangers zowel de heen- als de terugreis op zak hebben. Het kaartje is even duur als een normaal dagretour. Gedurende het festival wordt station 't Harde ingericht als volwaardig station met extra bemensing.

Arriva

Materieel

- Op 08-08 arriveerde het eerste Arriva-treinstel, genummerd 301, via Leer – Nieuweschans in Nederland. Via Groningen kwam het stel naar Leeuwarden. Het was de bedoeling dat aansluitend direct proefritten gereden gingen worden naar Stavoren, Harlingen, Groningen, Onnen, en Roodeschool, maar dat ging vooralsnog niet door.

Exploitatie

- Op de Merwede-Lingelijn Dordrecht – Geldermalsen zal Arriva vanaf december een integrale halfdurdiensdienst gaan bieden. In totaal biedt Arriva 53% meer treinkilometers. In Gorinchem zal het bedrijf een 'Arriva-store' openen, een winkel die in Dordrecht reeds bestaat. De gemeente Hardinxveld-Giessendam krijgt van buurgemeente Gorinchem 800.000 euro voorgeschoten om station Boven-Hardinxveld te kunnen aanleggen. Hardinxveld had het geld zelf nu nog niet, zodat Gorinchem besloot het geld voor te schieten. In Leerdam heeft de gemeente stevig onderhandeld over de herstructurering van de omgeving van het station alvorens akkoord te gaan met het opknappen ervan.

RRF

Materieel

- Omdat het in de bouw tijdelijk wat rustiger is, kon Spitzke haar 006 missen. De loc ging bij RRF aan de slag. Op 28-07 kwam de loc voor voorlopig drie weken naar RRF en trok een dag later de Linz-shuttle naar Bad Bentheim.
- Om de nieuwe kolenbelading van de EMO op de Maasvlakte in te regelen werden begin augustus RRF-locs gebruikt met kolenwagens van Railion. De actieve locs waren de 203.101 en de 006. RRF stelt het personeel voor de proefritten met loc 203.102 op de Betuweroute. Om de tunneltechnische installaties van de Giessentunnel te testen

werd loc 16 met een grotendeels lege Schkopauset van R4C verhuurd in de laatste week van juli tot en met de eerste week van augustus.

Exploitatie

- Doordat loc 1201 voor langere tijd dan gepland bij Vosloh in Moers was voor groot onderhoud, riep ERS de hulp van RRF in om de P&O-treinen 40104/40105 te rijden tussen Waalhaven en de Europoort. Dit is normaal een éénmansbediening met radioloc. Loc 1202 van ERS was echter nodig voor andere treinen. RRF heeft van 14-07 tot en met 28-07 de P&O-trein gereden.
- Tussen 14- en 27-07 reed RRF de ERS-treinen 40104 en 40105 in de haven. De treinen werden van ERS overgenomen op de Waalhaven en naar P&O in de Europoort gereden. Na bediening daar reed men de trein weer terug naar het Rail Service Center op de Waalhaven.
- Op 21-07 bracht RRF uitkomst toen loc 16 trein 60133 van R4C naar Blerick bracht. Een dag later werd de RRF5 naar Zwolle gebracht waar de loc verhuurd is om rangeerwerk te doen met werktreinen voor de spoorvernieuwing op de IJssellijn.
- Op 27-07 sleepte RRF met loc 203.101 een trein beladen met gipsplaten van Emmerich naar de Rotterdamse RMO. Naast de treinen met tunnelsegmenten van ACTS kwamen er zo voor het eerst sinds lange tijd weer gesloten wagens naar de Rechter Maasoever. Van Uden ontving in korte tijd drie treinen. De eerste twee waren door Railion vervoerd. Geklemde wissels moesten voor de bediening weer gangbaar gemaakt worden.

ERS

Materieel

- Met de gekscherend 'Tena Lady's' genoemde locs 1607 en 1608 zijn gelukkig weinig problemen. Thans is nog niet bekend wanneer de locomotieven ERS verlaten. Dan komen de 6614 en 6615 beschikbaar en de planning was dat de locs tegen elkaar worden gewisseld. Later dit jaar worden ook nog de 6616 en 6617 verwacht.

Railion

Materieel

- De 6415 en 6416 zullen worden voorzien van ATB-NG. Over de ombouw van 6400-en met ECTS-beveiliging is nog niets bekend.
- Loc 6454 krijgt als proef een nieuwe hulpdiesel. De 6485 is weer wat verder aangepast voor gebruik in Duitsland. Het Eisenbahn Bundesamt (EBA) eist bijvoorbeeld – na twintig jaar gebruik in Nederland – een lager geplaatste machinistenstoel. Verder was de loc nog niet voorzien van een rangeerradio waarmee de machinist contact kan leggen met in de nabijheid rijdende collega's.
- Nog steeds is niet duidelijk of en zo ja wanneer Railion Deutschland twintig 6400-en overneemt voor gebruik binnen Duitsland. Railion Nederland is voornemens tijdelijk locomotieven aan de kant te zetten voor de ombouw en om op onderhoudskosten te bezuinigen. Bovendien kan men in de exploitatie alvast wennen aan de reductie van het aantal beschikbare locs. In Duitsland lijkt het erop dat Railion vooralsnog meer energie steekt in de renovatie van de rangeerlocs BR 298 (ex-DR). Verder ligt de verkoop van de nog 390 in gebruik zijnde drieassige rangeer locomotieven BR360 – 365 stil omdat een deel van de locs in Nederland rangeerdiensten zou gaan doen, ter compensatie van het verdwijnen van 6400-en.

Exploitatie

- In de nacht van 10- op 11-08 reed voor het laatst een chloortrein van Hengelo naar Delfzijl, getrokken door de 6409. In Delfzijl heeft AkzoNobel een nieuwe productielocatie in gebruik genomen, waardoor de chloortransporten per spoor na dertig jaar niet meer nodig zijn. In de samenleving ontstond de laatste jaren zeer veel weerstand tegen de chloortreinen, die in de ogen van de gewone man én de media 'rijdende bommen' waren.
- Railion-loc 6458 reed op 14-07, voorzien van Herik Rail stickers, voor Herik met een stam Pullmanrijtuigen van Amersfoort via het Spoorwegmuseum naar Venlo waar de DB de trein overnam voor de richting Koblenz.
- Op 25-07 trok de 6455 de laatste trein die het depot van het Amerikaanse leger in Haanrade verliet. Op de trein bevonden zich de laatste M1-tanks die in Haanrade opgeborgen waren. De legerbasis wordt op 01-10 gesloten. De afvoer van de laatste trein verliep niet vlekkeloos: eerst op 27-07 ging de trein de grens bij Roosendaal over. De trein had als eindbestemming Antwerpen, waar het wapentuig verscheept werd richting de VS.

HGK**Exploitatie**

- Sinds 28-07 rijdt onder HGK-vlag de Linz-shuttle van ACTS. De samenwerking tussen ACTS en Wiener Lokalbahn (WLB) werd abrupt gestopt. De Duitse Rurtalbahn heeft het vervoer overgenomen maar is geen erkende vervoerder in Nederland, zodat momenteel op het Nederlandse traject de trein door HGK gereden wordt. Om het op zo'n korte termijn allemaal te regelen is wat lastig; gelukkig had RRF tractie beschikbaar om de eerste treinen te rijden. Op 30-07 kwam loc NE9 van de Neusser Eisenbahn voorop met de RRF-huurloc 'Spitzke 006' vanaf Bad Bentheim naar Rotterdam. De regie van de trein in Nederland is in handen van MEV Nederland die de transporten ook voor HGK regelt. MEV is personeelsleverancier en levert ook de machinisten voor zowel HGK-treinen als de Linz-shuttle. RRF rijdt bijna dagelijks de trein tussen Waalhaven en Maasvlakte. Alle begin is moeilijk en dat bleek op 03-08 toen de shuttle in de Willemspoortunnel in Rotterdam stilviel. ERS 6610 bood de helpende hand en sleepte de trein naar de Waalhaven.

Materieel

- Intussen is HGK ook druk in de weer met het vervoer van raapolie naar Pernis. Zo kwam ook weer eens de DE61, de eerste Class 66 die ooit in Nederland kwam, naar ons land. Op 05-08 bracht de inmiddels wat verbleekte loc de wagens naar Pernis. Op 11-08 bracht dezelfde loc de Duko naar Venlo. Daar kwam ook de HGK701 de grens over met lege ketelwagens. Er werd snel van trein gewisseld en de DE61 nam de ketels mee richting DSM in Lutterade.

ACTS**Exploitatie**

- Sinds de problemen met het computersysteem van ECT begin mei de kop opstaken, heeft de Moerdijk-shuttle niet gereden. Eind juli besloot verlader Optimodal de dienst definitief te staken. Naast problemen bij ECT waren ook de tarieven in Moerdijk debet aan de magere rentabiliteit van de dienst.
- Op 25-07 was V60 6005 actief met een hoogwerker op het zuidelijke deel van de HSL tussen Breda en Lage Zwaluwe.
- Op 28-07 werd loc 7103 met een kolentrein in Amsterdam gezien. Kennelijk heeft dit vervoer de zomerstop overleefd.

- De samenwerking tussen ACTS en de Wiener Lokalbahn is ten einde gekomen. Op 28-07 reed namelijk de Linz-shuttle voor het laatst onder de vlag van ACTS en WLB (zie HGK).

Materieel

- Sinds 29-07 is G1206-loc 506 herkenbaar als 7104 en ook in het nieuwe ACTS-jasje gestoken. Helaas kreeg de loc na de bestickering én onderhoud direct na vertrek uit Feijenoord te kampen met een oud defect. De loc mocht derhalve nog een paar dagen langer bij NedTrain verblijven.

