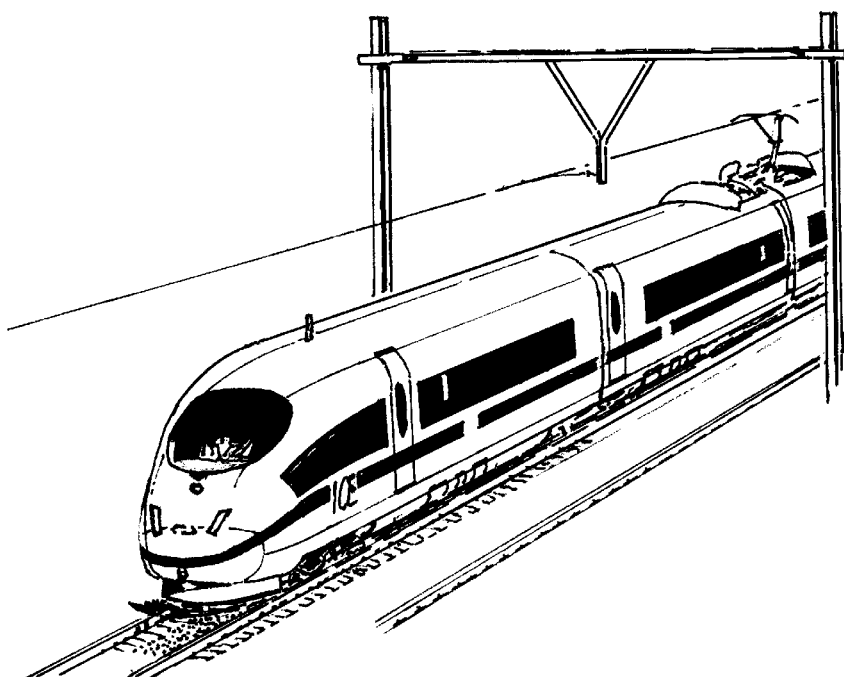
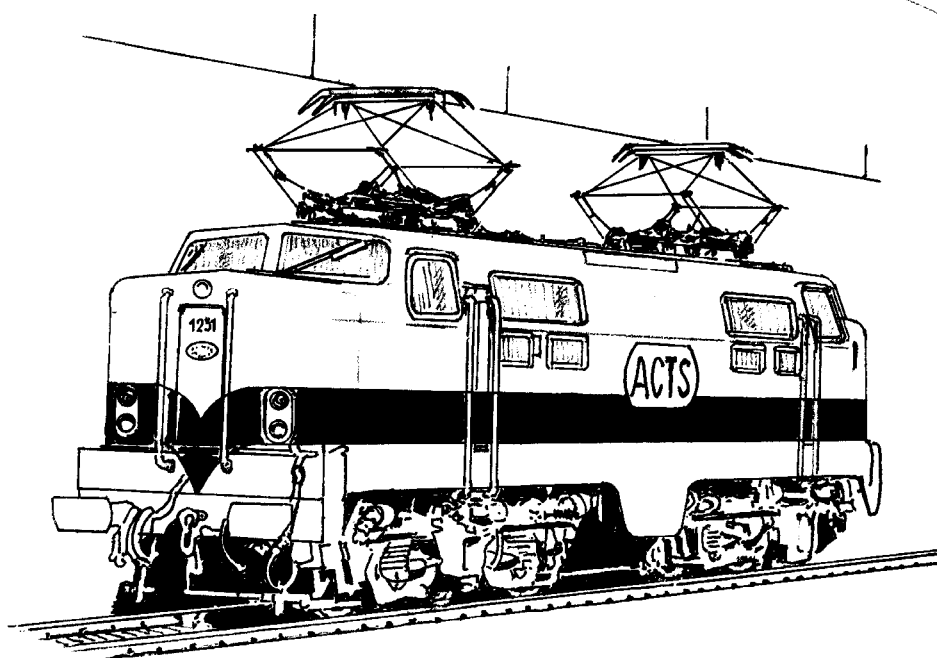
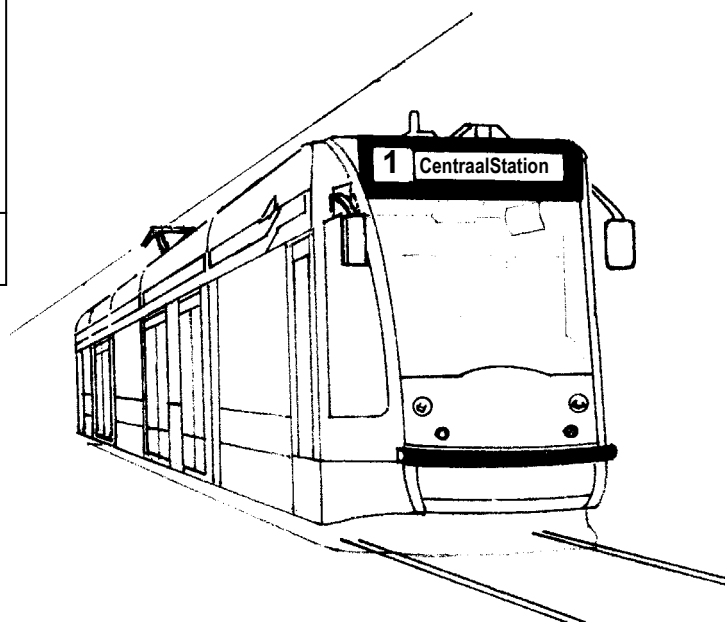


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 591 – maart 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 3 (591)
maart 2008

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Maurits Vink

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 Neute-

lings, Eric Salleveld, Bas Schenk,

Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2008 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2008. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

Taken en verantwoordelijkheden op het spoor

Hieronder leest u een bijgewerkt overzicht van de rolverdeling op het Nederlandse spoorwegnet, uitgegeven door NS Corporate Communication. Inmiddels zijn er meer dan 30 partijen die over de Nederlandse rails (mogen) rijden. Voor de trouwe lezers van dit blad waarschijnlijk weinig nieuws, maar voor onze nieuwe lezers wellicht nuttig een en ander eens goed op een rijtje te zien.

- NS vervoert reizigers; de overheid zorgt voor het spoor
- NS is slechts een van de vele spoorbedrijven die over de Nederlandse rails rijden

Naar aanleiding van Europese regelgeving hebben de rijksoverheid en de politiek begin jaren '90 besloten om in Nederland het vervoer op het spoor los te koppelen van het beheer van de railinfrastructuur.

ProRail (voorheen Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding) is de naam van de organisatie die al vanaf 1995 in opdracht en voor rekening van de overheid de spoorweginfrastructuur beheert. NS verzorgt het grootste deel van het reizigersvervoer en is verantwoordelijk voor de exploitatie van stations.

NS

NS speelt als grootste reizigersvervoerder een belangrijke rol in de mobiliteit van Nederland. NS verzorgt in Nederland dagelijks met zo'n 4500 treinritten het vervoer van 1,1 miljoen reizigers.

Daarvoor zijn bijna 3000 rytuigen met 257.000 zitplaatsen beschikbaar. In Nederland beheert NS 379 stations. Het door NS bereden spoorwegnet strekt zich uit over ongeveer 2100 kilometer. In het Verenigd Koninkrijk exploiteert dochterbedrijf NedRailways samen met haar Britse partner Serco twee vervoerconcessies: Mersey Rail rondom Liverpool en Northern Rail in het noorden van Engeland. Ruim 25.000 NS-medewerkers verzorgen de dienstverlening aan de klanten.

Andere vervoerders

Niet op alle spoorlijnen in Nederland rijden treinen van NS: op 14 spoorlijnen met een totale lengte van bijna 700 kilometer in verschillende delen van Nederland wordt het reizigersvervoer verzorgd door andere vervoerders: Syntus, Arriva, Connexion, Veolia Transport, DB Regionalbahn Westfalen en Prignitzer Eisenbahn. De komende jaren kan dit op nog meer lijnen aan de orde komen, aangezien de overheid ervoor heeft gekozen om het openbaar vervoer in een aantal regio's aan te besteden.

Op het Nederlandse spoorwegnet rijden inmiddels diverse goederenvervoerders, waarvan Railion de grootste is. Daarnaast zijn op dat gebied onder meer ACTS, Rail4Chem, HGK, Veolia Cargo en ERS actief. Sinds 2000 is de omvang van het goederenvervoer per spoor meer dan verdubbeld naar ruim 40 miljoen ton per jaar. NS is een reizigersbedrijf en houdt zich niet bezig met goederenvervoer.

Spoorwegaannemersbedrijven als Strukton en Spitzke rijden ook met eigen treinen over de rails. Bij elkaar zijn ruim 30 spoorvervoerders toegelaten op het Nederlandse spoorwegnet.

ProRail

ProRail zorgt namens de overheid voor aanleg, onderhoud en beheer van het Nederlandse spoorwegnet, inclusief alle bijbehorende voorzieningen zoals stations, tunnels, overwegen, bovenleiding, seinen en wissels. Daarnaast verdeelt ProRail de capaciteit op het spoorwegnet, regelt zij de railverkeersleiding, verzorgt informatie over het treinverkeer en coördineert bij calamiteiten.

Infrastructuur

ProRail is verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en optimale beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor. Ook het opheffen van storingen en herstel van de infrastructuur na calamiteiten behoren tot de taken. Deze werkzaamheden, evenals het onderhoud aan het spoor, worden in opdracht van ProRail uitgevoerd door erkende spooraanneemers.

Op veel plaatsen in het land vinden in opdracht van ProRail nieuwbouwprojecten plaats. Variërend van nieuwe tunnels en nieuwe baanvakken - zoals de Betuwe-route - tot compleet nieuwe stations.

Ook regionale projecten, zoals de aanleg van een fietstunnel onder het spoor, die veelal in opdracht van een gemeente worden uitgevoerd, vallen onder de verantwoordelijkheid van ProRail.

ProRail ontvangt jaarlijks geld van de overheid voor onderhoud en instandhouding van het spoor.

Capaciteitsverdeling

Daarnaast is ProRail de organisatie voor capaciteitsmanagement. Zij coördineert het doelmatige gebruik van de infrastructuur. Vervoerders van reizigers en goederen vragen capaciteit op het spoorwegnet; ook voor onderhoudswerk moet capaciteit worden vrijgemaakt. Dat kan leiden tot onverenigbare wensen.

ProRail integreert en beslist op basis van door de overheid vastgestelde regels over capaciteitsvragen van vervoerders en beheerders. Zij treedt zondig op als scheidsrechter. En dit alles op het drukstbereden nationale spoorwegnet ter wereld.

Railverkeersleiding

Ook de verkeersleiding wordt door ProRail geregeld: zij deelt in het operationele proces zogenaamde rijwegen toe aan de gebruikers van het spoorwegnet. Met behulp van een geautomatiseerd systeem bedient ProRail de seinen en wissels en geeft zo de rijwegen vrij. De organisatie zorgt er bij verstoringen voor dat het treinverkeer weer op gang kan komen.

Vervoerders zorgen zelf voor de bijsturing van de inzet van hun treinen en rijdend personeel.

Calamiteiten

ProRail coördineert de werkzaamheden van de Calamiteitenorganisatie Rail, die in actie treedt wanneer zich (ernstige) onregeligheden op en rond het spoor voordoen. ProRail informeert vervoerders en derden (waaronder de media) over de actuele stand van zaken in de treindienst en informeert hierover (in opdracht van de reizigersvervoerders) reizigers op de stations via omroep, treinaanwijzers, halaanwijzers, informatieschermen en via NOS-Teletext 751-754.

Inspectie V&W, divisie Rail

De inspectie van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, divisie Rail heeft namens de rijksoverheid de zorg voor de veiligheid van het railverkeerssysteem en houdt daar toezicht op.

Spoorwepolitie

De Spoorwepolitie maakt al enige jaren geen deel meer uit van NS, maar is onderdeel van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD).

=====

Huizinga gaat praten over maximumsnelheid trams

Staatssecretaris Huizinga (verkeer) wil met de wethouders van de vier grote steden praten over mogelijkheden om ongelukken met trams tegen te gaan. Ze zal daarbij het invoeren van een maximumsnelheid en de voorrangsregels bespreken.

Uit onderzoek blijkt dat tussen 2002 en 2006 36 mensen zijn overleden door ongelukken met trams. Enkele honderden mensen raakten gewond. Een Kamermeerderheid van CDA, PvdA en SP vindt dat er iets aan moet gebeuren. In 2000 deed de toenmalige Raad voor de Transportveiligheid van professor mr. Pieter van Vollenhoven al aanbevelingen om het aantal ongelukken met trams tegen te gaan. Huizinga zal die aanbevelingen in haar gesprekken meenemen.

In een reactie zei een woordvoerder van het Rotterdamse vervoersbedrijf RET dat de plannen betekenen dat er een nieuwe dienstregeling moet komen. Bovendien wil hij onderzoeken of er inderdaad in Rotterdam een verband bestaat tussen de snelheid van trams en het aantal (dodelijke) ongelukken. „Een aantal ongelukken kan ook veroorzaakt zijn door onoverzichtelijke situaties” aldus de woordvoerder.

De Haagse vervoerder HTM liet weten dat de gemiddelde tramsnelheid 22 kilometer per uur is. „De trams mogen 50 kilometer rijden, maar halen dat meestal niet omdat ze vaak moeten remmen voor haltes.” Volgens de woordvoerder komt het tramsysteem in de war als de snelheid naar beneden moet. „Bovendien zijn er in Den Haag veel vrije trambanen en hebben we bij gevaarlijke kruisingen maatregelen genomen om de veiligheid te vergroten”.

De OV-chipkaart

Vrijdag 29 februari jl. kwam staatssecretaris Huizinga met het verlossende woord. De voorbereidingen voor de invoering van de OV-chipkaart gaan gewoon door. Vergezeld van de directeur van Trans Link Systems (de beheerder van de chipkaart) en de verschillende directeuren van de vervoerbedrijven (waaronder GVB-directeur Gert Jan Kroon) en politiek verantwoordelijken (waaronder Stadsregio-verantwoordelijke Leen Verbeek) werd op een persconferentie verteld dat het onderzoek door TNO heeft uitgewezen dat het met het hacken van de chip wel meevalt. Voorlopig is deze veilig maar het verdient wel aanbeveling om in de komende twee jaar alle chips door nieuwe te vervangen. Zwak punt blijft de goedkope chip in het z.g. papieren chipkaartje.

De staatssecretaris is echter nog niet helemaal gerustgesteld en laat nog een tegenonderzoek uitvoeren door onafhankelijke deskundigen van de Londonse Universiteit. Tot die tijd zal zij nog geen besluit nemen over de invoeringsdatum van de OV-chipkaart en zij sluit een latere invoering dan 1 januari 2009 niet uit.

Voorts is de staatssecretaris van plan om een groot offensief te starten om de chipkaart aan de man te brengen. Nog altijd is de bevolking terughoudend bij de invoering van de nieuwe chipkaart en door de berichten gedurende de laatste maanden is dit er zeker niet beter op geworden.

Een probleem is nu nog de financiering; door de problemen en de nieuwe acties om de komst van de chipkaart te promoten moet er meer geld op tafel komen. Wie dit alles gaat betalen is nog niet duidelijk. Daarom weigeren de streekvervoermaatschappijen Arriva, Connexion en Veolia vooralsnog de nieuwe overeenkomst over de invoering van de kaart te ondertekenen. De vervoerbedrijven GVB, RET en HTM ondertekenen de overeenkomst wel.

Voorts zijn met de vervoerbedrijven nieuwe afspraken gemaakt over de privacybescherming en de tarieven van de OV-chipkaart.

GVB-directeur Gert Jan Kroon en Leen Verbeek (Stadsregio Amsterdam) zie verder geen problemen voor de invoering van de OV-chipkaart in Amsterdam. De invoering van de kaart ligt geheel op schema en voor wat betreft de regio Amsterdam kan de kaart op 1 januari 2009 worden ingevoerd. Men is echter wel afhankelijk van het besluit van de Rijksoverheid.

GVB heeft inmiddels wel moeten toezeggen om het gebruik van de gegevens te beperken. Het bedrijf werd hierover op de vingers getikt door de Commissie Privacy Beveiliging.

Naast alle commotie over het kraken van de plastic chipkaart (door een groep Duitse hackers) en het kopiëren van de kaart door een groep studenten uit Nijmegen zijn de grootste problemen echter nog altijd de in de ogen van de vervoerders kleine problemen die de gebruikers van de kaarten steeds ondervinden. Het meeste komen deze tot uiting in Rotterdam waar de kaart inmiddels gebruikt kan worden bij de metro, de tram en de bus. Bij de metro zijn het vooral de poortjes die voor problemen zorgen en bij tram en bus doen de meeste problemen zich voor bij de kaartlezers die vaak niet in- of uitchecken. Vaak gebeurt het dat men in tram en bus bij het uitchecken opnieuw wordt ingecheckt.

Het meest vervelende is echter dat het vaak voorkomt dat men bij het uitchecken (bij tram, bus en metro) niet wordt afgerekend. De passagier merkt dit echter niet direct en pas later blijkt dat men het volle bedrag heeft betaald. Bij het inchecken wordt namelijk € 4,00 van de kaart afgeschreven en bij het uitchecken wordt dan het gereisde traject berekend en het restant van het bedrag weer op de kaart bijgeschreven. B.v. € 4,00 - € 0,90 (1 zone) = € 3,10 teruggestort op de kaart. In plaats van € 0,90 betaalt de reiziger dan € 4,00. In vrijwel alle gevallen krijgt de reiziger het be-

drag wel teruggestort maar de moeite die men hiervoor moet doen is zeer omslachtig en tijdrovend. Ook in Amsterdam doen zich dergelijke problemen bij de metro regelmatig voor. Tevens zijn zowel de kaartlezers als de verkoopautomaten regelmatig buiten werking.

Niet het kraken van de chip maar de problemen zoals hierboven vermeld zijn voor ROVER en de Consumentenbond reden om te verzoeken de komst van de kaart uit te stellen. Beide organisaties zijn overigens wel voor invoering van de chipkaart.

Niet voor niets heeft de staatssecretaris inmiddels laten weten pas over te gaan tot afschaffing van de strippenkaart en het sterabonnement als alle kinderziekten aan de chipkaart zijn overwonnen.

Het wachten is nu op de volgende stap van de staatssecretaris in april nadat de Londonse Universiteit zijn licht over de chipkaart heeft laten schijnen. Ook is het nog wachten op de acties van TLS en de Vervoerbedrijven om de betrouwbaarheid van het systeem te verbeteren.

AMSTERDAM

maximumsnelheid trams (zie ook het bericht op blz. 67)

Vorige maand kwam staatssecretaris Tineke Huizinga uitgebreid in de pers met haar voorstel om te kijken naar de snelheid van de tram in de vier grote steden. Dit naar aanleiding van een eerder rapport van de Raad voor de Veiligheid van Pieter van Vollehoven.

In dit rapport beveelt de Raad aan de snelheid van de tram in de stad omlaag te brengen van maximaal 50 km/u naar 30 km/u. Dit omdat er veel ongevallen gebeuren met andere wegdeelnemers.

Helaas worden in dit rapport oorzaak en gevolg verkeerd geïnterpreteerd. Bij de vele ongevallen, en helaas soms ook met dodelijk gevolg, ligt de oorzaak niet bij de tram maar bij de andere verkeersdeelnemer. Bij de laatste dodelijke ongevallen ging het om fietsers die met een walkman op reden en daardoor de komst van de tram niet opmerkten, zelfs niet het bellen van de tram. Daarnaast gebeurt het maar al te vaak dat voetgangers nog snel naar een tram hollen om deze nog te halen waarbij de verkeerssituatie geheel over het hoofd wordt gezien. Dat het eigenlijk niets te maken heeft met de verkeerssituatie blijkt bijvoorbeeld wel uit de mengeling van voetgangers en trams op het Stationsplein en Leidsestraat. Hier vinden eigenlijk nooit ongevallen plaats. Minder goed ligt het in de Reguliersbreestraat waar de fietsers massaal gebruik maken van de trambaan, maar ook hier is het aantal ongevallen vrijwel nihil.

Voor autobestuurders ligt het probleem meestal bij het afslaan of keren op de trambaan. Men let daarbij eigenlijk vooral op de tegenliggers en vergeet daarbij de vlak naast de auto rijdende tram die dan vervolgens ook fiks in de zijkant van de auto duikt met alle gevolgen van dien.

Ook het verhaal van snel rijdende trams is sterk overdreven. Trams en bussen hebben in de stad om de plm. 400 meter een halte en daardoor zal de snelheid nooit hoog zijn, zeker omdat er steeds opgereden en geremd moet worden. In de praktijk ligt de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer op 20 km/u. Alleen op lange stukken op een vrije baan, zoals de Cornelis Lelylaan kan de tram wel eens hogere snelheden halen maar meer dan 70 km/u kan het niet zijn, daar de voertuigen ook als zondig zijn afgesteld. Door de vier vervoerbedrijven in de grote steden werd op een dergelijke wijze al gereageerd op de uitspraken van de staatssecretaris.

Laat staatssecretaris Tineke Huizinga en minister Eurlings nog eens kijken naar de met walkmans rondrijdende fietsers en bromfietzers en kijken of er alsnog een verbod kan komen op het gebruik van deze muziekdragers die deze verkeersdeelnemers volledig afsluiten van alle omgevingsgeluiden.

Ook zou het goed zijn als er meer wordt gekeken naar de oorzaak van de aanrijdingen en wat minder naar de gevolgen, hoe erg het ook is dat er slachtoffers vallen.

Noord/Zuidlijn

Voor de zoveelste keer kwam er van het gemeentebestuur een mededeling over de kosten van de Noord/Zuidlijn. Maar liefst 22 miljoen Euro komen er bij het toch al hoge bedrag dat de gemeente Amsterdam moet bijdragen aan de aanleg van de nieuwe metrolijn. Het ziet er inmiddels naar uit dat de kosten voor de aanleg van de lijn ruim boven de twee miljard Euro uitkomen waarvan ruim een miljard voor rekening komen van de gemeente Amsterdam. Dit naar aanleiding van een beslissing van de Raad van State waartegen de gemeente Amsterdam in beroep was gegaan nadat men het bedrag bij het rijk trachtte terug te halen. De Raad van State stelde echter de Rijksoverheid in het gelijk.

Naast de problemen op het gebied van de financiën ontstaan er ook steeds meer problemen over de aanlegtijd. Bij de startcaissons op het Damrak en de verschillende stations in aanbouw, Rokin, Vijzelgracht en Ferd. Bolstraat ondervinden de bewoners en de winkeliers zeer veel overlast. Deze overlast zou beperkt blijven en ook slecht een tot twee jaar duren, maar in de praktijk zitten de omwonenden nu al jarenlang tegen een bouwput, schuttingen en geluidsoverlast van de machines aan te hikken. De bekende Amsterdamse schoenenmaker Jan Jansen (Rokin) heeft er inmiddels al een lied over gemaakt.

Momenteel zorgt de aanleg van de lijn voor veel verkeersoverlast bij het Centraal Station. Door de aanpassingen op de Prins Hendrikkade zijn de kruisingen met het Damrak en de Martelaarsgracht een complete chaos, waarbij vooral het autoverkeer op het Damrak voor de Damraklijnen richt. CS voor grote vertragingen zorgen.

En de opening van de nieuwe metrolijn die eerste gepland stond voor 2011, vervolgens via 2012 naar 2013 ging zal uiteindelijk pas in 2015 gaan plaatsvinden.

Aanpassing van het tram- en busnet

Vorige maand verschenen in de pers berichten over de aanpassing van het tram- en busnet bij de komst van de Noord-Zuidlijn in 2013/2015. Het gaat daarbij om gegevens die zijn uitgelekt uit een rapport van de Stadsregio Amsterdam. Uit deze gegevens zou blijken dat er een aantal tramlijnen zou worden opgeheven (4, 5, 24 en 25). Gelukkig is dit niet juist. In deze rapportage - die is opgesteld door

De Stadsregio Amsterdam en de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer - staat een aantal scenario's over mogelijke aanpassingen in het tram- en busnet. Hierbij is echter nog alles mogelijk en pas in het najaar zal er door het bestuur van de Stadsregio een besluit worden genomen over een definitieve invulling van een mogelijk tram- en busnet. In de verschillende scenario's wordt uitgegaan van het handhaven van het bestaande tram- en busnet in stad en streek tot het aanpassen van het tramnet en het aantakken van de streekbussen in Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein) en Station Zuid voor de lijnen uit Amstel/Meerlanden.

Veel zal afhangen wat er financieel mogelijk is. Uiteraard verdient het zo veel mogelijk handhaven van het bestaande tram- en busnet de voorkeur. Reizigers hoeven dan minder over te stappen. Voorts moet niet uit het oog worden ver-

loren dat de Noord-Zuidlijn in eerste instantie was bedoeld als opvang voor meer reizigers uit de regio waardoor de halteafstanden in de stad groot zijn gehouden zodat de lijn eigenlijk niet geschikt is voor het fijnmazige net in de stad.

Infrastructuur

Stadsdeel Osdorp neemt binnenkort een beslissing over de bebouwing van het geplande bedrijventerrein Lutkermeer, deelgebied 1. In dit plan is ook de aanleg opgenomen van een los/laadstation voor de goedertram van CityCargo. Om dit mogelijk te maken moet ook een aanpassing plaatsvinden in enkele bestemmingsplannen waarbij het nodig is om vanaf het eindpunt De Aker van lijn 1 een trambaan aan te leggen naar de nieuwe vestiging van CityCargo.

De werkzaamheden op de het nieuwe traject van lijn 5 op de Strawinskylaan, Parnassusweg en Buitenveldertselaan zijn momenteel in volle gang. In de loop van mei wordt gedurende een weekende de route aangepast waarbij de aansluitingen op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat in orde worden gemaakt. Op de nieuwe route komen er twee nieuwe haltes; een op de Strakwinskylaan bij de huidige bushaltes en een op de Parnassusweg bij de 2^e ingang van het NS-station Zuid.

De werkzaamheden op de Ceintuurbaan bij de Ferd. Bolstraat en de 2^e Nassaustraat bij de Nassaukade werden afgesloten.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel verder plaats in de Van Baerlestraat tussen Concertgebouwplein en Roelof Hartplein en op de Parnassusweg en Strawinskylaan, op het Leidseplein tussen Marnixstraat en op Leidsekade.

In de nacht van 27 op 28 februari werden vanaf de Pres. Kennedylaan 8 grote luxe jachten bestemd voor de Hiswa-watertentoonstelling in de RAI per trailer over de weg vervoerd. Hierbij moest de bovenleiding van lijn 4 tijdelijk worden verwijderd.

Werkzaamheden Oostlijn

De tunnelwerkzaamheden aan de Oostlijn gaan definitief door in de hoogzomer van 2008. Van 29 juni t/m 17 augustus zal het metroverkeer tussen Amstelstation en Centraal Station niet rijden. De lijnen 53 en 54 worden daarbij ingekort tot het Amstelstation en lijn 51 tot Station Spaklerweg. De lijnen 53 en 54 lopen bij het Amstelstation over via het kruiswissel aan de noordzijde van het station (op het viaduct over de Mr. Treublaan).

In de periode van de afsluiting rijdt een pendelbuslijn tussen het Amstelstation en het CS met gelede bussen. In de spitsuren wordt om de 5 minuten gereden en daarbuiten steeds om de 7½ minuut. De buslijn rijdt via Amstelstation - Prins Bernhardplein - Wibautstraat - Rhijnspoorplein - Weesperplein - Weesperstraat - Mr. Visserplein - Valkenburgerstraat - PH-kade - Stationsplein Oostzijde vv.

Voorts rijden in deze periode de tramlijnen 4 en 5 de normale winterdienst.

Bij de tunnelwerkzaamheden wordt op het ondergrondse traject het spoor (inclusief ballastbed en stroomrails) vernieuwd alsmede de bekabeling van het beveiligingssysteem (seinstelsel).

Zwartrijders bij GVB

Het aantal zwartrijders in de Amsterdamse trams en metro's is nagenoeg gelijk gebleven. Dat blijkt uit cijfers van GVB die binnenkort worden gepubliceerd in het jaarverslag 2007. In de trams zonder conducteur rijdt 7% van de reizigers zwart. In de metro is dat 14%. Cijfers die overeenkomen met

het aantal zwartrijders in 2006. Reizigers van de bus en de meeste tramlijnen worden al bij het instappen gecontroleerd. GVB noemt de constante controles die het uitvoert de oorzaak van de gelijk gebleven cijfers.

Materieel

Blokkendozen

Ingericht voor chipapparatuur zijn inmiddels de 780, 781, 784, 785, 787, 789, 791, 799, 800, 801, 804, 805, 808, 809, 810, 813, 815 en 816.

Combino's

Hierbij weer een geactualiseerd en gecorrigeerd overzicht van de renovatie.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2093, 2104, 2109, 2113, 2117, 2119, 2120, 2127, 2130.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor een tweede aanpassing: 2003, 2011, 2027, 2131.

Bij Siemens in Düsseldorf staan thans voor schadeherstel: 2083, 2128, 2203.

Nog niet gerenoveerd zijn de volgende Combino's: 2096, 2118, 2126, 2129.

