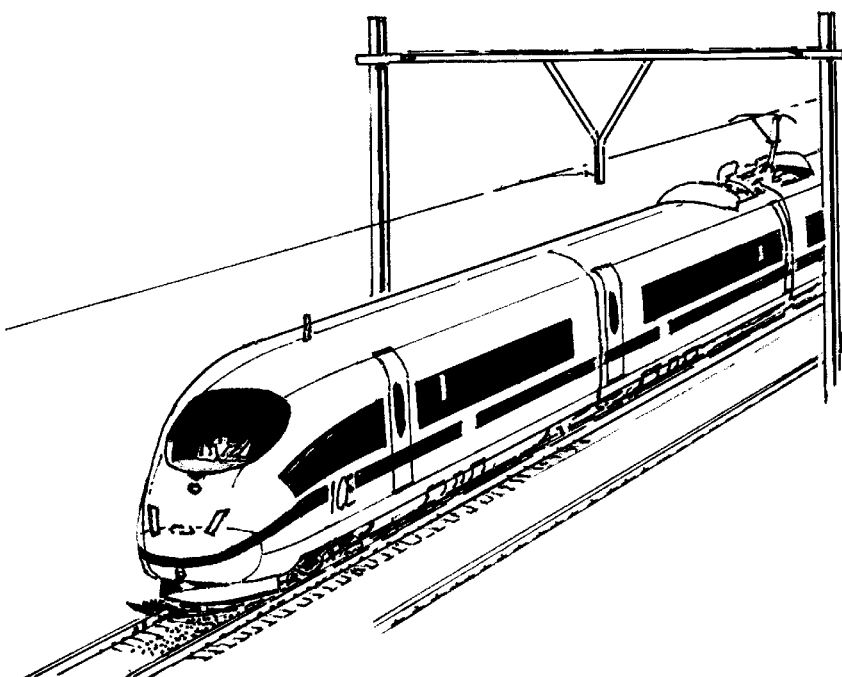
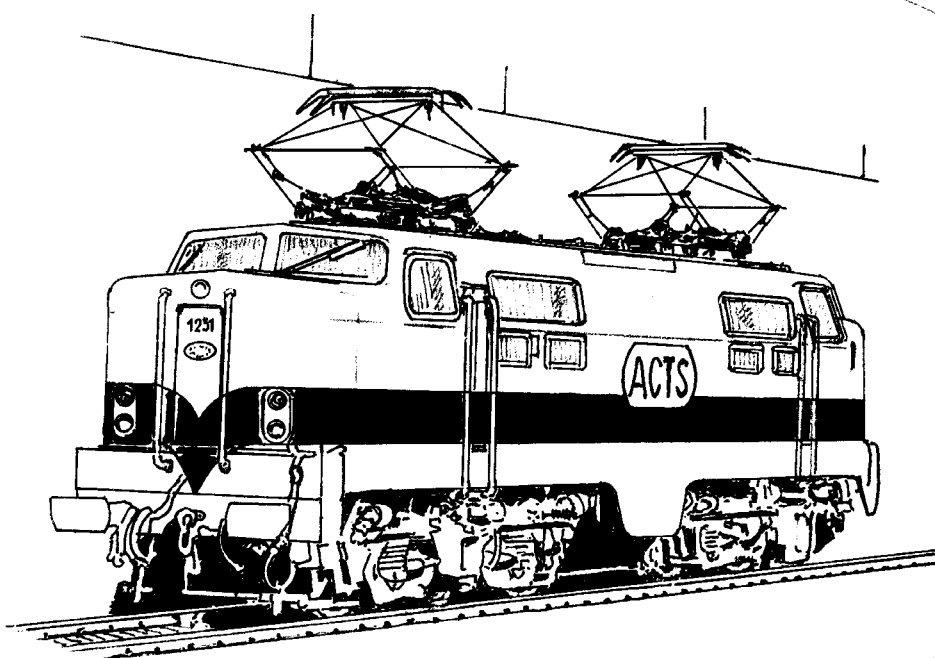
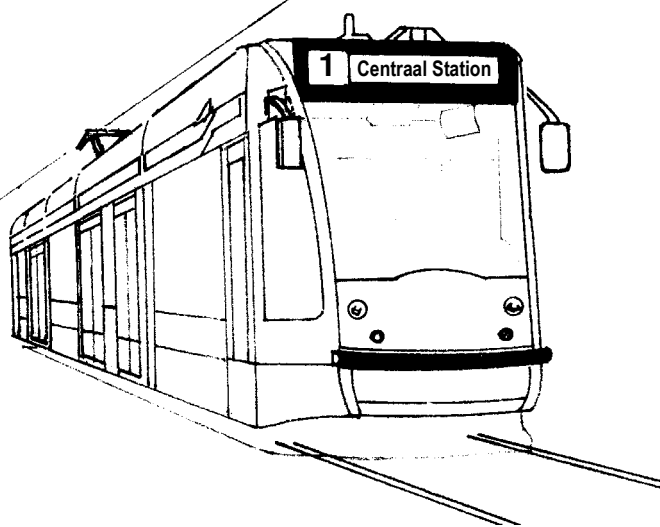


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 600
november/december 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 11/12
600e en laatste editie
November/December 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

verscheen 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 schrift-
elijke toestemming van de redactie.

Beste lezer,

Dit is de allerlaatste editie van Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS. Over het hoe en waarom van ons besluit om er mee te stoppen schreven wij eerder. Ook de afgelopen weken werden wij werkelijk overspoeld met reacties, waarvan wij er weer enkele op de volgende bladzijde weergeven. Wij danken nogmaals iedereen voor de complimenten en het getoonde begrip.

Ik hecht er nadrukkelijk aan alle opmerkingen en lovende woorden over te brengen aan de leden van het redactieteam:

Chris
Kees
Kees
Jan
Maurits
Rob (alias Bob)
Hans
Albert (alias Bram)
Chris
Michiel
Gerard
Hans
Frans
Raymond
Sicco
Theo

Bedankt voor alles! Jullie gaven het blad inhoud, ik gaf het slechts vorm ! Lezers van dit blad, vrienden en bekenden het gaat u allen goed. Tot ziens, ergens !

Aad de Meij

Herhaling programma "Meet & Greet"

De in onze vorige editie aangekondigde Meet and Greet-avond van 3 december jl. was snel volgeboekt. Daarom zal het programma op **woensdag 14 januari a.s.** worden herhaald. Voor deze avond zijn nog volop plaatsen beschikbaar.

De bijeenkomst wordt gehouden in de grote zaal van "De Groene Loper", Van Royenstraat 2 te Voorburg. Bereikbaar met HTM tram 2 of bus 23 halte Monseigneur Van Steelaan, daarna lopen in noordelijke richting via de Jan Mulderstraat, 2^o straat rechts (van Royenstraat) inlopen en na de knik aan de linker hand.

Zaal open 19.00 u, aanvang programma **19.45 u**, einde ca. 22.30 u.

Wilt U de **gratis** avond bijwonen, dan kunt u tot uiterlijk 30 december a.s. plaats reserveren via de mail hov-rn@hov-rn.nl of per brief/kaart op het hiernaast genoemde redactieadres.

Op veler verzoek treft u hieronder een overzicht aan van enkele **nuttige websites**. Het is slechts een greep uit de vele bestaande sites op het gebied van de tram- en treinenhobby en wij beogen dan ook geen volledigheid. We hebben ons hoofdzakelijk beperkt tot ons eigen land. Op de meeste van de genoemde sites staan ook pagina's met nuttige "links": het is boeiend om hier ook eens naar te kijken en zo verder te surfen.

Amsterdam tram
<http://www.amsterdamsetram.nl/>
<http://www.amsterdamsetrams.nl/>
<http://museumtramlijn.org/>
www.gvb.nl
Den Haag tram
<http://www.haagstramnieuws.org/>
<http://www.digitaaltram.nl/>
<http://www.tramfoto.nl/>
<http://www.htmfoto.net/>
<http://www.haagsetrams.com/>
<http://www.hovm.nl/>
<http://www.randstadrail.nl/default.htm>
<http://www.htm.net>
Rotterdam tram
<http://www.ov-digitaal.tk/>
<http://www.retmetro.nl/>
<http://www.tramgeschiedenis.nl/>
<http://www lijn10.nl/>
<http://www.ret.nl>
Spoorwegen Nederland
<http://www.railcargo.nl/>
<http://www.rolandrail.net/>
<http://www.nicospilt.com/index2.html>
Museumbedrijven e.d.
<http://www.railmusea.nl/>
<http://www.nmld.nl/>
www.tramwegstichting.nl

Diverse hobbyorganisaties, tijdschriften, overigen

<http://www.nvbs.com/>
www.NVBS.com/Opderails
www.railmagazine.nl
www.railhobby.nl
<http://www.beneluxspoor.net/>
<http://www.somda.nl>
<http://tram.startpagina.nl/>
<http://trein.startpagina.nl/>
<http://www.ov-website.nl/>
www.hov-rn.nl
<http://www.rijngouwelijn.nl/>
www.blauwetrtram.nl
<http://www.raymondkies.nl/>
<http://members.lycos.nl/logboekaha/nzh/index.htm>
Autobus
www.Busfoto.nl
<http://openbaarvervoerinboskoop.nl>
Buitenland diversen
<http://blickpunktstrab.twoday.net/topics/BS+Links/>
<http://www.pftsp.be/>
<http://www.lok-report.de/>
<http://www.eurailpress.de/home.html>
<http://www.eisenbahn-planer.de/>
<http://www.drehscheibe-online.de/>
<http://www.eisenbahn-kurier.de/>
http://www.voieetroite.com/liens_cff.htm
www.heritagerailways.com/abc.html

**HET EINDE VAN
Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS (3)**

Wij laten hierna nogmaals enkele lezers, een oud-redacteur en een goede bekende aan het woord. Ook enkele leden van ons redactieteam zetten speciaal voor deze laatste editie hun verhaal op schrift. Deze berichten leest u bij de betreffende rubrieken.

Beste redactie,
Wat ontzettend jammer dat het niet is gelukt een kwalitatief goede opvolger te vinden. Het betekent dat, na zoveel jaren, ik mijn maandelijkse leesuur zal gaan missen. Ik ben abonnee sinds 1 januari 1966 en ben dus héél veel jaren goed op de hoogte gehouden. Het zal niet makkelijk zijn zonder jullie altijd prima nieuws de hobby te kunnen bijhouden. Natuurlijk past ook een woord van dank aan jullie, de redactie. De manier waarop jullie de afgelopen jaren je hebt ingezet om al het nieuws te rubriceren, te typen en klaar te zetten voor verzending: petje af. Echt klasse. Ik wens jullie veel goeds voor de komende jaren. Met vriendelijke groeten,
R.R. te D.

Dear Editors
As you prepare your last edition of HOV-RN, the editorial team of Tramways & Urban Transit magazine would like to thank you for your publication over many years - a good remembrance of our old friend P. Kiers, who sent us HOV for so many years.
Best wishes
Michael Taplin
Overseas News Editor Tramways & Urban Transit

Beste redactie HOV/RN (Aad e.a.),
Ook ik wil een woord van dank uitspreken bij het besluit om HOV/RN definitief stop te zetten. Die dank betreft de jarenlange trouwe maandelijkse nieuwsvoorziening, die zo vanzelfsprekend was. Ten tijde van de gestencilde versie zei mijn vrouw vaak: "Er is post van Kiers", de bekende beige envelop lag in de brievenbus.....met de kenmerkende afzenderstempel. Ik weet het niet precies, maar mijn abonnement moet datren sinds 1970 of daaromtrent.

De overstap naar digitale versie heb ik van harte gesteund; in een tijd van digitalisering en kostenbezuinigingen was een internetversie onontkoombaar. Ook dát was voor jullie een zwaarwegend en moedig besluit.

Veel respect verdient de gedegenheid en de betrouwbaarheid van de berichtgeving, met voor ieder zijn eigen specialisme.

Velen zullen het blad missen, wat mensenhanden maken is kwetsbaar. Of, om met de woorden van Lucebert te spreken: "Alles van waarde is weerloos", prijkend in de hal van het Blaakse station.

Daarmee aangevend, dat je pas merkt hoe waardevol iets is, als het er niet meer is.

Kortom, mijn informatiebron droogt op, en moeten we op zoek naar andere bronnen. Maar zo samenhangend en overzichtelijk bijeen als HOV/RN was, zal het niet meer worden.

Met af en toe een kritische houding ten opzichte van het nieuws en de feiten, kon HOV/RN ook bogen op een gedurfde eigen mening. Het blad zal ongetwijfeld op de burelen van directeuren van OV-bedrijven gelegen hebben.....

Beste Aad, onze hobby begon op Duitse spoorwegstations in de jaren zestig. Daar kennen we elkaar van.

Ik hoop, dat de hobby jullie nog vele jaren het plezier en vreugde zal geven zoals bij honderden anderen...

Wie 36 jaar als vrijwilliger een functie vervuld heeft, verdient een lintje van de Koningin.....

Ieder een gezonde toekomst gewenst.

Met vriendelijke groet,

E.B. te T.

Beste Aad en andere redactieleden

Jullie bericht om te gaan stoppen kwam als donderslag bij heldere hemel. Jammer, want jullie blad was een efficiënte manier om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen in binnen- en buitenland. In ben geabonneerd sinds 1985 en heb dus bijna de helft van de edities liggen.

Toen was het een welkome aanvulling op de Spoorwegen en Trams jaaruitgaven. Die waren en zijn nog net zo efficiënt maar beperken zich tot (toen nog West-)Europa en laten de metronetten wat tussen wal en schip vallen.

Ten slotte wil ik één persoon nog aanhalen, hoewel hij zelf niet zo graag in de belangstelling staat. Als goede bekende van Piet Kiers heeft Alex Lammens jarenlang de distributie van de gestencilde HOV in België verzorgd. Aangezien ik Alex regelmatig zag kreeg ik de HOV persoonlijk van hem overhandigd. Na omschakeling op de elektronische HOV is die rol omgedraaid en maak ik voor hem steeds een extra print. Ik denk dat er namens de Belgische abonnees wel een dank voor hem af mag voor het jarenlang versturen van HOV in België.

Groeten,

J.vd.L. te E (B)

Dag beste Aad, dag overige redactieleden,

Ik sluit mij aan bij het koor van liefhebbers dat met weemoed HOV/RN ziet verdwijnen! Ik ploos het maandelijks uit en kon zo mijn eigen OV-administratie bijhouden. Bovendien maakte ik er altijd een oudere plaatsgenoot zonder computer gelukkig mee.

En wat ook erg belangrijk is: alles klopte: de feiten en het taalgebruik! Dit in tegenstelling tot vele internet-sites waar de feiten lang niet altijd kloppen en het taalgebruik dikwijls abominabel is.

Ik heb alle begrip voor jullie besluit, maar betreur het zeker! Met dank voor alle inzet in al die jaren!

Met vriendelijke groet,

H.V. te Z.

Op de Rails

Toen ik enkele maanden geleden vernam dat HOV-RN er na nummer 600 mee zou stoppen, moest ik wel even slikken. "Het Openbaar Vervoer" en "Railnieuws" zijn meer dan veertig jaar geleden gestart als gestencild blaadje en op beide ben ik gedurende een flinke periode geabonneerd geweest.

De initiatiefnemers van toen (Piet Kiers †, Gerard de Gier, Aad de Meij en vele anderen) en de medewerkers over al die jaren verdienen alle lof. Zij hebben ons van maand tot maand op de hoogte gehouden van het reilen en zeilen van de openbaar vervoerbedrijven in binnen- en buitenland en zij wisten de lezers steeds betrouwbare informatie te verschaffen. Jammer en - tegelijkertijd - begrijpelijk dat hieraan nu een einde komt. Hoewel, een einde...?

Enkele correspondenten van het HOV-RN-team gaan zich vanaf nu inzetten voor "Op de Rails", het maandblad van de NVBS. Daarin wordt met ingang van januari 2009 meer ruimte gemaakt voor het actuele spoor- en tramnieuws. En voor de héél gedetailleerde nieuwsfeiten proberen we een plekje te vinden op de website van de NVBS: www.nvbs.com. Het lidmaatschap van de NVBS kost je per jaar € 53,50 (jongeren tot en met 24 jaar: € 26,75) en daarvoor krijg je niet alleen twaalf maal per jaar het blad, maar ben je ook nog eens lid van een dynamische vereniging met leuke activiteiten. Kijk maar eens op onze website!

Alle medewerkers en lezers van HOV-RN wens ik alle goeds en blijf met veel plezier actief in onze leuke hobby!

Huub van Keulen
Hoofdredacteur OdR

De laatste editie van HOV-RN...

De eindredacteur vroeg mij om een bijdrage voor deze mijlpaal. Best nog wel lastig. Mijn eerste opwelling was het schrijven van een terugblik: ik kan met bijna dertig spoorjaren op de teller met gemak een aantal leuke spoorfeiten opdissen of gewoon lekker wat ouwe koeien uit de sloot halen. Maar dat is de makkelijke benadering.

Laten we het anders doen: een kijkje in de toekomst! Ik verplaats mezelf naar het jaar 2018 en probeer een schets te maken van de Nederlandse spoorwegwereld in dat jaar. Met alle respect voor de liefhebbers van stedelijk openbaar vervoer: in die wereld ben ik niet thuis en daarom is het lastig voor mij om een inschatting te maken over trams en bussen. Met uw welnemen beperk ik me tot "heavy rail".

26 januari.

Koning Willem Alexander opent de nieuwe railterminal op de zojuist in gebruik genomen Tweede Maasvlakte. Het spiksplinternieuwe complex zal de activiteiten op emplacement Kijfhoek nog verder beperken. Sinds het verdwijnen van Stinnes Rail is er geen vervoerder meer actief op de Kijfhoek, en is er alleen doorgaand verkeer vanuit de havens naar de Betuwelijn en de RoBel. KeyRail zal het kantoor op Kijfhoek naar verwachting binnen twee jaar verlaten. Daarna zal Kijfhoek worden ingekrompen zodat er ruimte beschikbaar komt voor de expansie van gemeente Zwijndrecht. Immers: de zevende Nota Ruimtelijke Ordening heeft voorgeschreven dat Zwijndrecht moet groeien naar 75.000 inwoners in 2028.

13 februari.

De vier uiteindelijk van Bombardier afgenomen HST-stellen met de werknaam Ansaldo V250 (of Albatros, zo U wilt) welke bestemd waren voor NS Hispeed staan, in afwachting van een koper, nog altijd opgesteld op Breda Ossenberg. Ondanks dat de vraagprijs bijzonder laag schijnt te zijn, wil geen enkele Europese hogesnelheidstrein-uitbater de stellen overnemen. Dit zal niet in de laatste plaats te maken

hebben met de ondermaatse betrouwbaarheid, maar ook het buitengewoon smakeloze uiterlijk van de Lelijke Eend (o nee.. Albatros..) zal een spoedige verkoop ongetwijfeld in de weg staan. Het gerucht "sloop" is al opgevangen, omdat Prorail gewoon en terecht doorgaat met het innen van de infraheffing. Ook opstellen van materieel op de openbare railinfra kost geld... Omdat de stellen nu al bijna 8 jaar staan opgesteld loopt dit bedrag aardig op en gaat in de buurt komen van de economische waarde van de stellen. Zouden ze niet aan Cuba kado gegeven kunnen worden? Dat land kan wel een steuntje gebruiken na de verwoestende class 5-hurricane die verleden jaar huis heeft gehouden en ook het materieelpark flink heeft uitgedund. En Cubanen staan bekend om hun liefde voor kleurrijke voertuigen.

1 april.

Een mijlpaal: de Roemeense goederenvervoerder FastCharter is de 50^e zelfstandige vervoerder op de Nederlands railinfra. Zij zullen een graantje mee gaan pikken van de nog altijd groeiende goederenstroom van de Tweede Maasvlakte naar landen als Bulgarije, Roemenië en Hongarije.

16 april.

Met een klein feestje op de Watergraafsmeer is het 10^e AGV-treinstel overgedragen aan EuroSpeed. Een knappe prestatie van Alstom: het stel werd bijna twee maanden vóór de prognosedatum afgeleverd. Naar verwachting zal het stel, net als haar 9 voorgangers, na een korte indienststellersprocedure al snel ingezet gaan worden in de dienst Amsterdam – Brussel - Straatsburg. De naam van het stel wordt traditioneel geheim gehouden tot de doop door de directie van EuroSpeed; de redactie gokt op "J.M. Barroso", omdat dat een logisch vervolg zou zijn op de naam van AGV-stel 4909: "R. Prodi".

21 mei.

Na bijna 4 jaar verandert de naam van bedrijfsonderdeel NS Netwerk weer terug naar NS Reizigers.

10 juli.

EuroSpeed (in 2010 ontstaan na de overname van NS Hispeed door het samenwerkingsverband Veolia / Air France-KLM / SNCF) rijdt de eerste commerciële rit van Amsterdam-WTC naar London St. Pancras. De 14-wagen AGV was volledig uitverkocht.

11 september.

Het doek is nu echt gevallen voor mat '64! Stel 958 had de eer als allerlaatste vertegenwoordiger van de ooit zo grote serie plan V trein 23988 te rijden van Vlissingen naar Bergen op Zoom. Het stel is daarna als leeg materieel naar Amsterdam Zaanstraat gereden en zal, conform eerder gemaakte afspraken, overgedragen worden aan de stichting TV64.

9 December.

NS Reizigers publiceert de dienstregeling voor 2019. Alweer zijn er treinseries verdwenen na de aanbestedingsrondes. Dit keer waren de treinserie 8400 Rotterdam-Woerden Pasendaal en 7800 Zandvoort-Amersfoort aan de beurt.

De serie 8400 gaat over naar Connexion die hiermee alweer haar 6^e treinlijn verovert;

de serie 7800 gaat weer terug naar AlmaRail die deze lijn al in 2010 verwierf maar na het materieelschandaal in 2013 moest teruggeven aan NS Netwerk.

2018: geen schokkend spoorjaar. Grote ongelukken zijn gelukkig niet voorgekomen, en door het gestaag afnemen van gelijkvloerse spoor kruisingen is het aantal aanrijdingen met wegverkeer alweer afgenomen ten opzichte van 2017. ProRail streeft naar nul gelijkvloerse kruisingen in 2025 op het kernnet. Dit streven zou nog wel eens waarheid kunnen worden...

(een sporman)

EEN EIGEN BLAD

Toen ik uit de kast kwam als tram- en busfanaat – iets wat toen nog gemengde gevoelens opriep, zeker bij mijn broer, wiens eigenaardigheden ik hier maar onbesproken zal laten – voelde ik al gauw de behoefte over al die prachtige voertuigen en wat daarbij hoorde, in een eigen blad te schrijven. Je had toen wel Op de Rails – dat ging ook over treinen – maar het Maandblad voor Streek en Stadsvervoer ging al snel ter ziele, en daarmee raakte de bus wat verweesd. Vooral toen de NVBS – ik meen in 1959 – definitief besloot nooit iets aan auto- of trolleybussen te zullen gaan doen. Daar lag dus een terrein braak.

Maar hoe dit aan te pakken. Ik kende nog een stuk of zes busbelangstellenden, maar dat leek me geen hechte basis voor een periodieke uitgave. Er gingen wel eens getikte materieellijstjes rond, maar dat was niet wat mij voor ogen stond. Niet geheel toevallig ontmoette ik bij Maarse en Kroon de heer Simon de Raadt, de godvader van alle busbelangstellenden, die mij ernstig aanspoorde toch vooral iets te ondernemen, want daar was behoefte aan, en zelf had hij er geen tijd voor. En misschien ook niet geheel toevallig had ik in die tijd, toen ik in Amsterdam woonachtig was, contact met de heren Kiers en Van Mechelen, die hun droom hadden gerealiseerd – of aan een gevoel van dringende noodzaak gevolg hadden gegeven – door het blad “Het Openbaar Vervoer” in het leven te roepen, wat overigens een heibel heeft opgeleverd, die je je nu nauwelijks meer kunt voorstellen. Maar van belang was dat in hun formule wel een min of meer uitgebreide berichtgeving over autobussen paste.

En zo vroegen we eind 1960 de lezers van dat blad in hoeverre zij geïnteresseerd zouden zijn in aan autobussen gewijde bijlage, hetgeen rond zestig positieve reacties opleverde. De taak om deze bijlage te vullen werd op mijn schouders gelegd, en zo verscheen vanaf januari 1961 de “Autobuskroniek”, die men voor zegge en schrijve 1 gulden per jaar bij Het Openbaar Vervoer gevoegd kreeg in een omvang van 1 A4-tje per maand, die echter eens per kwartaal werd opgevoerd tot 2 A4-tjes. Zo had ik op vrij risicoloze wijze mijn eigen blad gekregen, zonder gehinderd te worden door verzendwerk of abonnementenadministratie. Wel beleefde ik al gauw de avonturen die verbonden zijn aan het op stencil zetten van de tekst, in de hoop dat het zo uitkomt als je bedoeld had. Nooit vergeet je meer het spul waarmee je in een stencil correcties aan kon brengen, dat niet alleen een fabelachtig mooie kleur had, maar ook een bedwelmende geur verspreidde, die op institutionele ethersnuivers een enorme aantrekkingskracht moet hebben gehad. En dan waren er de nachtelijke tochten met de stencildoos op de bagagedrager om het product op tijd bij de redactie te krijgen.

Lang zou het allemaal niet duren, want in 1963 werd op initiatief van een aantal lezers van het blad de Autobusdocumentatievereniging opgericht, die per 1 januari 1964 de boel overnam, ook al omdat tante Pos pakketpost met verschillend samengestelde tijdschriften niet langer accepteerde. Heel ongelukkig was ik ook niet met die ontwikkeling, want ik moest ook nog een keer afstuderen, en daar waren de autobushobby, en al dat andere wat je in de grote stad Amsterdam kunt beleven, nou niet direct bevorderlijk voor. Zo gaat dit stukje dus niet over de geschiedenis van Railnieuws of HOV-Railnieuws – want dat was de bedoeling niet - maar we komen uiteindelijk daar toch wel bij uit, en dat zat zo. Voor Piet Kiers heb ik – toegevend aan een van mijn andere beheptheden – veertig jaar lang het nieuws over de Zwit-

serse stedelijke en regionale railbedrijven verzorgd; een wereld apart, waarvan de rijkdom nauwelijks onder woorden is te brengen. Zo had ik toch nog een klein eigen blaadje, dankzij het feit dat Piet het verzorgen van zijn blad als een zo dringende opdracht zag, dat hij uiteindelijk 500 nummers heeft volgemaakt, ofwel bij maandelijkse verschijning meer dan 41 jaargangen. En toen hij stopte hield ik er ook mee op, na gelukkig een bekwame opvolger gevonden te hebben, die de rubriek voortzette in het toen gevormde fusieblad Het Openbaar Vervoer-Railnieuws, waarvan alle HOV lezers uiteraard abonnee werden. Ik zweer u dat ik tot die tijd nog nooit van Aad de Meij had gehoord; maar dat veranderde snel.

Gelukkig kende HOV-RN ook een busrubriek, maar die verliep wat in de loop der tijden. Desgevraagd zei Aad dat de rubriek wel weer kon terugkeren, maar dan moest ik hem wel zelf schrijven, een valkuil waar ik spontaan intrapte. Weer een eigen blad dus? Welnee, het blad was van Aad, en ik mocht een eigen stukje invullen. Leuk om als oude knar dan ook nog op het internet te belanden, maar het gaf me allemaal wel het gevoel van 1961 toen ik met een bloknootje en een balpen rondfietste om kopij voor de Autobuskroniek te verzamelen. Daarom was ik blij ook voor die activiteit en goede opvolger te vinden. De rest is nu ook geschiedenis. De droom van het eigenblad kan op den duur tot nachtmerrie worden, en wij snappen allen dat het voor Aad mooi is geweest. En hoewel hij zich meer dan wie ook realiseert welk een verwoestende gevolgen voor de samenleving het verdwijnen van zijn blad zal hebben is zijn besluit toch verstandig en in alle opzichten te respecteren. Maar het geeft wel aanleiding even stil te staan bij de verdiensten van diegenen als Aad – en niet te vergeten zijn team van medewerkers - die zich zo lang, en ten genoeg van zovelen, hebben ingezet voor hun EIGEN BLAD.

Met gevoelens van dankbaarheid,
Herman van 't Hoogerhuijs.

AMSTERDAM

Ontsporing metro bij Amsterdam Centraal Station veroorzaakt door rijden over omlopend wissel

Nieuwsbericht | 27-10-2008

Uit onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat blijkt dat de ontsporing van de metro bij Amsterdam Centraal Station op maandag 7 april 2008 is veroorzaakt doordat een wissel omloopt op het moment dat het door het voertuig bereden wordt. Oorzaak hiervan is een kortstondige storing in een defecte isolatielas (detectiemiddel in het spoor), waarop door het beveiligingssysteem onjuist gereageerd wordt. De Inspectie ziet de reactie van het beveiligingssysteem als een ernstige veiligheidsfout. Er is gebleken dat bij de uitbouw van het beveiligingssysteem in de loop der tijd een aantal risico's onvoldoende in kaart is gebracht. Door de gemeente Amsterdam en het GVB zijn direct na de ontsporing maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. De Inspectie heeft hierop toegezien.

Ook de evacuatie van de passagiers heeft te lang geduurd. Reden daarvan zijn onduidelijke communicatie met monteurs die de spanning van de rails moeten halen en onvoldoende oefening in de uitvoering van het noodplan. Ook bleken de communicatiemiddelen tussen boord en wal niet goed te werken.

Verder zijn er onduidelijke eisen voor het ontwerp en onderhoud van de infrastructuur. Uit onderzoek naar de gestoorde isolatielassen blijkt bijvoorbeeld dat er geen duidelijke crite-

ria zijn waaraan ze moeten voldoen. Dit is een uiting van onvoldoende aandacht voor de veiligheidszorg binnen het metrobedrijf in Amsterdam.

Amsterdamse vrachtram lijkt te zijn vastgelopen

(Uit de Volkskrant van 16 oktober 2008)

Vergeleken met de Noord-Zuidlijn, de Zuidas, de afvalenergiecentrale of de te renoveren musea in de hoofdstad, zijn de kosten van de vrachtram voor Amsterdam te verwaarlozen. Toch lijkt het veelbelovende project te zijn gestrand.

Rond deze tijd hadden in Amsterdam groen-witte trams moeten rijden, vrachtrams van de firma City Cargo. Het project werd vorig jaar zomer, na een geslaagde proef, omhelsd door het rood-groene stadsbestuur, dat met vallen en opstaan de luchtkwaliteit in de stad probeert te verbeteren.

City Cargo verwierf een concessie voor tien jaar, waarmee het bedrijf exclusieve toegang kreeg tot de gemeentelijke infrastructuur: de tramrails. De vrachtrams zouden hun lading buiten de stad ophalen bij opslagplaatsen en die lossen op een drietal plaatsen in het centrum. Van daaruit zouden elektrisch aangedreven 'E-cars' de handel bij de klanten afleveren.

Wethouder Marijke Vos (GroenLinks) van Milieu, zei in juni vorig jaar, toen de concessie werd verleend: 'De vrachtram past uitstekend in alle gemeentelijke plannen om het goederenvervoer in de stad schoner en efficiënter te maken.'

Sindsdien is er veel mis gegaan bij City Cargo. Kapitaal en personeel verdwenen net zo snel als ze binnenkwamen, hetgeen eerder dit jaaronder veel meer leidde tot een kort geding tussen grootaandeelhouder Peter Hendriks en stroombedrijf Nuon, een van de nieuwe aandeelhouders. Het resultaat: Nuon hield de beloofde miljoenen op zak.

Hendriks, inmiddels 9 miljoen euro lichter, zocht steun bij de gemeente. Of de stad financieel kon bijspringen bij de aanleg van de extra rails bij de laad- en losstations. Zo niet dan zou Amsterdam schuld dragen aan het wegblijven van de mooie vrachtram.

Het antwoord aan Hendriks luidde: de stad is niet bereid verder zaken te doen met City Cargo. De raadsleden werden door wethouder Vos vertrouwelijk ingelicht. Reden voor de afwijzing: het is onduidelijk of de bedrijfsvoering van City Cargo stabiel is. Verder is er onduidelijkheid over de financiële structuur. Ten derde, maar dat stond niet in de brief, ligt Hendriks niet lekker ten stadhuize.

Om maar te zwijgen over de Europese regels, die verbieden dat de stad ten behoeve van één commercieel bedrijf rails zou aanleggen.

Even leek de PvdA de geplaagde ondernemer te hulp te schieten. Op luide toon eiste een raadslid 5,6 miljoen euro voor het project. Inmiddels is deze eis van tafel.

De conclusie volgens talrijke ingewijden: de vrachtram komt er niet.

CityCargo laat het er echter niet bij zitten en gaat nu om het project toch door te laten gaan, in samenwerking met de gemeente, via een Europese subsidie alsnog proberen het benodigde bedrag binnen te halen.

Aanleg Noord/Zuid-lijn in zwaar weer

Inmiddels wordt steeds duidelijker dat de problemen met de aanleg van de Noord/Zuidlijn tot een verder uitstel leiden van de ingebruikname van de nieuwe metrolijn. Afgelopen week lieten medewerkers van het projectbureau Noord/Zuidlijn al weten dat met het verder gaan met het werk aan de bouw van het station Vijzelgracht niet voor januari 2009 te verwachten is. Er wordt nog wel gewacht op de uitslag van het rapport over de problemen met de lekende damwanden maar al duidelijk is dat er nog heel wat moet worden opgelost om op een veilige en droge wijze

verder te kunnen gaan met het uitgraven van de grond ten behoeve van de aanleg van het station. Ook wethouder Tjeerd Herrema heeft al in de pers laten weten dat er op gerekend moet worden op verder uitstel van de te openen nieuwe metro-lijn. Een tweede probleem is de aanleg van de lijn bij Station Zuid; nadat de banken reeds eerder lieten weten de financiële onderbouwing van het project Zuidas in twijfel te trekken is het door de huidige financiële crisis zelfs uiterst twijfelachtig geworden of deze instellingen nog een cent willen steken in het megaproject bij station Zuid. Hierdoor komt het gehele project op losse schroeven te staan en indien het toch nog wordt uitgevoerd dan zal ook hier sprake zijn van jarenlang uitstel en vertraging.

De Noord/Zuidlijn maakt deel uit van de Zuidas en de aanpassingen zullen grote gevolgen hebben voor de infrastructuur rond station Zuid.

In het programma Buitenhof verklaarde burgemeester Job Cohen nog maar eens dat de politiek er van uit gaat dat de lijn wordt afgebouwd omdat het van groot economisch belang is voor de stad. De vraag is wel tegen welke prijs. Wethouder Herrema doet nu in Den Haag verwoede pogingen om nog meer geld uit de staatskas te krijgen, maar het is nog volstrekt onduidelijk of hem dat ook zal lukken.

De aanleg van de Noord/Zuidlijn verkeert is zwaar weer; enerzijds door de steeds weer opduikende verzakkingen, terwijl de twee grote boren de grond nog in moeten, en anderzijds door de financiële problemen. Een ding is in ieder geval duidelijk; de opening van de lijn zal hoe dan ook weer enkele jaren worden uitgesteld.

GVB verbindt heel Amsterdam met heel Amsterdam

Onder deze naam is GVB op 13 oktober een actie gestart op weg naar 2012, het jaar waarop het openbaar vervoer in Amsterdam opnieuw voor een langere periode wordt aanbesteed of wellicht ook niet.

Door middel van posters in billboards op mupi's en inabri's, in de metrostations en op de beeldschermen van de Combino's, op grote reclamedoeken op plekken waar aan huizen wordt gewerkt en ook op een tram (de 813) en een bus (de 266) wordt reclame gemaakt voor de campagne om het bedrijf te promoten. Ook geeft het bedrijf nog eens aan zich duidelijk te manifesteren zoals in de afgelopen maanden van het jaar tijdens de Oranje-gekte (791 met Freek de Jonge), de zomer met kantoorpersoneel als wegverwijzers bij het CS, de Uitmarkt en nu ook Kunst in de metro (metros tellen 13 en 30).

Invoering Chipkaart

Gelijktijdig werd op bescheiden wijze van start gegaan met de implementatie van de chipkaart. In de dagbladen heeft u inmiddels regelmatig advertenties kunnen aantreffen van de landelijke campagne voor de invoering van de chipkaart, vanaf 3 november startte GVB zelf met een campagne over de invoering van de kaart waarbij ook de chipkaartlezers in tram en bus worden aangezet en wordt ook gestart met de verkoop van anonieme chipkaarten en de verkoopautomaten waarbij men de kaarten kan opladen.

Momenteel zijn er in Amsterdam bij GVB 77.000 persoonlijke OV-chipkaarten en 36.000 anonieme chipkaarten in omloop. Voorts zijn er 215.000 wegwerpkarten verkocht. Per week werden er gemiddeld 50.000 transacties met de OV-chipkaart uitgevoerd.

GVB wil begin 2009 starten met het sluiten van meer poortjes op de metrostations en half 2009 eigenlijk alle metropoortjes sluiten.

Of het in de praktijk ook zo zal worden uitgevoerd is nog afhankelijk wat er op landelijk niveau gaat gebeuren. Staats-

secretaris Huizinga, die verantwoordelijk is voor de OV-chipkaart, heeft nog altijd geen beslissing genomen over de definitieve invoering van de kaart en de mogelijke uitschakeling van de strippenkaart. Daarnaast is er ook nog het conflict met de consumentenorganisaties, waarbij het overleg door de laatste is opgeschort en pas eind oktober vond er weer een gesprek plaats tussen de staatssecretaris, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Trans Link System (TLS), de vervoerbedrijven en de consumentenorganisaties. De consumentenorganisaties zijn op zich een voorstander van de OV-chipkaart omdat deze het mogelijk maakt om met één kaart door heel OV-land te reizen. Dit is ook altijd de opzet van de kaart geweest maar inmiddels is de OV-chipkaart verworden tot een instrument van de vervoerbedrijven die de kaart willen gebruiken om allerlei gegevens van de klant en zijn reisgedrag te weten.

Meer trams naar Nieuw West

Door staatssecretaris Tineke Huizinga is aan de Stadsregio Amsterdam (de opdrachtgever van het openbaar vervoer in de Regio Amsterdam) een bedrag van 150 miljoen Euro beschikbaar gesteld voor investeringen in snellere busverbindingen met Schiphol, Zaandam en de tramlijnen in Nieuw West.

Naast deze 150 miljoen stelt ook de Stadsregio Amsterdam 150 miljoen Euro beschikbaar.

Van dit geld is 60 miljoen bestemd voor de verbetering van de "westelijke tramlijnen". Voorts komt er 45 miljoen beschikbaar voor de z.g. Westtangent en 70 miljoen voor de Noordtangent. De Westtangent staat gepland van Station Sloterdijk via de eindhaltes van de tramlijnen in Nieuw West naar Schiphol en de Noordtangent leidt van het Centraal Station via de noordelijke IJ-oever naar Zaandam. Tenslotte is nog 125 miljoen gereserveerd voor een nieuwe openbaar vervoer-verbinding over de A9 tussen Badhoevedorp, Schiphol, Huizen en Blaricum.

Wat er nu precies te gebeuren staat in Nieuw West is nog onduidelijk; wellicht wordt gedacht aan de nog altijd geplande doortrekking van lijn 14 over de President Allendelaan naar Osdorp, de aanleg van een nieuw eindpunt voor lijn 7 in Geuzenveld/Slotermeer en een verdere verbetering van de frequenties van de verschillende tramlijnen in dit stadsdeel.

Ook kan worden gedacht aan de verhoging van de frequenties van enkele tramlijnen zoals die van lijn 13 naar Geuzenveld en lijn 17 naar Osdorp.

Dit alles zal vermoedelijk ook moeten leiden tot aankoop van nieuw materieel; deels ter uitbreiding en deels ter vervanging van de laatste blokkendozen.

Jaardienstregeling 2009

Op 14 december 2008 gaat de nieuwe jaardienstregeling 2009 in. Bij deze nieuwe dienstregeling zal vooral het nachtnet worden aangepast. Het gaat daarbij vooral om een betere spreiding over de stad en een meer economische inzet (een lijn per deel van de stad). Daarnaast vinden enkele aanpassingen plaats in het busnet in West, waarbij de lijnen 19 en 63 van route wisselen en lijn 195 via Nieuw Sloten gaat rijden. De tram- en metrolijnen ondergaan geen wijzigingen.

Dienstuitvoering

Afgelopen maand waren er veel diensten uitgevallen. Deels kwam dit door personeelsgebrek doch grotendeels is materieelgebrek de oorzaak. Er stond voornamelijk een aantal Combino's aan de kant en ook was er in de Havenstraat een

groot aantal defecte 12G-wagens (817/8412) waardoor er veel andere wagens op lijn 16 en 24 moesten invallen. Niet vreemd was het natuurlijk dat deze situatie is ontstaan op het moment dat de 9/10G-wagens (16 stuks) aan de kant waren gezet voor Sarajevo...

Infrastructuur

In de metrotunnel tussen Amstelstation en CS worden 's nachts nog steeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Het gaat daarbij om de afbouw van de vluchtwegen en de lichtlijn die langs deze vluchtwegen komt te lopen (groene LED-verlichting). Daarnaast zullen in 2009 nog werkzaamheden worden verricht waarbij de metrotunnel een aantal weekeinden weer voor het metroverkeer afgesloten zal zijn.

Lijngebonden materieel

Voor de derde keer wordt een poging gewaagd om met lijngebonden materieel te werken. Nadat al jaren geleden lijn 4 de primeur had werd twee jaar geleden op alle Havenstraatlijnen dit systeem ingevoerd. Nadat ook dit op niets was uitgelopen is men nu gestart met een proef op lijn 9. Voor deze lijn zijn 11 wagens vast ingedeeld : 785, 794, 805, 810, 815, 2074, 2090, 2099, 2109, 2115 en 2149.

Er zijn dagelijks echter 12 wagens nodig (zaterdag zelfs 14 stuks) en meestal ontbreken er ook enkele wagens door defecten en onderhoud. Hierdoor zullen er ook dagelijks enkele andere wagens op lijn 9 worden ingezet en deze blijven dan weer hangen terwijl herstelde wagens dan op andere lijnen worden ingezet. Om alles weer goed te krijgen moeten dan extra inspanningen worden verricht in de Lekstraat.

Alhoewel het idee erg sympathiek overkomt omdat het rijdend personeel dan netter en zuiniger met het materieel zou omspringen levert het in de dagelijkse praktijk vooral problemen op voor de techniek dat constant rekening moet houden met de indeling van het materieel terwijl er zelfs dreigt dat er een grotere reserve nodig is. Ook zal het materieel door de eenzijdige inzet niet op de juiste wijze zijn kilometers maken en bepaalde slijtage niet gelijk met het andere materieel ondergaan.

Eerdere proeven zoals hierboven vermeld hebben toch al duidelijk bewezen dat het gewoon niet werkt.

Materieel

Blokkendozen

Inmiddels zijn de 806 en 811 per trailer afgevoerd naar sloopbedrijf DDM in Montfoort.

Lagevloertrams

De 910 kwam na een zware aanrijding in Amstelveen op 17 oktober buiten dienst te staan en ging op 19 oktober voor herstel naar de HWR.

Combino's

De 2036 staat voor herstel van schade in de HWR terwijl de 2019 voor herstel van zijn zware aanrijdingschade nog bij Siemens in Düsseldorf staat.

De oplossing voor de kier bij de geledingen is inmiddels gevonden zodat ongelukken in de toekomst vermeden kunnen worden. Men is begonnen met het weer in de rijrichting plaatsen van de twee dubbele bankjes in de 1^e en 3^e geleiding.

Weense trams

Reeds enige tijd geleden kwam vanuit Nieuwegein de 4917 naar de HWR in Diemen. De wagen werd daar geheel geschilderd (niet beplakt) in de rood/witte Weense kleuren. Op 30 oktober ging de wagen per trailer terug naar Nieuwegein. Reeds eerder op de dag werd de 4938 afgeladen die ook uit Nieuwegein kwam en in de HWR zal worden geschilderd. In

hoeverre er nog meer wagens vanuit Nieuwegein naar Amsterdam komen voor een opknapbeurt is nog niet duidelijk.

Metro/sneltram

De 76 kwam na zijn revisie weer in dienst en als volgende wagen werd de 75 in revisie genomen.

Aan de lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg staan buiten de 6, 9, 11, 22 en 23 buiten dienst, voorts de BN-wagens 62 en 69 alsmede de CAF-stellen 82, 85 en 106. Binnen staat de 10 en in de HWR staat CAF-wagen 75 (revisie). Voorts staan aan het opstelrein Spaklerweg de 12, 17, 33 en 73 buiten dienst.

Museumtramlijn

Materieel

Aan het einde van het seizoen waren voor de dienst beschikbaar de volgende wagens:

GVB 401, 465, 600, 731, 792, 916,9 87; Groningen 41; NBM 43, 402; Wenen 2614, 4143, 6011, 1628, 5290; Graz 206, 319B, 350B en Praag 352.

De volgende wagens zijn momenteel buiten dienst en in revisie of onderhoud:

GVB 533 heeft daklekkage. De wagen wordt hiervoor behandeld en krijgt daarbij een conserverende verflaag op het dak.

GVB 754 is in restauratie. De wagen wordt inmiddels voorzien van het interieur en vervolgens zal het dak worden aangepakt.

RET 507 is deels voorzien van nieuwe beplating en zal vervolgens een volledige schilderbeurt krijgen. De wagen komt naar te voorzien is in het seizoen 2009 weer in dienst.

HTM 58 verblijft momenteel voor zijn grote revisie in de HTM-remise Lijsterbesstraat.

HTM 816 heeft een defect lager. Door een gieterij in Zaandam wordt gratis een nieuw lager gemaakt en ook deze wagen kan in het seizoen 2009 dan weer worden ingezet.

HTM 1024 staat momenteel buiten dienst met hinderlijke platte kanten.

Bakwagen Berlijn 521 krijgt momenteel een uitgebreide onderhoudsbeurt.

Op 8 oktober kwam vanuit Duitsland de Essense rangeer/slijpwagen 652 naar de museumtramlijn. De wagen zal bij de museumtramlijn een grote onderhoudsbeurt krijgen en tevens geheel worden geschilderd. Vervolgens gaar de wagen naar de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein. Met dit werk verdient de museumtramlijn geld voor het broodnodige onderhoud aan het eigen wagenpark.

Infrastructuur

In de tweede loods (de Romneyloods) is in spoor 5 een inspectieput gerealiseerd zodat de lijn niet meer afhankelijk is van ruimte in remise Havenstraat.

Komende tijd zal de loods naast remise Havenstraat (glasloods) worden voorzien van een nieuw dak.

Het betreft hier een noodmaatregel die bestaat uit een aluminium constructie bespannen met zeildoek, waardoor ook dit deel van de collectie "eindelijk" beschermd komt te staan tegen schadelijke weersinvloeden.

D E N H A A G

Naar aanleiding van het verschijnen van de allerlaatste HOV-Railnieuws is er aan de medewerkers gevraagd iets persoonlijks te schrijven over de afgelopen jaren. Uiteraard geef ik daar graag gehoor aan.

Voor mij begon de interesse in trams al op jeugdige leeftijd. Ik was als kind vaak te vinden bij het eindpunt van tramlijn 11 waar mijn oma in de buurt woonde. Er lag daar een keer-

lus maar ook een stuk doodlopend spoor in diezelfde lus. Toen in 1965 de PCC's de dienst op tramlijn 11 overnamen bleef dat stukje spoor er nog lang liggen.

Vanuit mijn woonkamer kon ik tramlijn 8 zien rijden door de Prins Willemstraat. Jarenlang vroeg ik mij af wat de betekenis was van die grote rode stip op de trams. In 1975 maakte ik zelf mijn eerste dia van een PCC-koppelstel op de van Boetzelaerlaan. In 1979 besteedde ik een deel van mijn geld wat ik verdiende met een krantenwijkje aan een abonnement op Railnieuws.

Vanaf het begin heeft mij het altijd verbaasd hoe het toch mogelijk was dat er zoveel te melden was in een maand. Het blad verscheen vrijwel heel regelmatig en ik nam er altijd de tijd voor om het helemaal door te lezen.

In 1989 schreef ik zelf voor het eerst een artikel in Railnieuws. Een bezoek aan het toen nog communistische Hongarije inspireerde mij tot het schrijven van een artikel over de trams van Boedapest. Ik ontdekte op dat moment dat ik het schrijven van verhalen leuk vond.

In 2003 vroeg Aad de Meij aan mij of ik samen met Kees Verhulst voor het Haagse tramineuws kon zorgen. Onze eerste bijdrage werd in nummer 534 gepubliceerd. Eind 2004 werd om diverse redenen besloten te stoppen met het drukken van HOV-Railnieuws. Na een aantal vergaderingen werd besloten het blad voort te zetten via Internet. Dit besluit had wel een aantal nadelen omdat vooral oudere lezers vaak niet over Internet beschikten. De gedrukte versie is ook voor mij altijd de beste manier gebleven om het blad goed door te lezen. Vanaf het moment dat HOV-Railnieuws niet meer per post werd verstuurd, maar op Internet werd gezet heb ik de nummers niet altijd meer helemaal doorgelezen. Zelf heb ik het idee dat veel abonnees dezelfde ervaring hebben gehad omdat je een papieren versie nu eenmaal gemakkelijker mee neemt naar een andere locatie, of dat nu het lezen in bed of het zitten op het toilet is. De eerste digitale editie werd in januari 2005 op www.hov-rn.nl geplaatst en had meteen al een groot aantal bezoekers.

Het schrijven van het Haagse tramineuws heb ik altijd met veel plezier gedaan. Samen met Kees Verhulst probeerden wij iedere keer weer de 'Haagse tramkrenten' uit de pap te halen. Dat was niet altijd even gemakkelijk, maar gelukkig konden we ook vaak beschikken over 'inside information'. Niet alles was geschikt voor publicatie en dat respecteerden wij altijd. Een groot deel van het nieuws werd samengesteld uit visuele waarnemingen. Het was altijd weer een uitdaging om al deze berichten in een goed leesbaar verhaal te gie-ten. Uiteraard maakten we daarbij ook gebruik van de onbeperkte mogelijkheden van het Internet. We hadden te maken met een deadline maar als het allemaal wat langer duurde dan was dat nooit een probleem. En dat was best handig omdat het Haagse tramineuws vaak kort voor de deadline werd samengesteld.

Vandaag schrijf ik voor de laatste keer in HOV-Railnieuws. Ik ben zelf maar relatief kort betrokken geweest als lid van de redactie (2003-2008). Ik kan alleen maar zeggen dat ik mij altijd met veel plezier heb ingezet om het blad van zoveel mogelijk actueel nieuws te voorzien. Veel bewondering heb ik voor Aad de Meij. Het is een hele prestatie om maar liefst 36 jaar een blad uit te brengen. Vanaf 1958 hebben HOV-Railnieuws en haar voorgangers de hobbywereld voorzien van een stortvloed aan informatie, daarbij geholpen door een breed scala aan informanten en redacteuren. Maar, aan alles komt nu eenmaal een eind en dat geldt ook nu voor HOV-Railnieuws. Ik wens Aad de Meij en alle huidige medewerkers veel geluk in de toekomst en hopelijk kunnen we allemaal nog lang genieten van onze hobby.

Kees Pronk

Vijf jaar Haags nieuws in HOV-RN

Het is alweer 5 jaar geleden dat Aad de Meij mij vroeg om samen met Kees Pronk het Haagse nieuws te gaan verzorgen voor de maandelijkse uitgave HOV-RN. Railnieuws was inmiddels samengegaan met het blad "Het Openbaar Vervoer" van wijlen Piet Kiers en er was behoefte om een meer gedetailleerde weergave van het tramnieuws uit Den Haag. Zelf was ik niet in staat om elke maand als eerste schrijver het nieuws te leveren, maar als tweede persoon en vervanger lukte dat wel. Het nieuws kwam grotendeels uit eigen waarneming en van de contactpersonen die waren opgebouwd. Daarnaast konden we zonodig een beroep doen op de website van de Haagse Tramvrienden die met toestemming hun nieuws op de website ter beschikking stelden.

De tijd ging snel. Voordat je het wist was er weer een maand voorbij en moest het volgende nieuws alweer worden opgeleverd. Ik kan me niet herinneren dat we ooit een maand niet hebben gepubliceerd, maar dat is hoofdzakelijk te danken aan de nieuwsgaring van Kees Pronk. Hij zat toch wat ruimer in zijn tijd dan ik. Kees heeft zich ook altijd volop ingezet om het nieuws weer op tijd te leveren. Omdat we dezelfde naam hebben (Kees en Kees) is Aad ons naar verloop van tijd Kees Kwadraat (Kees²) gaan noemen.

Ik kan me nog herinneren dat de laatste papieren versie van HOV-RN verscheen. HOV-RN werd niet meer gedrukt, maar verscheen uitsluitend als pdf-file op de website. Dat moet Aad de Meij heel veel werk hebben gescheeld en ook tijdswinst hebben opgeleverd. Als Internet niet zou bestaan, zouden we waarschijnlijk ook nu nog HOV-RN per normale post ontvangen hebben.

Toch wordt het nieuws van HOV-RN nog steeds gedrukt uitgegeven, hetzij in een bescheiden vorm. We zijn in contact gekomen met de redactie van het boek "Spoor & Trein" dat vanaf editie 16 "Spoor & Tram" is gaan heten. Jaarlijks wordt nog een selectie van het nieuws uit HOV-RN uitgegeven in boekvorm met daarbij illustraties in de vorm van foto's en tekeningen. De vraag is hoe het zal gaan als HOV-RN er niet meer is. Zal het boek dan blijven bestaan? In elk geval zal in 2009 editie 20 nog verschijnen.

