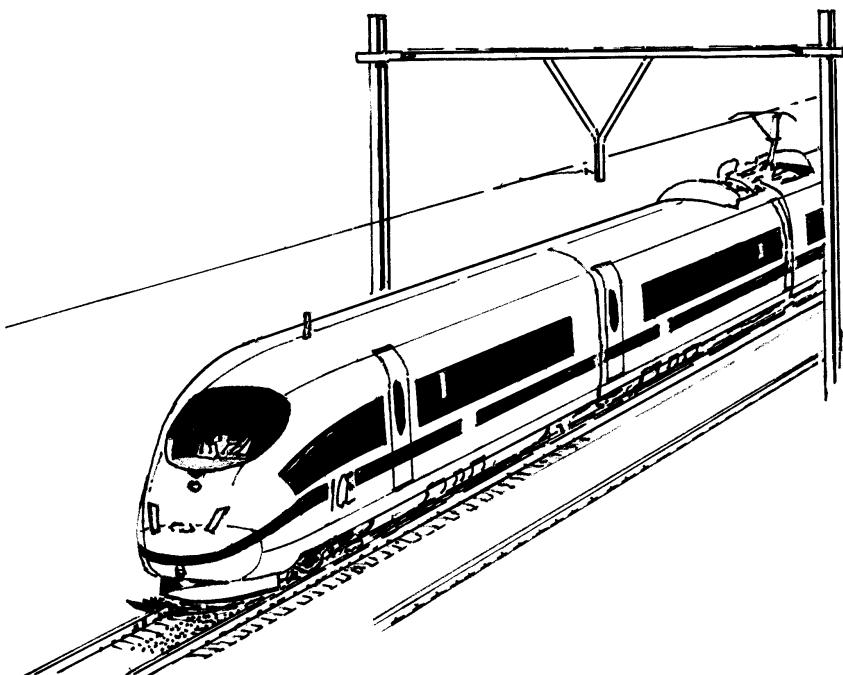
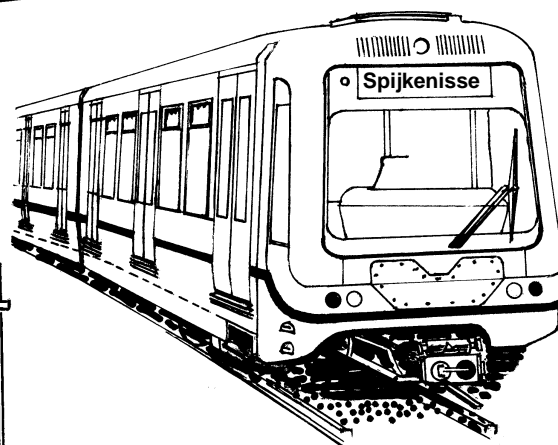
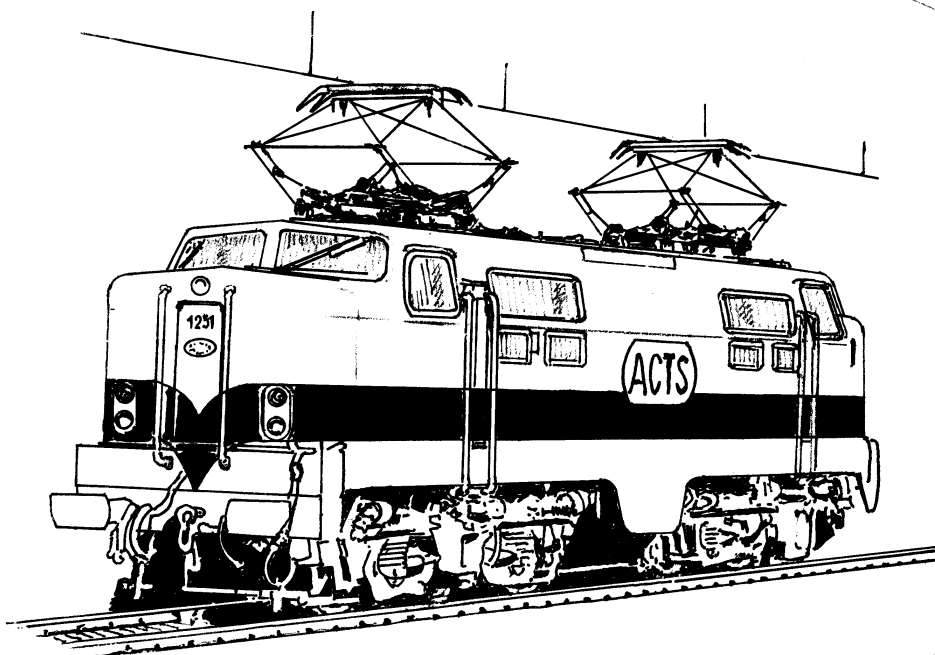
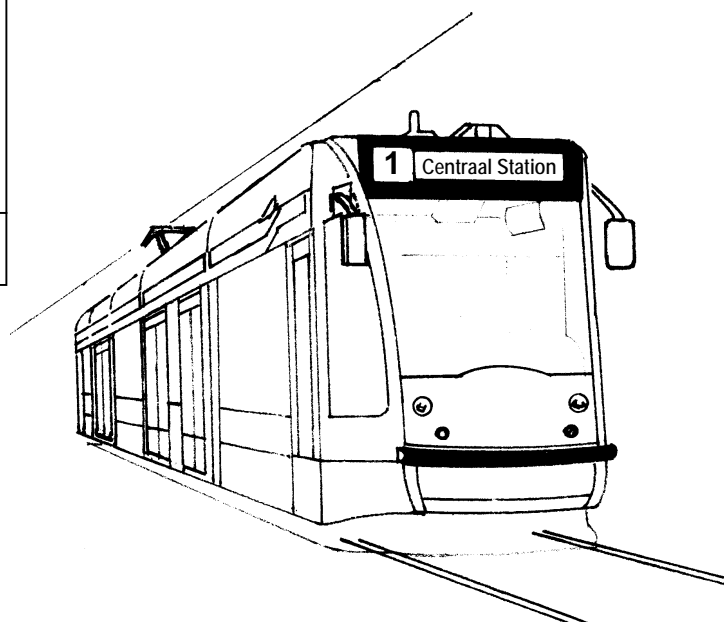


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 576 – december 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 12 (576)
december 2006

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Tram-museum en Rail-
vervoer Nederland (S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neutelings,
Eric Salleveld, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

ISSN:1570-534X

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

**Het redactieteam van Het Openbaar Vervoer / RAILNIEUWS wenst
al haar lezers plezierige Kerstdagen en een voorspoedig 2007.**

**Alle lezers van dit digitale tijdschrift, die het afgelopen jaar een
vrijwillige bijdrage hebben overgemaakt, willen wij hiervoor op-
recht bedanken. Mede dankzij uw giften kunnen wij deze site in de
lucht houden !**

**Aan het einde van 2006 lijkt een woord van dank aan alle trouwe
redacteuren en nieuwsgaarders zeker op zijn plaats. Elke pagina
tekst is in een paar minuten gelezen. U wilt niet weten hoeveel
moeite en tijd het onze mensen kost elke maand zo'n pagina te
"vullen" met info...! Ook de andere medewerkers, die op de ach-
tergrond hun steentje bijdroegen, zeer veel dank.**

Aad de Meij

Vrachtrams in Amsterdam

De Amsterdamse gemeenteraad heeft toestemming gegeven om een proefproject uit te voeren met de vrachtram in de stad. Voorwaarde is dat het personenvervoer per tram geen last ondervindt van de cargotram. Volgens de Amsterdamse ondernemer en initiatiefnemer Pieter Hendriks is dat geen probleem en kan de proef in januari van start gaan. Het plan houdt in dat aan de rand van de stad vier distributiecentra komen waar transporteurs hun lading lossen. Die lading kan vervolgens met de tram vervoerd worden. De cargotram past in het plan van de gemeente om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

In eerste instantie gaat het om een proef waarbij dagelijks gereden zal worden vanaf Osdorp De Aker (ept. lijn 1 alwaar het overladen van de grote vrachtwagens in de trams zal plaatsvinden) en dan vervolgens via route lijn 1 - Surinameplein - Overtoomse Sluis - Amstelveenseweg - Stadionplein - route lijn 24 - Roelof Hartplein/straat - route lijn 3 - Van Woustraat- Westeinde - Frederiksplein - Binnenring - Roetersstraat - Pl. Kerklaan - Plantage Parklaan.

De proef met de vrachtram moet in januari 2007 van start gaan waarbij tijdelijk gebruik gemaakt zal worden van twee GVB-trams (vermoedelijk twee blokkendozen). Duidelijk is inmiddels dat bij de vrachtram van City Cargo Amsterdam ook het GVB een rol speelt. Al was het alleen maar omdat het bedrijf materieel en vermoedelijk ook personeel beschikbaar stelt. Voorts moeten er ook afspraken zijn over het gebruik en onderhoud van de railinfrastructuur.

Slaagt de proef dan is het de bedoeling om in januari 2008 daadwerkelijk op grote schaal van start te gaan met de City Cargo Amsterdam. Er moet dan nieuw materieel worden aangeschaft en ook zal nog gezocht moeten worden naar ruimte om deze speciale trams te stallen. De vrachtrams zouden in Duitsland worden gebouwd terwijl de elektrische autootjes voor het natransport uit Engeland komen. Bij een volledig bedrijf zou het 1200 banen opleveren.