De 2201 wordt momenteel dagelijks gebruikt voor meetritten, waarbij met de wagen het traject van lijn 5 wordt bereden. Het is de bedoeling om uit te zoeken waardoor de beveiliging van de metro wordt gestoord door de Combino's 2201/2204 na hun renovatie bij Siemens.

Remiseverdeling

Havenstraat: 798-813,815,816; 817-841; 901-920; 2001-2062; 2201-2204.

Lekstraat: 780-797; 2063-2130,2141-2151.

Zeeburg: 2131-2140.

Metro/Sneltram

Na zijn metamorfose in de HWR kwam CAF-stel 102 op 16 februari jl. wit en blauw beplakt en geschilderd weer in dienst op lijn 50 in de combinatie 104 + 91 + **102**.

In het wit/blauw zijn inmiddels uitgevoerd: 70, 71, 73 - 94, 101 - 103, 105.

BN-stel 60 kon na zijn draaistelrevisie weer de HWR verlaten. In de HWR staan nu nog CAF 96 (die wit en blauw wordt) en CAF 105 (vermoedelijk draaistelrevisie).

Op het opstel terrein van de lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg stonden afgelopen week de metrostellen 7,8 en 10 buiten dienst alsmede de CAF-stellen 82 en 87.

Museumtramlijn

Met Pasen (23 maart 2008) start de museumtramlijn Amsterdam weer haar volgende seizoen en rijden de antieke museumtrams als vanouds weer tussen het Haarlemmermeerstation in Amsterdam, langs het Amsterdamse Bos en de Poel in Amstelveen naar Amstelveen-Bovenkerk, Noorddammerlaan vv.

Kijk op www.museumtram.nl en <http://www.museumtramlijn.org/>.

Ook de Museumwinkel in het Haarlemmermeerstation is dan weer geopend. De winkelwebsite van Tramshop (www.tramshop.amsterdamsetram.nl) is weer geheel bijgewerkt en aangevuld met diverse leuke kleine trammodelletjes uit de diverse Duitse biermerken-voorraden en voor kleine prijsjes verkrijgbaar. Uiteraard kunt U ook rechtstreeks via de Museumwinkel-website van Tramshop bestellen.

ROTTERDAM

maximumsnelheid trams (zie ook het bericht op blz. 67)

Staatssecretaris Huizinga van Verkeer wil in gesprek met wethouder Baljeu over de maximumsnelheid van trams. Zij ziet een beperking op de snelheid van de tram als middel om het aantal ongelukken terug te dringen. Uit onderzoek blijkt dat tussen 2002 en 2006 in Nederland 36 mensen zijn overleden door ongelukken met trams. In Rotterdam zijn dat er gemiddeld twee per jaar. Eerder had ook de Raad voor de Transportveiligheid hier onderzoek naar gedaan. Volgens de RET zal zo'n maatregel niet veel uithalen omdat aanrijdingen en de snelheid van de tram vaak geen relatie hebben. Het gaat meestal meer om onoplettendheid van automobilisten, fietsers, voetgangers en soms ook trambestuurders. Mocht de maatregel er komen dan vreest de RET problemen met de dienstregeling. Reizigers zullen langer op de tram moeten wachten op de tram, of er moeten meer trams ingezet worden, wat weer gevolgen heeft voor de financiën. Als de tram langzamer moet gaan rijden, dan stappen de reizigers waarschijnlijk ook weer sneller in de auto. Gevolg daarvan is dan weer langere files, hetgeen dan weer meer luchtvervuiling geeft. Natuurlijk is elke dode er één te veel, maar er worden er echter ook velen voorkomen. Trambestuurders en treinmachinisten slaat vaak de schrik om het hart bij het zien van de manier waarop automobilisten, fietsers en voetgangers nog voor een railvoertuig langs proberen te komen. Een snelheidsbeperking zal dan ook niet al te veel uitmaken. De oplossing ligt misschien meer in het beter afschermen van tramtracés en duidelijker verkeersregels. Vooral voor de tram zijn de verkeersregels de laatste jaren voor iedereen juist onduidelijker geworden. In het verleden had de tram altijd voorrang, tegenwoordig is dat niet meer altijd zo, waardoor er bij de overige weggebruikers tegenwoordig nogal eens verwarring ontstaat. Reizigersvereniging ROVER heeft inmiddels met de RET een plan overlegd om trams uit te rusten met airbags. De RET ziet dit als mogelijke optie en gaat het onderzoeken.

OV-chipkaart (zie ook het bericht op blz. 67)

De Consumentenbond en de Reizigersvereniging ROVER sloegen eind februari groot alarm over de ov-chipkaart. Volgens hen kan de geplande invoering, over een jaar, beter worden uitgesteld. Beide organisaties worden hierbij gesteund door cijfers die de website ov-chipklacht verzamelt. Initiatiefnemer Arno Bonte kreeg sinds vorig jaar juli vijfduizend klachten en per maand komen er honderden bij. Eén van de meest voorkomende meldingen is dat reizigers niet kunnen uitchecken. Daardoor verliezen ze de borg die het computersysteem afschrijft als ze het ingangspoortje naar trein of metro passeren. Bij de RET bedraagt dit € 4,00 euro, de NS rekent € 7,50. Ook bij het overstappen van bijvoorbeeld trein naar metro is het onduidelijk waar men moet uitchecken en opnieuw inchecken. Uit onderzoek blijkt ook dat bij de streekbussen bijna de helft van de scanners stuk is, waardoor reizigers niet kunnen uitchecken. Het bedrijf dat de kaart introduceert, Trans Link Systems (TLS), wijst alle verantwoordelijkheid van de hand. Volgens hen vallen de problemen onder de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Wel gaat TLS er voor zorgen dat de huidige chip in de pas binnen twee jaar kan worden vervangen door een veiliger exemplaar. In de toekomst kan zo'n nieuwe chip, behalve in de chipkaart, bijvoorbeeld ook in een bankpas worden gezet.

De openbaarvervoerbedrijven gaan voorlopig door met de invoering van de fraudegevoelige pas. Uit onderzoek van

TNO is inmiddels gebleken dat de pas voorlopig veilig genoeg is. Onduidelijk is hoeveel vertraging de invoering heeft opgelopen, maar het lijkt uitgesloten dat alle ov-reizigers er vanaf komend jaar gebruik van maken, zoals de bedoeling was. Overigens is het nog altijd niet duidelijk wanneer de strippenkaart wordt afgeschaft. Wethouder Baljeu wil voornamelijk geen datum noemen. Zij wacht op het besluit van staatssecretaris Huizinga, die hierover het laatste woord heeft. De strippenkaart blijft voorlopig nog in de metro te gebruiken.

Ov-verbod 'tramtuig'

Er komt in Rotterdam zo snel als mogelijk een openbaar vervoersverbod voor mensen die zich in tram, bus en metro misdragen hebben. Burgemeester Opstelten, korpschef van politie en hoofdofficier van het Openbaar Ministerie hebben dit medio februari afgesproken. De komende tijd wordt bekeken hoe dit verbod er exact uit gaat zien, waar het wordt vastgelegd en hoe het kan worden gehandhaafd. De Rotterdamse politiek eiste een verbod na de tramtreur op lijn 2, die Rotterdam-Zuid doorkruist. Al enkele jaren worden hier ruiten van trams ingegooid, deuren open getrapt en wordt het personeel agressief bejegend. Politie en RET willen de overlast nu serieus gaan aanpakken. Op 12 februari lieten zij dit duidelijk weten aan een 15-jarige Rotterdammer. Deze wilde 's ochtends met skates aan in de tram stappen op de Kromme Zandweg. De bestuurder zei dat dit verboden was. Hierop liet de jongen weten dat de tram dan 'vandaag niet meer zou rijden'. Vervolgens gooide hij een pak yoghurt over het hoofd van de trambestuurder. De jongen werd direct opgepakt. Na overleg met het Openbaar Ministerie kreeg hij een boete van 300 euro voor het beledigen van de trambestuurder en het vernielen van zijn kleding.

Stichting RoMeO

Vanaf zaterdag 1 maart is er op Rotterdam TV wekelijks het feuilleton "Lijn 10" te zien. Deze serie van tien afleveringen, gemaakt door de "Stichting Ontbijt TV Rotterdam", is een mini-soap waarin muziek en interviews op originele wijze tijdens een rit met een vierasser (nr. 522) door elkaar lopen. De interviews worden gehouden met markante Rotterdammers. In de eerste aflevering was Tony Viola, jazzdrummer in ruste, de eregast. Daarna volgen nog in willekeurige volgorde: Burgemeester Ivo Opstelten, 'schildersbeest' Rinus Blomsteel, horaca-ondernemster Anna Vingerhoets, dichter Frans Vogel, uitgever Willem Donker, RTV-Rijnmond-journalist Jack Kerklaan, zanger-componist Kees Korbijn, Jantje Steenhuis (directeur Gemeente Archief Rotterdam), acteur Quintus Ristie en Roland Wondolleck (directeur Rotterdam Airport). Het feuilleton is wekelijks op zaterdagochtend te zien op Rotterdam TV (kanaal 67) om 08.30 uur. Herhaling van zondag- t/m vrijdagochtend om 08.30 uur, 's nachts 01.00 uur en weekend 02.00 uur.

40 jaar metro

De "Open Dag" op 10 februari ter gelegenheid van 40 jaar metro in remise Hillegersberg is succesvol verlopen. Naar schatting 300 mensen bezochten de open dag. Hierbij werd het historische metrostel 5024 getoond, dat in bloemstukken getooid was.

Op 9 februari was er na de presentatie van het boek "40 jaar metro in Rotterdam" een feestelijke rit voor genodigden met de metrorijtuigen 5202 en 5260, die waren voorzien van prachtige bloemstukken, beschikbaar gesteld door de Stichting RoMeO. Op de richtingfilm stond de tekst "40 jaar metro" en aan de binnenzijde was de metro aangekleed met

feestartikelen. De reclamelijsten waren voorzien van historische foto's. De werkgroep Metro van de Stichting RoMeO had gezorgd voor deze feestelijke aankleding. (RM)

Materieel

In remise Hillegersberg werd vooral weer hard gewerkt aan het Schindler motorrijtuig 15. De vloer van de wagen werd schoongemaakt en daarna in de was gezet. Daarnaast werden de bankjes opgeknapt en vervolgens is men met de montage van de bankjes in het rijtuig begonnen. Verder werd er ook nog regelmatig gewerkt aan de 109, 242, 542 en 819. In de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg bevonden zich eind februari nog altijd de 86, 491, 504, 606, 1614 en 2101. Mr. 2603 die al enige tijd in de remise Hilledijk als werkwagen fungeerde, keerde op 20 februari terug naar de remise Hillegersberg. Nadat de wagen is gekeurd komt deze voorlopig ook in dienst als werk- en instructiewagen.

Rectificatie: Mr. 130 van de Tramweg Stichting in Amsterdam stond abusievelijk vermeld bij het materieeloverzicht van de St. RoMeO per 1 januari 2008. Het rijtuig bleek nog gewoon in het bezit van de TS Amsterdam.

Infrastructuur en exploitatie

Vanaf maandag 3 maart t/m 14 september rijdt lijn 4 een omleiding op het traject Heemraadsplein – Marconiplein, dit in verband met het vernieuwen van de Lage Erfbrug.

Lijn 4 rijdt van maandag t/m vrijdag tussen ca. 08.30 en 18.30 uur (op koopavond tot ca. 21.30 uur) en op zaterdag van ca. 08.30 tot 18.30 uur de route Heemraadsplein, Mathenesserlaan, Mathenesserbrug, Mathenesserdijk, Marconiplein v.v. Op de overige tijden en de gehele zondag rijdt lijn 4 alleen tussen Molenlaan en Heemraadsplein.

Van 28 juli t/m 10 augustus worden de metrowissels bij de stations Leuvehaven en Beurs vervangen. De Erasmuslijn wordt ingekort tot het Wilhelminaplein. Er rijden pendeltrams als vervanging.

Van 11 t/m 15 augustus wordt het oude dak van metrostation CS gesloopt. De Erasmuslijn rijdt tot station Beurs. Ook hier pendeltrams.

In de zomervakantie juli/augustus worden in Schiedam de nieuwe sporen via station Schiedam Centrum aangesloten. De lijnen 21 en 23 rijden dan niet verder als het Marconiplein. Tussen Marconiplein en Woudhoek/Holy rijden bussen. Inmiddels zijn er sporen in westelijke richting gelegd tussen station Schiedam Centrum en de kruising Burg. van Haarenlaan/s Gravelandseweg. Tevens is een klein gedeelte tramspoor langs de Schie in de richting Broersvest gelegd. Het oostelijke spoor op de 's Gravelandseweg gaat verdwijnen, het westelijke spoor (richting Rotterdam) blijft bestaan en wordt aangesloten op het spoor vanaf station Schiedam Centrum. Hierdoor kunnen via de dan ontstane lus verkorte ritten worden gemaakt. Het driehoeken bij het Stadserf is daarna niet meer mogelijk.

Van 11 t/m 19 oktober zijn er werkzaamheden op de kruising Schieweg/Bergselaan, halte Sint Franciscus Gasthuis en de boog G.K. van Hogendorpweg. De lijnen 20 en 25 rijden dan een gewijzigde route.

Materieel

Metro/sneltram: In de C.W. de 5301, loc 6201 en de kop van het afgevoerde rijtuig 5201.

Tram: Mr. 713 en 2003 kwamen in februari gereed na herstel schade. Binnen de al genoemde rijtuigen van de St. RoMeO, mr. 749 voor nieuwe kleuren en de 850. Mr. 2046 werd met ernstige schade aan het derde truckstel op 26 februari binnengenomen, maar was na één dag weer verdwe-

nen met nog onbekende bestemming. Mogelijk naar Alstom in Frankrijk ?

Enige tijd geleden kreeg mr. 2060 als proef gewijzigde wiel Dempers. Momenteel worden de mr. 2030, 2051 en 2058 ook aangepast in remise Hilledijk.

Mr. 2060 rijdt al een aantal weken rond met boven de voorruit de naam van bestuurder "Willem Kreukniet". Deze inmiddels gepensioneerde trambestuurder reed enige tijd geleden zijn laatste rit met de 2060. Het werd een lange afscheidsrit.

Nieuws per datum

04/02: 16.45 uur, 2-706 werd op de Hillevliet door de schooljeugd bekogeld met stenen. Hierbij sneuvelden verscheidene ruiten. Omdat er de laatste weken regelmatig incidenten waren op lijn 2, besloot het personeel die dag verder het werk op lijn 2 te staken en in te rukken naar de remise. Opvallend was dat de directie het personeel in hun actie voor nader overleg volop steunde. De maat was duidelijk vol.

05/02: 7.10 – 7.50 uur, 4-748 aanrijding met personenauto op de Mathenesserlaan bij het Heemraadsplein. Auto zwaar beschadigd en tram wat schade aan de geleiding.

06/02: Vanaf 20.00 uur route Van Oldenbarneveltstraat en Mauritsweg afgesloten in verband met lekkage van de stadsverwarming. De lijnen 4,7, 8, 20 en 25 werden omgeleid tot het eind van de volgende ochtend.

08/02: Vanaf aanvang dienst tot 12.30 uur lijn 8 gestremd door een waterleiding in de Jonker Fransstraat/Lombardkade. Omleiding via Goudsesingel, Boezemweg, Boezemstraat, Pijperstraat en Crooswijksestraat v.v.

21/02: 13.10 uur, 23-2046 reed op het westelijke spoor van het eindpunt Holy te ver achteruit en reed daarbij over de stootblokken. De bestuurder wilde de tram vervolgens terugzetten maar de schade aan het derde truckstel bleek zo groot dat het rijtuig niet meer kon rijden. De 2046 is vervolgens tot 25 februari op de Holysingel blijven staan. Om 22.00 uur is de tram op een speciaal uit Duitsland gekomen dieplader gezet en omstreeks 03.30 uur overgebracht naar de C.W. aan de Kleiweg. De mensen van de firma Tieleman moesten de rails en het gras eerst met tientallen stelplaten bedekken, voordat de tram op de dieplader kon worden gezet. De Holysingel werd gedurende die tijd in zuidelijke richting afgesloten. Na aankomst in de C.W. bleek dat de schade groot was en dag daarop is de wagen naar elders (Frankrijk ?) overgebracht voor herstel. Op 25 februari vanaf 22.00 uur tot einde dienst reed lijn 23 naar het eindpunt Woudhoek, naar Holy reed een vervangende busdienst. (Met dank aan één van onze lezers).

21/02: Een metrotrein veroorzaakte nabij station Dijkzigt een kortstondige brand aan de metrobaan. De oorzaak was een losgeraakt zandstrooi pijpje dat in aanraking kwam met de stroomrail. Dit veroorzaakte een behoorlijke rookontwikkeling. Bij station Dijkzigt werd de metro ontruimd. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor. De brandweer rukte uit met een tiental wagens. De vertragingen op de Calandlijn liepen op tot ongeveer een half uur (RM)

26/02: 08.05-11.30 uur, 25-2047 richting Schiebroek botste tegen een auto op de kruising Van Oldenbarneveltstraat / Karel Doormanstraat. Mr. 2047 derailleurde hierbij met het voorste truckstel. Omleiding voor de lijnen 8 en 25 via de Coolsingel. Mr. 2047 met schade ingerukt naar remise Kralingen.

D E N H A A G

maximumsnelheid trams (zie ook het bericht op blz. 67)

HTM is geen voorstander van het terugdringen van de maximumsnelheid voor trams zoals door staatssecretaris Huizinga wordt verkondigd. HTM acht dit onnodig en onwenselijk. Een verlaging van de maximumsnelheid betekent een vermindering van de dienstverlening naar klanten en maakt de tram als vervoermiddel minder aantrekkelijk. Dit leidt ongetwijfeld tot een langere reistijd en ergernis bij klanten. HTM-trams hebben momenteel een gemiddelde snelheid van 22 km per uur. HTM gaat graag in gesprek met staatssecretaris Huizinga over dit onderwerp en om gezamenlijk het verkeer nog veiliger te maken. Dat kan volgens HTM door de trams botsvriendelijker te maken – zoals hieronder aangegeven – maar ook door goede voorlichting te geven aan andere weggebruikers (aan scholen, bijvoorbeeld) en kruisingen, daar waar nodig, nog beter te beveiligen.

HTM spant zich al jaren in om de tram ook een veilige verkeersdeelnemer te laten zijn. Twee jaar geleden heeft HTM aan TNO opdracht gegeven te onderzoeken hoe de huidige HTM-tram – de GTL8 – botsvriendelijker kan worden. Op basis van dat onderzoek heeft HTM een prototype ontworpen dat vorig jaar is gepresenteerd. HTM is van zins alle GTL's op een dergelijke wijze aan te passen. De RandstadRailvoertuigen zijn al tijdens hun bouw aangepast en zijn botsvriendelijk. Vanzelfsprekend worden trambestuurders goed opgeleid en begeleid om een tram zo veilig mogelijk te laten deelnemen aan het verkeer.

Stiptheid tram 9 omhoog door extra keerlus

De drukke tramlijn 9 moet wat meer lucht krijgen door de aanleg van een extra keerlus bij Madurodam. Daardoor kan het traject tussen Vrederust en Madurodam meer trams verwerken.

Het is een van de mogelijke oplossingen in de strijd tegen volle trams. De Haagse gemeenteraad had het college vorig najaar opgeroepen te zoeken naar een oplossing voor de drukke tramlijnen 2, 9 en 17. Het stadsbestuur oordeelt dat door het afronden van werkzaamheden de situatie al behoorlijk verbeterd is. De trams zijn volgens het college nu 'druk, maar niet overvol'.

Toch wordt erkend dat nog verbeteringen mogelijk zijn. Vanaf 2 maart rijdt tram 9 in de ochtendspits om de 5 minuten. Toch is het lastig om op het traject tussen de stations HS en CS de trams voldoende capaciteit te bieden. Volgens de gemeente komt dit door het onregelmatige aanbod van reizigers bij de stations. Dit kan ondervangen worden door in de omgeving van Madurodam een keerlus in te bouwen. Het stadsgewest Haaglanden is hierover in gesprek met HTM.

Ook de tramlijnen 1 en 11 krijgen een impuls. De reissnelheid, de frequentie en het comfort moeten in de toekomst omhoog. Dit kan worden bereikt door verbeteringen als grotere voertuigen, bredere haltes en aanpassingen van kruisingen. *(Bron AD)*

OV knooppunt Leyweg

Het OV-knooppunt op de Leyweg krijgt vaste vormen. Rondom de sporen van RandstadRail lijn 4 voor het Leyenburg ziekenhuis zijn de contouren van het toekomstige busstation al waar te nemen. Er ligt nieuw asfalt en er is een glooiende verbinding vanaf het parkeerterrein aangelegd. Hoewel de keerlus al geruime tijd gereed is ontbreekt nog steeds de elektrische installatie voor de wissels. Wanneer

de keerlus in gebruik zal worden genomen is nog niet helemaal duidelijk maar de kans is groot dat dit eind april gerealiseerd wordt. Op de netkaart in deabri's zijn het eindpunt van tramlijn 6 aan het Castricumplein en de nieuwe keerlus beiden benoemd als eindhalte voor tramlijn 6. In de eerste week van maart werden de eerste nieuweabri's geplaatst op de nieuwe halteperrons. Dezeabri's wijken af van de gangbare exemplaren.

Vaste trams op vaste lijnen

Vorige maand kondigden wij reeds aan een overzicht te publiceren op welke lijnen de GTL's ingedeeld zijn. Deze lijst is tot stand gekomen uit eigen waarneming en is niet volledig.

Tramlijn 1: 3007, 3015, 3029, 3032, 3037, 3039, 3042, 3043, 3046, 3096, 3102, 3114, 3116, 3136, 3137, 3147.

Tramlijn 2: 3045, 3050, 3051, 3052, 3058, 3059, 3061, 3070, 3071, 3075, 3078, 3080, 3093, 3094, 3095, 3130, 3132, 3133. **Tramlijn 6:** 3062, 3064, 3067, 3082, 3084, 3086, 3088, 3090, 3091, 3094, 3097, 3099, 3129, 3131.

Tramlijn 9: 3003, 3010, 3025, 3026, 3035, 3041, 3043, 3044, 3047, 3048, 3057, 3063, 3073, 3106, 3110, 3112, 3121, 3124, 3128.

Tramlijn 10: 3005, 3054, 3111, 3120, 3139, 3140, 3143, 3146. **Tramlijn 11:** 3001, 3002, 3013, 3014, 3023, 3024, 3051, 3074, 3076.

Tramlijn 12: 3011, 3021, 3022, 3030, 3034, 3038, 3053, 3066, 3079. **Tramlijn 15/16:** 3068, 3069, 3081, 3083, 3087, 3089, 3092, 3098, 3105, 3108, 3113, 3118, 3119, 3123, 3125, 3126, 3134, 3141.

Tramlijn 17: 3012, 3016, 3017, 3018, 3020, 3027, 3031, 3033, 3040, 3060, 3085, 3101, 3103, 3104, 3107, 3109, 3135, 3144.

Groot onderhoud

Het groot onderhoud is niet meer zo ingrijpend als de afgelopen maanden. Dit onderhoud wordt nu zoveel mogelijk in de avond of in de nacht uitgevoerd. In de periode 1 februari tot en met 24 februari 2008 vonden er na 19:30 u werkzaamheden plaats op het traject van tramlijn 1 tussen de 's-Gravenmade en Delft Tanthof. Op het tramloze traject reden zoals gebruikelijk pendelbussen. Vanaf 2 maart was tramlijn 9 aan de beurt. Ook deze werkzaamheden vonden plaats in de avond- en nachturen. Tramlijn 9 reed vanaf het Noorderstrand niet verder dan Station Hollands Spoor. Daarna reed de tram leeg een rondje om het station heen langs het Leeghwaterplein en de halte Laakkade van tram 10. Vanaf de halte Station Hollands Spoor (perron B) vertrok de tramlijn 9 met passagiers vervolgens weer naar Scheveningen. Op het tramloze gedeelte reden ook hier pendelbussen.

Nieuwe trams

Binnen de HTM is een werkgroep opgericht die ervoor gaat zorgen dat er over vijf jaar nieuwe stadstrams binnenstromen. Deze vijf jaar kent drie fasen. De eerste fase zal bestaan uit het bepalen van de functionele eisen. De tweede fase is de aanbesteding en het aanschaffen bij de leverancier. De derde fase is het afnemen van de voertuigen en de in dienst stelling. Vooral aan de eerste fase zal veel zorg worden besteed. Bij de aanschaf van de RandstadRailvoertuigen is dat proces te snel gegaan. Er was toen geen recente ervaring met de aanschaf van nieuw materieel. Dat is er nu wel. Ook spelen het gewicht en de bevestiging van de assen een grote rol. Dit laatste heeft natuurlijk alles te maken met de huidige slijtage aan de sporen. Ook het kostenplaatje is belangrijk. Een 100.000 kilometerbeurt van een GTL kost 16 arbeidsuren. De RandstadRailvoertuigen blijken voor een dergelijke beurt 158 arbeidsuren te vragen.

Onderdelen blijken vaak een lange levertijd te eisen. Voorlopig wordt uitgegaan van het vervangen van 100 GTL's. Met de verwachte reizigersgroei wordt echter ook nagedacht over de mogelijkheid om extra materieel aan te schaffen. Omdat trams een economische levensduur hebben van dertig jaar is het interessant om na te denken over de toekomstige ontwikkelingen en eisen. De ontwikkeling van het lijnennet, de verwachte reizigersgroei en de steeds hogere milieueisen. Er wordt op dit moment uitgegaan van lagevloermaterieel omdat dit de toegankelijkheid sterk verbetert. Gevolg is dan wel dat veel haltes zullen moeten worden aangepast en dat kan op sommige plaatsen wegens het gebrek aan ruimte problemen geven. De verwachting is dat in 2014 de eerste nieuwe trams in de Haagse regio zullen rondrijden.

HOVM-nieuws

De verbouwing van het Haags Openbaar Vervoer Museum is begin dit jaar van start gegaan. Op dit moment wordt er vooral nog veel gesloopt. De vorderingen zijn te volgen via een wekelijkse foto-update op www.hovm.nl. Het museum zal in verband met de verbouwing in 2008 niet toegankelijk zijn voor het publiek. Het ziet er naar uit dat er in 2008 geen museumritten per tram zullen plaats vinden. Op zondag 2 maart werd een aantal museumtrams overgebracht vanaf het museum naar de voormalige werkplaats aan de Lijsterbesstraat. Omdat het museummaterieel de jaarlijkse keuring niet heeft gekregen mochten de trams niet zelfstandig rijden. De trams werden daarom overgebracht achter GTL 3072. Als eerste werd motorwagen 2 van de Tramweg Stichting overgebracht. Daarna volgen de PCC's 1101, 1022 en 1165.

Stormoverlast

Op woensdag 12 maart moesten maar liefst negen tramlijnen een andere route rijden of ingekort worden. Door de zware storm dreigden er wederom twee gevelplaten van de Hoftoren los te raken. De impact voor de reiziger was groot. De lijnen 2 en 6 reden niet verder dan de Turfmarkt ter hoogte van de Resident. De Haagse delen van RandstadRail werden aan elkaar gekoppeld tot een pendeldienst Loosduinen - De Uithof. De trajecten vanuit Zoetermeer konden wel het Centraal Station bereiken maar moesten door de ligging van de wissels twee keer kopmaken om weer terug te gaan. Misschien is het toch handig om de RandstadRail-trajecten te voorzien van meer overloopwissels, zeker omdat de uitwijkmogelijkheden nogal beperkt zijn. De kleinste verstoring veroorzaakt al een opstopping. De vijf andere tramlijnen (9, 10, 15, 16 en 17) waren al een dag eerder uit de Rijnstraat verbannen. Dat ook de trambestuurders de situatie zat zijn bleek wel uit de reacties via de omroepinstallaties in de trams. Veel bestuurders meldden dat klachtenbrieven niet naar de HTM moesten worden gestuurd maar naar de architect van de Hoftoren. Op het moment van de copy-sluiting was de situatie nog steeds onveranderd.

Totaalreclame

Den Haag is wederom een totaalreclame tram rijker. Op maandag 3 maart gaf de Haagse wethouder Rabin Baldewsingh het startsein voor de campagne 'Den Haag Schoon!'. Hij deed dat door een ritje te maken met de Den Haag Schoon!-tram, het boegbeeld van de campagne. In winkelcentrum Leyweg spoorde de wethouder de Hagenaars aan om zelf een bijdrage te leveren aan een schoon Den Haag. Wethouder Baldewsingh zette zijn woorden kracht bij door met een groot team het winkelcentrum een schoonmaak-

beurt te geven. De 3047 werd daarna als vaste wagen van tramlijn 9 in de dienst gezet. Met Den Haag Schoon! zet de gemeente Den Haag in op een veel schonere stad in 2010. Of de tram dan nog in deze totaalbestickering rijdt is niet helemaal duidelijk. De komende weken volgen er nog enkele nieuwe totaalreclame trams.