Het is jammer dat het maandelijkse nieuws niet meer zal verschijnen, maar ik vind het wel begrijpelijk. In die vijf jaar heb ik Aad de Meij beter leren kennen en ik weet nu dat hij met heel veel wilskracht het blad in elkaar zette. Dat verdient echt een pluim. Ik kan me heel goed voorstellen dat er nu een waardig eind komt aan het blad. Een goede opvolger is er helaas niet opgestaan. Ik wil zelf Aad persoonlijk bedanken voor zijn inzet en prettige samenwerking. Want als er problemen waren, wist Aad altijd weer raad. Ik heb met plezier meegewerkt in de laatste 5 jaar, maar het was ook prettig dat Kees Pronk de kar trok met betrekking tot het Haagse nieuws. Het nieuws gaat wel door, ook zonder HOV-RN. Op de website www.digitalettram.nl zullen nieuwtjes blijven verschijnen, maar niet meer zo gedetailleerd en uitgebreid zoals in HOV-RN. Hierna onze laatste bijdrage.

Kees Verhulst

Tramtunnel tussen Centraal Station en Madurodam

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt 100 miljoen euro ter beschikking voor een nieuwe tramtunnel in Den Haag. Het kabinet heeft op 31 oktober jl. hiervoor het groene licht gegeven.

De nieuwe tunnel komt op het traject van lijn 9 tussen het Centraal Station en Madurodam. „De tram langs de Koningskade kruist op drie plaatsen het autoverkeer, bijvoorbeeld op de Mauritskade en Laan Copes van Cattenburg,” zegt wethouder Peter Smit (VVD, verkeer). „Dat zorg voor veel vertraging. Door op die drie plaatsen ongelijkvloerse kruisingen te maken, bijvoorbeeld door een tunnelbak, kan het verkeer beter doorstromen. Bovendien kunnen we lijn 9 dan veel frequenter dan nu het geval is laten rijden en dat is hard nodig.”

Voor de verbeteringen aan lijn 9 is naar schatting 100 miljoen euro nodig. Het rijk draagt daar nu 50 miljoen aan bij. Smit heeft overleg gehad met staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat over de noodzakelijk vervoersmaatregelen in Den Haag en de regio. Hij zegt in een reactie blij verrast te zijn dat het kabinet nu al met geld over de brug komt.

Ook is er geld vrijgemaakt voor het doortrekken van RandstadRail naar het station Bleiswijk-Zoetermeer (35 miljoen) en voor aanpassingen aan de sporen rond station Holland Spoor (8,5 miljoen). Dat laatste is noodzakelijk om een frequenter gebruik van het spoor mogelijk te maken. Voor de aanschaf van nieuw materieel voor de lijnen 2 en 9 is 46 miljoen nodig. De verhoging van de Hoornbrug in Rijswijk kost 10 miljoen euro. De ministerraad heeft gisteren aangeboden bijna de helft van de noodzakelijk 200 miljoen euro voor hun rekening te nemen. „En dat is geweldig nieuws,” vindt Smit. *(bron AD)*

Werkzaamheden

Op de Laan van Nieuw Oost Indië zijn de afgelopen weken de sporen vernieuwd tussen de Schenkade en de Anna van Hannoverstraat. Vanaf 6 oktober 2008 kreeg lijn 2 richting Leidschendam Noord een toch wel bijzondere omleiding en ging rijden via de keerlus bij Station Laan van NOI. Via het binnenspoor werd de gewone route weer opgepakt onder het spoorviaduct. Met het vernieuwen van het andere spoor richting Kraayenstein werd op zaterdagavond 25 oktober 2008 na 19:00u een aanvang gemaakt. Tramlijn 2 richting Kraayenstein reed vanaf dit tijdstip op zaterdag en de gehele zondag 26 oktober vanaf Leidschendam via de route van tramlijn 6 naar het Centraal Station en vandaar de normale route naar Kraayenstein. Op maandag 27 oktober reed tramlijn 2 weer in beide richtingen de normale route en was de verbinding met de keerlus tijdelijk opgebroken. Half november werden er nieuwe ruimere bogen aangelegd vanaf de keerlus naar tramlijn 2. De sporensituatie bleef echter ongewijzigd ten opzichte van de oude situatie: Vanaf de beide opstelsporen voor het station Laan van NOI kan er richting Centraal Station worden gereden. Naar Leidschendam rijden kan alleen vanaf het binnenste spoor.

Nieuwe trams, impuls tramlijn 2

De afgelopen jaren hebben wij vaak melding gemaakt van de overvolle trams van tramlijn 2, vooral in de ochtend- en avondspits. Het lijkt erop dat er nu eindelijk gehoor wordt gegeven aan de talloze klachten hierover. Begin november maakte vervoersbedrijf HTM bekend dat er 18 extra RandstadRail-voertuigen aangeschaft zullen worden om daarmee de capaciteit van het tramnet te vergroten. De voertuigen zullen in eerste instantie worden ingezet op lijn 2 tussen Leidschendam en Kraayenstein. De vrijkomende voertuigen van tramlijn 2 kunnen dan worden ingezet op de drukke tramlijn 9. Het stadsgewest Haaglanden heeft opdracht gegeven voor de aanschaf. De extra voertuigen maken een capaciteitsvergroting van het tramverkeer in 2011 mogelijk. De aanschaf hangt samen met de grote investering die de komende jaren gedaan wordt in het openbaar vervoer in de

regio Haaglanden. Hoewel er officieel sprake is van 22 extra voertuigen zullen dat er in de praktijk 18 worden. Vier van deze 22 trams zijn immers al aanwezig bij de HTM. De 4051 t/m 4054 zijn als extra trams toegevoegd aan de oorspronkelijke RandstadRail serie 4001 t/m 4050.

Het stadsgewest Haaglanden bereidt met de HTM momenteel ook de vervanging van de bestaande rood-beige dubbelgelede trams voor. Welk type tram hiervoor in de plaats komt, is nog in studie. Komend voorjaar valt de beslissing, zodat de voertuigen vanaf 2013 kunnen worden aangeschaft. Met de aankoop van nieuwe trams kunnen dan de RandstadRail-voertuigen, die in het begin op lijn 2 worden ingezet, terug verhuizen naar de RandstadRaillijnen 3 en 4. Voor tramlijn 2 betekent dit dat er de komende jaren nog een aantal werkzaamheden dient te worden uitgevoerd. De slinger bij de halte Kapelaan Meereboerweg zal moeten worden recht getrokken en veel haltes langs de route zullen moeten worden aangepast. Het blijft jammer dat er bij recente spoorvernieuwingsprojecten nauwelijks rekening is gehouden met de inzet van bredere voertuigen. Ook kansen om calamiteitenverbindingen aan te leggen werden vaak niet benut.

Buslijn 13

In Den Haag-Zuidwest zijn honderden handtekeningen opgehaald om de terugkeer van buslijn 13 kracht bij te zetten. De afgelopen maand werden er ruim achthonderd steunbetuigingen opgehaald en op 6 november aangeboden aan wethouder Peter Smit van Verkeer. Ongeveer veertig sympathisanten reden met een speciale actiebus 13 naar het Haagse stadhuis. In een pamflet eisten zij dat het stadsgewest Haaglanden buslijn 13 weer laat rijden. De actie werd ondersteund door de SP in de Haagse gemeenteraad. In het voorjaar van dit jaar werd buslijn 13 geschrapt bij de ingebruikname van het OV-knooppunt aan de Leyweg, ondanks protesten van veel reizigers. In Den Haag-Zuidwest wonen veel ouderen en deze zijn nu verstoken van het openbaar vervoer. Of de actie zoden aan de dijk zet valt nog te bezien. Mogelijk is een verlegging van Connexxion buslijn 37 een optie. Deze rijdt nu voor een groot deel parallel met tramlijn 16.

Reizigers HTM bepalen groen doel

Vorig jaar werd er bij de HTM het zogenaamde Groene Abonnement ingevoerd. De HTM doneert voor ieder verkocht Groen Abonnement één euro aan een lokaal groen doel. Nu het Groene Abonnement een jaar bestaat heeft de HTM vier doelen gekozen waar bezoekers via de website een stem op kunnen uitbrengen. In de pot van groene doelen zat 18.715 euro. Reizigers konden meebeslissen welk goede doel dit geld zou krijgen. Op www.htm.net konden reizigers voor 17 november hun stem uitbrengen op een van de vier kandidaten. Deelnemers maakten kans op een luxe Bespaarbox! De Bespaarbox was gevuld met verrassende producten waarmee op jaarbasis zo'n 140 euro aan geld, energie en water kon worden bespaard. Een van de vier groene doelen was de Groene Voucher, welke recht gaf op anderhalf uur begeleiding door het Haags Milieucentrum bij de aanleg van een geveltuin én €25 aan materialen. De actie werd ook ondersteund door het Visiointainment systeem in de GTL's en was in feite de eerste reclame-uiting op dit systeem.

GTL 3006

Op 8 september 2008 vertrok GTL 3006 per vrachtwagen naar de Bombardier Transportation vestiging bij Randers in

Denemarken. Bij Randers is een deel van de schade hersteld welke de tram op 11 december 2007 had opgelopen bij een aanrijding met de 3074/11 bij de halte Weimarstraat. De 3006 keerde op 25 oktober weer terug in Den Haag en was op dat moment de enige GTL met analoge lijn- en richtingfilms. Met het uitstapje van de 3006 lijkt het erop dat er voor de lage 3000-en de komende jaren nog een toekomst is. Geruchten over een mogelijke buitendienststelling lijken voorlopig nog niet aan de orde. De 3006 zal bij de HTM verder worden opgeknapt en weer in dienst komen. Op dit moment is de hele serie nog aanwezig.

Totaalreclametrans

In totaal 19 trams maken nu reclame waarbij het opvalt dat er veel dubbele reclame-uitingen tussen zitten. Wij geven een opsomming van de stand op 20 november 2008: **3005** - UGG Australia, **3015** – Staedion, **3027** - UGG Australia, **3032** –Oostenrijk, **3038** - CBS Outdoor, **3040** - De MKB-er / Space2Live, **3041** – Converse, **3043** – AD Haagsche Courant, **3066** - AD Haagsche Courant, **3069** - New Babylon, **3077** - De MKB-er, **3083** – Oostenrijk, **3089** -RTV West, **3092** – Binnenstadsexpress, **3098** - Tjandreizen.nl, **3101** - G-Star RAW, **3105** - CBS Outdoor, **3119** - Politie Haaglanden en **3125** - 2 Samen.

PCC 1006

De Haagse PCC 1006 bevindt zich nog steeds in de stelplaats Gentbrugge in Gent. De PCC kreeg de afgelopen maand gezelschap van de kusttram 9014 en staat op metersporige trucks en wacht op de dingen die komen gaan. In samenwerking met de Tramweg Stichting is er een complete set authentieke nummers en teksten vervaardigd die te zijner tijd op de PCC zullen worden aangebracht. Er is inmiddels contact tussen De Lijn en de HTM om te bekijken in hoeverre de PCC weer rijvaardig kan worden gemaakt. Vooral de schema's van de elektrische installaties zijn cruciaal. Als alles naar wens verloopt dan zal de 1006 aanwezig zijn bij de viering van 125 jaar kusttram in 2010.

Haags Openbaar Vervoer Museum

Op donderdag 11 december 2008 zal wethouder Peter Smits officieel het gerestaureerde Museum aan de Parallelweg heropenen. Deze bijzondere gebeurtenis zal toegankelijk zijn voor genodigden. Naar verwachting zullen de historische tramritten volgend jaar weer plaatsvinden. Kijk op www.hovm.nl

ROTTERDAM

De tram als rode draad door het leven

Kort voor de oorlog werd ik geboren. Mijn ouders woonden in de wijk Kralingen in Rotterdam. Op 14 mei 1940 waren zij een van de eersten van wie het huis werd gebombardeerd. Door de brand die daarop volgde bleef er niets van het huis over. Gelukkig waren mijn ouders samen met mij gevlucht in de richting van het Kralingse Bos en hierdoor wisten wij het bombardement te overleven. Daarna ging ons gezin inwonen bij andere mensen in de wijk Kralingen. Zowel mijn ouders als de rest van de familie hadden niets met de tram, behalve dan als vervoermiddel, want auto's reden er in de oorlog nauwelijks. Waarschijnlijk heeft het tramvirus toch al in de jaren 1940 -1944 bij mij toegeslagen. Mijn opa en oma woonden vlak in de buurt in de Brouwersstraat en omdat zij wat meer ruimte hadden bleef ik vaak bij

hen slapen. Hun woning was op slechts korte afstand van de Oudedijk en daar reden de tramlijnen 16, 17 en 22. In 1944 kwam bovendien aan het andere einde van de Brouwersstraat ook nog een nieuwe lijn 20 te rijden die het begin- en eindpunt had in de Alettastraat. Alhoewel ik mij daar weinig of niets van kan herinneren, denk ik toch dat de kennismaking met de daar rijdende trams de oorzaak zijn geweest van een steeds groter wordende belangstelling daarvoor.

Een oom van mij kreeg met zijn vrouw in 1943 een woning toegewezen op de Goudsesingel. Dit was nieuwbouw waarmee men reeds in 1941 met de bouw was gestart. Mijn ouders gingen met hen mee omdat de vorige inwoning na de komst van mijn zusje wel erg krap was geworden. Op de Goudsesingel ligt mijn eerste nog heldere herinnering. Eind 1944 werden alle tramdiensten opgeheven in verband met de zo goed als geheel stilgelegde stroomvoorziening. In het tramloze tijdperk reden er soms alleen nog wat 2-assige Parkwagens over de Goudsesingel. Deze trams zorgden alleen maar voor het goederenvervoer en waren onder andere in dienst voor houtvervoer, etenswagens en geldwagens.

Naast deze eerste tramherinnering had ik vanuit ons raam uitzicht over het bijna geheel verdwenen centrum van de stad, waardoor ik ook het luchtspoor kon zien wat door de stad liep. In zag dan de treinen met voorop een stoomlocomotief vanaf de Maasbruggen mij tegemoet komen. Als er dan het overdekte station Blaak werd binnengereden, dan verdwenen de rookpluimen van de locomotief voor even om vervolgens na het passeren van het station weer voluit na boven te stuiven. Ik kon daar uren naar kijken. Ook in de laatste oorlogsjaar sliep ik vaak bij mijn opa en oma en de Brouwersstraat lag in begin 1945 precies in de aanliegroute voor de voedseldroppings van de geallieerden bij het Kralingse Bos en Terbregge. Heel laag kwamen deze vliegtuigen dan over de Brouwersstraat aanvliegen voor deze droppings.

Kort daarna werden we bevrijd en keerde ook de tram weer terug. Eindelijk kon ik de vierassers van de lijnen 16 en 17 en de Delmez-rijtuigen van lijn 22 bewonderen. Lijn 20 keerde toen niet meer terug in de Alettastraat, maar later reden hier dan weer de voetbaltrams voor Sparta.

In 1946 kregen mijn ouders eindelijk weer een eigen huis en wel op de Oostzeedijk vlakbij het Oostplein. Voor mij was dit als 7-jarig jongetje helemaal schitterend, want hier reed niet alleen lijn 1 maar verderop de Oostzeedijk was ook de tramremise en vanaf die tijd zat ik 's-morgens vroeg al voor het raam om te kijken naar al die uitrukkende trams. Behalve de vierassers zag ik nu ook de twee- en vierassige aanhangrijtuigen voorbijkomen. Daarnaast reden hier ook nog de Kromhout-bussen van lijn E naar Capelle a/d IJssel en de bussen van de firma van Gog, die vooral kort na de oorlog nog reden met oude vooroorlogse bussen naar onder andere Zevenhuizen en Gouda. Verder reed op het Oostplein ook nog lijn 4 naar het vroegere Station Maas.

In eerste instantie zag ik op lijn 4 vooral vierassers met twee- of vierassige bijwagens. De motorrijtuigen waren meestal hoge 500-en of de in en kort na de oorlog gebouwde serie 301-306. Enkele jaren later verschenen op lijn 4 de nieuwe Allan motorrijtuigen 571 en 572 met de aanhangrijtuigen 1021 en 1022, die in eerste instantie op lijn 14 hadden gereden. Vooral de 571 was een prachtige wagen. In 1949/50 verschenen achter de oude vierassers plotseling nieuwe Allan bijwagens en gaandeweg verdwenen toen de tweeassige aanhangrijtuigen. Vanaf 1950/51 werden vervolgens ook de oude vierassers op lijn 4 vervangen door de nieuwe Allan motorrijtuigen.

Het tramvirus had toen al zo'n bezit van mij genomen, dat het daarna nooit meer is verdwenen. Ook mijn ouders konden daar toen regelmatig kennis van nemen. Zo reden mijn

ouders en ik soms met lijn 16 naar familie en dan stapten wij op de hoek van de Goudsesingel en Boezemsingel (nu Boezemweg) op de tram. Als ik dan lijn 16 in de verte de hoek om zag komen van de Goudserijweg naar de Boezemsingel (toch gauw zo'n 300 á 400 meter), dan vertelde ik mijn ouders of het dan lijn 16 of 17 was met als wagennummer bijvoorbeeld 415.

Bijna altijd klopte dit dan en mijn ouders begrepen hier helemaal niets van, want voor hen was dat vanaf die afstand onmogelijk te zien. Ik kon dit echter zien aan allerlei kenmerken van de tram, zoals de soort beugel, kwam de wagen pas uit de revisie, hetgeen te zien was aan het nog lichte dak of was het een wagen die gauw aan revisie toe was gezien het wel heel donkere dak. Daarnaast kon ik het zien aan de dakreclame en natuurlijk wist ik inmiddels ook al welke serie trams op welke lijnen reden. Mijn ouders dachten hierdoor misschien wel dat ik een soort wonderkind was, maar dat viel gelukkig wel mee.

In het begin van de jaren 50 was het voor mijn ouders nog niet mogelijk om met vakantie te gaan en in de schoolvakantie ging ik dan wel eens logeren bij mijn tante in Blijdorp, een dagje naar mijn andere oma in Wassenaar of een weekje met vakantie naar familie in Den Haag. Bij mijn tante bleef ik altijd de gehele avond wachten tot mijn oom uit de horeca thuis kwam en als ik dan niet bleef logeren ging ik met de allerlaatste inrukkende tram van lijn 3 om 0.45 uur naar huis terug. Dit was dan de laatste inrukkende wagen van de remise Kralingen en onderweg was het dan al heel stil en meestal ging het dan met een enorme snelheid door de stad. Binnen vijftien minuten stond ik dan op het Oostplein.

Naar mijn oma in Wassenaar was ook een feest. Eerst met de tram naar het Hofplein, daar op de trein van de Hofpleinlijn en in Den Haag dan met de befaamde "buitenlijners" naar Wassenaar. De vakantie naar familie in Den Haag was ook bijzonder leuk. Zij woonden op de Veenkade en vanuit het raam kon ik naar de Torenstraat kijken waar ook trams reden. Het waren toen nog voornamelijk tweeassers zoals de "Ombouwers", de 250-ers en de 800-en, natuurlijk met bijpassende aanhangrijtuigen. De familie had het altijd druk en zodoende ging ik dagelijks in mijn eentje de stad in en zo leerde ik ook de HTM goed kennen. Bovendien leerde ik hier ook de trams van de NZH kennen. Als ik even genoeg had van de tram dan pikte ik een bioscoopje in de Boekhorststraat.

Mijn oom en tante uit Rotterdam gingen in die tijd wel eens met vakantie naar Noordwijk en ook dan mocht ik soms komen. Op de reis daar naartoe stapten we in Leiden vanaf de trein ook over op de tram van de NZH.

Ook mocht ik twee keer op vakantie naar Goeree en Overflakkee bij een gezin van een collega van mijn vader. Opnieuw werd dat dan een mooie reis. Eerst met de tram naar de Rosestraat, waar we in de stoomtram van de RTM stapten, die ons naar Hellevoetsluis bracht. Vervolgens met een grote pont over het Haringvliet naar Middelharnis, waar dan opnieuw een stoomtram van de RTM klaar stond om ons naar de plaats van bestemming te brengen. Eenmaal mocht ik met mijn zus en ouders met de stoomtram naar Oostvoorne waar de tram reed tot op het strand.

De nog aanwezige tweeassige motorrijtuigen in Rotterdam verdwenen inmiddels steeds meer uit beeld, maar de vooroorlogse vierassers zouden nog vele jaren het beeld van de tram bepalen. Ik had inmiddels de middelbare school af gemaakt en moest vervolgens gaan werken. Trambestuurder worden daar dacht ik toen nog helemaal niet aan, ik vond het al mooi als ik op de tram links van de bestuurder mocht gaan staan en bovendien was ik hiervoor veel te jong. Via mijn oom kwam ik in de horeca terecht. Ik werd bel-boy in Café-Restaurant "Atlantic" op het Westplein in het Scheepvaartkwartier. Het was in dit bedrijf een komen en gaan van

scheepvaartmensen die hier met hun zakenrelaties naar toe kwamen om de zaken onder het genot van een hapje en een drankje te bespreken. Daarbij werd ook druk gebruik gemaakt van de drie in het café aanwezige telefooncellen. In die tijd waren er natuurlijk nog geen mobieltjes en als er door de aanwezige zakenlieden buiten Rotterdam gebeld moest worden dan moest dat nog bij de telefonistes van de PTT worden aangevraagd. Dat was dan mijn werk waarbij ik er dan ook voor moest zorgen dat de telefoniste na het gesprek het aantal gesproken minuten aan mij bekend maakte en vervolgens moest ik dat bij de klant tegen een bepaald tarief in rekening brengen.

Op het Westplein werd ik ook geconfronteerd met de tram, want voor de deur was aan beide zijden van de straat een halte. Met name in de ochtend- en avondspits was hier een tramdrukke van belang. Behalve lijn 5 die met losse vierassers reed, waren hier dan diverse extra wagens te zien die van andere lijnen afkomstig waren en in verband met het grote passagiers aanbod dan een extra slag tussen het Willemplein en het Centraal Station maakten.

Na een maand of acht ging ik naar het bekende Parkhotel aan de Westersingel om daar te worden opgeleid in het horecavak. Ik heb daar gewerkt in 1956/57 en 1959/60 en meestal ging ik toen bij goed weer op de fiets. Als het weer wat minder was ging ik met lijn 17. Van deze lijn is mij bij gebleven dat ik altijd op het Oostplein van de tram af sprong. Het Oostplein was in die tijd een rotonde en als lijn 17 dan afremde om het wissel te nemen maakte ik gebruik van de verminderde snelheid om vast af te stappen. Natuurlijk keek ik eerst goed of er geen agent te zien was, want dit was wel verboden.

Tussen de twee periodes dat ik werkzaam was in het Parkhotel ging ik in militaire dienst bij de Landmacht. Na de opleiding in de Frederik Hendrik kazerne in Bergen op Zoom ging ik vervolgens naar de Kokschool in de Doelen kazerne in Leiden, waarbij ik gevestigd was in de inmiddels gesloopte Morspoort kazerne in het hartje van de stad. Vanaf het station van Leiden naar de kazerne was een kwartiertje lopen en onderweg kwam je dan diverse trams tegen. Op het Stationsplein stonden trams van de NZH klaar voor de ritten naar Noordwijk en Katwijk. In de Steenstraat reden nog de tweeassige stadstrams, maar ook de "Boedapesters" van de NZH en de "buitenlijners" van de HTM.

We kregen in Leiden niet alleen kookles, maar ook de meer militaire zaken moesten worden geoefend. Zo kregen wij ook schietoefeningen in Katwijk en de eerste keer dachten wij dat we daar met militaire trucks heen zouden worden vervoerd. Fout gedacht, want we werden op de kazerne inclusief bepakkings en geweren opgesteld en vervolgens werd afgemarcheerd naar het Stationsplein, daar aangekomen stapten wij in de gereedstaande tram en reden naar de schietbaan in Katwijk. Vervolgens ging ik voor een jaar naar de Kranenburg kazerne in Harderwijk en toen stond de tram enige tijd wat minder in de aandacht. Wel ging ik elke twee weken met weekend verlof naar huis en dat geschiedde dan meestal met de toen nog rijdende militaire treinen.

Na de militaire dienst keerde ik terug naar het Parkhotel in Rotterdam en ook nog een korte periode naar het Lijnbaan restaurant (het vroegere Wienerwald). In 1961 ging ik opnieuw aan het werk bij "Atlantic" op het Westplein. Dus opnieuw de tram voor de deur. In 1963 trouwde ik met mijn huidige vrouw en zelfs bij deze plechtigheid in het Rotterdamse stadhuis speelde het openbaar vervoer opnieuw een rol. Ditmaal was het niet de tram maar de bouw voor de toekomstige metro. Terwijl de ambtenaar van het stadhuis ons in de echt verbond sloegen buiten heimachines de damwanden in de grond voor de bouw van de metrotunnel. De helft van zijn woorden hebben wij dan ook niet verstaan. Na ons trouwen gingen wij in verband met een nog altijd groot

tekort aan woningen, inwonen bij een tante in Rotterdam-Zuid. Opnieuw op een mooi punt qua openbaar vervoer want zij woonde namelijk op slechts enkele meters van de kruising Boergoensestraat/Wolphaertsbocht. Op de Boergoensestraat reed toen de RTM-stoomtram nog naar Hellevoetsluis en Oostvoorne en kruiste op de Wolphaertsbocht de sporen van tramlijn 2 van de RET. Omdat het huisje in niet al te beste staat meer was (het is inmiddels al lang gesloopt) werden we 's morgens vroeg luidruchtig gewekt als de eerste RTM-stoomtram de kruising passeerde, waarbij we lagen te schudden in ons bed. Lijn 2 reed altijd met een vierassig motorrijtuig en dito aanhangrijtuig of met gelede Schindlers in die periode, maar door de werkzaamheden voor de metro op het Centraal Station moest lijn 2 in 1964 met losse vierassers gaan rijden. Het begin- en eindpunt op het Stationsplein moest namelijk voor de bouw wijken en lijn 2 en ook lijn 9 kregen toen een kopeindpunt op het Weena. In de spits reed lijn 2 toen met maar liefst 40 losse vierassers en toen stond het huisje van tante bijna constant te trillen op z'n grondvesten. In 1965 verhuisden wij naar de Adriën Milderstraat vlakbij de Beukelsdijk, waar de toenmalige lijn 1 aan zijn nadagen via de Beukelsdijk naar het Aelbrechtsplein begon.

In mei 1967 was het afgelopen met de tram op de Beukelsdijk en in november van datzelfde jaar verhuisden wij eindelijk naar een eigen woning in de wijk Kralingen. Helaas was er nu geen tram meer voor de deur, maar later werd hier wel de metrobus gebouwd voor de Calandlijn.

In 1965 bestond de elektrische tram in Rotterdam 60 jaar en ter gelegenheid van dit feit reed de oudste tram van de RET, motorrijtuig 1, ritten tussen het Centraal Station en het Mathenesserplein. Daarbij werd gereden via de Mathenesserlaan, waar in het toenmalige Gemeente Archief van Rotterdam een tentoonstelling was georganiseerd over 60 jaar openbaar vervoer in Rotterdam. Daar maakte ik kennis met de NVBS waar ik vervolgens lid van ben geworden en me onmiddellijk inschreef voor de fotozendingen. Zelf was ik niet zo'n goede fotograaf maar nu kon ik via deze rondzending foto's bestellen en tegelijkertijd leerde ik hierdoor ook nog andere tramhobbyisten kennen, die zelf wel mooie foto's produceerden. Vanaf die tijd is er een fotoverzameling van grote omvang ontstaan, met dank aan de mensen die ik nog altijd als mijn tramvrienden beschouw.

De vierassers zag ik inmiddels nog steeds voor de deur bij restaurant "Atlantic", maar wel was het aantal van deze wagens door sloop al flink verminderd. In januari 1969 werd lijn 5 verlengd naar Schiebroek en dit luidde het definitieve einde in van de vierassers en hierna was lijn 5 het domein van de Düweg rijtuigen. In de jaren die volgden kwam ook bij mij de tram op een wat lager pitje te staan. Het werk nam veel tijd in beslag en we hadden inmiddels twee kinderen. Alleen het verzamelen van foto's bleef doorgaan. Op een gegeven moment gingen de kinderen aan atletiek doen en al gauw werd ik zelf jurylid tijdens wedstrijden, terwijl mijn vrouw dan als microfoniste fungeerde. Vrij kort daarna werd ik ook nog penningmeester van de atletiekclub.

Eind 1979 stond de eigenaar van restaurant "Atlantic" in dubio, of doorgaan met het bedrijf en investeren of de zaak sluiten. Alhoewel er op een gegeven moment al tekeningen waren over hoe de zaak er moest gaan uitzien, besloot hij toch op het laatste moment om met het bedrijf te stoppen. Een collega van mij wilde toen samen met zijn broer een horecabedrijf beginnen in het Scheepvaarkwartier en aan mij werd gevraagd om mee te gaan. Ik wilde dit wel maar helaas duurde het heel lang voordat de benodigde vergunningen werden verkregen. Altijd had ik al het plan gehad om tot ongeveer mijn 45^{ste} jaar in de horeca werkzaam te blijven en dan nog iets anders te gaan doen. Ik was inmiddels enkele maanden werkloos toen er in de krant een advertentie

van de RET stond. Er werden sollicitanten gevraagd voor buschauffeur, tram- en metrobestuurders.

Ik heb toen besloten om niet meer de horeca in te gaan, maar van mijn tramhobby mijn werk te maken. Na een sollicitatiegesprek en een psychologische test werd ik aangenomen en begon mijn opleiding bij de tram. Alhoewel de vierassers toen al ruim tien jaar uit de normale dienst verdwenen waren, bleken de eerste rijlessen toen nog met vierassers gedaan te worden. Omdat ik vroeger bijna altijd naast de bestuurder te vinden was en ik goed had afgekeken hoe het besturen van een tram werkte, had ik bij het rijden met een vierasser al snel een voorsprong ten opzichte van mijn nieuwe tramcollega's. Ook het examen dat na drie maanden volgde leverde geen problemen op en vanaf augustus 1980 was ik officieel trambestuurder.

In de beginjaren reed ik nog enkele keren met een Allan-stel in de spitsuren op lijn 6 en omdat ik meestal vanuit de remise Kralingen dienst had, reed ik ook vaak met de kleine en grote Schindlers. Daarnaast reed ik ook met de Düwag-rijtuigen, terwijl kort nadat ik in dienst was gekomen ook de nieuwe ZGT's op de baan verschenen. Na enige tijd in de zweef te hebben gezeten (hetgeen betekende dat je op alle lijnen ingedeeld kon worden), werd lijn 3 mijn vaste lijn (later gecombineerd met lijn 13). Eind 1988 ging ik het veteranenrooster in en dan zat je weer in de zweef, maar wel met als vaste remise Kralingen. Intussen was ik ook mentor geworden voor nieuwe trambestuurders.

In de jaren '80 gebeurde het nog enkele malen dat er door omstandigheden een vierasser moest worden ingezet. De meeste trambestuurders vonden het maar niets om met zo'n oude tram te rijden en hierdoor heb ik dat genoeg toen twee keer gehad. Tevens heb ik nog een aantal keren met motorrijtuig 523 gereden die een aantal jaren toeristische rondritten reed voor de VVV. Eind 1997 ging ik in de VUT en hierdoor kreeg ik tijd om bij de Stichting RoMeO als vrijwilliger aan de slag te gaan. Het begon met het rijden op lijn 10 en soms een verhuurde rit voor een gezelschap, terwijl ik daarnaast behulpzaam was met het schoonmaken van de trams. Ook "De Snerttram" reed toen al. Later mocht ik ook met de tweeassers gaan rijden, waarbij ook de ritten ter gelegenheid van het 650-jarig bestaan van de stad Rotterdam met de motorrijtuigen 1 en 11. Na een aantal jaren ging ik ook instructie geven aan de jongere collega's voor het rijden met de oude trams.

In 2005 heb ik met enkele andere hobbyisten de tentoonstelling voor "100 jaar elektrische tram in Rotterdam" mogen opzetten. Urenlang hebben wij foto's bekeken en verbindende teksten gemaakt. Veel werk maar wel erg leuk om te doen. Hieruit is toen tevens de werkgroep Historie/Digitaal ontstaan. Eerst moesten hiervoor echter de ruimtes in de remise Hillegersberg vrijkomen, die tot dan toe nog door de RET werden gebruikt. Inmiddels zijn deze ruimtes opgeknapt en worden momenteel van meubilair en apparatuur voorzien. Binnenkort hopen wij te beginnen met het scannen van vele tienduizenden foto's en dia's. Deze moeten dan ook nog vaak van teksten worden voorzien. Wel is er inmiddels hard gewerkt aan de totstandkoming van een railatlas van de RET.

Tijdens de tramparade in 2005 mocht ik met het tramstel 119 + 284 rijden. Verder krijgt de Stichting RoMeO het inmiddels steeds drukker met de exploitatie. Naast de al genoemde Snerttram, lijn 10 en de steeds vaker gereserveerde ritten, rijdt er ook in de maanden mei en juni de "IJSjes-tram" en in opdracht van de RET ook lijn 11 op het traject Centraal Station NZ – Diergaarde Blijdorp. Tussendoor heeft een aantal bestuurders voor de RET ook nog trams heen en weer gebracht van de remises Kralingen en Hilledijk naar remise Hillegersberg voor de inbouw van chipapparatuur. Verder is er al jaren een prettige samenwerking tussen de

Stichting RoMeO en het trambedrijf in het openluchtmuseum in Arnhem. Ook daar heb ik al verschillende malen een tram mogen berijden en inmiddels is er ook een jaarlijkse uitwisseling van bezoeken aan elkaar.

Eén van mijn tramcollega's en tevens tramhobbyist Theo Barten die ik ook al jaren kende, was jaren geleden redacteur voor het RET-nieuws voor het blad "Railnieuws" (later samen met het blad "Het Openbaar Vervoer") en hij vroeg mij in 1989 of ik belangstelling had om zijn werk hiervoor van hem over te nemen. Na enige aarzeling besloot ik om het te proberen. Vooral in het begin was het toch wel lastig, omdat het belangrijk is om een goed netwerk te hebben met mensen om je heen die je kunt vertrouwen. Andersom vertelden mensen mij ook wel eens over zaken, die nog niet voor publicatie geschikt waren en dan moesten deze mensen op mij kunnen vertrouwen. Alhoewel ik binnen de RET werkzaam was en mij dan allerlei berichten ter oren kwamen, moest ik heel alert zijn op het feit dat het geen indianen-verhalen waren en dus werd dit dan weer gecheckt bij anderen. Over het algemeen is dat goed gegaan, maar soms moest er wel eens wat gerectificeerd worden. Maar dat is het risico.

Begin dit jaar besloot ik dat het eind 2008 een goede gelegenheid was om na bijna twintig jaar met het redactiewerk te stoppen en ongeveer tegelijkertijd kreeg ik bericht van Aad de Meij dat ook hij het plan had om er een punt achter te zetten. Aan één kant heel begrijpelijk maar aan de andere kant heel jammer omdat een dergelijk blad waarin alles op tram- en treingebied zo uitgebreid wordt weergegeven, verder niet bestaat.

Graag wil ik Aad de Meij bedanken voor de bijzonder prettige samenwerking in al die tijd. De lezers bedankt, vooral zij die wel eens een leuke e-mail stuurden.

Voor wat mijzelf betreft, het tramvirus gaat nooit meer over. Hierna mijn laatste bijdrage.

Jan van Driel

Strippenkaart verdwijnt uit de Rotterdamse metro

Eind oktober werd bekend dat de ov-chipkaart vanaf 29 januari 2009 het enige vervoersbewijs zal zijn in de Rotterdamse metro. Strippenkaarten en abonnementen die niet op de ov-chipkaart staan, zijn dan niet meer geldig. Dit is afgesproken in een overleg tussen staatssecretaris Tineke Huizinga, wethouder Jeannette Baljeu en RET-directeur Pedro Peters.

Een week eerder had het Algemeen Dagblad een steekproef gehouden onder 8000 reizigers in de metro, waaruit bleek dat gemiddeld nog slechts één op de vijf passagiers (19 procent) gebruik maakt van het oplaadbare vervoersbewijs of zwart rijdt. Directeur Peters gaf in een reactie aan dat hij de externe steekproef niet kon beoordelen. Volgens hem voert de RET de meting van het daadwerkelijke gebruik van de poortjes volledig geautomatiseerd uit. Zij komen dan uit op ongeveer 2,8 miljoen ritten en dan schommelt het percentage tussen de 35 en 40 procent. Men heeft inmiddels meer dan 600.000 ov-chipkaarten verkocht en veel mensen hebben hem dus al in huis.

De Rotterdamse politiek is er echter nog niet helemaal gerust op en stelt dat de RET er alles aan moet doen om de overgang naar de ov-chipkaart zo makkelijk mogelijk te maken. Nu moet voor de aanschaf van de ov-chipkaart (zonder reistegoed) 7,50 euro worden betaald. Groen Links en de PvdA stellen nu voor om de kaart gratis weg te geven. Daarmee kan de RET bereiken dat alle reizigers in de metro straks de kaart zullen gebruiken.

Directeur Peters herhaalde vervolgens opnieuw klaar te zijn voor het einde van de strippenkaart in de metro, eind januari volgend jaar. Er komt een grote campagne om de vele bezit-

ters van het (automatische) oplaadbare vervoersbewijs te verleiden het pasje ook te gaan gebruiken. De mensen die vanaf 1 januari in de metro met een ov-chipkaart met reis-saldo op pad gaan, kunnen een korting van 35 procent op de gemaakte kilometers tegemoet zien. De actie geldt niet voor abbonementhouders van de ov-chipkaart. Het doel hiervan is om het aantal van 600.000 bezitters van de ov-chipkaart op te voeren naar 800.000. Behalve een maand korting, heeft de RET nog meer acties in petto. Men denkt aan initiatieven van Rotterdamse ondernemers in de Koop-goot, die al enthousiast zijn, terwijl ook de MediaMarkt en andere bedrijven hebben laten weten iets te willen doen. Eén van de zaken die rond het einde van de strippenkaart nog uit te leggen zal zijn, is de zogeheten compensatiekaart, waarbij op de metro overstappende bus- en treinreizigers het dubbel betaalde opstaptarief van 75 cent kunnen terugvragen. Die mensen betalen twee keer en dat is niet terecht. Hiervoor gaat men de mogelijkheid bieden om dat geld terug te vragen. Dagelijks gaat het om zo'n 2.500 reizigers die met de streekbussen van Arriva, Veolia en Connexion en vanaf half december ook Qbuzz de metro in Rotterdam pakken. De regeling geldt ook voor het NS-spoor Hoekse Lijn. De RET zegt bij het einde van de strippenkaart in de metro, eind januari 2009, voor iedere specifieke groep reizigers aangepaste oplossingen te hebben:

-65-plussers: automatische leeftijds-korting op persoonlijke ov-chipkaart, kortingsproducten (dagkaart) of gratis openbaar vervoer als de gemeentelijke proef in 2009 wordt verlengd.

-Studenten: studenten ov-chipkaart voor Rotterdamse studenten, die wonen of studeren in de Maasstad. Deze pas wordt volgend jaar ook buiten de regio ingevoerd of tijdelijke ov-chipkaart voor metro voor studenten buiten Rotterdam.

-Scholieren (tot 12 jaar op groepsreis): scholenkaart: ov-chipkaart op naam van school waarmee met korting kan worden gereisd.

-Incidentele reizigers (toeristen): wegwerp ov-chipkaart, verkrijgbaar op alle metrostations, met drie mogelijkheden: dagkaart, twee uur reizen of twee metroreizen.

Deze zijn dan ook verkrijgbaar bij de 'sigarenboeren' van de branchevereniging NSO (1700 winkels, (waaronder 70 in Rotterdam) en winkels als Tabac & Gifts, Totaal Gemak en Primera.

De papieren strippenkaart blijft nog wel geldig in de bus en de tram in Rotterdam.

Gratis openbaar vervoer

Het plan voor gratis openbaar vervoer voor 65-plussers krijgt veel steun vanuit de bevolking van Rotterdam. Vele duizenden handtekeningen werden aan wethouder Baljeu overhandigd om de proef per 1 januari 2009 te laten terugkeren. Bovendien zou het dan ook moeten gaan gelden voor de volledige Rotterdamse regio en voor kinderen tot 12 jaar. In de eerstvolgende vergadering van de stadsregiocommissie zal worden gesproken over een eventuele (her)invoering. Ook in Capelle a/d IJssel volgt in 2009 een proef met gratis openbaar vervoer. In totaal 8000 mensen kunnen in Capelle a/d IJssel gebruik gaan maken van de nieuwe maatregel. De kosten hiervan bedraagt zo'n half miljoen euro en komt uit een reservepotje van de gemeente. In september 2009 moeten de eerste resultaten van de proef bekend zijn. Als dit positief uitvalt dan wil men met een voorstel komen om elk jaar geld vrij te maken.

OV-verbod niets waard

Half november werden de verboden door de kantonrechter in Rotterdam van tafel geveegd. De rechter oordeelde dat

de verkeerde wetsartikelen waren gebruikt om de verboden te rechtvaardigen. Met de aanpassing is de preventieve werking van het ov-verbod af, want de RET wilde reizigers met een verbod direct laten arresteren als ze weer met de vervoerder zouden reizen. Na overleg met het Openbaar Ministerie (OM), deze gaat in hoger beroep, is besloten om de verboden te blijven opleggen aan reizigers die zich misdragen op tramlijn 2 tussen IJsselmonde en Charlois. Personen met een ov-verbod kunnen nu echter voorlopig niet meer direct worden gearresteerd als ze toch weer in het openbaar vervoer gaan zitten. Hen zal eerst moeten worden gevraagd of ze de tram, bus of metro willen verlaten. De RET is zeer positief over het verbod, omdat het aantal incidenten op lijn 2 met 70 tot 80 procent is gedaald.

Nieuwe metrolijn van Noord naar Zuid

Rotterdam krijgt waarschijnlijk een nieuwe metrolijn tussen de Kralingse Zoom en het Zuidplein. De tunnel gaat onder de Maas door en krijgt dan in ieder geval een halte in het gebied Stadionpark, waar voor 2018 het nieuwe Feyenoordstadion moet komen te staan. Het stadion moet een voorname proef worden bij het binnenhalen van het Wereldkampioenschap voetbal in 2018 in België en Nederland, terwijl Rotterdam tien jaar later een belangrijke stad zou willen zijn bij de Olympische Spelen, mits die aan ons land worden gegeven. De aanleg van de metroverbinding is een belangrijke voorwaarde om het gebied in Rotterdam-Zuid te ontwikkelen en het nieuwe mega-stadion te bouwen. Behalve de metro wil de gemeente ook een intercitystation van de NS bij de nieuwe Kuip. In september werden drie modellen gepresenteerd en lezers van het Algemeen Dagblad lieten toen massaal weten grote voorkeur te hebben voor een plek aan de Nieuwe Maas. Een andere mogelijkheid die hoog scoort is de optie waarbij de stadsdelen IJsselmonde en Feijenoord met elkaar worden verbonden. In die variant komt het stadion op sportcomplex Varkenoord, niet ver van de bestaande Kuip. De nieuwe Kuip moet plaats gaan bieden aan minimaal 80.000 toeschouwers en moet in 2017 klaar zijn, terwijl dan ook de metroverbinding gereed zou moeten zijn. Met de opknopbeurt van een groot deel van Rotterdam-Zuid zijn enkele miljarden gemoeid.

Opknopbeurt metrostations en sloop metroviaduct

Op het station Slinge worden werkzaamheden uitgevoerd op het perron, het dak, in de hal en aan de gevel. Het metroverkeer ondervindt hiervan geen hinder.

Op station Capelsebrug vinden werkzaamheden plaats aan het eilandperron. De tegels worden verwijderd en hiervoor in de plaats komt waarschijnlijk asfalt. De westzijde van het perron is over een lengte van 30 meter afgesloten en hierdoor kan er op de perrons 1 en 3 maximaal met een driewagentrein gehalteerd worden.

Het enkelsporige en tevens oudste metroviaduct van Rotterdam, de zogenaamde "Bananenbrug", wordt momenteel gesloopt. Het viaduct was vroeger onderdeel van het verbindingsspoor tussen de remise Hilledijk en de hoofdbaan. De spoorstaven worden verwijderd en er wordt asbest gesaneerd. In december moet het viaduct gesloopt zijn. De vrijgekomen ruimte rondom de "Bananenbrug" wordt geschikt gemaakt voor nieuwbouw. In 2004 werden de verbindingsspooren met de hoofdbaan reeds verwijderd. (RM)

Nederland Kampioenschap tramtrekken.

Het Nederlands Kampioenschap tramtrekken in Rotterdam op zaterdag 18 oktober is gewonnen door een Rotterdams studententeam van rugbyspelers. In totaal hadden zich zes-

tien teams hiervoor ingeschreven. Op de Coolsingel stonden twee Citadis-trams opgesteld, op elk spoor één en deze moesten over een afstand van 25 meter worden voortgetrokken. De beide rytuigen, de 2046 en 2058, waren voorzien van een nieuwe blauwe totaalreclame van de RET met als slogan "De RET is aardig onderweg". Het kampioenschap voor het Rotterdamse stadhuis trok volgens de organisatie ruim 8000 bezoekers. De officiële wedstrijd stond onder leiding van oud voetbalscheidsrechter Frans Derks en werd van commentaar voorzien door Jack van Gelder van NOS Studio Sport en Suzanne Mulder van RTV Rijnmond. Op de Coolsingel stond ook de pas gereviseerde vierasser 491 met het aanhangrijtuig 1020 van de Stichting RoMeO te bewonderen. Daarnaast konden belangstellenden tijdens het evenement ook gratis kennismaken met de nieuwe RandstadRail RSG-3 rytuigen tussen de stations Stadhuis en de lijnwerkplaats Waalhaven. Daar werd gekeerd en de rondrit eindigde dan weer bij station Stadhuis. Er werd onderweg niet gestopt. Gereden werd met de rytuigen 5503, 5504, 5505 en 5007. De reacties op de nieuwe rytuigen waren positief. Gezien het succes van het evenement zijn er al direct plannen gesmeed voor een volgende, mogelijk internationale editie.

Stichting RoMeO

In oktober vonden tijdens de Herfstvakantie de laatste ritten plaats van lijn 11 en hierbij werd het totaal aantal passagiers voor 2009 gebracht op 20.841. Zowel opdrachtgever RET als de Stichting RoMeO waren hiermee zeer tevreden. Men hoopt na overleg met de Stadregio Rotterdam, dat de ritten ook in 2010 opnieuw door de Stichting RoMeO mogen worden gereden. Op zondag 12 oktober konden de ritten in verband met een bomruiming in de Proveniersstraat pas om 15.15 uur van start gaan. Op 23 oktober vonden er werkzaamheden plaats op de Provenierssingel tussen de Proveniersstraat en de Molenwaterweg. Op deze dag moest lijn 11 echter nog zijn rondjes rijden ten behoeve van Diergaarde Blijdorp. Zowel de RET als de Stichting RoMeO waren hiervan niet op de hoogte gebracht en hierdoor reed op de eerste rit lijn 11 zich hier vast op de Provenierssingel. Bovendien was een omleiding via de Bergselaan en Schieweg niet mogelijk in verband met de railwerkzaamheden aldaar. Na overleg met de aannemer en verwijdering van de hekken konden de ritten toch nog worden vervolgd.

In de remise Hillegersberg werd weer hard gewerkt aan de 109. daarnaast werden er ook nog wat werkzaamheden verricht aan de 242 en 805, terwijl de 1624 een uitgebreide schoonmaak- en poetsbeurt kreeg. Het interieur in de 1614 is inmiddels ook gereed en in de C.W. werd de 606 geholpen aan het hardnekkige storing. De 537 keerde terug naar de remise na het wisselen van de wielen. Gebleken was dat de wielen van as 1 en 3 waren versleten, terwijl de wielen van as 2 en 4 nog geruime tijd mee kunnen gaan. Daarom is nu ook op de B kant een wisselbediening gemonteerd waardoor de wagen nu regelmatig kan worden gekeerd om eenzijdige slijtage te voorkomen.

De pas weer in dienst gestelde vierasser 491 ging naar de C.W. omdat het rytuig nogal zorgde voor geluidsoverlast. Waarschijnlijk ligt het aan één van de truckstellen. Als dit klopt dan wordt het truckstel geruild met een truckstel van de 2603.

Infrastructuur en exploitatie

De werkzaamheden ten behoeve van railvernieuwing en aanleg Tramplus-haltes op het traject Eendrachtsp plein – Vasteland werden voltooid. De halte Kortenaerstraat werd hierbij opgeheven. Railvernieuwing vond ook plaats op de

Schieweg, waarbij tevens verbindingssporen werden aangelegd tussen de Schieweg vanuit noordelijke richting naar de Bergselaan. Bij calamiteiten op de Schiekade of in Schiebroek kan dan worden uitgeweken naar Blijdorp. De haltes bij de Vlaggemanstraat en de Abraham Kuyperslaan werden opgeheven, terwijl er een TramPlus-halte werd aangelegd bij de kruising Schieweg/Bergselaan. Railvernieuwing vond ook plaats op de Melanchtonweg tussen de haltes Melanchtonweg en Sint Franciscus Gasthuis.

Van zaterdag 22 november aanvang dienst tot zondag 23 november einde dienst werden er spoor- en herstelwerkzaamheden verricht aan beide landhoofden van de Zaagmolenbrug. Lijn 8 reed een omleiding via de Bergweg, Noordsingel, Heer Bokelweg, Schiekade, Hofplein v.v.

Op zaterdag 29 november einde dienst tot zondag 30 november 10.15 uur waren er werkzaamheden op de Bergwegbrug bij de Gordelweg. Lijn 4 reed in de richting Molenlaan tot voor de Zaagmolenstraat – filmde Marconiplein – en rechtsaf Zaagmolenstraat, route lijn 8 tot het Weena en eigen route. Lijn 8 reed in de richting Kleiweg tot voor de Benthuizenstraat – filmde Spangen – recht door Zaagmolenstraat, Bergweg, route lijn 4 tot het Weena en eigen route. Het niet bereden gedeelte naar de Kleiweg en Molenlaan werd bediend door een pendelbus.

City Media

Op 10 november werden door RET-directeur Peters en burgemeester Opstelten veertien beeldschermen onthuld op metrostation Beurs. Op de schermen wordt het laatste nieuws getoond, reclame, en informatie op het gebied van architectuur, kunst en cultuur, sport, business en innovatie. Het project is tot 2010 gefinancierd door de gemeente Rotterdam met een bedrag van 3,5 miljoen euro.

Nieuwe spoorbeveiliging

Half november werd bekend dat Arcadis, de onderneming die internationaal advies, ontwerp ingenieurs en managementdiensten levert, het nieuwe spoorbeveiligingssysteem in opdracht van General Electric test en migreert. Het ontwerp en de installatie wordt geleverd door General Electric. Voor Arcadis is het de eerste opdracht waarbij een volledig metro spoorbeveiligingssysteem wordt vervangen. (RM)

Vervanging RIS-schermen

De Rytuig Informatie Systeem (RIS)-schermen van de serie 5400 worden allemaal vervangen. De schermen die uit de rytuigen gehaald worden, worden nagekeken, eventueel gereviseerd en opgeslagen voor de serie 5300. Het RIS is een beeldscherm in de bestuurderscabine van de serie 5300 en 5400, waarop de actuele statussen van de rytuigen in een gekoppelde combinatie te bekijken zijn. (RM)

Stap op de kennislijn

In het kader van een imagocampagne van de Hogeschool Rotterdam, zijn de stations Coolhaven, Dijkzigt, Beurs, Blaak en Kralingse Zoom voorzien van "station-dominantie". De stations zijn grotendeels beplakt met wervende teksten in combinatie met de huisstijl van de Hogeschool Rotterdam. Het interieur van rytuig 5203 is vrijwel geheel beplakt in dezelfde stijl als de voornoemde stations. (RM)

Materieel

Metro/sneltram: De 5417 kwam weer in dienst na herstel schade. In de C.W. kwamen gereed de 5316, 5317 en

5326. Eind oktober stond hiervoor binnen de 5312. In de Waalhaven voor een onderhoudsbeurt de 5205 en 5224. De inbouw van camera's in de rijkstuiten 5301 t/m 5363 is voltooid. Dit geldt inmiddels ook voor een groot deel van de serie 5401 t/m 5418.

Tram: Mr. 718, 724, 739 en 742 kwamen weer in dienst. Mr. 746 binnen voor herstel schade. Mr. 702 is bijna gereed na nieuwe kleuren en de 712 werd binnengenomen voor herstel schade en nieuwe kleuren. Na het Weense rijkstuit 4948 werden nu ook de 4917, 4943 en 4925 in de C.W. binnengenomen voor diverse aanpassingen. De nog in dienst zijnde 800-en zijn weer regelmatig te vinden op de lijnen 2 en 7 en soms op een andere lijn.

Nieuws per datum

18/10: 01.00 – 7.30 uur, 23-2021 gleed op het eindpunt Holsingel over de blokken heen. De wagen is de gehele nacht blijven staan en pas 's ochtends herspoord. Lijn 23 reed vanaf aanvang dienst tot 7.30 uur naar het eindpunt Woudhoek.

18/10: 10.25 – 14.00 uur. Tijdens het rooien van bomen op de Burg. v Kempensingel werd de bovenleiding door een kraan kapot getrokken. De omlaag gevallen bovenleiding maakte vervolgens kortsluiting met een tweede kraan en werd over een lengte van enkele honderden meters beschadigd. Lijn 4 werd ingekort en naar de Molenlaan werd een pendelbus ingezet.

22/10: 18.20 – 19.00 uur, 21-2009 richting Woudhoek derailde met het tweede truckstel op een wissel op de Coolsingel. De lijnen 21 en 23 werden omgeleid via de Van Oldenbarneveltstraat.

23/10: 8.50 – 9.50 uur, 7-828 defect in de v. Vollenhovenstraat. Het rijkstuit moest worden weggesleept en lijn 7 werd omgeleid naar het Droogleever Fortuynplein.

24/10: 9.25 – 13.20 uur, 8-729 richting Spangen derailde met het eerste truckstel op het Droogleever Fortuynplein. Lijn 8 werd vanaf het Vasteland omgeleid via Eendrachtsweg, Nieuwe Binnenweg, Mathenesserlaan, Claes de Vrieselaan, G.J.de Jongheweg, binnenbrug Parksluizen, Westzeedijk en eigen route.