ProRail**Infrastructuur**

- In Elst wordt gewerkt aan een vastgoedproject dat zowel woningen als kantoren omvat. Omdat een gedeelte van de nieuwbouw, die ten oosten van station Elst wordt gerealiseerd, qua geluid net iets zwaarder wordt belast dan de toegestane 60 decibel, krijgen de sporen daar rubberen raildempers.
- Na de laatste rit van Railion naar de ROVA-locatie in Katwolde liet men er geen gras over groeien: op 18-07 was het overlaadstation al bijna geheel gesloopt.
- In het weekeinde van 15-07 vonden voor het eerst de grote werkzaamheden tussen Schiedam en Delft plaats (zie blz. 256), tijdens welke overigens ook spoorvernieuwing werd uitgevoerd. Voor vele reizigers betekenden de werkzaamheden extra overstappen en omreizen, maar over het algemeen was het geheel logistiek goed in elkaar gezet. Wel was het noodzakelijk om op beide ochtenden extra treinen Rotterdam – Schiedam en (alleen op zondagmorgen) een extra trein Delft – Den Haag te laten rijden, omdat NSR over het hoofd gezien had dat op de omreisroutes via Gouda in het weekeinde de treindienst niet gelijkmatig op gang komt. Om mensen toch een reismogelijkheid te bieden, werden daarom extra treinen ingezet in aansluiting op de bussen Schiedam – Delft v.v. Tijdens de werkzaamheden liet de omroep in Rotterdam Centraal zich niet van haar beste kant zien. Een enkele keer was bijvoorbeeld te Rotterdam Centraal een bericht te horen dat eigenlijk voor Schiedam Centrum bestemd was. Begrijpelijkerwijs leidt een bericht dat 'de stoptrein naar Rotterdam' gereed staat op spoor 1, niet voor veel duidelijkheid onder reizigers die door de vele wijzigingen al onzeker gemaakt zijn. Na enkele minuten volgde een bericht dat 'het laatste omroepbericht' niet voor dit station bestemd was geweest, maar dat veroorzaakte waar mogelijk nog meer onduidelijkheid. Immers, de automatische omroep had in de tussenliggende minuten al twee (wel correcte) boodschappen afgedraaid!
- Op 05-08 werd Plan U 115 van de HIJSM gebruikt om filmopnamen te maken van de nieuwe sporen Abcoude – Utrecht, waarbij ook de nieuwe tunnelbak bij Abcoude werd bereiden. De filmopnamen zijn nodig voor instructie aan machinisten.
- Vanaf 25-09 vindt spoorvernieuwing plaats op het traject Herfte Aansluiting - Ommen. De eerste fase van de werkzaamheden is van 25-09 tot 01-10; de tweede van 02-10 tot 09-10. De meeste avonden wordt rond 21.10 uur gestart met de werkzaamheden, als gevolg waarvan de treinen 8071, 8075, 8079 en 8083 niet rijden tussen Mariëenberg en Zwolle en de 8080, 8084 en 8088 worden opgeheven tussen Zwolle en Mariëenberg. Tussen deze plaatsen rijden vervangende bussen.
- Tegen de man die in februari van dit jaar het treinverkeer in het noorden van Noord-Holland enkele malen saboteerde door de apparatuur in enkele schakelkasten te vernielen, werd op 08-08 drie jaar celstraf geëist door het Openbaar Ministerie. Daarvan is één jaar voorwaardelijk,

terwijl het OM ook een proeftijd van twee jaar en een behandeling om herhaling te voorkomen, eiste. De verdachte bleek een voormalig werknemer van ProRail te zijn.

- Met ingang van 03-09 zal bij Harmelen Aansluiting een 'werkwissel' in gebruik zijn waarmee werktreinen naar de viersporigheid Harmelen Aansluiting – Utrecht (tot de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal) kunnen komen.
- Medio juli besloot Vos Logistics een groter gedeelte van de Leeuwardense containerterminal te huren. ProRail is genegeen om meer geld uit te trekken voor noodzakelijk onderhoud aan de terminal. Die heeft al jaren last van verzakkingen door het gebruik van de 'reachstackers'. Die schade werd vaak met lapmiddelen gerepareerd. Zonder dit initiatief zou de Leeuwardense containerterminal waarschijnlijk gesloten zijn.
- De stilgelegde spoorlijn Santpoord Noord – IJmuiden wordt voorlopig niet opgebroken. Het vorige college van de gemeente Velsen had ProRail gevraagd het tracé te ont-doen van spoorrails om er een (omstreden) rondweg te kunnen aanleggen. Het nieuwe gemeentebestuur van Velsen heeft besloten de spoorlijn voorlopig te laten liggen. Tevens gaat ze kijken of de dure rondweg wel nodig is en wat de mogelijkheden van de IJmuider spoorlijn zijn. ROVER Haarlem, de stichting Werkgroep IJmuider Spoorweg en de vereniging Lijn 2000 willen de lijn gebruiken voor een 'light-rail'-verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam.

Warm weer

- Op 14-07 ontstonden meerdere bermbranden: bij Bilt-hoven, tussen Weesp en Almere, tussen Blerick en Eindhoven, tussen Leiden en Den Haag Mariahoeve en tussen Breda en Eindhoven ontstonden ten dele forse vertragingen voor het treinverkeer. Op 15-07 leidden bermbranden tussen Deurne en Venlo en tussen Deurne en Helmond tot vertragingen en treinuitval; een dag later waren op traject Venlo – Kaldenkirchen meerdere bermbranden, terwijl tussen Deurne en Helmond opnieuw een bermbrand ontstond.
- NSR besloot op 17-07 vanwege de hitte om het personeel een gratis flesje frisdrank naar keuze aan te bieden. De versnapering kon bij de verschillende etablissementen op de stations gehaald worden.
- Drie dagen achtereenvolgende raakte het lightrail Gouda – Alphen aan den Rijn bevangen door de hitte. Op 17-, 18- en 19-07 strandden respectievelijk de 9544, 9546 en 9548 met een oververhitte downchopper in Boskoop, maar na korte tijd afkoelen kon het materieel de baan zelfstandig verlaten. Op 17-07 werd een extra machinist naar Boskoop gezonden, zodat die op de defecte tram kon plaatsnemen en zijn collega met de achteroplopende wagen kon duwen. Op 18-07 pestte ProRail de reizigers (weer) met een wisselstoring, eveneens te Boskoop. Deze storing duurde ruim tweeënhalf uur.
- Op 17-07 ging het buitengewoon storingsgevoelige wissel bij Amsterdam Bijlmer weer defect, waardoor het treinverkeer tussen Utrecht/Woerden – Amsterdam en over de Utrechtboog ernstig werd gehinderd. Ook moest een aantal gestrande treinen terugkeren. Het duurde tot maar liefst 16.25 uur eer de defecte hydraulische pomp hersteld was. Al om 12.30 uur kon het wissel rechtsleidend weer bereden worden, maar het kwaad was toen al geschied: de materieel- en personeeldiensten waren dusdanig verstoord dat het nog uren duurde eer de treindienst weer een normaal beeld vertoonde.
- De reizigers waren juist bekomen van deze rampspoed, toen om 18.45 bij Duivendrecht een wissel defect raakte, waardoor de treindienst tussen Diemen Zuid en Schiphol beperkt moest worden. Herstel van het wissel gebeurde weinig professioneel: twintig minuten nadat het om 21.00 uur weer gebruikt kon worden, was het opnieuw defect. Het

had kennelijk ontbroken aan een juiste afstelling van de wisselsteller. Om 22.00 uur de storing definitief voorbij.

- Die dag raakte ook een compensatielas in het spoor 's-Hertogenbosch – Oss defect, waardoor tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch minder treinen reden. De las kon eerst na afkoeling in de nachtelijke uren worden gemaakt.
- Spoorspattingen waren er op 17-07 tussen Geldermalsen en Meteren Aansluiting, tussen Middelburg en Arnemuiden, op de Moerdijkbrug, op de Delfshavense Schiebrug bij Schiedam, tussen Deventer en Snijppeling Aansluiting, te Gouda en opnieuw op de Hoekse Lijn, welke laatste ondanks de ligging aan zee kennelijk slecht tegen de warmte kan. Van recente spoorvernieuwing is op deze trajecten geen sprake, zodat de uitspraak van ProRail dat spoorspattingen vooral voorkomen op trajecten waar ballastbed, sporen en dwarsliggers nog niet op elkaar zijn ingespeeld, enigszins bezijden de waarheid lijkt te zijn.
- Vanaf 20.15 uur ontstonden die dag 'zwevende' sein- en wisselstoringen op station Venlo en op de brug bij Blerick. Rijkweginstelling was nauwelijks mogelijk, hetgeen ertoe leidde dat alleen de stoptreinen Eindhoven – Venlo nog reden. Nadat rond 22.45 weer meer rijwegen konden worden veiliggezet, waren de storingen om 23.30 alle verholpen.
- Op 19-07 gingen de problemen door, maar die (zeer warme) dag viel op dat naast de talloze storingen aan de infrastructuur veel VIRM-en van NSR de geest gaven. Na het middaguur strandden bijzonder veel stellen met oververhitte DCM (down chopper modules), die kennelijk niet tegen kou en niet tegen warmte kunnen. Diverse stellen moesten de dienst verlaten met defecte compressoren.
- Vanwege een defecte compensatielas reden vanaf 19.30 uur geen intercity's tussen Rotterdam en Utrecht. Het defect was om 20.50 uur hersteld, een zwevend relais te Obdam zorgde voor het bijna twee uur lang stilleggen van het treinverkeer tussen Hoorn en Heerhugowaard terwijl door een seinstoring, veroorzaakt door een gebroken kabel, vrijwel even lang geen treinen reden tussen Leiden en Alphen aan de Rijn. Daarbij vergeleken 'spielerei' waren een seinstoring tussen Boxtel en Oisterwijk, die spontaan verdween toen de monteurs na een half uur ter plaatse waren, een overwegstoring tussen Nijmegen en Elst die twee uur lang voor vertragingen zorgde en eenzelfde storing, ditmaal veroorzaakt door een defecte transformator, tussen Eindhoven en Venlo. Te Hoofddorp Opstel was een spoorspatting.
- Ruim twee weken veroorzaakte de slechte ligging van het spoor tussen Harmelen Aansluiting en Vleuten vertragingen. Over ruim een kilometer konden de treinen niet harder dan 40 km/h rijden. Vooral de treinserie 8800, die al met enkele minuten vertraging uit Leiden kwam vanwege de snelheidsbeperking van 80 km/h tussen Alphen en Woerden (zie blz. 257), kreeg er nog een flinke tik van mee. Gemiddeld kregen alle treinen, in beide richtingen, op deze hoofdlijn vijf minuten vertraging.
- Op 22-07 was de ligging van de sporen 12a en 13a te Amsterdam Centraal door de warmte dusdanig verslechterd, dat ze gedurende enkele uren niet gebruikt werden. Die dag ontstonden ook spoorspattingen te Abcoude en tussen Kijfhoek en Barendrecht.
- De niet alleen bij warmte zeer storingsgevoelig gebleken Spaarnebrug kwam die dag, op 23-07 én op 24-07 (die dag tweemaal) opnieuw enige tijd niet in de vergrendeling. In de nacht van 24- op 25-07 zou de brug hersteld worden, maar dat ging helaas niet door.
- Bermbrandjes waren er dat weekeinde onder fly-over bij Amersfoort Aansluiting en tussen Almelo en Hengelo.
- Op 24-07 werd een fikse slinger in het rechtspoor Goes – Middelburg geconstateerd en was op de Kijfhoek ook een spoorspatting.