Sloop hoofdkantoor HTM

Op maandag 3 maart werd het startsein gegeven voor de sloop van het voormalig hoofdkantoor van HTM aan de Dynamostraat 10. Op de plek van het gebouw komt hoogstwaarschijnlijk een aardgas vulstation voor de nieuwe generatie HTM bussen. In mei 1968 verhuisde HTM van de Bezuidenhoutse weg naar dit gebouw aan de Dynamostraat 10. Sinds 2001 is het hoofdkantoor gevestigd aan de Fluwelan Burgwal 58. Of op de plek van het nu te slopen gebouw een aardgas vulstation komt is afhankelijk van het behouden van de busconcessie in Haaglanden door HTM. Voor die concessie moet HTM voor 1 april een marktconforme aanbidding doen aan het Stadsgebied Haaglanden.

Defecte bovenleiding

Rond het middaguur van maandag 25 februari sneuvelden bij de Brouwersgracht kort na elkaar de pantografen van Citadis 4032 en GTL 3131. De pantograaf van de 4032 van lijn 3 richting Loosduinen sloeg achterover en dit voorbeeld werd even later gevolgd door de 3131 op tramlijn 6. Een deel van de bovenleiding raakte beschadigd. Voor het herstel van de bovenleiding moest de stroom op de hele kruising geruime tijd uitgeschakeld worden waardoor de dienstregeling van de lijnen 2, 3, 4 en 6 behoorlijk in de war raakte. Op de Brouwersgracht raakten daardoor de 3097 en 3086 van lijn 6 richting Leidschendam Leidsenhage gestremd. Op de Prinsegracht konden de 4011 en instructie-tram 3070 niet verder rijden. Na herstel van de schade door de noodploeg en de bovenleidingproef werd de 3070 een stuk achteruit gehaald zodat de 4011 via het overloopwissel voor de 4032 kon komen. De 4011 sleepte daarna de 4032 naar remise Zichtenburg.

De lijnen 2 en 6 werden via lijn 11 en het station Hollands Spoor door het centrum omgeleid. Lijn 3 reed vanaf Loosduinen tot aan de Loosduinseweg en ging vervolgens rechtsaf als lijn 4 richting De Uithof. De tramvoertuigen van lijn 4 wisselden ook van lijnnummer en reden als lijn 3 naar Loosduinen. Aan de andere kant reden de lijnen 3 en 4 niet verder dan station Laan van Nieuw Oost Indië. Er werd kop gemaakt via het overloopwissel.

Kort nieuwtje

- De calamiteitenboog bij de tramhalte Oostinje is nog steeds niet in gebruik gesteld. Dat de bovenleiding in aantocht is getuigen de reeds aangebrachte steunen.

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

Nieuwe RandstadRailvoertuigen

Bij fabrikant Bombardier in Bautzen (Duitsland) werd op 20 februari het nieuwe lightrailvoertuig (serie 5500) voor RandstadRail gepresenteerd. Deze zijn gebaseerd op het beproefde concept van de series 5300 en 5400. De nieuwe wagen is eigenlijk een verlengde en verbeterde versie van de metro's die nu op de Erasmuslijn en Calandlijn rijden. Ze worden voorzien van airconditioning, beklede stoeltjes en

speciale plaatsen voor rolstoelen. Daarnaast hangen er camera's in die over de veiligheid van de reizigers moeten waken. De nieuwe voertuigen zijn 42 meter lang, twaalf meter langer dan de huidige metro's. In twee gekoppelde treinen kunnen bijna twee keer zoveel reizigers als in de stellingen die er nu rijden. De 21 nieuwe treinstellen worden tussen april en november 2008 afgeleverd. Het nieuwe type vervangt de oude metrostellen (5261 – 5271) van de RET die daar nu nog rijden. Vanaf april wordt er met één trein proef gereden tussen het Centraal Station en Slinge. In Bautzen is nu ook al een serie van 43 rijtuigen in productie gekomen ter vervanging van de oude metro's (serie 5200) op de Calandlijn. Deze worden in 2009 verwacht.

Eén van de eerste RSG3-rijtuigen, waarschijnlijk de 5502, werd van de fabriek Bombardier in Bautzen overgebracht naar de klimaatkamer in Wenen. Daar zal het rijtuig uitgebreid worden getest (RM)

Tunnelboormachine Pandora

Op 25 februari kwam de tunnelboormachine Pandora aan in de Conradstraat nabij het Centraal Station. Daarmee is ook de tweede geboorde tunnelbuis in stedelijk gebied, met een lengte van 2,4 kilometer, een feit. In de komende tijd wordt de machine gedemonteerd en wordt begonnen met het leggen van de dwarsverbindingen tussen de twee tunnelbuizen. In de eerste tunnelbuis wordt inmiddels al gewerkt aan de aanleg van het spoor. Wanneer de tunnel in gebruik kan worden genomen is nog onduidelijk. De RET en de aannemer gaan uit van augustus 2009, wethouder Baljeu verwacht niet eerder dan begin 2010.

Randstadrail tot 2010 over viaduct

Het viaduct van de voormalige Hofpleinlijn door Rotterdam-noord blijft daarom nog zeker twee jaar in gebruik voor Randstadrail. Dit tot teleurstelling van de vier woningcorporaties, die het luchtspoor een nieuwe invulling willen geven. Tot die tijd zullen de metrowagens van Randstadrail tussen Rotterdam-Hofplein en Den Haag Centraal nog over het honderd jaar oude viaduct rijden. Als de tunnel, die loopt tussen het Sint Franciscus Gasthuis in Schiebroek en het Centraal Station in Rotterdam, klaar is wordt het stuk Hofpleinlijn tussen de A20 en het Hofplein overbodig.

Volgens wethouder Baljeu moet de verbouwing van Rotterdam Centraal en de koppeling met Randstadrail als 'één grote puzzel' beschouwd worden, waarbij iedere tegenslag direct gevolgen kan hebben voor de andere onderdelen. Hofbogen bv, de organisatie van corporaties die het monument met de 189 boogruimtes een nieuwe invulling wil geven, beraadt zich nog op een reactie op de nieuwe verdraging. „Er is nog zoveel onduidelijk dat we eerst met de RET rond de tafel willen,” zegt projectmanager Annuska Pronkhorst.

Halte Ruimtebaan

Een nieuwe halte van RandstadRail ter hoogte van de Ruimtebaan in Zoetermeer moet uitkomst bieden aan reizigers uit Noordhove en Seghwaert.

De gemeente dringt er bij stadsgewest Haaglanden op aan, dat dit station er zo snel mogelijk komt. De gemeente reageert daarmee op de nota 'Naar een toekomstbestendige bereikbaarheid', waarin het stadsgewest de ontwikkeling van het autoverkeer en openbaar vervoer in de Haagse regio omschrijft.

De halte Ruimtebaan, op de grens van de wijken Seghwaert en Noordhove, wordt als 'verkenningproject' genoemd. Wat Zoetermeer betreft kan er een extra halte op de Ooster-

heemlijn komen, tussen de stations Seghwaert en Willem Dreeslaan. In de eerste plannen van RandstadRail was die wel opgenomen, maar geschrapt bij een bezuiniging.

Infrastructuur en exploitatie

Van 26 april t/m 5 mei wordt in verband met werkzaamheden aan het spoor, RandstadRail tussen Rotterdam en Pijnacker buiten gebruik gesteld. Voor reizigers tussen Rotterdam-Hofplein en Pijnacker wordt vervangend busvervoer ingezet. Het gedeelte tussen Pijnacker en Den Haag Centraal blijft wel in gebruik. Het werk omvat onder meer het inbouwen van wissels op het stuk tussen de Melanchtonweg en de Kleiweg in Rotterdam-Schiebroek. Ook staat er werk gepland bij het nieuwe station Westpolder in Berkel en Rodenrijs.

Korte nieuwtjes

- De RandstadRail voertuigen krijgen geleidelijk aan ook meer routestickers. Deze worden geplakt op de klappaampjes die daardoor hun oorspronkelijke functie verliezen.
- Steeds meer haltepalen verliezen de oorspronkelijke gele lijnstickers. De aanduidingen RR3 en RR4 hebben op diverse plekken plaatst gemaakt voor de aanduiding 3 en 4
- Regelmatig ontstaat er een tramfile aan het eindpunt van lijn 3 in Loosduinen. Door de onhandige aanleg van het kopspoor kunnen de trams geen kant op. Vooral inrukkende trams hebben daar last van.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

VDL Berkhof in Heerenveen en VDL Jonckheere in Roeselare (België) zijn bezig met de bouw van 7 Citea's, die als demobussen zullen worden gebruikt. Al eerder werd een proef-Citea gebouwd, die onder andere te zien was op Busworld in de Xpo van Kortrijk vorig jaar.

De drieassige waterstofbus van Van Hool was op 5 maart op bezoek in Den Haag en werd daar gepresenteerd aan de leden van de Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland. Deze zal later nog worden ingezet op lijndiensten. De MAN Aardgasbus (Kenteken: BR-TH-74) is op bezoek in Groningen, vooruitlopend op de levering van nieuwe bussen voor de stadsdienst. De bus heeft het tijdelijke nummer 561 gekregen.

Lagevloer

Volgens Staatssecretaris Huizinga is ca. 85% van de lijnbussen voorzien van een lagevloer en derhalve geschikt voor mindervalide passagiers. In 2004 was dit nog 55 procent; over twee jaar verwacht zij dat 98 procent van de bussen met een lagevloer rondrijdt.

Concessies

Het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) is van plan de nieuwe concessies (eventueel gebundeld als 1 concessie) pas in 2012 te laten ingaan.

Begin maart werd door het Bestuur Regio Utrecht bekend gemaakt dat Connexxion de concessie voor het bus- en tramvervoer in de gemeenten Nieuwegein, Houten, IJsselstein, Vianen, De Bilt, Zeist en Bunnik per 14 december

2008 voor drie jaar behoudt. Er gelden wel nieuwe voorwaarden. Zo moeten alle bussen voldoen aan de strenge EEV-norm (de opvolger van Euro V) en mogen de bussen geen reclame-uitingen meer dragen. De bussen worden ook voorzien van informatiedisplays waarop aankomst- en vertrektijden en overstapinformatie moet worden vertoond. De concessie geldt maar voor drie jaar, zodat in 2011 deze concessie gezamenlijk met het stadsvervoer in Utrecht kan worden aanbesteed.

Ook het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord blijft in elk geval tot 2016 bij Connexxion. Het bedrijf gaat ongeveer 20% meer ritten rijden en zet daarbij schonere en nieuwere bussen in.

Tot 4 april kunnen door de vervoersbedrijven nog offertes voor de concessie Zuidoost Fryslan worden ingeleverd. Ook deze concessie eindigt dit jaar. Eind maart wordt bekend wie de concessie Midden-Zeeland wint.

Geëxporteerde Nederlandse lijnbussen

Door de hoge kwaliteit van het onderhoud van lijnbussen in Nederland en de jonge leeftijd waarop deze over het algemeen worden afgevoerd bij de vervoersbedrijven is er voor de meeste wagens nog een tweede-hands markt. Veel bussen blijven in Nederland om te gaan rijden bij touringcarbedrijven of om te worden verbouwd tot camper, motorhome of een ander object.

Echter veel bussen verlaten ook ons land, om in ander meestal ontwikkelingsland een tweede leven te krijgen. Zo zijn er naar Cuba de afgelopen jaren al honderden bussen geëxporteerd, waar er nog lange tijd met plezier gebruik van wordt gemaakt. Maar het is niet alleen het bekende Nederlandse bussen "paradijs" Cuba waar oude Hollandse bussen zijn te vinden; ook in veel voormalige Oostblok- en Balkanlanden en zelfs in Vietnam en Zimbabwe is zeer veel oud materieel aanwezig.

Op de <http://busfoto.nl/foto/exnl.php> is een lijst gemaakt met Nederlandse bussen die de afgelopen jaren naar het buitenland zijn gebracht. Wie aanvullingen heeft op de inmiddels 2401 bussen tellende lijst wordt van harte uitgenodigd (zie de pagina) om mee te werken.

Arriva

Op de stadsdienst van Dordrecht komen volgend jaar nieuwe bussen die rijden op biogas. De Citaro's (ex Stadsbus Maastricht) worden daarmee vervangen. Een biogasinstallatie moet nog worden aangelegd.

Op Goeree-Overflakkee rijdt buurtbus 7354. Buurtbussen 7331-7353 rijden verder in Noord-Brabant. Irisbus 6031 is op proef uit het DAV-gebied overkomen naar de Hoeksche Waard. Onderzocht wordt of deze bus geschikt is voor lijn 161.

Er heerst onrust onder het personeel van Arriva dat rijdt in Waterland. Sinds het nieuwe dienstrooster, dat in december 2007 is ingevoerd, klagen de chauffeurs over een te hoge werkdruk:

In de personeelsruimte op het Tramplein vallen de chauffeurs op vrijdagmiddag een voor een binnen voor een plas-pauze en om een kleinigheid te eten en te drinken. Het zijn vooral de oudere chauffeurs die klagen. Hun op- en aanmerkingen zijn gebundeld in een zwartboek dat FNV Bondgenoten vandaag aan Arriva gaat aanbieden.

Vaak zitten die oudere chauffeurs al een jaar of twintig op de bus, en hebben zoals ze zelf zeggen betere tijden gekend met de NZH en Connexxion. Een van hen wijst erop dat het nieuwe rooster dat december 2007 is ingegaan, niet is goedgekeurd. „We rijden het onder protest.”

Een van de lijnen waarop bussen vaak te laat zijn, is die van Amsterdam naar Edam. „Zo rond een uur of vier, vijf 's middags zit je in de file. Je bent dan gauw 6, 7 minuten te laat, rijdt leeg terug naar Amsterdam waar de bus te laat is voor z'n volgende dienst. Desnoods laat ik een rit vervallen.”

Een van de chauffeurs zegt dat het in de NZH-tijd een schande was als een bus uitviel. Als je nu in de garage komt, staan zes man te wachten op een bus. Het gedrag van de passagiers en de werkdruk is het ergste. Lange diensten, krap op elkaar en in een dienst van dik acht uur slechts twee keer 21 minuten pauze.”

Als voorbeeld wordt Amsterdam genoemd waar een volle bus vijf minuten heeft om 'leeg te lopen en weer te vullen'. „Of ze betalen, het interesseert me niet. Het zit me tot hier.” (Bron: Noordhollands Dagblad, 25 februari 2008).

Connexxion

De onbemande volautomatische Parkshuttles, die tot vorig jaar reden tussen metrostation Kralingse Zoom en het bedrijventerrein Rivium in Capelle aan den IJssel, gaan waarschijnlijk in april weer volledig in bedrijf. De voertuigen, genummerd in de 5800-serie, keren weer terug nadat het project twee jaar geleden werd gestaakt na een aantal calamiteiten, waaronder een brand op 8 februari 2006 in de remise waarbij één van de door Spijkstaal gemaakte voertuigen verwoest werd en een ander zwaar beschadigd. Volgend maand onderzoekt TNO de veiligheid van de Parkshuttle. Als die in orde is volgen er nog testritten met reizigers aan boord. Daarna zou het project weer in dienst moeten komen. Het is te betwijfelen of premier Balkenende deze keer weer het kostenverslindende Parkshuttle-project komt heropenen, zoals hij dat ook deed op 1 december 2005.

Op 11 februari is in Leeuwarden een proef gestart met het laten rijden van 27 standaardbussen op biodiesel. Connexxion erkent dat er nadelen zitten aan aan biodiesel, omdat er veel landbouwgrond nodig is om de benodigde gewassen te verbouwen. Connexxion ziet biodiesel als een eerste generatie milieuvriendelijke brandstof. Uiteindelijk wil met gaan rijden op afval.

In Arnhem is men (nog steeds) op zoek naar nieuwe trolleybussen als vervanging van de Den Oudstens uit 1990. Men is voornemens tien gelede voertuigen aan te schaffen, waarbij volgens de laatste berichten het Belgische Van Hool de grootste kans maakt op de order.

Voor de nieuwe concessie BRU Utrecht, die half december ingaat (zie hierboven) zijn 100 nieuwe bussen nodig die voldoen aan de strenge EEV-milieunorm. Deze bussen, waarvan momenteel de fabrikant nog niet bekend is, worden gekocht door het BRU en vervolgens geleased door Connexxion. Na drie jaar kunnen deze bussen dan overgaan naar de nieuwe vervoerder. Het is niet geheel onaannemelijk dat deze bussen dan ook niet de Connexxionkleurstelling krijgen, maar een regionale kleur, zoals ook in de provincie Noord-Brabant is gebeurd. Wat er met de dan pas drie jaar oude MAN's serie 8829-8882 moet gebeuren is ook nog niet helemaal bekend, maar deze zullen ongetwijfeld elders in het land oudere bussen gaan vervangen.

De 1305 is naar het GVU gegaan om daar de 42 te vervangen. Zie verder GVU. De 1902 en 1903 (VDL Kusters Parade) uit Lelystad gaan naar Goes. Te koop staan de 7156, 7157, 7158, 9006, 9007, 9008, 9009, 9010, 9012, 9013, 9014, 9042, 9046, 9047, 9050, 9054, 9055, 9083, 9084, 9085, 9087, 9090 en 9058 (die op 3 december gedeeltelijk uitbrandde). Buiten dienst staan de 2132, 2134, 2138, 2147,

2180, 7128, 8001, 8010, 8062, 8075, 8077, 9003, 9042, 9043, 9048, 9051, 9052, 9056, 9063, 9068 en 9069. Ook de 1097, 1099, 1101, 1102, 1104, 1107, 1110, 1112, 1113 en 6390 zijn afgevoerd.

Voor de statistici het volgende lijstje. Op 14 februari 2008 stonden de volgende bussen opgelegd op het terrein van de vestiging Boskoop: 1376, 1377, 2130-2136, 2138, 2139, 2140, 2142, 2143, 2145, 2147, 2151, 2160, 2162, 2277, 2281, 2284, 2315, 2409, 2410, 2469, 2475, 2481, 2482, 2484, 2489, 2491, 2557-2562, 2564-2569, 2572, 2574, 2579, 2580, 2583, 2612-2614, 2616, 2637-2639, 2654, 2675, 4812, 4815, 4816, 4818, 4819, 4821, 4828, 4829, 4831, 4854, 4868, 4972, 4979, 5589, 5590, 5754, 5759, 8021, 8077 en 8084.

Buurtbussen 1618 en 7317 zijn POD-bussen geworden.

GVB Amsterdam

Door de aflevering van de 40 gelede Citaro's rijdt het meeste materieel op de lijnen waar deze zijn gepland. Op de lijnen 18, 19, 21, 22, 33, 34, 35, 37, 245 en 249 rijden de 94 gelede Jonckheeres en Citaro's series 301-340, 445-469 (-459) en 556-585. De laatste Den Oudstens worden niet meer ingezet en ook de huurbussen uit Duitsland zijn op één na (1224) niet meer op straat te vinden en overgebracht naar Evobus in Nijkerk. Waarschijnlijk worden de gelede Berkhof-wagens evenals de Den Oudstens nog tot de zomer bewaard om gebruikt te kunnen worden voor een grote metrostremming tussen station Amstel en het station Centraal. Het zou hierbij gaan om de 473, 476, 483, 484, 545-549 en 553-555 (12 bussen).

In garage West staat plukbus 127 half onttakeld. Ook staat hier de 318, die bij aflevering beschadigd raakte door een defect aan de garagedeur en derhalve nog altijd niet in dienst is genomen. Als vervanging staat de 1224 nog in Noord.

Eén van de waterstofbussen (001-003) is geschonken aan de stichting MOVE en blijft hierdoor behouden als museumbus. De voormalige "De Opstapper"-busjes hebben een naams- en huisstijlverandering ondergaan: de busjes rijden nu in het groen en blauw onder de naam "Stop & Go". Nieuwe Mercedes-Benz Sprinters voor deze lijn zijn onderweg.

Nog in rode Schiphol Sternet-kleuren rijden de 235-250. Alle overige wagens hebben de GVB-huisstijl gekregen.

De nieuwe Citaro's dragen de volgende kentekens:

301: BT-LJ-43	302: BT-LJ-44	303: BT-LJ-45
304: BT-LJ-47	305: BT-LJ-48	306: BT-LJ-51
307: BT-LJ-53	308: BT-LJ-55	309: BT-LL-56
310: BT-LJ-56	311: BT-LJ-57	312: BT-LJ-58
313: BT-LJ-59	314: BT-LJ-60	315: BT-LJ-61
316: BT-LJ-65	317: BT-LJ-66	318: BT-LJ-68
319: BT-LJ-71	320: BT-LJ-41	321: BT-NH-60
322: BT-NH-61	323: BT-NH-63	324: BT-NH-65
325: BT-NH-66	326: BT-NH-67	327: BT-NH-68
328: BT-NH-69	329: BT-NH-70	330: BT-NH-71
331: BT-NH-72	332: BT-NH-73	333: BT-NH-74
334: BT-NH-78	335: BT-NH-80	336: BT-NH-82
337: BT-NH-83	338: BT-NH-84	339: BT-NH-85
340: BT-NH-59		

GVU Utrecht

Op 2 maart 2008 bestond het wagenpark uit de volgende bussen:

42	DAF SB201	1987
419	Berkhof Excellence 1000L	1990
4060-4084	Van Hool A300	1998
4086-4100, 4102-4106	Van Hool A300	2000
4107-4118	Van Hool newA330	2004
4451-4454	Van Hool newA308	2004
4543, 4545	Den Oudsten B88	1991
4548, 4553, 4554, 4556	Den Oudsten B88	1991
4558-4560, 4562-4566, 4569-4572, 4574, 4575	Den Oudsten B88	1993
4576-4590	Van Hool AG300	1997-'98
4601-4629	Van Hool newAG300	2005
4630-4646	Van Hool newAG300	2006-'07
4901-4915	Van Hool newAGG300	2002
4916-4927	Van Hool newAGG300	2003
7841-7860, 7862-7873	Van Hool newAG300	2001-'02

De CSA2 42 wordt toch afgevoerd, omdat de bus in een te slechte staat is. De bus zou oorspronkelijk als museumbus worden bewaard, maar wordt nu vervangen door de Connexion Alliance 1305. Deze bus wordt ook voorzien van stickers van Klein-Galgenwaard, een voetbalproject. Als Utrechtse museum-CSA wordt overigens al de 52 bewaard bij het Noordelijk Busmuseum in Winschoten. Op 2 maart zijn de 7842 en 7843 naar Utrecht gekomen en zijn daarmee de laatste Zuidtangents die bij het GVU gaan rijden.

RET Rotterdam

De RET is op zoek naar nieuwe gelede bussen, blijkbaar is de capaciteit van de huidige vloot standaardbussen niet altijd afdoende. Daarom kwam in februari de GVB 332 proefrijden in Rotterdam. De bus is onder meer ingezet op lijn 38. Op het terrein van politie Rotterdam-Rijnmond nabij station Noord staat sinds enkele maanden de RET 698, die daar voor oefeningen wordt gebruikt.

Van Oeveren

De Van Oeveren 43+51 (O405) en 53 (O303) zijn naar Duitsland vertrokken en staan in Hamburg te koop bij een handelaar. Onder nummer 83 rijdt bij Van Oeveren de ex-Connexion 3152.

Veolia Transport

Veolia heeft gedurende een paar weken de nightliner in Tilburg niet laten rijden. De reden is dat er zich regelmatig incidenten voordeden, waaronder het bedreigen van de chauffeurs met wapens. De laatste rage was om in de bus te rennen, de vinger in de keel te steken en over de banken te kotsen. De druppel was een dranghek, dat door vandalen op de weg was geplaatst en werd aangereden door een chauffeur die er gewond door raakte. Na overleg met diverse partijen reden per 21 februari de bussen weer.

De laatste gele bussen zijn bijna aan hun einde bij Veolia gekomen. In de concessie SRE rijdt de 714 nog, in Waalwijk rijdt de 965 (-doch meestal als POD-bus tussen busstation en stalling), in Bergen op Zoom rijdt de 493. De 445 en 495 zijn plukbussen bij de werkplaats in Breda. Hier staan ook de 492 en 494 die als uiterste reserve meestal stil staan.

Een aantal bussen van de voormalige SBM heeft de Veolia-nummering gekregen. Het gaat hier om de volgende Volvo 7700-en, serie 840-853: 840>3787, 841>3788, 843>3790, 847>3794, 850>3797, 851>3798, 852>3799 en 853>3800. Andere wagens uit deze serie zijn onder meer naar touringcaronderneming Ed Slangen & Zonen uit Spekholzerheide gegaan, waaronder de 844, 845, 846 en 848. De 849 is als 3796 in dienst gekomen bij Sieswerda, Sittard. Ook de 699, 700, 701, 702 en 705 zijn weg; deze Citaro's rijden in Duitsland samen met twee Connecto's en Integro's van Limex.

In Zeeuws-Vlaanderen gaan vanaf juni de nieuwe Ambassadors 5368-5391 rijden. Of dit de biogasbussen zijn waar destijds sprake van was is ons nog onbekend. Op buurtbuslijn 502 (Wezep-Vorchten) rijdt een nieuwe Mercedes Sprinter met nummer 1593.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda. Zie berichten Darmstadt, Dortmund en Wuppertal.

ARGENTINIË

Buenos Aires. In aanleg is een verlenging (2,3 km.) van metrolijn E vanaf Bolivar naar Retiro. Hier wordt dan aangesloten op lijn C. Opening: 2010. Verder wordt gewerkt aan de verlengingen van lijn A: Primera de Junta – Nazco (3½ km.) en lijn B: Los Incas – Villa Urquiza (2 km.). Sinds 2001 is men bezig met de aanleg van een nieuwe noord/zuid metrolijn H. Hiervan werd op 31.5.2007 een eerste gedeelte van ± 3½ kilometer geopend. Een symbolische handeling; de passagiersdienst startte op 19.10.2007. Behalve de 5 metrolijnen (A, B, C, D en E) en het eerste stukje lijn H, zijn er nog plannen voor de aanleg van de metrolijnen F, G en I. In HOV/RN 585 berichtten wij over de opening van een nieuwe tramlijn in het stadsdeel Puerto Madero, een oud havengebied waar veel woningen en kantoren worden gebouwd. De officiële opening vond plaats op 14.7.2007 en de normale dienstuitvoering begon op 25.7.2007 met de uit Mulhouse (Frankrijk) geleende motorrijtuigen 2004 en 2005. Ze rijden hier met hun eindcijfers als 04 en 05. Deze normaalspoor tramlijn Cordoba – Independencia is enkelspoor aangelegd met bij de halte Belgrano een spoor om te kruisen. De 2½ kilometer lange lijn dient als proef. Als deze slaagt wordt dit stadsdeel verder met tramlijnen ontsloten, waarbij de nu geopende lijn wordt verlengd vanaf Cordoba tot Retiro en vanaf Independencia naar Constitución – Once de Septiembre. In feite zijn er nu 4 tramlijnen in de hoofdstad van Argentinië, die niet met elkaar zijn verbonden. Daarbij tellen wij het museumbedrijf mee op de vroegere

trampsporen, die nog door de metro worden gebruikt als dienstsporen naar de remise Polvorin. In het zuidwesten van de stad is sinds 1987 een 7,4 kilometer lange tramlijn E2 vanaf Plaza de los Virreyes naar het stadsdeel General Savio in dienst waar de lijn zich vertakt. Materfer leverde hiervoor 25 vierassige motorrijtuigen met een lengte van 15,5 meter. Deze zijn ook bestemd voor de geplande tramlijnen E1 en E3, zodat er een overschot is wat resulteert in 12 dienstvaardige trams. De rest staat in afwachting van, opgeslagen in een remise. Als vierde tramlijn kan de "Tren de la Costa" worden genoemd. Deze 15½ kilometer lange lijn Maipú – Delta kwam in 1995 in dienst met 7 door CAF geleverde zesassige motorrijtuigen. Dit particuliere bedrijf maakt gebruik van het tracé van een opgeheven spoorlijn die werd geëlektrificeerd en dubbelspoor kreeg.

AUSTRALIË

Adelaide. De normale lijndienst wordt volledig met lagevloer trams uitgevoerd. Alleen in de weekenden worden nog een aantal diensten met oldtimers gereden waarvoor de motorrijtuigen 351, 367, 370, 374 en 380 dienstvaardig worden gehouden.

Melbourne. Na de proefritten met de lagevloer tram uit Almada (Portugal) komt er een gastoptreden van drie Citadis trams uit Mulhouse. Het is duidelijk: bij de aanschaf van nieuw materieel gaat men niet over één nacht ijs. Er is sprake van een bestelling van 100 trams. Dat betekent het onvermijdelijke einde van de oude vierassers type W waarvan er in de remises Glenhuntly en Southbank nog 35 dienstvaardig aanwezig zijn voor de inzet op de lijnen 30, 35, 78 en 79. Wel blijven ze in de toekomst rijden op de toeristenlijn 35: "City Circle".

BELGIË

Brussel. Men gaat de metrotreinen op lijn 2 minder snel laten rijden om 15% energie te besparen. De maximumsnelheid van 72 km/u wordt teruggebracht tot 50 km/u. Om voor korte tijd die topsnelheid te kunnen bereiken wordt nu veel energie verbruikt. De rijtijd op de totale route van lijn 2 duurt met de lagere snelheid 90 seconden langer. Zelfs als een extra metrostel moet worden ingezet wordt de besparing bereikt.

BRAZILIË

Belém. De toeristische tramlijn (± 2 kilometer) is weer in bedrijf. Wel werd op verzoek van de katholieke kerk (de tram rijdt langs de kathedraal) de bovenleiding verwijderd en werd motorwagen 110 (ex Campinas, Brill 1911) van een dieselmotor voorzien.