Het is overigens de bedoeling aan de rand van de stad uiteindelijk vier overlaadpunten in gebruik te nemen en met de trams verder de stad in te rijden tot uiterlijk de Binnenring, omdat in het centrum onvoldoende railinfrastructuur is om te lossen. Het nieuwe bedrijf verwacht overigens geen last voor het personenvervoer daar de vrachtrams niet behoeven te stoppen aan haltes en dus meestal achter de normale trams aan zullen rijden.

Op de redactie van dit blad zitten wij toch nog met wat inhoudelijke vragen. Grote vrachtwagens, waarvan er nu dagelijks ca. 5000 door de stad rijden, kunnen héél veel lading vervoeren, vaak op pallets of in grote rolkooien. Dit betekent dat de lading in plaats van rechtstreeks bij de klant nu aan de rand van de stad moet worden overgeladen in de vrachtram. Wij hebben geen rekenmodel voorhanden, maar om de dagelijkse lading van 5000 vrachtwagens per tram te vervoeren heb je ons inziens minstens 10.000 vrachtram-diensten nodig. Stel dat je slechts 500 van de 5000 vrachtauto's uit de binnenstad wil weren (druppel op de gloeiende plaat?), zijn dat nog altijd 1000 tramdiensten. Stel dat een vrachtram op dagbasis 5 diensten kan rijden, blijven er in het gunstigste geval nog altijd 200 vrachtrams over. Het lijkt ons ondenkbaar dat 200 vrachtrams het personenvervoer per tram niet hinderen.

Omdat de vrachtram niet zo dicht bij de klant kan komen, zal de lading voor de tweede keer moeten worden overgeladen in kleine elektrische bestelbusjes, zo begrijpen wij uit de plannen. Hiervan zijn er dan dagelijks minstens zo'n 1000 op pad (wanneer we spreken over 200 vrachtrams). Vaak gelden er in de binnensteden venstertijden, die de overlast van de goederendistributie in een beperkte tijd concentreren.

Het overladen of het lossen gebeurt nu vaak met een vorkheftruck: als in de proefperiode een Blokkendoos aan de zijkant grote schuifwanden krijgt wordt het laden en lossen een stuk makkelijker, alleen vrezen wij dat een vorkheftruck direct door de bodem van de tram heen zakt. Wordt de tram niet aangepast, dan zal alles handmatig moeten worden overgeladen of met behulp van lichte handpallettrucks. Rekening houdend met de strenge tilnormen, kan dit een langdurige geschiedenis worden. Verder zal een met pallets en containers volgeladen Blokkendoos met verstevigde bodem toch echt over wat meer power moeten beschikken om het tempo van de passagiersdienst bij te kunnen houden. Ook zal de lading goed verankerd moeten worden wegens de vele bogen en hobbels (bruggen over de grachten) in de stad.

Dan is er natuurlijk ook nog het transport van aan bederf onderhavige waar: worden de vrachtrams en de elektrische bestelbusjes gekoeld ?

Hoe gaat het met meerdere vervoerders, die lading voor meerdere klanten aanbieden: worden deze goederen op volgorde van distributie in de trams geladen of krijgt elke distributeur zijn "eigen" tram ? Nog ingewikkelder wordt het met retourlading.

Met de huidige plannen is twee trams in de proefperiode wel erg weinig. Als de goederentransporten niet in het hartje Centrum mogen komen kan de vraag gesteld worden of de tram misschien maar beter helemaal overgeslagen kan worden en de lading op de buitenring direct in de elektrische bestelbusjes moet worden overgeladen ? Hemelsbreed gaat het om afstanden van maximaal 10 kilometer: gekeken naar de actieradius van de elektrische bestelbusjes mag dit geen probleem zijn en levert het een ook forse tijdswinst op, tenminste als er dan tóch overgeladen moet worden.

De vergelijking met bijv. de vrachtram te Dresden gaat niet op. Hier rijdt de tram naar één afleveradres, waar men over geschikte infrastructuur beschikt. Dit laatste is op de Amsterdamse binnenstad niet aanwezig en kan op korte termijn niet gerealiseerd worden. Het overladen zal hier dus vliegensvlug moeten gebeuren teneinde het overige tramverkeer niet te hinderen.

Het idee om binnensteden te ontlasten van zwaar vrachtverkeer is niet van vandaag of gisteren en daar is ook niks iets mis mee. Een distributiecentrum aan de rand van de stad waarbij de goederen in kleine elektrische bestelwagentjes worden geladen is ondermeer al in Leiden in praktijk gebracht. Ook in 2001 deed (het toenmalige) Van Gend en Loos al een proef met zeven elektrische bestelwagens in Rotterdam. TNT is zeer recent weer begonnen met het testen van twee volledig elektrische aangedreven trucks in de Londense binnenstad.

De proef met de vrachtram in Amsterdam gaat er komen. Wij kijken met belangstelling uit naar de resultaten.

A M S T E R D A M

Nieuwe jaardienstregeling

Op zondag 10 december jl. ging de nieuwe jaardienstregeling van het GVB in. In deze nieuwe dienstregeling zijn er voor wat betreft de routes van de tram- en buslijnen slechts kleine aanpassingen na de grote aanpassingen in het (bus)lijnnennet met ingang van de zomerdienst van 2006:

Tramlijn 24 wordt vanaf de Olympiaweg (Stadionplein) doorgetrokken naar de VU via Stadionplein-Amstelveenseweg-De Boelelaan-Gustav Mahlerlaan.

Dienstregelingen

De winterdienst is van kracht van 10 december 2006 t/m 2 juni 2007 en van 23 september 2007 t/m 8 december 2007; de zomerdienst van 3 juni 2007 t/m 7 juli 2007 en van 26 augustus 2007 t/m 22 september 2007 en de hoogzomerdienst van 8 juli 2007 t/m 25 augustus 2007.

Tramlijnen:

Lijn 9 gaat op zaterdagen overdag om de 6 ipv. om de 7/8 minuten rijden en op zondagen overdag om de 7/8 ipv. om de 10 minuten. Voorts van donderdag- t/m zaterdagavond om de 10 ipv. om de 15 minuten (was reeds het geval op donderdagavond). In de zomerdienst wordt de frequentie op ma/vr verhoogd van 12 naar 10 minuten.

Lijn 13 gaat op zondagen in de middag om de 7/8 minuten rijden ipv. om de 10 minuten.

Lijn 17 gaat van donderdag t/m zaterdagavond om de 10 ipv. om de 15 minuten rijden (dit is op donderdagavond al het geval).

Lijn 26: In de spitsuren wordt de frequentie verhoogd van 10 naar 7/8 minuten.

Algemeen: Op zondagochtend zullen de meeste tramlijnen een kwartier eerder vanaf het CS vertrekken.

Stationsnamen

Op 10 december werden tevens de namen van drie stations gewijzigd: Station Strandvliet/Arena heet weer station Strandvliet, Station Bijlmer heet Station Bijlmer/Arena en Station Zuid/WTC werd Station Zuid.

Toegankelijkheid

Ook worden in de nieuwe dienstregelingen mededelingen gedaan over toegankelijkheid voor invaliden en slecht ter been zijnden. Bij elke vertrektijd zal worden vermeld of een tram of bus toegankelijk is voor invaliden en mindervaliden en dit zal ook worden weergegeven voor de haltes op de routestrip van de lijnfolder en op de lijnnennetkaarten van het GVB.

Zuidas

De kogel lijkt door de kerk; nog op het scheiden van de politieke markt heeft het kabinet besloten om geld uit te trekken voor de aanleg van het zogenaamde dokmodel van de Zuidas. De kosten voor dit megaproject bedragen 1,3 miljard Euro. Het geheel zal geleid gaan worden door Elco Brinkman. Het is de bedoeling dat rond het Zuidplein zowel de A10 als de spoor- en metropalen ondergronds gebracht worden met daarbij uiteraard ook een ondergronds spoor- en metrostation. De kosten voor het geheel worden in eerste instantie gedragen door het Rijk en de gemeente Amsterdam die elk 50 % voor hun re-

kening nemen. Men hoopt dit aandeel echter terug te brengen naar 30 % per overheid doordat er van wordt uitgegaan dat het bedrijfsleven ook 40 % in de onderneming zal steken.

Als eerste zal worden begonnen met het ondergronds brengen van de Ringweg A10 waarvan dan gehoopt wordt dat dit in 2012 gerealiseerd zal zijn. De aanleg van de tunnels voor spoor en metro kunnen daarna van start gaan en zouden in 2018 gerealiseerd moeten zijn. Een belangrijk deel van de financiering is gebaseerd op de verkoop van de ruimte die ontstaat boven de 100 meter lange tunnel, waarop ruimte is voor de bouw van kantoren en woningen, waarbij het gaat om 1 miljoen vierkante meter kantoorruimte en 9000 woningen.

Noord/Zuidlijn

De schadeafhandeling voor winkeliers en bedrijven langs de Noord/Zuidlijn loopt zeer traag en na het indienen van hun aanvraag krijgen deze bedrijven vaak pas na meer dan een jaar een vergoeding toegekend. Er is tot op heden dan ook slechts een relatief klein deel van het hiervoor beschikbare geld uitgekeerd. De gemeente Amsterdam heeft nu besloten de regeling meer bekendheid te geven aan de ondernemers en ook te zorgen voor een snellere uitkering van de geleden omzetschade.