25/10: 7.05 – 8.35 en 8.50 – 9.00 uur, geen tramverkeer mogelijk op de Erasmusbrug. Door een defect zakte de bovenleiding niet en gingen de slagbomen hierdoor niet omhoog. De lijnen 20, 23 en 25 op de Rechter Maasoever reden terug via de Vastelandboog en op de Linker Maasoever werd gedriehoek bij het Wilhelminaplein.

27/10: 6.00 uur, 20-712 flinke aanrijding met een bestelbusje. De bestelwagen reed tegen de linkerzijde van de tram en de chauffeur raakte hierbij bekneld en moest door de brandweer worden bevrijd. Mr. 712 ging onmiddellijk voor herstel schade naar de C.W.

31/10: Op het Stationsplein, ter hoogte van het Westin hotel, botste mr. 746 tegen een bus van Connexion.

06/11: 16.15 – 18.30 uur, 20-704 richting Lombardijen botsste op het wissel op de Laan op Zuid voor de 2^e Rosestraat tegen 25-2028 vanuit de Beijerlandseelaan. Beide rijkstuiten derailden en de 2028 reed vervolgens nog over een kast van de wisselbediening heen die volledig werd vernield. Het wissel moest daarna handmatig worden bediend. De oorzaak van het ongeval was een verkeerde wisselstand. De 704 liep slechts weinig schade op en was al snel weer in dienst, de 2028 was er veel slechter aan toe en ging voor reparatie naar de C.W.

De lijnen 20, 23 en 25 vanuit de Rechter Maasoever driehoekten bij het Wilhelminaplein en de wagens op Zuid reden naar de Gaesbeekstraat.

11/11: 8.05 uur, 2-841 defect op het Breeplein richting de Groene Tuin. Lijn 2 werd vanaf Charlois omgeleid naar het

Wilhelminaplein en de lijnen 20 en 25 reden op Zuid via de route van lijn 23.

13/11: 's-Middags derailde het uitrukkende motorrijkstuit 2016 van lijn 23 op het wissel Putsebocht/Hilleviet en kwam daarbij gedeeltelijk dwars over de sporen te staan. Lijn 2 reed vanaf Charlois een ingekorte route tot de Gaesbeekstraat en vanaf de Groene Tuin via de Beijerlandseelaan naar het Wilhelminaplein. De tram moest worden getakeld waardoor de stroom van de bovenleiding af moest. Inrukkende rijkstuiten op Zuid reden hierdoor eerst naar het Wilhelminaplein en vervolgens naar de remise Hilledijk, waar achteruit werd ingerukt via het uitrukspoor.

RandstadRail

RandstadRail 1 jaar

Op vrijdag 17 oktober 2008 werd een begin gemaakt met het beplakken van de Haagse RandstadRail voertuigen met tekststickers en feestelijk gekleurde 'ballen'. De HTM wilde met deze versiering stil staan bij het feit dat RandstadRail nu 1 jaar zonder grote problemen rijdt tussen Den Haag en Zoetermeer. Na de verjaardag werden de stickers weer verwijderd. Net op tijd, want in de week van 3 t/m 7 november waren er iedere dag flinke verstoringen. Op maandag 3 november kon er in de ochtendspits niet over het Netkousviaduct gereden worden. Normaal gesproken is er voor de RandstadRail voertuigen een uitwijkmogelijkheid naar de keerlus bij Station Laan van NOI. Omdat de keerlus voor een deel opgebroken was moesten de RandstadRail voertuigen noodgedwongen driehoeken over de nieuwe calamiteitenboog bij Oostinje. De rest van de week waren er regelmatig sein- en wisselstoringen.

Randstadrail bij CS mogelijk over viaduct

De RandstadRail-lijn richting Rotterdam gaat bij het station Den Haag Centraal in de toekomst wellicht langs een perron rijden, dat boven het busplatform zal worden gebouwd.

De gemeente Den Haag laat de mogelijkheid de komende tijd verder onderzoeken, zo heeft verkeerswethouder Peter Smit op 18 november laten weten. Het viaduct is nodig omdat de treinperrons 11 en 12 op CS te zijner tijd weer door de NS zullen worden gebruikt.

Een eerder voorgestelde tunnel onder spoor 11 en 12 en een perron op het niveau van het busplatform zijn niet haalbaar gebleken. De tram zou in het laatste geval het Prins Bernard-viaduct kruisen, wat vanwege de veiligheid wordt afgewezen. Daarom worden beide varianten niet langer meegenomen in het onderzoek.

Bij de nu onderzochte variant rijdt Randstadrail via een viaduct boven de reïnsproren en het Prins Bernardviaduct aan de zuid-west zijde Den Haag Centraal binnen. Het bijzondere hoge station zal de naam Haags Startstation Erasmuslijn krijgen, kortweg HSE. Het futuristische idee sluit aan bij de herontwikkeling van CS en Babylon.

Het is de verwachting dat de nadere onderzoeken naar het hoge station eind dit jaar zijn afgerond.

Statenwegtracé

De bouw van het Statenwegtracé vordert gestaag. Op een aantal locaties in de tunnel is de railopstort inmiddels gereed. Ook de bouw van station Blijdorp ligt op schema. Vanaf eind 2009 moeten de eerste test- en proefritten gemaakt worden op het nieuwe tracé. Naar verwachting wordt het nieuwe trajectdeel van de RandstadRail in 2010 in gebruik genomen.

De geboorte van Drieka en Vierka

Met ingang van maandag 20 oktober 2008 zijn er op werkdagen in de ochtend- en avondspits extra trams gaan rijden op de lijnen 3 en 4. De startdatum van 20 oktober was slim gekozen omdat de herfstvakantie net was begonnen en er minder reizigers verwacht werden. Aan de inzet van extra trams was in de weken voorafgaand ruim aandacht besteed. Dat was ook zeker wel nodig want wie herinnert zich niet de chaotische taferelen bij de start van RandstadRail lijn 3 toen een deel van de voertuigen ook niet verder reed dan het De Savornin Lohmanplein. De HTM heeft geleerd van deze ervaring en een goede voorlichtingscampagne gestart. De kort trajectdiensten voeren de lijnummers 3K en 4K en werd aangekondigd als de geboorte van de tweeling Drieka en Vierka. In de trams is ook de halte-omroep aangepast waarbij duidelijk van te voren wordt aangekondigd dat met zich in een kort-traject voertuig bevindt. De halte-omroep voorziet nu ook in een melding als er bij een halte links moet worden uitgestapt. Lijn 3K rijdt tussen het De Savornin Lohmanplein en Zoetermeer Centrum West en lijn 4K tussen de Monstersestraat en Zoetermeer Javalaan. Met lijn 3K is ook iets bijzonders ingevoerd want vanaf Zoetermeer Centrum West (perron 2) vertrekt de tram weer als lijn 3K naar De Savornin Lohmanplein via de halte Dorp (rechtsom krakeling). In de avondspits rijdt lijn 3K de normale route van lijn 3 tot en met de halte Dorp. Vanaf Dorp rijdt lijn 3K dan door naar Zoetermeer Centrum West (perron 1) om vanuit daar als lijn 3K weer terug naar het De Savornin Lohmanplein te rijden. Opvallend is ook de keuze om het lijnnummer 4K te gebruiken richting Zoetermeer Javalaan. Vanaf de Monstersestraat heeft deze K niet echt een toegevoegde waarde omdat lijn 4K hetzelfde eindpunt heeft als lijn 4. Met de invoering van de lijnen 3K en 4K zijn ook de digitale bestemmingaanduidingen aangepast. De bestemmingen in Den Haag worden nu vermeldt als Den Haag met daaronder in het klein het eindpunt. Misschien is de startdatum van de lijnen 3K en 4K ook wel bewust gekozen nu de dagen korter worden. De digitale displays met daarop het lijnnummer zijn de komende maanden in de ochtend- en avondspits goed leesbaar. Als volgend jaar de dagen weer langer worden zijn de displays weer lastiger te lezen. De reiziger is dan inmiddels wel gewend aan de verschillende diensten.

De invoering van de lijnen 3K en 4K heeft wel tot gevolg dat het veel drukker is geworden tussen station Laan van NOI en Zoetermeer. We zijn nu op een punt aangekomen dat de vertrektijd van de trams bijna even lang is als de verwerkingstijd van een tram binnen een baanvaak tussen twee seinlichten. Hierdoor ontstaat vaak file, immers de volgende tram komt er al weer aan voordat de vorige tram het baanvak heeft verlaten. De metro's van de RET hebben moeite met het "invoegen" tussen de vele RandstadRailtrams van de HTM.

Digitale haltdisplays

Alle haltes van RandstadRail zijn nu voorzien van digitale aankomsttijden. Alleen bij de Monstersestraat en De Savornin Lohmanplein werken de digitale displays nog niet. Wie goed kijkt ziet dat er in de kasten geen elektronica aanwezig is. Het is niet duidelijk of dit komt omdat deze twee haltes toevallig ook de eindpunten zijn van de lijnen 3K en 4K. Omdat de lijnen 2, 6 en 12 een gezamenlijk traject kennen met RandstadRail worden in de haltes waar dit het geval is ook de stadslijnen vermeld. De digitale displays zijn niet overal even betrouwbaar en heel vaak zijn ze ook buiten dienst. Wij hopen dat het hier om kinderziektes gaat en dat de displays binnenkort wel de juiste tijden aangeven.

Materieel

Op 31 oktober werd de 5508 afgeleverd op de Waalhaven. Als trekkracht fungeerde Railion locomotief 6444. Kort daarna werd het rijtuig overgebracht naar remise 's Gravenweg. Rijtuig 5506, dat voor proeven enige tijd in Groot-Brittannië verbleef, keerde eind oktober/begin november terug naar Bautzen in Duitsland. Van daar uit vertrok het rijtuig op 10 november naar Nederland en werd op 12 november afgeleverd bij de lijnwerkplaats Waalhaven. Daarna werd ook dit rijtuig overgebracht naar de remise 's Gravenweg. Op 13 november werden de rijtuigen 5503 en 5504 overgebracht van de lijnwerkplaats Waalhaven naar remise Leidschendam. De rijtuigen zullen daar enkele keren worden beproefd, voordat ze waarschijnlijk vanaf half december in de reizigersdienst ingezet zullen worden. Het transport naar Leidschendam werd uitgevoerd door Rotterdam Rail Feeding met locomotief RRF 19 en enkele koppelwagens en lege containerwagens. De 5505, 5506, 5507 en 5508 worden vanuit remise 's Gravenweg nu overdag regelmatig ingezet voor proef- en instructieritten.

UTRECHT

WEENSE TRAMS STROMEN BEGIN 2009 IN OP UTRECHTSE SPOORBAAN, aldus de tekst van een persbericht van 4 november jl.:

Bestuur Regio Utrecht laat trams uit Wenen geleidelijk instromen in de nieuwe dienstregeling voor het openbaar vervoer. De Weense tram zal in de loop van januari 2009, als de spits na de feestdagen weer aantrekt, zijn eerste publieksritten maken. Het gaat om extra tramvervoer. De Weense trams rijden tijdens de ochtend- en avondspits en specifiek op het tramtraject Utrecht CS en Nieuwegein Stadscentrum. Op dit traject zullen zij, als spitstram, een beperkt aantal haltes aandoen.

De komende maanden treft Bestuur Regio Utrecht samen met vervoerder Connexxion de laatste voorbereidingen om de trams uit Oostenrijk te kunnen inzetten. Dan moet ook duidelijk worden hoeveel spitstrams bruikbaar zijn en welke haltes worden aangedaan. Geleidelijk aan worden trams van faciliteiten en aankleding voorzien, testritten gedaan, trambestuurders opgeleid en perrons aangepast. Daarbij is samengewerkt met de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. In eerste instantie was de verwachting dat de eerste extra trams dit najaar al konden worden ingezet. De voorbereidingen hebben echter meer tijd gevegd. Daarom heeft de stadsregio nu aansluiting gezocht bij de nieuwe dienstregeling.

In samenwerking met Connexxion zullen de reizigers tijdig worden geïnformeerd over de inzet van de Weense trams, de spittijden en de haltes die worden aangedaan. Door een opstapje van één trede in de tram zijn de spitstrams beperkt toegankelijk voor mensen met fysieke beperkingen. Dit geldt met name voor rolstoelgebruikers. Zij kunnen gewoon gebruik blijven maken van de huidige Connexxion-trams die even vaak rijden als nu. De Weense trams zijn extra tijdens de spits. In de informatie over de dienstregeling wordt duidelijk gemaakt wanneer welke trams rijden en welke haltes zij aandoen.

Extra tramvervoer tijdens de spitsen is nodig om stad en regio bereikbaar te houden en reizigers snel en comfortabel openbaar vervoer te blijven bieden. Om op korte termijn in de toenemende vraag te kunnen voorzien, haalde Bestuur Regio Utrecht dit voorjaar een tram uit Wenen. Na onderzoek en praktijktesten bleek de tram in te zetten op de bestaande rails in de Utrechtse regio. Daarop besloot de

stadsregio een aantal exemplaren te kopen. Het gaat om zes trams met elk drie wagens. Met een lengte van zestig meter worden ze even lang als de huidige Connexion-trams. Elke tram biedt ruimte voor circa honderd reizigers. De trams kwamen vervroegd beschikbaar omdat Wenen overstapt op materieel dat ook geschikt is voor metrovervoer.

Sneltram Utrecht wordt niet doorgetrokken naar Vianen

De oude Lekbrug bij Vianen wordt volgend jaar gesloopt. Het bestuur regio Utrecht ziet af van doortrekken van de sneltram van Nieuwegein naar Vianen.

Het regiobestuur vroeg rijkswaterstaat vorig jaar met sloop te wachten tot uitgezocht is of de brug nog dienst kan doen voor de sneltram. Dat blijkt nu veel te kostbaar.

Rijkswaterstaat wil eigenlijk al van de stalen boogbrug af sinds de oplevering van de naastgelegen Jan Blankenbrug in 2004. De stichting Boogbrug Vianen wist de sloop jarenlangte verhinderen, aanvankelijk omdat de uit 1936 date-rende brug volgens haar een monemnt was, later omdat ze deel uitmaakt van een reeks bruggen in het Rijkswegenplan uit 1927.

(Bron AD)

RIJN GOUWELIJN

Het aanleggen van de Rijn Gouwelijn over de Hooigracht is zeker 17,7 miljoen euro duurder dan een sneltram over de Breesstraat. Maar met een totaalprijs van 88,3 miljoen blijven de kosten wel onder het door provincie en gemeente afgesproken maximum van 91 miljoen euro.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben daarom hun fiat gegeven aan het tramtracé over de Hooigracht. De provincie betaalt 12,5 miljoen van de meerkosten, de gemeente draait op voor de overige 5,2 miljoen. De RGL door de Breesstraat is nu volgens de provincie definitief van de baan. Zuid-Holland en Leiden stelden in juli een concept bestuurs-overeenkomst op, waarin werd vastgelegd dat de RGL over de route Hooigracht-Langegegracht gaat rijden als dat technisch en financieel haalbaar is. Volgens het adviesbureau dat vervolgens de zaak onderzocht, is een tram over de Hooigracht voor de verkeersveiligheid beter dan een tram door de Breesstraat.

De alternatieve route is blijkens het onderzoek wel weer duurder dan waar de provincie en Leiden in juli nog vanuit gingen. Toen stopte de teller op 83,3, nu op 88,3 miljoen euro. Dat betekent voor Leiden weer een extra kostenpost van 2,5 miljoen.

Provinciale staten en de gemeenteraad moeten de bestuursovereenkomst nog wel bekrachtigen. Als dat voor het einde van dit jaar gebeurt, zou de aanleg van de RGL volgens de provincie begin 2014 kunnen starten.

(Bron: Leidsch Dagblad)

Stadsregio Arnhem-Nijmegen

In april volgend jaar wil de stadsregio Arnhem-Nijmegen een beslissing nemen over de aanleg van een tramverbinding tussen Nijmegen, de Waalsprong, Bemmelen en Arnhem.

Afgelopen maand leverden diverse Nijmeegse raadsfracties kritiek op de trage besluitvorming rond de tram. Eind 2007 werden de tramplannen voor het eerst gelanceerd. Met de studies voor een definitieve besluitvorming zou een half jaar gemoeid zijn, werd destijds gezegd. Later is dit verlengd tot een jaar. Nu komen er opnieuw enkele maanden bij. De Nijmeegse raad vindt langer uitstel onaanvaardbaar omdat het openbaar vervoer steeds vaker vastloopt in de files. Het

is daarom de hoogste tijd voor nieuwe investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer met vrijliggende banen. Die investeringen worden echter opgehouden door de tramstudie. Op zich is de Nijmeegse raad postief over de inzet van een tram. Het wordt gezien als ideaal vervoermiddel. Volgens wethouder Jan van der Meer is de studie vertraagd door uitbreiding van het project. Aanvankelijk ging het om een tramlijn in Nijmegen, naar de Waalsprong en Bemmelen. Daar is later Arnhem bijgekomen. Die uitbreiding is noodzakelijk, aldus Van der Meer voor een rendabele exploitatie. Een regiotram maakt veel meer kans op subsidie van het rijk.

(Bron: de Gelderlander)

BUSNIEUWS NEDERLAND

Onder de lezers van dit blad zullen voornamelijk verstokte spoorhobbyisten te vinden zijn die zich maar weinig bezighouden met alle andere transportmiddelen dan voertuigen op stalen wielen. Daar kan ik hen grotendeels gelijk in geven, want de spoorwaghebobby is in al zijn facetten een interessante bezigheid. Er zijn echter ook mensen -ze zijn in de minderheid- die hun interessegebied hebben liggen bij de stads- en streekbus. U kunt zich er wellicht weinig bij voorstellen, maar ook op dit gebied is er genoeg interessants te bestuderen en te fotograferen. Eén van die busfetisjisteben ik.

Al op jonge leeftijd trok de bus mijn belangstelling. Naar het schijnt werd mij 's avonds voor het slapengaan niet voorgelaten, maar werd er samen gekeken naar de langrijdende lijn 6. Het was voor mij altijd een belevenis om naar het centrum te gaan, want dan gingen we met zo'n grote lange bus. Mijn eerste specifieke herinneringen zijn afkomstig uit 1997, toen ik met de rest van groep 4 en 5 met de schoolbus ging zwemmen. Een prachtige oude bus -naar later bleek 1 van de laatste wijnrode standaardbussen in Utrecht- bracht ons elke week en haalde ons gelukkig ook weer op.

In 2002 raakte ik op de middelbare school voor het eerst in aanraking met een nu zo'n vanzelfsprekend middel: internet. Al redelijk snel -internet was toen nog wel langzaam- kwam ik erachter dat ik niet de enige was die al die bussen leuk vond. Door de binnen onze hobby wereldberoemde website <http://openbaarvervoerinboskoop.nl> vergrootte ik al snel mijn kennis en de vele foto's die daar dagelijks op werden (en worden) gezet waren leuk om te bekijken.

Toen in 2003 in de locale Kruidvat-gids een mooie Kodak stond aangeboden voor 95 euro had ik daar mijn zinnen snel op gezet. Met een "subsidie" van mijn ouders werd de camera aangeschaft en daarmee begon een nieuwe hobby. Inmiddels heb ik naar eigen schatting een fotocollectie opgebouwd van rond de 20 duizend foto's uit binnen- en buitenland en fotografeer ik met een voor mij goede SLR van Canon. Omdat ik voorstander ben van het delen van informatie -ik ben ook redelijk actief op Wikipedia- heb ik een eigen website opgezet, waar inmiddels bijna 20.000 foto's op staan. Omdat ik een fotowebsite an sich een beetje kaal vind, zocht ik manieren om www.busfoto.nl veelzijdiger te maken.

Omdat ik tegelijkertijd al met enige regelmaat aan de vorige auteur van de rubriek "Busnieuws", Herman van 't Hoogerhuijs, kopij leverde over de stadsvervoerder van Utrecht en hij aangaf met deze rubriek te willen stoppen, was voor mij de keuze spoedig gemaakt. HOV-Railnieuws behield een busrubriek, terwijl ik mijn site -altijd enkele dagen later- kon uitbreiden met een aantal nieuwsberichten.

Het bleek mij al snel dat het samenstellen van de maandelijkse inzending het beste op het laatste moment kan gebeuren; met de soms grote dynamiek bij de OV-bedrijven zegt

men vaak het één, maar gebeurt er vaak het ander. Of er gebeurt helemaal niets.

Ik ben voornemens om de rubriek voort te zetten op mijn website, zodat later opgezocht kan worden wat er nu gebeurt. Of het ontbreken van een goede stok achter de deur - de door Aad gestelde deadline- toch mij de discipline kan geven een maandelijks stuk voor alleen mijn site te schrijven is een ander verhaal. Wel kan ik in mijn achterhoofd houden dat ik in de korte tijd dat ik redacteur was (10 nummers) nooit met tegenzin heb gewerkt aan de totstandkoming van "Busnieuws", waarvan hierna mijn laatste bijdrage.

Maurits Vink, 18, Utrecht

Concessies

De stadsdienst van Almere en de streeklijnen van deze stad naar Amsterdam en 't Gooi worden in januari 2010 als een concessie aan de beste aanbieder gegund. De provincie Flevoland delegeert zijn bevoegdheden aan de gemeente Almere. Men denkt met de gecombineerde aanbesteding een beter totaalpakket te kunnen aanbieden, en dat voor een lagere prijs. Begin 2009 kunnen potentiële vervoerders hun biedingen indienen; in de zomer wordt dan bekend wie er vanaf de jaarwisseling naar 2010 mag gaan rijden in de polder.

Hieronder een overzicht van de concessies die binnenkort opnieuw worden aanbesteed. Nieuw materieel of verschuivingen staan vermeld in de rubrieken van de vervoerders.

<u>Concessienaam</u>	<u>Huid. vervoerder</u>	<u>Toek. vervoerder</u>
BRU Utrecht	Connexxion	Connexion
Haaglanden	Connexxion	Veolia
Midden-Zeeland	Connexxion	Connexxion
Noord Holland Noord	Connexxion	Connexxion
Provincie Utrecht	Conn./BBA/SVN	Connexxion
Stadsregio Eindhoven	Hermes/Veolia	Hermes
Stadsregio Rotterdam	Connexxion	Qbuzz
Zuidoost Friesland	Arriva	Qbuzz

Verlaging leeftijd rijbewijs D

In de juli-editie berichtten wij er reeds over; men wil een proef starten met het verlagen van de leeftijd waarop personen hun busrijbewijs kunnen halen van 21 naar 18 jaar. Uit een al wat oudere toespraak van Staatssecretaris Huizinga (10 september, zie website VWS) blijkt dat men er volgend jaar mee wil starten. Dat komt mooi uit voor uw redacteur, die door het wegvallen van dit blad natuurlijk geen dagen meer kwijt is aan de verzameling van nieuwsberichten en een andere hobbytijdsinvulling moet zoeken...

Fabrikanten

Een mooie prestatie van VDL Bus & Coach en een compliment voor de ontwerpers van bijna 30 jaar geleden; van de BOVA Futura, de sinds 1982 gebouwde streekbus met de bekende bolle kop is op 10 oktober 2008 de 10.000e bus afgeleverd aan het Duitse bedrijf Harz-Weser-Werkstätten. Hoewel de bus in de afgelopen jaren diverse cosmetische en mechanische wijzigingen heeft ondergaan is nog steeds de vorm uit de jaren '80 in de nieuwe bussen terug te vinden, wat een bewijs is dat men destijds met het ontwerp de tijd ver vooruit was.

Op 10 november maakte de topman van VDL, Wim van der Leegte, bekend dat bij het bedrijf in navolging van de grote order van Connexxion dit jaar een nieuwe order van maar liefst 518 Citea's is besteld door de Dubai Roads and Transport Authority in Dubai, Verenigde Arabische Emiraten. De eerste exemplaren worden volgend jaar afgeleverd, de laatste in april 2010.

Al eerder bestelde de RTA grote aantallen Europese bussen. Neoplan levert sinds dit jaar bijna 400 bussen. 170 hiervan zijn enorme dubbeldekkerbussen van het type Centroliner DD met een hoogte van 4,3 meter. Tevens worden 150 Centroliner GL (gelede) bussen afgeleverd, alsmede 75 standaardbussen. Mercedes-Benz levert 100 bussen van het type Citaro Low Entry.

Ook heeft VDL in november voor een bedrag van 150 miljoen euro 350 onderstellen verkocht aan Engeland. Daar maakt men er complete bussen voor, bestemd voor Arriva.

Vooralsnog minder succesvol bij VDL is de Procity, die m.u.v enkele exemplaren bij Van Driel in Oss en bij onze zuiderburen bij De Lijn alleen in grote getale bij Connexxion voorkomt. Nu er van het Frysker-concept met kleine busjes en hoge frequenties niet veel terecht komt in Friesland worden deze omgebouwde Volkswagentjes overal in het land gezien. Het is de vraag of er in navolging van de Futura de komende 26 jaar nog 9.844 van worden gebouwd...

Trolleybus in Arnhem

Arnhem koopt van Connexxion de bovenleidingen van de trolley en verhuurt ze aan de maatschappij die in 2010 op de trolley gaat rijden. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen, die over het openbaar vervoer gaat, besteedt het openbaar vervoer in het gebied in de loop van volgend jaar opnieuw aan. De vervoerder die de aanbesteding wint, mag op 1 januari 2010 aan de slag. Arnhem heeft laten weten dat die nieuwe vervoerder in de Gelderse hoofdstad en in Oosterbeek en Velp met trolley's moet rijden. Maar geen enkele andere maatschappij dan Connexxion heeft dit soort bussen. Nergens anders in Nederland is een trolleyneet.

Om toch alle vervoermaatschappijen een gelijke kans te geven, wordt Arnhem volgend jaar 'economisch eigenaar' van de bovenleidingen en de erbij behorende apparatuur. De gemeenten Renkum en Rheden blijven wel 'juridisch eigenaar' van de delen op hun grondgebied. Arnhem betaalt Connexxion naar schatting ruim 1 miljoen euro. Vervolgens verhuurt de gemeente de bovenleidingen aan de nieuwe concessiehouder. Deze busmaatschappij gaat de leidingen onderhouden, in ruil waarvoor zij een vergoeding krijgt van de Stadsregio.

De nieuwe vervoerder (als dat tenminste niet Connexxion is) dient ook de veertig trolleybussen van Connexxion over te nemen. Elf standaard trolleybussen moet de nieuwe maatschappij zelf kopen; Connexxion heeft ze wel, maar ze zijn afgeschreven.

Verliest Connexxion de aanbesteding, dan koopt Arnhem van deze busmaatschappij ook de remise op de Westervoortsedijk. Beide partijen zijn het nog niet eens over het bedrag (2,4 of 3 miljoen). De remise wordt vervolgens verhuurd aan de nieuwe concessiehouder. Wint Connexxion de concessie, dan blijft de maatschappij eigenaar van het gebouw.

Men is druk bezig bovenleidingsmasten te plaatsen in de wijk Schuytgraaf. Het trolleyneet wordt daarmee uitgebreid met een lengte van 5 kilometer.

Congo

Op 18 november zijn in Amsterdam Westpoort de voormalige Arriva 4014, 4233, 4240, 4241, 4245, 4302, 4306, 4310 en Connexxion 4317, 4325 en 4713 gespot, die bedoeld zijn voor export naar de Congolese hoofdstad Kinshasa. Een Hermes-bus uit de 5300-serie is daar inmiddels gespot in locale kleuren.

Arriva

De dienstregeling van Arriva op de concessie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee wordt met de start van de nieuwe dienstregeling op 4 januari 2009 uitgebreid. Tijdens de

spits gaan er meer bussen rijden, en de spitstijden worden verlengd. Er is hierbij extra ingezet op specifieke lijnen, zoals lijn 168, de sneldienst tussen Heinenoord en Dordrecht en lijn 139, de sneldienst tussen Ouddorp, Middelharnis en Rotterdam. Daarnaast start Arriva rijden met lijn 396, een Q-liner van Goeree-Overflakkee richting Rotterdam. Tot slot zet Arriva een aantal ritten die nu als beltaxi rijden, om in ritten met een vaste dienstregeling. Het gaat bijvoorbeeld om de lijn 565 tussen Numansdorp en Strijen en lijn 567 tussen Strijen en Strijensas.

De Provincie Friesland had Arriva een boete van €100.000.- opgelegd omdat het 16 bussen met een hoge vloer instap heeft laten rijden in Zuidoost-Friesland, terwijl lagevloerbussen waren vereist. Omdat Arriva uiteindelijk besloot de lagevloerbussen weer terug te halen, is de boete ingetrokken. Arriva verliest deze concessie vanaf 14 december aan nieuwkomer Qbuzz.

Tot 28 februari 2009 wordt door de chauffeurs van de Amelandse bussen het Eurokaartje verkocht. Hiermee kunnen reizigers voor € 1 een onbeperkte afstand met de bus afleggen.

De gemeenteraad van Dordrecht wil dat het college het busvervoer gratis maakt voor 65-plussers in de daluren en het weekeinde. Burgemeester & wethouders willen echter alleen een experiment starten met gratis vervoer tussen de transferia en het centrum van de stad. Uit een offerte van Arriva blijkt het plan van de gemeenteraad niet gefinancierd te kunnen worden met de beschikbare 1,5 miljoen euro.

Chauffeurs vrezen de huidige situatie op het busstation va Groningen. Door de slechte overzichtelijkheid, het grote aantal bussen en een sterke toename van het aantal reizigers is het volgens hen wachten op een ernstige aanrijding, zo meldt het Dagblad v/h Noorden.

Connexxion

Omdat het Franse moederbedrijf Transdev, dat tweederde van de aandelen in handen heeft van Connexxion, niet tevreden is over de bedrijfsresultaten worden de meeste topmensen de laan uitgestuurd. Anderen degraderen in functie. Onder de vertrekkers behoort ook Peter Kortenhorst, voorzitter van de raad van bestuur.

Connexxion heeft enkele concessies in Nederland verloren aan concurrenten, zoals Haaglanden aan Veolia en Rotterdam aan Qbuzz. Dat was een tegenvaller voor Transdev, dat bijna een kwart miljard betaalde voor de aandelen.

Als grootaandeelhouder met een derde van de aandelen heeft de Overheid in de persoon van Wouter Bos, die bij de nieuwe Staatsbank Fortis ook bonussen heeft ingetrokken, de contractueel vastgelegde vertrekpremie van Kortenhorst en consorten nietig verklaard. Terwijl de duizenden chauffeurs voor een paar euro per uur hun rondjes rijden, liet Kortenhorst een vertrekbonus van een miljoen euro vastleggen. Ook de eigen werknemers zijn niet tevreden over hun bedrijf. In het gehele land zijn er spanningen tussen het rijdend en leidend personeel. De chauffeurs eisen een sterke verbetering van de verhoudingen tussen beide partijen. Ook wil men dat de sociale veiligheid in de bus wordt verbeterd. Connexxion in Arnhem loopt hierin voorop. Daar is onlangs al een korte werkonderbreking geweest en men dreigt met meer acties.

De bij Connexxion in Delft gestalde waterstofbus van het type Van Hool A330FC mocht omwille van de veiligheid (er waren problemen met de ontheffing) niet meer bij een tijdelijke pomp in Delft worden getankt. Daarom moet de bus nu eens per 400 kilometer voor een tankbeurt naar Amsterdam-Noord. Op de stalling in Amsterdam-Noord bij het GVB is nog een waterstoftank aanwezig die werd gebruikt voor het bijvullen van de demo-waterstofcitaro's. Overigens heeft deze frequente tocht naar de hoofdstad wel een voordeel: het

tanken in Amsterdam-Noord gebeurt in 17 minuten, in Delft maar liefst 9 uur.

Op 1 november 2008 stonden opgelegd op het voormalige stallingsterrein van Connexxion:

2067 (Hermes), 2419, 2434, 2436, 2450, 2462, 2472, 2475, 2484, 2487, 2488, 2489, 2493, 2547, 2554, 2572, 2579, 2580-2583, 2588, 2616, 2620, 2637, 2638, 2672, 2897, 8022, 8062, 8067, 8069, 8070, 8071, 8075 en 8079. De 8000-en waren geheel wit. Een deel van de andere afgevoerde wagens staat bij de oude vestiging in Hoofddorp, vanuit de trein te zien bij vertrek uit de plaats richting Leiden aan de westzijde. Ook opgelegd zijn de 1205, 2815 en de lagevloeralliances in Amersfoort uit de 2800-serie, m.u.v. de 2867 en 2880.

De 8800-en in Utrecht zijn daar door de komst van de geel/grijze Ambassadors overbodig en gaan naar Zeeland toe. Als eerste bus ging de 8856 midden november naar Middelburg toe om de chauffeurs te laten wennen aan het materieel.

De op 19 juli 2008 bijna volledig uitgebrande Citaro 9110 staat in twee delen bij Evobus in Nijkerk. Op 17 oktober kwam de 3823 in botsing met een tram van lijn 5 in Amstelveen, waarna de bus inreed op een gebouw. Naast de bij dit soort aanrijdingen "gebruikelijke" frontschade was het opvallend dat een aantal stoelen was losgeschoten en los in de bus lagen.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Provincie Utrecht

De afgelopen maanden zijn er flink wat locale protesten geweest tegen de gedeeltelijke opheffing van buslijn 120 op het traject Breukelen - Utrecht. Doordat men de lijn wilde laten eindigen bij station Breukelen poogde men de reizigers in de trein te krijgen, die vanaf de nieuwe dienstregeling elk kwartier gaat rijden. Voor veel reizigers zou dit echter een grote toename van de reistijd betekenen. De actiegroep wilde dat lijn 120 bleef rijden zoals die nu rijdt. Als polderoplossing wordt lijn 120 nu verlengd naar station Maarssen. Daar kunnen mensen dan overstappen op de trein of een nieuwe Connexxion-buslijn 20, die het oude traject van lijn 120 tussen Utrecht en Maarssen gaat overnemen. Lijn 20 is trouwens slechts tijdelijk, omdat het niet mogelijk was om lijn 120 direct door te trekken naar Utrecht Centraal daar de nieuwe roosters al gemaakt waren.

Andere grote wijzigingen die met de nieuwe concessie Provincie Utrecht worden doorgevoerd:

- Twee nieuwe lijnen en twee aangepaste en vernummerde lijnen in Woerden (lijn 1, 2, 3 en 4);
- Opheffing lijnen 124, 125, 245, 298;
- Uitbreiding aantal ritten op lijnen 80/82, 81, 128, 141, 143, 180, 195, 295, 526;
- Inkorting en vernummering van lijn 140 (naar 130). Rijdt tot Breukelen en biedt daar aansluiting op de trein; inkorting lijn 80 tot Amersfoort - Veenendaal;
- Nieuwe lijnen 74 (Soest Zuid - Amersfoort), 77 (Amersfoort - Leusden), 82 (Amersfoort - Doorn), 83 (Zeist - Veenendaal), 87 (Veenendaal - Wageningen), 105 (Woerden - Oudewater), 204 (Montfoort - Nieuwegein), 642 (Mijdrecht - Woerden), 646 (Mijdrecht - Gouda), 676 (Spakenburg - Amersfoort), 690 (Rhenen - Amersfoort).

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Provincie Noord-Holland

In de concessie Amstelland-Meerlanden zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: lijn 57 (Hoofddorp - Leiden) gaat 2x per uur rijden; 140 (Uithoorn - Haarlem) gaat 4x i.p.v. 6x per uur rijden; 146 (Wilnis - Amsterdam Zuidoost) in de spits 4x per uur; 170 (Uithoorn - Amsterdam) in de spits 6x per uur, overdag 4x; 287 gaat in de middagspits 10x per uur;

- Vervallen: lijn 60 (Katwijk - Nieuw Vennep), 144, 251 (Uithoorn - Amstelveen Poortwachter), 272 (Amstelveen Busstation - Uithoorn),
 - Nieuwe lijnen: 193 (Schiphol P30 - Schiphol Oost Zuideinde)
 - Lijnwijzigingen: lijn 140 wordt vervangen door lijn 130 (Uithoorn - Breukelen) en geeft te Breukelen aansluiting op de trein naar Utrecht. De 170 rijdt weer vanuit Uithoorn Meerwijk. Lijn 190 rijdt alleen nog tussen P30 en P40 op Schiphol. Lijn 196 wordt verkort tot Hoofddorp Spaarne Ziekenhuis - Schiphol Noord. Zuidtangent 310 rijdt 's avonds en op zondag maar tot Schiphol Plaza.

In de concessie Gooi/Vechtstreek zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Vervallen: lijn 116 (Hilversum Station - Media Park), 117 (Blaricum Carpoolplaats - Blaricum Tergooi Ziekenhuis)

In de concessie Haarlem/Bollenstreek zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Vervallen: lijn 280 (Zandvoort - Haarlem);
 - Nieuwe lijnen: 6 (Bennebroek - Schalkwijk);
 - Lijnwijzigingen: lijn 15 gaat rijden via station Haarlem Spaarnwoude. Lijn 57 rijdt niet meer tussen Hoofddorp en Hillegom. Lijn 273 wordt N73. 286 wordt N80;

In de concessie Zaanstreek zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Nieuwe lijnen: 56 (Assendelft - Zaandam)
 - Lijnwijzigingen: lijn 293 wordt N93.

In de concessie Noord-Holland Noord zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Materieel: bijna alle oude bussen gaan hier weg. De van Stadsvervoer Nederland afkomstige bussen gaan rijden vanuit Alkmaar (5101-5120) en Hoorn (5121-5131). Vanuit Alkmaar (gaan verder) rijden: 4x Procity (ex Frysker), Regio-net-Citaro's 9248-9253, Stadsdienst-Citaro's 3290-3295, 3314-3325, Qliners 5612-5615. Vanuit Hoorn worden dit ook 4 Fryskers, Citaro's 3296-3306 en vanuit Den Helder Citaro's 3307-3313 en de van Hermes afkomstige 1839-1840 en 1853-1856. Op Texel gaan de 1857-1860 rijden. Verder moeten over de stallingen nog 7 Procity's worden verdeeld.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Arnhem

In Arnhem zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: lijn 5 gaat in de ochtendspits en overdag 8x per uur rijden; lijn 7 rijdt op zondag 4x ipv. 2x per uur. Lijn 10 (Arnhem - Schuytgraaf) van maandag tot zaterdag de hele dag rijden.
 - Lijnwijzigingen: lijn 69 wordt verlengd naar Tolkamer.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Almere

In Almere zijn de volgende wijzigingen aanstaande:
 - Lijnwijzigingen: lijn 1 rijdt standaard door naar de Stripheldenbuurt (en niet meer om de bus). Dit kost 1 dienstwagen extra. Lijn 4 wordt verlengd naar het Columbuskwartier (en vanaf de zomer het Homeruskwartier). Lijn 7 gaat verder rijden naar de halte Noorderplassen Noord.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Twente

In Twente zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: lijn 1 (Enschede Universiteit - Weselerbrink) rijdt op zaterdagen overdag 8 keer per uur; voor lijn 2 geldt hetzelfde;
 - Lijnwijzigingen: lijn 69 wordt verlengd naar Tolkamer.
 - Nieuwe lijnen: 8 (Krakeling Hengelo Noord - Enschede Zuid) is een nieuwe spitslijn die elk halfuur rijdt.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Provincie Zeeland

In Zeeland zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: 20 (Terneuzen - Goes) rijdt in de spits vaker. Lijn 23 ('s-Heerenhoek - Goes) gaat elk uur rijden ipv. elk halfuur;
 - Nieuwe lijnen: 29 (Yerseke - Hansweert) als vervanging voor de gewijzigde lijnen 27 en 28. 30 (Wemeldinge - Hansweert) is een nieuwe belbuslijn, net zoals lijn 32 (Kattendijk - Goes). Belbus 59 (Arnemuiden - Middelburg), 61 (Oost-Souburg - Middelburg), 62 (Veere - Meliskerke), Zomerlijn 64 (Middelburg - Domburg - Vlissingen);
 - Lijnwijzigingen: lijn 21 ('s Heerenhoek - Baarland) en lijn 22 (Oud-Sabbinge - Goes) rijden van maandag tot zaterdag met een grote bus ipv. een kleine bus. Lijn 27 rijdt alleen tussen Yerseke en Goes. Lijn 28 rijdt alleen tussen Hansweert - Goes.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling Provincie Zuid-Holland

In de regio Haaglanden zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Lijnwijzigingen: lijn 27 (Den Haag - Wateringen) wordt voortaan door de HTM gereden. Lijn 33 (Rijswijk De Schilp - Leidschenveen) juist weer door Connexxion.

In de regio Leiden/Gouda zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: lijn 6 (Gouda - Goudse Poort) rijdt nog alleen in de spits.
 - Nieuwe lijnen: 11/12/13 (Leiden - Leiderdorp) ter vervanging van de lijnen 15, 17, 31, 40, 41 en 42 op dat traject. 36, 37 en 38 (Katwijk - Leiden), 40 (Noordwijk - Leiden), 44 (Noordwijk - Leiden)
 - Lijnwijzigingen: Lijn 15 wordt lijn 11 en 17 wordt 12. Lijn 527 rijdt alleen nog maar tussen Leiden en Oegstgeest Poelgeest.
 - Vervallen: 31 (Katwijk - Leiden), 35 (Katwijk - Leiden), 41 (Katwijk - Leiderdorp), 42 (Noordwijk - Leiderdorp), 60 (Katwijk - Nieuw-Vennep), 240 (Noordwijk - Leiden)

In de regio Voorne-Putten zijn onder meer de volgende wijzigingen aanstaande:

- Frequentiewijzigingen: 115 (Brielle - Spijkenisse) rijdt voortaan 1x per uur in de zomervakantie;
 - Nieuwe lijnen: 121 (Hellevoetsluis - Spijkenisse); gedeelte van bussen van lijn 111 die via een andere route rijden. 122 (Hellevoetsluis - Kickersbloem); dit zijn bussen van lijn 102 die gedeeltelijk via een andere route rijden. 184 (Spijkenisse - Maaswijk) is een sneldienst van lijn 84. 185 (Spijkenisse - Wijngaard); gedeelte van bussen lijn 85 die via een andere route rijden;
 - Vervallen: Buurtbus 193 (Oostvoorne - Kruijning Gros); opgeheven wegens gebrek aan vrijwilligers.

Zie voor een volledig overzicht de website van Connexxion.

Met ingang van 14 december gaat Connexxion rijden op een groot aantal concessies. Voor deze concessies heeft Connexxion met dochter Hermes 572 nieuwe bussen besteld. Hoewel de nieuwe bussen nog niet geheel zijn afgeleverd, volgt hieronder onder alle voorbehoud een overzicht van reeds van een kenteken voorziene nieuwe bussen. Zie hiervoor ook het kopje Hermes.

2956 - 2987 (32), MAN Lion's City A21 CNG; voor Midden-Zeeland

nog geen kentekens bekend

3159 - 3289 (131), VDL Berkhof Ambassador ALE 120; geel/grijs voor BRU Utrecht

3159 BV-BN-84, 3160 BV-BN-85, 3161 BV-BN-86, 3162 BV-BN-87, 3163 BV-BN-88, 3164 BV-BN-89, 3165 BV-BN-90, 3166 BV-BN-91, 3167 BV-BN-92, 3168 BV-BN-93, 3169 BV-BN-94, 3170 BV-BN-95, 3171 BV-BN-96, 3172 BV-BN-97, 3173 BV-BN-98, 3174 BV-BN-99, 3175 BV-BV-88, 3176 BV-BV-89, 3177 BV-BV-90, 3178 BV-BV-91, 3179 BV-BV-92, 3180 BV-BV-93, 3181 BV-BV-94, 3182 BV-BV-95, 3183 BV-BV-96, 3184 BV-BV-97, 3185 BV-BV-98, 3186 BV-BV-99, 3187 BV-BX-01, 3188 BV-BX-02, 3189 BV-BX-03, 3190 BV-BX-06, 3191 BV-DF-61, 3192 BV-DF-63, 3193 BV-DF-64, 3194 BV-DF-66, 3195 BV-DF-68, 3196 BV-DF-72, 3197 BV-DF-73, 3198 BV-DF-74, 3199 BV-DF-75, 3200 BV-DF-76, 3201 BV-DF-77, 3202 BV-DF-78, 3203 BV-DF-79, 3204 BV-DF-80, 3205 BV-DF-81, 3206 BV-DF-82, 3207 BV-DL-69, 3208 BV-DL-70, 3209 BV-DL-71, 3210 BV-DL-72, 3211 BV-DL-73, 3212 BV-DL-74, 3213 BV-DL-76, 3214 BV-DL-77, 3215 BV-DL-78, 3216 BV-DL-79, 3217 BV-DL-80, 3218 BV-DL-81, 3219 BV-DL-82, 3220 BV-DL-83, 3221 BV-DL-84, 3222 BV-DL-85, 3223 BV-DT-34, 3224 BV-DT-35, 3225 BV-DT-36, 3226 BV-DT-37, 3227 BV-DT-38, 3228 BV-DT-39, 3229 BV-DT-43, 3230 BV-DT-44, 3231 BV-DT-46, 3232 BV-DT-47, 3233 BV-DT-48, 3234 BV-DT-50, 3235 BV-DT-51, 3236 BV-DT-52, 3237 BV-DT-53, 3238 BV-DT-55, 3239 BV-FB-94, 3240 BV-FB-95, 3241 BV-FB-97, 3242 BV-FB-98, 3243 BV-FB-99, 3244 BV-FD-01, 3245 BV-FD-02, 3246 BV-FD-03, 3247 BV-FD-04, 3248 BV-FD-07, 3249 BV-FD-09, 3250 BV-FD-10, 3251 BV-FD-11, 3252 BV-FD-12, 3253 BV-FD-13, 3254 BV-FD-14, 3255 BV-FD-15, 3256 BV-FD-16, 3257 BV-FD-17, 3258 BV-FL-54, 3259 BV-FL-55, 3260 BV-FL-56, 3261 BV-FL-57, 3262 BV-FL-58, 3263 BV-FL-59, 3264 BV-FL-60, 3265 BV-FL-61, 3266 BV-FL-63, 3267 BV-FL-64, 3268 BV-FL-65, 3269 BV-FL-66, 3270 BV-FL-67, 3271 BV-FL-68, 3272 BV-FL-69, 3273 BV-FL-70, 3274 BV-GT-69, 3275 BV-GT-70, 3276 BV-GT-72, 3277 BV-GT-73, 3278 BV-GT-74, 3279 BV-GT-75, 3280 BV-GT-76, 3281 BV-GT-77, 3282 BV-GT-78, 3283 BV-GT-79, 3284 BV-GT-80, 3285 BV-GT-81, 3286 BV-GT-82, 3287 BV-GT-84, 3288 BV-GT-85, 3289 BV-GT-86.

3290 - 3325 (36), Mercedes-Benz Citaro O530; voor Noord-Holland Noord (stadsdiensten)

3290 BV-LX-54, 3291 BV-JZ-40, 3292 BV-JZ-41, 3293 BV-JZ-42, 3294 BV-JZ-44, 3295 BV-JZ-45, 3296 BV-JZ-46, 3297 BV-JZ-47, 3298 BV-JZ-49, 3299 BV-JZ-50, 3300 BV-JZ-51, 3301 BV-LH-63, 3302 BV-LH-53, 3303 BV-LH-61, 3304 BV-LS-28, 3305 BV-LS-29, 3306 BV-LS-31, 3307 BV-LS-32, 3308 BV-LS-33, 3309 BV-LS-34, 3310 BV-LS-35, 3311 BV-LS-32, 3312 BV-LS-37, 3313 BV-LS-38, 3314 BV-LS-39, 3315 BV-LS-40, 3316 BV-LS-41, 3317 BV-LS-42, 3318 BV-LS-26, 3319 BV-LX-21, 3320 BV-LX-56, 3321 BV-LX-57, 3322 BV-LX-58, 3323 BV-LX-60, 3324 BV-LX-61, 3325 BV-LX-20.

4134 - 4229 (96), VDL Berkhof Ambassador ALE 120; voor Provincie Utrecht

4134 BV-HD-94, 4135 BV-HD-98, 4136 BV-HD-99, 4137 BV-HF-01, 4138 BV-HF-02, 4139 BV-HF-03, 4140 BV-HF-04, 4141 BV-HF-07, 4142 BV-HF-09, 4143 BV-HF-10, 4144 BV-HF-11, 4145 BV-HF-12, 4146 BV-HF-13, 4147 BV-HF-14, 4148 BV-HF-16, 4149 BV-HF-17, 4150 BV-HL-15, 4151 BV-HL-16, 4152 BV-HL-17, 4153 BV-HL-18, 4154 BV-HL-19, 4155 BV-HL-21, 4156 BV-HL-22, 4157 BV-HL-24, 4158 BV-HL-27, 4159 BV-HL-29, 4160 BV-HL-34, 4161 BV-HL-38, 4162 BV-HL-40, 4163 BV-HL-44, 4164 BV-HL-46, 4165 BV-HL-50, 4166 BV-HT-78, 4167 BV-HT-79, 4168 BV-HT-80, 4169 BV-HT-81, 4170 BV-HT-82, 4171 BV-HT-84, 4172 BV-HT-85, 4173 BV-HT-88, 4174 BV-HT-89, 4175 BV-HT-91, 4176 BV-HT-92, 4177 BV-HT-94, 4178 BV-HT-96, 4179 BV-HT-98, 4180 BV-HT-99, 4181 BV-HV-02, 4182 BV-JD-69, 4183 BV-JF-72, 4184 BV-JD-71, 4185 BV-JD-72, 4186 BV-JD-73, 4187 BV-JD-74, 4188 BV-JD-75, 4189 BV-JD-76, 4190 BV-JD-77, 4191 BV-JD-78, 4192 BV-JD-79, 4193 BV-JD-81, 4194 BV-JD-82, 4195 BV-JD-84, 4196 BV-JD-85, 4197 BV-JD-86, 4198 BV-JP-05, 4199 BV-JP-06, 4200 BV-JP-07, 4201 BV-JP-08, 4202 BV-JP-09, 4203 BV-JP-10, 4204 BV-JP-13, 4205 BV-JP-16, 4206 BV-JP-19, 4207 BV-JP-22, 4208 BV-JP-24, 4209 BV-JP-26, 4210 BV-JP-28, 4211 BV-JP-30, 4212 BV-JP-32, 4213 BV-JP-33, 4214 BV-JT-03, 4215 BV-JT-06, 4216 BV-JT-07, 4217 BV-JT-08, 4218 BV-JT-09, 4219 BV-JT-12, 4220 BV-JT-13, 4221 BV-JT-14, 4222 BV-JT-15, 4223 BV-JT-16, 4224 BV-JT-17, 4225 BV-JT-18, 4226 BV-JT-19, 4227 BV-JT-20, 4228 BV-JT-21, 4229 BV-JT-22.

4230 - 4253 (24), VDL Berkhof Ambassador ALE 120; voor Provincie Utrecht (stadsdienst Amersfoort)

4230 BV-LD-55, 4231 BV-LD-56, 4232 BV-LD-57, 4233 BV-LD-58, 4234 BV-LD-59, 4235 BV-LD-60, 4236 BV-LD-61, 4237 BV-LD-62, 4238 BV-LD-63, 4239 BV-LD-64, 4240 BV-LD-65, 4241 BV-LD-66, 4242 BV-LJ-60, 4243 BV-LJ-61, 4244 BV-LJ-62, 4245 BV-LJ-64, 4246 BV-LJ-65, 4247 BV-LJ-66, 4248 BV-LJ-67, 4249 BV-LJ-68, 4250 BV-LJ-70, 4251 BV-LJ-71, 4252 BV-LJ-73, 4253 BV-LJ-74.

4254 - 4277 (24), VDL Berkhof Ambassador ALE 120; voor Provincie Utrecht (lager dan 3 meter; geschikt voor tunneltje bij Veenendaal (lijn 80))

4254 BV-LD-37, 4255 BV-LD-38, 4256 BV-LD-39, 4257 BV-LD-40, 4258 BV-LD-41, 4259 BV-LD-42, 4260 BV-LD-43, 4261 BV-LD-44, 4262 BV-LD-45, 4263 BV-LD-46, 4264 BV-LD-47, 4265 BV-LD-48, 4266 BV-LJ-77, 4267 BV-LJ-78, 4268 BV-LJ-79, 4269 BV-LJ-80, 4270 BV-LJ-81, 4271 BV-LJ-82, 4272 BV-LJ-83, 4273 BV-LJ-85, 4274 BV-LJ-86, 4275 BV-LJ-88, 4276 BV-LJ-92, 4277 BV-LJ-93.

4280 - 4297 (18), Mercedes-Benz Integro; voor Provincie Utrecht (worden waarschijnlijk verdeeld onder pachters)

4280 BV-LS-03, 4281 BV-LX-50, 4282 BV-LX-52, 4292 BV-LX-42, 4295 BV-LX-47.

4300 - 4311 (12), Volvo 8700BLE; voor Provincie Utrecht (14,5 meter, waarschijnlijk voor inzet op lijn 150 Breukelen - Uithoorn)

nog geen kentekens bekend

9228 - 9238 (12), Mercedes-Benz Citaro Geleed O530G; geel/grijs voor BRU Utrecht

9228 BV-LP-92, 9229 BV-LS-01, 9230 BV-LS-04, 9231 BV-LS-06, 9232 BV-LS-08, 9233 BV-LS-09.

9248 - 9253 (6), Mercedes-Benz Citaro Geleed O530G; Zuidtangent-kleuren voor Noord-Holland Noord (Regionet)

9249 BV-LS-06, 9250 BV-LS-08, 9251 BV-LS-09.

9254 - 9263 (6), Mercedes-Benz Citaro Geleed O530G; voor Provincie Utrecht

nog geen kentekens bekend

9264 - 9274 (11), MAN Lion's City Geleed A23 CNG; voor Midden-Zeeland

nog geen kentekens bekend

GVB (Amsterdam)

Van de op 18 augustus uitgebrande 447 zal het achterste gedeelte worden gesloopt. Het voorste gedeelte zal als reserve bewaard blijven. De 468 is hersteld van brandschade en rijdt weer in de dienst. De 192 raakte op 11 oktober eenabri; dientengevolge staat de bus met schade aan de kant. Met schade aan de achterzijde stond de 322 begin november bij Evobus in Nijkerk. Daar was ook een gedeeltelijk ontakelde waterstofbus uit de serie 001-003 aanwezig. Als 7e en 8e Jonckheere zijn bij de 149 en 189 de groene matrixen vervangen door oranje LED's.