Salvador. De aanleg van een metrolijn sleept zich voort. Binnenkort begint Rotem met de aflevering van 12 metrotreinstellen met een elektrische installatie van Siemens.

Sao Paulo. Metrolijn 2 werd op 30.6.2007 verlengd vanaf Imigrantes tot Alto Ipiranga. In aanleg is de 12,8 kilometer lange metrolijn 4: Vila Sonia – Luz. Rotem levert hiervoor 14 zesdelige metrotreinen. Voor de volautomatische metrolijn (geen bestuurder) levert Siemens de beveiliging. Perron en sporen zijn gescheiden door een glaswand waarin de deuren automatisch openen als een trein langs het perron staat.

CHILI

Santiago de Chili. Al eerder schreven wij over de verlenging van metrolijn 1 en van lijn 5 in 2009/2010. Hiervoor werden bij CAF 18 achtwagen metrotreinen besteld.

DENEMARKEN

Kopenhagen. De verlenging van de metro vanaf Lergravsparken naar het vliegveld Kastrup werd op 28.9.2007 geopend.

DUITSLAND oost

Dresden. Er wordt druk gewerkt aan de verlenging van de tramlijn vanaf het eindpunt Gorbitz langs Bundesstrasse B173 naar Gompitz – Pennrich. Het 2,6 kilometer lange traject komt in het derde kwartaal van 2008 gereed en zal eind 2008 door lijn 2 in gebruik worden genomen.

Erfurt. De KT4D motorrijtuigen 437, 445, 447, 451, 455, 456, 458, 465, 472, 499 en 527 verblijven sinds december 2007 in L'vov (Oekraïne).

DUITSLAND west

Augsburg. Zoals bericht in het vorige nummer, loopt de uitvoering van projecten in het plan Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ernstig gevaar. De werkzaamheden bij de aanleg van lijn 6 naar Friedberg West worden uitgevoerd voor zover hier de opdrachten voor zijn verstrekt. Men probeert de verlenging van lijn 1 naar voren te halen om de hiervoor toegezegde subsidie niet kwijt te raken. In Hochzoll kan dan een aansluiting komen op lijn 6. De ombouw van de Königsplatz en de tramtunnel bij het Hauptbahnhof dreigen op de lange baan geschoven te worden. En of lijn 6 Friedberg haalt is ook nog maar zeer de vraag. In het ergste geval komt er na de deelstaat verkiezing in maart 2008 een nieuwe coalitie die de plannen om zeep brengt.

Bochum. Lijn 310 naar Heven Dorf blijft rijden (zie ook HOV/RN 585).

Darmstadt. Ook dit jaar rijdt de stoomtram weer. Van 18.5.2008 t/m 15.6.2008 op zon- en feestdagen tussen Eberstadt en Alsbach en van 31.8.2008 t/m 28.9.2008 op zondagen tussen Schloss en Griesheim. Er wordt ook gereden op 27.9.2008.

Dortmund. Wij herinneren u nog even aan ons bericht in HOV/RN 585: op 27.4.2008 wordt het laatste tunneltraject in het centrum officieel en feestelijk geopend. Daarmee worden de Stadtbahnwerken, die in oktober 1969 begonnen, voltooid. Dit betekent dat op 26.4.2008 om ongeveer 12.00 uur de tramlijnen 403 en 404 voor het laatst door de stad rijden. Dan worden tijdelijk bussen ingezet en worden de tunnelsporen aangesloten.

Düsseldorf. De Rheinbahn sloot 2007 af met een goed resultaat. In totaal werden 213,4 miljoen reizigers vervoerd. Met een kostendekkingsgraad van 80% daalde het verlies met ruim € 10 miljoen tot € 53,2 miljoen. Voor 2008 wordt een lager verlies verwacht. De komende drie jaar wordt voor een bedrag van € 250 miljoen geïnvesteerd. O.a. voor de aanschaf van 61 NF8U trams voor de Wehrhahnlijnen, nieuwe autobussen en een uitbreiding van de remise Lierenfeld. Alle informatie over de nieuwe Wehrhahnlijn is te vinden op www.duesseldorf.de. Als deze tunnel in 2014 in dienst komt worden de tramlijnen 703, 712 en 713 vervangen door de U-lijnen U71 (Gerresheim Krankenhaus – Universität), U72 (Ratingen – Volmerswerth) en U73 (Gerresheim S-Bahnhof – Benrath).

Frankfurt am Main. Door een financiële toezegging van de deelstaat Hessen kan het plan voor een railverbinding naar

Riedberg verder worden uitgewerkt en voorbereid. Het gaat om de toekomstige lijnen U31 en U41, zoals bericht in HOV/RN 580.

Frankfurt a.M.- DB. S-Bahn Rhein-Main. Het wagenpark van de S-Bahn bestaat uit 76 treinstellen serie 420 (waarvan 25 stuks met een gemoderniseerd interieur; 35 volgen) en 87 treinstellen serie 423.

Karlsruhe. In Freudenstadt werd eind december 2007 een nieuwe remise in gebruik genomen. Het gebouw wordt in de komende maanden voltooid maar biedt nu al onderdak aan 9 meersysteem motorrijtuigen en een sneeuwpluog. In de nachtelijke (morgen)uren van 24.12.2007 woedde er brand in de remise Ittersbach. Het dak van de remise en vier motorrijtuigen werden beschadigd. Van motorrijtuig 579 (hierin is vermoedelijk de brand ontstaan) brandde twee rijtuigdelen geheel uit. De tram moet als verloren worden beschouwd. Ter vervanging van dit rijtuig en ter vervanging van de uit 1983/1984 daterende GT6-80C motorrijtuigen 504 – 519, als mede voor de uitbreidingen naar Germersheim en Eutingen, bereidt men de aanbesteding voor van 16 tweesysteem motorrijtuigen, te leveren vanaf 2010.

Keulen. Een verlenging van lijn 5 in Ossendorf wordt mede gefinancierd door hier gevestigde bedrijven, waaronder een nieuwe vestiging van Ikea. In 2010 komt deze verlenging in dienst met een eindpunt aan de Von Hünefeld Strasse.

Stuttgart. Aftakkend van lijn U5 (halte Möhringen Freibad) is een 2750 meter lang nieuw traject naar Fasanenhof Ost in aanleg. Ongeveer 1000 meter hiervan komt in een tunnel te liggen. Eind 2010 gaat lijn U6 naar deze nieuwe bestemming rijden.

Wuppertal. De heropening van het station Vohwinkel (zie HOV/RN 588) vindt plaats op 17 en 18.5.2008. Met een feestje.

ESTLAND

Tallinn. De 10 in 2007 uit Erfurt overgenomen KT4D motorrijtuigen (zie HOV/RN 585) rijden hier met de nummers 150 – 159. Het is de bedoeling dat er dit jaar nog eens 10 van deze wagens worden overgenomen.

FINLAND

Helsinki. De beschikbaarheid van de 40 Variobahn motorrijtuigen is nog altijd miniem. In november 2007 arriveerde uit Mannheim motorrijtuig 517 en in december 2007 uit Zagreb motorrijtuig 2263. Vanaf 18.12.2007 werden met deze trams proefritten gereden. Dit alles met het oog op een komende bestelling. Helsinki heeft één metrolijn. In 2009 wordt begonnen met de aanleg van een verlenging in westelijke richting naar Espoo.

GROOT BRITTANNIË

Blackpool. Door de Britse overheid werd een bedrag van omgerekend € 113,5 miljoen beschikbaar gesteld om het trambedrijf te saneren. Daarmee is het voortbestaan van de 17½ kilometer lange tramlijn Fleetwood – Starr Gate zeker gesteld. Kenmerk is het drukke zomervervoer met verouderd materieel door sommige aangeduid als een toeristisch trambedrijf met museummaterieel. Ook als het plan wordt uitgevoerd om 16 nieuwe lagevloer trams aan te schaffen zal dit historische karakter behouden blijven. In de zomermaanden wil men het oude materieel blijven inzetten. Niet

alleen trams uit Blackpool maar ook gastoptredens van historische trams uit andere Engelse steden die uit musea worden geleend.

HONGARIJE

Boedapest. Een groot aantal afgevoerde UV motorwagens en de daarbij behorende tweeassige aanhangwagens werd verkocht. Aan een sloper.

INDIA

Delhi. Bombardier gaat twee nieuwe metrolijnen aanleggen. De geheel bovengrondse lijn 5: Inderlok – Mundka en de gedeeltelijk ondergrondse lijn 6: Central Secretariat – Badarapur. Ze moeten in 2009/ 2010 gereed zijn.

Mumbai. Men heeft een aanbesteding lopen voor de aanleg van een monorail.

INDUSTRIE

Bombardier. Alhoewel wij hier al eerder over hebben bericht in HOV/RN 577, laat een lezer ons weten dat Bombardier in Bautzen een testspoor in gebruik heeft genomen. Met een lengte van 850 meter, normaal en meter spoor, 600/750 Volt, een overweg en een helling van 3%. In Savli (India) bouwt Bombardier een nieuwe fabriek. Hier gaat men de 85 vierwagen metrotreinstellen van het type Movia bouwen, bestemd voor Delhi.

IRAN

Teheran. Besloten is tot de aanleg van een 37 kilometer lange metrolijn, lijn 3. Hiervan komt 24 kilometer met 22 stations ondergronds en 13 kilometer met 10 stations ondergronds. Een eerste gedeelte van 7 kilometer tussen Javadieh en Madjideh denkt men al in 2009 te kunnen openen. Vanaf Javadieh gaat de lijn verder tot Sharyar.

ISRAËL

Jeruzalem. De opening van de eerste tramlijn werd nogmaals verschoven. Men spreekt nu over april 2010. Aan Alstom, de leverancier van de trams, zal het niet liggen. Die verscheept de eerste Citadis lagevloer tram die op 23.9.2007 in de haven van Ashod op de kade werd gezet. Op diversen plaatsen worden sporen gelegd. Een lezer wijst ons en u op de Engelse website www.citypass.co.il waarop dit te zien is en andere wetenswaardigheden worden gemeld.

JORDANIË

Amman. Met internationaal kapitaal wordt mogelijk binnenkort door een Chinees/Pakistaans consortium begonnen met de aanleg van een 26 kilometer lange tramlijn van Amman naar de naburige gemeente Zarqa. Hiervoor wordt in het centrum van Amman ± 2½ kilometer nieuw spoor aangelegd. Voor de rest maakt men gebruik van de bestaande spoorlijn. De opening zou in 2009 moeten plaats vinden.

MALEISIË

Kuala Lumpur. Bij Bombardier werden uit een eerdere optie 52 motorrijtuigen (13 vierwagen treinstellen) type ART MKII besteld. De stellen worden gebouwd in Amerika; de eindmontage vindt plaats bij Hartasuma Sdn Bhd, een lokale partner in Maleisië. Aansluitend op een eerdere bestelling

worden ze vanaf 2010 geleverd. Ze zijn bestemd voor de Kelana Jaya lijn.

MAROKKO

Rabat. Voor het nieuwe tramnet werden bij Alstom 40 lagevloertrams van het type Citadis besteld. Net als in Tunis en Istanboel krijgen ze maar één bestuurdercabine en deuren aan beide zijden waardoor ze kont-aan-kont gekoppeld ingezet worden. Met de aanleg wordt in 2008 begonnen, de opening is in 2010.

MEXICO

Mexico-City. Bij Bombardier/Concarill werden vier gelede zesassige motorrijtuigen besteld. Deze worden geleverd in 2008 ter vervanging van het oude materieel op de lijn naar Xochimilco.

Monterrey. Op 31.10.2007 kwam de verlenging van lijn 2 naar Sendero (Universiteit) in dienst.

NOORWEGEN

Bergen. Nadat in het Noorse parlement overeenstemming was bereikt over de méérkosten werd in januari 2008 in het centrum (Kaigatan) begonnen met de aanleg van de 9,8 kilometer lange tramlijn naar Nestun.

OOSTENRIJK

Stern&hafferl – LLB. Linzer Lokalbahn. Alle diensten op het traject Linz – Peuerbach worden met de nieuwe GTW motorrijtuigen ET 22.151 – 164 uitgevoerd. In het bestaande dienstregelingpatroon komt dit materieel ook op de lijn naar Neumarkt-Kallham in dienst. Uitsluitend tussen Waizenkirchen en Peuerbach en tussen Waizenkirchen en Neumarkt-Kallham doen ook nog de "Grazer" motorrijtuigen ET 22.106 en ET 22.107 dienst. De trajecten Waizenkirchen – Peuerbach / Neumarkt-Kallham waren vroeger in exploitatie als de Lokalbahn NWP, maar sinds 1.1.1998 onderdeel van de LLB. De gemeente Linz is in meerderheid eigenaar van de lijnen waarvan de exploitatie in handen is van Stern & Hafferl. De Linzer Lokalbahn kent ook nog goederenvervoer. Van de 13 aansluitingen worden er momenteel nog 2 bediend met vanaf Eferding een dagelijkse goedenslag. De olietreinen naar Peuerbach zijn vervallen. Voor dit vervoer beschikt men over de elektrische locomotieven E 22.001, 004 en 005. Deze machines zijn al meer dan 90 jaar oud.

Innsbruck. Op 1.12.2007 vond de officiële opening plaats van de nieuwe Hungerburgbahn met de nieuwe rijtuigen 1 (geel) en 2 (blauw). De kabelspoorlijn heeft in Innsbruck een nieuw dalstation: Kongresszentrum. Na een uitgebreid feestprogramma begon een dag later de normale dienst die de eerste weken met de nodige storingen te kampen had.

Linz. In januari 2008 werd het definitieve design gepresenteerd van de 3 bij Bombardier bestelde lagevloertrams voor de Pöstlingbergbahn. De retro-look kwam tot stand in samspraak met het Bundesdenkmalamt (Monumentenzorg). De driedelige tweerichting trams, gebaseerd op het type Flexity Outlook, krijgen een lengte van 19 meter (breed: 2,3 m.) en een gewicht van 28 ton. Kenmerkend is de grote koplamp onder de voorruit en ja wel: de nieuwe trams krijgen een wagennummer dat bestaat uit Romeinse cijfers (XXI – XXIII). Ter wille van het aantal zitplaatsen zijn er per rijtuigzijde slechts een dubbele en een enkele deur. Niet zo'n probleem omdat het aantal in-/uitstappende passagiers tussen

beide eindpunten gering is. De 3 trams zijn relatief duur: € 13,8 miljoen. Als men de schadevergoeding van het in gebreke gebleven Fahrzeug Technik Dessau binnen heeft, wordt een vierde tram besteld. De tramlijn wordt in de periode april 2008 – oktober 2008 gesaneerd, omgespoord en aangesloten op het tramnet. De nieuwe trams worden geleverd in maart 2009 en na testen en toelating in mei 2009 in dienst gesteld. Mogelijk wordt al vanaf maart 2009 de dienst gedeeltelijk hervat met de 3 aangepaste oude motorwagens.

Wenen. Als de proef met een verhuurd E6 motorrijtuig goed verloopt bestaat de mogelijkheid dat een aantal van deze motorrijtuigen, afkomstig van de met trammaterieel geëxploiteerde metrolijn U6, aan Utrecht worden verkocht. Of Utrecht daar goed aan doet is de vraag. Toen de eerste trams van dit type in 1979-1985 in dienst kwamen was het (technische) ontwerp al achterhaald en ook de "harde" inzet op lijn U6 heeft zijn tol geëist. In een artikel in Schienenverkehr Aktuell (3/08) wordt geschreven over een mogelijke inzet in Wenen in situaties waarbij tweerichting materieel nodig is. Dit blijkt alleen mogelijk na een opknapbeurt en de nodige aanpassingen. Een eerdere poging, eind 2006, om de E6 motorrijtuigen en de daarbij passende c6 aanhangrijtuigen aan Manila te verkopen liep op niets uit. Een delegatie uit de Filipijnen kwam op uitnodiging naar Wenen, nam vriendelijk afscheid en liet niets meer van zich horen. Wetend dat bij Kinki Sharyo en Nippon Sharyo al nieuw materieel voor Manila in aanbouw was.

In december 2007 werden de E1 motorrijtuigen 4671 en 4695 en c3 aanhangrijtuig 1138 aan Krakow verkocht.

PHILIPPIJNEN

Manila. Lijn 1 wordt met 5,7 kilometer verlengd vanaf Monumento tot Quezon (North Avenue). Komt in 2010 in dienst.

POLEN

Krakow. Uit Wenen werden de motorrijtuigen 4671, 4695 en aanhangrijtuig 1138 overgenomen.

Warschau. De 15 door PESA geleverde lagevloer trams hebben de nummers 3101 – 3115.

ROEMENIË

Craiova. In december 2007 arriveerden uit Dresden 13 T4DMT motorrijtuigen (224.202, 211, 221, 225, 227, 239, 243, 245, 253, 260, 270, 279, 281) en 11 TB4D aanhangrijtuigen (244.008, 010, 011, 023, 026, 027, 031, 032, 036, 051, 055)

Iasi. Uit Darmstadt arriveerden de motorrijtuigen 7601 – 7604 en 8212

Oradea. Bij Siemens werden 10 lagevloer motorrijtuigen van het type ULF besteld. Deze zijn gelijk aan het Weense type A1. Tot nu toe werd dit type alleen aan Wenen geleverd. Oradea krijgt de nieuwe trams tussen mei 2008 en juni 2009 geleverd.

SPANJE

Jaen. Deze stad in Andalusië werd nog niet eerder in deze rubriek genoemd. Maar ja wel: ook hier komt een tramlijn. Van het station naar de universiteit, 5 kilometer lang. In 2009 denkt men met de aanleg te beginnen.

Madrid. Het tweeassige motorrijtuig 477 (bouwjaar 1906), van het vroegere trambedrijf, staat als monument opgesteld in het metrostation Pinar de Chamartin, tevens het beginpunt van tramlijn M1.

Murcia. Nog in 2008 wordt begonnen met de uitbreiding van het tramnet dat tot nu toe bestaat uit een demonstratie lijntje met een lengte van 2,1 kilometer. Dat moet 16,7 kilometer worden. Vanuit het centrum komt er een lijn in westelijke richting naar de Universiteit en naar Nueva Condomina in het noorden.

Palma de Mallorca. Sinds 23.9.2007 ligt de metro stil. Na overvloedige regenval, waarbij in drie metrostations het water meer dan een halve meter hoog stond, zijn technici bezig met het herstel. In de pers werd het een en ander breed uitgemeten. Er is sprake van ontwerp- en constructiefouten maar bovenal bleek dit politiek doorgedrukte paradepaardje een slordig € 104 miljoen duurder uitgevallen dan het begrootte bedrag van € 235 miljoen. Het herstel van de waterschade gaat een slordige € 80 miljoen kosten. Men denkt in april of mei 2008 de dienst te hervatten.

Ook de stations waar de dieseltrein richting Inca gebruik van maakt werden door het hemelwater getroffen maar minder erg. De complete treindienst bleef hier overeind. Overigens gaf het eiland bestuur groen licht voor een verdere verlenging vanaf Sa Pobla naar Alcudia. Met de werkzaamheden wordt binnenkort begonnen. Kosten: € 3 miljoen.

Dit kan nog niet gezegd worden van het tramplan. Een ongeveer 12 kilometer lange lijn rondom het centrum (Plaza d'España – Hospital – Parc de la Mar) en verder langs de kustweg naar Arenal met een aftakking naar het vliegveld Can Pastilla en een latere verlenging tot Lluçmayor. Dit bericht is een herhaling van dat in HOV/RN 514, mei 2001. Met de aanleg van dit € 300 miljoen kostende project zou in 2008 worden begonnen, maar na het metrodrama dreigt uitstel.

Met dank aan de lezer die ons over deze onderwerpen een aantal krantenknipsel zond.

THAILAND

Bangkok. De eerste twee vierdelige Desiro treinstellen voor de Airport Rail Link, de nieuwe lijn vanuit het centrum naar de luchthaven, werden op 8.9.2007 via Bremerhaven verscheept. De eerste proefritten beginnen in maart 2008.

TSJECHIË

Praag. Het einde nadert voor de klassieke Tatra motorrijtuigen serie 6000. Hiervan werden er tot 1976 meer dan 900 in dienst gesteld, nu zijn er nog ongeveer 40 in dienst.

Bij Siemens werden 5 metrotreinstellen type M1 bijbesteld ter uitbreiding van het wagenpark van metrolijn C.

Al eerder schreven wij over de ontwikkeling van een voorstadnet van de Tsjechische Spoorwegen (CD). Per 9.12.2007 werd het aantal lijnen uitgebreid tot 11.

	Praag – CD. Voorstadnet.
lijn:	route:
S1	Praag – Poricany
S12	Poricany – Nymburk
S2	Praag – Nymburk – Kolin
S3	Praag – Vsetaty
S4	Praag – Kralupy nad Vitavou
S41	Praag, Liben – Roztoky u Prahy
S5	Praag – Kladno
S6	Praag – Rudná u Orahly – Beroun

S7	Praag – Zadní Třeban – Beroun
S8	Praag – Vrané nad Vítavou – Čerčany/Dobruška
S9	Praag – Benetov u Prahy

ZWITSERLAND.

Basel. Voetballiefhebbers kijken er al naar uit: het EK-Voetbal 2008 dat van 7 t/m 29.6.2008 in Oostenrijk en Zwitserland plaats vindt. O.a. in het St. Jakob Stadion in Basel. Jammer genoeg brengt voetbal ook nog wel eens overlast met zich mee. Om die reden wordt gedurende de wedstrijden lijn 14, die in de buurt van het stadion komt, enkele uren stilgelegd. Ook in het centrum worden veiligheidsmaatregelen genomen waarbij het tramverkeer enkele uren wordt gestaakt. Wel rijden in die periode de lijnen 3, 6, 10, 11 en 14 de gehele nacht door met minimaal een uurfrequentie.

Basel-SBB. S-Bahn Basel. Uit verschillende mogelijkheden werd voor de S-Bahntunnel tussen het Bahnhof SBB en het Badischen Bahnhof de variant "Mitte" gekozen. Deze directe, 4½ kilometer lange, verbinding is begroot op CHF 1,2 miljard en levert een kortere rijtijd op. Het station St.Johann zou hierop aangesloten kunnen worden.

Lausanne. Zoals destijds bericht, werd het oude materieel van de tandradmetro opgeslagen in Châtillens in afwachting van een nieuwe bestemming bij een aan te leggen lijn in het Franse Villard de Lans. Daar is het project zeer omstrepen en intussen staat het spul in Châtillens weg te roesten. Er gaan nu stemmen op het materieel terug te halen naar Lausanne.

Winterthur. Het huidige trolleybusnet blijft gehandhaafd. Weliswaar is een exploitatie met dieselbussen goedkoper, de milieuvoordelen, met name de CO2 uitstoot, hebben anders doen besluiten. Eind januari 2008 werd bekendgemaakt dat ter vervanging van het verouderde wagenpark 21 nieuwe trolleybussen worden besteld. Het trolleybusnet bestaat uit 3 lijnen:

lijn 1: Töss – Oberwinterthur

lijn 2: Wülflingen – Seen

lijn 3: Oberseen – Rosenberg.

De Breitlijn (lijn 4), ging in 1990 over op dieselbussen. Definitief, overal is de bovenleiding weggehaald.

MODELSPOOR

Nürnberg 2008

Vele publicaties zullen uitgebreid aandacht besteden aan de Neurenberger Messe, vaak met alleen aandacht voor wat er komt voor de Nederlandse, Belgische of Duitse markt. Wij signaleerden echter ook een aantal wat meer buitenissige noviteiten voor bijvoorbeeld landen waar wij op hobbygebied minder mee hebben. Een heel mooi voorbeeld is Spanje.

Mehano komt met een gigantische stomer van het 151 Santa Fé type, merkwaardig genoeg een niet echt bekende machine, die namelijk alleen voor zware kolentreinen in het Noorden werd gebruikt. **Ibertren** (een merk waar hier maar weinigen van gehoord hebben: een bekende winkel in de Randstad beweert zelfs dat het niet meer bestaat!) gaat ook een gigant brengen, namelijk een personentreinlocomotief met 4 aangedreven assen, type 2200. Verder verschijnen daar nog een historisch elektrisch treinstel en een oldtimer eloc type 7100. Bij **Electrotren** komt de al veel eerder aangekondigde Mikado 1D1 manasje van alles uit (indertijd de grootste serie qua aantal bij de RENFE). Alles H0.

Opvallend is het grote aantal kleine meer gespecificeerde firma's. De grote merken zijn qua aantal dik in de minderheid.

Bachmann: geen onbekende in Nederland, heeft een Europese, Engelse en een Amerikaanse afdeling, de modellen komen uit China. Hier komt men in meerdere kleurvarianten met de zogenoemde **Sharknoses** (diesellocs met een zeer spitse neus die naar voren sterk versmalt). Bouwer van deze locs was Baldwin die vooral veel roodbruine exemplaren leverde aan de Pennsylvania Railroad. Het zijn 2-delige machines. Tot nu toe verschenen er eigenlijk alleen veel varianten van General Motors bolneuzen en ook wat van de grotere Alco's op de markt (de mooiste was wel van Märklin als 3-delige Santa Fé enkele jaren geleden). **Life-like** (een merk dat vroeger via Brawa te bestellen was) heeft vorig jaar al schitterende diesel-oldtimers geproduceerd van rond 1940. Niet aan te komen hier. Zoals bekend valt **Rivarossi** onder de Hornby-groep samen met Jouef, Lima en Electrotren. Hier komt een Franco-Crosti loc type 743-301 vandaan, die heel wat jaren geleden ook kort in productie was. Een prima idee! Märklin bracht enkele jaren geleden varianten van de DB 42 Crosti uit. Ook bij Trix is er nog een leverbaar (zwart met grote windleiplaten). Overigens is de eerste echt nieuwe constructie bij Rivarossi een Duitse G12 (BR 58) stomer die zeer stoer overkomt. In de 50-er jaren reden er bij de Bundesbahn 2 zogenoemde "Gliederzüge" (een soort Talgo's), namelijk de **Komet** en de **Senator**. Een nacht- en een dagtrein. **Weinert** maakt nu de **Senator**. Het waren de opvolgers van de Fliegende Hamburger (Reichsbahn) en de verre voorlopers van de ICE's. Een merk dat qua prijs en kwaliteit slechts voor weinigen is weggelegd is **Mika-Metakit**. Hier iets heel bijzonders, namelijk een CC Mallet die na de "overname" van Tsjechoslowakije bij de Reichsbahn onder type 51 bekend was. De loc was oorspronkelijk Hongaars en reed voor kolentreinen in Kroatië. Een aantal ging als oorlogsbuit naar de Tsjechen. We komen nog even terug op **Electrotren**: voor de Franse markt komen er auto-rails type X2400 en de oldtimer ABJ-3 waar ook een zilverwitte Spaanse versie is. Ter afronding nog iets over **Brawa**. Naast een 3-delig Talent elektrisch treinstel van de ÖBB ook een stoom oldtimer en wel de Pruisische S9, een stoom Atlantic in het groen met prachtige rookkastdeur. Deze machines werden na 1918 ook uitgeleverd aan de Belgische Etät voor de toenmalige trekduw treinen (jazeker!) Antwerpen-Brussel. O ja, Märklin en Trix komen met een fraaie slanke Badische IV H in het blauw (vroeger verschenen bij Rivarossi en bij ons bekend als de later verbouwde 18.316). Conclusie: één van de meest interessante happenings van de laatste jaren.

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Sloopstermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

13/03: Giro D'Italia. Grote contrasten bij het spoor- en tramvervoer in Italië in een diaprogramma van Frans Blanker.

27/03: Gevarieerd historisch filmprogramma met beelden uit de jaren '50 en '60. Presentatie Aad de Wolf.

04/04: Diaprogramma over Zwitserland van Frans de Jong.

17/04: Filmprogramma "Met stoom door Oostenrijk", presentatie: W. Dijkman.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

14/03: Diaprogramma over Berlijn. Opnamen uit de verzameling van G.J. de Gier.

28/03: Filmprogramma "Met stoom door Oostenrijk", presentatie: W. Dijkman.

11/04: Filmisch jaaroverzicht van het RTA.

Meer info op: www.railtheater.nl

SPoorWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS bedreigt toekomst Bombardier

Dit bericht uit "De Standaard" van 11 maart jl. willen wij u niet onthouden (red.).

De NMBS begint exclusieve onderhandelingen met Siemens voor de levering van de treinstellen voor het Gewestelijk Expressnet (GEN). 'Zonder die bestelling is het voortbestaan van Bombardier Brugge bedreigd', zegt woordvoerder Guy Hendrix.

De raad van bestuur van de NMBS besloot afgelopen vrijdag om met het Duitse Siemens exclusieve onderhandelingen te beginnen voor de levering van de treinstellen voor het Gewestelijk Expressnet. Rond de nationale hoofdstad zullen treinen sporen die sneller kunnen stoppen en optrekken en waarvan de deuren breder zijn dan die van klassieke treinen, om snel veel reizigers te kunnen slikken.