In de Ferd. Bolstraat wordt momenteel hard gewerkt aan de afwerking van het dak van het toekomstige station. Zodra dit klaar is kan de straat weer worden vrijgegeven voor het verkeer waarbij ook de vraag naar boven komt of de tramsporen weer zullen terugkeren. De centrale stad en het GVB willen dit graag, maar het stadsdeel ziet liever een winkelpromenade.

Ook Station Rokin ligt op schema en begin volgend jaar zal ook hier het dak worden geplaatst waarna de weg (en de trambaan) weer zullen worden rechtgetrokken.

GVB-Reclame

Het GVB heeft voor de nieuwe dienstregeling in veelabri's en Mupi's reclame opgehangen voor de nieuwe dienstregeling. In het bekende blauwe GVB-design wordt de nieuwe dienstregeling aangeduid met "er is een nieuwe tijd van komen en een nieuwe tijd van gaan. Op 10 december gaat de nieuwe dienstregeling in".

Ook is het bedrijf op zoek naar nieuwe buschauffeurs. In een viertal advertenties in deabri's, in Spits en via folders in de bus wordt gezocht naar nieuwe busbestuurders. Er zijn vier verschillende uitvoeringen, waarbij een afwasser, een juffrouw van lichte zeden, een loodgieter en een koekenbakker als voorbeeld dienen. Niet te hopen dat men alles letterlijk neemt want vooral van het laatste voorbeeld hebben ze er nog genoeg bij het GVB.

Chipkaart

Enkele weken geleden zijn voor blinden en slechtzienden proeven gehouden met blindengeleide honden bij de chipkaartpoortjes van de metro. Dit heeft aan het licht gebracht dat dit een zeer moeilijke zaak wordt daar blindengeleidehonden geen onderscheid kunnen maken tussen rood en groen en dus niet aan hun baas kunnen aangeven of zij wel of niet door een poortje kunnen lopen. Het GVB kijkt nu naar de mogelijkheid om de poortjes te voorzien van een geluidssignaal waardoor de blinde of slechtziende hoort dat zijn kaart goed is en het poortje wordt geopend.

De poortjes zijn overigens een fikse schadepost voor het bedrijf. Veel poortjes en afscheidingen worden vernield. Vooral in Amsterdam West is er sprake van vernieling van de ruiten van de afscheidingen en poortjes en het vernielen of onklaar maken van de apparatuur. Het gaat hierbij zowel om de kaartlezers als om de chipkaartautomaten die bij de ingangen zijn geplaatst.

Nieuw metromaterieel

Om een tweetal redenen is er behoefte aan nieuw metromaterieel; voor de nieuwe Noord-Zuidlijn zijn er uiteraard metrostellen nodig maar ook moeten de bestaande metrostellen 1/44 (Zilvermeeuwen) worden vervangen. Vooral het laatste is dringend noodzakelijk daar voor de oude metrostellen geen onderdelen meer te krijgen zijn en deze of in eigen beheer of elders apart gemaakt moeten worden. Voorts zijn de oude stellen erg onderhoudsgevoelig (ze doen het overigens nog altijd beter dan de CAF-stellen).

Reeds langere tijd dringt het GVB er bij de gemeente op aan om de nieuwe stellen te kopen maar steeds weer wordt de behandeling van dit onderwerp in de gemeenteraad uitgesteld. De ene keer omdat men alsnog een nieuw onderzoek wil naar de voor- en nadelen van de verschillende soorten materieel en de andere keer weer omdat men de verschillende breedtes (2.65 of 3.00 meter) tegen elkaar wil afwegen.

Naar het zich laat aanzien zal er nu op kort termijn toch een besluit worden genomen. In de commissievergadering van 6 december jl. werd de aanschaf van een grote serie voor zowel de Noord/Zuidlijn als de vervanging van de 1/44 behandeld waarna nog voor de Kerst de behandeling in de gemeenteraad zal plaatsvinden.

De nieuwe metrostellen zullen in modules worden gebouwd waardoor het mogelijk is om ze in verschillende lengtes uit te voeren. Tevens zullen ze zowel geschikt zijn voor bovenleiding als derde rail.

Aansluitend nog een bericht over dit onderwerp uit de krant.

Amsterdam koopt verkeerde metro

De gemeente Amsterdam staat op het punt de verkeerde metrostellen te kopen. De metrotreinen zijn te breed om ook op het spoor van de NS te kunnen rijden. Dit stelt de Amsterdamse Raad voor Stadsontwikkeling (ARS) in een advies. ARS bepleit één railsysteem voor metro en trein in de regio Amsterdam om de knellende vervoersproblemen op te lossen. Maar dat kan niet als Amsterdam besluit metrotreinen te kopen die niet op het spoornet kunnen rijden. Daarom slaat ARS alarm. Het Amsterdams college stelt in het zogeheten programma van eisen voor 170 treinstellen aan te schaffen die drie meter breed zijn. Met de investering is 250 tot 350 miljoen euro gemoeid. "Deze treinen zijn te breed om op bestaand spoor van de NS te rijden. Als deze plannen doorgaan, legt Amsterdam zich voor lange tijd vast op een metro die niet op het reilspoor van de NS kan rijden." Volgens ARS is uitwisseling van de vervoerssystemen nodig om bestaand en nieuw spoor optimaal te gebruiken en metrolijnen te kunnen uitbreiden. Een van de schrijvers van het advies, Wim Wessels, noemt de zaak urgent. Volgende week beslist de gemeenteraad over de aankoop van de nieuwe treinstellen. "Het gaat om heel veel treinen, zowel voor de Noord/Zuidlijn als vervanging van oude treinen op de Oostlijn." (*Het Parool*, 29-11-2006).

Materieel tramLagevloerwagens

De 837 en 838 verlieten na hun grote revisie/midlifebeurt de HWR in Diemen.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2008, 2019, 2029, 2031, 2033, 2034, 2036, 2041-2043, 2078, 2097, 2134, 2201.

Gerenvoerd zijn: 2001-2007, 2009-2014, 2016-2018, 2020, 2022-2024, 2026-2029, 2032, 2037, 2038, 2044, 2047, 2051, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131-2133, 2138-2147, 2202, 2204.

Conform afgeleverd 2148-2151.

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

Materieel metro/sneltram

Momenteel ondergaat de 85 een metamorfose in het wit en blauw in de HWR.

Bij de BN-stellen en CAF-stellen zal een speciale antigraffiti laag worden aangebracht waardoor het verwijderen van deze z.g. kunstwerken snel kan gebeuren. De oudste metrostellen 1/44 (Zilvermeeuwen) zullen deze kostbare laag niet meer krijgen daar deze over een paar jaar worden vervangen.

Momenteel is de graffiti op de metrostellen weer alom aanwezig. Nu men deze niet meer gemakkelijk aan de opstelplaatsen kan aanbrengen wordt vaak uitgeweken naar de eindpunten waar in ijtempo een kunstwerk (z.g. TAG) wordt aangebracht.

Distelwegveer

Nadat de gemeente Amsterdam, waaronder de veren vallen omdat het geen openbaar vervoer is, al eerder had bedreigd het Distelwegveer op te heffen zal dit nu vanaf 1 januari 2007 ook daadwerkelijk plaatsvinden uit bezuinigingsoverwegingen. Dit omdat het veer niet meer noodzakelijk is voor het autoverkeer dat drie tunnels en een vaste verbinding (Schellingwouderbrug) ter beschikking heeft. Wel zal naar alle waarschijnlijkheid het NDSM-veer dat momenteel vaart tussen de achterzijde van het CS en de voormalige werf worden doorgetrokken van de NDSM-werf naar de Houthavens. Wat er vervolgens met de beide grote ponten gaat gebeuren is nog niet duidelijk. In eerste instantie zal de verlengde verbinding gratis zijn voor voetgangers en fietsers.

ROTTERDAM**Metrobrand**

De brand die in de nacht van 31 oktober op 1 november woedde in een metrotrein op het station De Akkers in Spijkenisse, is niet aangestoken. Dit heeft de politie laten weten na uitgebreid onderzoek. De beide metrorijtuigen 5201 en 5229 werden hierbij onherstelbaar beschadigd en worden waarschijnlijk binnenkort afgevoerd. Op station De Akkers werd een constructie over het spoor gebouwd, waardoor tijdens de exploitatie herstelwerkzaamheden aan het dak uitgevoerd konden worden. Na het herstellen en schoonmaken van het beschadigde spoor 1, kwam op 15 november het station vanaf aanvang dienst weer volledig in gebruik voor zowel de Erasmuslijn als de Calandlijn. De resterende werkzaamheden, die nog enkele weken duren, kunnen nu voltooid worden zonder dat de dienstuitvoering hierdoor verstoord wordt.