Infraproblemen

- Zes schapen zorgden op 14-07 voor vertragingen in het treinverkeer tussen Amsterdam en Utrecht. Het bleek door de vele geluidsschermen en afrasteringen nog niet eenvoudig de beesten van de baan te verwijderen. Één schaap raakte zo uitgeput dat het overleed.
- Op 15-07 liepen spoorvernieuwingswerkzaamheden tussen Arnhem en Zutphen fors uit. Tussen 07.00 uur en 09.00 werden beperkt bussen ingezet; vanaf 10.00 uur waren de beide sporen tussen Zutphen en Dieren weer beschikbaar voor de treindienst. Tussen Dieren en Arnhem was slechts één spoor berijdbaar. Daar waren echter ook alle overwegen gestoord, zodat een fatsoenlijke treindienst geen optie was. Hoewel nog drie overwegstoringen niet konden worden opgelost, werd het treinverkeer vanaf 12.00 uur hervat, omdat de aannemer erop hoopte dat de passage van enkele treinen tot het verdwijnen van de storingen zou leiden. Los van het feit dat deze gedachtengang aangeeft dat de werk- en handelwijze van zowel ProRail als de verschillende aannemers inmiddels van bedenkelijk niveau zijn, bleek het ijdele hoop. De knutselaars hadden uiteindelijk om 14.35 uur door dat de problemen veroorzaakt waren doordat een andere aannemer in enkele relaiskasten aan het werk was geweest.
- Die dag ontstonden nog problemen in de treindienst toen de Spaarnebrug bij Haarlem niet meer dicht wilde, bij Meppel anderhalf uur een wisselstoring was en bij Apeldoorn een wissel een uur en drie kwartier dienst weigerde.
- Een 'stroomdip' in enkele omvormers zorgde op 16-07 tussen 09.45 en 10.05 uur tot een stroomstoring in Haarlem.
- De maandagochtendspits verliep op 17-07 op de Flevovlijn problematisch door een storing aan de GSM-R, een brandende dwarsligger en een sectiestoring. Vertragingen tot gemiddeld tien minuten waren het gevolg.
- Vanwege kortsluiting aan de De Ruyterkade achter Amsterdam Centraal, ontstond op 21-07 een klein brandje. De middentunnel van Amsterdam C werd enige uren afgesloten.
- Een smeulende railspoel in de Schipholtunnel moest in de ochtendspits van 21-07 dusdanig dringend hersteld worden, dat één tunnelbuis (twee sporen) moest worden afgesloten.
- Op 21-07 leidden defecte zekeringen in de beveiliging op twee plaatsen tot problemen. De door een kapotte zekering veroorzaakte wisselstoring ten zuiden van Den Haag HS was een speldenprikje vergeleken met een bezetspoormelding bij Dordrecht Zuid, eveneens veroorzaakt door een kapotte zekering. Urenlang reed het treinverkeer hier met forse vertraging. Vanwege grootschalige werkzaamheden bij station Emmerich was de Netwerkbesturing (voorheen verkeersleiding) van ProRail genoodzaakt veel omgeleide goederentreinen uit de richting Venlo toch te accepteren. NSR besloot uit arren moede maar om de serie 2200 op te (laten) heffen om de overige treinen enigszins op tijd te laten rijden.
- Op 21-07, door de problemen bij Stroe sowieso al geen geweldige dag, ontstond een stroomstoring tussen Soest en Baarn vanwege een defecte kabel bij het energiebedrijf.
- Door een defect pedaal tussen Varsseveld en Terborg lag op 24-07 het treinverkeer tussen Zevenaar en Doetinchem kortstondig stil.
- Op 25-07 zorgden problemen in een onderstation te Utrecht het wegvallen van de bovenleidingsspanning op steeds meer sporen. Na een klein half uur waren de technische problemen verholpen, maar het opruimen van de logistieke puinhoop vergde meerdere uren. Een kleine twee uur later zorgde een bermbrand tussen Terwijde en Utrecht ervoor dat het treinverkeer tussen Woerden en Utrecht volledig werd stilgelegd.

- Tot drie keer toe viel op 27-07 het procesleidingsstelsel van treindienstleidingspost Groningen uit. Voor het eerst gebeurde dat iets na 08.30 uur, maar met enig kunst- en vliegwerk kon de treindienst aan de gang gehouden worden. Om 09.30 uur ging het opnieuw bijna verkeerd, maar pas om 16.25 uur bleek het systeem, dat in de zogeheten 'fall-back'-modus werkte, dusdanig traag dat een normale treindienst niet meer mogelijk was. Een uur lang reden er van en naar Groningen en Leeuwarden geen treinen.
- Op 31-07 ontstonden bij Dordrecht Zuid opnieuw problemen door een defect relais. De ochtendspits verliep redelijk stroef, terwijl het verhelpen van de storing moeizaam verliep. Het benodigde relais was namelijk niet op voorraad, zodat het uit een schakelkast van een ander traject waar het gemist kon worden, moest worden uitgenomen.
- Nadat de Speno-slijptrein in de nacht van 05- op 06-08 de sporen van de Schipholtunnel geslepen had, bleken er bij het krieken van de dag op vier plaatsen brandjes rond het spoor te zijn ontstaan. Twee sporen werden derhalve buiten gebruik genomen. De brandweer wenste direct draconische maatregelen te nemen in de vorm van het 'ruim uitschakelen' van de bovenleidingsspanning, maar ProRail kon de overijverige spuitgasten daar gelukkig van afbrengen. Na een klein uur waren de sporen weer vrij en onbelemmerd.
- Vandalen knipten op 05-08 bij Amersfoort Aansluiting bekabeling van het hogesnelheidswissel door, waardoor voor de treindienst één spoor minder beschikbaar was. Na een uur was het defect hersteld. Een dag later werden de kabels andermaal doorgeknipt. In tegenstelling tot 05-08 ontstond nu ook een seinstoring richting Barneveld Aansluiting.

Goederenvervoer via Venlo en Emmerich

- Nadat containeroverslag bedrijf ECT op de Maasvlakte haar storingsgevoelig gebleken nieuwe computersysteem eindelijk goed werkend heeft, wordt het goederenvervoer nu vanuit Duitsland gefrustreerd. Sinds eind juli vinden tussen Empel-Rees en Mehrhoog in Duitsland werkzaamheden aan het spoor plaats, waardoor op het baanvak Emmerich – Oberhausen minder capaciteit voorhanden is. De werkzaamheden, die de hele zomer duren, laten een capaciteit van maximaal tien goederentreinen per dag toe. Veel treinen worden via Venlo omgeleid. Na maanden van voorbereiding is besloten het kolenvervoer grotendeels via Venlo te laten rijden. Normaal hebben deze treinen doorgaande tractie vanuit Nederland maar de 'Duitse Herders' zijn niet toegelaten op het baanvak via Kaldenkirchen. Hierdoor is een locwissel noodzakelijk, maar aanvankelijk bleek Railion Deutschland niet voldoende machinisten te hebben om het omgeleide vervoer te bemensen. Daardoor bleven vele treinen in Venlo staan, hetgeen het volledige goederenvervoer via Venlo in de war schopte. Ook de andere vervoerders ondervonden hinder van de problemen bij Railion. Treinen bleven soms urenlang in de Kijfhoek staan of werden in Duitsland opgehouden om Venlo niet te laten vastlopen.
- Een ongeluk komt nooit alleen. Als gevolg van een baanverzakking in Duitsland werd op 01-08 het reizigersvervoer tussen Venlo en Viersen stilgelegd. De verzakking was veroorzaakt door het slechte weer. DB Regio zorgde voor vervangend busvervoer. Het treinverkeer tussen Düsseldorf en Viersen raakte hierdoor ontregeld en om grotere problemen te voorkomen, werden reizigerstreinen gekeerd in Viersen. De goederendienst kon, met een snelheidsbeperking weliswaar, met moeite doorgang vinden. Nadat op 01-08 de laatste trein uit Duitsland weer naar Venlo kwam en daar 's nachts overstond, werd vanaf 02-08 een pendeldienst Venlo – Viersen gereden, in aansluiting waarop een busdienst Viersen – Mönchengladbach reed. Die dag ontstonden nog meer problemen, toen 48715 na een bijna-aanrijding stil