Staatssecretaris Huizinga stelt een bedrag van 3,9 miljoen euro beschikbaar voor een praktijkproef met waterstofbussen. De pilot omvat een proef met vier bussen waarvan een tweetal hybride brandstofcellbussen vanaf 2010 in Amsterdam gaat rijden. De proef maakt deel uit van een samenwerkingsproject met de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, waar de andere twee waterstofbussen zullen gaan rijden.

Met de bijdrage van 3,9 miljoen euro die het Rijk beschikbaar stelt, kan tweederde van de totale kosten voor het Nederlandse deel van het project worden gedekt. Het bedrag wordt besteed aan de ontwikkeling, de bouw en het testen van de bussen in de praktijk. De overige kosten worden op-

gebracht door de Stadsregio Amsterdam met een bijdrage van 1 miljoen euro, de gemeente Amsterdam met een bijdrage van half miljoen euro en het bedrijfsleven met een bijdrage van een half miljoen (Advanced Public Transport Systems, onderdeel van de Eindhovense VDL Group, Nedstack voor de brandstofcellen en Vossloh-Kiepe voor het elektrische systeem). GVB neemt de bussen op in de dienstregeling.

De bijdrage vindt plaats in het kader van de regeling Innovatieve OV-bussen. Eerder zijn al vijf andere pilotprojecten gehonoreerd, waaronder vier proeven met hybride bussen en één met een bus met zuinige aardgasmotor op vloeibaar aardgas. Tot begin dit jaar dit jaar was er al een andere proef met waterstofbussen. Deze Citaro's zijn inmiddels afgevoerd.

GVU (Utrecht)

Omdat er door de inbouw van de ov-chipkaartapparaten geen stang meer over is, is bij één van de 4 deuren van de dubbelgelede bussen, waar een open-instap regime heerst, de stempelautomaat verwijderd. Dit is aangegeven met groene en rode stickers aan de buitenzijde van de bussen, waardoor de toch al niet rustige Utrechtse kleurstelling nog drukker is geworden. Ook is er in de periode kort na de verwijdering een folder uitgebracht die het veranderde instapbeleid nog eens duidelijk uitlegde.

De van Connexion afkomstige groene bussen zijn een voor een bestickerd in de GVU-kleurstelling. Dit gebeurt door een reclamebedrijf op Utrecht Lage Weide. Allereerst zijn de gelede Citaro's in het blauw/wit op straat verschenen; daarna de beide Ambassadors. Als laatste verscheen de 2252 uit 1998 op donderdag 6 november in de GVU-kleuren op straat.

Op 25 oktober organiseerde het GVU een open dag op haar garagerrein op de Europalaan. Te zien waren naast de normale GVU-bussen de uit België afkomstige waterstofbus van Van Hool (A330FC). Ook was er een hybride gelede bus te zien van dezelfde fabrikant. Tevens konden volwassenen eens ervaren hoe het is om met een bus te rijden. Per 14 december wordt de Winkelexpress opgeheven. Deze ringlijn, die op zaterdag en op de koopavonden en -zondagen reed, trok de laatste tijd te weinig reizigers om de lijn in stand te laten houden. De Winkelexpress reed sinds 29 oktober 1994 een route van stadion Galgenwaard, via de Catharijnesingel, Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadschouwburg, Maliebaan en weer naar de Galgenwaard.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling

Met ingang van de nieuwe dienstregeling zijn er onder meer de volgende wijzigingen:

- Frequentiewijzigingen: lijn 39 gaat elk halfuur rijden.
- Vervallen: Winkelexpress (Stadion Galgenwaard - Centrum)
- Nieuwe lijnen: lijn 18 (Station Vleuten - Lage Weide - Douwe Egbertsfabriek bij Spinozaweg) is een nieuwe spitslijn die elk halfuur gaat rijden. Lijn 19 rijdt vanaf het CS via bedrijventerrein de Wetering en het nieuwe winkelcentrum "The Wall" (naast de A2) terug naar het Centraal Station. 's Ochtends rijdt de lijn rechtsom, 's middags linksom elk halfuur.
- Lijnwijzigingen: lijn 26 wordt met 4 haltes/11 minuten doorgetrokken naar de Veldhuizerweg.

Hermes

Sinds 31 oktober kan de Chipknip niet meer gebruikt worden als betalingsmiddel op de bus. Door de inbouw van OV-chipkaartapparatuur was er geen ruimte meer voor. Het is

hierdoor niet meer mogelijk om zonder een strippenkaart een bus in te stappen, maar wel te betalen volgens de voorverkooptarieven.

Nu voor de stadsdienst Eindhoven een (op de Phileas na) geheel nieuwe vloot bussen binnenstroomt, kunnen de hier rijdende Jonckheeres series 1700 - 1714, 1715 - 1732 weg. Voorzover het er nu naar uitziet zullen deze wagens gaan rijden bij Novio in Nijmegen. De 2060-serie en de van de Connexion afkomstige 7800- en 9000-serie worden verkocht.

Er komt waarschijnlijk geld beschikbaar om een tweede HOV-lijn aan te leggen in Eindhoven, naast de al bestaande baan richting Eindhoven Airport. De lijn zou moeten lopen van Nuenen via Woensel en het station naar de High Tech Campus en in 2015 klaar zijn.

In vervolg op de bij Connexion vermelde nieuwe series staat hieronder een overzicht van de nieuwe voor Hermes (concessie SRE) bestemde bussen. Ook deze bussen hebben voorin een aantal zitplaatsen die met een speciale bekleding bedoeld zijn voor mindervaliden. Binnen Hermes/Connexion hebben deze stoelen de oerhollandse naam "social seats" gekregen.

De Alliances uit de 8000-serie zijn reeds opgelegd en vervangen door onderstaande Ambassadors. Ook de Parades (minibusjes) 1508, 1509 en 1514 zijn opgelegd.

3330 - 3404, 3479 - 3483 (80), VDL Berkhof Ambassador ALE 120 (grijs/geel/blauw met opvallende grijze band onder voor streekdiensten)

3330 BV-LS-51, 3331 BV-LS-52, 3332 BV-LS-53, 3333 BV-LS-54, 3334 BV-LS-55, 3335 BV-LS-56, 3336 BV-LS-57, 3337 BV-LS-59, 3338 BV-LS-60, 3339 BV-LS-61, 3340 BV-LS-63, 3341 BV-LS-64, 3342 BV-LS-65, 3343 BV-LS-66, 3344 BV-LS-69, 3345 BV-LS-70, 3346 BV-LZ-63, 3347 BV-LZ-64, 3348 BV-LZ-66, 3349 BV-LZ-67, 3350 BV-LZ-77, 3351 BV-LZ-79, 3352 BV-LZ-80, 3353 BV-LZ-82, 3354 BV-LZ-84, 3355 BV-LZ-85, 3356 BV-LZ-87, 3357 BV-LZ-90, 3358 BV-LZ-92, 3359 BV-LZ-94, 3360 BV-LZ-96, 3361 BV-LZ-97, 3362 BV-NJ-93, 3363 BV-NJ-94, 3364 BV-NJ-95, 3365 BV-NJ-96, 3366 BV-NJ-98, 3367 BV-NL-03, 3368 BV-NL-10, 3369 BV-NL-11, 3370 BV-NL-13, 3371 BV-NL-14, 3372 BV-NL-15, 3373 BV-NL-17, 3374 BV-NL-19, 3375 BV-NL-20, 3376 BV-NL-21, 3377 BV-NL-22, 3378 BV-NR-99, 3379 BV-NS-01, 3380 BV-NS-02, 3381 BV-NS-03, 3382 BV-NS-04, 3383 BV-NS-05, 3384 BV-NS-06, 3385 BV-NS-07, 3386 BV-NS-08, 3387 BV-NS-09, 3388 BV-NS-10, 3389 BV-NS-12, 3390 BV-NS-13, 3391 BV-NS-14, 3392 BV-NS-15, 3393 BV-NS-16,

3405 - 3478 (74), MAN Lion's City A37 (volledige lagevloer met staande motor achterin; grijs/geel/blauw driedeurs voor stadsdienst Eindhoven)
kentekens onbekend

9241 - 9247 (7), Mercedes-Benz Citaro Geleed O530G
kentekens onbekend

Novio

Met de instroom van nieuwe bussen komen in Eindhoven 33 Jonckheeres vrij. Deze zullen waarschijnlijk naar Nijmegen komen en daar andere bussen vervangen. Welke bussen dat zullen zijn is nog onbekend, maar de storingsgevoelige bussen afkomstig van Schiphol Sarnet (de 1300- en 2500-series) maken een grote kans.

Qbuzz

Door uw auteur zijn op 6 november bij MAN Truck & Bus in Vianen de eerste bussen voor nieuwkomer Qbuzz gezien. Er stonden twee verschillende typen. Voor de normale dienstuitvoering in de concessie Rotterdam gaat men grijze bussen van het type MAN Lion's City T A78 gebruiken, genummerd vanaf 1000 of 1001 tot 1087 of 1088. De bussen lijken

qua type en zitplaatsindeling veel op de 3800-serie in Amstelland-Meerlanden en worden grijs met achteraan de zijkant het Qbuzz-logo en blauw/oranje-bestickering.

De eerste bussen voor de Qliners van Qbus zijn ook reeds in Nederland. De nummering van deze serie bussen type MAN Lion's Regio is nog onbekend, maar 1 van de wagens draagt het nummer 2046.

Qbuzz wil binnen nu en acht jaar een kwart van de Nederlandse busmarkt in handen hebben. Volgend jaar komen er vijf belangrijke concessiegebieden vrij. Deze worden eens in de zes tot acht jaar vrijgegeven. Het gaat in dit geval om het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe, Almere, Arnhem en Nijmegen, Voorne en Putten en de Achterhoek. Met deze gebieden komt er een omzet van 300 miljoen euro op de markt. „Wij hebben de ambitie om op zijn minst een kwart van deze omzet in handen krijgen”, aldus manager Annemarie Zuidberg.

1001 - 1088 (74), MAN Lion's City T A78

1001 BV-NV-68, 1003 BV-NV-32, 1004 BV-NV-35, 1005 BV-NV-37, 1006 BV-NV-41, 1008 BV-NV-43, 1009 BV-NV-44, 1010 BV-NV-45, 1011 BV-NV-46, 1012 BV-NV-48, 1013 BV-NV-51, 1014 BV-NV-52, 1015 BV-NV-53, 1017 BV-NV-55, 1019 BV-NV-63, 1020 BV-NV-64, 1022 BV-NZ-98, 1023 BV-NV-66, 1024 BV-NZ-99, 1025 BV-NV-67, 1026 BV-NV-29, 1027 BV-PB-01, 1028 BV-PB-02, 1029 BV-PB-03, 1030 BV-PB-04, 1035 BV-PB-09, 1036 BV-PB-11, 1037 BV-PB-12, 1038 BV-NV-96.

Wijzigingen nieuwe dienstregeling

Met ingang van de nieuwe dienstregeling zijn er in de concessie Rotterdam Bus Streek Overig (zoals de concessie voor Qbuzz officieel heet) onder meer de volgende wijzigingen (informatie afkomstig van de Stadsregio Rotterdam:

- Frequentiewijzigingen: Spitslijn 96 (Rotterdam Capelsebrug - Krimpen Stormolder) rijdt in de zomer even vaak als daarbuiten. Het aantal ritten en de spitsstijden worden uitgebreid. Lijn 97/98 (Rotterdam Woudestein - Capelse Brug - Krimpen aan de IJssel) rijdt 's-ochtends voortaan 12x per uur met standaardbussen ('s-middags 8x per uur). Elke 2e bus rijdt vanaf Capelsebrug door naar Woudestein. Lijn 97 rijdt overag elke 15 min. ipv. 20 min. Lijn 126 (Schiedam Centrum - Maassluis West) gaat 's avonds tussen Schiedam en Vlaardingen elk halfuur rijden. 137 (Maassluis West - Schiedam Centrum) wordt een spitslijn. Lijn 140 en 141 (Dordrecht - Rotterdam Kralingse Zoom) krijgen extra spitsritten. De 143 en 145 (Rotterdam Zuidplein - Kralingse Zoom) krijgen extra spitsritten. Lijn 144 (Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk Drievliet) krijgt enkele extra spitsritten. Bovendien zullen sommige drukke diensten met twee bussen worden gereden. In de vakantieperiodes wordt tussen Zuidplein en Ridderkerk minstens een kwartierdienst. Lijn 146 (Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk Spinozastraat) gaat de hele dag rijden (in de spits 6x en daarbuiten 4x per uur). 173 (Zoetermeer Centrum West - Rotterdam Centraal) rijdt in de spits in de vakanties even vaak als normaal. 182 (Rotterdam Zuidplein - Carnisselande) krijgt in de morgen en avond extra ritten om een halfuursdienst te krijgen. 184 (Rotterdam Zuidplein - Barendrecht) rijdt overdag elk kwartier (ook op zaterdag en in de vakanties);
- Lijnwijzigingen: 144 (Rotterdam Zuidplein - Ridderkerk Drievliet) rijdt niet meer door naar Dordrecht;
- Overige wijzigingen: lijn 126 (Schiedam Centrum - Maassluis West) heeft tussen Maassluis Viaduct - afslag Vlaardingen zitplaatsgarantie. Wat dit precies inhoudt is ons niet bekend, maar is te verwachten. Dit geldt ook voor lijn 137 tussen Maassluis Viaduct en Schiedam, de 146 tussen het Vaanplein en de afslag IJsselmonde en de 184 ter hoogte van de A15.

RET (Rotterdam)

De eerste Citaro's van de nieuwe serie (301-376) zijn gebouwd. De wagens vervangen de hogevloer Berkhof's uit de 600-, de Mercedes-Benz O405N-en uit de 750- en de Den Oudsten Alliances uit de 800-serie.

Afgevoerd is de 232. De bus kwam op 11 juli in aanraking met een vrachtwagen en staat nu bij Evobus in Nijkerk.

Stadsvervoer Nederland

Op 14 november ging de laatste bus die nog in SVN-kleuren reed de spuiterij in. Deze wagen, de 5128, zal dan terugkomen in de Connexion-groene kleur. De 5129 zal daarna als laatste bus worden gespoten. Deze wagen staat momenteel met een defect buiten dienst. Na een paar jaar is er dan alweer een einde gekomen aan deze vervoersmaatschappij die reed rond Hilversum, Amersfoort en Woudenberg. De Ambassadors gaan naar de concessie Noord-Holland Noord.

Syntus

Door Syntus is een nieuwe bus aangeschaft. Het betreft een Ambassador met wagenparknummer 1449. Of de wagen nieuw is of 2e-hands (er doen geruchten de ronde dat de bus uit Denemarken komt) is nog niet bekend.

Veolia Transport

De frequentie van de buurtbuslijn tussen Ermelo en Garderen wordt verhoogd van een 90- naar een 60-minutendienst. Hierdoor is het aantal reizigers met tientallen per dag gestegen.

Half december introduceert Veolia lijn 300; een snelbus van Tilburg naar 's-Hertogenbosch met onderweg alleen 5 stops in Kaatsheuvel, Sprang-Capelle en Waalwijk. De lijn gaat op werkdagen elk halfuur rijden van 7:00 tot 19:00 uur. Met steun van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2,09 miljoen euro) en Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland zal vanaf december 2008 de Whisper gaan proefrijden in Apeldoorn. Volgens een bericht van de Provincie zullen er uiteindelijk 5 bussen gaan rijden, onder meer op lijn 11. Momenteel zijn er twee Whisper-bussen, een omgebouwde Connexion Ambassador en een demobus van de failliete busbouwer Den Oudsten. Door een combinatie van een diesel- en electromotor, waarbij de electromotor in het achterwiel is gemonteerd waardoor er minder energie verloren gaat, zou er een theoretische energiebesparing tot 66 procent moeten zijn in vergelijking met een conventionele dieselbus.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Zo is het gekomen.....

Geboren in 1944 groeide ik ruim twintig jaar op in een uithoek van Den Haag. Mijn ouderlijk huis op de Binckhorstlaan 303 was een inmiddels verdwenen dienstwoning bij een eveneens al jaren niet meer bestaande stalen ramen fabriek waar mijn vader werkzaam was.

Een uithoek, zeker. Aan de voet van de Binckhorstbrug heerste nog landelijke rust. Vanuit de keuken keek je uit op weilanden, speelde ik met vriendjes uit verder gelegen woningen en woonschepen in de polder, dook vanaf de brug in de haven en schaatste 's-winters op het dichtgevroren water op de bodem van de in aanleg zijnde uitbreiding van de Binckhorsthaven.

De Binckhorstlaan, een klinkerweg, bestond toen voor een deel uit een lager gelegen gruis weg met tegenover de Zonweg een landelijke rust uitstralende kroeg. Van Gend & Loos reed nog met paard en wagen, de bakker en de melkboer kwamen langs de deur.

Hier wonend, maakte ik in mijn eerste levensjaren kennis met het verschijnsel tram.

Het avontuur begon na een wandeling over de brug en het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan bij de gelijknamige halte op de Prinses Mariannelaan op de hoek van de Agripinastraat, waar ik als klein ventje in de grote Voorburgse tram klom. Vaak ging de reis naar Delft waar mijn grootouders woonden.

Rijswijk – Herenstraat. Overstappen naar Delft. Weer zo'n grote tram, met soms wel twee aanhangrijtuigen en de lange rit langs de Vliet.

Een enkele keer werd ik meegegeven met een van de werknemers van de fabriek, die in Delft woonde, en waarbij ik door mijn grootmoeder bij de halte Schoolstraat werd opgehaald.

Dat was een vreemde rit. Er werd dan gelopen naar de halte Bilderdijklaan aan de Geestbrugweg in Rijswijk. Hier was het wachten op de komst van een lege losse motorwagen die via het overloopwissel werd teruggezet om rechtstreeks naar Delft te rijden. Deze spitsdienst vertrok later vanaf het Voorburgse eindpunt zodat weer aan de vertrouwde Binckhorstlaan kon worden ingestapt.

Bij een bezoek aan de stad was vooral de terugreis interessant. Aan het beginpunt Turfmarkt was veel te zien. De vertrouwde trams naar Voorburg en Delft en de tram naar Wassenaar en Leiden die pas later mijn belangstelling zou wekken.

De lagere school in de Ketelstraat bereikte ik met het pontje over de Vliet aan het eind van de Junostraat. Hier had lijn 10 zijn kopeindpunt in de Stuwstraat. Op de brug, hoek van de Ketelstraat, werd gerangeerd en de sport was natuurlijk om bij vertrek de eerste meters op de treeplank mee te rijden. Over die tijd (van ongeveer 1950 tot 1956) valt veel te verhalen, maar het zou nu op deze plaats te ver voeren. In die jaren moet de kiem zijn gelegd voor de latere hobby. Maar het zou nog erger worden toen ik na de lagere school naar de School voor de Detailhandel ging in de De Gheynstraat. Met de Voorburgse tram (waaronder de ex-LTM-ers) tot het Rijswijkseplein en bij het Hollandse Spoor overstappen op lijn 12 richting Loosduinseweg. Wachtend bij de halte Stationsplein voor het Terminus hotel was het een voorbij rijden van trams van de lijnen 8, 9, 10 en 12 met verderop lijn 11 onder de kap van het HS en in de ochtendspits een vreemde eend in de bijt: de Forensentram uit Wassenaar. Uitstappende passagiers waren er zelden, waarna de tram via het overloopwissel snel terugkeerde. Uit die schooljaren dateren ook mijn eerste foto's. Menig tussenuur, maar ook verzuimd lesuur, hebben veel fraais opgeleverd. De PCC was nog nauwelijks in beeld.

Ook mijn eerste arbeidzame jaren, werkend in verschillende Haagse filialen van Simon de Wit, hebben veel fraai fotomateriaal opgeleverd. Zo veel, dat ik er pas nu toe kom om van de negatieven afdrukken te laten maken.

Via, via kwam ik in contact met deze club. De oorsprong van dit blad is al eens eerder uitvoerig beschreven. ARC, NVR, STERN, alle door deze opeenvolgende organisaties gepleegde activiteiten hebben zich ontwikkeld tot dit blad. Ik ben er ruim 45 jaar aan verbonden geweest.

Een ontwikkeling die niet altijd even vanzelfsprekend is geweest. Er zijn veel zijwegen bewandeld, er is veel weerstand geweest en het einde is vaak in zicht geweest. Op mijn vroegere woonadressen op de Binckhorstlaan en de Sluisweg in Katwijk aan Zee was ook jarenlang de eindredactie van Railnieuws gevestigd. Niets geen tekstverwerker of computer. De vaak moeizaam vergaarde tekst werd op een

stencil getypt en dan gedrukt op de stencilmachine van een bevriende relatie. Zwarte vingers van de inkt en altijd de angst dat zo'n stencil zou scheuren voordat de gehele oplage gereed was. Met de hand geschreven adresbandjes en de omvangrijke ledenadministratie die gedurende de jaren 1964 en 1965 werden verwerkt in Harskamp, toevallig de plaats waar ik gedurende mijn dienstplicht verbleef. Waarschijnlijk ben ik de enige redacteur met een militaire tevredenheidsbetuiging (en een extra verlofdag) omdat mijn toenmalige compagniescommandant mij wel heel erg ijverig vond.

Dat dit Railnieuws betrof, heeft de man nooit kunnen vermoeden. Dat ik een trambelangstellende was wel. Het verzoek voor een buitengewone verlofdag vanwege het bijwonen van een bijzondere historische gebeurtenis moest ik komen toelichten. Op de tramlijn naar Delft werd op die dag voor het laatste met het oude interlokale materieel gereden. Het verlof werd verleend.

Het is bijna niet meer voor te stellen dat die tijd in onze hobbywereld een revolutionaire tijd was.

Dè gevestigde vereniging was natuurlijk de NVBS, waar ik al eerder lid van was geworden. Het verschijnen van een ander tijdschrift, maar ook een fenomeen als het Rail Theater Voorburg, werd in die kring niet gewaardeerd. Als men het had kunnen verbieden dan was dat ongetwijfeld gebeurd, nu kon men alleen de leden die aan deze organisaties meewerkten vervolgen.

Ook ik werd in de jaren zestig na een aantal scherpe verhoeren, die plaats vonden in de wachtkamer van het toenmalige Staatsspoor station, geroyeerd omdat ik meewerkte aan dit blad. Vanaf toen, tot de dag van vandaag, is mijn echtgenote NVBS lid. Het is overdreven om te zeggen dat zij geen tram van een fiets kan onderscheiden, maar ze maakt vorderingen.....

Met genoeg denk ik ook terug aan de periode waar in samenwerking met Railnieuws en het Rail Theater Voorburg de activiteiten onder de naam Railfoto werden ontwikkeld. Het leveren van foto's en de verkoop van boeken onder de vastgestelde prijs heeft menigmaal geleid tot dreiging met rechtsvervolging. Heel wat trucjes en listen zijn toen bedacht om dit te kunnen voortzetten. Duizenden boeken, brochures en tijdschriften zijn zo met flinke korting geleverd.

Na een iets minder actieve periode heb ik, pak weg, de laatste 15 jaar de rubriek Buitenlands Stadsvervoer samengesteld. Met veel genoeg. En u mag het best weten: ik baal er behoorlijk van dat dit blad nu ophoudt te verschijnen. Maar het is niet anders.

Iedere maand een blad uitgeven of een rubriek verzorgen, overstijgt het niveau van vrijwilligerswerk. Niet alleen moet elke maand de tekst worden klaargezet, die tekst moet ook ergens vandaan komen.

Het redactiearchief bestaat uit mappen vol verzamelde gegevens en naslagwerken.

Kortom: veel, heel veel werk: maand na maand, jaar na jaar. Ik prijs mij gelukkig daaraan te hebben mogen meewerken in een redactieteam dat bij mijn weten ooit één keer heeft vergaderd en waar de uitgave van een blad van hoge kwaliteit voorop stond.

Nu, bijna een halve eeuw terugkijkend: dat is gelukt.

Graag heb ik voldaan aan het verzoek van de hoofdredacteur om een persoonlijk stukje te schrijven.

In de vele jaren dat ik met hem samenwerk is dit een van de weinige verzoeken die hij mij ooit heeft gedaan en dat moet gehonoreerd worden.

Uw redacteur Buitenlands Stadsvervoer.

AUSTRALIË

Melbourne. U hebt nog de nummers tegoed van de uit Mulhouse (Frankrijk) geleende trams:
Mulhouse 2003 = Melbourne 5103,
Mulhouse 2006 = Melbourne 5106,
Mulhouse 2013 = Melbourne 5113,
Mulhouse 2023 = Melbourne 5123 (ex 5101).

BOSNIË

Sarajevo. Uit de Amsterdamse serie 9/10G 780 – 816 (“Blokkenendozen”) gaan 16 trams naar Sarajevo. Volgens een bericht in d’AT betreft dit de 783, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 795, 798, 799, 800, 802, 803, 807, 808, 812.

CANADA

Toronto. Kenmerk van dit trambedrijf zijn de relatief kleine trams waarmee frequente tramdiensten worden uitgevoerd. Op enkele lijnen wordt elke 2 minuten gereden! Dat wil men zo houden. Men gaat 204 korte lagevloertrams bestellen met een optie op nog eens 400 trams. Verschillende fabrikanten hebben interesse in deze order.

CHINA

Beijing. (Peking). Op tijd voor de Olympische Spelen kwamen op 19.7.2008 de eerste gedeelten van de metrolijnen 8 en 10 en de volautomatische Airport Express naar de luchthaven in dienst. Ook kwam op 1.5.2008 de nostalgische tramlijn in de nieuwe voetgangerzone tussen het Plein van de Hemelse Vrede en de Zhushikoustraat in gebruik. Alles in de stijl van rond 1920 met twee nagebouwde vierassige motorrijtuigen. Deze werden gebouwd in de centrale werkplaats van de metro.

Shenzhen. In aanleg is de 33 kilometer lange metrolijn 3 tussen Hung Ling Road en Longgang, Long Hing Road Station. Deze komt in 2009 in dienst. Ongeveer 7 kilometer met 7 stations liggen in het centrum ondergronds. Voor deze lijn werden bij Changchun 24 zesdelige metrotreinen besteld.

Tianjin. Er is een begin gemaakt met de aanleg van de metrolijnen 2 (22½ km., 20 stations) en 3 (28,4 km., 22 stations). Deze verlopen voor het grootste deel ondergronds. Eind 2011 moeten ze in dienst komen. Voor lijn 2 werden bij de locomotiefabriek Dalian 23 zeswagentreinen besteld die vanaf 2010 worden geleverd.

DUITSLAND oost

Berlijn. Het metrostation Brandenburger Tor kwam in ruwbouw gereed. Men denkt de pendeldienst Hauptbahnhof – Brandenburger Tor (lijn U55) in augustus 2009 te kunnen starten.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Er komt een nieuwe noord/zuid lijn via het Hauptbahnhof. Vanaf 2016 kunnen de reizigers vanaf de Nordring en vanaf alle stations van lijn S 1 het Hauptbahnhof direct bereiken zonder de omweg via het station Friedrichstrasse. Aftakkend van de Nordring komt er een westelijke boog vanaf Westhafen en een oostboog vanaf Wedding richting Hauptbahnhof. In een tweede fase komt er een verbinding vanaf het Hauptbahnhof langs de Reichstag naar de Potsdamer Platz waarbij de lijn bij de Brandenburger Tor aansluit op de bestaande tunnel van de noord/zuid lijn. Deze werd al in 1939 met het oog op een mogelijke tweede noord/zuid lijn viersporig gemaakt. Deze tweede fase komt in 2018/2019 gereed. Bij de Reichstag moet een nieuw S-Bahn station komen. Wanneer dit alle-

maal gereed is komt er via de westelijke aansluiting een nieuwe lijn S 21 op de route Jungfernheide – Potsdamer Platz en gebruikt lijn S 1 op haar route Oranienburg – Frohnau – Wannsee de oostboog. Lijn S 85 gaat dan ook via deze verbinding en de oostboog rijden.

Men doet onderzoek naar een verlenging van de S-Bahn vanaf Hennigsdorf naar Velten. Op dit traject met een lengte van 5, 8 kilometer reden van 1927 tot 1983 (gelijkstroom) S-Bahn treinen, nu rijden hier dieselmotorrijtuigen. Er wordt gerekend.

Dessau. Het Gotha museumtramstel 21 + 109 en motorrijtuig 40 werden aan een sloper verkocht. Enkele onderdelen gingen naar het trammuseum in Dresden. Slijpmotorwagen G2 keerde terug naar Magdeburg en motorrijtuig 28 (uit 1925) gaat mogelijk terug naar Leipzig. Met alleen nog motorrijtuig 30 is het museumbestand behoorlijk ingekrompen.

Döbeln. Er werd een begin gemaakt met de bouw van de paardentramremise en bijbehorend museum. Men hoopt het geheel op 9.6.2009 te kunnen openen, precies twee jaar na de opening van de toeristische paardentramlijn op 9.6.2007.

Jena. In december 2008 komt de verlenging van lijn 3: Lobeda West – Göschwitz (Bahnhof) in dienst.

Leipzig. Niet al het afgedankte trammaterieel vindt een nieuwe bestemming. Althans een actieve. Eind juli 2008 werden 25 Tatra motorrijtuigen, 5 aanhangrijtuigen en een zandtransport lorrie in stukken gehakt en in containers afgevoerd als oud ijzer.

Eén van de zwakste tramlijnen is lijn 14 (Plagwitz – Hauptbahnhof – Klinikum St. Georg). Het voornemen bestaat om in december 2009 het gedeelte Hauptbahnhof – Klinikum St. Georg op te heffen. De sporen blijven liggen als omleidingroute voor de parallel lopende lijn 16 en voor het bereiken van de remise Wittenberger Strasse.

Magdeburg. Het idee is nog steeds om 11 nieuwe NGT8D trams aan te schaffen. Hiervoor werden in Berlijn 11 gemoderniseerde B6A2 aanhangrijtuigen gekocht die men er achter gaat hangen.

DUITSLAND west

Braunschweig. Zo’n vijf, zes jaar geleden schreven wij bezorgd over het “oprijden” van het trambedrijf. In een tijd waar in ook sprake was van een meersysteem Stadtbahnet en waar hier en daar het leggen van een derde rail voor normaalspoor plaats vond of daarmee rekening werd gehouden. In Braunschweig rijdt de tram op de afwijkende spoorbreedte van 1100 mm. Nadat al eerder de toekomst van het trambedrijf zeker was gesteld lijken nu ook de Stadtbahn plannen meer vorm te krijgen. Op 16.9.2008 ondertekenden DB Netz, DB Station & Service, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) en het Zweckverband Grossraum Braunschweig (ZGB) een intentieverklaring om tot een meersysteem Stadtbahn net te komen. In eerste instantie bedragen de kosten € 232½ miljoen, waarvan € 162,9 miljoen door de staat en de deelstaat Niedersachsen worden betaald. Men voorziet een tramnet met een lengte van 197 kilometer (185 kilometer over spoorlijnen + 12 kilometer tramnet) met uitlopers naar Uelzen, Gifhorn, Wolfenbüttel, Salzgitter, Lebenstedt, Goslar, Bad Harzburg en Schöppenstedt met frequenties van een half tot twee uur, op het centrumtraject samengevoegd tot een kwartierdienst. Er wordt gesproken over 27 meersysteem trams en een start in 2013.

Düsseldorf. Het gaat niet goed met een aantal voorgenomen uitbreidingen van het tramnet. Zoals de verlenging van lijn U 79 vanaf de Kaiserslauterner Strasse naar de Universität Ost. Zoals de aanleg van de Hafenbahn, een verlenging van lijn 704 naar de Kesselstrasse, en zoals de verlenging van lijn 701 vanaf Rath naar ISS-Dome. In alle gevallen

ondervinden de procedures vertraging of zijn er problemen met de verwerving van de nodige grond.

De tram in Neuss. U kent onze grote angst dat men bij de herinrichting van het centrum het leggen van rails zou vergeten. Ten onrechte. Hier en daar ligt het nieuwe spoor en men bouwt verder. Maar het comité "Bahnhof für mehr Neuss" heeft zoveel handtekeningen verzameld dat het onderwerp opnieuw in de gemeenteraad ter sprake komt. Wij blijven dus een beetje ongerust. Graag had uw redacteur gezien dat dit blad zou blijven verschijnen tot dat de tram weer daadwerkelijk door het centrum van Neuss rijdt.

Essen. De EVAG (Essener Verkehrs-AG) geeft er de voorkeur aan om de lijn naar Bredeney aan te passen voor normaalspoor Stadtbahn verkeer. Er komt dan een lijn U 12: Altenessen – Bredeney. Bij een omsporing vanaf de halte Martinstrasse vervalt een aantal bestaande haltes en worden de tramlijnen 101 en 107 ingekort tot een ondergrondse keerlus Stadtgarten even ten zuiden van het ondergrondse station Hauptbahnhof. Deze voorkeur roept weerstand op bij de reizigersorganisatie "Pro Bahn" en bij een groot deel van de gemeenteraad. Die zijn voor het behoud van de meterspoor lijn naar Bredeney. Binnenkort valt de beslissing.

Frankfurt am Main. Op 12.9.2008 reden in de middag de gekoppelde motorrijtuigen 603 + 602 voor het eerst in de persoonsdienst op lijn U 3. Dit nieuwe type U5 materieel reed 's-morgens nog instructie.

Hamburg. In de afgelopen periode zat de Hamburger Hochbahn wat krap in het materieel. Er werden enkele terzijde gestelde DT2 stellen gereactiveerd waardoor nu 15 van deze stellen dienstvaardig zijn.

Saarbrücken. Al langere tijd is het gedeelte Riegelsberg Süd – Etzenhofen gereed. Lijn 1 kan er zo rijden. Maar geen van de betrokken partijen wil bijdragen in de exploitatiekosten. Zo blijft deze lijn ongebruikt liggen tot een aansluitende verlenging gereed is. Vreemd.

Würzburg. Eind 2008 komt vanaf Grombühl de 1,4 kilometer lange verlenging in noordelijke richting naar de Uni Klinik in dienst. Tussen de Berliner Platz en de bestaande keerlus bij het Hauptbahnhof komt een nieuw traject in dienst.

Plannen zijn er voor een tramlijn naar het universiteitscomplex in het stadsdeel Frauenfeld. Deze universiteit wordt fors uitgebreid en er zijn bouwplannen op het door het Amerikaanse leger verlaten kazernecomplex Leighton Areal. Een noordelijke aansluiting vanaf de Berliner Platz lijkt het te gaan verliezen van een zuid variant vanaf Sandenring via het station Würzburg Süd via Frauenland – Universität – Leighton Areal naar Gerbrunn. Ter discussie staat een tweede centrumroute tussen Sandenring en het Hauptbahnhof.

FINLAND

Helsinki. Op 10.8.2008 werd het 5 kilometer lange nieuwe traject Kolmikulma – Itä Pasila in gebruik genomen door de nieuwe lijn 9 (Centrum – Pasila). De uit Mannheim overgenomen Duewag motorrijtuigen 517, 519, 523, 503 en 507 rijden hier met de nummers 161 – 165.

FRANKRIJK

Le Mans. De tramlijn Université – Saint Martin – Antarès en de aftakking Saint Martin – Espal worden als twee lijnen geëxploiteerd. Op beide lijnen wordt een 10-minuten dienst uitgevoerd waardoor op het gedeelte Université – Saint Martin elke vijf minuten een tram rijdt.

Nice. Het nieuwe trambedrijf kreunt en steunt onder zijn succes. Al vrij snel na de opening waren er dagen dat er meer dan 60.000 passagiers werden vervoerd, een aantal dat men pas na een jaar hoopte te bereiken. Door een lage

gemiddelde snelheid (15 km/u i.p.v. 18 km/u) kan minder frequent worden gereden. Resultaat: overvolle trams. Opmerkelijk is dat in de middaguren per uur meer passagiers worden vervoerd dan in de ochtendspits. Het lijkt wenselijk om of trams bij te kopen of om de 20 aanwezige vijfdelige Citadis trams te verlengen. Meer trams zijn er zeker nodig als in 2009 wordt begonnen met de aanleg van de 4½ kilometer lange verlenging van lijn 1 vanaf Saint Michel naar La Trinité. Het aanvankelijke idee om hiervoor over een kort stukje spoorlijn richting Turijn te rijden heeft men laten varen. De tram krijgt zijn eigen sporen. Plannen zijn er voor een lijn 2 langs de kust. Beginnend bij de haven van Nice krijgt deze lijn naar Saint Augustin – Saint Laurent – Cagnes sur Mer een lengte van 15 kilometer. Bij het SNCF station Saint Augustin (een groot kantoren gebied) ontstaat een belangrijk vervoerknooppunt waar spoor, tram en uit het westen komende regio buslijnen elkaar treffen. Hier komt ook een tweede remise. Er wordt nog bekeken of de tramlijn hier langs de luchthavengebouwen van het drukke vliegveld Nice – Côte d'Azur gaat lopen of dat er aansluitend een cabinebaan (people mover) wordt aangelegd. Vanaf Saint Augustin is een lijn 3 gepland langs de rivier de Var naar Lingostière (7 km.). De lijnen 2 en 3 komen tussen 2013 en 2020 in (gedeelten) in dienst.

Parijs. Voor de zuidelijke verlenging van tramlijn T 2 werden in de Rue Louis Armand de eerste rails gelegd. Op 14.6.2008 werd metrolijn 13 met 1,9 kilometer en 2 stations verlengd tot Asnières – Gennevilliers.

GROOT BRITANNIË

Croydon. Op 27.6.2008 werd het trambedrijf overgenomen door Transport for London. Het interieur van de trams werd wat opgeknapt en aan de buitenkant kregen ze een nieuw kleurtje.

INDUSTRIE

Siemens. De fabriek in Praag (vroeger CKD Tatra) wordt gesloten. De vestiging Düsseldorf, de oude Duewag fabriek, gaat na afloop van de Combino sanering dicht. De service afdeling verhuist naar het testcentrum Wildenrath. Sluiting dreigt ook voor de fabriek in het Sloveense Maribor. Hier worden rijtuigen gebouwd. In het verleden werden hier ook de motorrijtuigen van de Salzburger Lokalbahn gebouwd en misschien nog een serie lagevloer tussenbakken voor dit materieel. In het productieproces gaan meer zaken worden uitbesteed aan toeleveranciers zoals dat bij de autoindustrie gebruikelijk is. De afdeling Mobility concentreert zijn hoofdactiviteiten bij de productie van railvoertuigen op drie plaatsen:

Krefeld, Uerdingen: aluminium voertuigen,

Wenen: stalen voertuigen,

München: locomotieven.

Voor de productie van trams voor de Amerikaanse markt blijft de vestiging Sacramento (USA) aangewezen. Daarnaast blijft een aantal kleinere vestigingen gehandhaafd.

Skoda / Inekon. Deze bedrijven werkten tot 2002 nauw samen en werden toen elkaars concurrenten. Maar sinds 22.8.2008 trekken beide bedrijven weer samen op, o.a. met het doel een grote opdracht uit Toronto binnen te slepen. Zie bericht Toronto.

INDIA

Delhi. Op 4.6.2008 werd metrolijn 1 met 3,1 kilometer verlengd vanaf Shahdara naar Dilshad Garden.

Mumbai. (Bombay). Voor de eerste metrolijn werden bij Nanjing Puzhen 16 vierwagen treinstellen besteld. De lijn komt met een kleine vertraging eind 2010 in dienst.

ISRAËL

Haifa. Van het hoogwaardige Metronit busnet werd inmiddels een eerste traject in gebruik genomen. Tot 2010 zijn twee van deze lijnen gepland. Een lijn van Bat Galim in het zuiden via het centrum van Haifa naar Kiryat-Balik in het noord/westen met een aftakking via Hadar HaCarmel naar Kiryat Ata in het noord/oosten. Totale lengte: 25 kilometer. Het ligt in de verwachting dat Haifa in de toekomst toch een tram gaat krijgen waarvoor het bustracé kan worden aangepast. Vanuit de benedenstad is een 4,4 kilometer lange kabelbaan in aanleg naar de Technion Universiteit op de berg Carmel. Deze komt in 2010 in gebruik. Naast de al aanwezige toeristische kabelbaan in Bat-Galim en de funicular Carmelit (kabelspoorlijn) is er sprake van de aanleg van nog eens twee kabelbanen: een naar de Technische Universiteit en een naar een zaken- en winkelcentrum op de berg.

Jeruzalem. De aanleg van de eerste tramlijn wordt geplaagd met financiële tegenslagen en bouwtechnische problemen. Zo moest een gedeelte van het aangelegde traject bij Herzi Cemetery worden opgebroken en opnieuw gelegd. Gebrek aan ervaring, een tekort aan bouwvakkers (waardoor te weinig productieve uren), bureaucratie en financiële tekorten (de overheid heeft al anderhalf keer zoveel in het project geïnvesteerd dan oorspronkelijk was begroot) hebben de autoriteiten op scherp gezet. Men duldt geen uitstel meer. De eerste tram moet in september 2010 rijden. Wel wordt er rekening mee gehouden dat de tram dan nog niet tot het definitieve eindpunt Piz'gat Ze'ev kan doorrijden. In dat geval wordt French Hill het voorlopige noord/oostelijke eindpunt. De aanleg van de rails is gevorderd tot "down town" Jeruzalem: Jaffo Road en men denkt nog ruim anderhalf jaar nodig te hebben voor de aanleg wat dan nog ruimte biedt voor een proefbedrijf van vier maanden.

Een van de highlights is de in juni 2008 met groot feestelijk vertoon geopende high-tech trambrug bij de hoofdtoegangsweg van Jeruzalem. Deze brug, ook Bridge of Strings genoemd, is een ontwerp van de Spaanse architect Calatrava, in ons land bekend van de voet-/fietsbrug in Hoofddorp. Zoals eerder bericht werd de brug in Piz'gat Ze'ev niet gebouwd. Een besluit met een politieke achtergrond vanwege de locatie en nabijheid van enkele Palestijnse dorpen.

Tel Aviv. Met betrekking tot het tramproject lijkt een nieuwe financiële herafweging te zijn gemaakt. Mede door de financiële crisis, waardoor banken minder gemakkelijk leningen verstrekken, wil men het project nu in gedeelten gaan aanleggen. In dat kader zou de "groene" lijn Bat-Yam – Herzlya eerst als hoogwaardige buslijn worden aangelegd met tramming op een later tijdstip. De betrokken ministeries zouden het hierdoor vrijkomende geld dan willen besteden aan een sneltram of hoogwaardig bussysteem in Be'er Sheva. Hier loopt een onderzoek naar de haalbaarheid van zo'n project waarbij het zou gaan om twee (tram)lijnen.

In Petah Tiqva en Bat-Yam is het grondwerk in volle gang. Veel deeltrajecten zijn zover gereed dat de rails gelegd kunnen worden. Vanwege de economische crisis wordt hiermee pas in 2009 begonnen. Zeker is dat de "rode" tramlijn Petah Tiqva – Bat-Yam in 2013 wordt opgeleverd

ITALIË

Bolzano. Rittnerbahn. Het eerdere bericht betreffende de overname van motorrijtuig 07 van de Ferrovia Trento – Malé zit iets anders in elkaar. In plaats van koop wordt nu ge-

sproken over huur. En ook dat is niet zeker omdat men het oog heeft laten vallen op het dubbelgelede Duetwag motorrijtuig 83 uit Innsbruck. Deze tram van de Stubaitalbahnhof (ex Hagen met tussenbak ex Bielefeld) wordt daar vervangen door nieuw materieel. In tegenstelling tot de 07 kan deze tram direct zonder aanpassing bij de Rittnerbahn in dienst worden gesteld.

Rome. Op 4.7.2008 werd de interlokale tramlijn Rome – Pantano (smalspoor, 950 mm.) ingekort tot Giardinetti. Het gedeelte tot Pantano wordt omgebouwd voor de automatische normaalspoor metrolijn C: Torrenova – Pantano. Die moet in 2011 gaan rijden. Al eerder werd de tramdienst om die reden tijdelijk gestaakt maar nu blijkt dat de toen uitgevoerde voorbereiding ontoereikend is. Zo zijn de perrons te kort en is de lijn nog niet geschikt voor automatisch treinverkeer. Of metrolijn 3 in 2011 gaat rijden is nog maar de vraag: in april 2003 noemden wij het jaar 2008. En de volgende vraag is hoe lang de smalspoor tram nog op het reststuk Stazione Termini – Giardinetti blijft rijden. Haast u om op werkdagen nog de oude vierassige driewagen tramstellen te zien.

MEXICO

Mexico-City. Er loopt een aanbesteding voor de levering van 12 lagevloertrams voor een in 2010 te openen tramlijn (10,8 km.) in het historische centrum.

De nieuwe metrolijn 12 wordt aangelegd door een consortium waaronder Alstom. De lijn krijgt een lengte van 24 kilometer (12 stations) en verbindt geheel ondergronds de stadsdelen Tlahuac en Mixcoac met elkaar. De opening is eind 2011.

OEKRAÏNE

Kiev. Bij de metro kwam de 1,1 kilometer lange verlenging Borispilka – Tsjerwony Chutir in dienst.

OOSTENRIJK

Stern & Hafferl-GM. Gmunden. Het verlengen van de tramlijn vanaf de Josefs Platz via de Rathausplatz – Trauntor – Traunbrug – Klosterplatz met aansluiting op de St&H Lokalbahn naar Vorchdorf-Eggenberg wordt nu voor 2012 aangegeven.

Innsbruck. Op 30.7.2008 barstte 's-avonds een hevig onweer los met buitengewoon veel regen en storm. Tussen Lans Sistrans en Lanser See (op lijn 6 naar Igls) spoelde een deel van de tramlijn weg en werd over een lengte van 200 meter de bovenleiding vernield door omvallende bomen. Geologen stelden schade vast bij de Ambraser tunnel en rotsverschuivingen bij de halte Schönruhe. Herstel vergt enige tijd. Op lijn 6 naar Igls worden tijdelijk bussen ingezet. Na de gebruikelijke proef- en instructieritten wordt sinds medio oktober 2008 een nieuwe lagevloer tram op de Stubaitalbahnhof ingezet.

Van de zijde van de Rittnerbahn (Bolzano) bestaat belangstelling voor de overname van Stubaitalbahnhof motorrijtuig 83.

Linz. Begin augustus 2008 werd de kruising van de te verlengen Pöstlingberglijn met de ÖBB Mühlkreisbahn aangelegd. Bij deze kruising met de spoorlijn werden aan weerszijden in de tramlijn wissels met een uitwijkspoor aangelegd om een ongewenste overgang te voorkomen. Liggen de spoorwerken op schema en komen ook de verbouwde oude motorrijtuigen weer op tijd terug – anders ligt dat met de aflevering van de nieuwe trams voor de Pöstlingberglijn. Met vertraging arriveren deze pas in juni 2009. De heropening verschuift daardoor naar een nog onbekende datum.

Wenen. Afgevoerd werden de E1 motorrijtuigen 4486, 4725, 4726 en 4727. Ze gingen naar Krakow.

Op 30.7.2008 werd E2 motorrijtuig 4098 overgebracht naar Cegelec in Praag. Daar wordt de tram omgebouwd en krijgt o.a. een chopper installatie. Als met dit prototype een proefbedrijf succesvol verloopt, volgen mogelijk meer wagens. Dit betekent voor dit materieel een levensduur verlenging tot 2025.

POLEN

Krakow. In september 2008 werden uit Wenen de E1 motorrijtuigen 4486, 4725, 4726 en 4727 overgenomen. Tussen het station en de Rondo Mogilskic werd in oktober 2008 een tramtunnel in gebruik genomen.

Szczecin. In juli/augustus 2008 kwamen uit Berlijn de T6A2 motorrijtuigen 5194, 5195, 5200, 5202, 5215 en 5217.

PORTUGAL

Porto. Op 27.5.2008 werd lijn D met 700 meter verlengd vanaf Sao Joao Deus naar D. Joao II.

ROEMENIË

Galati. De wat rommelige nummering van het materieel werd vervangen door een nieuw nummerschema. De uit Rotterdam overgenomen 800-en rijden nu met de aansluitende nummers 1251 – 1265.

RUSLAND

Iwanowo. De laatste tramlijn, lijn 2, werd op 2.6.2008 stilgelegd.

Moskou. De circa 54 kilometer lange ringspoorlijn wordt tot nu toe alleen door goederentreinen gebruikt. Men gaat de lijn nu ook inrichten voor personenvervoer. Dat betekent elektrificeren en 30 nieuwe stations waarvan bij 12 stations kan worden overstapt op de metro. Een eerste gedeelte komt binnenkort al in dienst. Ingezet worden nieuwe zeventdelige elektrische treinstellen type ED4MK, gebouwd door Transmash.

Novokuznetsk. Op langere termijn wil men het trambedrijf opheffen en vervangen door trolleybussen.

Perm. Hier kwam een motorrijtuig type AKSM 60102 in dienst. De vierasser werd geleverd door Belkommunmasch, de tramfabriek uit Minsk (Wit-Rusland), die hiermee zijn eerste tram naar het buitenland exporteerde.

SLOWAKIJE

Bratislava. In 2009 worden 4 achtassige gelede lagevloer motorrijtuigen van het type Vario-LF3 geleverd. Gevolgd door 8 stuks in 2010 en een zelfde aantal in 2011. Eerder schreven wij over het moderniseren van 25 gelede Tatra motorrijtuigen type K2 uit de serie 7000, nu type K2S met de nummers 7101 – 7125. Dat proces wordt voortgezet. Eind augustus 2008 verscheen de 7126 voor proefritten op straat. Dit is de eerste tram met een nieuwe door Pars Sumperk geleverde rijtuigbak.

SPANJE

Alicante. Zoals eerder bericht werd tramlijn 1 op 2.6.2008 verlengd tot Benidorm waardoor de dieseldienst (lijn 9) werd ingekrompen tot Benidorm – Altea – Calpe – Denia. Met de voorgenomen elektrificatie van het traject Benidorm – Altea in 2009 verliest de diesel nog meer terrein maar blijft op dit laatste gedeelte nog voor langere tijd gehandhaafd.

Voor deze dienst werden vanaf 2006 6 van de 8 dubbele dieselhydraulische motorrijtuigen gemoderniseerd waarbij ze o.a. een nieuwe wagenbak kregen. Ze hebben de nummers 2501 – 2506. Men beschikt ook nog over 3 in Spanje gebouwde Alstom diesel locomotieven en 12 oude vierassige rijtuigen waaronder 2 salonwagens met cafetaria. Deze rijden in de toeristische “Limon Express”. Door het verplaatste werkterrein worden de remise en dieselwerkplaats in Alicante Marina verplaatst naar het depot Denia.

De tramlijnen 1 en 3 eindigen in Alicante bij het ondergrondse station Mercado. Vanaf hier wordt het tunneltraject in 2 fasen verder verlengd: in 2009 met het gedeelte Mercado – Luceros (400 meter) en later (in 2010/2011) met nog eens 300 meter: Luceros – Estacacio RENFE. Het bestaande enkelspoor kusttraject bij La Isleta, waar de lijnen 1 en 3 afbuigen van lijn 4, wordt vervangen door een meer landinwaarts gelegen dubbelspoor tunnel tussen La Isleta en het begin van het viaduct naar Marq. Dit zal de dienstuitvoering verbeteren. Dit nieuwe traject komt in 2012 of later in dienst.

Tot slot melden wij de aanleg van een nieuwe lijn 2. Deze begint bij het toekomstige ondergrondse eindpunt Estacacio RENFE en takt bij Marq af naar Sant Vincente del Raspeig. De 6½ kilometer lange lijn komt langs een groot ziekenhuis en de universiteit. Of een opening in 2012 haalbaar is wagen wij te betwijfelen. Er zijn dan 4 tramlijnen. Het feit dat de dieseldienst naar Denia wordt aangeduid met het lijncijfer 9 doet vermoeden dat men denkt aan toekomstige tramlijnen 5 t/m 8. In een verre toekomst is sprake van een tramlijn vanaf Albufereta naar San Juan de Alicante en naar Mutxamel en een tweetal lijnen vanuit Benidorm: een aftakking naar Benidorm Noord en een lijn naar Terra Mitica.

Bilbao. Binnenkort wordt metrolijn 2 verlengd vanaf Portugalete naar Santurce.

Gasteiz. (Vitoria). Door CAF worden 11 lagevloer trams afgeleverd. Een eerste gedeelte van de tramlijn komt binnenkort in dienst.

Leon. In april/mei 2008 toonde Siemens hier motorrijtuig 008 uit het Portugese Almada. Dat heeft alles te maken met de plannen die men heeft voor een trambedrijf.

Malaga. Men gaat de opening van het nieuwe trambedrijf in februari 2009 niet halen. Er is sprake van een vertraging met meer dan een jaar.

Sevilla. De Metro Sevilla, een trambedrijf dat als een metro gaat worden geëxploiteerd, kwam niet op 30.9.2008 in dienst. De opening werd verschoven naar oktober of november 2009. En dan hebben wij het over een gedeelte van lijn 1 tussen Cocheros en Nervión. Uiteindelijk krijgt lijn 1 een lengte van 18 kilometer waarvan iets meer dan de helft ondergronds. De rest loopt grotendeels over viaducten. Het plan is dat nog in 2008 de lijn in beide richtingen wordt verlengd met als sluitstuk de opening van het gedeelte naar Olivar de Quintos, begin 2009.

Plannen zijn er voor een 12,9 kilometer lange lijn 2, een 11,6 kilometer lange lijn 3 en een 16 kilometer lange lijn 4; een halve ringlijn die later wordt uitgebreid tot een volledige ring. In deze rubriek hebben wij daar eerder over bericht.

Behalve dat men de korte tramlijn in het centrum, de Metrocentro, gaat verlengen, zijn er ook plannen voor 3 nieuwe tramlijnen die de functie van toevoerlijnen krijgen voor metrolijn 1. Werd tot nu toe het woord tram zorgvuldig vermeden – deze lijnen worden wel als tramlijn aangeduid:

Tranvia Aljarafe,

Tranvia de Dos Hermanas,

Tranvia de Alcalá de Guadaíra.