Schone metro's

Sinds september werkt de RET samen met een reclasseringsbureau om in de remise 's-Gravenweg metrostellen schoon te maken en van graffiti te ontdoen. Tot dusver slaat dit goed aan. De metrostellen worden van buiten helemaal schoongemaakt door mensen die door de Justitie zijn veroordeeld tot een taakstraf. Dit zijn volwassenen boven de 18 jaar en plegers van kleine vergrijpen, zoals verkeersovertreden en openstaande bekeuringen, dus geen zware criminelen. Ze werken elke werkdag van 09.00 uur tot 17.00 uur tot hun taakstraf voltooid is. Ze verwijderen graffiti van metrostellen en maken de volledige buitenkant van de metrostellen schoon; een zogenaamde nul-beurt. De RET werkt samen met een reclasseringsbureau, omdat ISS, het bedrijf dat normaal de schoonmaak van metrostellen voor zijn rekening neemt, simpelweg de capaciteit niet heeft om alle voertuigen zowel van binnen als van buiten te reinigen. Tot nu toe zijn er weinig problemen geweest. Het komt wel regelmatig voor dat mensen zich onterecht ziekmelden, maar dat wordt niet getolereerd en onmiddellijk gemeld bij het reclasseringsbureau. In de eerste maand werd 400 vierkante meter graffiti verwijderd. Sinds september zijn al 65 nul-beurten aan metrostellen uitgevoerd. In totaal is nu 827 vierkante meter graffiti verwijderd. Dat zijn bijna 7 volledig ondergekalkte metrostellen.

Renovatie station Coolhaven

Op station Coolhaven is men begonnen met de renovatie. Het station uit 1982 met het kenmerkende eilandperron is in de afgelopen 24 jaar nauwelijks veranderd en is een van de laatste stations die wordt opgeknapt. De afgelopen jaren werden alle stations (behalve station Kralingse Zoom) op de Calandlijn al opgeknapt.

Tijdelijk Centraal Station

Rotterdam krijgt van februari 2007 tot 2010 een tijdelijk station. De entrees van de Centrum- en Blijdorpzijde komen iets ten westen van het huidige station. Op de plaats van het huidige station wordt het nieuwe Rotterdam Centraal gebouwd. Treinreizigers hoeven vanaf februari 2007 niet door een dikke laag betongruis naar de perrons te lopen. Ze komen dan via een nieuw, tijdelijk station bij hun trein. De winkels in het huidige station worden verplaatst en verspreid over vier nieuwe plaatsen. Ook de Spoorwepolitie krijgt tijdelijk een nieuw onderkomen. Het tijdelijk station kost 12 miljoen euro. De komende drie maanden worden zowel de Centrum- als Blijdorpzijde voorzien van nieuwe entrees. De Provenierstunnel wordt het komende jaar de reizigers-tunnel. Momenteel wordt op de perrons hard gewerkt aan de aanleg van trappen vanuit deze tunnel. Voetgangers mogen ook gebruik maken van de tijdelijke reizigers-tunnel, fietsers niet. Via een nog wat westelijker gelegen loopbrug over de sporen kunnen de reizigers zich van spoor 1 naar spoor 16 bewegen. De verbouwde Provenierstunnel wordt, als het definitieve station over vier jaar gereed is, weer gewoon fiets- en voetgangerstunnel. De huidige reizigers-tunnel wordt omgebouwd en verbreed van

acht naar 49 meter. Daarmee is dit de belangrijkste verkeersader van de definitieve, een half miljard kostende openbaarvervoersterminal. Reizigers kunnen in 2010 vanaf Rotterdam Centraal gebruik maken van trein, metro, RandstadRail, bus en tram.

Vertraging NS-station Kethel en Spalandtak van de TramPlus-verbinding ?

Bewoners van de wijk Spaland in Schiedam hebben de hoop op de komst van hoogwaardig openbaar vervoer laten varen. De redactie van de "Spalander", het orgaan van de wijk- en bewonersvereniging, publiceerde de bevindingen die zijn opgedaan in gesprekken met de NS, ProRail, RET en de Stadsregio. Die sloten niet bepaald naadloos aan bij de verwachtingen van wethouder Yorick Haan. Hij verklaarde tijdens de begrotingsbehandeling dat het station er komt en het tramspoor wordt doorgetrokken. Volgens de planning van de gemeente moet station Kethel eind 2008 een feit zijn. Medio volgend jaar moet een studie naar het toekomstig gebruik van de huidige treinverbinding tussen Schiedam en Delft zijn afgerond. Die zal aangeven dat het station als onderdeel van de Stedenbaan voor de Zuidelijke Randstad, met één trein per tien á vijftien minuten, pas haalbaar is, wanneer het traject viersporig is. Daarmee kan de aanleg van het station een stuk duurder uitvallen dan oorspronkelijk is begroot. In de loop van december neemt de gemeente Schiedam een besluit over het stationsplein in Schiedam-Noord. Het is de bedoeling de tramlijn in 2008 door te trekken langs Spaland. De NS willen station Kethel pas in de dienstregeling opnemen als het traject viersporig is en dat kan ProRail pas medio 2014 gerealiseerd hebben. De RET heeft verklaard de tramverbinding door Spaland pas aan te leggen als het spoor dan ook daadwerkelijk gebruikt wordt en het station wordt gebouwd. In Spaland wordt er nu op gerekend dat de realisatie van het station en de tramlijn weer wordt uitgesteld en dat men intussen verstoken blijft van hoogwaardig openbaar vervoer.

Inbouw chipapparatuur

Nadat motorrijtuig 839 enige tijd geleden het proefrijtuig was voor inbouw van apparatuur voor de OV-chipkaart, werden vervolgens de rijtuigen van 700 en 2000 serie hiervan voorzien. Op 7 december werd begonnen met de rijtuigen van de 800 serie, voor zover dit bij deze rijtuigen nog nodig wordt geacht. Achtereenvolgens kregen op 7 december mr. 802, op 8 december mr. 815 en op 12 december mr. 820 deze apparatuur.

Trams naar Roemenië

Omstreeks 23 november vertrokken de motorrijtuigen 807, 817, 824, 832 en 836 per trein naar Galati in Roemenië. Op 27 november passeerden zij de Duitse stad Dresden. De nog voor Galati resterende motorrijtuigen 801, 814, 838, 842 en 844 waren in de eerste week van december nog bij de RET in dienst.

Stichting RoMeO

De kleine Schindler mr. 15 keerde terug naar remise Hillegersberg, na herstel in de Centrale Werkplaats van aanrijdingsschade aan de achterzijde. Ook mr. 542 keerde terug. Vrijwilligers gaan nu verder aan de slag met deze rijtuigen. Mr. 606 verblijft nog in de C.W., terwijl mr. 608 er naar toe werd gebracht met een defecte motorgenerator.

Op vrijdagavond 8 december verzorgde RoMeO het vervoer van een groot aantal mensen naar en van het Luxor-theater. Ingezet werden de mr. 368, 373, 522 en 1605.

In de eerste helft van november werd museum-metrorijtuig 5024 beklad met graffiti. Het beschermende zeil dat over het rijtuig hing op het buitenterrein van de C.W., was om onbekende redenen tijdelijk verwijderd.

Nieuwe dienstregeling per 10 december 2006

Bij de metro wordt de dienstregeling aangepast, zodat een betere aansluiting op de dienstregeling van NS reizigers bij de stations Schiedam Centrum en Rotterdam Alexander ontstaat. Het hele jaar rijden metro, tram en bus dezelfde dienstregeling, behalve in de zomer- en kerstvakantie (in totaal 10 weken per jaar). Op weekdays tussen 7.00 en 19.00 uur rijden alle trams om de tien minuten. In de weekenden en vakantieperiodes rijden de trams overdag om de 15 minuten (zaterdag vanaf 10.00 uur en zondag vanaf 11.00 uur). 's Ochtends vroeg en 's avonds laat geldt altijd een interval van 20 minuten.

De lijnen 20 en 25 worden vanaf het Centraal Station verlengd naar Schiebroek, waardoor overdag op het traject Schiebroek tot het Breeplein in Rotterdam-Zuid een vijf-minutendienst ontstaat.

Lijn 5 wordt hierdoor opgeheven.

Lijn 7 gaat weer via de Boezemweg - Oostplein en Goudsesingel naar het CS rijden en rijdt daar door naar het Willemsplein.

Lijn 8 blijft rijden op het traject Spangen tot het Hofplein en rijdt vervolgens via Pompenburg – Goudsesingel - Jonker Fransstraat - Linker Rottekade – Zaagmolenstraat – Benthuizerstraat – Bergweg - Straatweg naar het eindpunt Kleiweg bij de Centrale Werkplaats. Hierdoor komen de trajecten Boezemsingel – Boezemstraat – Pijperstraat - Crooswijksestraat, Zaagmolenstraat tussen de Benthuizerstraat en de Bergweg tussen de Noordsingel en de Schiekade zonder regulier tramverkeer. De tram keert terug op de Boezemweg, Benthuizerstraat en Kleiweg.

Bij de bus komt er een nieuwe lijn 46 Crooswijk-Blaak-Erasmus Medisch Centrum en Charlois.

Twee nieuwe spitsuurlijnen, lijn 64 naar het kantorencomplex Charloisse Poort en lijn 72 naar Waalhaven OZ.

Lijn 32 wordt verlengd vanuit Overschie via Park Zestienhoven naar Station Noord met aansluiting op RandstadRail.

Verder wat aanpassingen op de lijnen 47, 48, 69 en 70.

Lijn 35 rijdt weer 's-avonds en op zondagochtend (Uurdienst).