kwam te staan op de helling naar Kaldenkirchen en terug moest komen naar Venlo. Die dag en op 03-08 verliep de goederendienst uitermate stroef, zowel door de lange snelheidsbeperking in Duitsland als door de restrictie dat containertreinen elkaar tussen Viersen en Kaldenkirchen niet mochten tegenkomen. Op 07-08 waren de beperkingen voorbij.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 17-07 strandde loc 1846 vanwege een defecte snelschakelaar met trein 5866 in Amsterdam Centraal. DD-AR 7420 sleepte de stam naar de Watergraafsmeer.
- Trein 960 (1738+5207) trok op 19-07 tussen Boxtel en Liempde de bovenleiding naar beneden, waardoor vreemd genoeg alle vier de sporen lange tijd versperd raakten. Door een zeldzaam staaltje ambtenarij van zowel NSR als ProRail raakten Tilburg – Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven langdurig versperd, hoewel twee van de vier sporen bruikbaar waren. Omdat ook de evacuatie van de 960 en de erachter gestrande 862 (1748+5216) veel te lang op zich liet wachten, verlieten de reizigers op eigen houtje de beide treinen, waarvan de klimaatbeheersing niet meer werkte. De 1738 werd inclusief stam door de 1829 naar Maastricht gesleept. De stam met de 1748 kwam aanvankelijk naar Tilburg GE en kwam tegen het ochtendgloren naar Hoofddorp Opstel. Daar werd de 1760 voor de BDs geplaatst, waarna de stam 's middags op 20-07 in 3547 werd ingezet.
- Een zestienjarige (!) bestuurder van een wegvoertuig zorgde op 21-07 voor een hoop ongemak en veel schade toen hij met een naar boven staande laadbak een spoorwegergang tussen Barneveld Aansluiting en Stroe passeerde. Hij trok met zijn voertuig de bovenleiding naar beneden, waarna de naderende ICM-en 4052, 4067, 4093 en 4084 van trein 1730 in de bovenleiding verstrikt raakten. De vuurbal die daarbij ontstond, had een bermbrand tot gevolg. Ook raakte de vooroplopende cabine en de frontseinen van de 4052 beschadigd, terwijl van alle treinstellen de stroomafnemers onbruikbaar waren. De reizigers werden middels bussen geëvacueerd, nadat eerst een tankautospuit met water de reizigers verkoeling had gebracht. Een 6400 sleepte de Koplopers, waarvan de beschadigde stroomafnemers op de balkons gelegd waren, met behulp van een sleepkoppeling naar de Bokkeduinen. De volgende morgen rond 04.30 uur was de bovenleiding hersteld, waarbij een tekort aan rijdraad voor enige vertraging zorgde.
- Tramwagen 6016 ontspoorde op 21-07 200 meter buiten station Houten. De ontsporing werd in verband gebracht met de warmte. De wagen werd herspoord, maar pas op 02-08 kon de tramdienst weer op gang komen.
- In Eindhoven brak trein 48735 op 22-07 in twee stukken toen hij na een oponthoud op de sporen 2 en 64 weer verder wilde rijden richting Venlo. Al na korte tijd kon de weer gekoppelde trein zijn weg vervolgen.
- Tussen Gouda en Woerden strandde op 22-07 trein 60139 met een defect aan de loc. De volgende dag ging tussen Gouda en Rotterdam Noord Goederen van trein 93503 één van de drie 6400-en defect.
- Op 25-07 trok trein 968 bij Liempde de bovenleiding naar beneden. Al snel kwam trein 2568 langs om de reizigers over te nemen. Over een afstand van circa 800 meter waren hangdraden en afstandhouders beschadigd. Nadat een hulploc ter plaatse was gekomen, raakte deze defect. Er werd een nieuwe loc gehaald. Rond 03.00 uur in de nacht van 26-07 was de trein van de baan; herstel van de bovenleiding was die dag rond 12.00 uur gereed.
- In Castricum strandde op 27-07 trein 3473 met een vaste rem onder het achterste draaistel van Plan V 910. De brandweer moest ter plaatse komen. Het stel werd afge-

voerd naar het revisiebedrijf Haarlem.

- Onder Syntus-Buffel 50 ontstond in de avond van 28-07 brand, terwijl het treinstel in Arnhem stond. Na ruim een kwartier was de brand geblust. Het treinstel werd naar Arnhem Berg afgevoerd alwaar het treinstel ook achter de schortplaten geïnspecteerd kon worden.
- A32-tram 6101 botste op 03-08 tijdens rangeren in Alphen aan den Rijn met het stopontspoorblok op het emplacement bij de loods. Zowel het blok als de tram raakte beschadigd.
- Wagen 33 80 27-44 415-1 liep op 02-08 op emplacement Europoort uit de rails, maar stond na twee uur weer in het spoor.
- Kort voor middernacht op 05-08 vond tussen Nijmegen Heijendaal en Mook een confrontatie plaats tussen een buffel (genummerd 3435) en een zwijn, waarbij de eerste nauwelijks beschadigd raakte en de tweede het leven liet. De 3435 werd vanaf Cuijk teruggehaald naar Nijmegen en 's nachts in Arnhem gereinigd.
- In Venlo botste die avond een onbekende eloc tijdens rangeren met de ICK op een op spoor 9 opgestelde koppeling voor het ertsverkeer. Daarbij werd een juk vernield en liep de wagen met één as uit de rails. Hersporing van de wagen nam twee uur in beslag.
- VIRM 8674 strandde op 07-08 tussen Tilburg West en Tilburg door problemen met de snelschakelaar. ICM 4240, in het Tilburgse revisiebedrijf voor de Cw compressor, en een machinist van het rb werden gebruikt om de defecte VIRM naar Tilburg te trekken.

ProRail en politie

- De laatste tijd wordt het treinverkeer regelmatig gehinderd doordat de politie te pas en te onpas het treinverkeer laat stilleggen omdat ze in of nabij het spoor bezig zijn. Onnodig waren de gevolgen van de melding door een kennelijk niet al te snuggere Rotterdamse politieagent op 15-07: in de Willemsspoortunnel had hij een brandlucht geroken, waarna prompt drie kwartier lang het treinverkeer op de Oude Lijn stillag. Dat de brandmelders de melding niet ondersteunden, was kennelijk niet van belang. De brandweer constateerde alleen een *diesel*lucht en dat klopte: kort voor de melding was een met dieseltractie gereden goederentrein door de tunnel gegaan.
- Op 31-07 kregen meerdere treinen grote vertraging tussen omdat politieagenten op jacht waren naar een agressieve hond. De 2538 kreeg bijvoorbeeld 38 minuten vertraging, hetgeen de vraag oproept of de politie nog wel prioriteiten kan stellen. Het ergste dat immers kon gebeuren, was dat de hond door een trein werd aangereden. Dat is wellicht heel triest, maar voordat de politie zich met soort 'noodgevallen' bezighoudt zou ze zich eerst eens moeten realiseren hoeveel treinreizigers ze dupeert.
- Diezelfde dag ging de politie tussen Schiphol en Riekerpolder Aansluiting achter een uit een trein gesprongen zwartrijder aan. Er liggen daar vier sporen, maar de KLDP nam geen risico en verordonneerde dat het gehele treinverkeer op baanvak stilgelegd moest worden. Met een aanwijzing 'voorzichtig rijden' voor alle machinisten was minder schade aangericht aan de treindienst.
- Helemaal bont maakte de hermandad het die avond tussen Naarden-Bussum en Hilversum Noord. Een motoragent ging, inclusief motor, achter een verdachte aan en bereed daarbij ook het schouwpad van de spoorlijn. Daar kwam hij vast te zitten met zijn motor. Nadat diverse treinen een aanwijzing 'voorzichtig rijden' had gekregen, verleende de machinist van 4967 de motoragent en een te hulp geschoten diender assistentie door de motorfiets een stukje de ballast in te trekken, zodat hij gekeerd kon worden. Op de weg terug naar de overweg zakte de motoragent echter weg

op het natte talud en viel acht meter naar beneden. Andermaal kwam de machinist van 4967 in actie: samen met het treinpersoneel van een 5800 wisten ze de agent, die onder de op z'n kop gevallen motor terecht gekomen was, te redden. Het mag duidelijk zijn dat het treinverkeer op de Gooiïjn door deze cowboy-achtige vertoning van de sterke arm danig ontregeld raakte. De vogel was overigens gevlogen...

Stations

▪ In Gouda is in 2003 het perron langs spoor 9 verlaagd om er de LightRail-trams te kunnen behandelen. Er was toen speciaal gekozen voor dit perron omdat zo een handige overstap richting Rotterdam en Den Haag gemaakt kon worden. Met de dienstregeling 2007 in het verschiet, wordt momenteel nagedacht of de trams op spoor 11 niet meer op hun plek zijn. Nu al loopt de treinserie 2000 regelmatig vertraging op omdat de 14000 naar Rotterdam op spoor 8 behandeld moet worden, zodat hij niet kruist met de 9500 naar Alphen. Wanneer de 2000 te laat is, wordt de 9800 vaak op spoor 10 binnengenomen. In geval van kleine vertragingen ontstaat hier weer een vertraginggevoelige kruising met de binnenkomende 9500; in de nieuwe dienstregeling wordt deze kruising nog meer kritiek omdat de 9500 dan zes minuten eerder binnenkomt dan nu het geval is. Planmatig liggen binnenkomst van een 9500 en vertrek van een 9800 dan nog maar één minuut uit elkaar. Bovendien vertrekt in de nieuwe dienstregeling elk half uur de 2800 Amersfoort – Rotterdam planmatig vanaf spoor 10. Een 9500 die niet weg kan, blokkeert dus snel de IC naar Rotterdam. Omdat in 2007 alle IC's in Gouda gaan stoppen, wordt het belang van een snelle aansluiting tussen de 9500 en de 14000/4000 naar Rotterdam en 9800 naar Den Haag minder groot, er is immers altijd binnen enkele minuten een aansluiting in de gewenste richting. Wanneer de 9500 naar spoor 11 zouden verhuizen, bestaat voor minder valide reizigers ook een mogelijkheid middels de hellingbaan het station te verlaten. Alle andere perrons van Gouda bieden die mogelijkheid niet. Voor de A32-trams zou spoor 11 gedeeltelijk verlaagd moeten worden, zodat de spitstreinen serie 19500 er ook nog gebruik van kunnen maken. Die verlaging brengt, als ertoe besloten wordt, de nodige problemen en kosten met zich mee omdat het een perron betreft dat op jukken gebouwd is. Feitelijk komt een verlaging neer op nieuwbouw van het perron. Een gedeeltelijk verlaagd perron langs spoor 11 is niet meer beschikbaar voor de bijsturing van de 'gewone' treindienst, terwijl het (weer opgehoogde) perron langs kopspoor 9 daarvoor geen volwaardig alternatief is.