Van de Tranvia Aljarafe (in het westen van Sevilla) is al 1,1 kilometer als vrije busbaan in gebruik. Het moet een 28 kilometer lange tramlijn worden met 3 takken die in Ciudad Expo (westelijk eindpunt van metrolijn 1), in Mairena del Aljarafe en in San Juan een overstap geven op de metro, In

2009 moet met de aanleg worden begonnen; vanaf 2013 komt de lijn in gedeelten in dienst.

De Tranvia de Dos Hermanas geeft in Olivar de Quintos aansluiting op metrolijn 1 (zuidelijk eindpunt). Deze lijn naar de voorstad Dos Hermanas krijgt een lengte van 5 kilometer. Met de aanleg wordt binnenkort begonnen.

Met de aanleg van de Tranvia de Alcalá de Guadaira is al begonnen. De 12 kilometer lange lijn ligt in het zuidoosten van de stad. Pablo de Olavide is het overstappunt met metrolijn 1.

Valencia. Het zuidelijke gedeelte van tramlijn T2 tussen Bailén en Nazaret komt in 2010 in dienst.

TSJECHIË

Liberec. Een eerste gedeelte van de meterspoor tramlijn naar Jablonc werd vanaf het knooppunt Fügnerova van dubbelspoor voorzien. Dit knooppunt werd vernieuwd en gedeeltelijk van een derde rail voorzien waardoor hier nu ook normaalspoor trams vanuit de richting Horni Hanychov kunnen keren.

Een bijzonder reclame. Motorrijtuig 76 werd geheel geschilderd in een militaire camouflage kleur en werft personeel voor het Tsjechische leger. Op de eerste dag van inzet (begin juli 2008) droeg de trambestuurder, een reservist, zijn militaire uniform.

Ostrava. Het driedelige tweerichting motorrijtuig type Vario LF3/2 van fabrikant KOS-Krnov verhuisde van de vakbeurs "Czech Raildays" naar Ostrava. Hier is het sinds eind juli 2008 als motorrijtuig 1651 in dienst. De tram met een 50% lagevloer heeft een lengte van 31,2 meter, is 2,48 meter breed en heeft 54 zitplaatsen en 172 staanplaatsen. In 2009 komt er nog zo'n tram.

Praag. Op 3 en 4.10.2008 kwam de circa 1 kilometer lange verlenging Laurova – Radlicka in het stadsdeel Radlice in gebruik.

TURKIJE

Bursa. Het toegenomen vervoer en de toekomstige uitbreiding vragen om meer trammaterieel. Omdat Siemens (men heeft hier 48 hogevloer motorrijtuigen type B 80 rijden) dit materieel niet meer levert moest worden uitgeweken naar een andere fabrikant. Bij Bombardier werden 30 (+ 28 optie) tweerichting hogevloer motorrijtuigen van het type Flexity Swift besteld. Dit type is gebaseerd op het nieuwe U 5 materieel van Frankfurt am Main en heeft ook trekjes van de Keulse K 5000. De rijtuigen worden 28 meter lang, 2,65 meter breed en bieden plaats aan 60 zittende en 227 staande passagiers. Ze worden gebouwd in Bautzen en vanaf de tweede helft 2010 geleverd.

Gaziantep. Hier is sprake van de aanleg van een 9 kilometer lange tramlijn.

Istanboel. Het materieel op de historische tramlijn T 3 (Kadiköy – Moda) is geheel van Duitse komaf.

Materieel lijn T 3:

nr.:	ex:
201	Jena 138
202	Jena 102
203	Schöneiche 75
204	Schöneiche 77
205	Jena 112
206	Jena 110
207	Jena 104
208	Jena 115

Dagelijks zijn er 2 motorwagens in dienst op de enkelsporige ringlijn. Er wordt elke 10 minuten gereden. Een aantal wagens is nog niet rijvaardig. Ze staan in de remise voor het verwijderen van asbest. Het plan is om in de toekomst de ringlijn in beide richtingen te berijden met 2 x 3 trams. Er wordt dan gekruist bij de remise en de halte Baharye. Het overige verkeer langs de route wordt dan geweerd.

Op lijn T 5, de andere historische tramlijn, doet materieel dienst van het in 1966 opgeheven meterspoor trambedrijf. Regelmatig wordt op deze lijn met een aanhangwagen gereden.

Kayseri. De opening van de tramlijn verschuift naar 2009. Er zijn plannen voor verlengingen. Inmiddels is Ansaldo/Breda begonnen met de aflevering van de 22 bestelde lagevloer trams.

Konya. Hier kwam de verlenging gereed vanaf de universiteit over het universiteitsterrein naar de campus van deze instelling.

Samsun. De tramplannen in deze plaats aan de Zwarte Zee zijn in een zo ver gevorderd stadium dat bij Ansaldo/Breda 16 tweerichting lagevloer trams van het type Sirio zijn besteld.

VERENIGDE STATEN (USA)

Birmingham. De nostalgische tramlijn wordt met een lengte van 1,6 kilometer aanzienlijk korter dan waar eerder sprake van was (6, 4 km.). Binnenkort denkt men met de aanleg van de lijn en de bouw van een remise te beginnen. Het plan is om 10 vierassige Peter Witt motorwagens uit Milaan over te nemen. De lijn moet in 2009 in dienst komen.

Boston. Met ruim drie jaar vertraging is een serie van 47 metrotreinen (94 rijtuigen) in aflevering. Leverancier is Siemens. Ze vervangen op de blauwe lijn oud materieel. De oude PCC's die op de geïsoleerde tramlijn Ashmont – Matapan rijden worden voorzien van airconditioning.

Charlotte. In de weekenden rijden de nostalgische trams weer op het centrumtraject.

Chicago. In uitvoering is een project waarbij metrosporen en stations worden gemoderniseerd. Zo worden alle stations toegankelijk voor gehandicapten en worden de perrons verlengd waardoor het straks mogelijk is om met achtwagentreinen te rijden in plaats van zeswagentreinen.

Dallas. In de naburige gemeente Denton heeft men het plan opgevat om de vroegere spoorlijn Denton – Dallas te reactiveren. Men wil tweesysteem diesel / elektrische lagevloer trams aanschaffen,

waarmee van Denton tot Carrollton gedieseld wordt om vervolgens elektrisch door te rijden naar het centrum van Dallas. Als opening wordt eind 2010 genoemd. Zoals eerder bericht werden bij Kinki Sharyo 18 trams besteld met een lagevloer tussendeel. Men is bezig om 38 motorrijtuigen uit de serie 101 – 195 te verlengen met een lagevloer tussenbak. De zo verlengde trams gaan dan door het leven als Super Light Rail Vehicles.

Glendale. Hier werd in mei 2008 bij een nieuw geopend winkelcentrum een korte normaalspoor tramlijn geopend. Deze ringlijn heeft geen bovenleiding. Ingezet worden door Gomaco nieuw gebouwde accu trams met een nostalgisch uiterlijk.

Los Angeles. De bestaande "Gold Line" (Sierra Madre Villa – Union Station) wordt verlengd tot East Los Angeles. Tussen Pico en Indiana (3 km.) loopt de lijn ondergronds.

Minneapolis. In samenhang met andere spoorplannen wordt het regionale spoorwegstation aan de 5th Avenue North een belangrijk vervoerknooppunt. Hier kan in de toekomst worden overgestapt op een aantal buslijnen en de tot hier te verlengen Hiawatha tramlijn. Voor deze verlenging moeten 2 trams worden bijbesteld.

New York. Met de aflevering van nieuwe metrorijtuigen type R 160 verdwijnt het oude R 40 materieel. Dit materieel rijdt nog op lijn B. Kawasaki is begonnen met de aflevering van de 340 bestelde metrorijtuigen voor de PATH metro. Tot 2011 wordt hiermee het gehele oude wagenpark vervangen. Er wordt een 6 kilometer lange spoorverbinding aangelegd die het mogelijk maakt om de treinen van de Long Island Railroad door te laten rijden naar Grand Central Station. Reizigers komend vanaf Long Island krijgen hierdoor een overstapvrije verbinding met dit station en Manhattan East Side. De nieuwe verbinding gaat gebruik maken van de bestaande spoortunnel onder de East River. Met de nieuwe lijn wordt niet alleen een kortere reistijd gerealiseerd maar worden ook het Penn Station en de parallel lopende metrolijnen ontlast.

Philadelphia. Na ongeveer een jaar kwam er een eind aan de inzet van Kawasaki motorrijtuigen op lijn 15. Met alleen PCC's redt men het niet – er rijden ter versterking weer bus-

Phoenix. Op 27.12.2008 komt de eerste tramlijn (31 km.) in dienst op de route Spectrum Mall – Mesa via de centra van Phoenix en Tempe.

Portland. Op 24.6.2008 werd motorrijtuig 401 afgeleverd, het eerste van de 22 bij Siemens bestelde S 70 trams, type Avanto. Omdat altijd met twee gekoppelde trams wordt gereden hebben deze rijtuigen maar één stuurstand. Aanvankelijk had men in 2006 21 van deze Siemens trams besteld, maar begin van dit jaar heeft men er 1 bijbesteld. De laatste wordt geleverd in juni 2009. Vanuit het centrum wordt het tramnet met 5 kilometer verlengd via een brug over de Willamette rivier in zuidelijke richting. Bij het Convention Center wordt de bestaande blauwe en toekomstige groene sneltramlijn gekruist.

Salt Lake City. Op 26.4.2008 werd de tramlijn in het centrum verlengd tot Central Station. Hier kan worden overgestapt op meerdere buslijnen en de op dezelfde dag geopende "Frontrunner", een diesel voorstadlijn naar Ogden.

Jaren geleden schreven wij over de overname van (goederen) spoorlijnen van Union Pacific met het idee daar een 100 kilometer van te elektrificeren. Mogelijk houdt dit verband met de plannen voor 4 nieuwe tramlijnen waarvoor in mei 2008 bij Siemens 77 (+ 180 optie) lagevloertrams van het type S 70 werden besteld.

Op 15.5.2008 werd officieel begonnen met de aanleg van een 17 kilometer lange tramlijn met 8 haltes naar Daybreak in de naburige gemeente South Jordan. Deze nieuwe lijn takt in Murray af van de bestaande noord/zuid lijn en vervolgt dan over een lengte van 12,9 kilometer zijn route over een spoorlijn waarop 's-nachts nog goederentreinen rijden. De nieuwe tramlijn komt in 2012 in dienst.

San Diego. Door problemen met de beveiliging kwam de diesel "sneltram" Oceanside – Escondido pas op 9.3.2008 in dienst. Men wil het uit 3 lijnen bestaande tramnet verlengen in noordelijke richting tot de universiteit. Deze Mid Coast Light Rail loopt langs de Interstate 5 en een spoorlijn.

San Francisco. Cablecar rijtuig 25 werd geheel gerenoveerd. Geschilderd in de oorspronkelijke rode kleur van de United Railroads kwam het rijtuig weer in dienst. Dit vermelden wij met respect: de wagen dateert uit 1890.

Seattle. Afgeleverd werden de Kinki Sharyo motorrijtuigen 101 – 135. Deze zijn bestemd voor de nieuwe tramlijn Westlake – Tukwila (22, 4 km.) die op 3.7.2009 in dienst komt. In december 2009 volgt dan het resterende gedeelte Tukwila – Sea Tac Airport (2,7 km.). Zoals destijds bericht, werd in 2005 de nostalgische tramlijn, de "Waterfront Streetcar" opgeheven. De toezegging dat de nostalgische tram een nieuwe remise zou krijgen op de parterre van een nieuw gebouw op Pioneer Square kan niet worden nagekomen na

het faillissement van de particuliere projectontwikkelaar. Of en wanneer de Streetcar weer gaat rijden is nu onduidelijk.

Washington. Al eerder meldden wij vertraging bij de aanleg van de 2 kilometer lange tramlijn Bolling – South Capital Street – Anacostia. Al in 2004 werd hiervoor de eerste steen gelegd maar tot nu toe geen meter rail. Het blijkt dat de aanleg nog moet worden aanbesteed. De 3 bij Inekon bestelde driedelige "Trio " lagevloertrams staan al ruim een jaar te wachten op verzending bij de fabriek in het Tsjechische Ostrava. Ze werden dus niet in mei 2007 verscheept zoals bericht in HOV/RN 585. Inmiddels werd in het centrum in de omgeving van het Union Station begonnen met de reconstructie van de Benning Road en H-Street. Hier werd de eerste steen gelegd voor een tweede tramlijn, de H-Street Line, die door beide straten komt te lopen.

ZWEDEN

Stockholm. Op 8.7.2008 begon met de aankomst van motorrijtuig 423 de aflevering van de derde serie A 32 motorrijtuigen 4423 – 431. Uitgerust met nieuwe computer software traden al snel enkele problemen op die de verdere aflevering vertraagt. Dat geeft problemen op lijn 22 waar met ingang van de winterdienst een frequentieverhoging was voorzien. Die wordt nu gedeeltelijk uitgevoerd met solo rijdende trams in plaats van met twee gekoppelde trams. Ook zou het nieuwe materieel de laatste oude vierassers op lijn 12 vervangen. Deze blijven nu wat langer in dienst.

ZWITSERLAND

Lausanne. De nieuwe metro. Op 12.7.2008 begon een proefbedrijf zonder passagiers. Hierbij kwam het voor dat een trein uit het volgsysteem verdween waardoor op de gehele lijn automatisch de stroom werd uitgeschakeld. Toch vond op 18.9.2008 de officiële opening plaats van de volautomatische metrolijn M 2. Hierna begon een proefbedrijf met passagiers. Pas na de herfstvakantie op 27.10.2008 verwacht men volgens de normale dienstregeling te kunnen rijden.

Schaffhausen. De gemeenteraden van Schaffhausen en Neuhausen am Rheinfluss besloten om de enige trolleybuslijn, lijn 1: Neuhausen, Herbstäcker – Waldfriedhof , te handhaven. In de verre toekomst moeten er meer trolleybuslijnen komen.

Zürich. Op 13.10.2008 begonnen de proefritten op de Glat-talbahnhof naar de luchthaven. Vanaf 14.12.2008 vindt u hier lijn 10 op de route Hauptbahnhof – Flughafen Zürich-Kloten. De officiële opening is een dag eerder met vrij vervoer. Inmiddels wordt gewerkt aan de derde fase: Auzeig – Stettenbach. Dit traject komt in december 2010 in dienst.

Tot slot wil ik, als redacteur van deze rubriek, alle lezers die de afgelopen jaren op wat voor wijze dan ook meegeewerkt hebben daarvoor hartelijk danken. Uw bijdragen, uw opmerkingen en uw correcties hebben deze rubriek gemaakt tot wat het was. Nogmaals mijn dank.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

België – NMBS (B Holding / B Cargo)

Deze allerlaatste HOV-RN kan voor wat betreft België afgesloten worden met de constatering dat de modernisering van de Belgische spoorwegen hun laatste fase is ingegaan. Het leasen van tientallen nieuwe locomotieven en het afle-

veren van ander nieuw materieel zal op korte termijn een einde maken aan het restant van het traditionele materieel dat nog zijn kilometers maakt. De afgelopen jaren moest (voor wat betreft de normale treindienst) al afscheid genomen worden van de diesellocomotieven reeks 51, 52, 53, 54, 62/63, 70, 71, 75, 76, 80, 84, 85 en 91, de verwachting is dat binnen een jaar ook de locomotieven reeks 55, 73, 74 en 82 volledig verdwenen zullen zijn. De reeksen 18 en 28 zullen zorgen dat niet alleen de al langer bedreigde reeksen 15, 16, 22 en 25, maar ook de 23-ers en 26-ers zullen verdwijnen. Nieuw materieel en modernisering van de laatste generatie zorgen voor het verdwijnen van de ooit zo bekende rode kleurstelling. De eens alom vertegenwoordigde klassiekers worden gereduceerd tot één laatste serie, waarvoor tevens vervanging op komst is. Een eens zo boeiend spoorland lijkt zeer binnenkort te zijn veranderd in een hypermodern en gestandaardiseerd spoorland als alle andere in onze regio. Er lijkt geen mooier, of treuriger, moment denkbaar om zes jaar nieuwsgaring in HOV-RN mee af te sluiten.

Elektrische locomotieven

De 2706 werd sinds 26 oktober door DB Systemtechnik in München van de NMBS gehuurd. In München, zeker de verste bestemming voor een loc van deze reeks aller tijden, werd de loc voorzien van een tijdelijke meetpantograaf. Tussen 4 en 8 november reed de loc meetritten tussen Aachen Hbf en Welkenraedt, specifiek voor meetdoeleinden in de Buschtunnel. Hierna is de loc terug naar München gebracht, vermoedelijk om de originele panto weer te plaatsen. Na een paar weken rust werd weer een aantal locomotieven van de nieuwe serie 2804-2843 afgeleverd. Geen van hen is nog in dienst gesteld, buiten wat proefritten op de HSL. Wel worden ze sinds eind oktober wel vrijwel meteen voorzien van de nieuwe nummers. In tegenstelling tot de 2801-2803 worden deze midden op de fronten gezet.

Het in de kleuren van Angel Trains laten van de locomotieven heeft overigens te maken met een clausule van AT die dat verplicht stelt. Wij raden B Cargo echter aan daar tegenin te gaan, NS Hispeed heeft immers uiteindelijk ook zijn zin gehad met de 186's voor de HSL in Nederland.

Inmiddels zijn afgeleverd:

Nummer AT	B Cargo	aangekomen
E 186 196	2804	24-6
E 186 197	2805	15-8
E 186 198	2806	24-6
E 186 199	2807	15-8
E 186 200	2808	15-8
E 186 201	2809	15-8
E 186 202	2810	15-8
E 186 203	2811	15-8
E 186 204	2812	4-11
E 186 205	2813	4-11
E 186 206	2814	4-11
E 186 207	2815	7-11
E 186 208	2816	12-11
E 186 210	2818	12-11
E 186 212	2820	12-11
E 186 214	2822	12-11

Ter herinnering: de 2801-2803 zijn de E 186 123 tot en met E 186 125. In afwachting van hun inzet in de pendeldienst Antwerpen – Brecht (Noorderkempen) worden zij dagelijks in de goederendienst ingezet in een omloop die uiteindelijk voor de reeks 2804 zal zijn).

In juli moet de aflevering van alle 40 locomotieven afgerond zijn. Mogelijk begint dan de aflevering van een tweede serie

van veertig stuks, al wordt ook nog gesproken over een tweede deelserie van zestig locs reeks 18 of toch een veertigtal viersysteemlocomotieven ('reeks 17'). Ook zonder deze extra locs zal 2009 een gevoelig jaar worden voor de oudere series locomotieven.

In de eerste weke van november testte Bombardier op de Athus Meuselijn ook een Traxx met een 'pakket' voor Duitsland, België en Frankrijk. Het betrof de E 186 162 van Euro Cargo Rail. Deze locomotieven komen waarschijnlijk in plaats van de al deels afgeleverde locs type class 66 van ECR.

Diesellocomotieven

Het lijkt erop dat de 7870 nog altijd niet de ATB/PZB van de laatste ATB 55-er heeft overgenomen: eerstgenoemde is nog niet in Nederland of Duitsland gesignaleerd en laatstgenoemde reed dit najaar in elk geval nog naar Sloe. De vraag is of het nog zal gebeuren, aangezien B Cargo de dure koppels van reeks 77 met ATB/PZB wil vervangen door Traxxen.

Treinstellen

Momenteel zijn de Breaks 308, 378 en 380 in Mechelen aanwezig voor de volledige modernisering, welke overigens al maanden stilligt in afwachting van onderdelen. Ondertussen krijgen andere Breaks nog steeds een revisie (met schilderbeurt in de huidige schildering). Het in Hermalle beschadigde stel (429) wordt vermoedelijk niet hersteld. Doordat er nog wel meer 'schadebakken' in Mechelen staan is echter – net als bij het eerste geschrapte stel (321) – af te wachten welk nummer daadwerkelijk zal verdwijnen.

Overig nieuws

Op 16 november werd het laatste restant van lijn 24, het roemruchte stuk tussen Montzen en de tunnel van Botzelaer bij Gemmenich, dan echt onder spanning gezet. Ter herinnering: tussen Montzen en de spanningsluis bij Moresnet staat er 3000 volt gelijkspanning op de rijdraad, op de rest de Duitse spanning van 16 2/3 kV wisselspanning.

Opnieuw goed nieuws uit de goederenhoek. Het industrieterrein van Ninove krijgt een spoorverbinding terug. In 1984 werd er hier al een aansluiting aangelegd (industriële lijn 280), maar na zeer beperkt gebruik werd het lijntje in 1992 weer gesloten en verdween sindsdien onder de berken en struiken. In oktober begon men met het verwijderen hiervan en de heraanleg van het spoor in opdracht van transportbedrijf Remitrans. Dit wil 5 tot 10 intermodale treinen per week laten rijden vanaf maart 2009. Overigens wordt voor de heraanleg, net als bij de eerste keer, gebruik gemaakt van bestaand spoor dat elders is weggehaald.

Over 3 kilometer van de oude lijn 109 tussen Thuin Ouest en Biesme wordt momentele het al sinds 1991 wegroestende spoor verwijderd en de begroeiing gesnoeid. Er komt een Ravel-fietspad plus een verlenging van de huidige, meter-sporige tramlijn van de ASVi uit Lobbes.

Sinds 17 oktober rijdt tweemaal per week een gastrein tussen Frankrijk en de DSM te Geleen via Maastricht, onder de vlag van SNCF Fret. Dit vervoer zal vermoedelijk een half jaar duren.

Vanaf 14 december behoort de nachttrein Berlijn – Parijs (EN 242/243) via Brussel alweer tot het verleden. CityNight-Line rijdt de trein vanaf dat moment om België heen, via Forbach (F). Het is wederom een voorbeeld dat internationaal treinverkeer via België te duur en te lastig wordt geacht.

DUITSLAND

Redactioneel

Nadat ik met een toenemende regelmaat berichtjes had gestuurd aan HOV-RN ben ik zo'n 3 jaar geleden door Aad de Meij geronseld als redacteur voor het Duitse nieuws. Het onderwerp spoorwegen in Duitsland had al lang mijn interesse, vooral vanwege de enorme ontwikkeling die het regionale spoorvervoer daar doormaakt. Eens per maand opschrijven wat je toch al volgt lijkt dan niet zo'n enorme stap. Dat viel toch wel wat tegen, want al snel kwam ik erachter dat het verzorgen van een rubriek toch andere koek is dan het op los-vast-basis aanleveren van stukjes. Het bijhouden van het nieuws is een klus waarvoor je toch enkele uren per week de digitale snelweg op moet duiken. Daarnaast is kennis van de organisatie van het spoorvervoer en interesse in de politiek van belang, want beide zijn zeer bepalend voor de ontwikkelingen. Dat varieert van het gekrakeel dat losbreekt over aanbestedingen en CAO-onderhandelingen tot de beursgang. Met af en toe internetten kom je er dus niet helemaal, inzicht in en begrip voor wie wat zegt en waarom is nodig om de ontwikkelingen in perspectief te kunnen plaatsen. Pas dan is het mogelijk om alles bij elkaar te schrijven. Dat mondt steevast uit in een race tegen de klok, die soms net wel en soms net niet gewonnen wordt. In de reacties die op verschillende fora te lezen waren over de opheffing van HOV-RN bleek gelukkig dat die inspanning gewaardeerd wordt. Daarvoor mijn dank, ik heb het met plezier gedaan.

Op de fora werd ook verzocht de bronnen te onthullen, zodat mensen voortaan zelf het voor hen van belang zijnde nieuws kunnen volgen. De belangrijkste bronnen zijn voor mij ook de gewone internet-fora, zoals de welbekende LOK-Report en Drehscheibe. Dat vul ik aan met een dagelijks rondje teletekst bij vooral de derde netten in Duitsland, waaronder WDR en SWF. Tot slot google ik regelmatig de grote Duitse kranten door, zoals Die Welt en Der Spiegel. Bij lokale onderwerpen kunnen regionale kranten ook van nut zijn. In combinatie met kennis van het Duitse spoorwereldje zijn de meeste onderwerpen zo goed te behappen. Daarnaast heb ik het laatste jaar ook hulp gekregen vanuit de redactie van het NVBS-maandblad "Op de Rails", vooral op het gebied van materieelontwikkelingen. Vanuit die hulp is een goede relatie ontstaan, waardoor ik de mogelijkheid heb gekregen de Duitse nieuwsvoorziening in Op de Rails voort te zetten. De beschikbare ruimte is weliswaar geringer, waardoor uitgebreide beschouwingen over specifieke onderwerpen niet altijd mogelijk zijn. Dat hopen we op te vangen in de vorm van artikelen over die betreffende onderwerpen. Ik hoop dan ook dat u de weg naar Op de Rails weet te vinden.

Frans Blanker

Beursgang

De beursgang van DB Mobility Logistics werd op het laatste moment afgeblazen vanwege de kredietcrisis (zie HOV-RN 2008-10, pag. 299). De aanhoudende problemen in de financiële wereld leidden ertoe dat de verwachte opbrengst van de verkoop van 24,9% van de aandelen DB-ML steeds verder neerwaarts moest worden bijgesteld. Na eerste opbrengstschattingen van € 8 miljard zou nu hooguit € 3,5 miljard kunnen worden verdiend. In eerste instantie werd daarom gemikt op een uitstel met een maand, maar toen herstel van de financiële markten uitbleef werd al snel gesproken over het voorjaar van 2009. Op die manier zou de verkoop nog voldoende ruim voor de parlementsverkiezingen plaats kunnen vinden; kennelijk wil geen politicus al te nadrukkelijk zeer in verband te worden gebracht met de beursgang van DB.

In de tussentijd probeerde de leiding van DB onder aanvoering van *Bahnchef* Hartmut Mehdorn een privatisering 'langs de achterdeur' te realiseren door directe contacten aan te knopen met investeerders in onder meer de Arabische landen en Azië. Dit proces werd met argusogen gevolgd, zeker toen medio oktober bleek dat de leiding van DB gigantische bonussen kon verdienen wanneer de beursgang gerealiseerd zou worden. Voor *Bahnchef* Mehdorn lag bijvoorbeeld een bedrag van € 1,4 miljoen klaar, zelfs wanneer de beursgang niet tot de gewenste opbrengst zou leiden.

Net als in Nederland stonden de politici in rijen van drie klaar om deze beloning te veroordelen. Achteraf was dat minder handig, want al snel bleek dat staatssecretaris von Randow al langere tijd op de hoogte te zijn van de regeling. Zoals dat in de politiek gebruikelijk is werd hij meteen geslachtofferd; medio november kreeg hij een functie toegevoegd in het spoorwegtoezicht. Minister Tiefensee beweerde aanvankelijk niets te hebben geweten van de bonusregeling, maar moest uiteindelijk toegeven dat hij al in september op de hoogte was. Hoewel zijn positie daarmee eveneens onder druk kwam te staan overleefde hij een motie van wantrouwen die door tegenstanders van de beursgang was ingediend. Zijn oproep aan de leiding van DB om een deel van de bonussen vrijwillig op te geven deed echter nogal deerniswekkend aan, want de echte macht over de DB-salarissen heeft een minister niet.

De tegenstanders van de beursgang van DB roken na het uitstel hun kansen en deden opnieuw pogingen om beursgang helemaal af te blazen. Helemaal kansloos zijn ze daar niet bij, zeker nu de problemen met de ICE-treinstellen (zie verderop) de publieke opinie niet bepaald ten gunste van DB beïnvloeden. Ook de voorstanders, zoals het *Verband Deutscher Verkehrsbetriebe*, zijn weer druk bezig de publieke opinie op hun hand te krijgen. Uiteindelijk nam minister van financiën Peer Steinbrück het initiatief om de beursgang voor langere tijd uit te stellen; op basis van de verwachte ontwikkeling op de financiële markten is een beursgang voor 2010 nu uitgesloten. Een prettige bijkomstigheid was dat daarmee de discussie over de bonussen voor de DB-top meteen beëindigd was. Hoe het daarna verder gaat is vooral afhankelijk van de uitslag van de parlementsverkiezingen en van de discussies over de manier waarop DB georganiseerd moet worden. De Duitse vervoerpolitiek zal dus zeker niet saai worden!

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

De onderhandelingen over de LuFV werden begin november afgerond met een akkoord op hoofdlijnen dat in de voorgaande editie al is beschreven (zie pag. 299). Tegenover de overheidsbijdrage van € 2,5 miljard, welke door DB wordt aangevuld met € 1,75 miljard uit de opbrengst van de gebruiksheffing, moet DB Netze een bepaalde kwaliteit van het spoorwegnet realiseren. De kwaliteit van het spoorwegnet wordt daartoe met behulp van een aantal kentallen beschreven. In de basis is dat een werkbaar idee, ware het niet dat minister Tiefensee het aan DB overlaat om de criteria te bepalen waaraan de kwaliteit van het spoorwegnet moet voldoen. De oppositie, deelstaten en andere vervoerders vreesden dat DB Netze de lat niet al te hoog zal leggen. Die vrees werd al snel bewaarheid door het voornemen van DB om met gemiddelden voor het gehele spoorwegnet te werken; dit biedt in principe de mogelijkheid om bepaalde, voor DB minder interessante lijnen te verwaarlozen en andere lijnen in een (extra) goede toestand te brengen. Wanneer DB niet aan de kwaliteitseisen voldoet kunnen boetes worden opgelegd; deze zijn echter zo laag dat het in een aantal gevallen voor DB lonender is om een boete te accepteren dan een lijn daadwerkelijk op te knappen. Daarnaast mist de LuFV prikkels voor DB Netze om efficiënter te werken en zo de (in

Duitsland relatief hoge) gebruiksvergoeding te verlagen; evenmin is een echte sanctie opgenomen voor het geval DB structureel niet aan de kwaliteitseisen voldoet. Wie zich over een dergelijk verloop van contractonderhandelingen verbaast kan zich wellicht getroost voelen met de wetenschap dat de Nederlandse politiek tegenover NS en ProRail exact dezelfde werkwijze hanteert.

Overig nieuws uit DB en politiek

Kwartaalcijfers DB

De verschuiving van de beursgang betekent ook dat DB (en de *Bund*) de verkoop-opbrengst zal missen, wat ten opzichte van de prognoses voor DB zo'n € 1,5 miljard scheelt. Daardoor is er minder geld beschikbaar voor (buitenlandse) overnames. DB heeft inmiddels aangekondigd intern zoveel mogelijk te bezuinigen om op die manier toch "mee te kunnen in de concurrentiestrijd". In het licht van de eind oktober gepresenteerde cijfers over het 3^e kwartaal van 2008 kwam dat wat onwaarschijnlijk over, want vooral bij DB ML ging het ten opzichte van de eerste negen maanden van 2007 crescendo. De omzet nam met 7,8% toe en de winst zelfs met 12,3% (nu € 1,667 miljard); het rendement over de eerste negen maanden lag met 6,77% aanzienlijk boven dat van de gemiddelde spaarrekening. Het DB-concern deed het wat minder goed, hier steeg de omzet over de eerste negen maanden weliswaar met 9%, maar de ontwikkeling van de winst bleef daar met een toename van 3,7% flink bij achter de opbrengstgroei. Desondanks is het rendement op concern-niveau (8,17%) hoger dan dat van DB ML, wat aantoonde dat DB nog altijd flink verdient aan stations, infrastructuur en vastgoed. Het aantal reizigers groeide met 2,7% naar een nieuw Duits record van 1,99 miljard reizigers, waarvan er 1,42 miljard gebruik maakten van DB-treinen (+3,8%). Het marktaandeel van DB is gemeten in reizigerskilometers overigens fors groter dan 71,4%, daar de concurrerende reizigersvervoerders geen langeafstandsvervoer verzorgen.

ICE-problemen

Op 14 oktober kwam de ICE opnieuw negatief in het nieuws toen DB moest aankondigen dat de ICE-T-treinstellen series 411 en 415 aan extra inspecties moesten worden onderworpen. De assen van de ICE-T zijn van hetzelfde type als gebruikt bij de ICE3-treinstellen, zodat ook hier het risico moest worden uitgesloten dat een as door een haarscheurtje zou kunnen breken zoals dat deze zomer in Köln gebeurde (zie HOV-RN 2008-07, pag. 203). In eerste instantie werd de kantelbak-installatie uitgeschakeld (waardoor de maximum snelheid werd beperkt) en werd niet in dubbeltractie gereden. Vrijdag 16 oktober werd aangekondigd dat alle ICE-T-treinstellen de volgende dag buiten dienst zouden worden gesteld ten behoeve van additionele controles.

De juistheid van de beslissing bleek al snel, want tot twee maal toe werd een haarscheurtje in de assen van ICE-T-stellen vastgesteld. DB en de voertuigindustrie werden door de pers publiekelijk aan de schandpaal genageld, waarbij de diverse boulevardbladen elkaar trachtten te overtreffen in het schetsen van "worst case"-scenario's wanneer de asbreuk zich tijdens de rit over de *Neubaustrecke* Köln – Frankfurt had voorgedaan. Omdat er nog geen eindrapport van het onderzoek naar de ontsporing in Köln was gepubliceerd was niet bekend wat nou precies de oorzaak van de asbreuk is, waardoor men niet veel meer kon doen dan regelmatig controleren. Toen eind oktober bleek dat DB al sinds 24 september over een concept-rapport beschikte brak de hel weer van voren af aan los. Het concept-rapport, dat inmiddels op internet staat (<http://www.bahn-fuer-alle.de/media/BAM-Nov-08-Radsatzwelle.pdf>) omvat een

gedetailleerde analyse van de asbreuk, waarbij de conclusie wordt getrokken dat de haarscheur die tot de breuk leidde in elk geval niet tijdig is opgemerkt, zodat de verkorting van de inspectieintervallen een verstandige maatregel is. De vraag waardoor de haarscheuren ontstaan is vooralsnog niet met zekerheid opgelost; de speculaties variëren van de steeds vaker toegepaste betonnen onderbouw (minder vering, dus meer krachten op de assen) via onvoldoende geteste voorschriften voor de constructie van de assen tot simpelweg een te slechte kwaliteit van het gebruikte staal. Wie het weet mag het zeggen.

De massale uitval van ICE-T-treinstellen leidde vooral de eerste dagen tot problemen, want vervangend materieel voor 70 treinstellen is niet van vandaag op morgen georganiseerd, al schreeuwt de pers nog zo moord en brand. Na enkele dagen was de vervangende dienstregeling echter redelijk stabiel, waardoor in ieder geval vervoer kon worden geboden, al was dat vervoer dan soms minder snel en/of minder comfortabel. Na een kleine maand was het ergste leed alweer geleden. Wel wordt op (delen van) de verbindingen Stuttgart – Zürich, Wiesbaden – Frankfurt – Leipzig – Dresden, Berlin – Leipzig – Nürnberg – München, (Rhein/Ruhr –) Karlsruhe – Basel en (Rhein/Ruhr –) Stuttgart – Ulm / Augsburg nog veelvuldig vervangend materieel ingezet. Daarbij werden bijzondere combinaties bepaald niet geschuwd, zoals een *Baureihe* 120 met n-wagens of SBB Einheitswagen III, een 112 met Bombardier-dubbeldekkers of 3 van de Hzl gehuurde *Regioshuttles* als ICE Stuttgart – Singen (– Zürich). Bijzonder is dat ook museumloc 103 245 dagelijks in de weer is met een vervangende IC tussen Leipzig en Nürnberg. De vervangende dienstregelingen, die zijn te raadplegen via

<http://www.bahn.de/blitz/view/index.shtml>, blijven in ieder geval nog tot medio volgend jaar van kracht. Inmiddels overweegt DB om bij de SNCF enkele TGV-stellen te huren. Net voor sluiting van de laatste redactietermijn druppelde nog het bericht binnen dat nog drie andere materieelseries bedreigd worden door het "assenvirus". Het gaat hierbij om de *Baureihen* 423 – 426, 610 en 642.2, die allen eenzelfde soort assen als de ICE-T en ICE3 hebben. Zo blijken de voordelen van standaardisatie soms ook nadelen te hebben. DB Regio heeft zelf besloten (zoals het EBA sterk benadrukte) om deze treintypen regelmatig te onderzoeken op haarscheuren in de assen: de 423 – 426 elke 120.000 kilometer, de 610 elke 45.000 kilometer en de 642.2 elke 60.000 kilometer. Dat is aanzienlijk frequenter dan de gebruikelijke intervallen van 400.000 – 500.000 kilometer, zodat vermoedelijk ook in het regionale spoorvervoer het fenomeen *Ersatzzug* zal opduiken. Als liefhebbers zijn wij natuurlijk zeer benieuwd welke avontuurlijke combinaties op de baan gebracht zullen worden.

Overig nieuws

- De afgelopen maand kwam het meermalen voor dat conducteurs minderjarige zwartrijders die geen geld of legitimatie bij zich hadden uit de trein zetten. Dit werd in de pers breed uitgemeten, waarop de politici *en masse* verklaarden dat minderjarigen niet uit de trein mogen worden gezet. DB haastte zich te verklaren dat de interne regels zoiets verbieden: de conducteur moet in zo'n geval een uitstel van betaling uitschrijven.
- De vakbonden Transnet en GDBA hebben aangekondigd bij de CAO-onderhandelingen met DB komend voorjaar een looneis van 10% op tafel te leggen. De bonden rechtvaardigen de looneis vanuit de goede financiële resultaten die DB boekt.
- Transnet heeft de Bondsregering bovendien gemaand de EU-richtlijn 2005/47/EG met spoed om te zetten in de nationale wetgeving. Deze richtlijn regelt de grensoverschrij-

dende inzet van personeel en, voor een vakbond zeer relevant, de rij- en rusttijden.

- DB-Stadtverkehr, waar zowel het busvervoer als de S-Bahn-bedrijven van Berlin en Hamburg onder vallen, heeft bij de Franse rechter bezwaar aangetekend tegen de gunning van de exploitatie van het stadsvervoer van Bordeaux. De *Communauté Urbaine de Bordeaux* (CUB) heeft namelijk aangekondigd dit contract aan Keolis of Veolia te willen gunnen. DB Stadtverkehr vindt de procedure niet transparant; daarnaast is de aanbesteding niet in het EU-mededelingenblad gepubliceerd. De CUB vindt dit onzinnig, want iedereen kan de Franse vaktijdschriften toch lezen? DB is het echter zat dat zij op haar thuismarkt van alle kanten wordt beconcurrereerd door Franse bedrijven terwijl de Franse markt in de praktijk potdicht zit. Dit bezwaarschrift lijkt bedoeld te zijn als poging om de Fransen te dwingen hun markt ook in de praktijk te openen.

- Het Oostenrijkse bouwconcern en goederenvervoerder Strabag en de voormalige directeur personeelszaken van de ÖBB, Stefan Wehinger, hebben aangekondigd samen een nieuw bedrijf op te richten voor reizigersvervoer. Vanaf 2010 wil **Rail Holding AG** treindiensten tussen Wenen en München gaan uitvoeren met bij Stadler aan te schaffen dubbeldekkertreinstellen, vermoedelijk van hetzelfde ontwerp als het voor de S-Bahn Zürich te bouwen materieel. Rail Holding is daarmee het eerste bedrijf dat in Duitsland wil profiteren van het vrijgeven van de markt voor grensoverschrijdend personenvervoer in 2010. Men heeft al aangekondigd dat de kaartjes minimaal 25% goedkoper zullen zijn ten opzichte van het grensoverschrijdende tarief van DB en ÖBB.

- De toekomst van **Fahrzeugtechnik Dessau**, bouwer van de door connexion gekochte Protos-treinstellen, lijkt er weer wat zonniger uit te zien (zie HOV-RN 2008-06, pag. 176). Het bedrijf is verkocht aan een niet met naam genoemde Roemeense fabrikant. Op 13 oktober is een voorcontract getekend; de overname vond per 1 december plaats. In maart van dit jaar werd uitstel van betaling aangevraagd.

- In september berichtten wij over de **tariefstijgingen** die medio december worden doorgevoerd. De door DB geclaimde gemiddelde stijging van 3,9% zal niet door elke klant zo ervaren worden, want met name in het oosten lijken de prijzen harder te stijgen. Dagblad *Die Welt* berekende de tarieven voor 37 verbindingen tussen grote steden en kwam tot de conclusie dat op sommige relaties de tarieven tot 9,1% stijgen.

- De bouw van de **Fehmarnsundbrücke** gaf de bewoners van het eiland Fehmarn de hoop dat men ook in de toekomst met IC-treinen naar Kiel en Hamburg zou kunnen reizen. Die hoop is een stuk kleiner geworden, want DB wil hier geen garanties voor geven.

- De Groenen hebben in een brief aan de Duitse, Belgische en Franse spoorwegen geprotesteerd tegen het opheffen van de **CityNightLine**-verbinding tussen Hamburg / Berlin en Brussel. Men wijst met name op het belang van de vele mensen die bij de Europese Unie werken.

- Vanaf januari wordt bij DB weer onderhandeld over een nieuwe CAO. Met de minder goede ervaringen van de vorige onderhandelingsronde in het achterhoofd ondernemen vakbonden en DB nu pogingen om vooraf zodanige procedure-afspraken te maken dat een escalatie wordt voorkomen.

- De spoorwegvakbond GDL lijkt toch wat meer geneigd te zijn de confrontatie op te zoeken, want in de pers werd melding gemaakt van een looneis van 7%. Na kritiek hierover nam de bond wat gas terug. De toon lijkt daarmee echter toch te zijn gezet.

Onregelmatigheden

- Niet alleen de asproblemen spelen de inzetbaarheid van ICE-materieel parten, de afgelopen maand zorgden ook ongevalletjes voor een verhoogde reparatiebehoefte. Op 23 oktober ontspoorde in Hamburg Hbf een rangerend ICE-TD-treinstel *Baureihe* 605 met één as. Oorzaak was het passeren van een niet verwijderd ontspoorblok, dat dan ook prompt deed waar het voor bedoeld was.

- In de nacht van 1 november protesteerde ICE3-treinstel 403 019 tegen het rookverbod en moest door de brandweer tot de orde worden geroepen. Oorzaak was vermoedelijk de airconditioning. Het stel werd met rook- en waterschade naar München gesleept voor herstel.

- Op 2 november werd in München Hbf een ICE-1-treinstel *Baureihe* 401 iets te enthousiast voorgereden, waardoor een motorwagen in het stootblok van spoor 15 belandde. De schade bleef beperkt tot een gebutste neus en een gedeformeerde koppeling.

- Het ICE-bestand werd op 11 november tijdelijk verder uitgedund toen de 403 033 in Stuttgart Hbf het stootblok wilde omhelzen. Net als in München betekende dit een vernielde koppeling en een geschonden aangezicht.

- Op 24 oktober leidde een innige omarming tussen een dubbeldeks stuurstandrijtuig van een uit Wiesbaden afkomstige *RegionalExpress* en een stootblok in Frankfurt (Main) Hbf tot enige schade.

- Eveneens op 24 oktober ontspoorde om 2.30 uur tussen Köln-West en Köln Hbf twee wagens van een uit Rotterdam afkomstige goederentrein. De ontspoorde wagon toucheerde vervolgens de loc van een in tegenovergestelde richting rijdende goederentrein. De goederensporen waren tot ver in de middag geblokkeerd; het treinverkeer werd over de parallelle reizigerssporen afgewikkeld. Niet bekend is welke locs en maatschappijen bij het ongeval betrokken waren.

- In Dillenburg reed in de vroege ochtend van 5 november RBH-loc 185 544 met een keteltrein achterop een uit Kornwestheim afkomstige goederentrein getrokken door DB Schenker-loc 152 161. Een aantal wagons van de aangereiden trein raakte fors beschadigd, waarbij de uit Porsches bestaande lading over het spoor verspreid werd. Zo'n 20 nieuwe auto's konden direct richting sloper vervoerd worden.

- Een knullig voorval vond op 10 oktober plaats in Bettinghausen bij Kassel. Een machinist van Die-Lei-GmbH was vergeten zijn loc op de rem te zetten en zag van een afstandje zijn loc met de aangekoppelde wagen onbemand wegglijden. Een Railion-machinist reageerde zeer alert, sprong op de voorbijrijdende loc en wist deze tot stilstand te brengen. De spookrit duurde zo'n twee kilometer.

- Op 10 november weigerden de remmen van RWE-loc 477 op een vervelend punt, namelijk net aan het begin van de afdaling van Frechen naar Köln. Toen de machinisten doorkregen dat de uit 31 met bruinkool beladen wagons bestaande trein niet tot stilstand te krijgen sprongen zij van de loc af. De trein reed nog zes kilometer door tot de KVB-tramhalte *Haus Vörs*t (lijn 7). Daar liep het rechtdoorgaande spoor dood op een loods van de firma Grundig, zodat de trein door de (gesloten) deur de loods binnen reed en tot stilstand kwam. De in de loods aanwezige medewerkers kwamen met de schrik vrij, de machinisten hielden slechts enkele schaafwonden aan het gebeuren over. De week daarop kwam aan het licht dat de remmen van loc en trein prima functioneerden, maar dat bij het samenstellen van de trein de luchtleiding tussen de eerste en tweede wagon niet doorgekoppeld was. Hierdoor remden alleen de loc en de eerste wagon.

- Een 33-jarige niet geheel nuchtere man dreigde in Düsseldorf Hbf zijn trein te missen en hield zich daarom maar aan de achterop lopende loc vast. De handgrepen van de

instapdeur voor de machinist leken hem kennelijk wel aanlokkelijk. Een DB-medewerker zag deze vreemde combinatie het station uitrijden en alarmeerde de verkeersleiding; bij Düsseldorf Rath werd de trein gestopt om de man binnen te laten. In Duisburg werd hij aan de politie overgedragen en kon daarbij drie bekeuringen in ontvangst nemen.

- De treindienstleider in Hörlkofen (Bayern) bleek plotseling niet meer bereikbaar, waarop de centrale verkeersleiding in München de politie langs stuurde. Die trof de man in "kennelijke toestand" aan, waarop hij direct werd ingerekend. Op basis van een bloedproef wordt bepaald of hij wordt overgeplaatst of ontslagen.

Regionaal reizigersvervoer

Schleswig-Holstein

- Veolia-dochter NordOstseeBahn (NOB) en DB hebben, met goedvinden van de deelstaat Schleswig-Holstein, besloten per december 2011 een aantal treindiensten onderling te ruilen. DB gaat de nu nog gemeenschappelijke uitgevoerde diensten Neumünster – Kiel geheel verzorgen; in ruil daarvoor zal de NOB de treindienst Kiel – Eckernförde gaan verzorgen.

- Na het debacle rondom de aanbesteding van het *Bahnnetz Ost* (zie HOV-RN 2008-10, pag. 300) heeft de deelstaat nu het verstandige besluit genomen om bij de komende aanbestedingen van treindiensten af te zien van experimenten. Bij die aanbesteding werd gekozen voor een procedure waarbij op basis van gedane aanbiedingen nog nader onderhandeld kan worden, hetgeen na allerlei schimmige manoeuvres (zo kreeg DB Regio bedoeld of onbedoeld informatie kreeg over de bieding van Veolia) eindigde in de gunning van het contract aan DB. Tegelijkertijd werd aangekondigd dat de aanbesteding van het *Bahnnetz Nord* nog dit jaar gepubliceerd zal worden. Dat net bestaat uit de treindiensten Kiel – Flensburg (DB), Kiel – Husum – Bad St. Peter Ording (NOB), Kiel – Neumünster (DB), Neumünster – Bad Oldesloe (Nordbahn) en Neumünster – Heide – Büsum (Schleswig-Holstein Bahn). De huidige contracten lopen tot eind 2011.

- Vanaf half november reden de eerste treinen met elektrische tractie tussen Hamburg en Travemünde. De meettrein werd getrokken cq geduwd door ÖBB Taurus 1116.257. Op 15 december nemen elektrische locomotieven de taken van de thans gebruikte 218'ers over: de Baureihe 112 zal de RegionalExpress-treinen rijden, de langzamere RegionalBahnen zijn voor de 143.

Hamburg

- De Hamburgse senaat heeft besloten € 28,4 miljoen te investeren in de verbouwing van station Barmbek. Medio 2012 moeten de werkzaamheden gereed zijn.

- De luchthavenlijn van de **S-Bahn Hamburg** nadert haar voltooiing. Op 5 november werd de derde rail onder spanning gezet hetgeen –naar goed Duits gebruik– gepaard ging met uitgebreide waarschuwingen aan het publiek. De eerste proefritten verliepen kennelijk uitermate goed, want al op 10 november werd begonnen met het proefbedrijf. Vanaf donderdag 12 december gaat lijn S1 hier rijden. De dienstuitvoering voorziet in het splitsen en combineren van treinen in Ohlsdorf, waardoor op de takken naar Flughafen en Poppenbüttel een gelijke frequentie geboden wordt.

- De S-Bahn Hamburg nam eind oktober een nieuwe railreiniger in gebruik, die vooral bedoeld is om de sporen van (herfst)bladeren en andere ongerechtigheden te ontdoen. Deze is ontstaan uit de tussenwagen van een treinstel *Baureihe 472* en kan zijn nuttige bezigheden met een maximumsnelheid van 40 km/h uitvoeren. Het geel geschilderde trein-

stel kan 11.600 liter water meenemen, genoeg om 150 kilometer spoor te reinigen.

- Het *Eisenbahn Bundesamt* (EBA) verplichtte de S-Bahn Hamburg in de middag van 12 november om het treinverkeer tussen Wilhelmsburg en Neugraben direct stil te leggen, omdat de wisseltongen zodanig beschadigd waren dat de veiligheid van het S-Bahn-verkeer niet meer gewaarborgd kon worden. De beschadigingen waren tijdens een gemeenschappelijke inspectie geconstateerd, doch S-Bahn Hamburg reageerde niet op het verzoek van het EBA om direct aan te geven welke maatregelen men zou nemen. Direct na de stillegging werd begonnen met het vervangen van de beschadigde wisseldelen, zodat het treinverkeer op 13 november weer hervat kon worden.

Bremen & Niedersachsen

- De **Westfalenbahn** gaat vanaf de nieuwe dienstregeling in de weekends vaker rijden tussen Bad Bentheim en Osnabrück, waardoor de gehele dag een uurdienst wordt geboden.

- De **NordWestBahn** is kwaad op DB Netz omdat vertrektijden van de IC-treinen van Osnabrück richting Münster met één minuut vervroegd zijn. De overstaptijd van vijf minuten valt nu buiten de door DB Netze voor een haalbare overstap gehanteerde norm (namelijk zes minuten), waardoor de aansluiting niet meer in de reisplanner verschijnt. De NWB vreest hierdoor klanten te verliezen; DB Fernverkehr lijkt daarvan niet onder de indruk.

- De NWB is tevens een planologische procedure begonnen om in Bremerhaven-Wulsdorf een nieuwe werkplaats te mogen bouwen. In deze werkplaats zal het materieel voor de S-Bahn Bremen worden gehuisvest.

- Ook de **metronom Eisenbahn Gesellschaft** is boos op DB. De trein van Hamburg naar Uelzen moet onderweg regelmatig aan de kant om een ICE te laten passeren. Als deze vertraagd is, want regelmatig voorkomt, komt de metronom te laat in Uelzen aan. DB laat de eigen Regional Express naar Magdeburg stipt vertrekken, waardoor veel reizigers met een wachttijd van 2 uur worden geconfronteerd. De woede bereikte een hoogtepunt toen DB twee beveiligers inhuurde om te voorkomen dat reizigers op het laatste nippertje nog probeerden in te stappen. Op navraag van journalisten zei DB er alles aan te zullen doen om dit in de toekomst te voorkomen.

Mecklenburg-Vorpommern

- Het contract met Veolia-dochter **Ostseeland Verkehr** (OLA) voor de exploitatie van de treindienst Rhenia – Schwerin – Parchim is onderhands verlengd tot december 2009. Nog in november werd de aankondiging van de aanbesteding van deze treindienst gedaan in het mededelingenblad van de EU.

Berlin & Brandenburg

- De deelstaten Brandenburg en Berlin hebben aangekondigd de komende jaren met uitzondering van de S-Bahn vrijwel al het regionale vervoer openbaar aan te besteden. Nog in november wordt de aanbesteding gepubliceerd van het pakket *Stadtbahn*, dat maar liefst 16 treindiensten omvat. Een bijzonderheid in de procedure is dat in totaal vier pakketten zijn gevormd, die twee aan twee aan verschillende inschrijvers worden gegund. DB raakt dus hoe dan ook marktaandeel kwijt. In hoeverre deze bepaling ook juridisch houdbaar is valt te bezien, het is in elk geval voer voor juristen. Gemakshalve werd ook direct aangekondigd dat de overige treindiensten worden aanbesteed, namelijk Süd Brandenburg (start procedure januari 2009), Nordwest Brandenburg (september 2009), Nord-Süd-Netz (2010) en Ost Brandenburg (mei 2011). Tussen december 2011 en

2014 moeten alle treindiensten gestart zijn. Brandenburg is dan de eerste deelstaat die alle treindiensten heeft aanbesteed. De tabel bevat een overzicht van de aanbestedingen. Direct na de aankondiging van de aanbestedingen begon DB stemming te maken door te waarschuwen voor het verlies van arbeidsplaatsen. De bepaling dat in de eerste aanbesteding in ieder geval aan twee verschillende partijen gegund zal worden was daarbij koren op de molen. Vakbond Transnet liet zich voor het karretje spannen en riep direct op de "aanbestedingswaan" te stoppen. Anders dan in ons land bestaat in Duitsland geen plicht tot overname van het direct betrokken personeel, zodat de vrees voor de werkgelegenheid niet geheel onbegrijpelijk is. Daar staat tegenover dat de vervoerder die de aanbesteding wint behoefte heeft aan ervaren personeel, zodat een overgang in de praktijk wel tot stand komt. De deelstaten wezen hier in de pers op. Bovendien worden de besparingen die met de aanbestedingen worden bereikt juist gebruikt om het aantal treindiensten uit te breiden, waardoor de werkgelegenheid eerder stijgt dan daalt.