De lijnen 33, 36, 38, 56, 66 en 70 rijden extra vroege ritten. Op lijn 33 rijden de nieuwe bussen met extra bagageruimte ten behoeve van reizigers naar Rotterdam Airport.

Infrastructuur en exploitatie

Met ingang van 10 december keerde lijn 4 terug naar de remise Kralingen. Op zaterdag 9 december rukten alle diensten van lijn 4 uit vanaf remise Hillegersberg en rukten na einde dienst in naar de remise Kralingen.

De werkzaamheden vanaf de kruising Groeninix v Zoelenlaan/Cannenburgstraat tot het eindpunt Limbrichtshoek in de Beverwaard, waarvan wij in ons vorige nummer melding maakten, trok de aandacht van één van onze lezers. Hij meldde ons dat lijn 23 naar een tijdelijk eindpunt reed tussen de halte Akkeroord en het verkeersplein bij de kruising met de Grote Hagen. Dit eindpunt was eigenlijk niet bedoeld voor het in- en uitstappen van reizigers, maar in de praktijk gebeurde dit toch. Het gevolg hiervan was wel dat de ene buschauffeur wel stopte bij de tijdelijke eindhalte en de andere niet. Dit tijdelijke eindpunt was in gebruik

als vervangende halte Akkeroord, omdat de echte halte op dat moment werd omgebouwd naar TramPlus niveau. Ook de overige haltes in de Beverwaard worden naar TramPlus niveau omgebouwd. De bussen welke volgens de RET onder lijnnummer 94 zouden rijden, rijden in werkelijkheid onder lijnnummer 23 en met tramdienst gefilmd. Of dit nu door de RET of door het personeel op de werkvloer was gewijzigd is niet bekend. Wel zeker is dat dit veel duidelijker was voor de reizigers.

De werkzaamheden op de Van Oldenbarneveltstraat eindigden pas op 17 november.

Op de Stadhoudersweg in Blijdorp werd nu ook de bovenleiding weer aangebracht. Over wat de bedoeling is met de lus door Blijdorp heerst nog een oorverdovende stilte.

Nieuwe sporen werden aangelegd op de Coolsingel tussen de Aert v Nesstraat en het Hofplein. In verband met werkzaamheden aan het wissel op de Coolsingel voor het Hofplein reed lijn 7 van 20 tot 22 november een omleiding. Er werd gereden tot het Weena en vervolgens Centraal Station-Delftseplein-Pootstraat-Weena-Hofplein en eigen route naar Woudestein.

Materieel

Tram

Overzicht serie 800 per 1 december 2006: Nog in dienst 801, 802, 805, 812, 814-816, 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834, 835, 838-844, 847 en 848. Buiten dienst: Buitenterrein C.W. 806, remise Hilledijk 809, 810, 813, 821, 825-827, 831, 833 en 850, remise Hillegersberg 808, 811 en 829. In deze laatste remise ook de 819 van de Stichting RoMeO. Totaal 39 rijtuigen. De overige 11 zijn inmiddels vertrokken naar Roemenië.

Mr. 828 kwam weer in dienst na herstel. Mr. 722 kwam gereed na een grote revisie en is inmiddels ook geschilderd in de kleurstelling van de Citaro-bussen, beige/grijs en zwart. Het lichte gedeelte is graffiti-bestendig.

De situatie met de Citadis-rijtuigen wordt langzamerhand beter. Op 8 november 2006 stonden er nog 15 rijtuigen buiten dienst, te weten: 2001, 2004, 2005, 2011, 2014, 2015, 2019, 2021, 2030, 2032, 2035, 2036, 2041, 2049 en 2054.

Nieuws per datum

14/11: 6.50 – 9.10 uur, 8-830 derailleurde met het tweede truckstel op het wissel Oostplein en verspeelde daarbij ook de pantograaf. Omdat de spanning van de bovenleiding moest worden gehaald om de pantograaf te verwijderen, werden de lijnen 8 en 21 omgeleid c.q. ingekort.

14/11: 10.25 – 11.00 uur, 21-2028 aanrijding met bestelauto op de Honingerdijk bij Woudestein richting De Esch. Lijn 21 ingekort tot remise Kralingen.

17/11: 13.05 – 14.10, 25-2045 verspeelde op de Van Oldenbarneveltplaats in de richting Carnisselande de vangschep. Lijnen 7, 20 en 25 keerden op het Hofplein en lijn 8 reed via de Eendrachtsweg.

24/11: Omstreeks 10.00 uur, Eén van onze lezers meldde een bijzondere opstopping bij de tramdriehoek op de Coolsingel/Van Oldenbarneveltplaats. Op hetzelfde moment rijden een tram van lijn 23 vanaf het Hofplein richting Zuid, een tram van lijn 7 vanaf de Van Oldenbarneveltplaats richting Coolsingel/Hofplein en een tram van lijn 25 vanaf de Coolsingel richting Van Oldenbarneveltplaats, tegelijkertijd de tramdriehoek in. Hierdoor liep alles vast en kon geen enkele van de drie trams meer vooruit. Na enige minuten discussie, met intussen vele toeterende auto's, werd besloten dat lijn 25 achteruit de Coolsingel op moest, ondanks dat bij de halte Beurs intussen twee volgende Citadissen van lijn 20 en 21 stonden. Ook deze wagens moesten hierdoor achteruit richting Blaak. Na zo'n vijf minuten was de chaos opgelost.

28/11: 7.10 – 8.35 uur, wisselstoring Calandlijn. Er reden geen metro's tussen Ommoord en Capelsebrug. Er werden pendelbussen en een pendelmetro ingezet.

04/12: 's-Ochtends werden op de Calandlijn twee rijtuigen van de serie 5300 gesignaleerd op het Marconiplein richting Spijkenisse. Het treinstel bestond uit de rijtuigen 5353 + 5350 + 5414. Dit zal waarschijnlijk vaker voorkomen omdat elf rijtuigen van de serie 5200 zijn verhuisd naar Randstad-Rail en er kortgeleden ook nog twee zijn afgevallen door de metrobrand bij station De Akkers.

05/12: 8-746 derailleurde met het tweede truckstel op het wissel P.C. Hoofplein en liep hierbij flinke schade op.

07/12: 9.40 – 10.40 uur, 23-2029 stroomloos op het viaduct Groeninx van Zoelenlaan. Lijn 23 driehoeken bij de kruising Grote Hagen/Groeninx van Zoelenlaan.

07/12: Opnieuw iets bijzonders. 's Avonds verdwaalde een tram van lijn 23. Mogelijk betrof het een uitzendkracht of één van de bestuurders met een verkorte opleiding. Bij het Hofplein richting CS is hij/zij op verkeerd spoor terechtgekomen bij het Hofplein. De wagen kwam via het Pompenburg en de Goudsesingel in de Jonker Fransstraat terecht. Daar kwam de bestuurder er achter dat het niet goed ging en vervolgens heeft hij de wagen gedrievoekt naar de Goudsesingel. Een geluk bij een ongeluk hierbij is dat het maar goed dat hij/zij niet is doorgereden omdat het verdere traject nog niet is vrijgegeven door Citadis-rijtuigen.

09/12: Een bizar ongeluk in Schiedam. Om 6.30 uur werd een man aangereden door een tram en vervolgens zo'n drie kilometer meegesleurd, zonder dat de bestuurder iets in de gaten had. Het is niet bekend of het slachtoffer al op de tramrails lag, voordat hij werd gegrepen. De bestuurder verklaarde dat hij wel een klap had gevoeld, maar bij inspectie van de tram had hij niets opmerkelijks geconstateerd. Het lichaam van het slachtoffer werd rond zeven uur aangetroffen tussen de tramsporen bij de kruising Burg. v. Haarenlaan/Parkweg door een andere trambestuurder. Uit sporenonderzoek is gebleken dat de man ter hoogte van de Hargsingel is aangereden.

D E N H A A G

Nieuwe jaardienstregeling HTM

Op zondag 10 december is de nieuwe jaardienstregeling van HTM ingegaan. Hieronder volgt een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van de huidige dienstregeling.

Tramlijn 2 is gaan rijden van Kraayenstein naar Leidschendam Noord naar de Dillenburgsingel. Deze tramlijn heeft een iets hogere frequentie gekregen ten opzichte van de vorige jaardienstregeling.

Zolang RandstadRail niet rijdt blijft tramlijn 3 rijden tussen het centraal station en het De Savornin Lohmanplein. De dienstregeling is niet gewijzigd en zolang het nog duurt een voortzetting van de oude jaardienstregeling. Ook pendelbus 3P tussen het De Savornin Lohmanplein en Loosduinen blijft vooralsnog rijden.

Tramlijn 6 is ingekort en rijdt voorlopig tussen De Uithof en Leidschendam Leidsenhage. Medio 2007 zal tramlijn 6 verder worden ingekort en het traject tussen ziekenhuis Leyenburg en de Uithof over laten aan RandstadRail lijn RR4.

Met ingang van de nieuwe jaardienstregeling geldt voor sommige lijnen een haltegarantie. Trambestuurders mogen bepaalde haltes niet meer te vroeg passeren. Hierbij ligt vooral de nadruk bij de laatste tram omdat het heel vaak voorkwam dat trams te vroeg de halte passeerden waardoor sommige reizigers de laatste tram niet meer haalden. Deze haltegarantie heeft ook een andere reden: Met de handhaving van deze nieuwe regel zullen trams niet meer te snel achter elkaar bij een halte arriveren zodat de doorstroming wat beter geregeld is. Of het in de praktijk ook zo zal zijn zal de toekomst leren.