▪ Blijkend berichten in het Dagblad van het Noorden willen de provincie Drenthe en de gemeente Assen in de buurt van het TT-circuit een tweede station aanleggen. Nabij het nieuwe station Assen Zuid en het nabijgelegen knooppunt van de snelwegen A28 en A33 wordt veel aanbod van reizigers verwacht die werken op het nieuwe bedrijventpark aldaar, terwijl ook bezoekers van het nieuwe attractiepark 'TT-World' er gebruik van zullen maken. Een nieuw station Assen Noord wordt niet levensvatbaar geacht, vanwege een te klein verwacht aanbod.

▪ Het stationsgebouw van Wolfheze heeft een opknappbeurt ondergaan. Het voegwerk krijgt een opknappbeurt, aan één zijde verschijnt de stationsnaam weer op het gebouw en het houtwerk wordt aangepakt.

ProRail & NIMBY

▪ De gemeenten Zuidhorn en Tytsjerksteradiel hadden Staatssecretaris Van Geel van Milieu opgeroepen 'maatregelen' te nemen tegen de nachtelijke goederentreinen door hun plaatsen. Op het traject Groningen – Leeuwarden rijden circa drie goederentreinen per week, hetgeen volgens ProRail is toegestaan volgens de vergunning. Men mag maxi-

maal een trein per nacht laten rijden, dus er is zelfs nog wat ruimte. Het valt voor de klagende noorderlingen te hopen dat de aantrekkende economie ook in het noorden voor meer, langere en zwaardere goederentreinen gaat zorgen!

▪ De gemeente Hardinxveld-Giessendam weigert ProRail de lawaaivergunning voor spoorvernieuwingswerkzaamheden op de westelijke Betuwelijn te verlenen. De werkzaamheden zouden gepaard gaan met een geluidsproductie van circa 75 decibel, beduidend meer dan hetgeen zonder vergunning is toegestaan. Omdat Hardinxveld een gemeente met een 'overwegend christelijke signatuur' is, heeft ze besloten de vergunning niet te verlenen, hoewel ze begrip heeft voor de noodzaak van de werkzaamheden. De gemeente kan het blijkens de berichtgeving in de media niet verkroppen dat het gezang in de in de nabijheid van de spoorlijn gelegen kerken wordt overstemd. ProRail stelt dat het nauwelijks mogelijk is alleen op zaterdagen de klus te klaren. Niet voor niets was voor het werk ook tijd op zondag uitgetrokken. Gedurende drie weekeinden zou op de 'Merwede-Lingelijn' gewerkt worden aan het spoor.

HSL-Zuid/HSA

▪ Op 07-08 werd bij Rotterdam Lombardijen de aansluiting met de HSL-sporen in dienst gesteld, nadat op 28-07 de formele oplevering van het zuidelijke tracé Rotterdam – Belgische grens had plaatsgevonden. Per

▪ In de Noordrand-tunnel tussen de Doenkade bij Berkel en Rodenrijs en de A20 bij Rotterdam blijken enkele kleine lekkages te zijn. Begin augustus zou worden besloten om al dan niet een extra betonlaag op één van de wanden aan te brengen.

▪ De proefritten met een Thalys-treinstel gingen op 07-08 van start. Daarbij werd tot 11-08 niet harder dan 100 à 120 km/h gereden.

▪ Nadat het treinstel op 12-08 terugkeerde naar België, wordt daar tot 27-08 een zogeheten 'Europanto' gemonteerd. Tot 03-09 denkt men nodig te hebben om deze te kalibreren. Vanaf 04-09 zal het treinstel met de nieuwe stroomafnemer weer proefritten maken, waarbij de snelheid direct die dag in etappes opgevoerd wordt van 160 naar 200, 230, 270, 300 en 330 km/h tijdens acceleratieproeven. Dat gebeurt ook op 05-09. Vanaf 06-09 worden comfortmetingen en geluidmetingen gehouden, waarbij de aanwezigheid van reizigers wordt gesimuleerd middels zandzakken. Het is bij die ritten noodzakelijk dat minimaal 309 seconden 300 km/h of harder gereden wordt. Ook worden op 06-09 wissel bereiden in afleidende stand, met maximaal 140 km/h. Op 07-09 wordt een gedeelte van de ritten zonder zandzakken gereden. 08-09 geldt als reservedag. Worden op 11-09 weer snelheidsritten, comfortmetingen zonder zandzakken en 'wisselproeven' gedaan, op 12-09 worden alle ritten gemaakt ten behoeve van het berijden van wissels, nu met een snelheid van 154 km/h. 13-09 is weer een reservedag. De ritten van 14-, 18-, 19- en 20-09 zijn bedoeld om de verschillende componenten van de beveiliging te beproeven. Op 21- en 22-09 vinden onder meer 'functionele testen' in de Groene-Harttunnel en de tunnel aan de noordkant van Rotterdam plaats. Van 25-09 tot 09-10 rijdt de Thalys proefritten op het Belgische deel van de HSL; op 10-, 11- en 12-10 rijden twee gekoppelde Thalys-stellen op het zuidelijke deel van de lijn (dus tot Rotterdam). 13-, 16-, 17- en 18-10 zijn reservedagen, op 19-10 vinden in België ETCS-proeven plaats. De drie daaropvolgende dagen zijn als reserve ingepland voor de Belgen. De beide Thalysen worden op 19-10 weer gescheiden, terwijl van 23- tot 25-10 het proefrittreinstel weer voor de gewone dienst geschikt wordt gemaakt.

Betuweroute

▪ In Sliedrecht werd in juli het werkwissel van het station naar de Betuweroute verwijderd.

IJzeren Rijn

▪ Na de Nederlandse gemeenten langs de IJzeren Rijn hebben nu ook de Belgische gemeenten zich geweed tegen de heringebruikname van de lijn. De gemeenten Hamont-Achel, Neerpelt en Overpelt eisen een tunnel of omleiding van de lijn om de veiligheid en woonkwaliteit te garanderen.

Mobiele werkplaats

▪ IVW en de Arbeidsinspectie gaan de veiligheid van baanwerkers, een beroepsgroep die relatief veel risico loopt, controleren. Men doet dat vooral op de plekken waar tijdens het werk de treindienst doorgaat. Volker Rail heeft een wedstrijd van ProRail gewonnen waarin om innovaties in de railbouw gevraagd werd, met een 'mobiele werkplaats'. Deze werkplaats bestaat uit een 25 meter lange wagon zonder vloer en lijkt op een grote tent. Onder de tent kan het personeel inspecties, werkzaamheden aan wissels, slijpen van spoorstaven en vernieuwingen van lasverbindingen uitvoeren. De mobiele werkplaats is voorzien van water, elektriciteit en gereedschap. De wanden zijn verstelbaar zodat de baanwerkers de maximale bewegingsvrijheid hebben. Verder is de tent lichtdoorlatend en voorzien van ramen zodat men zich niet afgesloten voelt maar wel beschermd zit tegen regen en wind. Op deze manier hoopt ProRail dat ook veiliger gewerkt kan worden. De werkplaats is mede ontwikkeld door Movares (het vroegere Holland Railconsult) en wordt de komende maanden in Zutphen en Apeldoorn getest.

Wist u dat...

- lok 6487 aan één zijde zijn Railion-logo mist en nog een zwart locnummer heeft?
- op 17-07 de SGM-combinatie 2974 + 2010 + 2950 werd gezien in de treinserie 9800?
- ICM 4036 op 19-07 in de treinserie 3300 Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd werd ingezet?
- de 2023 en 2962 die dag een VIRM-VI vervingen en de treinen 2223, 2220, 2241, 2234, 2255 en 2252 reden?
- de 2021 en 2027 op 19-07 in de 4958/5900 terecht kwamen en de volgende dag trein 3017 naar Nijmegen reden?!
- het ons inmiddels niet meer zou verbazen wanneer enkele Sprintertweetjes binnenkort in Groningen, Leeuwarden of Enschede opduiken?
- wij ons afvragen of er ooit een SGM-II in Emmen is geweest?
- een lezer ons berichtte dat de automatische omroep op station Heeze al ruim een jaar steevast spoor 1 omroept als spoor 2 wordt bedoeld en andersom?
- er minstens één ICK-B is die donkerder getinte ramen heeft dan de overige exemplaren?
- stel 819 met mininummers blijkt rond te rijden?
- NS op 26-07 10.000 OLA-fruitjes uitdeelde aan reizigers op Amsterdam Centraal?
- in de zomerdienstregeling de treinserie 7300 weer met drie SGMm-en gereden wordt?
- op 27-07 de 2021 tussen de 2942 en 2967 in liep?
- trein 825 in verband met een defect op 27-07 werd opgeheven tot Utrecht?
- in diens plaats mDDM 7816 van 5620 overliep in 825 en de na 5717 uitgelopen 7878, met een defecte cabineairco eigenlijk bestemd voor het onderhoudsbedrijf Leidschendam, 5623 werd?
- de 8651 die dag in de treinserie 5700 werd ingezet, te beginnen met 5715?
- op die dag ook de 508 en 509 gecombineerd reden in de treinen 5714 en 5725 in plaats van een Plan T en twee Plan V's en de 2957 en 2966 in plaats van een mDDM in de

4900/5900 reden?