In totaal zou de NMBS meer dan driehonderd elektrische motorstellen, bestaande uit verschillende rijtuigen, aankopen. De eerste motorstellen zouden vanaf 2011 geleverd moeten worden. Het gaat om een investering van iets minder dan anderhalf miljard euro, de grootste bestelling ooit van de NMBS. In totaal waren in de laatste ronde nog vier constructeurs in de running. Het Franse Alstom en het Canadese Bombardier -beide met productievestigingen in ons land- het Spaanse CAF en het Duitse Siemens. Siemens had de beste papieren en daarom begint de NMBS nu exclusieve onderhandelingen met de Duitse groep. Siemens produceert geen treinmaterieel in België. Het gros van het treinmaterieel van de groep wordt geproduceerd in Duitsland.

Maar als uiteindelijk een contract met Siemens gesloten wordt, is dat slecht nieuws voor Bombardier in Brugge. 'De motorstellen voor het GEN zijn levensnoodzakelijk voor Bombardier Brugge', zegt woordvoerder Guy Hendrix. 'Bombardier is in Brugge goed voor 850 werknemers. Tel daarbij nog de 500 werknemers bij de toeleveranciers, en de toekomst van 1.350 werknemers staat op het spel. We hebben nog werkzekerheid tot 2010, nadien is het koffiedik kijken.'

De vestiging van Bombardier leeft van de ene order na de andere. Bombardier Brugge heeft momenteel nog drie projecten lopen. De Canadese groep bouwt in Brugge nog tot eind volgend jaar dubbeldekstreinen voor de NMBS. Daarnaast doet Bombardier Brugge ook een stuk van het werk aan de Autorails Grande Capacité (AGC). Dat zijn regionale treinen voor de Franse spoorwegen SNCF. Dat werk is midden 2010 klaar. Daarnaast begint eind deze maand de productie van tramstellen voor de MIVB, een bestelling die voor een deel van het personeel werk biedt tot midden 2013. Bombardier Brugge had erop gerekend dat de bouw van het materieel voor het GEN werk zou bieden aan een deel van het personeel van midden 2011 tot 2016.

Het is wel mogelijk dat tijdens de onderhandelingen die de komende maanden met Siemens opgestart worden, afgesproken wordt dat bepaalde werken in onderaanneming bij Bombardier in Brugge of bij Alstom in Charleroi uitgevoerd worden.

De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS is nog niet officieel meegedeeld aan de verschillende constructeurs die in de running waren.

REDACTEUR: CHRISTOF VANSCHOU BROEK

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

CAO-conflict

In de voorgaande editie meldden wij dat het CAO-conflict tussen DB en GDL definitief was opgelost, maar dat was nogal voorbarig. Begin maart werden de onderhandelingen over de uitvoering van het akkoord van 30 januari afgebroken. Het strijdpunt daarbij is de eis van DB dat de beide andere bonden, Transnet en GDBA, instemmen met het door GDL gesloten akkoord. GDL moet van een dergelijke instemmings-verplichting niets hebben, want daarmee zou men niet volledig onafhankelijk een CAO voor machinisten kunnen uitonderhandelen. Anderzijds is de eis van de zijde van DB goed te begrijpen, daar men anders twee soorten machinisten zou hebben met verschillende CAO's. Daarnaast bestaat het risico dat machinisten door het wisselen van vakbond een hoger loon zouden kunnen krijgen, en dat is iets waar Transnet en GDBA nogal bang voor zijn. Als Transnet en GDBA echter zouden instemmen met door GDL afgesloten CAO's zouden zij hun bestaanrecht en leden kunnen verliezen.

Opnieuw een gecompliceerde situatie dus, waarbij GDL de zaken in de eerste week van maart op scherp zette. Als DB de eis van instemming van de andere bonden niet van tafel zou halen wilde men vanaf 10 maart opnieuw staken. Dat men het bereikte akkoord (een eigen machinisten-CAO en een loonsverhoging tussen de 11 en 15 procent) zo in de waagschaal stelt lijkt GDL in deze machtsstrijd niet te deren. DB spande een rechtszaak aan om de voorgenomen staking te laten verbieden; de rechtbank was echter niet in staat om voor het begin van de stakingen uitspraak te doen, zodat gedurende het weekend van 8 en 9 maart toch werd geprobeerd een akkoord te bereiken. Dat lukte uiteindelijk laat in de middag van 9 maart, toen GDL en Transnet/GDBA besloten elkaars onderhandelingsresultaten te erkennen. Tevens werd afgesproken dat Transnet/GDBA de CAO-onderhandelingen voor de rangeerders en rangeermachinisten zullen voeren.

Parallel aan de onderhandelingen had DB al voorzorgsmaatregelen getroffen om de gevolgen van de staking op te vangen. Zo was er een uitgekleden dienstregeling met bijbehorende personeelsdiensten en omlopen opgesteld die met werkwilleg personeel gereden kan worden. De pijn wordt daarmee zo gelijkmatig mogelijk verdeeld, waardoor bijvoorbeeld de ICE-verbindingen in een twee-uurdienst zouden rijden en in het regionale vervoer ongeveer de helft van de treinen zou uitvallen. Toen bekend werd dat er toch een akkoord was bereikt was het niet meer mogelijk de aanpassingen terug te draaien, waardoor in de ochtend van maandag 10 maart toch nog de nodige beperkingen optraden. Geleidelijk werden de normale diensten weer hervat, waardoor in de avondspits slechts een beperkt aantal treinen uitviel.

In het goederenvervoer waren ook bijzondere voorzorgsmaatregelen genomen. Voor een deel van de Railion-treinen (met name gecombineerd vervoer en chemie) werden tijdelijk andere vervoerders gecontracteerd, waaronder DB-dochters Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) en Lokomotiv. Ook deze maatregelen bleken niet op korte termijn terug te draaien.

Beursgang

De geplande beursgang van DB is thans in een cruciale fase gekomen. Voor eind maart wil men een beslissing nemen, zodat de aandelen al in november verhandeld kunnen worden. De aandelen in het goederen- en reizigersvervoer wil men in de thans niet meer actieve dochteronderneming

Stinnes AG onderbrengen, waarna maximaal 49,9% van Stinnes naar de beurs wordt gebracht. De opbrengst wordt geschat op € 12,5 miljard. *Bahnchef* Mehdorn heeft al aangegeven een DAX-notering in Frankfurt na te streven en heeft zich bovendien beschikbaar gesteld als directeur van zowel DB Netze als Stinnes. Ter voorbereiding op de beursgang werd Stinnes op 6 februari omgedoopt in "DB Mobility Logistics AG".

De politiek heeft bij de beursgang het laatste woord. De *Union* van CDU en CSU lijkt "om" te zijn en stelt voor de opbrengsten in de verbetering van de spoorweginfrastructuur te steken. De SPD zit nog een beetje in haar maag met de beursgang, daar de partijraad eind oktober heeft besloten alleen akkoord te gaan met een beursgang wanneer deze plaats vindt in de vorm van *Volksaktien*, ofwel aandelen zonder stemrecht. Omdat de SPD zich ook nog niet heeft uitgesproken over het al dan niet instemmen met het inmiddels nagestreefde *Holding-Modell* zal een extra partijvergadering nodig zijn om voldoende steun voor de beursgang te krijgen. De tijd dringt echter, want geen der partijen acht een beursgang rondom de in 2009 plaatsvindende parlementsverkiezingen wenselijk. Ook de vakbonden kunnen nog dwars gaan liggen: enerzijds is Transnet nog steeds een voorstander van een beursgang van het gehele DB-concern en anderzijds willen alle bonden zoveel mogelijk macht binnen het nieuwe DB-concern verkrijgen. De vraag is echter of de bondsregering de bonden tegemoet wil komen, aangezien dit de handelingsvrijheid van DB behoorlijk kan beperken. Als laatste nieuws kan worden gemeld dat de besluitvorming toch is uitgesteld, en wel tot april dit jaar. De reden hiervoor is nogal triviaal, namelijk de ziekte (een fikse griep) van SPD-voorzitter Beck.

Dat DB in het goederenvervoer zo langzamerhand de meest toonaangevende Europese speler is behoeft geen toelichting. In de *Financial Times Deutschland* heeft DB aangegeven Europese ambities te koesteren op het gebied van regionaal bus- en spoorvervoer. Aangekondigd werd dat men wil inschrijven op een grote aanbesteding van regionaal vervoer in de omgeving van Venetië. Daarnaast wil men mee gaan doen aan aanbestedingen van regionaal (spoor)vervoer in onder meer Polen, Scandinavië en Groot-Brittannië.

Touch and travel

DB is in samenwerking met Vodafone gestart met het testen van een nieuw kaartstelsel dat gebruik maakt van de mobiele telefoon. De proef met het naar de zeer Duitse naam "touch and travel" luisterende stelsel wordt gehouden tussen Berlin en Hannover. Reizigers kunnen met een aangepast mobieltje in en uit te checken op stations, waarna de ritprijs via de telefoonrekening wordt betaald. Aan de hand van de in- en uitcheck-locaties en de tijden wordt bepaald welke trein men gebruikt heeft en kan het tarief (ICE, IC of regionaal) worden bepaald. Een belangrijk verschil met de Nederlandse OV-chipkaart is dat de techniek niet in de incheck-palen zit (die bevatten slechts een chip die locatie en tijd doorgeeft) maar in de mobiele telefoon. Nu de mobiele telefoon steeds meer functies gaat vervullen verwacht men dat deze technologie ook zal worden toegevoegd.

Goederenvervoer (DB Schenker)

- De overname van EWS door DB begint de eerste vruchten af te werpen. Op 4 maart ging een doorgaande containershuttle tussen Duisburg en Manchester van start, die integraal door EWS wordt gereden. Voorlopig biedt men 5 retourritten per week aan.
- Op 1 maart werd EWS-loc 60 074 gedoopt met als naam "Teenage Spirit" (een stichting die jonge kankerpatiënten

ondersteunt). De doop bevatte echter een verrassing, want de loc bleek als eerste opschriften van "DB Schenker" in plaats van "EWS" te voeren. Het lijkt er dus toch op dat de merknaam EWS gaat verdwijnen.

Overig nieuws

- Belangenvereniging *Allianz pro Schiene* onderzocht de veiligheid van de verschillende vervoerwijzen en kwam tot de weinig verrassende conclusie dat de trein met kop en schouders boven andere vervoermiddelen uitsteekt. In een brochure worden de resultaten beschreven: http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/Publikationen/080100_Mit_Sicherheit_Bahn_Dritte_Auflage.pdf.
- *Bündnis 90/Die Grünen* pleit voor een verdere verbetering van het aanbestedingsrecht in Duitsland. Door aanbestedingen makkelijker en transparanter te maken wordt het aantrekkelijker om trein- en busdiensten aan te besteden. Dat biedt de mogelijkheid om sneller milieuvriendelijke bussen en treinen in te zetten en lever bovendien een uitgebreider en kwalitatief beter openbaar vervoer op.
- Belangenvereniging *Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV)* komt in het geweer tegen de stijging van de gebruiksheffing voor de infrastructuur. Per 1 januari zijn de tarieven met 3% gestegen, wat voor het regionale vervoer tot meerkosten van € 75 miljoen leidt. Men wil nu dat de bondsregering strakkere regels opstelt voor het vaststellen van de gebruiksvergoeding.
- DB Netz gaat het **GSM-R**-netwerk verder uitbouwen. Op zich geen schokkend nieuws, ware het niet dat juist de firma Nokia de opdracht voor de installatie langs 7.000 kilometer spoorlijn kreeg. Dit bedrijf ligt onder vuur sinds het aankondigde haar (winstgevende) fabriek in Bochum te willen sluiten om de productie naar het goedkopere Roemenië te verplaatsen.
- In de werkplaats **München-Pasing**, de grootste op het gebied van rytuigen, vindt op 31 mei een open dag plaats. Ook diverse oude en nieuwe loctypen geven acte de présence, info op www.bahn.de/bayern.
- De treinverbindingen met Polen zullen in Berlijn worden gepromoot. Hiertoe zijn twee toeristische brochures verschenen, die gratis kunnen worden besteld. Voor spoorwaghebbyisten relevanter is het gegeven dat de doorgaans moeilijk verkrijgbare PKP-dienstregeling ook door het Verkeersverbund Berlin Brandenburg (Hardenbergplatz 2) te verkrijgen is.
- In Hannover werd de jaarlijkse misarmpjes-beurs **CEBIT** gehouden, waarvoor tussen 4 en 9 maart zo'n 450 extra treinen werden ingelegd.

Onregelmatigheden

- In het eerste weekend van maart zorgde de storm "Emma" voor overlast bij de spoorwegen. In het hele land vielen bomen op het spoor, wat overigens alleen bij Brühl zorgde voor (forse) schade aan een ICE-3-treinstel. De meeste problemen waren binnen een dag weer opgelost.
- Een onhandige vrachtwagenchauffeur dacht bij Alfter (NRW) wel even een kortere weg langs het spoor te kunnen nemen. Het bordje verboden voor vrachtverkeer stond er echter niet voor niets, want de met 24 ton kwartsand beladen aanhanger kwam in de berm terecht en kantelde op het spoor. Een naderende trein botste tegen de aanhanger, waarbij gelukkig geen slachtoffers vielen.
- Een kordate machinist zag op 16 februari in de buurt van Münster een graffiti-spuiter bezig met het "verfraaien" van een perronwand. Hij zette zijn trein stil en greep het 14-jarige boefje in de kraag. Nader politie-onderzoek wees uit dat de knul al meerdere "kunstwerken" op zijn naam had staan.

- Een doortastende DB-medewerker uit Wilsenroth (Hessen) baalde zo hevig van de regelmatige kabeldiefstallen dat hij een babyfoon langs het spoor verstopte. Op 22 maart hoorde hij vreemde geluiden en alarmeerde daarop de politie. Die kon een bende Roemeense koperdieven inrekenen.
- Politiehond Senna spoorde op het goederenstation Köln-Nippes een 40-jarige Nederlander op die bezig was de bovenleiding te demonteren. Ook de dag daarvoor had hij al de nodige meters verwijderd. Senna verdient wat ons betreft een extra kluit.
- Uw redacteur reisde onlangs vanuit Frankfurt per ICE terug naar Nederland, toen ter hoogte van Siegburg werd omgeroepen dat de trein vanwege een technisch probleem niet verder zou rijden dan Köln Hbf; aldaar zou een vervangend ICE-treinstel aan de overzijde klaar staan. Tijdens het overstappen bleek de aard van het probleem: een treinstel serie 403 zou vermoedelijk ook met een fikse aanloop niet ver voorbij de stroomscheiding in Emmerich komen. De vertraging bedroeg overigens nul minuten!

Regionaal reizigersvervoer

Hamburg & Schleswig Holstein

- De lijn **Niebuß – Tønder** (DK) moet weer doorgaand naar Esbjerg gaan rijden. De deelstaat Schleswig-Holstein wil € 100.000 beschikbaar stellen voor de noodzakelijke aanpassingen aan het station van Tønder en de aanschaf van een LINT41-treinstel. Samen met de Deense overheid moet nog wel besloten worden wie de treindienst gaat rijden, Veolia-dochter NOB of Arriva Danmark. Desondanks hoopt men nog deze zomer de doorgaande treindienst te kunnen starten. Het aantal grensoverschrijdende reizigers, dat de afgelopen jaren al met 25% toenam, moet hierdoor verder stijgen.
- Het succes van de twee-systeem-S-Bahn naar Stade smaakt naar meer. De al eerder besproken plannen voor een S-Bahn-verbinding naar Bad Oldesloe (zie HOV-RN 2008-02, pag. 50) zijn door de deelstaat Schleswig-Holstein flink uitgebreid. Het gaat hierbij om een lijn S41 Bad Oldesloe – Hamburg Hbf – Itzehoe, die tussen Pinneberg en Ahrensburg Nord gebruik maakt van de bestaande S-Bahnsporen. Daarnaast wil men de volgend jaar te openen verbinding met het vliegveld (lijn S1) doortrekken naar Kaltenkirchen. Haast heeft men ook, want in 2015 moeten beide verbindingen operationeel zijn.
- Bij Veolia-dochter **Nord-Ostsee Bahn** (NOB) dreigen inmiddels stakingen. GDL vindt het loonbod van Veolia onvoldoende gelet op de winsten die het bedrijf maakt en eist minimaal 5,2% meer loon. Veolia bood 3,2% onder de voorwaarde van een verlenging van de werkweek van 39½ naar 40 uur. Omdat Veolia voor verdere toezeggingen eerst een akkoord van het hoofdkantoor in Parijs moet zien te krijgen zijn de onderhandelingen tot medio april geschorst. Kennelijk is voor zoiets een maand bedenktijd nodig!

Niedersachsen & Bremen

- De keuze voor een exploitant voor de **S-Bahn Bremen** komt naderbij en dat leidt tot hectiek bij politici en vervoerders. De SPD heeft haar voorkeur uitgesproken voor een gunning aan DB, omdat men op die manier hoopt DB-werkgelegenheid naar Bremen te trekken. Helaas voor de politici wordt op basis van vooraf (door diezelfde politici) bepaalde criteria bepaald welke aanbieder het gunstigste bod heeft gedaan. Op 8 maart bleek dat Veolia-dochter **Nord-WestBahn** te zijn. Het aanbod van de NWB bleek dermate gunstig te zijn dat men de als optie gevraagde extra ritten direct mee kon bestellen. Dit betekent dat de lijn Bremen – Oldenburg wordt verlengd naar Bad Zwischenahn en dat tussen Bremen-Vegesack en Bremen Hbf in de spits een

kwartierdienst wordt geboden. De exploitatie zal in december 2010 starten met uitzondering van de lijn Bremen-Farge – Bremen Hbf – Verden. Deze lijn wordt vanaf december 2011 als S-Bahn gereden omdat de elektrificatie niet eerder gereed zal zijn. NWB zal voor de S-Bahn Bremen nieuw materieel aanschaffen, doch type en aantallen zijn nog niet bekend gemaakt.

- De inzittenden van een Nederlandse touringcar ontsnappen in Steinfeld (Niedersachsen) aan een ramp. De chauffeur was de weg kwijt en zette de bus midden op een spoorwegovergang stil om de kaart te bestuderen. De machinist van de naderende trein van de **NordWestBahn** probeerde met typhoneren en een noodremming onheil te vermijden. Mede omdat de buschauffeur op het laatste moment zijn vergissing inzag lukte dat. De machinist raakte door het voorval in shock.

Mecklenburg-Vorpommern

- De gunning van de exploitatie van de **Rügensche Kleinbahn** aan de Pressnitztalbahn werd op 12 februari definitief (zie HOV-RN 2008-02, pag. 50). Dat betekende echter niet dat de treinen direct weer gingen rijden, want er moest nog worden onderhandeld over de overname van het materieel. Men hoopt echter dat Roland met pasen weer over het eiland kan stomen.
- De verlenging van de **Usedomer Bäderbahn** naar Swinoujcie maakt nu goede vorderingen. Op 19 februari bereed een GTW-treinstel voor het eerst de 1,5 kilometer lange en € 2,3 miljoen kostende lijn, op 22 februari gevolgd door een rit met hoogwaardigheidsbekleders. In april is de officiële opening gepland. Daarnaast worden voorbereidingen getroffen voor een verdere doortrekking van 12 kilometer naar het Duitse Garz. Deze lijn, die grotendeels over Pools grondgebied zal lopen, maakt een flinke verkorting van de reistijd tussen Usedom en Berlin mogelijk. Als het zover komt zal de lijn door DB worden aangelegd, eind 2008 moet daar meer duidelijkheid over komen.

Berlin & Brandenburg

- De vorige maand (pag. 51) gemelde snelheidsbeperking voor de treinstellen serie 481 van de **S-Bahn Berlin** wil men opheffen door de inbouw van een remzandmeter in de cabines. Eén van de oorzaken van het ongeluk in november 2006, dat aanleiding was voor het instellen van de beperkingen, was namelijk het ontbreken van remzand, waardoor de trein niet tijdig tot stilstand kon worden gebracht. De treinstellen krijgen ook een verbeterd antiblokkeersysteem.
- De sanering van de lijn Wittstock (Dosse) – Pritzwalk werd op 28 februari voltooid. Hierdoor wordt de reistijd tussen Wittenberge en Henningsdorf (via Neuruppin) teruggebracht van 3½ naar 2 uur voor 139 kilometer. Om dit te vieren werd op 1 maart gratis vervoer aangeboden op de **Prignitz Express** (RE6); tevens ging een nieuwe uurdienst van start.
- De **Prignitzer Eisenbahn** (PEG) heeft op 1 maart de infrastructuur van de lijnen Neustadt (Dosse) – Pritzwalk (KBS 209.73) en Karow (Mecklenburg) – Waren (Müritz) (KBS 172) van DB Netz overgenomen. De eerste lijn wordt nu door de PEG bereden, de tweede door dochter ODEG. Per 1 mei zal de PEG bovendien de stilgelegde lijn Karow – Priemerburg overnemen.

Sachsen-Anhalt

- De **Harzer Schmalspur Bahn** (HSB) zal in een aantal weekeinden reizigerstreinen laten rijden op de met 25 kV geëlektrificeerde **Rübelandbahn**. De eerste trein is gepland voor 2^o paasdag. Ingezet worden een Esslinger motorwagen en een moderne dieselloco van de Havelländische Eisenbahn

(hvl). Of en wanneer er ooit weer elektrisch gereden zal worden is nog niet bekend. Het feit dat twee locs serie 171 museaal bewaard zijn geeft echter enige hoop.

- De **Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt** (NASA) heeft de ontwerpdienstregeling voor 2009 gepubliceerd op haar website www.nasa.de. Reizigers en belanghebbenden konden tot 5 maart op reageren op de plannen.

Nordrhein-Westfalen

- Bij de aanbesteding van de **Rhein-Sieg Express** (RE9, Aachen – Köln – Siegen), blijkt DB met de slapende dochteronderneming DB Heidekrautbahn te hebben ingeschreven. Reden hiervoor is dat de Heidekrautbahn niet aan de DB-CAO hoeft te voldoen, waardoor goedkoper personeel kan worden ingezet. DB hoopt zo de winstkans te vergroten, maar dreigt zo ook de vakbonden tegen zich in het harnas te jagen.

Hessen:

- Het **Nordhessischer Verkehrsverbund** (NVV) heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de treindienst Kassel Hbf – Bad Wildungen (R39). Het contract gaat op 14 december in en loopt tot 12 december 2015.

- In Schöllnbach (Hessen) botste een **VIAS**-treinstel op een vrachtwagen die op een met lichtsignalen beveiligde overweg. De chauffeur was op de smalle weg aan het keren en had niet gedacht dat hier treinen reden. Er vielen gelukkig geen gewonden, maar de schade aan vrachtwagen en infrastructuur was groot.

Baden-Württemberg

- De aanbesteding van de **S-Bahn Stuttgart** is opnieuw op een mislukking uitgelopen. Nadat eerder First Group zich terug trok hebben nu ook Keolis en Veolia bedankt voor de eer. Beide bedrijven gaven aan de financiële risico's in vergelijking met andere aanbestedingen te groot te vinden. Belangrijkste knelpunten waren de onmogelijkheid om tegen marktconforme tarieven gebruik te maken van de DB-werkplaats in Plochingen en het ontbreken van goede informatie over de gebruikskosten van de verplicht over te nemen DB-treinstellen serie 423. Bovendien kon de regio niet garanderen dat de ombouw van Stuttgart Hbf geen ernstige gevolgen zou hebben voor het S-Bahn verkeer. Hoewel beide partijen probeerden de regio niet tegen zich in het harnas te jagen ("de regio Stuttgart heeft zich duidelijk inspannen om echte concurrentie mogelijk te maken") is tussen de regels door duidelijk te lezen dat de aanbesteding opnieuw slecht georganiseerd is. Waarschijnlijk zal de regio zich nu gedwongen zien het contract aan DB toe te wijzen, hoewel men met de prijs/kwaliteit-verhouding niet tevreden is.

- De **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft** (AVG) heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de aanschaf van maximaal 75 tweesysteem-sneltrams voor de S-Bahn Karlsruhe. Een eerste bestelling van 30 trams zal direct worden geplaatst, opties bestaan voor 18+12+15 trams. De levering van deze ET2010-trams moet plaatsvinden tot 2020.

Bayern

- De inspanningen die DB heeft verricht om het wintersportvervoer per trein aantrekkelijker te maken lijken vruchten af te werpen. Een enquête onder gebruikers van de Ski-Express, die wintersporters vanuit München Hbf direct bij de skiliften in Garmisch Partenkirchen afzet, wees uit dat 80% van de reizigers zodanig tevreden was dat zij anderen zouden aanraden per trein te reizen. Bovendien had een kwart van de reizigers zonder dit aanbod nooit per trein gereisd.

- De **Arriva Länderbahn Express** (ALEX) kwam door een artikel in de Münchener Tageszeitung in een slecht daglicht

te staan. Een gebrek aan zitplaatsen, museale restauratierijtuigen en onveilige situaties werden breed uitgemeten. Arriva-dochter Regentalbahn gaf aan al langere tijd het vermoeden van sabotage te koesteren, en heeft inmiddels aangifte gedaan.

- Met ingang van de dienstregeling 2009 zal het treinaanbod tussen Augsburg, München, Donauwörth en Ulm worden uitgebreid om aan de groeiende vraag tegemoet te komen.

Door het drukke treinverkeer tussen Augsburg en München is een starre halfuurdienst echter niet haalbaar. Wel wordt vanaf december met 160 kilometer per uur gereden, waardoor de reistijden worden verkort.

- Op 18 februari ontspoorde een Integral-treinstel van de **Bayerische Oberlandbahn** (BOB) in Lenggries op een vermeld ontspoorblok. De trein liep hierdoor volgens de BOB een vertraging van 20 minuten op, waarbij het aanmerkelijk is dat een vervangend treinstel is ingezet.

Privaat goederenvervoer

Rail4Chem verkocht

Goederenvervoerder Rail4Chem is verkocht aan Veolia Cargo (zie pag. 53). Met de transactie, die binnen enkele maanden moet worden afgerond, is een bedrag van € 80 miljoen gemoeid. Veolia Cargo wordt hierdoor de grootste private goederenvervoerder van Duitsland, met een omzet van meer dan €200 miljoen.

Naar de mening van de huidige eigenaren paste Veolia beter bij de bestaande activiteiten dan het Amerikaanse Genesee and Wyoming.

Materieelnieuws

- De **Seehafen Kiel** wil op korte termijn twee diesellocomotieven aanschaffen om het gestegen vervoer te kunnen verwerken. Voor de verdere toekomst denkt men zelfs aan een lokpool.

- **Unirail** gaat in Osnabrück een onderhoudswerkplaats bouwen. Naast eigen materieel wordt de werkplaats ook aan derden ter beschikking gesteld.

- **HGK** heeft (eindelijk) de aanbesteding gepubliceerd voor de lease van 11 nieuwe zesassige diesellocomotieven ter vervanging van de *Class 66*. Levering moet plaatsvinden in 2010. Bovendien wil men een optie op zes extra locs. Gelet op het samenwerkingsverband tussen HGK en Voith voorspellen wij dat de nieuwe locs van het type Maxima zullen zijn.

- **Angel Trains** lijkt te worden overgenomen door een consortium van Deutsche Bank en Babcock & Brown. Deze partijen zijn aangemerkt als preferente kopers waarmee eerste onderhandelingen worden gevoerd. De koopprijs bedraagt naar verwachting omstreeks € 4 miljard. De komende overname lijkt de ambities evenwel niet te hinderen, want Angel Trains maakte bekend 800 goederenwagens te gaan aanschaffen voor de verhuur. Het gaat om 300 wagens voor gecombineerd vervoer en 500 containerwagens met een capaciteit van 4 TEU elk. Een eerste contract voor 180 wagens voor gecombineerd vervoer is al gesloten met TX Logistiek AG.

- **Veolia** heeft loc 189 093-095 geleasd van MRCE. In ieder geval de 093 en 095 zijn in Veolia-huisstijl gebracht met plakfolie. Interessant om te weten dat de locs een Nederlandse toelating hebben.

- MRCE overhandigde op de testbaan van Wildenrath bovendien twee locs serie 189 aan **CTL Logistics**. Naast de ES 64 F4-011 alias 189 911 heeft CTL nu ook de beschikking over de 028 en 033. Beide locs zijn zwart en uitgerust met een Holland-pakket. Wat zal het kleurrijk worden op de Betuweroute!

Overig nieuws

- De inwoners van Breitenbach am Herzberg (Hessen) ergeren zich groen en geel aan het typhoneren van goederentreinen. Er is echter weinig aan te doen, want een “P-bord” moet nu eenmaal opgevolgd worden. De burgemeester wil nu bekijken of het aantal overwegen kan worden teruggebracht. Hij waarschuwde inwoners overigens ook de “P-borden” niet te demonteren; kennelijk kent hij als een goede herder de streken van zijn kudde. De lijn Hersfeld – Breitenbach kent overigens maar liefst twee reguliere goederentreinen per dag!
- De **Osthannoversche Eisenbahn** (OHE) heeft loc 270 081 voorzien van reclame voor zoutproducent K&S in Boke-loh. Deze originele attentie werd aangebracht ter gelegenheid van het vervoer van de 2½-miljoenste ton vracht voor deze klant. Het contract is bovendien verlengd tot 2012.
- De **Hamburger Hafen und Logistik AG** brak vorig jaar alle records. Het goederenvervoer per spoor nam met maar liefst 8,3% toe, het vervoer naar centraal en oost Europa zelfs met 20%. De snelle groei van het goederenvervoer per spoor baart inmiddels zorgen, want de grenzen van de infrastructuurcapaciteit komen langzamerhand in zicht. Daarom hebben de deelstaten Bremen, Hamburg, Niedersachsen en Mecklenburg – Vorpommern gepleit voor een snelle aanleg van de HSL over de Lüneburger Heide (“Y-Trasse”), capaciteitsvergroting van de lijnen Wilhelmshaven – Oldenburg, Langwedel – Uelzen en Rostock – Berlin alsmede verbeteringen in de knooppunten Hamburg en Bremen.