- De geringe punctualiteit van de **S-Bahn Berlin** blijft de gemeederen bezig houden. De senaat heeft van DB-dochter S-Bahn Berlin GmbH geëist dat binnen een maand een pakket maatregelen gepresenteerd wordt waarmee de punctualiteit van de huidige 91% wordt opgekrakt naar de vereiste 96% (een score die we in Nederland overigens niet halen). Voor de vertragingen gedurende het eerste halfjaar van 2008 werd alvast een boete opgelegd van € 2,3 miljoen; tevens werd een boete van € 5 miljoen in het vooruitzicht gesteld als de situatie niet verbetert.

- De kans dat de dienstuitvoering bij de S-Bahn op korte termijn verbetert is inmiddels uiterst klein, want op 1 november werd bekend dat de treinstellen **Baureihe 481/482** net als de ICE-treinstellen extra onderzocht moeten worden op mogelijke haarscheurtjes in de assen. Een onmiddellijke buitendienststelling van deze 500 treinstellen grote serie kon gelukkig achterwege blijven, maar het halveren van de inspectiecyclus naar 60.000 kilometer zorgde wel voor een aanzienlijk verminderde beschikbaarheid. Veel treinen moesten worden ingekort, met als gevolg uitpuilende treinen en klagende reizigers. Helemaal voor niets was dit niet, want op 6 november werd bekend gemaakt dat bij twaalf treinstellen (beginnende) scheurvorming was geconstateerd.

- In overleg met de Poolse spoorwegen wordt gekeken of het mogelijk is de nieuwe nachttrein "Stanislaw Moniuszko" (Warschau – Gorzow – Kostrzyn – Berlin-Lichtenberg) vanaf Gorzow vrij te geven voor regionale tarief van het Verkeersverbund Berlin-Brandenburg. Deze vrijgave geldt dan alleen voor de twee meegevoerde zitrijtuigen.

- De deelstaat Brandenburg wil € 9,6 miljoen investeren in de verbetering van de spoorlijn Beelitz – Jüterbog, die door Veolia-dochter Märkische Regiobahn wordt geëxploiteerd. Voor dit geld worden de acht tussenstations/haltes opgeknapt. Daarnaast wil men ter hoogte van Seddin een 300 meter lang verbindingsspoor aanleggen zodat de MRB-treinen ook dit station kunnen bedienen.

Stadtbahnnetz (start exploitatie dec. 2011/2012)

Pakket 1

RE1	Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
RE11	Cottbus - Frankfurt (Oder)
RE13	Berlin-Spandau – Wustermark ¹⁾
RE20	Oranienburg - Potsdam Hbf ¹⁾
RB21	Wustermark – Griebnitzsee ¹⁾
RB22	Flughafen Schönefeld BBI - Potsdam Hbf ¹⁾
RB23	Michendorf - Potsdam Hbf ¹⁾

Pakket 2

RE2	Stendal - Rathenow - Berlin - Cottbus
RE4	Wismar - Berlin - Jüterbog
RB33	Jüterbog - Berlin Wannsee ¹⁾

RB51 Brandenburg – Rathenow ¹⁾

Pakket 3

RE7	Dessau - Berlin - Wünsdorf-W./Senftenberg
RB14	Nauen - Senftenberg/Berlin ¹⁾
RE9	Berlin Hbf – Flughafen Schönefeld/BBI ¹⁾
RB24	Eberswalde - Berlin - Wünsdorf-Waldstadt ¹⁾

Pakket 4

RB35	Fürstenwalde (Spree) - Bad Saarow Klinik ¹⁾
-------------	--

Süd Brandenburg (start exploitatie dec. 2012)

RE15	Hoyerswerda - Ruhland - Dresden
RE18	Cottbus - Ruhland - Dresden Hbf
RB31	Elsterwerda Biehla - Dresden

Nordwest Brandenburg (start exploitatie dec. 2012)

RE6	Wittenberge - Wittstock - Hennigsdorf - Bln-Spandau
------------	---

RB55	Kremmen - Hennigsdorf
RB73	Neustadt (Dosse) - Pritzwalk

RB74	Pritzwalk - Meyenburg
-------------	-----------------------

Nord-Süd (start exploitatie dec. 2014)

RE3	Stralsund/Schwedt - Bln-Hbf - Elsterwerda
RE5	Rostock/Stralsund - Bln-Hbf - Lu-Wittenberg/Falkenberg (Elster)

Ost Brandenburg (start exploitatie dec. 2014)

RB12	Bln-Lichtenberg - Löwenberg - Templin
-------------	---------------------------------------

RB25	Bln-Lichtenberg - Werneuchen
-------------	------------------------------

RB26	Bln-Lichtenberg - Kostrzyn
-------------	----------------------------

RB35	Bln-Lichtenberg - Fürstenwalde - Bad Saarow Klinikum
-------------	--

RB36	Frankfurt(Oder) - Beeskow - Bln-Schöneweide/Bln-Lichtenberg
-------------	---

RB54	Rheinsberg - Löwenberg - Bln-Gesundbrunnen - Bln-Lichtenberg
-------------	--

RB60	Bln-Lichtenberg - Eberswalde - Wriezen - Frankfurt(Oder)
-------------	--

RB63	Joachimsthal - Britz - Eberswalde
-------------	-----------------------------------

RB66	Angermünde - Szczecin
-------------	-----------------------

¹⁾ Exploitatie start in december 2011

Sachsen

- Veolia heeft voor de exploitatie van de per december aanstaande te starten treindiensten in de regio Leipzig / Halle een nieuwe dochter opgericht, de **Mitteldeutsche Regiobahn** (MRB). Voor deze nieuwe treindiensten worden 20 motorwagens type *RegioShuttle* geleasd van Angel Trains. Deze motorwagens zijn thans nog in dienst bij TransRegio in Rheinland-Pfalz, waar DB Regio de treindiensten per december aanstaande over neemt. Tussentijds wordt de kleurstelling van grijs/geel aangepast naar grijs/rood. Om de eenheid te bewaren wordt ook de treindienst Leipzig – Geithain samen met de hiervoor beschikbare *Desiro*-treinstellen bij de MRB ondergebracht, waarmee deze treindienst voor de tweede maal binnen Veolia wordt doorgeschoven.

- De ODEG is inmiddels begonnen met proefritten ter voorbereiding op de uitvoering van de nieuw verworven treindiensten. Dit zijn (in de door de ODEG gehanteerde nummering) OE46 Cottbus – Forst, OE64 Cottbus – Görlitz – Zittau, OE64 Görlitz – Hoyerswerda en OE60V Görlitz – Bischofswerda – Arnsdorf (alleen versterkingsritten). Voor de exploitatie van deze treindiensten beschikt de ODEG over 6 *Desiro*'s en 5 *RegioShuttles*.

Thüringen

- De traditionele revisie van de **Oberweißbacher Bergbahn** werd op 22 november afgerond, waarna het railverkeer tussen Obstfelderschmiede en Lichtenhain weer hervat werd.

Sachsen-Anhalt

- Het station Halle-Neustadt van de **S-Bahn Halle** krijgt voor € 3,5 miljoen een opknopbeurt. Dit in een tunnel gelegen station is inmiddels 40 jaar oud en staat hoog op de "enge-plekken top tien".

Nordrhein-Westfalen

▪ Sinds medio oktober rijden er geen treinen meer tussen Brügge (Westfalen) en Lüdenscheid. Oorzaak is de altijd lastige combinatie van bladval en nat weer, waardoor de thans hier ingezette treinstellen *Baureihe* 628 de steile en bosrijke klim naar Lüdenscheid niet meer halen. Door een niet tot gebrekkig georganiseerd busvervoer haalde DB Regio zich de woede van de reizigers op de hals; na TV-aandacht kreeg de vervangende bus in elk geval een dienstregeling die zowaar aansloot op de in Brügge kerende treinen. De treindienst Lüdenscheid – Hagen – Dortmund wordt normaal gesproken geëxploiteerd met treinstellen serie 648.2 die met deze helling geen problemen hebben. Door een rangeerfoutje staan echter drie stellen buiten dienst, waardoor vervanging nodig was. Omdat de overige diensten van het *Sauerlandnetz* veelal met gekoppelde stellen worden gereden was het kennelijk niet mogelijk de 628-ers op andere trajecten in te zetten. Het *Schienenersatzverkehr* duurde nog tot en met 31 oktober.

▪ De politie pakte vier graffiti-artiesten op die op het opstel terrein Kaarster See een *Talent*-treinstel van de **Rheinisch Bergische Eisenbahn** (RBE) van een alternatieve livree voorzien hadden. De schade van € 31.000,- wordt op hen verhaald; daarnaast wordt onderzocht of de heerschappen ook verantwoordelijk zijn voor eerder kliederwerk. Als dat bewezen kan worden stijgt de schadeclaim tot € 150.000,-. RNE heeft al aangekondigd in dat geval voor de duur van 30 jaar beslag zal worden gelegd op toekomstig loon totdat de schade betaald is.

▪ De prijsvraag om een nieuwe naam voor de **Nokia-Bahn** Bochum – Gelsenkirchen te bedenken (zie HOV-RN 2008-10, pag. 301) leverde ruim 500 reacties op. Op 10 november werd onthuld dat de treindienst voortaan als *Glückauf-Bahn* door het leven gaat.

▪ Op 14 december start **Eurobahn** de exploitatie van het *Hellwegnetz*. Dit omvat de lijnen Münster – Lünen – Dortmund (RB50, Der Lünener), Dortmund – Unna – Soest (RB59, *Hellweg-Bahn*), Münster – Hamm – Bielefeld (RB69, *Ems-Börde-Bahn*) en Münster – Hamm – Soest – Paderborn – Warburg (RB89, eveneens *Ems-Börde-Bahn*). De treindiensten worden geëxploiteerd met 25 vierdelige Flirt-treinstellen. Om het publiek vast in de stemming te brengen werd op 22 november de bestaande (DB-)urddienst tussen Dortmund en Soest door Eurobahn verdicht tot een halfuurdienst.

▪ De *Gießener Anzeiger* berichtte al vroegtijdig dat NS-dochter *Nedbahnen GmbH* (en niet, zoals abusievelijk in de vorige editie gemeld, Nedbahn) het aandelenpakket dat investeringsmaatschappij Star Capital bezit in Abellio (75,1%) zou overnemen voor een bedrag van 40 tot 50 miljoen euro. Het bericht is inmiddels bevestigd, want NS heeft de Duitse mededingingsautoriteit om toestemming voor de overname gevraagd. In het geval van NS is dat een formaliteit, omdat het bedrijf nog niet in Duitsland actief is.

▪ De reactivering van de lijn (Köln – Gummersbach –) Marienheide – Meinerzhagen voor het reizigersvervoer is een stapje dichterbij gekomen nu de betrokken regionale overheden accoord zijn gegaan. Als de deelstaat, die het project al als “bijzonder belangrijk” heeft gekwalificeerd, het benodigde geld beschikbaar stelt en DB de plannings- en bouwwerkzaamheden snel genoeg uitvoert kunnen de treinen eind 2013 gaan rijden.

Rheinland-Pfalz

▪ De *Desiro Mainline*-treinstellen van **trans regio** zijn inmiddels veelvuldig op de Linke Rheinstrecke te bewonderen. De voor december aanstaande geplande start van de exploitatie van de treindiensten wordt inmiddels bedreigd door een conflict met de vakbonden; trans regio wil nog

geen definitieve CAO-afspraken maken zolang het niet alle aan de exploitatie verbonden kosten helder in beeld heeft. Er heerst onder meer nog onduidelijkheid over het stroomgebruik van de nieuwe treinstellen en de gebruiksvergoeding voor de te bedienen stations.

▪ De prijsvraag om namen te leveren voor de op het **Westfalnetz** in te zetten treinstellen *Baureihe* 642 en 643 leverde 8.300 reacties op. Naast de regionale voetballegendes Horst Eckel, Fritz en Ottmar Walter worden 28 gemeenten verblijd met een “eigen” trein.

▪ De opknopbeurt van de Hunsrückbahn Boppard – Emselshausen heeft de problemen met de veel te hoge wielbandslijtage nog altijd niet opgelost, waardoor de lijn gesloten blijft. DB gaat nu experts raadplegen; ter vergelijking met de slijtage aan ander materieel reed op 10 november een railbus van de Hochwaldbahn over de lijn. DB verwacht het treinverkeer rondom de jaarwisseling te hervatten.

Saarland

▪ De **Stadtbahn Saar** heeft na 11 jaar exploitatie eindelijk besloten een eigen werkplaats te bouwen. De locatie daarvan wordt Brebach, gelegen aan de spoorlijn naar Sarreguemines. Bij de werkplaats worden ook opstelsporen aangelegd. De belangrijkste reden om toch nog te kiezen voor nieuwbouw zijn de hoge kosten voor het gebruik van DB-opstelsporen en de hoge tarieven van DB-werkplaats Saarbrücken-Ost.

Hessen

▪ Op 28 oktober werd met een feestje de modernisering van het netwerk **Odenwaldbahn** afgerond. De afgelopen jaren werd de infrastructuur gemoderniseerd en de beveiliging vernieuwd. De treindiensten Erbach – Hanau – Frankfurt en Eberbach – Erbach – Darmstadt – Frankfurt rijden nu sneller en met een hogere frequentie. Zodra de drie nabestelde Itino-treinstellen zijn afgeleverd zal de drukte in de treinen hopelijk normale proporties aan gaan nemen.

▪ Op 31 oktober werd de nieuwe halte Schwalbach Nord geopend. De halte wordt bediend door lijn S3 (Bad Soden – Darmstadt) van de **S-Bahn Frankfurt**.

▪ De bij **cantus** in dienst zijnde Flirt-treinstellen *Baureihe* 427/428 zijn toe aan het eerste groot onderhoud, waardoor een aantal treinen in een te kleine samenstelling rijdt. De pers spreekt dan ook van een “*ICE-Effekt*”. De op proef bij cantus ingezette Flirts van Eurobahn zijn inmiddels allemaal richting Hamm vertrokken.

▪ Het Rhein-Main-Verkehrsverbund laat in samenwerking met de betrokken *Kreise* en gemeenten een grondig onderzoek doen naar de reactivering van de **Aartalbahn** Wiesbaden – Hohenstein – Diez – (Limburg an der Lahn). Als de kosten-baten-analyse gunstig uitpakt zijn de betrokken lokale overheden bereid om hun aandeel van 15% van de bouwkosten te financieren; de overige 85% worden dan door *Land* en *Bund* betaald. Om tot een zo hoog mogelijk nut te komen wordt uitgegaan van goede aansluitingen in Wiesbaden en een doortrekking van de treindienst tot Mainz Hbf. In maart 2009 moet het onderzoek gereed zijn.

Baden-Württemberg

▪ In Sondernach werd op 12 oktober een nieuwe halte aan de lijn (Ulmer –) Schelklingen – Münsingen in gebruik genomen. De halte heeft vooral betekenis voor het scholieren- en toeristenvervoer van de “Ulmer Spatz”.

▪ De overname van de **Strohgäubahn** Stuttgart-Feuerbach – Korntal – Weissach door de betrokken regionale overheden werd eind oktober officieel (zie HOV-RN 2008-05, pag. 150). Het behoud van deze door de SWEG geëxploiteerde treindienst is daarmee verzekerd.

- De regionale overheden ondertekenden op 22 oktober de financieringsovereenkomst voor de **Stadtbahn Heilbronn Nord**. Vanaf eind 2012 zullen de AVG-sneltrams vanuit het centrum van Heilbronn via een nieuw aangelegde tramlijn naar Neckarsulm rijden. Over de bestaande DB-sporen gaat het dan verder naar Bad Friedrichshall, Gundelsheim en Mosbach. In hoeverre de plannen om ook de lijn Bad Friedrichshall – Sinsheim met trams te gaan berijden worden gerealiseerd is nog niet bekend.
- De spoorlijn Bruchsal – Bretten – Mühlacker, die sinds medio mei wegens een grondige renovatie buiten dienst was gesteld, is sinds maandag 27 oktober weer berijdbaar. De dienst op lijn S9 van de **Stadtbahn Karlsruhe** werd per die datum weer hervat.

Bayern

- De winst van de treindiensten op het *Dieselnetz Oberfranken* door **Benex** werd op 22 oktober bevestigd door opdrachtgever Bayerische Eisenbahngesellschaft. De treindiensten zullen worden geëxploiteerd met circa 40 RegioShuttles van Stadler. Voor enige ophef zorgde de onthulling dat de motorwagens 101 zitplaatsen in een 2+3-opstelling zullen krijgen. Een fraaie truc, want hierdoor kan met kleinere en goedkopere eenheden aan de zitplaatsnormen worden voldaan. Mede om die reden gaan ook steeds meer opdrachtgevers er toe over om eisen te stellen aan de maatvoering van zitplaatsen. Desondanks verklaarde een expert dat de wat krappe zitgelegenheid voor deze treindiensten voldoende zijn, aangezien de clientèle voornamelijk uit scholieren bestaat.
- De start van de als **Fugger Express** gedoopte treindiensten op het elektrisch net rondom Augsburg lijkt wat in het water te vallen. Reden is dat de toelating van de hiervoor aangeschafte Coradia-treinstellen *Baureihe 440* vertraging oploopt. Die vertraging wordt veroorzaakt door problemen met de besturings-elektronica; leverancier Alstom vreest dat deze problemen niet voor medio december opgelost kunnen worden. Daarnaast bestaat sinds 8 juli van dit jaar de eis dat bij treinen die in éénmanbediening worden gereden de afstand tussen wagenbak en perronrand niet groter is dan 25 centimeter; aan deze eis voldoen de stellen evenmin, doch dat is eenvoudig op te lossen door het aanbrengen van een treeplank. DB Regio heeft inmiddels een noodienstregeling uitgewerkt, waarbij uitgegaan wordt van (tragere) getrokken treinen. Hiervoor worden 22 locs en vele (dubbeldeks-) rijk-tuigen naar Augsburg gedirigeerd. Gevolg is wel dat een deel van de geplande verbeteringen voorlopig niet gerealiseerd kan worden.
- De start van de exploitatie van het *Dieselnetz Augsburg* door Veolia-dochter **Bayerische Regiobahn** lijkt zich daarentegen in stilte te gaan voltrekken. Per december worden de treindiensten Augsburg – Mering – Geltendorf – Dießen – Weilheim en Weilheim – Peißenberg – Schongau van DB Regio overgenomen; in december volgend jaar volgen Augsburg – Aichach – Schrobenhausen – Ingolstadt en Ingolstadt – Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt. Voor deze treindiensten zijn 26 LINT41-treinstellen VT210 – VT235 bij Alstom aangeschaft, waarvan de eerste 15 inmiddels geleverd zijn.
- De reactivering van de **Ilztalbahn** Passau – Freyung is bijna rond. De vergunningen voor de Ilztalbahn GmbH, die als infrabeheerder zal optreden, worden naar verwachting nog dit jaar verleend. Het enige resterende knelpunt is de pachtovereenkomst met DB Netze dat, nu er ineens weer interesse is in de lijn, forse bedragen verlangt. Tien jaar geleden was men nog bereid om de lijn voor één Mark te verkopen. De bedoeling is om zo snel mogelijk goederen- en (toeristisch) reizigersvervoer te gaan verrichten. Voor de verde-

re toekomst is de herbouw van het grensoverschrijdende traject Freyung – Volary (CZ) gepland.

- In een trein van de lijn S8 kwam bij station München-Pasing op 3 november met assistentie van een DB-medewerker een baby ter wereld. Van de **S-Bahn München** kreeg de nieuwgeborene een abonnement voor het leven uitgereikt.

Goederenvervoer

DB Schenker

- DB Schenker heeft een overeenkomst getekend voor het vervoer van automotoren van Chemnitz naar diverse VW-fabrieken in Europa. Onderdeel van de overeenkomst is de aanleg van een spoor aansluiting.
- DB wil samen met de Russische en Chinese spoorwegen een joint-venture oprichten. De nieuwe onderneming zal zich richten op het spoorvervoer tussen China en Duitsland. De nieuwe joint-venture zal naast het al bestaande Duits-Russische samenwerkingsverband EurasiaRailLogistic bestaan, dat zich vooral bezig houdt met vervoer tussen Duitsland, Polen, Rusland en Witrusland.

Private vervoerders

- **Kombiverkehr** gaat zijn netwerk per 15 december anders inrichten en uitbreiden. De belangrijkste wijzigingen zijn als volgt. Duisburg – Rotterdam RSC van 5 naar 6 maal per week, Maasvlakte – Duisburg-Ruhrort-Hafen / Dortmund van 3 naar 6 maal per week, Ludwigshafen – Wels – Wien van 4 naar 5 maal per week. De frequentie van de Adria Express München – Ljubljana ging al op 3 november omhoog van 3 naar 5 slagen per week, sinds 1 oktober wordt tussen Hamburg-Billwerder en Kiel weer 5 maal per week gereden.
- **ETL** startte een nieuwe containerdienst tussen Nürnberg en Budapest, die voorlopig eens per week wordt aangeboden. Vanuit Budapest wordt aangesloten op bestaande diensten naar Oekraïne, Roemenië en Bulgarije.
- **Rent-a-Rail** nam op 10 oktober haar volgende nieuwe loc in dienst. "Kathleen" behoort tot de *Baureihe 214* en heeft dus al een heel leven bij DB achter de rug. In het voorjaar van 2009 krijgt zij gezelschap van een zustermachine.
- De **Albtal Verkehrs Gesellschaft** (AVG ofwel Albtalbahn) nam twee nieuwe Vossloh G1206-locs in dienst, die zijn voorbereid voor inzet in Frankrijk. De nieuwelingen vervangen twee oudere diesellocs.
- Ook **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser** (EVW) stelde een nieuwe G1206 in dienst, in dit geval ter uitbreiding van het materieelpark. Die uitbreiding is nodig door de groei van het goederenvervoer.
- De deelstaat **Niedersachsen** gaat investeren in de containeroverslag van Göttingen. De capaciteit moet worden uitgebreid van 24.000 containers per jaar nu naar 37.000 in 2015.
- Ook de containerterminal van **Braunschweig** zal een capaciteitsvergroting ondergaan; de opslagruimte wordt uitgebreid naar 35.000 m²; voor toekomstige groei is nog eens 6 hectare gereserveerd. In 2007 verwerkte de terminal 60.000 TEU.

Materieel

- 'Kasten'-**110** 284 werd verrassenderwijze gereactiveerd. De machine stond sinds 18 december 2007 terzijde. De loc is de laatste 110 met platte voorzijde van het Bh Braunschweig. Tegelijkertijd keerden ook de Bügelfalten 110 329 en 403 op de baan terug.
- In Köln-Deutzerfeld eindigt het onderhoud van de *Baureihe 110* op 14 december. De locs rijden nu nog tussen

Wuppertal en Bonn-Mehlem vervangende treinen voor treinstellen *Baureihe* 425.

- Elektrische locomotief **155** 124 komt als 701 in dienst van de Mitteldeutsche Eisenbahn. Deze DB-dochter beschikt al over elektrische locomotieven *Baureihen* 143 en 156.

- De Skoda-locs *Baureihe* **180** zijn teruggetrokken uit de internationale reizigersdienst. De laatste ritten naar en van Berlin Hbf werden op 17 oktober gereden. In de goederendienst zijn de machines nog wel aan te treffen.

- De taken van de *Baureihe* 180 rond Berlijn, EC's richting Polen, worden overgenomen door de van Angel Trains gehuurde E186 130 en E186 135. Deze locs hebben een 'Polen-pakket'; daarnaast zijn ze ook toegelaten in (uiteraard) Duitsland en Oostenrijk.

- De bicourante locomotieven *Baureihe* **181.2** zullen voorlopig nog naar Frankrijk rijden. In november en de eerste helft van december was een loc in Straatsburg gestationeerd voor personeelinstructie. De machine reed bij behoefte een slag naar Saverne. In de nieuwe dienstregeling rijdt de 181.2 een treinenpaar Frankfurt/M – Bebra (IC2204 maandag – donderdag, IC1950 dinsdag – vrijdag).

- Alle locomotieven *Baureihe* **185** met een Scandinaviëpakket zijn inmiddels in dienst. De deelserie van zeventien locs (185 312 – 337) zijn met verschillende eigendomskenmerken beplakt: D-DB (185 327 – 331), DB-GC (GreenCargo, 321 – 334) en D-RDK (Railion Danmark 335 – 337).

- DB Regio AG, Regio Mittelfranken krijgt in de vorm van **203** 701 een heuse exoot in haar bestand. Het gaat hierbij om de hybride test-V100 van Alstom Stendal. De machine wordt echter ingezet door de Mitteldeutsche Eisenbahn, bij wijze van test. De bij een ongeval beschadigde 203 115 (DB Regio) keerde na herstel terug in Beieren.

- DB Schenker zet vier Oost-V100'en in, die worden gehuurd van Rail Technology & Logistics. Het gaat om de 203 376 (Magdeburg Rothensee), 203 385 (Saalfeld), 203 719 (snuift frisse lucht in Großkorbetha) en 203 818 (idem, in Halle).

- De drie nog in Saalfeld gehuisveste locomotieven *Baureihe* **204** zijn vanaf oktober weer allemaal in dienst.

- De laatste orientrode 218, de 156, moest eind november als gevolg van een verlopen revisietermijn buiten dienst. Het lijkt uitgesloten dat de machine nog een revisie krijgt (voordeel: dus ook geen nieuwe verflaag!), want door het in bedrijf komen van de elektrificatie Hamburg – Lübeck – Travemünde komen genoeg 218'en vrij.

- De gelederen van de *Baureihe* **234** worden steeds verder uitgedund. De serie ontstond in 1991 uit de verbouwing van 232-ers, waarbij de maximum-snelheid werd verhoogd naar 140 km/h. In oktober werden de 144 en de 467 buiten dienst gesteld, waardoor nog vier machines over zijn: 180, 242, 292 en 551. De revisietermijn van de locs verstrykt tussen december 2008 en oktober 2009. Zij worden tot ingang van de nieuwe dienstregeling ingezet tussen Berlin en Küstrin (PL) met omgeleide treinen.

- ICE2-treinstel 4237 (bestaande uit motorwagen 402 037 met "aanhang") werd op 25 oktober in de gelijknamige stad gedoopt op de naam Neustrelitz. Daarmee zijn alle 44 ICE2-en gedoopt.

- "De ingebruikname van de nieuwe S-Bahn-treinstellen *Baureihe* **422** is voor onbepaalde tijd uitgesteld. Het EBA weigert de toelating, onder meer omdat de afstand tussen perron en deuren groter is dan de sinds juli van dit jaar bestaande normen. Zolang DB en Bombardier het niet eens kunnen worden over een oplossing is een snelle toelating uitgesloten", luidde de reeds geschreven tekst. Die kon vervolgens worden geschrapt, want op 11 november bleek een oplossing bereikt, waardoor de stellen de toelating verkregen. Vanaf 17 november kwamen de eerste treinstellen in

de reizigersdienst op lijn S7 (Düsseldorf Flughafen – Solingen). Medio december is voorzien 22 treinstellen ter beschikking te hebben, voldoende voor de volledige dienst op de lijnen S7 en S2 (Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen – Duisburg).

- Ook de toelating van de treinstellen *Baureihe* **440** loopt naar het zich laat aanzien forse vertraging op. Hier worden de problemen veroorzaakt door de besturingselektronica en de software. De geplande eerste normale inzet per 14 december wordt zeker niet gehaald. De problemen met de nieuwe treinstellen zijn deels ook te wijten aan de extreem korte periode tussen de aflevering van een eerste (proef)treinstel en de geplande eerste inzet. Vooral bij nieuwe typen moet nu eenmaal altijd worden gerekend met kinderziekten en tegenslagen bij de toelating; wanneer daar in een planning geen rekening mee wordt gehouden zijn de problemen eigenlijk al ingecalculeerd.

- DB Schenker heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de ontwikkeling en levering van diverse soorten wagens voor stortgoederen. Het gaat om drie opdrachten, te weten (1) 165 tot 700 wagens type Falns121 of Falns181 in de periode tot 2011, (2) 75 tot 300 wagens van dezelfde types in 2012 en (3) 50 tot 200 wagens type Tanoos voor levering in 2012. De opties gelden ten minste tot 2013 en moeten twee jaar verlengd kunnen worden.

Infrastructuur

DB Netze onder vuur

Het ARD-programma "Kontraste" wijdde een uitzending aan de investeringen in het spoorwegnet. Als voorbeeld werd daarbij de Rhein-Ruhr-Express aangehaald, de al vele jaren dringend gewenste snelle S-Bahn-verbinding Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund. Deze snelle verbinding zou volgens DB en politici in 2015 van start moeten gaan. Op basis van begrotingen van DB Netze blijkt dat niet te kloppen: pas tussen 2015 en 2020 is geld gereserveerd voor de aanleg van extra sporen. Minister Wittke van Nordrhein-Westfalen bleek hier onaangenaam door verrast. Ook in het noorden wil het niet erg vlotten, bijvoorbeeld met de spoorverbinding naar de in aanleg zijnde Jade-Weser-Port bij Wilhelmshaven. DB had contracten ondertekend om in 2011, gelijktijdig met de opening van de haven, de spoorlijn Oldenburg – Wilhelmshaven van dubbelspoor te voorzien. Ook nu bleek uit bestudering van de financiële planning dat er pas vanaf 2011 geld gereserveerd is; de realisatie is pas na 2015 mogelijk.

DB Netze verdedigde zich door te wijzen op het beschikbaar komen van financiële middelen door de overheid. Omdat de generieke bijdrage die DB Netze ontvangt van de *Bund* niet verminderen zal is het niet duidelijk waar de problemen van DB nu zitten. Men krijgt al jaren € 2,5 miljard voor onderhoud en € 1 miljard voor nieuwbouw. Volgens interne stukken die de journalisten boven water wisten te halen heeft DB Netze al jaren veel minder geld uitgegeven aan instandhouding dan men daarvoor ontving. De bespaarde middelen zou DB hebben ingezet als (verplichte) eigen bijdrage aan de nieuwbouwprojecten. In 2006 en 2007 zou DB zo jaarlijks € 400 miljoen hebben bespaard, in 2008 € 200 miljoen.

In een reactie ontkende DB alle aantijgingen, zoals de suggestie dat het bespaarde bedrag was gebruikt voor acquisitie van nieuwe bedrijven. De vertraging van de genoemde projecten berustte volgens DB op een onjuiste interpretatie van interne stukken: "aan beide projecten wordt met volle kracht gewerkt". Uiterlijk in 2011 zullen we zien of dit klopt. Opvallend was wel dat DB enkele dagen later een verzoek indiende bij de *Bund* om flexibeler om te kunnen gaan met de scheiding tussen de gelden voor nieuwbouw en onder-

houd; concreet wil DB € 175 miljoen inzetten voor onderhoud in plaats van nieuwbouw.

De deelstaat Nordrhein-Westfalen kondigde begin november aan dat zij een eigen onderzoek laat doen naar de staat van de spoorweginfrastructuur en de stations. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de sterke stijgingen van de vergoedingen die DB Netze voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur vraagt in combinatie met de sterk afnemende punctualiteit van het treinverkeer. De (slechte) staat van de infrastructuur wordt veelvuldig als reden voor vertragingen aangegeven. Daarnaast heeft NRW het zeer sterke vermoeden dat DB veel te weinig investeert in onderhoud en instandhouding van het spoorwegnet; als aanwijzing daarvoor gelden de vele snelheidsbeperkingen die inmiddels in de dienstregeling verwerkt zijn. Als inderdaad blijkt dat de kwaliteit van de infrastructuur onder de maat is wil NRW –zolang geen herstel plaatsvindt– kortingen bedingen bij DB Netze.

Stuttgart 21

Begin november kwam het groene licht voor het mega-project "Stuttgart 21". Dit project voorziet in de vervanging van het huidige kopstation Stuttgart Hbf door een ondergronds doorgangstation. Dit nieuwe station komt dwars onder het bestaande station en de eveneens ondergrondse S-Bahn Stammstrecke te liggen. De toeleidende baanvakken moeten daarom nieuw worden aangelegd, hetgeen eveneens in de vorm van kilometers lange tunnels zal gebeuren. Als slagroom op het toetje wordt tussen Stuttgart Flughafen en Ulm een nieuwe hogesnelheidslijn aangelegd. De kosten van het project bedragen naar schattingen van DB ruim € 3 miljard. De kosten worden gedragen door de *Bund*, die € 1,55 miljard heeft toegezegd, de deelstaat Baden-Württemberg (voorlopig € 1,32 miljard) en DB (€ 300 miljoen); het resterende geld zou met de verkoop van de spoorgronden van het huidige *Hauptbahnhof* bijeen gebracht moeten worden. Omdat het station direct in het centrum ligt kan een verkoop als bouwgrond forse bedragen opleveren. Uit deze middelen wordt ook een risicofonds van € 1,45 miljard bekostigd, zodat eventuele tegenvallers kunnen worden opgevangen.

Het *Bundesrechnungshof* (de centrale rekenkamer) kwam enkele dagen later al met bedenkelijke berichten over de kostenschattingen en de financiering. Volgens de rekenkamer moet voor de bouw van het ondergrondse *Hauptbahnhof* en de bijbehorende verbindingstunnels al worden uitgegaan van een investering van € 5 miljard. Het prijskaartje voor de *Neubaustrecke* Wendlingen – Ulm werd geschat op een bedrag van € 3,6 miljard. Het gat in de financiering bedraagt daardoor ten minste ruim € 3 miljard. Koren op de molen van de tegenstanders, die meer zien in een (veel goedkopere) verbetering van de bestaande lijnen en de aanleg van vrije kruisingen voor de verschillende toevoerlijnen. Baden-Württemberg heeft al laten weten dat het project ondanks de kritiek van de rekenkamer gewoon doorgaat. In hoeverre hier het franse adagium "*après nous le déluge*" een rol speelt blijft de vraag.

Capaciteit achterlandverbindingen

De *Netzbeirat*, een wettelijk verplicht en onafhankelijk adviescollege dat DB Netze gevraagd en ongevraagd adviseert over de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur, onderschrijft de conclusies die wij vorige maand op pagina 302 aan u toevertrouwen. De capaciteit van de spoorlijnen naar de belangrijke havens van Hamburg en Bremen is volstrekt onvoldoende om de verwachte groei van het goederen- en reizigersvervoer op te vangen. Zonder ingrijpen zal het goederenvervoer naar Hamburg letterlijk de boot missen, met als gevolg dat veel vervoer naar de weg zal worden verplaatst. Dat het spoorgoederenvervoer snel groeit bewijst de

vaststelling dat de in 2003 verwachte vervoeromvang voor het jaar 2015 al in dit jaar gerealiseerd wordt. Om de belangrijkste knelpunten in het spoorwegnet aan te pakken is jaarlijks een miljard euro nodig, exact het bedrag wat nu jaarlijks voor heel Duitsland beschikbaar is. Die middelen zijn grotendeels al ingepland, maar niet voor projecten die de capaciteit van de achterlandverbindingen ten goede komen. Voor de uitbouw van lijnen als Hamburg – Hannover, Offenburg – Basel en Emmerich – Oberhausen zijn tot 2015 geen middelen beschikbaar. De *Netzbeirat* beveelt regering en DB Netze aan om snel een plan te maken om de dringendste capaciteitsuitbreidingen snel te realiseren en daar ook extra geld voor te vinden. DB en Bund zijn verplicht dit advies serieus te overwegen.

De deelstaat Niedersachsen heeft inmiddels een alternatief plan uitgewerkt om de capaciteit van de spoorverbindingen vanuit de havens te vergroten. Daarbij wil men vooral investeren in spoorlijnen die in handen zijn van private infrabeheerders. Tot en met eind 2010 is een bedrag van € 45 miljoen voorzien, in de jaren daarna nog eens € 205 miljoen. De uitbouw van bestaande "*nicht-bundeseigene*" spoorlijnen is goedkoper dan de aanleg van nieuwe lijnen, terwijl men daardoor bovendien minder afhankelijk wordt van DB Netze. Als eerste komen de netten van de EVB en de OHE aan de beurt; de bedoeling is om vooral het containervervoer hierover te leiden. OHE-eigenaar Arriva heeft al aangegeven de plannen van de deelstaat ten volle te ondersteunen. De bondsregering en de deelstaten Hamburg en Bremen zijn gevraagd om bij te dragen.

Projecten

- In het licht van het voorgaande bericht is de start van de planningswerkzaamheden voor de **Y-Trasse** van Hannover naar Bremen en Hamburg een positief bericht. De deelstaat Niedersachsen keurde de subsidieaanvraag goed, zodat de lijn nu op papier uitgewerkt kan worden. De lijn wordt ontworpen als hogesnelheidslijn; de op de oude lijn vrijkomende capaciteit kan dan gebruikt worden voor het goederenvervoer. Of de lijn daadwerkelijk aangelegd zal worden is nog niet zeker.

- De *Bund* heeft, wellicht naar aanleiding van de oproep van de *Netzbeirat*, een *Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr* afgekondigd. Achter deze energieke naam gaat een programma schuil waaruit investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid van de havens worden gefinancierd. Als eerste actie worden de rangeerterreinen in Duisburg voor € 60 miljoen onder handen genomen; een waarschijnlijk noodzakelijke actie, maar of dat het probleem van capaciteitsgebrek op de toeleidende spoorlijnen helpt op te lossen is natuurlijk de vraag. Het hele programma omvat 24 knelpunten die met een investering van € 300 miljoen worden aangepakt; de eerste resultaten moeten al in 2011 zichtbaar zijn.

- Op vrijdag 31 kwam tunnelboormachine "Leonie" zo'n anderhalve maand sneller dan gepland voor de tweede keer aan in Leipzig Hbf. Beide buizen van de 4 kilometer lange **Citytunnel** Bayerischer Bahnhof – Hauptbahnhof zijn daarmee in ruwbouw gereed. Ondanks de geboekte tijdswinst zal de ingebruikname van de tunnel pas eind 2012 plaatsvinden, ruim een jaar later dan oorspronkelijk gepland. De kosten zijn gestegen van € 527 naar € 704 miljoen, onder meer omdat extra maatregelen tegen grondwater nodig waren en men onderweg onverwacht gewapend betonnen muren tegenkwam.

- Minder voorspoedig verloopt de bouw van een nieuwe brug over het **Truckental** in Thüringen. Op 24 juli werd geconstateerd dat één van de peilers verzakt was. Uit technisch onderzoek is inmiddels gebleken dat de verzakte peiler en de aansluitende boog niet meer te redden zijn, zodat

zij weer moeten worden afgebroken. Pas na afbraak daarvan kan zekerheid worden gekregen over de vraag of de fundamenteën voldoende stabiel zijn om deze voor de afbouw van de brug te gebruiken. Kan dat niet, dan is het een kwestie van uithuilen en opnieuw beginnen. Ondanks deze tegenslag zal de ingebruikname van de hogesnelheidslijn Erfurt – Nürnberg geen vertraging oplopen. De bouw verloopt dermate traag dat de lijn sowieso niet voor 2017 berekend kan worden.

- De **Fehmarnbrücke** tussen Rødby en Puttgarden en de bijbehorende spoorverbindingen worden toch niet geschikt gemaakt voor hogere snelheden. De Zweedse politiek had zich daarvoor sterk gemaakt om de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van het vliegtuig te verbeteren. Het blijft bij 160 km/h.

- De elektrificatie van de lijn **Reichenbach – Hof** dreigde vertraging op te lopen omdat Bayern niet in aanmerking komt voor EU-gelden uit het fonds voor de structuurversterking van economisch zwakke regio's. Hierdoor was er onvoldoende geld voor het traject tussen de "staatsgrens" en Hof. De bondsregering heeft nu extra geld toegezegd, waardoor een realisatie voor 2013 waarschijnlijk is.

- De bouw van de **Schlüchterner Tunnel** in de lijn Frankfurt – Fulda is hervat. Eind februari werd de boormachine stilgezet omdat bovengronds verzakkingen optraden. Dat was hinderlijk, want de boormachine bevond zich precies onder Autobahn A66 (zie HOV-RN 2008-05, pag. 152). Door grondversteving en een beter grondwatermanagement hoopt men het 120 meter lange tunneldeel in 3 weken te boren. Daarna is er nog maar één kilometer te gaan. In november 2009 moet de nieuwe tunnel in dienst komen, aansluitend begint de sanering van de oude tunnel.

- Het emplacement van station **Hamm (Westfalen)** gaat op de schop om de vele passerende goederen meer ruimte te geven. Daartoe wordt onder meer de blokafstand verkleind.

- In **Ueckermünde** wordt het sinds de val van de muur ongebruikte en in 2002 afgebroken traject naar de haven herbouwd. Aan het eindpunt van de 1 kilometer lange lijn wordt een nieuw station gebouwd dat ten opzichte van de bebouwing gunstiger ligt; het bestaande station wordt dan buiten dienst gesteld. Voor de kosten hoeft men het niet te laten, want voor € 1,7 miljoen kan men spreken van een koopje.

- Een pijnlijke misser trad aan het licht bij de renovatie van het station van Hainburg-Hainstadt (Hessen). Nadat de nieuwe stationstunnel in ruwbouw was opgeleverd kwam aan het licht dat er geen trap treden waren besteld! Reizigers moeten voorlopig gebruik maken van de naast het station gelegen overweg. Dat is vooral lastig voor mensen die een kaartje willen kopen, want er is maar één kaartautomaat.

Stations en beveiliging

- Ook de afgelopen maand werden weer de nodige computergestuurde beveiligingen (ESTW) in dienst gesteld, meestal ten koste van plaatselijke beveiliging. In **Böblingen** werden de lijn Böblingen – Renningen en het station van Sindelfingen aan het bestaande ESTW toegevoegd. De werkzaamheden aan het ESTW **Wiebelsbach** werden met de omstelling van de beveiliging op Erbach – Groß-Umstadt – Wiebelsbach afgerond, waardoor nu het gehele net van de Odenwaldbahn over een moderne beveiliging beschikt. Op 1 november volgde het ESTW Elsenzthal (lijnen Neckargemünd – Sinsheim – Bad Friedrichshall-Jagsfeld). De *Deisterbahn* Hasten – Weetzen (regio Hannover) volgde op 23 november en de *Lausitzer Gürtelbahn* (Zittau –) Ebersbach – Wilthen (– Dresden) sloot de rij op 25 november.

- Op 7 november werd de aftrap gegeven voor de modernisering van **Chemnitz Hbf**. Belangrijkste maatregel is het

verbouwen van de kopsproen 1 tot en met 4 tot tramhalte; de stadstram gaat dan in een lus door het Hauptbahnhof rijden. De tramsporen worden aangesloten op het spoorwegnet ten behoeve van een toekomstig tram-trein-project, waarbij net als in Kassel op dieseltractie over het DB-net wordt doorgereden. Eind 2013 moeten de werkzaamheden gereed zijn.

Andere infrabeheerders

- De Deutsche Regional Eisenbahn (**DRE**) breekt haar lijn Oebisfelde - Klötze op. Door de noodzakelijke afbraak van de spoorbrug over het Mittellandkanaal is er geen kans meer dat hier ooit nog een trein zal rijden.

- Met de nog altijd niet definitief opgeloste perikelen rondom de verbreding van Autobahn A4 nog vers in het geheugen (zie HOV-RN 2008-08, pag. 239) werd de verbreding van de A9 slimmer aangepakt. De bestaande brug van de DRE-lijn Triptis – Ebersdorf-Friesau wordt vervangen door een breder nieuw exemplaar.

- Het door de DRE aangelegde laadstation in Laußig aan de Elbe-Heide-Bahn Eilenburg – Lutherstadt Wittenberg ontving de eerste goederentrein. De Mitteldeutsche Baustoffe GmbH belaadde een grindtrein met bestemming Nederland. Als het vervoer succesvol is volgen er meer.

- De Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) heeft de infrastructuur van de Olefthalbahn Kall – Schleiden-Oberhausen overgenomen. De RSE streeft ernaar het thans stilgelegde traject Schleiden – Hellenthal weer in gebruik te nemen. Dat kan nog lastig worden, want de gemeente ziet meer in een fietspad. De Olefthalbahn zal de lijn in elk geval museaal blijven gebruiken, daarnaast probeert de RSE goederenvervoer aan te trekken.

- De bovenleiding van de **Rübelandbahn** staat sinds 20 oktober weer onder spanning. Eigenaar Fels Werke Rübeland heeft de afgelopen jaren de bovenleiding en de stroomvoorziening opgeknapt. Binnenkort wordt gestart met een proefbedrijf met elektrische locomotieven, waaronder 185-ers van de Havelländische Eisenbahn en waarschijnlijk de *Baureihe* 171.

- De **Hamburg Port Authority** gaat de ten westen van het stadsdeel Wilhelmsburg gelegen Rethebrücke integraal vernieuwen. De nieuwe klapbrug moet eind 2012 gereed zijn; aansluitend wordt de bestaande hefbrug gesloopt.

Te koop

- De 16,7 kilometer lange lijn Beucha – Brandis – Trebsen (Mulde) is door DB te koop gezet. Het reizigersvervoer tussen Brandis en Trebsen ligt sinds 1997 stil, tussen Beucha en Brandis reed de laatste reizigerstrein in december 2006. De lijn kent nog wel incidenteel goederenvervoer, gemiddeld 2 treinpennen per week bedienen de graansilo's in Trebsen. De opbrengsten van de gebruiksvergoeding (€ 27.000) wegen echter niet op tegen de exploitatiekosten van de lijn (€ 88.000). Omdat tot 2013 nog ruim € 4 miljoen geïnvesteerd moet worden ziet DB Netze het niet meer zitten. Ondanks de investeringsachterstand en de niet kostendekkende exploitatie is de koopprijs bepaald op € 93.553,-! Kennelijk is DB bang dat een andere infrabeheerder wel iets van de lijn kan maken.

Museum

- De 01 173 werd vanuit het Technikumuseum Berlin overgebracht naar Heilbronn, waar de loc door de **Ulmer Eisenbahnfreunde** een revisie krijgt.

- Loc 7 van de **Mansfelder Bergwerksbahn** is overgenomen door de Rügenschke BäderBahn. Bij de RübB zal de loc als 99 4011-5 dienst gaan doen voor reizigerstreinen. Voor dat het zover is zijn enkele aanpassingen nodig, zoals aan-

passing van de koppelingen, inbouw van radiocommunicatie en stoelen voor machinist en stoker.

▪ Wij berichtten frequent over de strijd die de **Wiehltalbahn** voert voor het behoud van de spoorlijn Osbergshausen – Hermesdorf – Waldbröl / Morsbach. Hoewel de juridische strijd inmiddels in het voordeel van de spoorlijn beslecht lijkt te zijn blijven de gemeenten er alles aan doen om de spoorlijn het hoekje om te helpen. De verrassing was dan ook niet groot toen een bouwtrein ter hoogte van Kömpel aan de zijlijn naar Morsbach ineens een illegaal aangebracht provisorisch stootblok op de baan aantrof. Dit bleek door de gemeente Morsbach te zijn aangebracht onder het argument dat het aansluitende viaduct bouwvallig was en dus niet meer door treinen bereden mocht worden. De Rhein-Sieg-Eisenbahn, die de lijn exploiteert, heeft nu aangifte tegen de gemeente gedaan. Daarbij werd meteen geëist dat de gemeente de bouwtekeningen van het viaduct en de daar weer op aansluitende tunnel vrijgeeft.

Op 14 november dienden maar liefst vijf rechtszaken tussen de Wiehltalbahn en de betrokken gemeenten; een betere indicatie voor de onderlinge verhoudingen is nauwelijks denkbaar. Vier van de zaken werden door de Wiehltalbahn en de RSE gewonnen, waardoor de gemeenten voor de zoveelste keer strandden met hun pogingen om die vermaleddijde spoorlijn weg te krijgen. De gemeenten kunnen nog in hoger beroep gaan, doch de rechter maakte heb subtiel duidelijk dat dit eigenlijk zinloos is. Een vijfde zaak, waarin de gemeente Morsbach als eigenaar van een deel van de spoorlijn bezwaar maakte tegen het feit dat er treinen zouden rijden, werd verwezen naar de rechtbank in Bonn. Gelet op eerdere uitspraken die deze rechtbank in vergelijkbare zaken deed maakt de gemeente geen schijn van kans. Het behoud van de spoorlijn is daarmee –voor de zoveelste keer– verzekerd. De lotgevallen van de vereniging kunt u volgen op de eigen website www.wiehltalbahn.de.

▪ Het **Bahnpark Augsburg** wordt uitgebreid met een deel van de voormalige werkplaats Augsburg. In dit gedeelte was het Bahnpark al actief. De bedoeling is om de historische gebouwen, waaronder de locloods uit de periode van de Königlich Bayerische Statseisenbahnen, in oude luister te herstellen.

Onder het groene gras bleek nog wel een addertje te schuilen, want de Staudenbahn wil namelijk naast het terrein van het Bahnpark een werkplaats openen. De grond is al van DB gehuurd. Het treinverkeer naar en van de werkplaats moet dan over het museumterrein verlopen.

Beide museumverenigingen zijn niet *on speaking terms*, zodat een oplossing nog wel even op zich laat wachten. De gewone bezoekers en de spoorwegliefhebbers zijn zoals gewoonlijk de dupe.

Informatie vindt u op www.bahnpark-augsburg.de.

▪ Na 42 jaar stilstand is de stoomloc Waldbröl van het **Eisenbahnmuseum Dieringhausen** weer bedrijfsvaardig. Op 2 november reed de gereviseerde loc haar eerste rit van het museum naar Wiehl. Ondanks dit positieve bericht zijn voor het museum de nodige donkere wolken aan de horizon samengetrokken. Volgens de *Kölnische Rundschau* heeft het museum vanwege financiële problemen al een aantal vaste medewerkers moeten ontslaan. De problemen komen voort uit het gegeven dat de belangrijkste sponsors van de vereniging hier geen geld meer voor hebben.

▪ Het museumtreinstel van DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), een in 1954 gebouwd treinstel VT12.5 dat luistert naar de naam **Stuttgarter Rössle** is op 2 november overgebracht naar Fahrzeugwerke Mirastraße voor een grote revisie. Voor de komende zomer moet deze VT612 weer inzetbaar zijn in het chartervervoer. De revisie kost enkele tonnen.

▪ De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft € 27.000 beschikbaar gesteld voor de restauratie van twee locs van de *Verein der Feld- und Kleinbahnfreunde Saalekreis*. Het gaat om een in 1940 gebouwd Gmeinder-locje en een in 1954 gebouwde loc type LKM. De bedoeling is de locjes in te zetten voor toeristisch vervoer op de voormalige nevenlijn Teutschental – Salzmünde.

▪ De vereniging **Nostalgie-Express Berlin** is eigenaar geworden van de voormalige DR-loc 50 3670-2. Op 8 november werd de loc vanuit het spoorwegmuseum in Wenen naar een nog onbekende werkplaats gebracht om daar een revisie te krijgen. Ondanks het feit dat de loc zo'n 9 jaar buiten heeft gestaan bleek de ketel nog in een verrassend goede staat te zijn. De hoop van de NEB is er dan ook op gevestigd dat de loc bij het 20-jarig jubileum van de val van de Berlijnse muur weer inzetbaar is.

FRANKRIJK

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze laatste opgave werden de 8601, 8602, 16708, 16713, 17001, 17019 en 17104.

De aflevering van de serie 27300 sleept zich langzaam naar het einde: tot en met de 27359 rijden nu (nog zes te gaan).

Diesellocomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden 63699, 63826, 63907, 63997, 64012, 64031, 64073, 67327 en de locomotoren Y 7120, Y 7197, Y 7538, Y 7565 en Y 7710.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66204 in 69204 (voor Infrastructure), 66403 in 69403 en 66421 in 69421 (beide voor FRET).

Inmiddels worden ook de eerste reeds afgevoerde 63500-en ingezet als 'Locma' (lokale werkplaatsloc, die alleen ter plaatse ingezet wordt en niet langer tot het 'normale' locpark behoort). Tot nu toe was het alleen voorbehouden aan locomotoren.

Een 63500 is momenteel bij de werkplaats van Socofer aanwezig om op proef te worden verbouwd tot hybride locomotief (diesel en accu). Het zou een milieuvriendelijk en wellicht goedkoper alternatief zijn dan een uitbreiding van de bestelling 60000-en om de nog grote groep 66000-en en 63500-en van FRET te vervangen. Ondertussen krijgt Infrastructure wel (voor het eerst) nieuwe locomotieven: er zijn 15 extra 60000-en besteld (aannemelijk 60161-60175) voor dit bedrijfs onderdeel. Het is spannend welke kleurstelling deze gaan krijgen, aangezien Infra tot nu toe het oude dieselblauw handhaaft. De nieuwe 60000-en hebben uiteraard nooit in het blauw gereden.

In dienst kwamen de 60072, 60080, 60081, 75091, 75092 en 75093. Nog altijd geen spoor van de 75074... De 75091 is verhuurd aan VFLI, die uiteindelijk onder de paraplu van de SNCF steeds meer goederenvervoer van SNCF FRET overneemt.

In noordwest Frankrijk wordt een deel van het vervoer van de 'Carrières de Boulognais' (steengroeven in de buurt van Caffiers en Boulogne-sûr-Mer) nu door VFLI gereden met SNCF-locomotieven serie 61000 (61014-61017 zijn verhuurd aan VFLI en rijden in één omloop met eigen G1206-locs) en 75000.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze opgave in de vorige HOV-RN werden de X 4440, X 4542, X 4556, X 4606 en X 4615.

In aanvulling op de opgave in de vorige opgave werden de volgende TER-stellen in dienst gesteld: Z 24717/24718, Z

26601/26602, 26603/26604, Z 27797/27798, 27833/27834, 27835/27836, 27941/27942, 27945/27946, B 81681/81682, 81701/81702, 81703/81704, 81707/81708, 81709/81710, 81711/81712, B 82553/82554, 82559/82560 en X 76747/76748, 76749/76750, 76751/76752, 76789/76790. Verschillen in samenstelling binnen de serie, een van te voren vastgestelde verdeling en veranderingen in die bestellingen hebben ertoe geleid dat niet alleen de nummers van de Z 27500-en momenteel lukraak door elkaar geleverd worden, maar ook dat bepaalde reeds toegewezen nummers niet geleverd gaan worden. De bewuste toegewezen treinstellen zijn namelijk afbesteld ten voordele van andere stellingen (vermoedelijk bi-bi's). Het betreft tot nu toe de 27889/27890, 27905/27906, 27909/27910, 27911/27912, 27917/27918, 27919/27920 en 27931/27932.