- op 04-08 een van de twee SGMm-en van trein 9821 was vervangen door een SGM-tweetje, zodat de 9821, 9814, 9829 en 9822 in de samenstelling 2032+2981+2013 reden?
- het 'gladde-sporensseizoen' op 03-08 werd geopend door de 7871, die als 14076 bij Rotterdam Noord aan het glijden sloeg?
- 'paradepaardje' 501 op 03-08 werd opgeheven vanwege een defect?
- in Utrecht de 902, 953, 456 en 834 als vervangende Ambtenaren Express op pad gestuurd werden?
- het oorspronkelijke materieel (4234+4444) dusdanig snel hersteld was dat het leeg naar Utrecht werd gestuurd, bestemd voor doorvoer naar het noorden?
- al snel werd besloten de beide ICM-en als vervangende trein 967 vanuit Utrecht naar Heerlen te sturen, omdat de oorspronkelijke 967 vanwege een defect in Haarlem bleef staan?
- de 4444 en 4234 als 980 uit Heerlen terugkeerden en vanuit Haarlem naar Groningen werden overgebracht, waarbij ze vanaf Amersfoort de 4238 meenamen, die met een defecte motorgenerator kampte?
- trein 12760 op 04-08 met één minuut vertraging uit Zwolle vertrok en met zeven minuten *vervroeging* in Amersfoort binnenkwam?
- trein 4119 op 04-08 negen minuten vertraging opliep bij vertrek uit Hoek van Holland Haven omdat de treindienstleider tot twee (!) keer toe een rijweg instelde vanaf een ander spoor dan waar de 4119 (2955) stond?
- die dag drie Sprintertweeën in de diensten van SGMm-en liepen: de 2021 met de 2942 in de 4000/4800, de 2006 met de 2939 in de 14000/4000/4800 en de 2010 samen met de 2940 in de 7300?
- een van onze razende reporters op zondag 06-08 twee VIRM-en aantrof op de Flevovlijn: de 8662 en 9480?
- ProRail en NS tijdens de grootschalige werkzaamheden op de IJssellijn in augustus 10.000 tassen met kleine kadootjes uitdeelden aan de gedupeerde reizigers?
- de mABk van mDDM-stam 7816, die boven de 40 km/h een vreemd rammelend geluid produceert (blz. 226), de 390 7714 is?
- vanwege wateroverlast in de reizigerstunnel te Delft op 12- en 15-08 de treinen van Den Haag richting Rotterdam niet konden stoppen te Delft, maar daarvoor extra halteerden in Rijswijk en Delft Zuid?
- in de avond van 16-08 station Almere Oostvaarders gesloten moest worden nadat door hevig noodweer de reizigerstunnel onder water stond?
- de nog immer fraaie DE-I 41 op 15-08 de oogverblindend in olijfgroen met lichtgrijze schortplaten en dak geschilderde Pec 1902 van het revisiebedrijf Tilburg naar Blerick sleepte?
- een provisorisch herstelde lekkage in DD-AR 7460 op 17-08 werd aangezien voor een 'verdacht pakketje'?
- dat tot gevolg had dat trein 2257 in Rotterdam werd ontruimd en in een staaltje onvervalst paniekvoetbal door de politie uiteindelijk het hele Rotterdamse Centraal Station werd onttruimd?

MUSEUMNIEUWS

Stichting Stadskanaal Rail

Stoomtractie in 2006

Door het wegvallen van de "Emma" heeft het bestuur gekeken naar mogelijkheden om op korte termijn toch stoom te kunnen bieden. Die mogelijkheden liggen niet voor het op-

rapen, het seizoen 2006 werd derhalve met dieseltractie begonnen. De zich in Veendam bevindende locomotief 52 8082 is ook voor inspectie naar Stadskanaal gehaald, uit onderzoek bleek dat van een inzet op korte termijn helaas geen sprake kon zijn. Er wordt op het moment van schrijven naar andere oplossingen gekeken, zodat er wel binnen afzienbare tijd weer met stoomtractie gereden kan worden.

Restauratie 'Rabo-rijtuig' voltooid

De revisie van rijtuig BD113, ook wel bekend als het 'Rabo-rijtuig', is in juli 2006 afgerond. In de afgelopen twee jaar is de wagenbak geheel kaal gemaakt, zijn er een paar slechte stukken plaatwerk vervangen, alle ramen zijn eruit geweest en in nieuwe rubbers teruggeplaatst, verder is het dak geheel geschuurd en geschilderd, en daarnaast is een volledige remwerkrevisie doorgevoerd (vervangen alle pennen en bussen). Naast het hele remwerk is ook de stelbalk schoongemaakt en weer mooi zwart geschilderd. Ook ontkwamen onder andere de veerpakketten, asbalansen en aspotten niet aan een grondige beurt. De BD113 ziet er nu weer als 'nieuw' uit, de wagenploeg heeft hier een zeer fraaie prestatie neergezet.

Renovatie spoorlijn van start

In het vroege voorjaar heeft de definitieve gunning voor de renovatie van de spoorlijn plaatsgevonden. De spoorlijn zal onder handen genomen worden door VolkerRail.

De werkzaamheden aan de spoorlijn zijn vrij vlot na de definitieve gunning gestart. Na het gereedkomen van de grondsanering van het noordelijk deel van het emplacement Stadskanaal is VolkerRail van start gegaan op het baanvak Stadskanaal – Musselkanaal. Op dit trajectdeel worden alle slechte bielzen vervangen door goede exemplaren. Van de te vervangen bielzen is door de dienst Weg en Werken van de S.T.A.R. een uitgebreide inventarisatie gemaakt. Gemiddeld worden één op de zes bielzen vervangen.

De werkzaamheden op het emplacement Musselkanaal beperken zich niet alleen tot het vervangen van enkele spoorbielzen. Het kopspoor te Musselkanaal wordt volledig vernieuwd, het nog aanwezige kopspoor van de aansluiting bij de spoorhaven zal worden voorzien van een stootjuk.

De brug over de Valthermond zal ontdaan worden van railstaven. Deze oude 'NP38'-railstaven zullen in Stadskanaal in depot worden opgeslagen en t.z.t. worden gebruikt op het emplacement. Vlak voor de brug over de Valthermond zal eveneens een stootjuk worden geplaatst.

Op het moment van schrijven zijn de werkzaamheden aan het baanvak gevorderd tot het emplacement Nieuw-Buinen. Het hier in depot aanwezige grind is de afgelopen maanden gezeefd en gebruikt voor de sanering van het emplacement Stadskanaal. Het te Nieuw-Buinen aanwezige kopspoor zal ook geheel opnieuw worden aangelegd.

Naar verwachting zullen de werkzaamheden op het baanvak Stadskanaal – Musselkanaal aan het begin van de herfst worden afgerond. Na de bouwvak zal er begonnen worden met het monteren van wissels. Op het baanvak Stadskanaal – Musselkanaal zal er bij de voormalige halte Eerste Exloermond een passeerspoor aangelegd worden.

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Uit niet officiële bron vernamen wij dat de VSM de 50 3666 van de voormalige Vennbahn in België heeft gekocht. De loc is de enige 50-er met oliestook waardoor deze eenvoudiger te stoken is en daarnaast ook geschikt is om bij droogte ingezet te worden als er verhoogde kans op brandgevaar is door vallende asdeeltjes zoals bij kolengestookte los.

Het is nog een probleem om de loc weg te krijgen omdat het traject waar de Vennbahn over reed buiten dienst gesteld is.

REISVERSLAGEN

Impressies uit Noord Korea

Bewegingsvrijheid is in dit land zeer beperkt, de waarnemingen zijn vanuit trein en bus gedaan.

Pyongyang

Trams.

Zoals bekend, is er in de stad - naast drie normaalsporige tramlijnen - één metersporige tramlijn in bedrijf.

De normaalsporige tramlijnen hebben over het algemeen vrije baan aan de zijkant van de zeer brede wegen, slechts in de buurt van het hoofdstation liggen de sporen in het midden van de straat.

Veel maakt dit niet uit, want het autoverkeer is, ook in de spitsuren, zeer beperkt.

Staat van sporen en bovenleiding zijn redelijk, maar dat geldt niet voor de stroomvoorziening.

Trams rijden over het algemeen zeer frequent, om de paar minuten, ook op zondag, maar nogal langzaam. En regelmatig zagen we hele rijen trams stil staan.

Men rijdt met T4 motor- en bijwagens (soms als bijwagen ook een motorwagen met een gedeeltelijk verdwenen stroomafnemer); een keer een vierwagentram gezien met beide beugels omhoog, maar ik vermoed, dat de voorste emr defect was). Verder T6 en KT8; de laatste alleen in het roodcrème, de andere ook in blauw en groencrème. Vaak zijn de nummers achter de voorruit aangegeven. Reparaties worden soms onderweg gedaan; een keer zagen we de bestuurder tussen de beugel staan. Opvallend is bij een aantal T4's de gedeelde voorruit.

De trams zijn vaak overvol vanaf de eerste halte.

Dat geldt niet voor de metersporige lijn, die met ex Züricher vierassers bereiden wordt.

Frequentie en ook de bezettingsgraad zijn mager. Deze baan en de wagens zien er wel goed onderhouden uit, maar de lijn leidt dan ook naar het gigantische mausoleum van Kim Il Sung en daar kun je alleen georganiseerd komen.

Trolleybussen.

Zeer veel lijnen doorkruisen de stad in alle richtingen. In grote lijnen gaat wat voor de tram beschreven is, ook voor de trolleybussen op.

Door de hele stad staan ook defecte trolleybussen; op een aantal is een werkplatform aangebracht.

Metro.

Er zijn 2 lijnen met 17 stations. Buitenlanders mogen maar 2 stations bezoeken: Wedergeboorte en Glorie, en ook alleen op zondag. Trek zelf uw conclusies.

Er rijden voormalige Berlijnse rijtuigen met nog de aldaar bekraste ruiten.

Andere trolleybusbedrijven.

Ik heb, naast dat van Pyongyang, vanuit bus en trein enkele bedrijven gezien.