Overvolle trams

Wij schreven er al eerder over, maar steeds vaker zijn er geluiden te horen over stampvolle trams. Het stadsdeel Loosduinen heeft de gemeente gevraagd om te proberen een oplossing te vinden voor het probleem waar tramlijn 2 met name in de spitsuren mee te maken heeft. Sinds de opheffing van de regionale buslijnen naar het Haagse Centraal Station wordt er massaal overgestapt bij de halte Buitentuinen. De opheffing van de busverbindingen naar het Centraal Station hadden te maken met de geplande overstapvoorziening bij ziekenhuis Leyenburg. Op deze plek is een OV-knooppunt gepland maar door allerlei bezaarprocedures is de realisatie van deze voorziening pas veel later klaar. Tramlijn 2 is één van de drukste lijnen van de HTM en lijkt steeds drukker te worden. Al eerder gaven wij aan dat de aangepaste dienstregelingen in de vakantieperioden voor nog grotere problemen zorgden. Tramlijn 2 heeft dan een lagere frequentie, maar loopt dan veel vertraging op omdat hetzelfde aantal reizigers zich in minder trams moet persen.

Tramlijn 16

Langs het gehele toekomstige traject van de te verlengen tramlijn 16 zijn nu activiteiten waar te nemen. Bij de huidige keerlus aan de Loevesteinlaan wordt gewerkt aan het verstevigen van het bruggetje over de Laak. Op de Loevesteinlaan zelf is er zand gestort op de plek van het toekomstige tracé. De verbindingen bij de Loevesteinlaan en de Dedemsvaartweg met lijn 9 worden begin volgend jaar gerealiseerd.

De werkzaamheden voor tram 16 op de Dedemsvaartweg zijn nu bijna gereed. De sporen zijn voor een groot deel gelegd en in het beton gestort. Ook de bovenleidingmasten zijn aangebracht. Ter hoogte van de Steenwijklaan is een begin gemaakt met het aanleggen van de halteperrons. Op vrijdag 8 december werd de Dedemsvaartweg in beide richtingen weer opengesteld voor het verkeer. De weg is opnieuw ingericht met vrijliggende fietspaden in rood asfalt en de rijbaan heeft geluidsreducerend asfalt gekregen. Tussen de twee rijbanen ligt de straks groene trambaan. Twee kerstbomen zullen vanaf half december zorgen voor een feestelijke verlichting van de vernieuwde Dedemsvaartweg.

Op de Laan van Wateringseveld ter hoogte van de huidige keerlus van tramlijn 17 zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart voor de aanleg van de nieuwe sporen. Over drie maanden zal tramlijn 17 dit eindpunt definitief verlaten en verlegd worden naar een nieuwe met tramlijn 16 gezamenlijke keerlus aan de Dorpskade bij de nieuwbouwwijk Esselanden. Deze keerlus ligt aan de rand van een uitgebreid bedrijventerrein waar men de tramlijnen graag ziet komen. De werkzaamheden op deze plek zijn ook hier inmiddels in een stroomversnelling geraakt. Op de plek van deze dubbelsporige keerlus zijn intensieve graafwerkzaamheden waarbij de contouren van de lus al zichtbaar zijn. Het traject vanaf deze keerlus langs de Middenweg richting Parijsplein is inmiddels afgegraven en geschikt gemaakt voor het leggen van de sporen. De nieuwe lijnennetkaart die in steeds meer abri's hangen geven de nieuwe route van tramlijn 17 al aan. Van een verlengde tramlijn 16 is nog niets te zien.

Tramlijn 19

Op de Laan van Leidschenveen onder het station van RandstadRail zijn in november de sporen in de reeds uitgezaagde gleuven gelegd. Op het Pijlkruidveld zijn inmiddels hekken geplaatst als afbakening van de zandvlakte waar de rails van lijn 19 gelegd zal worden. Bij Vuursteen (winkelcentrum Ypenburg, aftakking met lijn 15) zijn de hekken juist weggehaald. Daar zijn twee halteperrons verschenen, speciaal voor lijn 19. In Ypenburg krijgen lijn 15 en lijn 19 dus geen gezamenlijke halte.

Fouilleeractie tramlijn 9

Op 3 november werd er op tramlijn 9 een preventieve fouilleeractie gehouden. Bij de halte Anna Bijnslaan werden zeven trams richting Vrederust gecontroleerd. De passagiers moesten allemaal uitstappen en mochten even later verder weer instappen. Alle scholieren werden vervolgens gefouilleerd door vijftig agenten. Deze agenten doorzochten werkelijk alles. Broodtrommels, studieboeken, telefoons, etuis, tassen en zakken. Niets werd aan het toeval over gelaten. De politie wilde met deze actie een signaal afgeven dat er geen wapens werden getolereerd. Tramlijn 9 is een echte scholierenlijn en er waren regelmatig problemen met jongeren. Tijdens deze actie werden twee jongens aangehouden.

Analfabetisme trams

Vanaf 21 november rijden er twee trams in de Haagse regio welke aandacht vragen voor het analfabetisme. Voormalige Haags wethouder van verkeer, Bruno Bruins, onthulde nu als staatssecretaris van Onderwijs de 3018 bij de Grote Kerk. De twee trams zullen gedurende dertien weken aandacht vragen voor dit thema. In Nederland wonen naar schatting 1,5 miljoen mensen die moeite hebben met lezen en schrijven. Van hen wonen er 280.000 in Zuid holland.

Werkonderbreking

Op 15 november was er wederom een werkonderbreking bij de HTM. Tussen 9.00 uur en 15.00 organiseerden de gezamenlijke vakbonden een werkonderbreking. Ook nu weer was het thema de onvrede over de marktwerking in het openbaar vervoer. Tijdens de spitsuren mochten de reizigers gratis van de tram en de bus gebruik maken. De HTM had begrip voor de gevoelens onder het personeel ten aanzien van de marktwerking, maar betreurde deze werkonderbreking omdat onder andere de reizigers benadeeld werden. De pas in gebruik genomen RandstadRail lijn RR4 tussen Den Haag Monsterestraat en Zoetermeer Oosterheem bleef wel rijden. Het stopzetten van deze verbinding vonden de vakorganisaties en HTM in dit prille stadium van exploitatie niet verantwoord. Ook het vervangende vervoer vanuit Zoetermeer bleef rijden. Op dat moment wist men nog niet dat amper twee weken later RandstadRail volledig werd stil gelegd in verband met ontsparingen.

Centrale Werkplaats

Begin december is een deel van de Centrale Werkplaats verhuisd van de Lijsterbesstraat naar Zichtenburg. De komende maanden zullen geleidelijk aan steeds meer activiteiten verhuizen naar de nieuwe locatie. Het ligt in de verwachting dat de Centrale Werkplaats aan de Lijsterbesstraat op termijn zal worden opgeheven want het voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. De werkplaats ligt midden in bewoond gebied. De remise zal voorlopig wel blijven bestaan. Remise Lijsterbesstraat werd in 1906 in gebruik genomen.

Materieel tram

In een aantal GTL's is men begonnen met de inbouw van chipkaartlezer apparatuur. Tegelijkertijd loopt er een proef om een GTL te voorzien van een digitale richtingfilm.

Wist u dat

- tramlijn 3 van buiten lijn 3 is maar van binnen lijn 24?
- dit via het visiontainment systeem wordt weergegeven?
- dit visiontainmentsysteem ook geen tijd weergeeft?
- de RandstadRail voertuigen dit gelukkig wel hebben?
- de nummertjesfreaks steeds blijer worden?
- dit komt omdat de RandstadRail voertuigen ook nummers op de C-bak krijgen?
- sommige mensen hun strippenkaart voor een chipkaart kastje houden?
- dit vanzelf stopt als de strippenkaart uit de verkoop wordt gehaald?

R A N D S T A D R A I L**Tijdelijk stopzetting RandstadRail**

Op woensdagavond 29 november ontspoorde van de HTM de 4021 met het tweede draaistel op het tramviaduct tussen Den Haag Centraal Station en Ternoet. De 4021 stond voor het wissel dat aftakt naar de Netkous. De tram stond met de B-zijde naar voren. Dezelfde avond ontspoorde van de RET de 5262 voor het nog in aanleg zijnde station Forepark. De metro kwam uit Den Haag en reed in de richting Rotterdam Hofplein. Het metrostel kwam volledig naast het spoor te staan en kwam tot stilstand tegen een bovenleidingmast. Er vielen 17 lichtgewonden. Na deze twee ontsporingen is besloten grondig technisch onderzoek te doen. RandstadRail lijn 4 werd in zijn geheel buiten dienst gesteld en de metro van de RET reed vanaf dat moment alleen nog tussen Nootdorp en Rotterdam Hofplein. Het sinds enkele weken geleden opgeheven vervangende busvervoer werd weer in dienst gesteld. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de beide vervoerders van RandstadRail: RET en HTM, de Inspectie Verkeer & Waterstaat en het externe adviesbureau Delta Rail. Naar verwachting duren dit onderzoek en de rapportage van alle bevindingen nog tot medio december. Zodra de resultaten en de gevolgen hiervan voor de voortzetting van RandstadRail bekend zijn organiseren RET en HTM een gezamenlijke persconferentie. Het vervangend vervoer per bus en op het RandstadRailtraject tussen Rotterdam Hofplein en Nootdorp wordt voorlopig gratis voortgezet. Voor het reizen met de trein tussen Zoetermeer en Den Haag CS, moet wel betaald worden.