Materieel

Baureihe 440

Op 6 maart presenteerde Alstom in Salzgitter het eerste Coradia Lirex-treinstel *Baureihe* 440. Dit is een modulair opgebouwd elektrisch treinstel voor regionaal vervoer, dat naar behoefte op diverse manieren kan worden aangepast. Bijzonderheid is het gegeven dat de treinen voor 95% recyclebaar zijn, waardoor ze milieu-vriendelijk kunnen worden gesloopt. Zover is het uiteraard nog niet. DB heeft in totaal 3 deelseries van de Coradia Lirex besteld voor inzet in Beieren. Het gaat daarbij om:

- 37 vierdelige treinstellen met een inrichting voor regionaal vervoer ten behoeve van de lijnen München – Augsburg – Ulm en Augsburg – Donauwörth – Aalen/Treuchtlingen. Deze 71 meter lange treinstellen met een capaciteit van 233 zitplaatsen moeten in december 2008 in dienst zijn gesteld;
- 25 driedelige en 5 vierdelige treinstellen met een inrichting voor regionaal vervoer ten behoeve van elektrische treindiensten tussen Würzburg en Nürnberg, welke in twee tranches voor eind 2009 en eind 2010 in dienst moeten komen;
- 6 vierdelige en 6 vijfdelige treinstellen met een inrichting voor lange-afstandsvervoer op de lijn München – Passau welke eind 2009 in dienst komen.

In totaal heeft Alstom nu 199 treinstellen Coradia Lirex verkocht. De treinstellen zijn als type X60 ook aan te treffen in het voorstadsverkeer van Stockholm.

Overig nieuws

- De **110 243**, die voor de promotietrein van Stiebel Wärmepumpe reclameopchriften opgeplakt had gekregen, rijdt sinds begin maart weer in het normale *Verkehrsrot* door de Bondsrepubliek.
- Het uiterlijk van de “*neu-rote*” **120 154** was in zo deplorable toestand, dat DB Fernverkehr de machine zonder revisie *Verkehrsrot* schilderde. De zusterlocomotieven 120.2 van DB Regio rijden overigens nog steeds niet tussen Ham-

burg en Rostock; hier is de serie 112 voorlopig nog wel actief.

- Binnen afzienbare tijd zullen de voor 140 km/h geschikte **143**-en (eindelijk) worden omgenummerd in de serie 114.3
- Het optreden van elektrische locomotief **189 090** bij DB AutoZug duurde tot 11 februari, toen de loc in Amsterdam ontspoorde. Enkele dagen later werd de onfortuinlijke machine voor herstel overgebracht naar Dessau. Haar plaats werd op 4 maart ingenomen door de eveneens MRCE-zwarte **189 092**, die in tegenstelling tot de 189 090 CNL-opschriften op de zijwanden kreeg. De 189 090 zal naar verluidt terugkeren naar DB AutoZug; de 189 092 zal eveneens voor de DB-dochter blijven rijden.
- Het aantal dienstvaardige **204**-en (Oost-V100) is geslonken tot zes. In februari ging de 204 803 aan de kant. De 204 592, 605, 607, 641, 671 en 805 zijn de laatsten der Mohikanen. De grootste kans een 204 aan te treffen is in de goederendienst tussen Saalfeld en Lobenstein. De treinen rijden daar in sandwich met aan de ene zijde een 290 en aan de andere zijde een 204.
- DB Schenker huurt van Spitzke Logistik de **V100-SP-009**. De loc wordt vanuit Magdeburg-Rothensee ingezet.
- Waarschijnlijk zullen vanaf juni acht treinstellen serie **422** op S-Bahnlijn 7 tussen Sohlingen-Ohligs en Düsseldorf-Flughafen gaan rijden. Begin maart werd de 422 002 achter twee hvle-locs overgebracht naar Zuid-Duitsland. Het treinstel werd later tijdens testritten op de befaamde Geislinger Steige gespot.
- Had u nog van ons te goede: de nummers van de voor Denemarken geschikte **ICE TD**-treinstellen. Het zijn de 605 003, 004, 006, 007, 010, 016 - 020.
- Op 9 maart werden de laatste drie treinstellen **628.1** vanuit Kempten overgebracht naar Hamm. Dit gebeurde achter een 218, die toch voor revisie naar Bremen moest. Het lot van de drie prototypen is nog niet officieel bekend, maar het feit dat zich in Hamm een grote sloperij bevindt doet het ergste vrezen.
- Een **materieel-overzicht** van DB treft u op één dezer pagina's aan.

Infrastructuur

- Duitsland en Polen hebben na 4½ jaar onderhandelen een **staatsverdrag** getekend waarmee de instandhouding en gedeeltelijke nieuwbouw van 13 bruggen over de grensrivieren Oder en Neisse wordt geregeld. De werkzaamheden zijn per brug verdeeld tussen beide landen. Als eerste is de enkelsporige, deels nog uit 1870 stammende Oderbrug bij Frankfurt (Oder) aan de beurt; deze moet voor het eind van dit jaar zijn vervangen door een nieuwe dubbelsporige brug.
- DB Netz is gestart met de aanleg van een 4,7 kilometer lange verbindingsboog tussen de lijnen Berlin – Dresden en Berlin – Leipzig. De lijn is bedoeld om het knooppunt Coswig te ontlasten en zal door zowel reizigers- als goederentreinen worden gebruikt. Een datum voor de indienststelling is nog niet bekend; dit zal vermoedelijk na 2010 worden.
- Er is lang op gewacht, maar de lijn **München – Lindau** lijkt nu echt geëlektrificeerd te gaan worden. *Bundesminister Tiefensee* (D) en *Bundesrat Leuenberger* (CH) ondertekenden op 15 februari in Memmingen een overeenkomst waarin de financiële bijdrage van de Zwitsers wordt geregeld. Snel zal het desondanks niet gaan, zodat we tot 2015 nog kunnen genieten van zwoegende dieseltreinen die de heuvels bij Lindau beklimmen.
- DB Netz is nog steeds van plan om tussen Würzburg en Gemünden met behulp van helicopters seinen te vervangen. Nadat een eerdere poging moest worden afgeblazen van-

wege het slechte weer gebeurde dat op 1 maart opnieuw. Men zoekt nu naar een nieuwe datum.

- De aanleg van geluidwerende maatregelen aan de lijn **Emmerich – Oberhausen** wordt naar voren gehaald en moet nu in 2010 gereed zijn. Tegelijkertijd gaat een nieuwe beveiliging in dienst, waarmee de capaciteit van de lijn verhoogd wordt.

- De deels enkelsporige **Gäubahn** Stuttgart – Singen wordt met medefinanciering van de regio Stuttgart en de betrokken *Kreise* uitgebreid tot een integraal dubbelsporige lijn. Afhankelijk van de medewerking van DB Netz zullen de werkzaamheden uiterlijk 2012 starten. Dat is nodig ook, want de Zwitsers hebben dan de capaciteitsuitbreiding van de lijn Bülach – Schaffhausen al gereed. De bedoeling is de verbinding via Singen te laten dienen als alternatieve aanvoerroute voor de Gotthard-basistunnel.

- De op 27 januari beschadigde **Kattwykbrücke** (zie pag. 54) werd op 5 maart weer in gebruik genomen...voor het scheepvaartverkeer. De onderdelen voor de reparatie van het hijsmechanisme moesten apart worden aangemaakt; pas daarna kon het brugdeel naar de hoogste stand worden geheven. Wanneer ook het landverkeer weer gebruik kan maken van de brug is nog niet bekend.

- De **Deutsche Regional Eisenbahn** heeft een drietal lijnen in Thüringen overgenomen van DB. Het gaat om de lijnen Nebra – Artern (Unstrutbahn, 25 km), Bretleben – Sondershausen (Kyffhäuserbahn, 30 km) en Schönberg – Schleiz West (Wisentalbahn, 16 km). Het is nog niet bekend of de DRE op deze lijnen ook treindiensten wil uitvoeren.

- Het *Bundesrechnungshof* (de rekenkamer) heeft kritiek op de wijze waarop DB Netze met de gelden voor geluidwerende maatregelen omgaat. In 2003 werd van de beschikbare € 51 miljoen slechts € 2 miljoen aan planningskosten uitgegeven, in 2007 besloeg deze post € 72 miljoen van de beschikbare € 100 miljoen. Gevolg is dat ondanks het gestegen budget steeds minder geluidsschermen worden gebouwd. Volgens DB komt dit door de steeds ingewikkelder procedures.

- De in 2004 gereed gekomen hoofdlijn **Hamburg – Berlin** moet volgend jaar zomer al weer drie maanden buiten dienst worden gesteld om 700.000 betonnen dwarsliggers te vervangen. Deze zijn na slechts vier jaar gebruik al zodanig verrot dat hier en daar de stalen wapeningen al bloot liggen. De *“Alkali-Schwellen”* blijken dus geen exclusief DDR-probleem te zijn.

- Tunnelboormachine **Leonie** heeft de eerste buis voor de Citytunnel Leipzig geboord. Op 8 maart kwam zij aan in de bouwput in Leipzig Hbf. De ingebruikname van de tunnel is gepland voor 2011.

- DB is eindelijk begonnen met het herstel van twee spoorbruggen in de lijn **Löwenberg – Rheinsberg**. De sanering moet op 1 mei afgerond zijn, waarna het treinverkeer weer kan worden hersteld (zie HOV-RN 2007-09 pag. 305). DB Regio heeft beloofd vanaf dat moment toegankelijk materieel in te zetten.

- De deelstaat **Mecklenburg-Vorpommern** wil een aantal regionale spoorlijnen reactiveren om op die manier de capaciteit voor het goederenvervoer te vergroten. Het gaat daarbij om Pritzwalk – Neustadt (Dosse) en Hagenow – Karow – Neustrelitz (PEG, ook reizigersvervoer) alsmede Meyenburg – Priemerburg (Güstrow) en Herzberg – Neuruppin – Neustadt (Dosse). De bedoeling is de lijnen binnen twee jaar weer in dienst te stellen.

Te koop

- DB Netz heeft het station Eibau (aan de lijn Dresden – Zittau) te koop gezet. Vanaf de nieuwe dienstregeling zullen hier geen kruisingen meer plaatsvinden, waardoor Eibau een onbemande halte kan worden. De koopprijs bedraagt €

83.929 of een jaarlijkse pachtsom van € 6.714. Hier staat een bedrag van € 114.000 aan opbrengsten tegenover. De koper is echter verplicht om de kruisingsmogelijkheid in stand te laten, wat zo'n € 275.000 per jaar kost, dus aantrekkelijk is het niet.

Museum

“Plan-Strom” met E103

In de tweede helft van maart wordt een aantal treinen met locs *Baureihe* 103 gereden als TEE. Hoewel nog niet bekend is welke 103-en worden ingezet geven wij u toch alvast een overzichtje van de geplande ritten. Vrijdag 14.3: Köln Bbf – Merzig (Saar). Zaterdag 15.3 en zondag 16.3: Merzig (Saar) – Saarbrücken, TEE Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Hanau – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Hannover – Hamburg Hbf en terug, waarbij over de hogesnelheidslijn Fulda – Kassel – Göttingen gereden wordt. Maandag 17.3: Saarbrücken – Merzig (Saar) – Köln Bbf. Donderdag 20.3: TEE Dortmund – Duisburg – Köln Hbf – Rheinstrecke – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel Bad, terug op dinsdag 25.3. De rijtijden vindt u via deze link: <http://drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?2,3708504>.

- De **Nassauische Touristik Bahn** (NTB) staat kort voor het bankroet. De oorzaak van alle ellende is een onoplettende vrachtwagenchauffeur die in mei 2007 met zijn truck een spoorbrug in Wiesbaden beschadigde. Hierdoor moest het treinverkeer van de NTB gestaakt worden, waardoor de vereniging geen inkomsten meer heeft. De kosten lopen echter wel door, en dat dreigt nu de nekslag te geven. Het herstel van de spoorbrug lijkt door alle betrokken partijen op de lange baan te worden geschoven, in de hoop dat uitstel tot afstel zal leiden. De verzekering van de vrachtwagenchauffeur betaalt namelijk slechts een deel van de schade; de stad Wiesbaden, het Rheingau-Taunus Kreis ruziën nu over de dekking van de resterende kosten.

- Over de problemen van de **Wiehltalbahn** hebben wij al vaker bericht. De situatie is inmiddels zeer verwarrend. De gemeente Wiehl heeft toestemming gekregen om de spoorlijn stil te leggen, iets waar de Rhein-Sieg Eisenbahn als vervoerder direct bezwaar tegen heeft gemaakt. Anderzijds heeft de deelstaat NRW geld beschikbaar gesteld voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg bij het station van Wiehl, inclusief de bouw van een overweg. Verwarrend dus.

- Nog meer slecht nieuws uit NRW, want de toekomst van de **Olefbahn** Kall – Hellenthal is een stuk onzekerder geworden. De lijn is namelijk niet langer onderdeel van het Regionale Verkeer- en Vervoerplan, wat betekent dat de deelstaat in principe alleen nog in de opbraak van de lijn zou willen investeren. Wanneer andere partijen zonder subsidie de lijn in bedrijfsvaardige toestand behouden en gebruiken zal zij echter niet worden stilgelegd, valt in het Regionalplan te lezen. Het is dus te hopen dat de Rhein-Sieg Eisenbahn er in slaagt de lijn van DB over te nemen en haar plannen voor het vervoer van hout te realiseren. Alleen dan kunnen we in de toekomst nog genieten van de dorpspassage in Olef.

- Railliefhebbers hebben op 27 april waarschijnlijk de mogelijkheid om de lijn **Kleve – Kranenburg – Groesbeek** te berijden. Sportief moet u wel zijn, want er worden spoorfietsen ingezet.

- Twintig jaar geleden vond de eerste **Tour de Ruhr** plaats ter gelegenheid van een internationale bouwtentoonstelling. Sindsdien worden geregeld ritten met historisch bus-, tram- en spoorwagematerieel gemaakt om bezoekers de kans te geven het Ruhrgebied op een andere manier te ontdekken. Meer informatie vindt u onder www.tour-de-ruhr.de.

▪ Het **Bahnpark Augsburg** heeft de beschikking gekregen over een Italiaanse E-loc serie E636. De loc wordt opgenomen in het *Rundhaus Europa*, waarin men van elk EU-land een loc wil hebben staan. Zwitserland, Frankrijk, Slovenië, Duitsland, Luxemburg, Oostenrijk en Roemenië zijn al vertegenwoordigd, wellicht een goede bestemming voor een overvloedige 1600?

▪ De door de **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde** voor 1 en 2 mei geplande ritten met de 50 2740 vervallen wegens een beschadigde ketel. Men probeert nog in mei een vervangende rit te organiseren.

▪ De **NIAG**-railbus zal vanaf 1 mei weer geregeld over de sporen van de Moerser Kreisbahn brommen. Rijdagen en vertrektijden vind u onder:

<http://niag-online.de/2001/files/Fahrplan%20Nostalgie.pdf>.

Wagenpark DB per 1.1.2008

Type	Aantal	BD	Mut	Opmerkingen
Elektrische locomotieven				
101	145	-	-	
103	3	3	-2	184 & 245 museumlocs
110	159	25	-25	
111	226	1	-	
112	90	-	-	
113	3	2	-	311 museumloc
114	41	-	1	ex BR 112
115	27	5	1	ex BR 110
120.1	60	-	-	
139	38	-	-3	
140	243	26	-18	128 (groen) museumloc
141	4	-	-3	228 museumloc
143	615	38	-5	
145	78	-	-1	006 afvoer na crash
146.0	26	-	-	
146.1	32	-	-	
146.2	47	-	-	
150	2	-	-	091 & 186 museumlocs
151	164	1	-3	
152	171	-	-	
155	225	13	1	
171	11	11	-	001 & 002 museumlocs
180	18	-	-1	001 verkocht aan CD
181	24	6	-	
182	42	-	17	
185.0	200	-	-	
185.2	117	-	45	
189	90	-	-10	090-099 verkocht MRCE
Diesel locomotieven				
202	1	-	-	646, Erzgebirgsbahn
203	17	-	1	
204	19	12	-	
212	12	7	-	5 museumlocs
213	2	1	-	
215	14	-	-	Autotreinen Sylt
216	32	30	-	221&224 museumlocs
217	15	1	2	
218	336	28	-1	
219	1	-	-	084 museumloc
225	68	8	-3	091&092 Railion Italia
232	287	93	-31	
233	64	-	-	
234	13	3	-	
241	10	1	-	
261	3	-	3	lease van MRCE
264	2	-	2	Railion Nederland
266	8	-	8	lease MRCE en Serco
290	61	-	-14	
291	10	-	-3	
294	319	-	-	
295	90	-	-	
296	31	-	15	
298	72	4	-2	
Rangeer locomotieven				
312	19	19	-	001 museumloc
333	16	-	-1	
335	58	-	-3	
345	44	3	-7	

346	39	36	-12	
347	6	-	6	
360	28	26	-	
362	113	-	-	
363	199	8	-8	
364	23	20	-39	
365	18	15	-9	
381	1	-	-	
399	4	-	-	Wangerooge
Elektrische treinstellen				
401	118	-	-	59 stellen ICE-1
402	46	-	-	46 stellen ICE-2
403	50	-	-	50 stellen ICE-3
406	13	-	-	13 stellen ICE-3M
410	1	-	-	ICE Experimental
411	60	-	-	ICE-T, 7-delig
415	11	-	-	ICE-T, 5-delig
420	202	2	-37	
423	447	-	-	
424	40	-	-	S-Bahn Hannover
425.0	156	-	-	
425.2	82	-	-	
426	41	-	-	
427	5	-	+5	5-delige Flirt, Rostock
450	4	-	-	2-systeemtrams Karlsruhe
472/3	53	-	-9	S-Bahn Hamburg
474.0	60	-	-56	idem
474.1	54	-	54	Idem, 2-systeem
Dieseltreinstellen en -motorwagens				
605	19	-	-	ICE-TD
610	40	-	-	20 stellen Pendolino
611	100	-	1	50 stellen Neitec
612	382	-	-4	191 stellen Regioswinger
614	84	6	-	
618	1	-	-	Prototype Lirex
624	27	21	3	
634	24	24	-	
626	2	-	-1	NE81, ex Kahlgrundbahn
628.1	0	-	-3	Prototypen
628.2	146	2	-	
628.4	297	3	1	
628.9	6	-	-	
640	30	-	-	LINT27 motorwagens
641	35	-	-	
642	235	1	-	Desiro
643.0	75	-	-	Talent 3-delig
643.2	26	-	-	Talent 2-delig Aachen
644	62	-	-	DE-Talent, Köln
646.0	30	1	-	GTW 2/6
646.2	13	-	-	GTW 2/6
648.0	6	-	-	LINT41, Kiel
648.1	21	-	-	LINT41, Dortmund
648.2	7	-	-	idem
648.25	27	-	-	LINT41, Braunschweig
650.0	27	-	-	Regioshuttle
650.1	23	-	-	idem
650.2	3	-	-	idem
650.3	28	-	-	idem
672	20	-	-	LVT/S Burgenlandbahn
772	6	2	-	Ferkeltaxen, museum
798	2	-	-	Uerdingen

Toelichting:

Type:	De <i>Baureihe</i> zoals die door DB gehanteerd wordt. In enkele gevallen wordt onderscheid gemaakt naar subseries.
Aantal:	Het aantal locs / treinstellen dat per 1.1.2008 in het wagenpark van DB is opgenomen, dus <u>inclusief</u> het aantal buiten dienst staande locs en treinstellen.
BD:	Het aantal locs / treinstellen dat op 1.1.2008 buiten dienst stond
Mut:	De verandering in het aantal aanwezige locs / Treinstellen ten opzichte van 1 november 2006

EUROPESE UNIE

ETCS

De Europese spoorvervoerders hebben afspraken gemaakt over standaardisering binnen het beveiligings-systeem ETCS. Software-versie 2.3.0 moet nu een echte Europese

standaard worden en nationale aanvullende specificaties worden verboden. Hiermee moet de interoperabiliteit in het Europese spoorvervoer worden vergroot.

Frans EU-voorzitterschap

Frankrijk wordt vanaf 1 juli aanstaande voor een half jaar voorzitter van de EU. In een persconferentie werden de voor die periode gestelde doelen bekend gemaakt. Men wil zich inzetten voor milieu-verbetering, veiligheid, nieuwe technologieën in het openbaar vervoer en een verdere opening van de Europese vervoermarkt. Dat laatste doel is bijzonder, want Frankrijk staat er om bekend daarmee vooral de markt in andere Europese landen te bedoelen.

Onderhandse gunning spoorvervoer

De Europese Commissie gaat een procedure starten tegen de Duitse deelstaten Berlin en Brandenburg wegens overcompensatie van DB Regio voor het verrichten van regionaal reizigersvervoer. De procedure volgt op een onderzoek (zie HOV-RN 2007-11, pag. 380), waarbij men kennelijk voldoende aanwijzingen heeft gevonden. Het gaat om een onderhands aan DB Regio gegund contract voor de periode 2002 – 2012. De overcompensatie zou zijn ontstaan doordat DB onafhankelijk van de ontvangen vervoeropbrengsten een vaste kilometervergoeding van beide deelstaten krijgt. De meest onrendabele verbindingen zijn/worden aanbesteed zonder dat de kilometervergoeding is aangepast, waardoor feitelijk een hogere vergoeding wordt betaald. Wanneer de overcompensatie daadwerkelijk wordt aangetoond zal DB het volgens de Commissie teveel ontvangen bedrag moeten terugbetalen; daarbij kan het om een bedrag van maximaal een half miljard euro gaan. Bovendien zullen betrokken partijen dan boetes moeten betalen.

ZWITSERLAND

De bondsraad heeft besloten dat de **BLS AG** de Lötschbergbahn tot het jaar 2020 mag blijven exploiteren. De eind 2010 aflopende concessie van de infrastructuur kan aansluitend tot 2020 worden verlengd. Tegelijkertijd verzekerde de SBB AG zich van de exploitatie van de infrastructuur in de Simplontunnel, eveneens tot 2020, inclusief het op Italiaans grondgebied liggende gedeelte. De concessie voor de exploitatie van haar oorspronkelijk 280 kilometer lange spoorwegnet eindigt in 2010. De concessie van de 156 kilometer, die behoorde tot het Regionalverkehr Mittelland, en sinds 2006 met de BLS gefuseerd, loopt tot 2019 resp. 2021.

De Zwitserse goederenvervoerder **Crossrail AG** (CR) ging een fusie aan met de Belgische goederenvervoerder Dillen & Le Jeune Cargo. Het hoofdkantoor blijft vooralsnog gevestigd in Wiler. De samenvoeging van de beide maatschappijen dient in het eerste kwartaal van 2008 te zijn voltooid. Het tractiepark bestaat uit 18 elektrische- en 19 diesellocomotieven, dat zal groeien naar 70 de komende twee jaar. Op dit moment bestaat het locomotiefpark uit 5 x Re 436, 10 x serie 185, 2 x serie 186, 4 x serie 484, 2 x serie ES64U2 en 17 x class 66. Al naar gelang kan men (diesel)elektrisch rijden naar Duitsland, Oostenrijk, Italië, België, Nederland en Polen. Op dit moment zijn 8 locomotieven serie 186 in aflevering, die via CB Rail worden geleasd. Bij de nieuwe onderneming werken 164 personen, te weten 60 bij de oude CR en 104 bij de voormalige DLC. Door haar activiteiten in Italië via Crossrail Italia S.r.l. kan de nieuwe onderneming geheel in eigen regie treinen vanuit Nederland en België via Duitsland naar Italië rijden. Door nieuwe activiteiten in Polen wil men het goederenvervoer naar Oost Europa uitbreiden. Daarentegen heeft CR haar enige binnenlandse verbinding

(in Zwitserland) overgedaan aan Rail Traction Services (RTS).

De Glacier Express (GEX), die rijdt op het net van de **Matterhorn Gotthard Bahn** en de Rhätische Bahn, zal nogmaals met nieuwe rijkundigen worden uitgebreid. Om de positie van de GEX als zg. premiumproduct verder te kunnen uitbouwen, hebben de beide maatschappijen besloten 8 rijkundigen bij Stadler Rail AG in Altenrhein na te bestellen. Het gaat om twee rijkundigen 1^e klas, vier rijkundigen 2^e klas en twee servicerijkundigen. De aflevering staat gepland voor het jaar 2009. Hierdoor zal mogelijk worden om in beide richtingen vier gelijkwaardige GEX'en tussen Zermatt en St. Moritz resp. Davos te laten rijden. De nieuwe rijkundigen worden met name voor deze laatste bestemming aangeschaft.

Regionalverkehr Bern Solothurn heeft bij Stadler AG in Altenrhein een bestelling geplaatst van 6 treinstellen van nieuwe (weliswaar derde) generatie. In 1979 werden 32 treinstellen in twee verschillende series aangeschaft. Deze werden in de volksmond Mandarinli genoemd, vanwege hun oranje kleurstelling. De nieuwe 60 meter lange lagevloer treinstellen worden door Stadler ontwikkeld naar de huidige eisen van vervoer. Ze zullen begin 2009 worden geleverd aan het RBS.

In november 2007 heeft de **Rhätische Bahn** een nieuw bovenleidingmontagemotorrijtuig, de Xmf 6/6 9920, in dienst gesteld. Het werd geleverd door Plasser & Theurer uit het Oostenrijkse Linz. Het radiografisch bestuurbare dieselmotorrijtuig beschikt over 2 motoren van 395 kW. Het rust op 6 assen, welke hydrostatisch worden aangedreven. Het gelede geheel is 19,26 meter lang en weegt 69 ton. Het maakt de oude bovenleidingmontagewagens Xm 2/2 9914, 9915 en 9916 overbodig.

Met ingang van de winterdienst nam de Cargodivisie van de **Schweizerische Bundesbahnen** de binnenlandse goederentreinen over van Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Het gaat hierbij in beginsel om circa 400 treinen met één product. In eerste instantie omvat het vervoer kerosine, benzine en andere brandbare producten. Deze doorgaande HGK treinen worden in Zwitserland gereden door SBB machinisten naar 10 verschillende bestemmingen. De basis hiervoor werd gelegd in een productiepartnerschap, dat een samenwerkingsverdrag is tussen SBB Cargo en HGK. Hierdoor beschikt deze laatste over een fijnmaziger bediening en kwalitatief hoog prestatieniveau van SBB Cargo.

De directie van de SBB heeft het groene licht gegeven voor de uitbreiding van de spoorlijn tussen Bülach en Schaffhausen. Er komt dubbelspoor tussen Hüntwangen en Rafz, resp. Jetstetten en Neuhausen. Met ingang van 2012 wordt het mogelijk meer S-Bahn- en doorgaande sneltreinen tussen Zürich en Schaffhausen te laten rijden.

Door het terugtrekken van Alstom komt de geplande joint-venture van het zg. Industrierwerk (IW) in Biel met SBB Cargo niet tot stand. Gepland was een onderhoudswerkplaats voor rangeerlocomotieven, dienstmaterieel en ketelwagens. De vakbond (SEV) eist van de SBB garantie aangaande arbeidsplaatsen in het IW Biel.