Over het algemeen was de staat van de bovenleiding zeer slecht; draden hingen als waslijnen, masten stonden schots en scheef en in een aantal gevallen was het niet duidelijk, of er nog iets reed. Dat kan te maken hebben met de staat van onderhoud, maar ook met energieschaarste, die zeer sterk is (in veel plaatsen -ook grote- is er of geen straatverlichting, of die is kapot, of die is uitgeschakeld). In Sinuju, aan de grens met China, is een lange lijn, parallel aan de spoorlijn, geen wagen te zien; ook op de lijn in Phyongsong, 40 km. ten noordwesten van de hoofdstad, bewoog niets. In Nampo stond een defecte wagen langs de kant, evenals in Wonsan, en die laatste stond er een dag later nog. Daar reden wel sporadisch wagens op de enige lijn, waarvan het oostelijke eindpunt een kilometer is teruggelegd, tot vlak

voor de kruising met een elektrische spoorlijn. Her en der hingen nog resten van de bovenleiding. De 'achterlichten' van de bussen waren erop geschilderd. In Sariwon tenslotte reden gelede bussen.

Frank Vester

Een kleine impressie uit Frankrijk

CFC - Chemin de Fer des Combes

In de heuvels net buiten Le Creusot in het departement Saône-et-Loire ligt het Parc Touristique des Combes, een klein pretpark met een smalspoortreintje. Nu is dat op zich niet opzienbarend, vrijwel elk pretpark heeft wel zoiets en dat kan niet allemaal worden opgenomen in de kolommen van dit blad, ware het niet dat er toch een tweetal bijzonderheden zijn. Ten eerste is de rit spectaculair: de berghelling af met vier bochten van 180° en vervolgens in een rechte streep en op vol vermogen weer omhoog. Ten tweede wordt onderaan de helling aansluiting gegeven op net zo'n treintje dat van daar naar het SNCF station van Le Creusot pendelt, en het geheel dus ook een beetje een vervoersfunctie geeft. Er wordt gereden met open ruittuigen en industriedieseltjes, maar blijkens de ansichtkaartenstandaard zijn er ook dagen met stoomtractie. Terzijde, maar blijkens diezelfde standaard, is in Le Creusot zelf een groep liefhebbers bezig met het opknappen van SNCF lok 241P17.

Jan van der Linden

Het openbaar vervoer in de Finse en Zweedse steden

Hier vind je natuurlijk veel Volvo- en Scania-bussen, maar in Finland zijn ook Icarus-bussen te zien en Mercedes-Benz Citaro-bussen. En opvallend genoeg ook Volvo Polska-bussen (terwijl de eigen Volvo-fabrieken bij wijze van spreken om de hoek liggen). Maar ja, Polen is (nog) goedkoper. Het zijn overigens wel dezelfde types bussen die ook ConneXXion gebruikt rond Zwolle (o.a. Hanseliner) en de Interliners rond Den Haag. Er worden relatief veel 15m-wagens (drie-assers) gebruikt. In Gävle komen ook kortere stadswagens voor. Opvallend is ook dat er relatief weinig gelede bussen worden gebruikt. Alleen in Malmö komen grotere hoeveelheden voor. Een apart gezicht is de grote ovale achterruit bij sommige bustypes. De nieuwste Scania's komen overeen met de bussen die Arriva tegenwoordig gebruikt vanuit Amsterdam door de Jtunnel naar Waterland.

Ook in Scandinavië zijn verschillende bedrijven actief. Dit kan ertoe leiden dat er soms hele kolonnes bussen achter elkaar rijden omdat ze allemaal op dezelfde tijd van het station vertrekken. Met name in Helsinki was dit het geval.

In Zweden dragen de bussen in de meeste gevallen de kleur van de opdrachtgever. Alleen boven de voordeur is dan te zien wie het exploiterende bedrijf is, bijv. Connex, Swebus, e.a. In Malmö bijv. zijn de stadsbussen groen en de streekbussen geel.

De tramlijnen van Stockholm

Hierbij enkele interessante aspecten van deze lijnen opgetekend na een bezoek op 19 mei 2006.

De Nockebybanan, lijn 12, begint in het metrostation Alvik tussen de beide metroporen in. Aangezien de metro van Stockholm links rijdt, begint de tram ook links rijdend. Bij de eerste halte wordt gelijkvloers naar rechts gewisseld. Deze kruising ligt ook nog in een boog en een wegkruising. Wie bij deze halte uitstapt, zal een zeer bekend geluid kunnen horen. De kruising is beveiligd met knipperlichten en bellen

van het type EBA (Electronische Bel Alkmaar) die bij ons op menige overweg te horen is. Op deze lijn rijden bovendien de A32-trams, dus je waant je hier een beetje op de Rijn-Gouwe-Lijn Gouda - Alphen a/d Rijn. Verder slingert de lijn zich op een vrije baan door de wijk Nockeby. Alleen in de spits rijden nog vierassers op deze lijn als tweewagenstel (motorrijtuig met stuurstandrijtuig).

Terug bij metrostation Alvik begint beneden op straatniveau de Tvärbanan, lijn 22. Qua tracing is dit de meest interessante lijn. De tram begint ook linksrijdend, maar wisselt meteen na vertrek naar rechts en rijdt dan gelijk een tunnel in. Vervolgens rijdt de tram op een vrije baan door het groen, over een grote betonnen brug over het water, weer door het groen, onder allerlei viaducten door, rijdt een klein stukje over een niet meer gebruikte havenspoorlijn, dan over een stuk straatspoor (Gröndal), weer gevolgd door een tunnel door de rotsen, dan weer een lang stuk vrije baan, deels parallel aan de metro, om tot slot op een gecombineerde tram/busbaan te eindigen in Sickla Udde. In de verte zie je de (ex-metro)treinen van de Saltsjöbanan rijden. Kortom een zeer afwisselende lijn, gereden met de A32-trams, al dan niet als koppelstel.

De derde lijn is de bekende Lidingöbanan, lijn 21, die begint bij metrostation Ropsten. Na vertrek rijden de trams over de Lidingöbrug die zoals bekend in een niet al te beste staat verkeert. Voor de bruggenliefhebbers: Het is een lange, stalen vakwerkbrug met halverwege een boogbrug en aan de stadzijde een beweegbaar deel. Op het einde splitst de brug zelf zich nog in twee takken. Het beweegbare deel is een Straussbrug van het eerste type, waarbij het betonnen contragewicht in de soort parallellogram-constructie boven de trambaan en naastliggend fietspad hangt. Straussbruggen van het latere type zijn bekender en zijn o.a. te vinden in de Antwerpse haven. Doch ook in Stockholm zelf is dit brugtype te vinden en wel in de Saltsjöbanan over het Dalvikskanaal. Hierbij hangt de grote klomp beton aan de zware brugconstructie boven de spoorbaan. Verder slingert de tramlijn over het zuidelijke deel van het eiland Lidingö. In deze lijn liggen ook enkele overwegen met spoorbomen. Sommige hebben ook de Nederlandse EBA-bellen, maar hier komt er een Zweeds geluidje uit. Op deze lijn doen driewagenstrams dienst, twee motorrijtuigen met een stuurstandrijtuig er tussenin, alle vierassers.

De museumtramlijn 7, de Djursgårdslinie, reed op die dag niet.

Hans Krijnen

DVD - VIDEO

EISENBAHN KURIER. Die Traditionslok 50 849. In 1939 leverde Henschel de eerste 50-ers (12 stuks). Tot 1942 waren er 3000 machines in gebruik. Loc 50 849 verkeert als museumloc nog in de oorspronkelijke uitvoering. U ziet beelden van de gewone dienst bij de DR en bij de Plan-dampf-happenings, personen- en goederenvervoer, winter- en zomerdienst. Aan het eind zit nog een stukje archief uit de goederen- en reizigersdienst. 45 minuten lang fraaie beelden van een locserie die wel zo ongeveer de allerbekendste onder de hobbyisten is. Bestelnr. 8137, prijs 14,80 euro. www.eisenbahn-kurier.de

B O E K E N

VERLAG BERND NEDDERMEYER. Deze kleinere uitgeverij is onder andere in Berlijn gespecialiseerd. De S-Bahn kreeg veel aandacht, maar ook boeken als Berliner Verkehr laten de trams zien. Voor ons ligt iets bijzonders, namelijk iets voor specialisten in stoomhistorie, meer bepaald locomotief-fabrieken. **Lokomotivbau bei der Stettiner Maschinenbau A.G. "Vulcan"**. Stettin is nu Pools. In de keizertijd was de werf van VULCAN zeer toonaangevend met zijn stoomschepen en oorlogsbodems. Van 1858 tot 1928 zijn er ook locomotieven gebouwd. Samensteller Dieter Grusenich behandelt eerst in het kort de Duitse locomotiefbouw halverwege de 19^e eeuw en dan die in Stettin. Er is een apart hoofdstuk over de Kleinbahn-machines en de niet-spoorse zaken bij Vulcan. Er is meestal voor KPEV (Pruisische Spoorwegen) gebouwd met uitlopers van bestaande typen in de periode na 1920. We zien de oudjes, maar ook de 78 en 38. Het fotomateriaal is afkomstig (althans grotendeels) uit catalogi van de fabriek. Er zijn zeer precieze lange nummerlijsten. Ook is er een kort overzicht van overgebleven Vulcan-locomotieven. Verder veel literatuur over de groten als Henschel etc. Mooi dat dit er nu ook is. Van alle bekende fabrieken missen we alleen nog Schichau, ook daar uit de buurt. € 24,80, 128 blz., formaat 21 X 31 cm, harde kaft, ISBN 978-3-933154-70-2. <http://www.eisenbahn-verlag.de/>

EISENBAHN KURIER. Die Baureihe 03 (Horst Triche). Hier hebben we weer zo'n encyclopedie te pakken met werkelijk alles wat er te vertellen valt. Behalve over de na-oorlogse 03¹⁰ van de DB waarover elders een boek verscheen. Het is voor een deel een technisch boek dat begint met de ontwikkeling van de Duitse sneltreinlocs sedert 1900. Beschrijving van loc en tender omvat veel ruimte, ook met tekeningen voor de modelbouwer. Het leeuwendeel omvat echter de dienst bij de DR tot 1945, de tussenperiode tot aan de oprichting van DB en DR^{II} en dan natuurlijk DB en DR. Samen met de serie 18 waren ze als eerste sneltreinlocs echter weg van de rails bij DB. Bij de DR^{II} hielden ze het tot in de 70-er jaren uit, voornamelijk op de route Stralsund-Berlijn. De stroomlijners vóór 1940 en vlak na 1945 bij de DB vormen ook een hoofdstuk. Bij de vele foto's zitten maar enkele oude bekende. Zowel van DB als DR^{II} is een sectie in kleur opgenomen. Aandacht is er ook voor de 03 in Rusland, Polen en Oostenrijk (hier reden ze Passau-Wenen in deze jaren als stroomlijners). Toen ze er in de 30-er jaren pas waren zijn er allerlei experimenten gedaan met de stroomlijning van loc en tender. De 03 was zeker de meest elegante Einheitslok. 03.001 is nog steeds bedrijfsvaardig als museumloc. 496 blz., A4, 750 afbeeldingen, bestelnr. 133. prijs € 49,90. ISBN-10:3-88255-133-X. www.eisenbahn-kurier.de