Centraal Station

Enkele dagen na de eerste ontsporingen bij het Centraal Station werd al even een middenperron in gebruik genomen, maar vanaf 10 december rijden alle GTL's via de twee middelste sporen bij CS-hoog. Als RandstadRail weer gaat rijden, zullen de Regio Citadistrams gebruik blijven maken van de buitenste sporen. Dit kan omdat de trams deuren aan beide zijden hebben. De tijdelijk aangelegde haltes aan de buitenzijde kunnen vervallen en de trappen die leiden naar de stationshal zullen t.z.t. worden verwijderd. De matrixborden die aangeven wanneer een tram arriveert, zijn inmiddels verhangen naar het middenperron.

Werkzaamheden Loosduinen

Eind november werd het laatste nieuwe stuk rails gelegd tussen de Pisuissestraat en het Beethovenplantsoen. Het hele traject werd vervolgens voorzien van de laatste stukken bovenleiding. De eindhalte is niet meer voor het postkantoor op het Arnold Spoelplein maar aan het eind van de Pisuissestraat. De halte is op deze plek smal vanwege de beperkte hoeveelheid ruimte. Ook de halte Pisuissestraat heeft een tussenperron. Op vrijdag 8 december werd er met RandstadRail voertuig 4016 proef gereden naar het Arnold Spoelplein en terug. Dit gebeurde onder begeleiding van een bovenleiding inspectiewagen.

Meettram in Zoetermeer

In het weekend van 9 en 10 december werd er met de meettram PCC 1315 gereden naar Zoetermeer. Op zaterdag werd er over de Zoetermeerse 'krakeling' gereden. en op zondag was de tak naar Oosterheem aan de beurt. De tram stond in de nacht van zaterdag op zondag tussen de RandstadRail voertuigen bij Nedtrain.

Materieel

Sinds onze vorige editie zijn de volgende nieuwe trams afgeleverd:

4036	21-11-2006	ZBG
4037	23-11-2006	ZBG
4038	30-11-2006	ZBG
4039	07-12-2006	ZBG

S.U.N.IJ

Een tram van Connexxion is op de avond van 4 december jl. ontspoord in Nieuwegein. Het incident gebeurde even na half acht ter hoogte van een wissel bij winkelcentrum Cityplaza. Volgens woordvoerder Opmeer van Connexxion reed de tram stapvoets en raakte daardoor niemand gewond. Door de ontsporing was er geen tramverkeer meer mogelijk tussen het centrum en Nieuwegein-Zuid/IJsselstein. Passagiers zijn met bussen vervoerd.

De ontsporing is opmerkelijk omdat afgelopen zomer nog het hele tracé meter voor meter is nagekeken. Dit gebeurde nadat bij het Utrechtse Centraal Station het spoor zo slecht bleek, dat er niet langer over gereden mocht worden. Beheerder Prorail, Connexxion en de inspectie voor Verkeer en Waterstaat stelden direct na het incident een onderzoek in naar de oorzaak. Volgens woordvoerder Opmeer was de wissel mogelijk niet in orde

BUSNIEUWS NEDERLAND

Van de redactie

Het laatste nummer van 2006. Na anderhalf jaar busnieuws wederom een moment van reflectie en evaluatie. Meer dan ooit tast uw redacteur in het duister over wat de lezer van de rubriek vindt, of dingen anders moeten en meer in het algemeen of voortzetting in 2007 op prijs wordt gesteld. Het is best leuk om het nieuws te vergaren en de boel te redigeren, maar er moeten ook afnemers voor zijn.

Tot Kerstavond 24 december kan iedereen die wil dat we doorgaan dit laten weten via herman@hoogerhuijs.nl. Wensen en behoeften kunnen daarbij ook kenbaar gemaakt worden. Om tot een zekere kwantificering te komen geldt als uitgangspunt dat we doorgaan als tenminste 25 lezers daarom vragen. De uitslag verneemt u in 577. Dank voor uw reacties.

Uw toegewijde redacteur

AMSTERDAM GVBA

Er zijn 15 gelede huurbussen binnengekomen; zij worden in GVBA kleuren bestickerd (dat).

BBA

Op het nieuwe Veolia park voor Limburg zijn nogal wat oude bussen ingeruild, maar de boel in West Brabant moet wel blijven doordraaien; daarom wordt tijdelijk materieel betrokken van Connexxion. Ingezet worden in elk geval Cxx 2485, 2487, 2488, 2536, 2539, 2623-2625, 2641, 2642, 7829, 7831, 7832, 9068-9075 en 9078 (en).

CONNEXXION

De niet geleverde MAN CNG is de 3684. Deze is met kenteken BR-TH-74 op de Nederlandse televisie te zien geweest. Inhuur 1097 en 1105 zijn bij Milot 104 en 103. Bussen uit Limburg (Hermes) zijn nu te zien in Delft, Friesland en Krimpen aan den IJssel. (connexxion/en)

DEN BOSCH ARRIVA

Voorzien is de stadsdienst per 1 januari 2007 uit te voeren met 35 Volvo B10B van de RET, die in Rotterdam overbodig zijn geworden. Zij worden betrokken van Womy tegen inruil van oud streekmaterieel.(en)

DEN HAAG HTM

De gemeenteraad van Den Haag heeft op 23 november de beslissing over verkoop van de HTM uitgesteld na aanvullende eisen van het bedrijf. (xx)

FRIESLAND CONNEXXION

Het aantal nieuwe bussen voor Friesland is definitief bepaald op 113. VDL-Berkhof te Heerenveen levert deze compacte wagens met volledig lage vloer, 20 zitplaatsen en een rolstoelplaats. Ze hebben een geavanceerd systeem van reizigersinformatie. Vanaf 15 april worden ze ingezet volgens een totaal nieuwe dienstregeling met 47% meer ritten. Tot dan moet de bevolking het doen met een nooddienstregeling, volgens welke zeker 7 van de huidige lijnen geschrapt zijn. In plaats hiervan geniet men IOV (Individueel Openbaar Vervoer). (connexxion/en)

HERMES

In no 573 lieten wij twee keer bus 9037 instromen; de tweede bus was echter de 9039. (en)

LIMBURG Veolia

Per 28 november zijn in Maastricht de 5801 en 5802 in dienst gekomen als eerste van de nieuwe vloot. Zij vervingen de Limex 925 en 926, die naar Zeeuws-Vlaanderen gaan. Omdat aan nieuw materieel altijd nog wat nazorg vereist is werden 902 en 907 van stal gehaald. Vanaf 8 december gingen de overige nieuwe wagens naar de stallingen. Totdat de instroom geheel is voltooid blijven nog de Limex bussen en de nieuwste SM wagens in dienst.(en)

NIJMEGEN NOVIO

Bij een door Connexxion uitgevoerd boekenonderzoek is men op een "stevig probleem" gestuit: de zogenaamde lijken in de kast. Niettemin kon op 28 november bekend gemaakt worden dat partijen er uit zijn, en dat de gemeente NOVIO aan Connexxion overdraagt voor 12,4 miljoen Euro. De activiteiten van SVN (Amersfoort) worden in Connexxion geïntegreerd. Medio december nemen B en W van Nijmegen een definitief besluit na raadpleging van de gemeenteraad. (xx/nu.nl)

ROTTERDAM RET/Randstadbus

De gemeenteraad heeft op 23 november wethouder verkeer en vervoer verzocht met nadere informatie te komen inzake Randstadbus. Tegenstanders SP en Leefbaar Rotterdam hadden de zaak toen willen behandelen, omdat zij wel doorhadden dat 1 januari 2007 een fatale datum is. Op 28 november besloten Burgemeester en Wethouders af te zien van deelname in Randstadbus. Resultaat is dat stadsbus/nachtnet Rotterdam in 2008 - onder herverkaveling van de regio -in de aanbesteding gaat,

en dat de kans groot is dat RET het niet redt, omdat het busbedrijf op dit moment 20% duurder is dan de collega's in het streekvervoer.

Op 27 november is de nieuwe promobus (507) gepresenteerd, die onder meer wordt ingezet voor het chipcardproject. Hij beschikt over een conferentieruimte (12 pers) en heeft op het dak plateau's, waarop 2 x 20 personen kunnen staan – als de bus niet rijdt. De zin hiervan is mij vooralsnog niet duidelijk geworden. (ad/en)

THOLEN Connexxion

Per 10 december zijn in Sint Maartensdijk 10 stuks 0550 uit Zeeuws-Vlaanderen gestationneerd. (en)

UTRECHT GVV

B en W van Utrecht hebben op 8 december besloten alle aandelen GVV per 1 januari 2007 te verkopen aan Connexxion. Binnen Connexxion behoudt GVV zijn (haar ?) eigen gezicht, huisstijl en logo. Het BRU zal nu de concessie verlengen tot 1 januari 2012. Het personeel, dat daar toch weinig bezwaar tegen kan hebben, zag van voorgenomen acties af. (gvv/xx)

ZEEUWS-VLAANDEREN Veolia

Per 10 december komen de ex Limex 925 en 926 in dienst onder hun eigenlijke (BBA) nummers 706 en 707. (en)

BUITENLANDS STADVERVOER

DUITSLAND oost.