LUXEMBURG

Over dit land valt meestal maar weinig te melden. Nu de materieelvernieuwing achter de rug is, valt er weer een mediastilte in.

Het materieel is opgesplitst in een cargodeel en een reizigersdeel. Het tractiematerieel bij de goederentak wordt op dit moment voor het overgrote deel geleased, namelijk alle nieuwe diesellocomotieven, de 1501 tot en met 1507. De 1505 en 1506 rijden bij de NEG (een dochteronderneming van de CFL) in het Duitse Schleswig Holstein. De elektrische locomotieven 185 555, 185 564, 185 566 en 185 567 zijn geleased bij Angel Trains en rijden voornamelijk via de Moezellijn vanaf het rangeerterrein Bettembourg naar het rangeerterrein, gelegen bij Köln Gremberg.

Daarnaast beschikt Cargo nog over de dieseloudjes 802, 856, 905 en 907 voor het rangeerwerk, daarnaast bijgestaan door een teruglopend aantal diesellocomotieven van de serie 1800. Er rijdt nog een tiental rond. Voorts gebruikt Cargo een viertal elektrische locomotieven serie 4000 in het verkeer richting Ehrang, terwijl voor het Sibelitcontract een vijftal 3000'en rijdt naar België en Frankrijk.

In het reizigersvervoer reist U in treintellen van Franse herkomst, de treinstellen 2001 tot en met 2022 en de 2201 tot en met 2212. Hiervan dient het treinstel 2207 als pluktreinstel. Daarnaast reist U in 85 comfortabele dubbeldeksrijtuigen van Duitse herkomst, voortbewogen door locomotieven 3000 en 4000. Hiervan is de 3001 enkele jaren geleden na een brand gesloopt en staat de 4011 momenteel, na een brand door inslag, terzijde. Verder is nog een aantal Wegmann rijtuigen, afgeleid van de Duitse Silberlinge, aanwezig, tegenwoordig behorend tot het museale bestand, naar ze worden vooral gebruikt in de zomerse vakantietrein naar het Belgische Blankenberge.

Over de infrastructuur valt nog te melden de modernisering van het huidige station Luxemburg, de verdubbeling van het viaduct over de Alzette, het Pulvermühleviaduct in verband met de aanleg van een nieuwe railverbinding naar de luchthaven Findel, waarbij de lijn richting Oetrange (weer) dubbelsporig zal worden. Verder de verdubbeling van de spoorlijn richting Bettembourg. Verder bestaan er plannen voor een nieuwe directe spoorlijn naar Esch sur Alzette. Enkele gedeelten van de noordlijn tussen Ettelbrück en Troisvièrges krijgen hun opgebroken tweede spoor terug. Verder valt het opknappen van delen van de Moezellijn in Duitsland op, waaraan Luxemburg bij zal dragen in de kosten.

Voor Luxemburg is er "Op de Baan" en "Spoorwegjournaal (B)". Enkele fotosites over het groothertogdom zijn: www.rail.lu ; www.spoorgroepluxemburg.nl .

ZWITSERLAND - SCHWEIZ - SUISSE - SVIZZERA - SVIZRA - HELVETIA

Aan alles komt helaas een einde, zo ook aan de voor U verzamelde en vertaalde nieuwsberichten over Zwitserland, een land dat een opponent is van Nederland, waardoor het een ongekende aantrekkingskracht op ons uitoefent. Vroeger verschenen de nieuwsberichten in het gestencilde **Het Openbaar Vervoer**. De toenmalige Zwitserland-redacteur vond het na een flink aantal jaren welletjes en er werd gezocht naar een opvolger. Allereerst twijfelde ik, want het is een maandelijks terugkerende bezigheid om in overleg een bepaalde hoeveelheid tekst aan te leveren. Aanvankelijk ging de overname soepel. Maar na verloop tijd, veranderde er het een en ander in het privéleven, waardoor een aantal zaken in het gedrang dreigden te komen. Zo goed en kwaad als het ging werden mijn bijdragen ingestuurd. Inmiddels was Het Openbaar Vervoer samengegaan met **Railnieuws** waarbij tijdens een bijeenkomst bij de hoofdredacteur thuis werd vergaderd over hoe nu verder. Mijn Zwitserlandnieuws bleef gehandhaafd in het nieuwe **HOV-RN**, zo nu en dan aangevuld met berichten uit het Groothertogdom Luxemburg en onze enige bergspoorlijn in het zuiden van ons land, de Z.L.S.M.

Hoe nu verder zonder ons geliefd medium? Allereerst is er het internet en hierop is zeer veel actueel nieuws te vinden, zowel bij de officiële, als bij de hobbysites; om enkele nieuwssites te noemen o.a. www.bahnonline.ch en www.lokreport.de . Deze laatste kent een zeer uitgebreide linkpagina, waar U zeker kunt vinden, wat U zoekt. Enkele fotosites zijn www.eisenbahnfotos.ch ; www.locosuisse.ch en www.railpictures.com ; op deze Amerikaanse site vindt U plaatjes uit alle landen van de wereld. Heeft U geen internet, dan zijn er altijd nog de tijdschriften, o.a. Eisenbahn Amateur, Schweizer Eisenbahn Revue, LOKI en Prellbock.

De **BLS** behoort tot de kleine normaalspoor maatschappijen die regionale treindiensten in samenwerking met de SBB uitvoert, die de intercitydiensten weer voor haar rekening heeft genomen. Vergelijkbaar hiermee is de **Südostbahn**, die de Voralpenexpress exploiteert. Langere tijd rommelt het rond de panoramatreinen van de smalsporige Chemins de fer **Montreux Oberland Bernois**, die men graag zou willen verlengen via de BLS en de **Zentralbahn** naar Luzern. Laatste ontwikkelingen zijn een Talgoviariant, waarbij de wielstellen via een sluis wisselen van normaal- naar smalspoor en andersom.

Sinds 1983 is ondergetekende jaarlijks getuige geweest van het wel en wee van de **Rhätische Bahn**. Vandaar dat er bijna geen nummer van HOV-RN voorbij ging zonder dat er wel iets was te melden. De stad Chur heeft het kruispunt bij de Obertor, waar de lijn naar Arosa kruist met de hoofdweg naar Maladers beveiligd met stoplichten, die automatisch op rood springen als er een trein in aantocht is. Hiermee werd de modernisering (dubbelspoor) van het RhB gedeelte door de binnenstad afgesloten. Het dubbelspoor bij Schiers werd in oostelijke richting Fuchsenwinkel verlengd. Al eerder werd gemeld dat tunnels en bruggen een urgente onderhoudsbeurt nodig hebben, maar de uitvoering van de volgorde hangt af van de toestand bij doorlopende inspecties. Een grote operatie zal het saneren van de Albulatunnel worden, terwijl men dan gelijktijdig het Landwasserviadukt en aansluitende tunnel wil saneren. Wellicht is een periodieke herziening van de dienstregeling op de Albulalijn noodzakelijk.

Vorige maand meldden wij de modernisering van vijf NPZ treinstellen volgens het Dominoconcept van de **Schweizerische Bundesbahn**. De bestaande NPZ treinstellen zullen

worden gemoderniseerd en de bestaande tussenrijtuigen, type EW II, worden vervangen door nieuwe rytuigen met lagevloer instaptoegangsdeuren. Alleen door de toelevering van onderdelen is de levering van deze rytuigen vertraagd. Op dit moment is niet te zeggen wanneer alle Nahverkehrs Pendel Züge zullen zijn gemoderniseerd.

Met het verschijnen van deze laatste editie van **HOV-RN** heeft uw redacteur gespeeld met de gedachte als afsluiter een overzicht te geven van de Zwitserse maatschappijen, groot en klein, die eigenlijk bijna nooit in deze rubriek zijn voorgekomen. Afgelopen oktober 2008 was ik op visite bij een kennis van de **Club 1889**, de museumvereniging van de RhB, woonachtig in Heiden, te bereiken met de **Rorschach Heiden Bahn**, de RHB. Men rijdt met een Stadler treinstel van de eerste generatie, dus hoekig. Het oude materieel stond in Heiden: alleen een motorrijtuig en een stuurstandrijtuig, die bij grote drukte nog wordt gebruikt en dan bestuurt de machinist, met joystick vanuit het geduwde stuurstandrijtuig, het treinstel i.v.m. ontbreken van de benodigde leidingen.

Hetzelfde geldt voor de **Oensingen Balsthal Bahn**, de OeBB. Eveneens een kort spoorlijntje, maar met een verscheidenheid aan tweedehands materieel. Enige jaren geleden werd de gehele treindienst opgeheven, op enkele spitsdiensten na. Nadat de SBB de bediening van station Oensingen had gewijzigd, kwam er halfuursdienst, gereden met 2 voormalige SBB motorwagens RABe 4/4 540 met een tussenrijtuig en stuurstandrijtuig.

De nieuwsgaring was ook wel eens zodanig, dat het wel eens lastig was er een passend nieuwsfeit van te genereren. Soms zit ik met het feit, is het nu een tram of trein? Te denken valt dan aan de **Trogen Bahnen**, die nu tot de **Appenzellerbahnen** behoort. Hetzelfde geldt voor de **Forchbahn** en **Rheineck Walzenhausen**, die een lijntje van 4 kilometer exploiteren, waarvoor een motorrijtuig is benodigd. In de schaduw bleven maatschappijen als **Ferrovie Mendrisio Stabio**, de GFM, **Chemins de fer Fribourgeois**, nu behorend tot de TPF. Andere kleintjes zijn **Kriens Luzern Bahn**, **Orbe Chavornay**. Terwijl verdwenen lijntjes als **Biasca Acquarossa** nog regelmatig de pers halen, omdat materieel nog bij andere maatschappijen in dienst is. Hetzelfde geldt voor de **Mittelthurgaubahn** die is opgegaan in **Thurbo**, het samenwerkingsverband met de SBB.

In een doornrosjeslaap verkeert eveneens de **Frauenfeld Wil Bahn**, die nu toch als regionale spoorlijn mag blijven bestaan, ondanks dat er sprake van was de het zou worden verbust. Van verschillende maatschappijen, zowel normaal als smalsporig, komen maar weinig berichten naar buiten, te denken valt aan de **Meiringen Innertkirchen Bahn**, de **Sensetalbahn** en de **Sihlthal Zürich Üetliberg Bahn** om er enkele te noemen. Om ze allemaal op te sommen is teveel van het goede en zou trouwens teveel ruimte vergen.

Zwitserland stond bekend om zijn vele particuliere spoorwegmaatschappijen of maatschappijtjes. Door de liberalisering van de spoorwegen in Europa is de situatie geheel anders geworden. In Zwitserland fuseren maatschappijtjes met gemeenschappelijk belang tot een grotere, terwijl in Europa nieuwe naast de traditionele maatschappijen zijn ontstaan. Kortom niet alleen de Zwitserse spoorwegwereld is continu in beweging, maar in geheel Europa.

Ik wens U allen een goede gezondheid toe en heel veel plezier in onze spoorweghobby, modelspoor of grootbedrijf. Het gaat U allen goed,

Uw Zwitserland-redacteur Hans Bikker.

SPOORWEGEN BINNENLAND

NS-nieuws in HOV

Voor een correspondent en oud-redacteur van het binnenlandse spoorwegnieuws, in mijn geval van HOV, ligt het voor de hand terug te kijken op de periode waarin het blad bestaan heeft aan de hand van de ontwikkelingen bij de spoorwegen.

Er is in de ruim 40 jaar dat HOV aandacht besteed heeft aan de spoorwegen zoveel veranderd dat het soms nauwelijks te geloven is dat het in de basis nog steeds om hetzelfde soort railvervoer gaat. Maar zoals een spooman in hart en nieren op zijn afscheid zei: „Er mag van alles veranderd zijn, maar de spoorstaven liggen nog steeds 1435 mm uit elkaar en Het Aanraken Der Draden blijft Levensgevaarlijk." Het is bijzonder om te zien hoe het vervoer per trein na 175 jaar nog steeds bestaat en op een aantal terreinen bloeit, nadat het in de naoorlogse jaren aan alle kanten terrein verloor en haast ten dode opgeschreven leek. HOV heeft moeten berichten over de aftakeling van het goederenvervoer en grootschalige sluitingen in de jaren '70 en '80, maar ook en vooral over de opbloei van de NS met het geniale "Spoorslag '70" en de groei sindsdien, toen weer in spoorwegen geïnvesteerd werd, nieuwe lijnen aangelegd en - voor de spoorwegliefhebber van eminent belang - het materieelpark werd uitgebreid en vernieuwd. In 40 jaar is ook een aantal cirkels zo op het oog weer gesloten. Begin jaren '70 werden bij de NS de Districten, die voor de besturing van een deel van het land zorgden, opgeheven. Vijftien jaar later keerden zij als Regio's terug omdat er tussen de talrijke Rayons in den lande (de grote stations met enkele kleinere satellieten) en "Utrecht" toch een bestuurslaag nodig werd geacht en anno 2009 worden de inmiddels in Netwerken omgedoopte regio's opgeheven met dezelfde argumenten als destijds de districten. Op wel meer terreinen, zoals de Verkeersleiding en zijn voorgangers en opvolgers, is die harmonicabeweging van decentralisering en centralisatie waar te nemen. In de jaren '60 veranderde de NS van een op militaire leest geschoeide organisatie vol uniformen en werknemers met een baan van het type "vaste armoe" in een soort sociaal paradijs van semi-ambtenaren ("trendvolgers"). De Directie werd ineens heel gewoontjes en het Inspectiemotorrijtuig NS20 waarmee zij haar lijnbezoeken placht af te leggen, verloor die status en ging in de verhuur als VIP-car voor iedereen die het zich kon veroorloven. Ook hier lijkt de cirkel echter rond. De door liefhebbers binnen "het spoor" ternauwernood voor sloop behoevende *Kameel* is voor veel geld gerestaureerd en van moderne beveiliging voorzien - en niet meer te huur, maar alleen bestemd voor de Directie als deze zich door het land wil laten vervoeren. Het personeel staat echter niet meer met de pink op de naad van de broek als de Kameel passeert - sommige dingen keren echt niet terug (denk ik). Het is verleidelijk te beweren dat alles vroeger beter was, maar dat was het natuurlijk niet. Het was vooral anders, en in ieder geval gemoedelijker. Toen ik in 1980 voor HOV begon te schrijven, was NS een vrijwel volkomen open bedrijf, dat het leuk vond als er nieuws en nieuwtjes over bijna elk aspect gepubliceerd werden - als het commentaar maar niet al te kritisch was. Velen werkten dan ook mee aan het verzamelen van de nieuwtjes en gegevens, vaak met een soort schouderophalen "als die hobbyïsten dat nou leuk vinden", anderen in volle overtuiging van de leuke journalistieke kanten ervan: HOV publiceerde van alles waarvan men nog lang niet bedrijfsbreed op de hoogte was. Door het hoge materieelgehalte van het nieuws werd het blad destijds gekenschetst als "het blad met de meeste cijfers per vierkante centimeter" - wat mede kwam doordat het blad soms de in-

druk wekte ook op de zijkant van de bladzijden nog wat te willen melden. Het veranderde nogal radicaal nadat midden jaren '90 de verzelfstandiging over de NS was afgeroepen. In algemene zin kwam het publiceren van allerlei nieuws en nieuwtjes van binnenuit het bedrijf, waardoor HOV zo actueel was, razendsnel in de reuk te staan van het publiceren van bedrijfsgeheimen. Het heeft een aantal jaren geduurd voordat daarin een nieuw evenwicht gevonden was en de meeste oude bronnen droogden niet op, zodat de lezer door de jaren heen weinig heeft hoeven te missen - het cijfergehalte nam niet af - en zeker niet in de berichtgeving over het wel en wee van het materieel van de NS. Dat laatste had zelfs iets wederkerigs: in de jaren '70 nam een afdeling van de Dienst van Materieel en Werkplaatsen een abonnement op HOV om daarin te kunnen opzoeken waar er in den lande allemaal sloopmaterieel stond en nog in 1995 deed HOV namens een NS-afdeling een oproep om enkele terzijde gestelde hondekoppen op te sporen. Materieel dat administratief is afgevoerd, is nooit het sterkste punt van "de NS" geweest, een situatie die feitelijk nog altijd voortduurt. Of men nu nog HOV/RN als bron gebruikt voor dat soort materieel, betwijfel ik, maar je kunt niet weten... Net als alle trouwe lezers zullen ook dergelijke professionele gebruikers van HOV/Railnieuws het blad voortaan moeten missen, nu het bijgezet wordt in de archiefkast van de historie. Een troost en geruststelling moge zijn dat een deel van het meer gedetailleerde NS-nieuws dat HOV/RN bracht, een plaatsje zal vinden in het NVBS-blad *Op de Rails* en op de website van de NVBS. HOV/RN komt ten einde, maar het vastleggen van het nieuws gaat door!

Michiel ten Broek

ProRail

Sloelijn

Op aansluiting van de nieuwe Sloelijn liep in de nacht van 21 op 22 oktober een onbekend gebleven locomotief van een goederentrein uit de rails op een wissel. Hersporing van de loc nam circa zes uur in beslag, waarna het (provisoire) herstel van het wissel tot in de middag van 22 oktober duurde.

NS Hispeed

Dienstregeling

Zoals ook in vorige jaren het geval was, nam NS Reizigers halverwege de herfst een aantal maatregelen om de punctualiteit van de treindienst te verbeteren. Het ministerie van V&W kapittelde NS over de tegenvallende punctualiteitscijfers, waarna de (jaarlijks terugkerende) 'jacht op minuten' weer van start ging. De meest zichtbare maatregel betrof het vervroegen van het vertrek van de Hispeed-treinserie 9200 Amsterdam – Brussel per 1 november. Het vertrek uit Amsterdam verschoof twee minuten naar voren; dat op Schiphol en Den Haag HS met één.

De succesvolle 9200-serie lijdt enerzijds onder het eigen succes (waardoor de stationnementen op met name Schiphol structureel te lang duren), en kampt anderzijds met mankementen aan de versleten stuurstandrijtuigen en de van oudsher wat gevoelige NMBS-locomotieven reeks 11.

Een andere maatregel om de punctualiteit te verbeteren betrof het veranderen van de samenstelling van de Benelux-stammen die met een TRAXX-locomotief rijden. Met ingang van 21 november hebben de stammen een locomotief aan voor- en achterzijde. Het omrijden (in de Watergraafsmeer) respectievelijk wisselen (in Brussel-Zuid) van de locomotief verviel hiermee. Hoewel het technisch mogelijk is, rijden de TRAXX-en niet in treinschakeling omdat de voor de Bene-

luxdienst gebruikte softwareversie daarvoor in Nederland niet toegelaten is.

TRAXX

Alle nog groene TRAXX-locomotieven werden in oktober en november in het Hispeed-rood geplakt. Nadat de behandeling van de eerste locomotieven in de Shuntervestiging in de Waalhaven plaatsvond, werd voor de resterende locomotieven de oude locomotievenloods in Roosendaal gebruikt. De E 186 112 was zowel in de Waalhaven als in Roosendaal; om het aantal reservelocomotieven bij het proefbedrijf op de HSL-Zuid te vergroten, kwam deze TRAXX onbehandeld terug van de Waalhaven naar de Watergraafsmeer.

Na de VIRM-en kregen ook de TRAXX-locomotieven de nieuwe, twaalfcijferige UIC-nummering. Het nummer wordt daarbij voorafgegaan door de lettercombinatie NL-HSA. Zowel de nieuw geplakte exemplaren als de vorig jaar in het rood gestoken TRAXX-en kregen die nieuwe nummers.

Stickers TRAXX-locomotieven		
	<i>aflevering in rood</i>	<i>locatie</i>
E 186 111	14-11-2008	Roosendaal
E 186 112	06-11-2008	Roosendaal
E 186 117	31-10-2008	Waalhaven
E 186 118	06-11-2008	Roosendaal
E 186 119	14-11-2008	Roosendaal
E 186 120	06-11-2008	Roosendaal
E 186 121	21-11-2008	Roosendaal
E 186 122	31-10-2008	Waalhaven

NS Reizigers

Onregelmatigheden

VIRM 8633 botste op 4 november als trein 874 tussen Bunde en Beek-Elsloo met een in het spoor gelegde kabelhaspel. Na een controle kon het treinstel in dienst blijven.

ICM 4059 ontspoorde op 4 november tijdens het koppelen met een soortgenoot op een in een boog gelegen spoor in Rotterdam met drie draaistellen. Pas op 5 november rond de middag stond het treinstel weer in de rails.

Diezelfde dag vond een fikse overwegbotsing plaats bij Moordrecht. mDDM 7828 vond als trein 19827 een auto op zijn weg, waarvan de bestuurder kennelijk over het hoofd gezien had dat een bussluis de weg versperde. Bij het keren vond de botsing met de stoptrein plaats. De 7828 ontspoorde met het voorste draaistel van het stuurstandrijtuig. Direct daarop reed de 7847 (trein 19818) op het wrak van de auto in. Het treinverkeer lag lange tijd stil; reizigers werden geëvacueerd met een naar de plaats van het ongeval gereden Plan T. De 7430 haalde in twee etappes het beschadigde materieel weg.

Op 5 november werd de gloednieuwe 9562 beschadigd bij een overwegbotsing tussen Rilland-Bath en Vlissingen. Als trein 2172 botste het treinstel met een vrachtwagen, die de nieuwe VIRM over de gehele lengte beschadigde. Het stel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.

Sprinter 2137 botste op 12 november als trein 28321 bij binnenkomst te Utrecht Maliebaan op het stootjuk, ramde een bovenleidingsportaal en ontspoorde met één draaistel.

De 4022 en 4077 botsten op 13 november als trein 1563 bij Baarn met een auto. De 4022 liep enige schade op (zo werden tien treeplanken vernield), die in het onderhoudsbedrijf Zwolle hersteld werd.

Herfst

Het begin van de herfst verliep op het spoor zonder grote problemen. Pas op 21 oktober ontstonden de eerste kleine ongemakken, toen het op de Hoekse Lijn dermate glad werd dat de treinserie 4200 in de ochtendspits werd opgeheven tussen Maassluis en Maassluis West.

Medio november zorgde het natte weer voor een sterke daling van de punctualiteit en een sterke stijging van het aantal vlakke plaatsen, waardoor zelfs enige tijd sprake was van een materieeltekort. Op 10 november reed nog iets meer dan 50% van de treinen op tijd. De kuilwielenbanken in het land draaiden volop. In het normaal voor Hispeed gereserveerde onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer werd een aantal VIRM-treinstellen, enkele ICL-rijtuigen en zelfs een tweetal 'Sleeperette'-rijtuigen van City Night Line op de draaibank behandeld.

Indienststelling SGMm-II				Verhuur Plan V aan Connexxion	
treinstel	naar Denemarken	aankomst	in dienst	treinstel	datum
2002 (2112)	27-10			867	20-10
2009 (2119)	27-10				
2022 (2132)		01-11			
2032 (2142)		01-11			
Terugkeer Plan V van Arriva					
treinstel	bij NSR				
866	20-10				
867	20-10				
868	20-10				
869	20-10				
870	20-10				
Indienststelling VIRM-4					
treinstel	aankomst	in dienst			
9559	24-09	14-10			
9560	24-09	22-10			
9561	01-10	13-10			
9562	06-10	22-10			
9563	14-10				
9564	15-10				

SLT

Alle in het land aanwezig SLT-treinstellen brachten in de week van 10 november een bezoek aan het onderhoudsbedrijf Zaanstraat voor het uitvoeren van een aantal modificaties. In het interieur werden brandblussers aangebracht en van twee treinstellen werden de spoilers op het front vervangen.

Thalys

De op 11 oktober in Gouda verongelukte 4536 werd, na enige tijd te Rotterdam Noord Goederen gestald te zijn, naar Roosendaal vervoerd. Met de motorwagens neus aan neus gekoppeld verbleef het treinstel daar enige dagen, waarna het verder naar Frankrijk vervoerd werd.

VIRM

VIRM-schadebakken per 12-11					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
mBvk1/2	290 8523	8642	Waarland	05-06-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8619	8660	Arnhem	15-09-2008	botsschade
ABv3/4	380 8131	8731	-	05-03-2008	botsschade
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

Nadat de nieuwe 9559 op 22-10 in trein 2271 problemen had ondervonden met één van de deuren, was dat voor NSR aanleiding om alle VIRM-4-treinstellen vanaf 24-10 uit de dienst te nemen en naar Onnen over te brengen voor onderzoek. Vanaf 26-10 kwamen de eerste geïnspecteerde treinstellen weer op de baan.

De 9473 kwam op 14 november terug in dienst met de koprijtuigen van twee andere schadegevallen: de van

brandschade herstelde 290 8563 van de 8639 en de van botsschade herstelde 290 8619 van de 8660.

Sinds de indienststelling van de VIRM-treinstellen is de hoeveelheid zitplaatsen eerste klasse verhoudingsgewijs te groot ten opzichte van het aantal tweede-klassestoelen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling wordt van alle zeswagengstammen één afdeling eerste klasse gewijzigd in tweede klasse. De declassering wordt middels stickers gedaan; aan het aantal, de bekleding en de afstand tussen de zetels verandert voornamelijk niets. Door de maatregel wijzigt de capaciteit van een VIRM-zeswagenstam in 110 zitplaatsen eerste klasse, 460 zitplaatsen tweede klasse. Onveranderd blijven de 276 staanplaatsen en de 26 klapzittingen.

DDM/DD-AR

Samenstelling DDM-1-stammen per 05-09						Samenstelling DDM-1-stammen per 12-09					
6902	6812	6635	6822	6616	6818	6902	6812	6635	6822	6616	6818
6903	6834	6622	6811	6612	6877	6904	6827	6628	6837	6615	6823
6904	6827	6628	6837	6615	6823	6905	6828	6623	6801	6613	6835
6905	6828	6623	6801	6613	6835	6906	6831	6633	6876	6614	6836
6906	6831	6633	6876	6614	6836	6907	6833	6625	6803	6671	6806
6907	6833	6625	6803	6671	6806	6908	6841	6674	6804	6618	6825
6908	6841	6674	6804	6618	6825	6911	6838	6632	6817	6627	6805
6912	6805	6675	6816	6627	6807	6912	6814	6675	6816	6634	6807
6913	6808	6624	6802	6670	6824	6913	6808	6624	6802	6670	6824
6914	6821	6626	6832	6631	6878	6914	6821	6626	6832	6631	6878
6915	6826	6621	6815	6673	6813	6915	6826	6621	6815	6673	6813

Medio oktober werd een DDM-1-Bvk-rijtuig naar Maastricht overgebracht voor instructie aan machinisten van die standplaats.

In het onderhoudsbedrijf Leidschendam werd DD-AR 7841 voorzien van LED-verlichting in de front- en sluitseinen van mABk 390 7717 en Bvk 270 7041. Het is daarmee de vertegenwoordiger van het DD-AR in de proef met LED-verlichting, nadat al eerder Sprinter 2973 was voorzien. Drie stellen plan V volgen nog.

Mat '64

De terzijde gestelde 515 werd op 15 oktober in de hulpwerkplaats Eindhoven in twee delen gesplitst, waarna het treinstel in twee etappes ontdaan werd van nog bruikbare onderdelen.

Van de 507 werd op 23 oktober de terzijdestelling één maand opgeschoven, om het grote materieeltekort te helpen lenigen. Het treinstel werd op 24 oktober vanuit Utrecht weer in de omloop gebracht. Toen de maand respijt ten einde liep, werd besloten de 507 in dienst te houden tot minstens de volgende onderhoudsbeurt, rond 6 december. Naar alle waarschijnlijkheid zal de 508, die op 24 november buiten dienst zou moeten, eveneens nog een tijdje in dienst gehouden worden.

Nadat het materieeltekort eind oktober, mede door de herfstperikelen, weer opliep, nam NSR het principebesluit de op de Dijkgracht terzijde gestelde Plan V's 817 - 820, 822, 824, 827 en 831 weer in dienst te stellen. De treinstellen zullen in het onderhoudsbedrijf Amsterdam weer geschikt gemaakt worden voor de dienst. Naast onderhoud zullen ook onderdelen teruggeplaatst moeten worden die verwijderd waren om de constructiewijziging ATB-VV te versnellen. Op 12 november werden de 818, 822, 824 en 831 weer tot leven gewekt (zij waren zorgvuldig weggezet) en van de Dijkgracht af gerangeerd, door een buitendienststelling van het opstelrein heen dat thans geheel omheind wordt. Toen bleek dat de herindienststelling nog niet was geregeld en geen onderhoudsbedrijf de stellen wenste te ontvangen, werden zij op 14 november overgebracht naar Amersfoort GE, achter de 952 die voor de ATB meereed. Te Amersfoort werden zij niet zorgvuldig weggezet, waardoor de batterijen alsnog leegliepen. Anderhalve week later stonden de stellen er nog. Niettemin werd verzekerd dat alle acht stellen uiter-

lijk per nieuwe dienstregeling weer beschikbaar zullen zijn voor de dienst.

▪ Op 6 november werden de beide bakken van de 871 per dieplader vervoerd van het revisiebedrijf Haarlem naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn. Ook de B-bak van de 523 werd die dag naar de sloper vervoerd; de overige bakken van dit 'restantenstel', de Bk1 + AB 523 en Bk2 514, volgden op 17 november.

DM '90

▪ Nadat Connexxion al eerder had vastgesteld dat het niet-bestellen van reservematerieel een onverstandige keuze is en de 867 van NS huurde, ging medio oktober ook Velolia overstag. Het bedrijf huurde, met ingang van 12 november, van NS de DM'90-treinstellen 3446 en 3447.

ICK, ICL & DF

▪ De eerste ICK-rijtuigen die definitief terzijde gesteld zijn, werden op 28 oktober op het voormalige goederenemplacement van Nuth opgesteld. Vanwege werkzaamheden bij het onderhoudsbedrijf Maastricht is de opstelruimte daar zeer schaars. De A-rijtuigen 12-37 014 en 025, de B's 22-37 915, 921, 974 en 976 en de BD's 82-37 053, 055, 062, 063 en 068 werden daar gestald. Het aanbrengen van graffiti op de langs de losplaats geplaatste rijtuigen liet niet lang op zich wachten, de eerste ruiten sneuvelden binnen twee weken en op 16 november vond een grote brand plaats in twee van de rijtuigen: de 12-37 025 en 22-37 976 brandden uit, de 22-37 974 liep ook schade op.

▪ Het is bepaald niet voor het eerst dat er brand gesticht wordt in terzijde gesteld en onbewaakt materieel. Sinds 2001 is dat gebeurd in Zutphen, Roermond, Zwolle en Amersfoort. Waarschijnlijk is de stalling in Nuth nu ook geen lang leven meer beschoren, tenzij ook dit terrein wordt omheind. Er zal veel ruimte nodig zijn, omdat het komend halfjaar alle 150 ICK-rijtuigen aan de kant gezet zullen worden.

1700/1800

▪ De in het onderhoudsbedrijf Maastricht terzijde gestelde 1841 stond in oktober één van zijn polyester frontkappen af aan een soortgenoot. De loc staat op sloopdraaistellen (afkomstig van diesellocomotieven serie 2400) nabij de oude losweg van Maastricht.

Revisiebedrijf Haarlem

VIRM ombouw klimaat				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
9430	11-11	8608	23-10	4047	14-10	4040	14-10
		9403	10-11	4048	23-10	4041	23-10
				4049	30-10	4042	30-10
						4038	14-11
VIRM vernieuwen kabels							
binnengekomen				afgeleverd			
				8711	14-10	8711	22-10
Schades/defecten							
binnengekomen				afgeleverd			
7828	04-11	botsschade Gouda		915			23-10
7847	05-11	botsschade Gouda		1826			27-10
9562	13-11	botsschade Rilland-Bath		24			30-10
				82-77 028 (5228)			31-10
				4025			04-11
				2984			06-11
				10-77 325 (5625)			11-11
				20-77 131 (5625)			11-11
				20-77 139 (5625)			11-11
				82-77 030 (5230)			11-11
				4018			13-11
				9473			14-11

Revisiebedrijf Tilburg

ICM CW compressor			
binnengekomen		afgeleverd	
Schades/defecten			

binnengekomen			afgeleverd	
1826	28-10	nawerk herstelling		

Connexxion

GTW

▪ Een lege PROTOS van Connexxion botste op 27 oktober tussen Lunteren en Barneveld met een freesmachine, die daar ten behoeve van werkzaamheden later die nacht was geplaatst. Het treinstel liep lichte schade op. De aanrijding leidde direct tot een materieeltekort op 28 oktober.

Kort nieuws

▪ In de nacht van 12 op 13 oktober stalen koperdieven bij Nuth kabels van de beveiliging. Tot in de ochtend van 13 oktober was geen treinverkeer mogelijk tussen Nuth en Hoensbroek. Een aantal treinen werd omgeleid via Maastricht en Schin op Geul. Diezelfde nacht sloegen criminelen toe in Geldermalsen. Liefst 200 meter kabel werd ontvreemd, waardoor een wissel onklaar raakte. Het treinverkeer tussen Geldermalsen en Tiel lag tot halverwege de ochtend van 13 oktober stil.

▪ Kennelijk door een gebrek aan SGMm, reed op 13 oktober VIRM 8476 en op 15 oktober de gloednieuwe 9553 in de treinserie 4000 Rotterdam – Gouda – Amsterdam – Uitgeest.

▪ De nog nieuwe 9556 was op 15 oktober te zien in de stopdienst 's-Hertogenbosch – Nijmegen.

▪ Medio november haalde NS de landelijke pers toen een dronken machinist in 't Harde van de trein werd gehaald. De betreffende machinist was van mening op een haar na een persoon te hebben aangereden en stopte daarop zijn trein. Een in de trein aanwezige politieagent bemerkte dat de bestuurder onder invloed was, hetgeen bij controle het geval bleek te zijn. NS ontsloeg de machinist op staande voet.

▪ Als gevolg van een stroomstoring bij energiebedrijf Eneco kwam op 15 oktober aan het eind van de ochtendspits het treinverkeer van en naar Rotterdam nagenoeg tot stilstand. Nadat de stroomvoorziening weer op gang gekomen was, duurde het geruime tijd eer de computersystemen van ProRail weer normaal functioneerden.

▪ Op 12 december zal het in noordelijke richting verplaatste station Krommenie-Assendelft geopend worden. Met ingang van 15 december zullen treinen stoppen op het station.

▪ Ook op 12 december zal de minister officieel het Hemboogperron van station Sloterdijk openen en het nieuwe station Holendrecht. Op beide stations zal vanaf 14 december gestopt worden. Het Hemboogperron van Sloterdijk is nog niet gereed: er wordt gewerkt aan een stationsoverkapping over de volle lengte (een *tube*) en daarvoor zal gedurende de eerste drie maanden van 2009 tussen de spitsuren enkelspoor worden gereden en in het weekend de treindienst Hoorn - Schiphol worden afgebogen naar Amsterdam C.

Wist u dat...

▪ er minimaal één onverbouwde SGM-0 is die aan één zijde een buitenspiegel mist ?

▪ op 10.11 trein 4020 (Rotterdam – Gouda – Amsterdam) uit slechts één SGMm-drietje bestond, waardoor het in de trein nogal knus werd ? Om die reden werd een tweede treinstel nagezonden. De 4020 werd in Oudewater terzijde genomen, alwaar het nagezonden stel werd aangekoppeld. In Woerden konden de reizigers zich verdelen over de trein, die uiteindelijk met 20 minuten vertraging maar wel in correcte samenstelling in Amsterdam arriveerde.

▪ Loc 2412 uit Frankrijk wordt gehaald en in de blauwe uitvoering bij de VSM gaat rijden ?

Cargo-corner

Einde HOV/Railnieuws

Een kleine maand na het verschijnen van het laatste nummer van mijn lijfblad word ik 40 jaar. Men zegt dat het leven dan pas echt begint maar bij mij wordt dat 'n moeilijke start! Wat moet een 40 jarige Nederlandse OV-Hobbyist nu zonder HOV/Railnieuws? En dat terwijl het werken met en aan dit blad een groot deel van m'n nog niet gestarte leven bepaald! Alle begin is moeilijk en we zullen er wel bovenop komen.

Hoe is het mij die vorige 40 jaar dan gegaan? Ik ben geboren en getogen in Den Haag Zuid West. Voor m'n deur trokken de laatste AEC bussen hun baantjes die al gauw vervangen waren door de landelijk bekende standaardbus, de CSA-1. Een paar honderd meter verderop was men begonnen met de aanleg van tramlijn 9. Ik weet nog dat ik enorm moest huilen toen m'n opa overleed in 1974 zo vlak voor de opening. We zouden namelijk daar samen in de nieuwe tram meegaan, had ie beloofd! Vaste programma's in die tijd waren het achterop, later zelf op de kleine, fiets naar station Rijswijk op zondagen om even wat treinen te zien. Op de zaterdagen gingen we per bus en tram naar Scheveningen om eens in de twee weken een tante te bezoeken. Lijn 8 was eerst zo'n mooie crème PCC en later kwamen de gele gerenoveerde wagens die nog helemaal naar verf stonken, heerlijk!

Aangezien m'n ouders geen rijbewijs hebben werd elke reis per OV gedaan. Ik denk dat daar menig hobbyvonk mij geraakt heeft. Na 1977 begon ik ook met modeltreinen en bleek dat familie uit Utrecht daar ook zeer bedreven mee was. Nu 30 jaar later hebben neven mij ook geholpen met eindelijk m'n eerste vaste treinbaan waar ik ze zeer dankbaar voor ben! Maar even weer terug. Naar Zoetermeer gingen we steevast met verjaardagen en kerst naar een tante en oom van me. Eerst vanaf CS met gelede bussen van Westnederland en later per Sprinter van NS! Natuurlijk ook mee op de openingsdag van de Zoetermeerlijn. M'n oom en tante woonden helemaal in Meerzicht dus toen de lus daar helemaal gesloten was konden we kiezen of links of rechtsom, joepie!

Begin jaren '80 m'n eerste tienertoer. Die eerste was met een neef uit Utrecht samen. Hij was de tienertourleeftijd al ontgroeid en moest het met een driedaags abonnement doen. Eén avond moesten we in Den Bosch worden opgehaald omdat we niet meer thuis konden komen. Tja, de trein reed alleen op zon & feestdagen! De vierde dag hebben we samen met oom en twee neven zoveel mogelijk kilometers gemaakt waarbij de noordelijke nevenlijnen op het programma stonden. Nog mooi DE-II in het rood meegemaakt en mee in de nieuwe Wadloper die volgens mij nog niet eens zo heette... Na deze eerste tienertoer volgden er natuurlijk veel meer en werden ook België & Luxemburg bezocht via Beneluxtour kaarten.

Op je reizen kom je natuurlijk ook mede hobbygenoten tegen. Hoe precies weet ik ook niet meer maar uiteindelijk werden we lid van verschillende bladen en clubs om nog meer informatie te vergaren. Ook werd ik vaste bezoeker van de NVBS avonden in de Helenastraat en modelbouw avonden in de NVBS Clubkelder aan de Amerongenstraat en niet te vergeten de vrijdagen in het RailTheater Voorburg. Daar leerde ik ook snel Aad de Meij kennen. En dat laatste groeide uit tot een goeie vriendschap. Elke maand zaten we met het Railnieuws team in het kleine werkkamer-tje van Aad waar de technische vooruitgang niet achterwege bleef. Samen met Paul Dijkman, Eric Sallevelt en Bert vd Kruk waren we met z'n vijven steevast druk in de weer om

de duizend exemplaren in de enveloppen te krijgen. Ik mis nog steeds de avonden nu het blad digitaal is gegaan. Aad kreeg het steeds drukker zeker toen Railnieuws is samengegaan met HOV. Wij bleven in Rijswijk de Railnieuws klanten helpen en de HOV redactie hun gedeelte zodat een ieder zo'n duizend exemplaren had te verwerken. Naast het HOV/Railnieuws waren we ook actief met de dia-jaarjournaals. In eerste instantie ging ik af en toe mee maar de laatste jaren van het mooie journaal ging ik elke voorstelling mee als een soort roadie! Het hele circus telkens opbouwen en afbreken. Gelukkig kon ik dat altijd redelijk goed combineren met m'n werk.

M'n werkgever was - na vier jaar in de automatisering - NS geworden. Na een jaar zwoegen op de HGB's ben ik machinist geworden in Den Haag. Na tien jaar bij NS gewerkt te hebben ben ik overgestapt naar Spoorflex. Sinds ik midden in het spoor werk is het fotograferen van alles wat vast en los zit wat minder geworden. Ik probeer het allemaal wel bij te houden maar dat is naast de onregelmatige diensten wel 'ns lastig. Naast HOV/RN ben ik ook betrokken bij de Werkgroep 1501 en doe ik af en toe pilotwerk voor de VSM. Als je dan een 40-urige werkweek hebt blijft er maar weinig tijd over voor de clubs waar je zo graag liever meer tijd aan wilt besteden. Ik merk dat ook aan de kopij levering voor HOV/RN. Vaak door wijziging van diensten komt het er maar niet van en moet er snel wat op papier gezet worden of komt het er een maand helemaal niet van. Wat dat betreft is het een stukje verlichting dat HOV/RN stopt. Maar wat zullen we het missen, zeker nu m'n leven pas echt gaat starten...

Chris Westerduin

ACTS

Sinds de SBB het vervoer van de Nedmag in Veendam heeft overgenomen van de RTB werkt ACTS met de Zwitsers samen. ACTS haalt en brengt de trein nu naar Leer waar de SBB de trein overneemt. De eerste keer dat dit gebeurde was op 11/9.

Ook op 11/9 werd eindelijk de Class 66 653-4 in het loccentpark opgenomen. De loc was al ruim een jaar bezig met toelatingsproefritten voor het ETCS systeem van Bombardier. Nu is dat nog steeds niet toegelaten en is het ETCS gedeelte afgekoppeld en kan de loc alleen gebruikt worden op ATB-EG baanvakken.

De met vastgelopen motor en moeilijk verplaatsbare 7103 kreeg op 13/9 weer draaistellen terug. M.b.v. een kraan werd de loc weer op z'n pootjes gezet.

Het overnemen van werk van Railion en de komst van de 1600-en naar ACTS is bijna niet meer te volgen! Half september was het plan om al het vuilvervoer vanuit Limburg over te nemen. Ook half september ging de 1621 naar ACTS en kwam de 1606, 1609 en 1619 gezelschap houden. Gelijk werd bekend dat ACTS tien 1600'en van Railion zou overnemen. Naast rijvaardige locs zouden daar ook de pluklocs uit Maastricht en Tilburg bijhoren die eerst gereviseerd dienen te worden alvorens ingezet te kunnen worden. Medio november is nog steeds niet duidelijk welke locs nu wel en welke niet rijvaardig gaan worden. Ook zit er nog weinig beweging in de locs die al jaren terzijde staan en naar ACTS zouden gaan.

Per 22/9 kwam het vuilvervoer tussen Sloe en Moerdijk in handen van ACTS. Door al het vervoer kan er snel een loccentekort ontstaan. Zo werd op 21/9 RN 6412 gehuurd voor een slagje Acht-Moerdijk.

Maar het werk kan niet op, de machinisten echter wel dus was het slechts een paar keer dat ACTS sinds 23/9 een beladen autotreinen reed van Sloe naar Venlo. De trein heeft als lading Ford Focussen die gebouwd worden in Spanje en per schip naar Vlissingen komen. Daar stappen de Fordjes

over op de trein om vervolgens naar Rusland vervoerd te worden. Trein rijdt in opdracht van TX Logistics.

Sinds 10/10 wordt de G1206 die overdag in Apeldoorn uitrust van het vuilvervoer rijden, drie keer per week gebruikt voor het rijden van het goeder-treintje Bentheim-Delden i.o.v. Railion. ACTS rijdt het wel andersom: van Delden naar Bentheim en retour. Binnenkort wordt ook de bediening van Akzo in Hengelo herstart nadat Railion die een paar maanden terug schrapte.

Op 1/10 kwam eindelijk de 7106 in dienst bij ACTS! De loc werd al ruim een jaar ingezet als proefkonijn voor ETCS beveiligingsapparatuur. Een dag later kwam Class 66 DE6304, afkomstig van DLC, in dienst bij ACTS. De loc is een overname en geen huurling van DLC. Bij ACTS staat de loc te boek als 561-4.

Lang is gesproken over nieuwe Elocs bij ACTS. November begon goed want op 1/11 kwam de 189 096 naar Nederland. De loc werd vanaf de tweede week in november ingezet voor de nieuwe Herne shuttle. Eerder werd al afgeleverd loc 7111 die in het zwart op 3/11 aankwam. Loc heeft fabrieksnummer 5001508 en die kennen we hier al eerder als R4C1201!

DLC/Crossrail

Op 1/10 leverde Crossrail de DE 6304 in bij MRCE. De nog aan Crossrail te leveren DE 6312 F kwam een dag later terug van het bezoek aan de Innotrans-beurs in Berlijn.

Op 29/10 kwam Crossrail e-loc 186 146 gesleept naar Arnhem Berg en maakte vervolgens solo nachtelijk proefritjes tussen Zevenaar en Emmerich gevolgd door een slagje Betuweroute op 3/11 waarna op 4/11 de loc weer naar Duitsland terugkeerde.

ERS

ERS nam op 16/9 een Class 66 mee in de trein naar Warschau die bestemd was voor de Innotrans beurs in Berlijn. Het ging hier om een loc nog te leveren aan Crossrail!

In 2006 is aan de Hartelhaven bij de Maasvlakte een nieuwe containerterminal van Kramer verzezen. De terminal kreeg ook een spoor aansluiting die tot 30/9 van algehele rust kon genieten. Op deze dag kwam ERS met de eerste trein. Dit bestond uit een gedeelte van de Germesheimshuttle. Het betrof een proef die door ERS nog niet vervolgd is maar de plannen zijn er wel!

Op 25/9 nam ERS naast containerwagens ook een vijftal kolenwagens mee vanuit Duitsland die daar waren hersteld.

Door de iets te harde bufferkissing in Venlo op 28/9 moest menig vervoerder creatief gaan omleiden. ERS reed zo een aantal treinen om via Herzogenrath. Praktijkinstructie op de Betuweroute werd gebruikt om achter de normaal losse G1206 meteen een hele trein incl. Class 66 mee te sturen. Ook verviel menig shuttle door de problemen in Venlo. Op 7/11 bracht ERS met hun 1202 i.o.v. Nedtrain wat 700-tjes van Haarlem naar Zwolle en Onnen.

Lange contractbesprekingen gingen er aan vooraf maar op 11/11 kwamen de eerste drie BR189 Elocs voor ERS vanuit Duitsland op de Kijfhoek aan. De al drie jaar oude locs hebben eerst bij RD dienst gedaan en zijn in oktober teruggegeven aan leasemaatschappij MRCE. Locs 189 091 (21077), 189 098 (21084) & 189 099 (21085) zullen een deel van de Class 66 vloot vervangen en zijn nog geheel zwart. Op 12/11 werd de eerste loc, de 189 099, al ingezet voor tr. 40105. Ook heeft de loc de naam Mike gekregen.

HGK

Na jaren van stilte kwam op 29/10 weer een olietrein aan bij het voormalige Europoint in de Amsterdamse Westhaven.

De plek waar eerder Shortlines reed, kwam nu HGK met de DE64 aan met een stammetje ketelwagens voor belading van huisbrandolie. Omdat in de toekomst de havenspoorlijn ook van ETCS wordt voorzien heeft HGK een drietal G2000-en. De zgn. smalbekjes DH751 (1001035), DH752 (1001038) en DH754 (1001039) bestikken naast de Indusi en ATB ook over ETCS beveiligingsapparatuur. Van de locs zijn de DH751 en DH754 al in Nederland gesignaleerd.

ITL Nederland

Op 12/9 reed ITL een slagje Veendam vanuit Rotterdam in opdracht van De Vries Transport Groep.

Ook ITL pikt een graantje mee. Per 8/10 rijdt ITL wekelijks een maistrein naar de Maassilo op de Botlek met Franse Transcereaales wagens. Een week later kwam ITL met een graantrein naar de Igma in Amsterdam Westhaven. Sinds R4C daar een paar jaar terug door tegenwerking van Railion was weggewerkt kwam er geen graan meer per spoor heen. Tot in november volgende nog meer graantreinen.

De ITL Traxxen kampen nog steeds met software problemen. Momenteel rijden ze met versie 3 en krijgen binnenkort versie 4. Helaas is dat ook nog niet afdoende. Pas versie 5 geeft goede kans om zonder software problemen je eindbestemming te bereiken. Helaas is die versie nog niet toegelaten door IVW en Duitse tegenhanger EBA.

31/10 kwam er wel een ITL Traxx in het Belgische (!!) Essen toen de locwissel van de wekelijks i.s.m. SNCFF gereden NYK-shuttle Rheinhausen-Antwerpen v.v. daar plaatsvond met een in Roosendaal niet toegelaten SNCF 67000! De shuttle reed een dag vervroegd vanwege een feestdag en zodoende was geen SNCF G2000 beschikbaar.

Railion

Kennelijk bevallen de RD363 rangeer locs niet helemaal. Per 20/9 huurt RN voor hoofdzakelijk rangeerwerk met containertreinen tussen Waalhaven Zuid en het RSC een Shunter rangeerlocje de 601 Annemiek! De radioloc is een O&K uit 1980 en ging eerder door het leven als DE761. Begin november verhuisde de al langer door RN gehuurde Shunter 603 van Maasvlakte naar Waalhaven Zuid.

Op 28/9 vond de jaarlijkse recordpoging door het juk vliegen in Venlo plaats. Deze keer was het echt een record en werd naast het juk ook een bovenleidingportaal en wat kasten van de beveiliging meegenomen. Loc 6480 vloog door sluiting in de loc ook nog in brand en de achterop lopende collega's 6464 & 6501 liepen gelukkig minder schade op. Gevolg was dat er een paar dagen geen treinverkeer mogelijk was van en naar Venlo! Als eerste konden de treinen van Veolia Transport weer rijden en na een week ook weer goederentreinen. Lastig was dat tegelijkertijd werkzaamheden waren tussen Zevenaar en Emmerich zodat daar maar over één spoor treinverkeer mogelijk was. Na het ongeluk zijn de locs 6464 & 6501 snel weer ingezet. Loc 6480 werd naar de Waalhaven gebracht voor Shunter waar de loc nog steeds staat te wachten op de dingen die komen gaan (11/11).

Ook dit seizoen rijdt RN weer suikertreinen naar het hoge noorden. Wekelijks komt er een trein via Leer en Onnen naar de Eemshaven.

De kredietcrisis treft ook de autoindustrie en daarmee ook het spoorvervoer. Zo stonden begin oktober de RN Klazen (= Class 66) werkloos aan de kant door de tijdelijke sluiting van de Opel fabrieken in Bochum en Antwerpen. De Klaasjes vonden wel werk met het rijden van andere treinen.

In de nacht van 16 op 17/10 bracht RN 6438 de onfortuinlijke Thalys 4536 van Rotterdam Noord Goederen naar Roosendaal. Na het ongeluk in Gouda zijn de twee motorwagens van de Thalys aan elkaar gekoppeld. Beide ontsta-

ne uiteinden van het treinstel hebben gewoon stoot en trekwerk.

Op 17/10 werd loc RN 6404 het slachtoffer van een niet goed oplettende automobilist in Born die tegen de loc aanreed. Schade aan de loc viel mee want daags na de aanrijding reed de machine weer.

Het grootste deel van voor ETCS te voorziene 6400'ers, de 6421 t/m 6442, hebben het inmiddels ingebouwd gekregen. De 6348, 6439, 6441 en 6442 (!, had het al dus blijkbaar aanpassingen nodig) bevinden zich nog in Randers (DK) (stavaza 12/11) en alleen de 6432 en 6437 moeten daar ook nog heen.

De vermijloene Class 66 266 107 was de laatste dagen van oktober in het Zuidduitse Mühldorf voor diverse proefritten.

Rail4Chem / Veolia Cargo Nederland

Sinds half september rijden er weer regelmatig graantreinen naar Oss. Wekelijks komt één trein voor lossing naar de Cehavé toe. De trein wordt in Oss gesplitst en RRF rijdt met een 600 de trein naar de eindbestemming. Het graanvervoer zit sowieso in de lift. Na een mager 2007 komen sinds eind oktober weer twee treinen per dag aan. En dat zijn alleen de treinen die R4C rijdt. Naast R4C rijden ook ITL en RN graantreinen naar Nederland.

Het samengaan van beide firma's wordt buiten ook steeds duidelijker. Zo rijden de Ludwigshafen shuttle's sinds week 38 vanaf Kijfhoek met elocs van het type 189. R4C diesellocs rijden de treinen tussen Whz en Kfh. Hetzelfde geldt voor de kolentreinen van Veolia.

De Duitse tak van R4C blijft onder de naam R4C actief terwijl in Nederland de naam zal verdwijnen en in z'n geheel opgaat in Veolia transport. Wel is de Duitse tak een onderdeel van het Veolia concern en dat is te merken aan het nieuwe logo wat men gaat voeren. In rood/witte blokjes staat heel saai 'R4C' namelijk...

Op 29/10 kwam de zwarte Class 66 653-10 voor het eerst in actie (en voor het laatst (?), want daarna is niets meer van de loc gezien of gehoord) bij Veolia. Net zoals de aan ACTS geleverde 653-4 was deze loc langdurig niet beschikbaar voor lease door ETCS-proefnemingen.

Vanaf 10/11 is het weer topdrukte met de graantreinen. Per week komen er 12 volle aan die gelost worden op de Europort bij EBS.

Op 1/11 rolde in Amersfoort de R4C PB 01 onberemd en onbemand door een stootjuk en ontspoorde met een as. Hersporing volgde waarna de loc solo vertrok maar in Naarden-Bussum werd tegengehouden toen men er achter kwam dat de loc na e.e.a. toch beter eerst nog geïnspecteerd kon worden.

Rotterdam Rail Feeding

RRF heeft ook het plan om in België actief te gaan worden. In de weekends van 24/10 en 8/11 kwam die droom bijna uit. Door spoorvernieuwing tussen Eijsden en de grens moesten werktreinen en stukje de grens over. Hierbij kwamen de RRF V100-en tot het inrijsein van Visé!