EISENBAHN KURIER. Eisenbahn Bildarchiv, deel 23, Ab-schied von der 141. De Einheits elocs uit de 50- en 60-er jaren omvatten de series E 10, 39, 40, 41, 50 en 51. De voor alles te gebruiken serie 41, nu 141, nam recent afscheid van de rails. Ulrich Rothe stelde een kleurealbum samen met ook een enkele zwart/wit foto. U ziet deze 4-assige "Arbeitstiere" vooral in het Westen met veelal korte treinen. Maar ze reden ook goederentreinen en soms een D-trein. In het Oosten kwamen ze na de Wende zelden voor. Ook in dit deel zijn de foto's prachtig. Winteropnames van klasse, landschappen, trajecten, enz. Als inleiding is er een korte geschiedenis van de bouw en het ontwerp opgenomen. Zo wordt een wat gewoontjes uitzierende machine die verschillende kleurenschema's over zich heen kreeg, toch nog interessant. 96 blz., oblong formaat, € 19,80, bestelnr. 362, ISBN 3-88255-362-6.

EISENBAHN KURIER. Dampfbetrieb in der Schweiz van de hand van Peter Willen, die de normaalspoor-stoom in Zwitserland in kleur fotografeerde vanaf 1957 tot heden. Het gaat om de BLS, SBB, en een aantal particuliere lijnen. Deel 2 over het smalspoor volgt. Uw recensent herinnert zich dat in de 50-er jaren nog enkele trajecten puur stoom waren. Basel SBB-Basel Bad Bhf en Bellinzona-Luino. Verder zag je de "Elefanten" nog wel sporadisch op de Gotthard tot Erstfeld. Goederen- en posttreinen, dat was het. In het oude station Bern waren er omstreeks 15 uur drie stomers tegelijk! De kwaliteit van de foto's verschildt nogal, al naar gelang de opnamedatum. U ziet veel tenderlocs maar ook de A 3/5 die NS als 3500 óók had en de C 5/6 die in 1989 bij het NS-jubileum was. Wat is er zoal te zien? Langs de lijn en depôts, bij sloop maar ook bij jubilea en liefhebbersritten. Ook enkele DB- en SNCF-locs doen mee. Afgezien van enkele adembenemende sneeuwopnamen aan de Gotthard zijn er nog zo'n 20 topplaten. Dit is een boek voor elke Zwitserland- en stoomfan! 112 blz., 30 X 21 cm., oblong formaat, 170 foto's, € 29,80, bestelnummer 296, ISBN 3-88255-296-4.

EISENBAHN KURIER. Reisen in Luxuszüge (Mühl & Klein). Jaren geleden verscheen de eerste druk van dit posteralbum, nu dus de tweede en wat voor één! Posters van luxe treinen en hotels van weleer. De introductie is in drie talen: Duits, Frans en Engels. Bij de illustraties alleen in het Duits en Frans. In drie grote hoofdstukken is de inhoud verdeeld. 1) Het ontstaan van de luxe treinen en het verkeer in sommige gebieden zoals de Riviéra, Italië en Zwitserland: Orient Express, Nord Express, etc., 2) de bloeitijd en herstel 1919-1939, 3) de tijd na 1945. Verder is er nog een hoofdstuk over de Wagons Lits. Interessant zijn ook de verbindingen met het Midden-Oosten toen de Turken daar regeerden. Veel posters zijn onbekend, er zitten wel enkele Nederlandse onder. Het hele boek is één stuk nostalgie uit de tijd dat alleen de rijken op reis gingen. De platen beelden vaak ook scènes in de landen uit. Een superproductie in kleur zonder meer! Zo'n boek zou voor iedereen (ook de niet-spoorfan) een prachtig cadeau zijn! 380 blz., 500 illustraties, € 49,90, bestelnr. 696. ISBN 3-88255-696 X, formaat 24 X 32 cm (en flink aan het gewicht!).

EISENBAHN KURIER. Bilderarchiv, deel 19. Voor dit oblong album maakt Petrak de meeste kleurenfoto's. Het gaat hier over de Oberlausitz, het gebied tussen Bautzen, Görlitz en Zittau. Al eerder bespraken wij een deel over Noord-Bohemen. De illustraties in deel 19 mogen er ook weer zijn. Het gaat om wat stoom (ook smalspoor) en veel diesel, Duits en Tsjechisch. Er is wat beschrijvende tekst, maar verder wordt het album gemaakt door zijn foto's. Prachtige grote oude stations, mooi landschap en een rustige omgeving. De smalspoorwegen rond Zittau nodigen uit tot een fijne vakantie. 96 blz., 23 bij 16,5 cm, prijs € 19,80, Bestelnr. 358. ISBN 3-88255-358-8.

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2006-8. ISSN:0030-3321 * Themanummer Utrecht * Na de vaste nieuwsrubrieken: De eerste jaren van de Gemeentetram Utrecht * De Lindner-wagens van de GETU * De aanhangrijtuigen van de tram in Utrecht * de laatste jaren van de Utrechtse tram * Randstadspoor * De vernieuwing van station Utrecht Centraal * * www.NVBS.com/Opderails *

Strassenbahn Magazin, augustus 2006, 37^e jaargang, nr. 202. ISSN 0340-7071 * 10815. * Nieuws uit binnen- en buitenland * 125 jaar stadsverkeer in Nürnberg * Een succesvolle uitbreiding van tramnet in Zwickau * In de regio Kassel wordt kaartje vergoed zodra Citadistram 5 minuten over tijd is * Een dubbel tramjubileum in Oberhausen * Basel viert zijn 111-jarig tramjubileum * De toenemende afbraak van het eens zo grote tramsysteem in Sint-Petersburg * Een nieuw type 100% LVT met (echte) draaistellen wint fors aan populariteit nl. de Flexity Outlook-tram * Trammodelspoor * Stuttgart's tramfamilie serie "300" (deel 3 en slot). * Friedrich Grünwald als tramfotograaf van de 30- en 40-er jaren herdacht * Historische trammaterieel in Berlijn * Veel fotomateriaal * www.geramond.de ThN

EDITIONS DU CABRI. In de 'Collection Images Ferroviaires' nu een deel over de Belgische S-standaardtrams in de Borinage: **En "type S" sur les rails du Hainaut** (Dandois & Geerdinck). Het behandelt de periode 1970-2006, dus van de beginnende grote neergang van het gehele net. Eerst enkele woorden over de geschiedenis van de NMBS en de S-wagens in het algemeen. Dan volgen één voor één de lijnen in het gebied Charleroi - La Louvière - Mons. De verbinding Charleroi - Mons komt ook nog in beeld. Het boek bevat mooie groot afgedrukte zwart/wit- en kleurenfoto's. Ook is het museumgebeuren meegenomen, vandaar de einddatum 2006. Opvallend is dat bijna nergens het verwaarloosde industriële karakter van de streek aan de orde komt. Het zijn allemaal "zondag-foto's". Wij kennen deze streek toch als uiterst afstotend qua omgeving (niet qua mensen, die altijd even behulpzaam waren als je Frans niet al te slecht was). 144 blz., groot formaat 23,5 X 31 cm, 248 foto's, € 39,=.

<http://194.206.46.139/wd90awp/wd90awp.exe/connect/cabri9>

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 15 oktober 2006: Museum de Speeltoren herdenkt de Waterlandse tram met een tentoonstelling over de diverse wetenswaardigheden: het traject, de betekenis voor toeristen, hooitram en uiteraard de feestelijke en tragische voorvallen. Monnickendamers en Broekers denken aan "hun tram" die 50 jaar geleden zijn laatste rit maakte vanuit Noord. Museum de Speeltoren, Noordeinde 4 te 1141 AM Monnickendam. Geopend t/m 10 september dagelijks, behalve maandag; 16 september t/m 15 oktober allen op zaterdag en zondag. 13.00 tot 16.30 uur. <http://www.despeeltoren.nl/alginfo.htm>

Op **zaterdag 2 september 2006** houdt de Tramweg Stichting haar jaarlijkse donateursvergadering. Dit jaar is als locatie gekozen voor het Nederlands Openluchtmuseum (NOM) in Arnhem. Ter gelegenheid hiervan zal het Trambedrijf van het NOM op deze dag afwisselend met al het rijaardige materieel op de baan komen. Ook de Amsterdamse railreiner Rr3 zal van de partij zijn. Er wordt met de trams gereden tussen 10 en 17 uur. Alle tramliedhebbers zijn van harte welkom.

Voor toegangsprijzen, gegevens over het Trambedrijf en alle andere activiteiten, zie: www.openluchtmuseum.nl.

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. Open iedere zaterdag van 13 tot 16 uur.

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

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

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

Zie ook de berichten in onze rubriek **Buitenlands Stadsvervoer** over: Berlijn, Halberstadt, Potsdam, Woltersdorf, Essen, Hamburg-DB, Hannover-HSM, St.Etienne, Salzburg, Baltimore, Yakimu en Malmö.

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

Wist u dat... sommige mensen zichzelf een beetje dom vinden als zij in onze rubrieken "wist u dat..." dingen lezen, die zij nog niet wisten. Wij vinden dat helemaal niet dom, want als iedereen alles al wist wat wij schreven, hoefden wij dit blad niet meer uit te brengen....