Tijdens het zgn. roestrijden, het berijden van weinig gebruikte wissels in een dubbelsporig traject, ontspoorde eind februari twee rijkundigen van InterRegiotrein 2286 tussen tussen Lavorgo en Giornico. Er was hierdoor 14 uur lang geen doorgaand treinverkeer mogelijk op de zuidhelling van de Gotthardlijn.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Sprinter 2967 werd op 29-01 als trein 4129 bij Hoek van Holland behoorlijk beschadigd door een binnen profiel geraakte overwegboom. Het treinstel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem voor herstel.
- Rijtuig 20-70 416 strandde op 06-02 met een warme aspot in Brussel (blz. 58) en werd daar uit de Beneluxstam gerangeerd waarin het op dat moment reed. Op 07-02 bracht de NMBS het rijtuig met aangepaste snelheid naar Roosendaal. In Roosendaal werd het rijtuig op een spoor zonder bovenleiding geplaatst, waarna met veel moeite twee assen werden gewisseld. Op 11-02 kwam het rijtuig naar het onderhoudsbedrijf in de Watergraafsmeer. Ook dat transport had nogal wat voeten in de aarde, omdat Railion met het sternet niet in Roosendaal komt. Loc 1779 werd met een complete Beneluxstam vanuit de Watergraafsmeer naar Roosendaal gezonden, waarna met de Beneluxstam de 20-416, die immers onder de bovenleiding vandaan stond, bereikt kon worden.
- Op 14-02 beschadigde TRAXX-loc E 186 114 tijdens een proefrit over de HSL bij Rotterdam de bovenleiding. Nabij de spanningssluis ten noorden van Rotterdam bleef de stroomafnemer achter een draagkabel hangen. De loc kwam op eigen kracht naar de nieuwe werkplaats in de Amsterdamse Watergraafsmeer en werd daar hersteld.
- Trein 3669 botste op 21-02 tussen Etten-Leur en Roosendaal met een in het spoor gelegde fiets. BDs 82-77 011 raakte daarbij beschadigd dat hij naar Haarlem moest voor herstel.
- In de nacht van 29-02 op 01-03 botste een onbekend gebleven nachtnettrein bij Houten op een in het spoor gewaaid steiger. De schade aan het treinstel was nihil; de machinist kon de steiger zelf verwijderen.
- Op 01-03 ging in de Europoort een wagen door de harde wind spontaan aan de rol. De wagen botste op een andere wagen, waarbij beide ontspoorde. De inzet van een kraan kon pas na enkele uren van start gaan, nadat de wind enigszins geluwd was.
- Op 06-03 botste een anonieme loc bij het omlopen in Den Haag met het stootjuk van spoor 25. Bij de aanrijding brak een spoorstaaf en schoof het juk enige meters op.
- Dezelfde dag vond bij het rangeren in Ede-Wageningen een botsing plaats tussen een aantal goederenwagens. Deze raakten in elkaar verwrongen, waardoor het hersporen de nodige tijd in beslag nam. Voor het lostrekken van de wagens was zelfs een loc nodig.
- Op Hoofddorp Opstel liep die dag de 4020 met één as uit de rails. Na enkele uren stond het treinstel weer in de rails.
- Trein 5720 reed op 09-03 tussen Hoofddorp en Leiden over een lasplaat, die waarschijnlijk achtergebleven was na werkzaamheden. Bij aankomst in Leiden ontdekte het treinpersoneel het door de vloer van Bv 280 7287 stekende stuk staal. Gelukkig hadden zich in dat rijtuig geen reizigers bevonden. Tekenend voor de huidige staat van het spoorwegnet en de 'regie' die ProRail over de werkzaamheden heeft, is het feit dat ondanks een uitgebreid onderzoek en een langdurige snelheidsbeperking niet kon worden vastgesteld waar het onderdeel vandaan kwam. De mDDM kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

- De 2992 botste op 09-03 nabij Wormerveer met een paard. Terwijl de Sprinter enkele kleine krassen en een deukje opliep, hield het paard in het geheel geen nadelige gevolgen over.
- DD-AR 7462 botste op 09-03 tussen Bovenkarspel en Enkhuizen als trein 4586 met een in het spoor gelegde brandblusser. De Bvk en de ABv raakten daarbij aan de onderzijde flink beschadigd, terwijl ook de automatische koppeling gehavend werd. De stam kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.
- De 8676 raakte op 10-03 als trein 880 beschadigd bij een aanrijding met een scooter bij Bunde. Één mBvk raakte aan de onderzijde beschadigd. Het stel kwam in eerste instantie naar het nieuwe opstel terrein Cartesiusweg. Mogelijk vindt een bakwisseling plaats met een ander VIRM-rijtuig uit Haarlem.
- De 8674 trok op 12-03 als trein 838 (samen met de 9403) bij Geldermalsen de bovenleiding naar beneden. Een langdurige stremming was het gevolg. Van het treinstel werden beide stroomafnemers verwijderd eer het werd afgevoerd. Ook van de 9403 moest een stroomafnemer worden verwijderd. Opvallend was dat de 8649 een uur daarvoor bij Utrecht strandde omdat daarvan de stroomafnemer in de bovenleiding verstrikt raakte.
- De 2977 liep die dag tijdens rangeren te Leidschendam uit de rails met één draaistel.

Nederlandse Spoorwegen

SLT

- Op 18-02 arriveerde het eerste zesdelige Sprinter-treinstel in Nederland. Gesleept door de 1621 en ingeklemd tussen een aantal remwagens kwam het als 2602 genummerde treinstel naar de Amersfoortse Bokkeduinen. Evenals de 2402 ging dit stel al spoedig op proefrit door het land. Het stel kwam daarbij op 22-02 zelfs naar Emmen en op 07-03 naar Enkhuizen. De zesdelige Sprinters worden door Bombardier gebouwd; de vierdelige daarentegen door Siemens.
- De 2602 raakte op 01-03 tijdens een proefrit vanuit Utrecht tussen Haarlem en Lisse defect. Met behulp van de 700 van het revisiebedrijf werd het treinstel teruggesleept naar Haarlem.

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-03					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8510	9405	Maastricht	29-12-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
mBvk1/2	290 8684	8711	onbekend	20-02-2008	botsschade
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8056	8656	Den Haag C	07-10-2007	brandschade
ABv6	380 8386	8705	Alkmaar	09-01-2008	brandschade
ABv6	380 8411	8730	Echt	23-10-2007	brandschade
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	Reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	Reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	Reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	Reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

- VIRM 8711 liep op 20-02 schade op door een stoeptegel die langs het stel schuurde. In het revisiebedrijf Haarlem werd de beschadigde 290 8684 vervangen door de van brandschade herstelde 290 8722 (ex-8730). De 8711 is sinds 2005 voorzien van een camerasysteem. De in het kader daarvan aangebrachte stickers zijn blijkens meldingen van lezers niet op de 290 8722 aangebracht.

- De 9525 werd medio februari gebruikt voor metingen aan de wiegbalk. Het treinstel was daarvoor voorzien van meetapparatuur op een draaistel en in één van de cabines.
- Veertien zeswagenstammen en zes vierwagenstammen, gelijkelijk verdeeld over de oorspronkelijke serie DD-IRM en de vervolgsereïes, worden sedert 10-02 gebruikt voor een proef met de retourstroomkabels. Getracht wordt om de verstoring van de tractie-installatie op de beveiliging van Gouda – Alphen aan den Rijn weg te nemen door de retourstroomkabels rechtstreeks aan de bakaarde aan te sluiten en niet via het retourstroomcircuit te laten lopen. De proef duurt tot 01-10.

DDM/DD-AR

Naar verluidt speelt NS met de gedachte DD-AR-stammen samen te voegen tot langere eenheden. Een onbekend aantal 7400-en zou van de 1700 (en waarschijnlijk ook de Bvk) ontdaan worden, waarna de vrijkomende rijtuigen ingevoegd worden in mDDM-stammen. De maatregel lijkt bedoeld te zijn om extra locomotieven vrij te spelen voor de *solitaire* dienst.

Samenstelling DDM-1-stammen per 19-01						Samenstelling DDM-1-stammen per 14-02					
6901	6838	6612	6841	6621	6823	6901	6838	6675	6837	6633	6814
6902	6822	6631	6836	6622	6828	6902	6822	6631	6836	6622	6828
6903	6827	6625	6824	6628	6803	6903	6827	6625	6824	6628	6803
6904	6877	6674	6833	6632	6878	6904	6811	6671	6833	6632	6878
6905	6814	6633	6837	6615	6826	6906	6815	6621	6841	6612	6877
6906	6831	6670	6816	6635	6818	6908	6817	6627	6834	6634	6802
6907	6835	6624	6804	6618	6815	6911	6826	6615	6812	6617	6807
6908	6817	6627	6834	6634	6802	6912	6801	6626	6825	6613	6876
6912	6801	6626	6807	6613	6876	6913	6832	6614	6805	6623	6808
6913	6832	6614	6805	6623	6808	6914	6813	6616	6806	6673	6821
6914	6813	6616	6806	6673	6821	6915	6831	6670	6816	6635	6818

ICM

- ICM 4246 wordt bij herstel van zijn botsschade ontdaan van zijn doorloopkop in de sBfK. Ook de bijbehorende deuren verdwijnen; ervoor in de plaats komt de van ICMm bekende gele afdekplaat.
- De 4444 is bij zijn terugbouw tot 'normaal' ICM-vierwagenstel niet terugvernummerd in 4231. Zoals van een hedendaags geautomatiseerd bedrijf verwacht kon worden, is het administratief nog niet mogelijk gebleken het nummer weer terug te wijzigen. Eveneens ging het verkeerd met de stickers van de stiltezone: in de A-bak is een aantal stiltezone-stickers in de middelste open afdeling blijven zitten. Voor zijn terugbouw was deze A-bak geheel als stiltezone aangewezen, maar met de terugbouw van de mA tot mB zou in de A alleen de afdeling aan het uiteinde van de bak stiltezone mogen blijven. Overigens lukt het NS ook nog niet een slimme oplossing te vinden voor de stiltezones in het VIRM-materieel. De stickers worden, sinds de zones naar de bovenverdieping zijn verhuisd, *en masse* door de reizigers beschadigd of geheel verwijderd. Eens te meer blijkt hier dat een in de basis goed plan mislukt doordat er na de invoering te weinig aandacht aan wordt gegeven. De overeenkomst met het inmiddels tot in de landelijke media tot mislukt verklaarde rookverbod op de stations is treffend.

SGM

SGM-schadebakken per 10-03			
RB Haarlem			
nummer	reden		
Bk1 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
Bk1 2943	Hoek van Holland	08-02-2008	botsschade
AB 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
AB 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade
Bk2 2964	Rotterdam Centraal	20-11-2006	botsschade
Bk2 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade

- In de 2939 is op proef een extra omroepinstallatie geplaatst. Met de parallelle microfoon moet het de machinist makkelijker gemaakt worden een omroepbericht te plaatsen. Omroepen in het RIS-systeem wordt momenteel door bedienend personeel als zeer onhandig ervaren. De appara-

tuur voor de proef kwam uit SGM-tweewagenstellen; de microfoon uit ICM. De proef duurt tot 15-03.

- Op 14-02 leverde het revisiebedrijf Haarlem de 2964 af. Het treinstel rijdt nu met de Bk2 van de 2941. De Bk2 van de 2964 wordt hoogstwaarschijnlijk afgevoerd en vervangen door de Bk1 van de 2008 (blz. 2008-27). Al spoedig na indienststelling vanuit Leidschendam kampte het treinstel met de ene (ATB)-storing na de andere.
- Al op 26-02 kwam de 2943 op de baan, bestaande uit de Bk2 en AB van de 2943 en de Bk1 van de 2979. Of de bakken ha herstel van de schade weer worden teruggewisseld, is nog niet bekend.

Mat '64

- De 483, het volgende treinstel waarvan de R7-revisie niet meer werd uitgevoerd, ging op 14-02 terzijde. Samen met de 512 kwam het tweetje naar de Dijksgracht. Terwijl de 483 zich bij de 477 voegde, kwam de 512 aansluitend naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam om een defecte tractie-installatie te laten herstellen.
- Een week eerder, op 07-02 was de 482 als vooralsnog laatste Plan V7 afgeleverd na de R7-revisie. Volgens de huidige plannen worden er geen revisies meer aan mat '64 uitgevoerd. Mogelijk krijgt een deel van de serie 801 – 840 een levensduurverlengende beurt, waarmee de stellen nog een jaar op de baan kunnen blijven. Deze beurt wordt waarschijnlijk niet in Haarlem uitgevoerd, maar in het onderhoudsbedrijf Amsterdam en/of onderhoudsbedrijf Maastricht.

DH

- De eenwagenstellen 3110, 3105, 3111 en 3117 werden op 14-02 door Veolia teruggeleverd aan NS Financial Services en in Zwolle gestald.
- Op 04-03 werden de DH-treinstellen 3228, 3206, 3103, 3104, 3119 van de Dijksgracht naar Amersfoort gebracht, waar ze in de voormalige wagenwerkplaats werden opgesteld.
- Vervolgens spoedde de 1844 zich naar Zwolle om de 3111, 3117, 3118, 3108, 3107 en 3106 op te halen. Deze treinstellen, in tegenstelling tot de in Amersfoort geparkeerde stellen niet met graffiti besmeurd, werden op de Dijksgracht gestald.

TRAXX

- TRAXX-loc 115 maakte op 03- en 07-03 proefritten tussen de Watergraafsmeer en Hoofddorp. De loc had tijdens de ritten een volledige ICRm-stam in HST-PRIO-kleuren bij zich. Op de Watergraafsmeer werd op 07-03 het wisselen van de locomotieven tijdens de kering uitgeprobeerd: zoals bekend verliezen de HST-stammen het stuurstandrijtuig zodra de NMBS-locomotieven Reeks 11 door TRAXX-en worden vervangen. Het is overigens nog niet bekend wanneer deze vervanging zal plaatsvinden. De indienststellingsdatum van de HSL-Zuid is nog immer niet bekend, zodat de treinen voorlopig over de bestaande route blijven rijden. Terwijl NS naar verluidt graag met TRAXX-en wil gaan rijden, houdt de NMBS de boot vooralsnog af. Enerzijds vanwege de extra rangeermanoeuvres die in Brussel-Zuid noodzakelijk worden vanwege het verdwijnen van het stuurrijtuig, anderzijds ook omdat ze van mening is dat de vervanging van de stuurrijtuigen en 1180-ers niet noodzakelijk is.
- TRAXX-loc E 186 117 maakte op 03-03 en 06-03 proefritten op de HSL-Zuid. Omdat deze loc nog niet is overgenomen door NS Hispeed van de leasemaatschappij, wordt hij nog niet in Hispeed-rood gebracht.
- Op 07-03 vonden proeven plaats om te bepalen binnen welke tijd locomotieven kunnen worden gewisseld op de Watergraafsmeer. Indien de ICRm-stammen met TRAXX-en op de HSL-Zuid gaan rijden, ontstaat een vrij krappe kering in Amsterdam. Met behulp van een wisselloc (zoals bij de

series 1900 in Den Haag) wil men de kering mogelijk maken. Bij de proefnemingen werden zeven HST-rijtuigen en de TRAXX-locomotieven E186 113 en E186 114 benut.

1800 & 1700

De 1729 werd op 22-02, na een oponthoud van niet minder dan negen maanden, na zijn LT1-revisie en ombouw naar solitaire loc door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd en naar Maastricht overgebracht. De loc heeft aan de DD-AR-periode het zwarte front aan de zijde van cabine 2 overgehouden.

ICR

De 10-362 en 10-361 kwamen vanaf 05-03 in dienst in ICL-stammen (zie ook Avmz), nadat ze al enkele weken in de Watergraafsmeer hadden verbleven en om onduidelijke redenen niet ingerangeerd waren. Er was speciaal voor deze rijtuigen gekozen, omdat bij hen nog niet de constructiewijziging aan het deursluitingsmechanisme uitgevoerd was. ICRm die deze wijziging hebben ondergaan, moeten namelijk in de zogeheten *treinstelmodus* rijden en dat kan niet met ICL. Ook de inmiddels bekende wit/oranje lampjes boven de deuren zijn op dit duo nog niet aangebracht. De twee ICR hebben overigens hun BAB-nummers 5661 en 5662 gehouden en worden onder deze nummers ook in het NSR-computersysteem voor het rollend materieel gevoerd.

NSR zal nog eens zeven ICRm afstaan die tot HST-PRIO-rijtuig worden omgebouwd. Met de rijtuigen, twee A's, een BD en vier B's, wordt een elfde HSA-stam samengesteld.

Met de aflevering van BDs 5232 op 04-03 kwam een eind aan de ombouw van ICR(m)-rijtuigen tot stuurstandrijtuigen. De 5232 werd door de 'loopjongen' 1744 naar Maastricht gebracht. De 1744 zegde daarbij direct zijn tijdelijke thuisbasis Haarlem vaarwel.

Avmz

Tussen februari en juli krijgen de tien Avmz-rijtuigen in Neumünster een revisie aan de bak. Waarom deze revisie niet tegelijk met de opfrisbeurt voor de inzet in binnenlandse dienst is uitgevoerd, is een raadsel. Feit is dat de ermee gepaard gaande onttrekking uit de reizigersdienst het tekort aan A-rijtuigen voor de ICL-stammen nog verder doet stijgen. Veel van onze lezers mopperen over de structureel te kleine capaciteit eerste klasse in de stammen, hoewel vanaf begin februari ook veel tweede-klasrijtuigen ontbraken (zie onder).

ICK, ICL & DF

De volledig geplukte ICK 22-37 927 kwam op 21-02 in het werkplaatssternet van Maastricht naar de Watergraafsmeer. Het rijtuig is in principe voor sloop bestemd, maar kennelijk is de definitieve beslissing nog niet genomen.

De beschikbaarheid van de ICL-rijtuigstammen laat nog steeds te wensen over. Onder reizigers is de serie 1500 inmiddels berucht vanwege te korte treinen, defecte verlichting, haperende deuren en slecht functionerende verwarmingen. Tevens blijkt dat de NS-organisatie als geheel in het geheel niet meer in staat is met losse rijtuigen om te gaan. Rijtuigen rijden dagen tot weken met defecten rond, omdat men verzuimd heeft een omloop te bedenken waarbij alle stammen regelmatig de Watergraafsmeer – de thuisbasis van ICL – aandoen. Tevens blijkt de eenmaal wekelijks rijdend uitwisselingsrit met Duitsland niet voldoende te zijn. Rijtuigen zijn daardoor nodeloos lang niet beschikbaar voor de dienst. Met ingang van het wijzigingsblad van april wordt een tweede onderhoudslag gereden, zodat het aantal uitwisselingsmogelijkheden verdubbelt.

De op 29-02 geleverde 22-91 126 was al eerder in Nederland geweest, maar toen vanwege defecten niet geaccepteerd.

Bij de levering van 15-02 bevonden zich opnieuw rijtuigen die voor hun buitendienststelling nog enige tijd bij DB Regio gereden hebben. De 22-94 174, 200, 231 en 235 droegen daar de typebenaming Bimz 548.6.

Aankomst nieuwe ICL-rijtuigen				
NS-nummer	voormalige DB-nummer	DB-type	omgebouwd in	bij NS
50 84 22-91 105-9	51 80 22-91 105-2	Bim 263.5		15-02-2008
50 84 22-91 165-3	51 80 22-91 165-6	Bim 263.5		15-02-2008
50 84 22-91 179-4	51 80 22-91 179-7	Bim 263.5		15-02-2008
50 84 22-91 710-6	51 80 22-94 174-5	Bimz 264.6		15-02-2008
50 84 22-91 718-9	51 80 22-94 231-3	Bimz 264.6		15-02-2008
50 84 10-91 701-2	51 80 10-94 062-6	AIMz 261.2		29-02-2008
50 84 22-91 110-9	51 80 22-91 110-2	Bim 263.5		29-02-2008
50 84 22-91 126-5	50 80 22-91 126-8	Bim 263.5		29-02-2008
50 84 22-91 711-4	50 80 22-94 200-8	Bimz 264.6		29-02-2008
50 84 22-91 719-7	50 80 22-94 234-7	Bimz 264.6		29-02-2008
50 84 22-91 720-5	50 80 22-94 235-4	Bimz 264.6		29-02-2008

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		82-77 032 (5232)	04-03	4027	30-01	4020	31-01
				4022	19-02	4021	21-02
				4028	07-03		
Plan V R7				VIRM LT1/nawerk LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		480	21-01	9413	04-02	9413	26-02
		482	07-02	9434	27-02	9434	06-03
				8655	11-03		
ICRm nawerk HSA							
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 575	25-02	20-70 583	25-02				
20-70 574	25-02	20-70 415	25-02				
20-70 573	25-02	82-70 978	25-02				
20-70 572	25-02	20-70 241	25-02				
82-70 977	25-02	20-70 216	25-02				
10-70 353	25-02	10-70 370	25-02				
10-70 351	25-02	10-70 371	25-02				
20-70 583	11-03	20-70 575	11-03				
20-70 415	11-03	20-70 574	11-03				
82-70 978	11-03	20-70 573	11-03				
20-70 241	11-03	20-70 572	11-03				
20-70 216	11-03	82-70 977	11-03				
10-70 370	11-03	10-70 353	11-03				
10-70 371	11-03	10-70 351	11-03				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
8639	22-01	brandschade/bakwisseling		280 7293			25-01
2967	30-01	lakschade		380 7573			28-01
20-77 129 (5685)	31-01	defecte watertank		270 7064			28-01
8711	21-02	botsschade/bakwisseling		8639			30-01
20-70 247 (5680)	13-02	herstel watertank		20-77 146 (5622)			31-01
10-70 380 (5680)	13-02	herstel watertank		2967			14-02
20-70 213 (5680)	13-02	herstel watertank		833			15-02
812	26-02	defecte vloer		2026			19-02
821	26-02	herstelling plaatwerk		8711			22-02
8668	06-03	botsschade		20-77 129			22-02
82-77 011 (5211)	06-03	botsschade		20-70 247 (5680)			26-02
7462	11-03	botsschade		10-70 380 (5680)			26-02
				20-70 213 (5680)			26-02
				2943			26-02
				883			27-02
				1744			04-03
				2991			05-03
				821			10-03
				812			10-03

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				700 Cw rangeertrede			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		1729	22-02				
ICM Cw compressor							
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
				4089	21-01	4089	25-01
				4056	28-01	4056	01-02
				4087	22-02	4087	27-02
				4059	27-02	4059	05-03
				4052	05-03		
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
				1780			30-01
				1849			31-01

Connexxion**PROTOS**

▪ PROTOS 5031 maakte in februari en maart vele proefritten om de definitieve toelating voor 160 km/h te verkrijgen. Het treinstel werd onder andere gesignaleerd in Den Haag, Emmen en Apeldoorn. Ook werden diverse malen gekoppelde stellen op proefrit gezien, waarbij voornamelijk gebruik gemaakt werd van het PROTOS-prototype.

Mat '64

▪ Opvallend is dat de tijdelijk gehuurde 840 niet (weer) van Connexxion-stickers is voorzien.

Veolia & Veolia Cargo Nederland**GTW**

▪ Op 10-02 werd treinstel 208 geleverd, waarna een dag later de vier bij het NS-nieuws genoemde DH-I-treinstellen aan NS werden teruggeleverd.

▪ Al op 04-03 werden de laatste twee stellen geleverd: tegelijk met de iets verlate 209 kwam de een week te vroeg geleverde 210 die dag de grens over bij Venlo.

Arriva**GTW**

In de week van 25-02 ging het eerste elektrische GTW-treinstel op proefrit in Zwitserland.

Correcties

▪ uw redacteur ging op blz. 58 in de fout door te melden dat de 4206 beschadigd werd bij een aanrijding met een vrachtauto bij Den Dolder. Niet alleen vond deze botsing plaats te Soestduinen, ook was hierbij geenszins de 4206 betrokken. De 4248 was de onfortuinlijke tegenstander van de vrachtwagen; de 4206 was op 03-09 niet minder ernstig beschadigd bij een botsing met een bouwkraan bij Riekerpolder. Dank aan de lezer die deze fout bemerkte!

Wist u dat...

- op 26-02 het Herik Rail-barriertuig in de Amsterdamse Watergraafsmeer werd gesignaleerd?
- het bekende meetrijtuig UFM-120 van Eurailscout in de tweede helft van februari weer op tournee door het land ging?
- de 4017 met een defecte omzetter op 04-03 door de 8647 van Rotterdam via Schiphol en Amersfoort naar Onnen werd gesleept?
- van de 1844 bij het herstel van de botsschade de cijfers van het nummer op één zijwand iets te ver uit elkaar zijn gezet?
- een oplettende HOV-RN-lezer op 05-03 de solo rijdende 1708 in Haarlem gadesloeg bij het kopmaken?
- de loc waarschijnlijk op proefrit was vanuit Leidschendam, omdat een andere lezer die op RandstadRail wachtte te Leidschenvveen, de loc tegenkwam?
- op de elektronische bestemmingsdisplays van de PKP-rijtuigen in de CityNightLine nog steeds de verbinding Warszawa – Köln staat vermeld?

C A R G O N I E U W S**ACTS**

In de derde week van januari werd een draaistel van loc 1254 gewisseld. Op zich niet zo'n groot nieuws, wel dat dit gebeurde in de nieuwe Voith werkplaats te Blerick waar doorgaans alleen de Veolia Transport GTW treinstellen in onderhoud komen/zijn. Gelukkig wordt er toch nog geïnvesteerd in de oude rotten! Helaas doet loc 1252 momenteel niet mee door defecten weerstanden. De loc is beperkt inzetbaar. Verder loccennieuws is dat eind van dit jaar de lease van de eerste Class 58 afloopt. Dus deze zomer kunnen

we nog genieten van loc 5811. De lease van 5812 loopt in 2009 af, die van de 5814 nog twee jaar later. Nadat loc 7102 eindelijk zich in het nieuwe Portfeeders jas durfde te laten zien kreeg deze een flink defect in de dieselmotor en is naar de fabriek teruggezonden. Loc 7103 moet nu alleen Portfeeders promoten. Deze loc kwam op 15/2 in de nieuwe jas 'op straat'.

In verband met de brand bij de Lafarge fabriek in Delfzijl reed ACTS op 17/2 een trein met een lading gipsplaten van Leer naar de Eemhaven met loc 7107. De trein kwam uit het in oostelijk Duitsland liggende Guben. Omdat ACTS geen capaciteit had werd de trein door Spitzke op 19/2 teruggereiden door loc 006.

BEG

Na het stoppen van het vervoer van en naar Arnhem Goederen en Zevenaar werd het stil ronde de Duitse vervoerder BEG in het Hollandse. Op 27/2 kwam de BEG toch weer de grens over met wagens die voorzien waren van een lading planken voor Arnhem Goederen!

ERS

Sinds November 2007 worden de ERS 'Klazen' niet meer onderhouden bij HGK in Brühl-Vochem maar heeft EMD, het onderhoudsbedrijf van General Motors, een contract afgesloten met Eisenbahn Werkstätten Krefeld GmbH.

Wat ACTS lukte in het weekend van 4/2 deed ERS in het weekend van 23/2. Vanuit Bad Bentheim bracht men een gipsplatentrein naar de Eem met loc ERS6608.

Vanaf 4/3 rijdt ERS drie keer per week een containertrein naar Bologna.

ITL Nederland

Op 4/2 ontving ITL hun eerste Eloc en daarmee was ITL de eerste private vervoerder met nieuwe elektrische tractie. De loc, Traxx 186150, is de eerste van vier Traxx locs die gebouwd worden door Bombardier. Voor ITL zouden de locs de nummers 210, 211 en verder krijgen en gek genoeg zou dit exemplaar als de 212 door het leven gaan. In het weekend van 9/2 werd de witte maagdelijke machine bij Shunter Whz voorzien van ITL bestickering en kreeg het nummer 210! Omdat er toch verwarring optrad, en dat al bij één loc, werd de loc al snel vernummerd en kreeg deze het fabrieksnummer als locnummer en gaat de ITL nieuweling door het leven als ITL-150! Voorlopig was de loc alleen nog toegelaten in Nederland en pendelt heen en weer tussen Kijfhoek en Emmerich. Andere Traxx-en worden de 186 148 & 149. Welke loc het vierde exemplaar gaat worden is nog niet bekend.

Op 6/2 vertrok ITL V100 101 met een trein ketelwagens voor LPG vanuit Emmerich naar Nederland. Op dezelfde dag werd collega Volker Rail ingehuurd met loc 203-3 (Spike) om ketelwagens van Kijfhoek naar Dordt Zeehaven te brengen.

Vanaf 1/3 ging ITL de NYK shuttle's van Ceres in de Amsterdamse Houtrakpolder naar Lovosice rijden in plaats van R4C.

Na ACTS en ERS wilde ITL ook in het gips en deed z'n ding op 30/2 met de trein naar de Eem. Door tractie tekort werd loc DE6306 van DLC gehuurd voor dit vervoer..

NMBS/ B Cargo

Van de Belgische burens is gezinsuitbreiding te melden op het gebied van ATB locs in de reeks 77. Locs 7866 t/m 7870 krijgen ook ATB-L. Deels zijn dit tweedehands ATB installatie's omdat deze eerder in een collega loc van de reeks 55 zaten. Medio februari zat er alleen in de 5523 nog ATB. Deze loc had alleen nog inzet vanuit Genk op de Sloe maar werd ook vervangen door een RN Class 66. In week 10

kwam de 7867 al in Nederland natuurlijk in gezelschap van een tweede reeks 77.

Railion

Half januari kreeg loc RN6487 ook een 'DB Logisticsnummer'. Hiermee werd loc 6507 nog de enige loc die na het verwijderen van het NS logo geen nieuwe RN sticker heeft!

Op 18/1 bracht loc RN6470 twee Zwitserse dubbeldek wagens naar de HTMU loods in Utrecht. De wagens, 514 437 & 514 137 zijn de motorwagens en hiermee de helft van treinstel 514 037 van de SBB. Het spul werd in de HTMU op 24/1 geruild tegen twee DB dubbeldek wagens. De industrie zoekt nieuwe klanten voor hun treinen en die konden op deze manier de treinstellen bekijken. De 6423 bracht deze Duitse vrienden op 31/1 weer terug naar Venlo.

Ook op 24/1 bracht loc RN6469 nieuw spul het land in. De loc had het nieuwe Sprintertreinstel SLT2402 van NSR vast en bracht deze van Venlo naar Amersfoort.

Op 23/1 kreeg loc RN6508 naast een enorme wasbeurt ook de naam 'Karla'. Karla Peijs doopte de loc op de Scaldia terminal van Verbrugge in de Sloe. De huidig commissaris van de Koningin van Zeeland kreeg dit presentje van Railion als blijk van waardering voor haar inzet voor het railgoederenverkeer toen zij nog Minister van V&W was.