In oktober sneuvelde de Cinema shuttle (Rotterdam Waalhaven Zuid-Maasvlakte vv) en werd met de Portshuttle de PCT terminal op Pernis niet meer bediend. Deze shuttle heeft de lading van de mager beladen Cinema shuttle overgenomen en doet nu de terminals RSCw, Euromax en ECT (RTW) aan. Begin november stopte het rangeerwerk voor R4C/Veolia bij EBS op de Europort wat het bedrijf nu zelf doet. Begin november werden de ex NMBS Reeks 73 locs RRF101 & RRF102 toegelaten. De locs doen voorlopig alleen rangeerwerk in de havens. De locs zijn niet de vervan-

gers van de 600'tjes ook al lijkt het daar wel op. De ex NS locs hebben een toelating tot in 2013!

Rurtalbahn

RTB loc V152 bracht op 20/10 SLT treinstel van Aken naar Sittard waar vandaan het treinstel op eigen kracht naar Amersfoort reed.

Vanaf oktober rijdt RTB bijna dagelijks autotreinen (Ford Focus, lees ook bij ACTS) van Sloe naar Venlo in opdracht van TX Logistics.

De RTB heeft nog meer aan gezinsuitbreiding gedaan. Naast de ex-R4C 2008 (1001457, sinds 6/10) als V205 heeft RTB de beschikking over de nieuwe V203 (5001752, sinds 20/10) en V204 (5001753, sinds 31/10). Alle drie de locs zijn 'breedbek' G2000BB locs. De locs hebben Indusi, Memor en ATB. De V203 heeft inmiddels ook duidelijk RTB tekenen en is het zelfde beplakt als de zwarte collega's V201 & V202.

SNCF FRET Benelux

Op 17/10 startte SNCF een nieuw vervoer van kooldioxide van Geleen Lutterade DSM naar Lyon St. Priest. De wekelijkse trein rijdt in principe met een G2000 die de ketelwagens trekt tot Ronet (B).

Strukton

Eind september sleepte Strukton wat mP's door het land. Het ging om de stellen 3024 & 3029 die uiteindelijk Zutphen als eindbestemming vonden. Bombardier, mede eigenaar van de stellen, wil bekijken of één van de mP's te behouden is als meetwagen voor de ETCS beveiliging en die onderbrengen bij Eurailsout. Als dat besluit gevallen is zal de sloper waarschijnlijk wachten op het andere stel maar eerst fungeren als onderdelenlevenrancier.

In oktober kreeg de 303007, een van de vier Strukton G1206'n, in Kiel een roetfilter ingebouwd.

VolkerRail

In het weekeend van 8 en 9 november huurde VolkerRail bij de SHM in Hoorn stoomtractie in voor het aldaar rangeren met werktreinen en loc 16 was de gelukkige.

Infrastructuur

Vanaf 22/9 is de nieuwe Sloelijn in dienst. Op 6/10 opende verkeersminister Camiel Eurlings de lijn. Van de SGB was een stoomtrein afgehuurd die een slag Goes-Sloe vv reed. Op de terugweg werd nog een gesloten wagen meegenomen met een groot spandoek van Prorail. Momenteel ligt de oude Sloelijn er ook nog bij als een soort reserve. De wissels liggen wel geklemd maar alle infra is nog aanwezig ook al zijn de overwegen afgekoppeld en moet elke overweg aangereden worden. Prorail heeft een uitvraag gedaan om na 1/3 volgend jaar de oude lijn op te breken.

Aan het eind van de Betuweroute wordt het langzaam drukker bij de Euromax terminal op de Maasvlakte. Naast een Blerickshuttle van Veolia is de Welsshuttle van Railion één van de vaste gasten.

Naast de aansluiting van de kortsluitroute op de haven-spoorlijn zijn ook de eerste sporen gelegd voor de nieuwe Nedtrainwerkplaats op de Waalhaven. In 2009 begint de bouw van de werkplaats die in 2010 open moet gaan. De werkplaats komt te liggen naast emplacement Waalhaven, de RET Metrosporen en Kortsluitroute. Daar was nog net

een stukje grond over! De werkplaats krijgt aantakkingen zodat je rechtstreeks vanuit Maasvlakte of Rotterdam het terrein op kunt rijden. Ook wordt een gedeelte van het emplacement van bovenleiding (25 kV) voorzien.

Op 14/10 werden de diverse partijen het eindelijk eens en werd bekend dat als de sporen in Delft in een tunnel verdwijnen de aansluiting van de Gist/DSM behouden blijft, zij het kleiner dan momenteel nog het geval is.

IJzeren Rijn

Nog steeds wordt er druk nagedacht over de heringebruikname van de IJzeren Rijn. Nu wordt er weer onderzocht of de lijn ook meteen van bovenleiding kan worden voorzien.

HSL

Het kabinet heeft 11 miljoen Euro ter beschikking gesteld om het goederenvervoer op de HSL te stimuleren. Gedacht wordt om een terminal in Hoofddorp aan te leggen. Men wil een netwerk van HST cargo's laten rijden.

Hupac

De Hupac-terminal bij station Ede-Wageningen gaat medio 2009 naar Arnhem Goederen verhuizen.

Keyrail

Een paar jaar geleden werd de portiersfunctie op de Kijfhoek opgeheven. Met een pasje krijg je tegenwoordig de schuifhekken en slagbomen nog open. Raar zullen bezoekers hebben opgekeken toen eind september militairen hen tegenhielden. Keyrail had een week het terrein ter beschikking gesteld aan het Korps Nationale Reserve!

Nedtrain

Door een stortvloed van aankomsten van nieuwe Class 66 uit Canada overstroomt Nedtrain Tilburg bijna. Omdat er op het werkplaatsterrein geen plek meer is voor de nieuwe EuroCargo locs, die hun cabine instrumentarium en beveiligingen ingebouwd krijgen in Tilburg, worden deze zo lang opgesteld naast de ECT westelijke railterminal op de Maasvlakte. Vanaf 1/10 bezette deze nog niet afgebouwde "Klaizen" spoor 882.

OVERIGE BERICHTEN

Verdere verbetering dienstregeling NS

- * Ook in de regio instappen zonder op de klok te kijken
- * Aantal reismogelijkheden groeit met 3%

Op zondag 14 december 2008 gaat de nieuwe spoordienstregeling van start in Nederland en de omringende landen. NS zorgt er voor dat reizigers op veel trajecten vaker de trein kunnen nemen, ook buiten de Randstad. Instappen zonder op de klok te kijken kan voortaan ook in Twente en tussen Arnhem en Nijmegen.

Ook op andere routes maakt NS het reizen prettiger: zonder overstappen van Nijmegen en Arnhem naar Schiphol, Intercity's in plaats van stoptreinen tussen Amsterdam en West-Friesland, in de spits 8 x per uur van Haarlem naar Amsterdam en nachttreinen tussen Rotterdam, Gouda en Utrecht. Het aantal door NS aangeboden treinritten groeit met 3% en het aantal treinstations in Nederland neemt toe tot 380.

NS zet een flinke stap op weg naar het toekomstbeeld: op de belangrijkste routes 6x per uur een Intercity en 6x per uur een Sprinter.

Jacques Huberts, directievoorzitter van NS Reizigers, presenteerde op 21 november jl. in Deventer het Spoorboekje 2009. Hij benadrukte dat NS een steeds grotere rol wil spelen in de mobiliteit in alle delen van Nederland.

"NS zorgt er voor dat je overal in Nederland van vroeg tot laat kunt reizen zonder zelf te hoeven sturen of in de file te staan. Niet alleen in de Randstad, maar ook van en naar het noorden, oosten en zuiden van het land. En met nadruk: ook binnen die landsdelen. NS wil ook daar snel en comfortabel reizen aanbieden, zonder lange wachttijden. 4 tot 8x per uur een trein, dat is ook in de regio's het nieuwe ritme van NS".

Apeldoorn – Deventer – Twente/Duitsland

Op verzoek van de Regio Twente en met ondersteuning van de provincies Gelderland en Overijssel zorgt NS voor veel meer stoptreinen op de route Apeldoorn – Deventer – Wierden – Almelo – Hengelo – Enschede. Ze gaan op de meeste uren van de week ieder half uur rijden. Tussen Wierden en Enschede betekent dat 4x per uur een stoptrein. Tussen de Twentse steden Almelo, Hengelo en Enschede kan zelfs 6x per uur op de trein worden gestapt. Overstaptijden in Hengelo van/naar Oldenzaal en Goor worden tot 15 minuten korter. NS Hispeed laat voortaan iedere 2 uur een Intercity van Schiphol via Hengelo naar Duitsland rijden, waarvan er 6 per dag doorgaan naar Berlijn.

Nijmegen – Arnhem (– Schiphol)

Ook tussen Nijmegen en Arnhem hoeven treinreizigers niet meer op de klok te kijken. Voortaan rijden ieder uur 4 Intercity's en 4 stoptreinen tussen de beide grote Gelderse steden. De Intercity's gaan allemaal naar Utrecht. 2x per uur gaan ze daarvandaan (zoals gebruikelijk) door naar Amsterdam Centraal, Alkmaar en Den Helder. Nieuw is dat de andere twee ieder half uur doorrijden naar Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Zuid en Schiphol. De directe verbinding met Den Haag vervalt.

IJssellijn

Voor Oost- en Zuid-Nederland is van belang dat de doorgaande Intercity Roosendaal – 's-Hertogenbosch – Arnhem – Zwolle, ook bekend als de 'IJssellijn', terugkeert. Tussen Nijmegen en Arnhem stopt deze op alle stations.

Belangrijkste veranderingen in de Randstad

- * Nieuw station: Amsterdam Holendrecht
- * Nieuw: Intercity's tussen Amsterdam Centraal, Hoorn en Enkhuizen
- * Nieuw: In de spits 4 Intercity's en 4 Sprinters per uur tussen Haarlem en Amsterdam
- * Nieuw: Ieder kwartier een Sprinter Utrecht – Breukelen
- * Nieuw: Nachttreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht
- * Extra perrons Amsterdam Sloterdijk, zodat Sprinter Hoorn – Hoofddorp daar kan stoppen
- * Verplaatst station: Station Krommenie-Assendelft
- Reisinformatie
- * Dienstregeling 2009 is al te raadplegen op www.ns.nl en mobiels.ns.nl
- * Spoorboekje 2009 is vanaf 22 november te koop voor €5,50
- * Intercityboekje 2009 is vanaf 22 november te koop voor €2,-
- * Op de 40 grootste stations zijn zakkaartjes met beknopte dienstregelinginformatie gratis verkrijgbaar

Mobiele site NS vernieuwd

NS heeft haar mobiele site verder verbeterd. Klanten kunnen vanaf heden terecht op <http://m.ns.nl> of <http://mobiels.ns.nl> voor snellere en adequatere informatie over de treinloop.

Daarnaast zijn de reisadviezen voorbereid op de komst van de hogesnelheidstrein. De site is geschikt voor een breed assortiment toestellen variërend van I-mode/WAP-gsm's tot moderne toestellen als de iPhone.

Het plannen van een treinreis op de mobiele site van NS is een stuk eenvoudiger geworden. Via de stationslijst kunnen reizigers nu eenvoudig via een letter een stationsnaam kiezen en direct doorlinken naar actuele vertrektijden. Ook kun je vanaf dit station meteen een reis plannen. De vernieuwde site toont actuele reisinformatie tot op de minuut nauwkeurig. De mobiele site is daarmee het meest actuele middel voor treinreizigers, thuis en onderweg. De site is snel en geschikt over eenvoudige en gebruiksvriendelijke pagina's.

NS uitgeroepen tot sponsor van het jaar 2008

Twee prijzen voor sponsorbeleid NS

De Nederlandse Spoorwegen zijn op 20 november uitgeroepen tot Sponsor van het Jaar 2008. Zij kreeg deze prijs voor de wijze waarop zij vanaf 2001 tegen alle negatieve publieksstromen in, een succesvol sponsorbeleid heeft ingezet en volgehouden waardoor zij veel sympathie voor het bedrijf heeft weten terug te winnen. Het totaal aan sponsoractiviteiten van NS is logisch, creatief, samenhangend en consistent. De jury noemde NS een eerste klas Sponsor en gaf aan dat sponsoring bij NS dit jaar volledig tot wasdom is gekomen op het gebied van sport (crossmediaal platform Station Beijing in samenwerking met NOC*NSF) en op cultureel en maatschappelijke gebied (Tijd voor Lezen in samenwerking met Stichting CPNB). De sponsoring wordt bovendien gedragen door veel eigen activiteiten. De jury vermeldde separaat dat zij bijzonder te spreken is over het lef waarmee NS bij Station Beijing spraakmakend interactief is gegaan.

Jenny Hudepohl, Hoofd Marketingcommunicatie bij NS: *'We zijn ongelooflijk trots dat we deze prijs in de wacht hebben gesleept. Het is voor ons een bevestiging van het feit dat de wijze waarop NS haar sponsorbeleid vorm geeft hoog gewaardeerd wordt.'*

Ook winnaar in categorie Maatschappij

Naast de prijs 'Sponsor van het Jaar 2008' was de sponsoring door NS van Stichting CPNB ook de winnaar in de categorie Maatschappij. De jury vond dat NS het gebied Lezen erg goed geclaimd heeft en de sponsoring professioneel heeft uitgewerkt en naar alle media doorgetrokken. De jury noemde de samenwerking met CPNB een partnerschap dat enorm veel publiciteit oplevert en goed onderbouwd is met onderzoek: 'NS is al tijden aan het bouwen aan deze case en is ook dit jaar weer met sterke nieuwe campagnes geactiveerd. Zo breed geactiveerd dat ook mensen die niet met de trein reizen deze case kennen en waarderen. Lezen en treinreizen is een compleet verhaal dat goed spoot.'

Esmeralda Duys, binnen NS verantwoordelijk voor het sponsorbeleid van CPNB gaf aan dat ze ongelooflijk blij is dat NS deze mooie prijs voor de tweede keer in de wacht heeft gesleept: *'Het is voor ons een bevestiging dat we al zeven jaar goed bezig zijn. In het begin was de sponsoring vooral gericht op het verbeteren van het imago van NS en de laatste tijd wordt hij daarnaast ook vaker ingezet voor verkoopdoelstellingen. Door een intensieve en enthousiaste samenwerking tussen NS en CPNB zijn we er al die jaren in geslaagd een optimale verhouding tussen vernieuwing en het bouwen aan tradities - zoals bijv. het gratis reizen met het Boekenweekgeschenk tijdens de Boekenweek - te bewerkstelligen.'*

Drie bedevaarttreinen naar Lourdes

Op 11 oktober vertrokken maar liefst drie bedevaarttreinen naar Lourdes, twee vanuit Den Bosch via Maastricht en, voor het eerst sinds de overname door EETC, ook een vanuit Rotterdam via Roosendaal.

De trein vanuit Rotterdam moest vanwege een iets te innige liefde tussen een Thalys en een Koploper in Gouda een omweg maken via Tilburg en Breda. De trein vertrok dan ook een dik een uur te laat uit Rotterdam en uiteindelijk met 25 minuten vertraging uit Roosendaal, met loc 2555 voor de trein. De trein bestond uit acht NMBS-ligrijtuigen type I 6, het ex-CNL-restauratierijtuig, vier slaaprijtuigen en de blauwe DF met verwijderde teksten "Fiets", "Fahrrad", "Bicyclette" e.d. Een van de slaaprijtuigen droeg nog de Belgische kleuren blauw met oranje baan onderaan. De andere drie waren ex NS-ers. Deze waren helemaal kaal, geen enkele streep of tekst, zelfs geen rode EETC-sticker. Alleen de rijtuiggegevens en het nummer stonden onderaan de bak.

De ene Bossche trein had de normale samenstelling met ambulancerijtuig van de SNCF, de groene DF, een kaal buffetrijtuig met rode sticker, negen Bcvmh-ligrijtuigen (twee ex CNL) en twee Bcm-ligrijtuigen.

De andere Bossche trein had de blauwe DF zonder "Fiets", een kaal buffetrijtuig zonder rode sticker, vijf Bcvmh-rijtuigen (drie ex CNL), liefst vijf Bcm-rijtuigen en nog twee NBMS-ligrijtuigen I 6. Jammer genoeg geen Zwitserse rijtuigen deze keer. Op 18 oktober keerden de treinen weer terug, de Bossche treinen met anderhalf resp. drie uur vertraging, opgelopen in België. De Roosendaalse trein werd weer door een reeks 25.5 het land binnen gereden, wellicht de laatste keer dat zo'n loc in Nederland voor een reizigerstrein te zien was.

De drukte heeft te maken met het gegeven dat het 150 jaar geleden is dat de Mariaverschijningen plaatsvonden in Lourdes en dat het 125 jaar geleden is (1883) dat de eerste bedevaarttrein vanuit Nederland naar Lourdes reed en de VNB (= Vereniging tot samenstelling van Nationale Bedevaarten) werd opgericht. Een soort dubbeljubileum dus.

De algehele toestand van de EETC-rijtuigen is zeer verschillend. Sommige zien er ogenschijnlijk nog goed uit, maar andere dragen duidelijke roestplekken op het dak. De ex-CityNightLine-rijtuigen zien er verschoten uit, evenals de Bcm-rijtuigen. Van de buffet- en slaaprijtuigen lijken alle teksten en strepen te zijn verwijderd. Sommige dragen niet eens de rode EETC-sticker. Is dit een teken aan de wand?

Hans Krijnen

MUSEUMNIEUWS

Museumspoorlijn S-T-A-R

Materieel

Revisie rijtuig B112

In de werkplaats wordt momenteel (november 2008) de laatste hand gelegd aan de revisie van de "Oostenrijker" B112. Het rijtuig wordt helemaal geschuurd en geschilderd, inclusief het hekwerk, de bufferbalken, de balkonplafonds en het dak. Ook zijn het balkonhout en de treeplanken (grotendeels) vernieuwd, en zijn twee schuiframen uitgenomen, gerepareerd en in nieuwe rubbers teruggeplaatst.

Het remwerk is volledig gedemonteerd, schoongemaakt, gecontroleerd, opnieuw ingevet en teruggeplaatst. Ook zijn de pennen van de veerophanging losgenomen en ge-

smeerd, waartoe het rijtuig (een stukje) is opgebokt. Alle overige in aanmerking komende delen zijn gesmeerd. Het rijtuig is voorzien van nieuwe kopdeuren. Deze deuren zijn in samenwerking met het Drenthe College in Emmen en Cleton Isolatie in Klazienaveen gemaakt.

Minder in het oog springend, maar voor het comfort van de reiziger zeker niet minder belangrijk, is de nieuwe kachel. Deze is afkomstig uit rijtuig BD113, dit rijtuig beschikte over twee installaties. In het interieur van het rijtuig zullen tevens nieuwe tafeltjes geplaatst worden.

V53 019

Nadat de voorgaande twee jaren het onderstel, de aandrijving, het plaatwerk en tal van appendages van de dieselmotor werden gereviseerd of vervangen, is nu de dieselmotor aan de beurt. Met de dieselmotor van de V53 is het volgende aan de hand:

- Verontreiniging op vele punten;
- Diverse lekkages;
- Lekkage langs de onderkant van de cilinderkoppen, als gevolg van ondichte rubber afdichtingen van de kopbouten (geen lekke koppakkingen.)

De olie lekkage boven op de motor is inmiddels verholpen. Ook zijn de verstuurers afgesteld. Verder zijn inmiddels alle cilinderkoppen van de motor verwijderd. De motor zal daarom volledig worden voorzien van nieuwe afdichtingen. Ook zal de motor volledig inwendig worden gereinigd. Tenslotte zullen (gedeeltelijk) de cilindervoeringen en zuigers / zuigerveren worden vervangen.

Infrastructuur

Historisch spoor gesponsord.

Afgelopen voorjaar werd Museumspoorlijn S•T•A•R getipt over de op handen zijnde sloop van het voormalige van Gend en Loos-depot aan de Bornholmstraat in Groningen. Voor het gebouw lagen nog zo'n 300 meter spoor, een links-leidend wissel en een stootjuk. Omdat dit voor een museum zeer bruikbaar materiaal is werd contact gezocht met de sloper.

De sloper nam het in beraad om het waardevolle oud ijzer te schenken aan de S•T•A•R Na de zomervakantie nam de sloper van Lagemaat uit Heerde contact op met de S•T•A•R, met het bericht dat hij bereid was alles te schenken. Vanzelfsprekend is de S•T•A•R hier zeer verheugd over, omdat weer een klein stukje (regionale) geschiedenis bewaard bleef.

Vervolgens startten de werkzaamheden. Nadat de sloper alle in de loop der jaren opgekomen begroeiing had weggehaald kon het demonteren van de sporen beginnen. De bielen waren allemaal zodanig verrot, dat er direct al voor gekozen was om alleen de spoorstaven mee te nemen. Een groep vrijwilligers heeft zich drie dagen lang in het zweet gewerkt om alle kraagbouten los te krijgen. Hierna sleepte een graafmachine van de sloper alle spoorstaven naar één plek waar de transporteur het kon opladen. Omdat de meeste delen een lengte van 30 meter hebben, kon het zaakje niet zonder slag of stoot worden vervoerd naar Stadskanaal. Daarom werd gekozen om het tot Veendam per dieplader en verder per trein naar Nieuw Buinen te brengen. Transportbedrijf Remmers verzorgde het wegtransport. Twee weken later heeft Remmers de twee wisseldelen opgehaald uit Groningen. Doordat er een kleine haast was ontstaan en de transporteur niet kon beschikken over zijn materieel heeft Wagenborgen Nedliff nog geholpen met het hijsen van de twee delen.

Omdat Museumspoorlijn S•T•A•R eveneens de wens heeft een laad- en loskade in Musselkanaal te realiseren, werd met de sloper overeengekomen dat ook een stuk van de

laad- en loskade naar Museumspoorlijn S•T•A•R zou komen. Met behulp van een trailer van Wagenborgen Nedliff kon het transport door Jan Kalk Natuursteen plaatsvinden. De brandweer van Groningen heeft tenslotte het stootjuk naar Stadskanaal gebracht.

Museumspoorlijn S•T•A•R wil graag alle instanties en bedrijven die hebben meegeholpen bedanken voor hun inzet. Dankzij de inzet van deze mensen kon alles in korte tijd gerealiseerd worden.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

De Museumstoomtram Hoorn-Medemblik lijkt de redding te naderen. De gemeenteraad van Hoorn heeft unaniem ingestemd met het bedrijfsplan voor de stoomtram. De gemeente is bereid eenmalig een bijdrage van € 326.000 beschikbaar te stellen.

Medemblik stelt daar de helft van dat bedrag tegenover. Hoorn en Medemblik hopen dat ook de overige West-Friese gemeenten een bijdrage willen leveren, evenals de provincie Noord-Holland.

Volgens de gemeente Hoorn laat het plan zien dat de stoomtram de potentie heeft om blijvend een serieuze bijdrage te leveren aan het toeristisch - culturele product van de regio. "Redding van de stoomtram is reëel en haalbaar. Daar is wel een grote inspanning van de betrokken gemeenten en de provincie voor nodig. Ook is er een stevige ingreep in de organisatie nodig. De Museumstoomtram staat achter dit bedrijfsplan", aldus een persbericht van Hoorn. De basis voor het bedrijfsplan is de koers die de gemeenteraden eerder als voorwaarde voor hun bijdrage hebben gesteld. Dit betekent dat de museale activiteiten ten dienste staan van de exploitatie van de toeristische trein. Het museale karakter blijft behouden, maar de invulling van het museale wordt bepaald door de mogelijkheden in het toeristische vervoer.

D V D

Bij van den Burg Beeldproducties verscheen de dvd:

"De Benelux in de vorige eeuw". Camera W. Dijkman e.a. In de groep internationale treinen neemt de Benelux-trein een aparte plaats in als Belgisch - Nederlands onderonsje. De samenwerking komt ook tot uitdrukking in het materieel. Allereerst werd de dienst gereden door donkerblauwe "Hondekoppen" uit 1957. Later verschenen er twee generaties duw/trekcombinaties waarvan de rijtuigen van Nederlandse oorsprong waren en de locomotieven Belgisch.

Met kleurenfilms van Willem Dijkman, aangevuld met beelden van anderen, wordt U mee terug genomen naar de jaren '80 van de vorige eeuw, toen alle drie generaties materieel vrijwel gelijktijdig te bezichtigen waren op het traject Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen - Brussel. Deze periode stond aan de vooravond van grote veranderingen bij de NS, zodat vele punten op "De Oude Lijn" door de Randstad nu al volkomen onherkenbaar zijn. Het luchtspoor door Rotterdam en de Maasbruggen zijn verdwenen, evenals het naoorlogse station Leiden en het karakterieke laadstation van de VAM-trein in Noordwijkerhout.

De Benelux heeft zijn naam nooit helemaal waar kunnen maken omdat de trein nooit verder ging dan Brussel. We laten de rit dan ook eindigen in de passende omgeving van de Antwerpse "spoorweg kathedraal", die toen nog in bouwvalige staat verkeerde. Prijs € 17,50.

Te bestellen bij www.mixmediastore.com

Bij EISENBahn KURIER verschijnen de volgende titels:
<http://shop.eisenbahn-kurier.de>

VideoKurier nr 80. Plandampf 2007 met 2 x BR 23, 1 x BR 50 en 1 x BR 38. Verder S-Bahn Hamburg tot Stade; 100 Jahre S 3/6 (de beroemde Beierse stoom BR 18); 75 jaar E 44; herinnering aan Plandampf Viva Magistrale Magdeburg-Berlin, toen nog een echte 01-happening plaatsvond, en dan tenslotte de rubrieken Bahnnews en terugblik afscheid Schienenbus. Speelduur 1 uur, € 19,80, bestelnr. 8080.

Die Baureihe 86, speelduur 1 uur, prijs: € 19,80, bestelnr. 8181. In 1928 kwam hij voor het eerst op de rails. Het werden er 744. U ziet ze in actie bij DR en DB maar ook als museumlocomotief, hoewel de echte bedrijfsvoering daar gelukkig overheerst.

Historische Bahnen der Welt, deel 1 van een nieuwe serie met ditmaal Zwitserland. Werner Reber "ving" ook nog in de 60-er jaren van de vorige eeuw diverse stoomloctypen met zijn camera. Dampftriebwagen zijn ook te zien evenals Duitse stomers in Basel Bad Bf. Verder diverse elocs met "Stangenantrieb" zoals de Krokodillen en andere typen, maar ook de Ae 3/6 en 4/7. Zeer boeiend allemaal. Speelduur is 40 minuten, de prijs € 16,80, te bestellen onder nr. 8191.

B O E K E N

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen "**Met de trein door Nederland 1947 – 1986**", Veertig jaar spoorwegfotografie door L.J.P. Albers.

In dit boek maakt u een fotografische rondrit in zwart-wit over het Nederlandse spoorwegnet in de jaren 1947-1986. De foto's zijn allemaal afkomstig uit de camera van Luud Albers en het gevolg van zijn interesse in de Nederlandse Spoorwegen, naast die in de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer-Maatschappij.

Driehonderd van zijn kleurenfoto's over de tramlijnen van de NZH werden in 2007 door Uitgeverij Uquilair in twee boeken gebundeld, één over de lijnen in Noord- en de ander over die in Zuid-Holland. De belangstelling voor deze boeken was zó groot dat ze in korte tijd waren uitverkocht. Als gevolg van deze belangstelling is besloten ook een aantal van zijn spoorfoto's in één band bij elkaar te brengen, zodat een ieder die in dit onderwerp is geïnteresseerd, daarvan kennis kan nemen. Het zijn bij elkaar meer dan 500 foto's geworden.

Om redenen die in het voorwoord worden uiteengezet komen niet alle spoorlijnen en -stations aan bod, maar de kwaliteit van de gebruikte foto's maakt veel goed.

Bij het doorkijken van dit boek zal het u duidelijk worden dat een aantal foto's niet had kunnen worden gemaakt zonder de toestemming en medewerking van de Nederlandse Spoorwegen, het Spoorwegmuseum en vele spoormannen uit alle rangen en standen. Vrijwel steeds is dit vermeld, maar er zijn ook foto's opgenomen waarbij men zich kan afvragen hoe die zónder zulke faciliteiten tot stand hadden kunnen komen.

Het boek meet 23,5 x 29,7 cm en bevat 400 bladzijden. De prijs is € 43,75 incl. verzendkosten. Te bestellen door overmaking op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch onder vermelding van "Albers".

Eveneens bij Uitgeverij Uquilair verscheen "**Stoomlocomotieven Serie SS 801 – 935 (NS serie 1700)**" (De 2B locomotieven van de Staatsspoorwegen) van auteur P. Henken. In 1899 kwamen vijftien sneltreinlocomotieven met de asindeling 2'B in dienst bij de Maatschappij tot Exploitatie van

Staatsspoorwegen. Als iets sterkere variant van de succesvolle Grote Groenen van dezelfde maatschappij werden ze op een groot deel van het door de SS geëxploiteerde spoorwegnet ingezet voor de zwaarste reizigerstreinen.

Dat de locomotieven van deze serie 800 goed voldeden, bewijzen regelmatige nabestellingen bij de oorspronkelijke bouwer Beyer Peacock en later ook bij de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel (Werkspoor). In 1907 bereikte de serie met 135 exemplaren zijn grootste omvang.

Na een minder geslaagde proef in 1911, werd in 1913 begonnen de prestaties van de 800'ers te vergroten door het inbouwen van een oververhitter. Deze operatie, die ook de bouw van een groot aantal nieuwe ketels inhield, strekte zich uit tot in 1943. In totaal waren toen 106 machines verbouwd.

De relatief lage asdruk van ruim 15 ton maakte het mogelijk de NS 1700'ers behalve op de belangrijkste binnenlandse verbindingen ook op lokaallijnen en zelfs een enkele tramweg in te zetten. Hun laatste werkterrein was Zuid-Holland, waar ze zich bezighielden met het rijden van goederentreinen op de Hofpleinlijn.

Na het einde van de stoomtractie bij de NS bleven in totaal vier locomotieven intact voor het leveren van stoom op diverse plaatsen in Nederland. Eind 1959 werd de laatste 1700 na het vervullen van deze statische taak voor sloop verkocht.

Veel aspecten met betrekking tot constructie en technische wijzigingen zijn gedocumenteerd in dit boek, waarin uiteraard ook aandacht wordt besteed aan de dienstuitvoering. Voor het eerst is de organisatie van de SS-dienst van Tractie tussen 1863 en 1920 op een heldere wijze samengevat. De elegante locomotieven komen weer tot leven door praktijkverhalen van oud-machinisten en een grote hoeveelheid, deels nog niet eerder gepubliceerde, foto's en tekeningen.

De prijs is € 28,= incl. verzendkosten. Te bestellen door overmaking op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch onder vermelding van "NS1700".

EISENBahn KURIER zond ons de volgende uitgaven:

<http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Baureihe 86. A. Knipping maakte een herdruk van dit jaren geleden verschenen album en vulde het aan met nieuw beeldmateriaal. Iedere rechtgeaarde stoomfan kent deze "bullige" 1D1 die overal in Duitsland te zien was voor goederen- en personentreinen bij DR en DB. DB nam afscheid in de 70-er jaren rond Nürnberg, DR in de 80-er jaren in Sachsen. Er waren er meer dan 750. Het boek telt 416 blz. met circa 600 afbeeldingen waarvan 45 in kleur. Formaat 210 bij 297 mm., € 39,90, ISBN 978-3-88255-186-0.

Die DB vor 25 Jahren, 1983. Al 6 jaren was de stoom weg en toch was er nog veel interessants te zien bij de DB vooral aan het front van de klassieke e-locs, zoals E 04, E 16, E 18, E 19, E 07, E 44 en E 93/94. Aan de dieseltank was het al een stuk minder. Maar ook voor de elektrische oudjes zag de toekomst er niet goed uit. Ook waren er nog veel provinciale lijntjes die nu verdwenen zijn en de IC- en ICE-overheersing moest nog beginnen. EK-special 91, A4, 96 blz., € 9,80, bestelnummer 1840.

In de serie **EK Themen** verscheen nr. 43, gewijd aan de **DR in 1983**, ook 25 jaar geleden dus. Hierin een geheel ander beeld dan in bovengenoemde terugblik op de DB: de energiecrisis deed de kolenstoomloc herleven; er waren zeer veel liefhebbersritten en "Veranstaltungen"; Leipzig Bw West 75 jaar; rit met de 212 001; Weizenlady elocs; versnelling

van het electrificatieproces om van de diesels af te geraken. In deze uitgave bijdragen van diverse fotografen. 96 blz. A4, € 9,80, bestelnr. 1870.

In de serie **Verkehrsknoten** verscheen **Wuppertal**. Vroeger een soort bedevaartsoord vanwege Bellingrodt. Een stad met een gebied waarin 32 stations lagen. Stad van de "Schwebbahn" en van een zeer uitgebreid tramnet dat moderne wagens uit andere steden haalde. Maar ook was hier een sterk spoorverkeer naar Hagen, Düsseldorf en Köln met een groot depôt in Vohwinkel. Alleen al het railvervoer was goed voor 1 à 2 dagen kijk- en fotoplezier, vooral in de 60- en 70-er jaren. Tenslotte is hier eigenlijk ook nog Eisenbahn Kurier ontstaan. Oblong formaat, 300 bij 210 mm., 112 blz., ongeveer 220 foto's, € 19,80, ISBN 978-3-88255-249-2.

Eisenbahnraritäten - Band I. Fotograaf Hollnagel bezit 75000 negatieven. Band I behandelt 1928-1945 toen hij officiële Reichsbahn-fotograaf was. Band II 1945-1958 volgt later. Hij reisde in de oorlog naar Rusland, maakte kleurenfoto's in Noord-Italië, fotografeerde in de Eifel en in het kapotte Dresden. Tot april 1945 heeft hij zijn werk kunnen doen. Voor zo'n boek hebben de Duitsers maar één woord, namelijk "ein Leckerbissen". Wat een tijd is hierin verbeeld! En dan te bedenken hoe kort het eigenlijk maar is geleden! Ook dat tweede deel zal iets heel bijzonders zijn vanwege onder andere de periode tot 1949 toen alles nog Reichsbahn was en het Saarland een eigen spoorwegbedrijf had en de boel nog grotendeels in duigen lag. Oblong formaat, 128 blz. formaat 300 bij 210 mm., ongeveer 220 afbeeldingen waarvan 80 in kleur, € 35,-- ISBN 978-3-88255-306-2.

Eisenbahnreise ins Erzgebirge van de hand van Günther Meyer. Een karakteristiek beeld van een Duits spoorweglandschap dat voor een deel verdwenen en vergeten is. Meyer laat u een echt "Heimatland" en zijn treinen zien met onder andere beelden van de beruchte Wismut A.G. waar de uraniummijnen voor veel arbeidsellende en praktisch onfotografeerbaar vervoer zorgden. Of de strenge winters en de Eibenstocker Steilrampe. Bijna alle foto's zijn nog niet eerder gepubliceerd. Meer dan 250 zwart/wit foto's op 180 blz. Oblong, 300 bij 210 mm., € 29,80, ISBN 978-3-88255-258-4. Zeer de moeite waard.

Das Bw Leipzig Hbf West (Ein preussisches Bahnbetriebswerk in Sachsen) van de hand van Wolfgang Müller. Toen in het begin van de 20^e eeuw het nieuwe Hbf werd gebouwd werden ook alle "Anlagen" van de 3 voorgaande kopstations aangepast. Het Bw West ontstond. Al in de 20-er jaren kwamen de eerste elocs van de dienst op Halle-Magdeburg. Het werd één van de oudste eloc-Bw's. Maar ook de stomers telden lange tijd mee, van S6 tot stroomlijners BR 01¹⁰ tot 1945 om van de oude 39-ers maar niet te spreken. Elocs waren er van E06 via E18 naar E 143. Sedert 1994 (stichting van DB AG) resteert van de vroegere glorie alleen nog het gebouw. 136 blz. met 167 foto's, ten dele in kleur, 210 bij 297 mm., € 29,80, ISBN 978-3-88255-723-7.

Lokomotiven für die Schweiz. Dit is een uniek boek. Het bevat foto's van door de Zwitserse industrie afgeleverde locomotieven. Enerzijds zuivere portretten, anderzijds met proeftreinen op verschillende locaties. Eigenlijk is het een soort kwalitatief hoogstaande catalogus geworden van producten die wijd en zijd als optimaal bekend stonden en nog staan. Het betreft de eerste helft van de 20^e eeuw. Vooral, nogmaals gezegd, de kwaliteit van de foto's is super. Marcus Niedt heeft zijn collectie uitstekend te kijk gezet. Het boek heeft 128 blz. met 149 zwart/foto's en kost € 24,80, te bestellen onder nr. ISBN 978-3-88255-302-4.

Tot slot een boek dat met het spoor niets te maken heeft, namelijk **Die Hamburger Speicherstadt**, samengesteld door Dierk Lawrenz. Dit Hamburgse fenomeen is het complex aan de haven dat 120 jaar geleden in mooie rode steen ontstond en dat nogal eens het decor voor films is. Speicherstadt, waar ook het Modelbouw Wunderland is, moet je gezien hebben. Het boek bevat talrijke onbekende foto's van gebouwen en bruggen en de directe omgeving. Toen de havens nog in de stad waren was het een belangrijk handelscentrum maar allengs is het een woon- en cultuurgebied geworden. Zeer interessant ook voor niet-kenners. 168 blz. oblong formaat, 300 bij 210 mm., 300 afb., € 29,80, ISBN 978-3-88255-893-7.

Wat schreven de anderen..?

Op de Rails, november 2008, nummer 2008-11 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Plan, Proce, Product (vervolg) * tROM en het Spoorwegmuseum * Innotrans 2008 * De tram in de Verenigde Staten (vervolg) * Verenigingsnieuws * Railkalender * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, november 2008, nr. 9 (259) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Vijftien jaar onder de Rotte (1) * Logistiek in het verleden: vervoer van huisbrandkolen in zelflossers * Nieuwe spoorbeveiliging voor Rotterdamse metro * Ruimte op de rails * Eerste deel HSL komt in dienst * Arnhem, een station te ver? * Modelspoor met o.a. Treinsamenstellingen deel 2: TEE 103, Île de France * www.railmagazine.nl

Trolleyberichten, oktober 2008, nr. 163 * Basler Trolleybusse (groot en rijk geïllustreerd artikel) * Raadplaat * Wist u dat ...? * Trolley in Transitie * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Vakantiefoto's * NTV-Berichten *

Autobuskroniek, editie 05-2008 * Fotopagina: Roset bus- sen bij de LTM * Nieuwe Neoplans voor Meering * Bedrijfsberichten * Afscheidsrit van de DVM Scania-Vabis 4 cilinder serie * Een praatje bij een plaatje * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws * www.autobusdoc.nl

Stichting Mat'54 Hondekop-vier, infobulletin, 2 – 2008 * Van het bestuur: revisie 766 afgeblazen * 766 dieselt over de Miljoenenlijn juni 2008 * Sleeprit treinstel 386 * Nieuwe medewerkers stellen zich voor * 100 jaar station Haarlem * De Hondekoppen in model * Website Mat54.nl vernieuwd * www.mat54.nl

Schweizer Eisenbahn Revue, nr. 11/2008 (48 blz. A4 voor € 10,30). Naast veel Zwitsers en Internationaal nieuws de volgende hoofdartikelen: Pech in het ICE-verkeer Zürich-Stuttgart (alweer); interview met de grote baas van Alstom (Philippe Mellier); Re 486 nieuwe Cargo-loc voor de BLS; congres over nieuwe railvoertuigen in Graz; Innotrans Berlin (lange reportage); 3^e uitbreiding S-Bahn Zürich; nieuwe dienstregeling SBB zonder nieuw materieel. Vervolgens een interessant verhaal over Golden-Pass-plannen. Op de route Montreux-Luzern ligt 51 km. normaalspoor tussen Zweisimmen en Interlaken Ost. Men wil eigenlijk smalsporig doorrijden zonder overstappen. Gedacht was aan een 3^e rail. Nu wordt gewerkt aan een plan voor omsporen van draaistellen tussen Frankrijk en Spanje. Dan nog: metro van Lausanne in bedrijf en eerste Flirt voor Helsinki. Weer interessant leesvoer. MINIREX (www.minirex.ch)

Afscheid

Wat vaak zal dit woordje in het allerlaatste editienummer te lezen vallen denk ik. Toch is afscheid in feite een normaal fenomeen in filosofische zin. Immers wat is er dan eeuwig op dit ondermaanse? Niets, want zelfs de aarde zal eens verzwoegen gaan worden, zodra onze ster de zon aan het einde van haar levensdagen sterk gaat expanderen. Wat wel blijft zijn materie en energie, in steeds wisselende samenstellingen. Althans dat denken wij nu te weten.

Geen overzichtelijke lijst met komende activiteiten meer. Geen inzichtelijke verslaggevingen over tram- en spoorbedrijven van de laatste maand meer. En wat mijzelf betreft, ofschoon ik een redelijk bescheiden rol in het geheel van het maandblad mocht spelen, zal ik straks het maandelijke ritme missen ter realisering van bepaalde bijdragen. Leuk en onbetaald werk, echt een verademing na een druk werkzaam leven met honorering. Is het een verlies nu, dat verdwijnen van HOV-RN voor velen? Toch denk ik van wel. Er wordt wel eens beweerd dat je op internet alles vinden kan. Dat is wel zo, echter tachtig procent is ronduit bagger en van de resterende twintig procent blijken goede sites opeens niet meer te worden onderhouden. Dat schiet dus allemaal niet op. En wat ik nog erger vind, het is kennelijk een fenomeen in deze moderne tijd dat het enige geldende adagio inhoudt dat alleen de zon voor niets schijnt. Al het andere heeft een prijskaartje, een kostenplaatje gekregen, zo lijkt het. Alras zal het woord vrijwilliger een archaisch karakter gaan krijgen. Mogelijk ben ik te pessimistisch geworden, gezien ook de huidige ontwikkelingen in het financieel-economisch gebeuren. Het zij zo. Anderzijds, hoop doet leven...

Persoonlijk wil ik Aad als hoofdredacteur danken voor al zijn veeljarige inspanningen. Hetgeen uiteraard ook dient af te stralen op al die redacteurs die hun bijdragen maandelijks hem toezonden. Ook al op basis van belangeloosheid. De volgende verzuchting, tenslotte, is een gemeenplaats: ik zal HOV – RN echt gaan missen. Niettemin, bedankt voor al het geleverde! Rest mij jou en je club rondom werkgroep 1501 alle succes toe te wensen met het weer rijvaardig krijgen van de 1201. Graag wil ik nog eens er getuige van zijn dat deze waarlijke titaan onder de e-locs een slag zal gaan maken met een NSR-trein bijvoorbeeld, van Den Haag naar Venlo om maar eens een fraai traject te noemen; of voor een ACTS- of andere goederentrein, zodat zij nog eens de spoorwereld kan laten zien wat zij vermag.

Theo Neutelings.

Strassenbahn Magazin, December 2008, 40^e jaargang, nr. 230- ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek "Journal" lezen wij o.a. dat de Weense tramringlijnen vervallen; tijdens de jongste vakbeurs Innotrans in Berlijn waren o.a. weer veel nieuw tramtypes te bewonderen. * Schwerin vierde het 100-jarig bestaan van haar elektrische tram * In Keulen werkt men aan de opwaarding van tramlijn 5, thans een muurbloempje * In Magdeburg zijn er omvangrijke infrastructuurwerkzaamheden, zodat nadien alleen nog lagevloertrams er zullen rijden * In Braunschweig een verslag van een jaarlijkse traditie: met de tram naar de kerstman Nikolaus (2007) * Al 40 jaar lang draaien de blauwe Mirage-trams hun lijnronde in Zürich * Een verslag van de succesvolle heropbouw van tram 1122 (anno 1939) van de Rhein-Haardt-Bahn * In Gmunden beproeft men een nieuwe lagevloertram uit Innsbruck * Uitvoerig verslag over het tramsysteem van Boekarest * Modeltrambouw: bouwen van een trammodel uit houten onderdelen * Tenslotte een artikel over 3-assige trams, deel 1.* Alle artikelen zijn rijkelijk van goed fotowerk voorzien als te doen gebruikelijk.

(www.strassenbahn-magazin.de)

Theo Neutelings

Strassenbahn an Rhein & Neckar. Strassenbahn Special #17 2/2008, 116 blz., ISBN 978-3-89724-023-0, uitg. Gera-Mond Verlag GmbH, München. € 15,90 (D.)

www.geramond.de, Deze extra-uitgave duikt redelijk diep in de geschiedenis van een vijftal nog bestaande trambedrijven in het stroomgebied van de Rijn en de Neckar. Het betreft de stadstrambedrijven van Mannheim, Ludwigshafen en Heidelberg, alsmede de twee buitenlijntrambedrijven Rhein-Haardt-Bahn (RHB) en de Oberrheinische Elektrizitäts-Gesellschaft (OEG). Eerder waren er nog meer (7) trambedrijven en bedrijfjes in deze regio actief, zoals die van Worms en van Walldorf, die als laatste in de vijftiger jaren ter ziele gingen.. Naast het vele historische zwart-wit fotomateriaal valt er tevens uit het recente verleden en heden een vracht aan kleurenplaten te bewonderen. Voorts wordt ingegaan op de zeer nauwe samenwerking tussen deze trambedrijven, zodat zij thans opereren onder de gezamenlijke naam Rhein-Neckar-Verband, met op alle trams het logo RNV, in feite één dochteronderneming van deze vijf ondernemingen. Zo exploiteren zij gezamenlijk één moderne werkplaats, die intussen zelfs reparatie-opdrachten ontvangt uit andere tramsteden. Het aankopen van nieuw trammaterieel geschiedt voorts gezamenlijk. Ook aan het bewaard gebleven historisch trammaterieel wordt de nodige attentie besteed. En uit de aard der zaak wordt de lezer een blik gegund in de richting van de toekomst. Dit werk in brochurevorm is alleszins de moeite waard te noemen. *Theo Neutelings*

RAILFOTO

Met het verschijnen van het laatste nummer van HOV / Railnieuws is er ook een eind gekomen aan een tientallen jaren prettige samenwerking. Boeken en tijdschriften verkopen wij al lang niet meer, maar onze fotoactiviteiten zetten wij voort.

Wilt u op de hoogte blijven? Stuur ons uw E-mail of postadres.

Railfoto, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk.

E-mail: liesker44@hotmail.com

Als u in het afgelopen jaar foto's bestelde blijft u onze lijsten per E-mail of post ontvangen.

Ter gelegenheid van dit laatste nummer kunt u een **gratis foto** bestellen. Hiervoor kozen wij foto 1143.10227.

Een medewerker van de HTM-goederendienst trekt de deur dicht achter de naar binnen rijdende elektrische locomotief H 52. Locomotiefloods Delftselaan, 17 juni 1969.

De eerste 250 lezers die reageren, ontvangen de foto gratis thuis. Vergeet u niet uw postadres te vermelden!

De HTM nam in 1927 de HSM stoomtramlijn naar Scheveningen over en werd daarbij verplicht het goederenvervoer over te nemen. Hiertoe werden in 1927 door de Siegerner Eisenbahnbedarf twee vierassige locomotieven geleverd met de fabrieksnummers 8701 en 8702. De elektrische installatie was van Siemens-Schuckert, die daaraan de nummers 2310 en 2311 gaf.

Tot 1960 hadden de locomotieven geen nummer en werden aangeduid als de 2310 en 2311.

In 1960 kreeg de 2310 het HTM nummer H 51; in 1961 werd de 2311 omgenummerd in H 52.

De goederendienst, via de sporen van lijn 11, werd in 1974 gestaakt.

Na wat omzwervingen door het land behoort de H 51 nu tot het Haagse museumbestand; de H 52 werd in 1989 in Amsterdam gesloopt.

Programma Rail Theaters

Rail Theater Amsterdam

Slotermeerschool, Burg.Fockstraat 85, A'dam-Slotermeer.
Aanvang alle voorstellingen 20.00 uur.

11/12: Veertig jaar tram in kleur. Diaprogramma van Nico van der Laan

08/01: 2008 op rails; dia-jaaroverzicht.

Rail Theater Voorburg

Zoals het er nu naar uit ziet wordt omstreeks 1 januari 2009 definitief de stekker uit het RTV getrokken door een drietal zich "bestuur" noemende individuen (van het type eigenheer) die het allemaal betere weten. Talloze handreikingen, adviezen van oud-voorzitters en goed onderbouwde reddingsplannen ten spijt. De trouwe medewerkers worden volstrekt geminacht en de even zo trouwe bezoekers worden genegeerd en hebben het nakijken.

Historie Theater Voorburg

Om de belangstellenden in het railvervoer tegemoet te komen gaat het Historie Theater te Voorburg vanaf vrijdagavond 9 januari 2009 - naast haar normale programma over algemene historische onderwerpen - nostalgische geluidsfilms en diaklankbeelden vertonen over spoor en tram.

De voorstellingen worden gegeven in de bekende zaal "De Voorhof", Herenstraat 77 naast de Oude Kerk te Voorburg. De avonden zijn een initiatief van Aad de Wolf, oprichter van het Railtheater in 1966 en het Historie Theater in 1996.

Op de volgende data staan rail-avonden gepland:

Vrijdag 9 januari 2009
Vrijdag 16 januari 2009
Donderdag 29 januari 2009
Vrijdag 13 februari 2009
Donderdag 26 februari 2009
Vrijdag 13 maart 2009

Over de juiste invulling van deze avonden berichten wij u t.z.t. via onze mailservice.

A G E N D A (BINNENLAND)

Bij de meeste museumbedrijven worden ook dit jaar weer de traditionele Kerst- Stampot- en Oliebollenritten gereden. Kijk voor alle info op: <http://www.railmusea.nl/>

Heden t/m 29 maart 2009: "beroepen op het spoor" in het Spoorwegmuseum. <http://www.spoorwegmuseum.nl/>

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

13 december 2008: 10-15 uur: Open dag 100-jarig bestaan Onderhoudsbedrijf Leidschendam. www.nedtrain.nl

20 december 2008: SSN Charles Dickens-Expres. Loc 01 1075 vertrekt tussen 8 en 8.30 uit Rotterdam. Via Utrecht (opstapplaats) en Arnhem naar Deventer v.v. Aankomst rond 11.30 uur, vertrek rond 16.30 uur. Zie www.stoomstichting.nl.

27 en 28 december: Heimwee Expres: excursie van ca. 1 uur met de Blokkendoos (Mat'24) vanuit het Spoorwegmuseum te Utrecht. Vertrektijden: 12.34 uur, 13.21 uur en 14.21 uur. Reserveren niet mogelijk.

14 februari 2009: Modelspoorbeurs, Rijnhal Arnhem. 10-16 uur. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

20 t/m 22 februari 2009: 10:00 tot 17:00 uur. Het Spoorwegmuseum presenteert in samenwerking met mitropa.nl, On traXS!; een nieuw en internationaal modelsporevenement. Topbanen uit binnen- en buitenland zijn geselecteerd op kwaliteit, originaliteit en detail. Op deze drie dagen komen erkende specialistische leveranciers uit alle windstreken naar Het Spoorwegmuseum. Zo zijn er fabrikanten van bekende merken, kleinseriefabrikanten en importeurs. <http://www.ontraxs.com/>

6, 7 en 8 maart 2009: Modelspoormanifestatie Rail 2009. Euretco Expocenter Houten. www.rail.nl

31 maart, 1 en 2 april 2009: Beurs Rail-Tech Europe 2009 in de Jaarbeurs te Utrecht. <http://www.railtech-europe.com/>

Modelspoorbeurs te Houten, **agenda 2009**:

17 januari 2009
21 februari 2009
11 april 2009
30 mei 2009
29 augustus 2009
10 oktober 2009
12 december 2009

<http://www.modelspoorbeurs.nl/>

A G E N D A (BUITENLAND)

20 december 2008. Met stoomloc 41 360 van Keulen (V 06.00 uur) via Düsseldorf, Duisburg, Mülheim Essen, Watterscheid, Bochum, Witten, Wetter, Hagen - Vorhalle en Schwerte naar de Kerstmarkt te Hameln (A 12.00 uur) en terug. Info: Eisenbahnfreunde Witten e.V., Bergerstr. 35, 58452 Witten. Tel/Fax (0049 23 02 - 17 10 399). www.efwitten.de Email: mail@efwitten.de

21 december 2008. Bochum: Afscheidsexkursie met de Bogie-Partybahn (GT6). Vertrek 12.00 uur Betriebshof Engelsburg. Aanmelding deelname bij: IG Großraumwagen e.V., Nordstraße 81, D-40667 Meerbusch, Tel. 0049 2132 - 51 09 80, email: ig_grossraumwagen@yahoo.de

27 december 2008. Historische sneltrein vanuit Keulen naar Baiersbronn (Zwarte Woud) en terug. Tractie wordt geleverd door diesellocomotief serie V 200 en stoomlocomotief 52 2740. Info: Ulmer Eisenbahnfreunde, Günter Hünerfauth, Horststraße 9, 76829 Landau, uef-marketing-pfalz@gmx.de, <http://www.schnellzuglok.de/>

3 januari 2009. Historische reizigerstrein met diesellocc 212 309 vanaf Wesel door het Westerwald met fotostops. Info: Andreas Leue, Am Alten Schützenplatz 6, 56072 Koblenz, zf.leue@gmx.de, <http://www.eisenbahnostalgiefahrten.de/>

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d.

Tot besluit :

Deze editie werd redactioneel afgesloten op 22 november, net toen in Amsterdam een kalktrein ontspoorde en voor ravage zorgde.

Onze website www.hov-rn.nl blijft gewoon bestaan en de edities van ons blad blijven beschikbaar als naslagwerk. Op de website kunt u nog wel rond de 10^e van elke maand een update onder de naam "Railnieuws" tegemoet zien met daarin een overzicht van alle nieuwe verschenen tijdschriften, boeken, DVD's e.d. alsmede de geactualiseerde agenda.

*Het redactieteam wenst u plezierige Kerst
en een voorspoedig 2009 !*