Eind januari werd loc RN363723 te Zwolle Rangeer gestald zodat vanuit daar opleiding op het ding gegeven kon worden. Ook is een 363 naar de DSM in Lutterade verhuisd ten behoeve van opleiding. Loc RN363833 is naar Zeeland verhuisd en staat te wachten op wat komen gaat op het emplacement Sloe. Medio februari stond de RN363712 te Amsterdam Westhaven.

Rijdt er na een jaar eindelijk weer een gipstrein naar Delfzijl, gaat de fabriek in vlammen op... Van de gipsfabriek Lafrage op het Chemiepark raakte een motor in het koelsysteem oververhit. Gevolg was dat de gipstrein niet meer reed maar werd vervangen door treinen met gipsplaten die zowel door RN als andere vervoerders (ERS & ITL) gereden werden.

Vanaf 1/2 rijdt voor de DB Autozug slag 300/301 loc 189090 die verkocht is aan Mitsui en door Railion weer wordt teruggehuurd. Succesvol werd de inzet niet want een week na de eerste trein ontspoorde loc op rare wijze te Amsterdam Zaanstraat. Vanaf 6/3 werd de tweede 189, de 189 092, geprobeerd of deze langer het spoor kan volgen. Deze ook zwarte 189 voert ook de naam 'City Night Line' op de loc.

Op 8/2 bracht loc RN6457 locje RN363825 van Venlo naar Utrecht Daalse Dijk waar de loc gereed werd gemaakt werd voor detectieproefritten. Slechts een maand later, op 10/3 reed de loc eindelijk op eigen kracht door Utrecht heen.

Op 7/2 gingen locs RN6421, RN6427 & RN6428 op transport naar Randers voor ETCS inbouw.

Ministers Cramer van VROM en Eurlings van V&W hebben een principe-accorde gesloten met de DSM op 4/3 om het ammoniakvervoer tussen Geleen en IJmuiden uiterlijk per 31/12/2009 te stoppen. Het is na het chloorvervoer het tweede railtransport dat aan banden wordt gelegd.

Loc RN6460 bracht op 6/3 weer drie verse "Klazen" van de Waalhaven naar Tilburg. Het ging hier om de locs 77001, 002 & 010 en zijn bestemd voor het Franse ECR. Nedtrain Tilburg bouwt het cabine-interieur en beveiligingen in.

Op 6/3 gingen locs RN6423, RN6431 & RN6435 naar het Deense Randers voor ETCS inbouw.

Rail4Chem

Op 14/1 nam R4C afscheid van loc 2001 en werd deze aan Vossloh retour gezonden.

Sinds een paar maanden heeft R4C Class 66 CB1000 in dienst. Deze saaie grijze Klaas heeft sinds begin februari ook toelating voor Nederland.

Medio januari werd gestart met de Duisburgshuttle met wagens van de Bertshi terminal in de Botlek en het Rail Service Centre op de Waalhaven. Het is een samenwerking tussen Bertshi en Hupac. De Bertshiterminal wordt door RRF bedient. In Duisburg blijft een deel over en wordt door de rest door DLC naar de Poolse grens gereden waar de PKP de trein overneemt. Die brengt de set naar drie terminals in Poznan, Slawkow en Warschau.

Half februari werd bekend dat het gehele R4C concern wordt overgenomen door het Veolia concern uit Frankrijk. Wat de toekomst van R4C gaat brengen is nu nog niet duidelijk. Na een onderzoek van de NMA zal rond de zomer meer duidelijk gaan worden hoe de nieuwe structuren er uit komt te zien. Momenteel zijn in Nederland drie Veolia takken actief. Twee Transport in rail en bus en de Cargo afdeling.

Rotterdam Rail Feeding

In de tweede week van maart heeft de RRF5 het rangeerwerk van de RRF3 overgenomen in Ede.

Rurtalbahn

Op 11/1 werd rond het middaguur loc G1206 loc 500 1648 aan RTB overgedragen. De loc was een uur eerder door Veolia ingevelerd. Da's nog 'ns efficiënt gebruik! Nadat de loc naar de Duitse thuisbasis was vertrokken bleek de loc een vaste waarde te worden voor de trein welke in het weekend naar Nedmag in Veendam komt. In het weekend van 4/2 nam ACTS de honeurs waar omdat RTB geen personeel had om deze trein te rijden.

Strukton

Strukton Railinfra mag delen van het Deense en Zweedse spoorwegnet gaan onderhouden. Van het Zweedse Banverket kreeg Strukton de opdracht om 430 km tussen Stockholm en Malmö onderhouden. In Denemarken gaat het bedrijf zo'n 45 km spoor vernieuwen ten noorden van Kopenhagen.

Ook goed nieuws van het loccenfront. Na het inleveren van de drie 2200'en aan Eurailscout ten behoeve van de videoschouwwerkzaamheden kwam er op 28/2 de derde G1206 het land in. De loc luistert naar de naam 303107 en zal vast nog wel een echte naam krijgen. Om toch andere tractiemotoren in een 302200 te krijgen werd loc 2275 uit d'r winterslaap gehaald en vanuit Veendam, waar de loc onderdak bij de STAR had, naar Zutphen gesleept om in de Strukton werkplaats ontdaan te worden van de tractiemotoren.

Veolia Cargo Nederland

Op 11/1 leverde Veolia loc 500 1648 in bij Nedtrain Fo. Als vervanger kwam op 15/1 G1206 500 1627 mee in opzending in de kolentrein 47718. Deze loc is afkomstig van BCB (Bayerischen Cargo Bahn) wat ook een onderdeel is van het grote Veolia.

Volker Rail

Op 16/1 werden de drie mobiele werkplaatsen van VR getoond op Den Haag HS. Locs 203-2, 203-3 & 203-4 stonden alle met een werkplaats aan de haak hun voordelen te showen. Ook minister Eurlings kwam kijken.

Op 19/2 bracht VR Syntus Lint stel 23 van de RET aansluiting aan de Kleiweg naar Hengelo. Het stel is bij de RET van schade hersteld.

Infrastructuur

DHL in Veghel heeft interesse getoond om de spoorlijn Boxtel-Veghel te reactiveren. Men wil vanaf de herfst 2008 graag een containertrein met zo'n 30 containers per spoor vervoeren. De directeur van DHL, van der Meij, uitte deze

wens tijdens het bezoek van wat kamerleden aan de regio Uden op 21/1. Prorail zou dan wel wat aanpassingen aan de lijn moeten verrichten. 17 andere bedrijven hebben ook belangstelling voor eventueel spoorvervoer. Er is alleen één probleem. Spoorbeheerder Prorail heeft in Bostel het puntstuk van het naar de hoofdlijn leidende wissel verwijderd en alle overweginrichtingen gesloopt nadat eind 2004 de laatste treinen hadden gereden op "Het Duitse Lijntje". Voor een bedrag wat in de miljoenen Euro's loopt wil Prorail het spoor naar Veghel wel weer gebruiksklaar maken. Maar welk bedrijf heeft de installatie's dan gesloopt?

In het Sloehavengebied zijn de contouren van de verlegde spoorlijn en de werkzaamheden aan de nieuwe lijn in het Sloegebied zelf goed zichtbaar. Half maart stond het nieuwe Railionverblijf al bijna gebruiksklaar. Ook zijn de contouren van het vernieuwde emplacement goed zichtbaar. Tot de verlegde lijn ligt parrallel aan de stamlijn een tweede spoor en zijn de overwegen grotendeels al aangepast. Ook liggen de eerste wissels al op hun plek en is ook gestart met de aanleg van een nieuwe grotere laad & losweg.

Begin februari is spoorvernieuwing gestart in Zeeuws Vlaanderen en worden sporen vernieuwd in Axel, Sas van Gent en Terneuzen. In Zeeland is men toch al in de ban van de spoorvernieuwingen want aan de 'overkant' gaat het spoor tussen Bergen op Zoom en Vlissingen dicht tussen 21/3 en 21/4! 's Nachts is er wel ruimte om met goederentreinen te rijden van en naar de Sloe.

Tussen het emplacement Waalhaven en de RET Metrolijn naar Spijkenisse gaat Nedtrain een nieuwe werkplaats bouwen. Het moet de oude werkplaats van Feijenoord gaan vervangen en ook gaat men werk overnemen wat nu nog in de werkplaats van Tilburg gebeurt. In 2010 moet de nieuwe werkplaats klaar zijn.

Om een nieuwe kiosk op het perron van Arnhem te krijgen werd in de nacht van 13 op 14/2 een kiosk vanaf een spoorwagen op het perron 6/7 gezet. Zelfs de Kiosk ziet kansen in het spoorvervoer!

Conrail nu Shunter

Op 25/1 werd bekend dat Shunter het failliete Conrail in Roosendaal heeft overgenomen. Conrail reviseerde en repareerde wagens in en in de buurt van de oude locloods in Roosendaal. Personeel en historische locloods maken gelukkig een doorstart.

BOEKEN

Cargo per Spoor 2007 is de titel van een nog te verschijnen boek over het goederenvervoer in Nederland. Over het hoe en waarom van dit particulier initiatief leest u alles op http://www.rolandrail.net/cjb07/cjb_intek.php. Aanbevolen!

EISENBAHN KURIER (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>) zond ons de volgende drie uitgaven ter recensie:

Josef Högemann maakte **Eisenbahnchronik Harz**. Een zeer welkom boek nu dit gebied al jaren behalve bij de gewone toerist ook zeer populair is bij hobbyisten. Dat was het ook al in de donkere DDR-dagen. De Harz was in een West- en Oostdeel verdeeld. Vooral in Oost was het onder andere door het gedeeltelijk nog bestaande smalspoor zeer interessant. Nu is er zelfs weer meer smalspoor dan vóór 1989. Het boek gaat overigens ook over het normaalspoor. Overigens vinden ook de industriële lijnen aandacht. In het westelijk deel is nogal wat zware industrie overgebleven. Bepaalde delen in het Oosten waren na 1945 ontoegankelijk wegens Russische militaire activiteiten. Het boek beschrijft eerst de ontstaansgeschiedenis van de spoorlijnen en maatschappijen voorzover het normaalspoor betreft. Dan volgen de bekende smalspoorlijnen. Bij de illustraties zit er veel fraais in zwart/wit en kleur. Stations, depôts, landschap, etc. Wij kwamen geen 'dubbele' opnamen tegen uit an-

dere publicaties. Er is hier tenslotte heel veel gefotografeerd. Dit boek hoort zonder meer tot de EK-toppers. 304 blz. A4, ca. 500 afbeeldingen, prijs 39,90 euro. Bestelnummer is niet vermeld. ISBN 978-388255-722-0.

Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn

van de hand van Volkhard Stern. In 1935 werd de eerste Autobahn geopend. In 1939 lag er al 3300 km. Het boek begint met 2 zeer duidelijke kaarten van het Autobahnnetwerk. Dan een verhandeling over de Reichsbahn en de Autobahn als elkaars tegenpolen. De eerste stroomlijnbeelden komen: het Autobahn-Schnellverkehr volgens dienstregeling tussen 1935 en 1939. Zeer interessant is het hoofdstuk over de zogenoemde "D-Zug" onder de bussen, namelijk de gelede en zeer zware bussen. Ook wordt er gesproken over de buslijnen die van de Autobahn aftakken. Verder een verhandeling over de nieuwe gebieden die na 1938 bij het Duitse Rijk gevoegd werden (Oostenrijk en Tsjechoë). Uiteraard een hoofdstuk over de bussen zelf en de techniek na 1935. Het laatste hoofdstuk beschrijft wat er na 1945 nog over was. Een zeer interessant boek met prachtige illustraties, waarvan enkele in kleur (reclameposters). Al met al een tot nu toe vrijwel onbekend terrein voor velen. 112 blz. met 200 afbeeldingen voor 29,80 euro, formaat 30 bij 21 cm. ISBN 978-3-88255-847-0.

Die Baureihe 59.0, over de Württembergse goederentreingang

en zijn voorganger. Voor Duitse begrippen is deze stomer (6 drijfassen) inderdaad een gigant. Alleen Oostenrijk had van de hand van de beroemde Gölsdorf net zo'n loc voor bergtrajecten. Geen wonder dat de hele serie 59 na de eenwording met Oostenrijk daarheen ging en daar ook haar laatste jaren over de Semmering sleet. Enkele machines gingen overigens als oorlogsbuit naar de Balkan. Schrijver Rudolf Röder besteedt veel aandacht aan de diverse (vaak kleine) voorgangers van de BR 59 bij de Württembergse spoorwegen. Bekende namen als Keszier, Klose, Kittel passeren de revue. Van de locomotief zelf worden alle belangrijke onderdelen beschreven. In het algemeen is er een aantal goed bruikbare tekeningen, ook voor de modelbouw. Het arbeidsterrein van de serie wordt beschreven, zowel in Duitsland (onder andere de Geislinger Steige) als in Oostenrijk. In Zuid-Duitsland werden ze overbodig door de electrificatie van Stuttgart-München. De periode na 1945 krijgt speciale aandacht want behalve naar Joegoslavië gingen locs naar Rusland en Hongarije. En: enkele kwamen zelfs naar Duitsland terug. Toen de Semmering onder de draad kwam was het in Oostenrijk voor ze afgelopen. Alle foto's, zwart/wit, zijn goed afgedrukt. 184 blz A4 met 300 afbeeldingen voor 39,90 euro, bestelnr. 159. ISBN 978-3-88255-159-4.

Via EDITIONS DU CABRI (www.cabri.fr) ontvingen wij deel 14 van de serie **Images de Trains** (uitgever La Vie du Rail) met als ondertitel **Les Chemins de Fer dans les années 1965-1970**. Het gaat hier om een groot formaat boek van het Franse spoor tussen 1965 en 1970. Fotograaf Guéan heeft echter voor 98% stoomfoto's gemaakt zodat de titel eigenlijk de lading niet dekt, want diesel- en elektrische tractie ontbreken bijna geheel. In die periode waren die echter evenzo interessant gezien de laatste levensjaren van veel typen elocs van vóór 1940. Maar goed, het is toch een interessant boek geworden dat alle regio's uitbeeldt. De Région du Nord, de l'Est et de l'Ouest (Noord, Oost en West) hadden toen nog redelijk veel stoom. In het Zuidwesten en Zuidoosten was dat eigenlijk beduidend minder. Onvermijdelijk vaak ziet u de ondergang van de serie 141R, maar er waren ook nog flink wat Pacific's, 141P's en 241 P in actie. Ook zijn er fraaie depôtfoto's zoals van het gigantische depôt Batignolles in Parijs. Verder zijn er wat plaatjes van particuliere sporen ofwel de Départementaux. De beelden komen door het grote formaat goed naar voren, iets dat wij in boeken en tijdschriften de laatste jaren nogal eens missen. Wat u verder zult missen zijn de fraaie stroomlijners van de Nord: die waren tussen 1958 en 1960 al verdwenen. 127 blz. ingebonden, registratienummer 9-782-915034745, formaat 24 bij 32 cm., prijs € 44,=.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, maart 2008, nummer 2008-3 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Het goederenvervoer in Nederland * Vreemde besluiten rond de stadstrams van de NZH * Een markant locomotieftype: Krokodillen * Verenigingsnieuws * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, maart 2008, nr. 2 (252) * Behalve de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: NS Sprinter Light Train op de baan * Veolia Transport, Tricolore op de Maaslijn (2) * Kalktreinen in Nederland * Plandampf in Werratal (2) * Voith scoort met Maxima * Nieuws van de speelgoedbeurs te Neurenberg (kort) * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, maart 2008, nr. 3 * Requiem voor een lichtgewicht (Wadlopers) * Railforum * Railview * Railmusea * Daar reed eens de WSM * Treinen terug in het Hochsauerland * De reizigerstrein in de VS, ook een comeback kid? * Oude elocs bij NS in model * Verslag Speelgoedbeurs Neurenberg 2008 * Railpers * Railmemo * www.railhobby.nl

Autobuskroniek, editie 07-2007 * Fotopagina: GUV Utrecht vernummerd * Verslag Busworld 2007 * Boekbesprekingen * Busflitsen * Lijnbuslijn * Bedrijfsberichten * Verenigingsnieuws * ISSN 1384-0436 *

Strassenbahn Magazin, Maart 2007, 39^e jaargang, nr. 221 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., €7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal lezen wij o.a. over de uitbouwproblematiek bij de Augsburg tram * Het hoofdartikel gaat over het tramsysteem in de Oostenrijkse stad Graz * Tramlijn 51 in Mainz is weer in ere hersteld en nog wel tweesporig * In Hamburg is eindelijk de S-Bahnverlenging naar Stade een feit geworden * Met de komst van de laatste Variobahntrams is nu het Nurnbergs tramsysteem voor 100% laagvloers * Leipzig neemt thans definitief afscheid van het tramtype Tatra T6 * Een verslag over het uitgebreide bestand aan werkrams als museumwagens in Düseldorf * Ruime aandacht voor de nieuwe tramlijn van 12 km op het eiland Santa Cruz (Teneriffa). * Is er sprake van een renaissance voor de trolleybus, omdat zelfs dubbelgelede trolleybussen hun intrede doen? * In het Portugese Porto blijft men ondanks alle modernisering ook aan de oude 2-assertrams trouw * In de modellenrubriek staat de Münchener tram type "A" nogmaals in de belangstelling * Nadat in de Oost-Duitse stad Meiszen de passagierstram ooit verdween, bleef de goederen-tram zijn leven nog rekken * www.strassenbahn-magazin.de ThN

Schweizer Eisenbahnrevue nr. 3/2008. Weer veel Zwitsers en Internationaal nieuws in aparte rubrieken. Verder als hoofdartikelen: Alstom presenteert de nieuwe super-TGV, AGV genaamd. Vervolgens een verhaal over een Duitse ICE die na een ongeval een geheel andere neus kreeg. Bouwwerkzaamheden Bellegarde-Bourg en Bresse (grens Frankrijk-Zwitserland). Een technisch verhaal over het meten van geluid voortgebracht door assen; het Hongaarse spoor op de schop; nieuwe opdrachten voor BLS Cargo, een treinontsporing in Zuid-Zwitserland en een lang verhaal over bus in plaats van trein in de buurt van Huttwil. Tenslotte nog iets voor de tramliedhebber, namelijk Zwitserse tramwagens voor Innsbruck tussen 1947 en 1954. U weet nog wel: die leuke 2-assertjes waarvan zulke mooie ansichtkaarten zijn uitgegeven. 49 blz. A4, voor 90% in kleur, prijs 10,30 euro. MINIREX, www.minirex.ch

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar op de volgende zondagen: 27 april, 25 mei, 29 juni, 27 juli, 31 augustus, 28 september, 26 oktober. Kijk op <http://www.csy.nl/dienstregeling.php>
Heden t/m 31 maart 2008: Tentoonstelling over het goederenvervoer per spoor "VRACHT84NL" in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

17 t/m 19 maart 2008: UIC HIGH SPEED 2008 (v/h Eurail-speed) in de RAI te Amsterdam. www.uic-highspeed2008.com

22 maart 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

29 en 30 maart 2008: Landelijke Modelspoordagen. Open huis bij diverse clubs. Zie www.nmf.nl

5 april 2008: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

5 en 6 april 2008: Modelspoorbeurs in het Spoorwegmuseum Utrecht. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

1 mei 2008 (Hemelvaartsdag): Nationale Oude Trein- en Tramdag.

3 en 4 mei 2008: 10-17 uur: Modelbouw en Miniatuur in de Evenementenhal te Rijswijk. www.evenementenhalrijswijk.nl

11 en 12 mei 2008: Stoomtreindagen SSN Museumstoomdepot, Bosdreef 75 te Rotterdam. www.stoomstichting.nl

16, 17 en 18 mei 2008: Dordt in stoom. www.dordtinstoom.nl

17 mei 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

24 en 25 mei 2008: Stoomweekend in Friesland. <http://www.friesestoomtreinmaatschappij.nl/Home>

14 en 15 juni 2008: Stoom- en Dieseldagen bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl/Menu/index.html

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

6 en 7 september 2008: Terug naar Toen bij de VSM. www.stoomtrein.org

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

4 oktober 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

8 november 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

13 december 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

15 maart 2008: Jubileumrit met 2 x ET 65 rond Stuttgart i.v.m. 75 jarig bestaan. <http://75jahre.et65.de/>

1 april 2008 t/m 31 oktober 2008 (ma t/m vr): tramexploitatie in Naumburg. <http://www.naumburger-strassenbahn.de>

24 t/m 26 april 2008: Busworld Istanbul (Turkije) www.busworld.org

19 en 20 juli 2008: Manchester/GB: The Festival of Model Tramways. www.tramways.freeserve.co.uk

23 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Meer info volgt.

4 t/m 6 november 2008: Euro Bus Expo 2008, National Exhibition Centre, 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, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

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

1802 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

lijst nr. 4

GBHTM = Den Haag. 1966. zwart/wit foto's 10x15 cm.

fotonummer:	omschrijving:	datum:
1143.7024	links: lijn 16: Turfmarkt-Loevesteinl.; emr 1166; rechts: lijn 1: Den Haag-Delft; emr 1211. Den Haag, Turfmarkt.	20.9.1966
1143.7035	Prinsjesdag. lijn 9: Holl.Spoor-Schev.Zeebad; emr 828. Spui. Na het einde van de afsluiting van de binnenstad rijden enkele 800-en van de ingekorte dienst Schev.Zeebad-Tournooiveld i.v.m. de grote drukte en in afwachting van de hervatting van de PCC-dienst door naar Holl.Spoor.	20.9.1966
1143.7036	als foto 1143.7035. emr 828. Spui bij Turfmarkt.	20.9.1966
1143.7037	ahr 756 (niet geheel op de foto). Plaatsing als VVV kantoor onder de kap van het Holl.Spoor (vroegere ept lijn 11).	21.9.1966
1143.7038	ahr 756, zo juist afgeladen. Zie foto 1143.7037	21.9.1966
1143.7103	ahr 756 wordt als VVV kantoor met vizels op zijn plaats geschoven. Onder de kap van het Holl.Spoor, vroegere ept. lijn 11.	21.9.1966
1143.7104	emr 274. Instructierit. Groot Hertoginnelaan.	21.9.1966
1143.7111	emr 36 + bovenleidingmontageaanhangwagen H42. Spui.	26.9.1966
1143.7112	Kruispunt Rijswijk, Geestbrugweg/Haagweg. Wijziging/aanleg tramsporen lijn 1 en 10. Geen tram te zien maar wel de winkel van De Gruyter op de hoek van de Herenstraat.	2.10.1966
1143.7113	als foto 1143.7112. Rijswijk, Haagweg, aanleg tramspoor richting Den Haag met wisselverbinding richting Voorburg. Geen tram op de foto.	2.10.1966
1143.7115	lijn 1: Delft-Den Haag; emr 1204 (rechtsachter). Rijswijk, Haagweg; passeert de spoorwerken op het kruispunt met de Geestbrugweg.	2.10.1966
1143.7116	lijn 8: Holl.Spoor-Schev.Zeebad; emr 1010. Instructie 1000 remise Scheveningen in de spitsuurdienst op lijn 8. Spui.	5.10.1966
1143.7120	lijn 16: Loevesteinl.-Turfmarkt; emr 1006; daarachter lijn 8: Holl.Spoor-Schev.Zeebad; emr 1151. Spui.	5.10.1966
1143.7122	lijn 10: Voorburg Station-Pr.Mauritsl.: vervangende tramdienst. Autobus 263 (kenteken RB-34-66). lijnfilm: 10; richtingfilm: blank. Spui.	11.10.1966
1143.7123	lijn 1: Den Haag-'s-Gravenmade: vervangende tramdienst. Autbus 278 (kenteken SB-46-42) lijnfilm: 1; richtingfilm: Centrum. Turfmarkt.	11.10.1966
1143.7131	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1192, rechts: emr 1184. Smalle deel van de Laan van Meerdervoort bij Anna Paulownastraat.	16.10.1966
1143.7132	lijn 9: Holl.Spoor-Schev.Zeebad; emr 1010. Instructie 1000 in de spitsuurdienst. Spui.	24.10.1966
1143.7208	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1185 met daarachter inrukkende 1186 (n.Lijsterbesstr.). Jan van Nassaustraat.	25.10.1966
1143.7210	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1013. Jan van Nassaustraat	25.10.1966
1143.7213	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1197 (linksachter). Jan van Nassaustraat.	25.10.1966
1143.7215	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1195. Boog Jan van Nassaustraat / Wassenaarseweg.	25.10.1966
1143.7216	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1013. Wassenaarseweg.	26.10.1966
1143.7218	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; koppelstel 1184+1185 (linksachter). Wassenaarseweg.	26.10.1966
1143.7219	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1186 (rechtsachter). Wassenaarseweg – Javabrug.	26.10.1966
1143.7220	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1187 (rechtsachter). Wassenaarseweg.	26.10.1966
1143.7222	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1230. Javastraat.	26.10.1966
1143.7229	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1013. Smalle deel van de Laan van Meerdervoort bij de Anna Paulownastraat.	26.10.1966
1143.7230	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1185 (rechtsachter). Laan van Meerdervoort, wissel/boog Groot Hertoginnelaan.	26.10.1966
1143.7231	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1186. Groot Hertoginnelaan.	26.10.1966

1143.7233	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1187, inrukkende dienst (film: Remise). Groot Hertoginnelaan voor het Metropole Palace.	26.10.1966
1143.7235	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1200. Groot Hertoginnelaan.	26.10.1966
1143.7303	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1225. Groot Hertoginnelaan bij de Waldeck Pyrmontkade.	26.10.1966
1143.7305	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1195. Groot Hertoginnelaan bij Waldeck Pyrmontkade.	26.10.1966
1143.7306	Als 1143.7305; 1195 (linksachter). Oversteek Waldeck Pyrmontkade.	26.10.1966
1143.7308	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1013. Beeklaan.	26.10.1966
1143.7310	emr 815 + railslijpaanhangwagen H25. Valkenbosplein.	26.10.1966
1143.7311	als 1143.7310 (rechtsachter). Beeklaan/Groot Hertoginnelaan.	26.10.1966
1143.7312	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1190. Laan van Meerdervoort / Valkenbosplein.	26.10.1966
1143.7313	als 1143.7312 (linksachter). Valkenbosplein, boog Beeklaan.	26.10.1966
1143.7314	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1186. Laan van Meerdervoort met nog een dienstspoor door het midden van het parkeerterrein.	26.10.1966
1143.7315	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1195. Laan van Meerdervoort bij de Goudenregenstraat.	26.10.1966
1143.7316	als 1143.7315, emr 1195 (rechtsachter).	26.10.1966
1143.7317	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1182. Laan van Meerdervoort; halte bij de Goudenregenstraat.	26.10.1966
1143.7318	als 1143.7317, emr 1182 (rechtsachter)..	26.10.1966
1143.7319	lijn 3: Staatsspoor-Kwartellaan; emr 1238. Laan van Meerdervoort, halte bij de Goudenregenstraat.	26.10.1966
1143.7320	lijn 3: Kwartellaan-Staatsspoor; emr 1223. Goudenregenstraat boog Laan van Meerdervoort.	26.10.1966
1143.7321	Proefrit railreiniger H22. De wagen staat niet helemaal op de foto maar duidelijk zichtbaar de open zijkant en de binnenin geplaatste ketel. Laan van Meerdervoort	26.10.1966
1143.7322	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1013. Laan van Meerdervoort tijdens asfalteringwerkzaamheden.	26.10.1966
1143.7323	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1013 (rechtsachter), daarvoor lijn 12: emr 1239. Laan van Meerdervoort.	26.10.1966
1143.7324	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1193. Vrije baan Laan van Meerdervoort bij de kerk.	26.10.1966
1143.7325	als 1143.7324; emr 1193 (linksachter) Vrije trambaan L.v.Meerdervoort	26.10.1966
1143.7326	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1186. Laan v.Meerdervoort.	26.10.1966
1143.7327	als 1143.7326; 1186 (rechtsachter). Zwenkt van vrije baan rechts naar straatspoor. Laan van Meerdervoort bij Laan van Eik en Duinen.	26.10.1966
1143.7330	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1225 (linksachter). Vrije trambaan Laan van Meerdervoort vlak voor het eindpunt.	26.10.1966
1143.7331	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1184. Laan van Meerdervoort afbuigend keerlus De Sav.Lohmanplein.	26.10.1966
1143.7332	Als 1143.7331; emr 1184 (linksachter). De Sav.Lohmanplein.	26.10.1966
1143.7333	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1184. Beginpunt De Sav.Lohmanplein.	26.10.1966
1143.7334	lijn 3: Station L.v.N.O.I.-Bohemen; emr 1188. Buitenhof.	27.11.1966
1143.7335	lijn 6: Leyenburg-Mariahoeve; emr 1020 (rechtsachter).Prinsengracht.	27.11.1966
1143.7336	lijn 10: Vbg.Station-Statenkwartier; emr 1175. Prinsengracht.	27.11.1966
1143.7337	lijn 6: Mariahoeve-Leyenburg; emr 1019. Boog Om en Bij / Hobbemastr.	27.11.1966

Let op nieuw gironummer!

Bestellen: door overschrijving van het verschuldigde bedrag op giro 528337 t.n.v. R. Liesker, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com.

Vermeldt u adres en fotonummers, dit kan ook per post of e-mail.

Prijs: per foto € 1,00; verzendkosten € 1,50 per bestelling.