Brandenburg. Men verzamelt argumenten om het trambedrijf zo te kunnen opheffen, dat verleende Europese subsidies niet hoeven te worden terugbetaald. Aldus een bericht in de Tagesspiegel. Niet voor het eerst hangen er weer donkere wolken boven de tram en lijkt het voortbestaan bedreigd.

Halle. Sinds 30.10.2006 is de nieuwe verbinding tussen de Franckeplatz en Riebeckplatz (Hauptbahnhof) in dienst en werd gelijktijdig het lijnnet gewijzigd.

Het nieuwe traject wordt bereden door de lijnen 4, 7 en 9. De lijnen 4 en 9 doen de centraal gelegen Marktplatz nu niet meer aan, maar bieden daardoor wel een snellere verbinding met het Hauptbahnhof. Ook kwam de route Am Steintor – Freimfelder Strasse na reconstructie van de Berliner Brücke weer in dienst. De klassieke noord/zuid verbinding is onder het lijnnummer 3 na enkele jaren weer teruggekeerd.

lijnnet:

lijn: route:

- | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Frohe Zukunft – Marktplatz – Südstadt – Beesen
(ongewijzigd) |
| 2 | Soltauer Strasse – Neustadt (S-Bhf) – Marktplatz –
Hauptbahnhof – Damaschkestrasse – Vogelweide –
Beesen (ongewijzigd) |
| 3 | Trotha – Reileck – Marktplatz – Südstadt (nieuw) |
| 4 | Heide – Franckenplatz – Hauptbahnhof
(kopmaken op richtingsspoor) |
| 5 | Heide – Marktplatz – Hauptbahnhof – Damaschkestrasse –
Ammendorf – Merseburg Zentrum – Bad Dürrenberg.
(interlokale lijn, ongewijzigd) |
| 6 | Reileck – Marktplatz – Südstadt |
| 7 | Kröllwitz – Marktplatz – Franckenplatz – Hauptbahnhof –
Büschdorf |
| 8 | Trotha – Reileck – Marktplatz – Vogelweide – Elsa Brand
ström
Strasse (ongewijzigd) |
| 9 | Göttinger Bogen – Franckenplatz – Hauptbahnhof
(rijdt verder als lijn 10) |
| 10 | Hauptbahnhof – Freimfelderstrasse – Marktplatz –
Göttinger Bogen |
| 11 | Göttinger Bogen – Marktplatz – Damaschkestrasse
(rijdt verder als lijn 12) |
| 12 | Damaschkestrasse – Hauptbahnhof – Trotha |
| 15 | Merseburg Zentrum – Merseburg Süd
(zijtak lijn 5, ongewijzigd). |

Naast de vaste lijncombinaties 9/10 en 11/12 zijn ook de omlopen van andere lijnen verknoopt.

Tatra combinaties T4+T4+B4 zijn aan te treffen op de lijnen 1, 2 en 5.

DUITSLAND west.

Braunschweig. De officiële opening van de nieuwe tramlijn naar Stöckheim vond plaats op 14.10.2006, veertien dagen eerder dan bericht in HOV/RN 572. Daarbij werd historisch materieel ingezet. De normale dienst en het gewijzigde lijnnet gingen een dag later in. In feite betreft het een verlenging van de bestaande lijn vanaf het vroegere eindpunt Sachsendam, in het stadsdeel Melverode, met 3,2 kilometer naar het nieuwe eindpunt Salzdahlumerweg. Op een deel van het nieuwe tracé reed tot 1.7.1954 lijn A, een enkelsporige lijn met wisselplaatsen, in niets te vergelijken met het nieuwe dubbelspoor op vrije baan. Het tramnet heeft door deze uitbreiding weer zijn vóóroorlogse lengte van 38 kilometer bereikt. In 2007 worden door Alstom 12 laagvloertrams afgeleverd. De financiering is rond voor de bouw van een nieuwe bus/tram remise op het terrein van het goederstation langs de Helmstedter Strasse. Naar verwachting start de bouw in 2007. En met al dit nieuws lijken de sombere berichten uit 2003, waar toen sprake was van het "oprijden" van het trambedrijf weerlegd.

Bremen. Op 2.12.2006 werd het 1,9 kilometer lange nieuwe traject Hansator – Doventor (Überseestadt) in dienst gesteld.

Darmstadt. Op 13.11.2006 werd begonnen met de opwaardering van de tramlijn in Arheilgen. Na vertraging in de voorbereiding en het intrekken van de subsidie door de deelstaat leek het plan voor de aanleg van een tweede spoor en een verlenging tot Arheilgen Nord van tafel. De deelstaat wijzigde haar opstelling en de plannen worden nu toch uitgevoerd. In verband met de werken werd op 10.12.2006 de tramdienst naar Arheilgen ingekort tot de keerlus Merck. In het begin van 2010 nemen de lijnen 7 en 8 het nieuwe traject in gebruik.

München. Op 25.10.2006 nam de gemeenteraad een definitief besluit over de aanleg van lijn 23. Zie HOV/RN 572. Naar verwachting wordt in april 2007 met de aanleg begonnen die twee jaar zal duren. Op 14.10.2006 werd metrolijn U6 met 4,4 kilometer, waarvan 3,4 km. ondergronds, verlengd van Garching Hochbrück tot Garching Forschungszentrum. De ten noorden van München gelegen gemeente Garching huisvest een aantal universiteiten en is sterk betrokken geweest bij de aanleg van deze verlenging. Zij gaf de opdracht voor de aanleg en is de formele eigenaar van 3 metrotreinstellen type B2.8 en 1 stel van het nieuwste type C1.9. Dit materieel is ondergebracht bij de MVG, rijdt op alle lijnen, en is uiterlijk herkenbaar aan het gemeentewapen van Garching dat op deze treinstellen is aangebracht.

FRANKRIJK.

Clermont-Ferrand. Met een groot feest en gratis vervoer werd op 14 en 15.10.2006 de nieuwe spoorbuslijn geopend. De lijn heeft een lengte van 14,1 kilometer met 31 haltes. Translohr leverde 20 voertuigen van het type STE4 met een lengte van 32 meter. Uiterlijk gezien een echte tram, maar de enkele (geleide)rail in het midden van de rijbaan, duidt onmiskenbaar op een "tram op banden". In verband met een ontsporing tijdens het testbedrijf op 2.10.2006 mocht slechts met een beperkte snelheid worden gereden. De opening van de personendienst op 16.10.2006 werd met enkele weken uitgesteld.

Lyon. Op een eerdere datum dan vroeger genoemd kwam op 4.12.2006 lijn T3 in dienst. Een 14,6 kilometer lange tramlijn Part Dieu – Meyzieu. Het traject loopt deels over het tracé van een opgeheven spoorlijn van de Chemin de Fer de l'Est. Lijn T3 wordt ook aangeduid als LEA wat staat voor Ligne Est de l'Agglomération Lyonnaise. Met de afkorting LESLYS (Liaison Express Lyon – Saint Exupéry) wordt een 6 kilometer lange verlenging van deze tramlijn vanaf Meyzieu naar de luchthaven Saint Exupéry bedoeld. In oktober 2006 kreeg het consortium Rhône Express (waarin Veolia Transport) de opdracht tot aanleg, financiering en 30 jaar exploitatie. In 2009 moet de verlenging tot de luchthaven in dienst komen. Het wordt een sneltramlijn waarop met 100 km/u wordt gereden en waarbij tot Meyzieu niet aan alle haltes wordt gestopt.

Marseille. Volgens de laatste berichten komt medio 2007 het eerste tramtraject tussen Les Caillols en Euroméditerranée – Gantès (8,8 km.) in dienst. In september 2007 volgt La Blancarde – Eugène Pierre (1½ km.), deels via de route van de oude lijn 68. Het ombouwen van de vroegere tramtunnel voor het nieuwe trambedrijf ondervindt enige vertraging. Dit gedeelte (0,9 km.) komt medio 2008 in dienst, evenals het traject Euroméditerranée – Arenç (0,7 km.). Er is dan 11,9 kilometer tramlijn in dienst waarop in de spitsuren elke 4 minuten wordt gereden. De exploitatie komt in handen van het stedelijke vervoerbedrijf RTM in samenwerking met het particuliere Véolia Transport. De aanleg van de tramlijn vanaf Saint Louis naar Castellane en Quarte Septembre volgt na de gemeenteraadsverkiezingen. De aanleg van de noordelijke lijn vanaf Euroméditerranée naar Bougainville – Saint Antoine en de zuidelijke lijn vanaf La Blancarde naar Dromel zit nog in de discussiefase. Meerdere tracévarianten worden onderzocht en aan beide projecten hangt nog geen datum. Wel komt eind 2009 de meermalen uitgestelde verlenging van metrolijn 1: La Timone – Saint Barnabé (La Fouragère) in dienst. Alle uitbreidingen van het railvervoer betekenen aanpassingen en afstemming van het busnet.

Montpellier. Correctie op een eerder bericht: de nieuwe lijn 2 komt op 16.12.2006 in dienst. Met dank aan een oplettende lezer.

Parijs. Op 18.11.2006 werd lijn T4 geopend. Dit is de door de SNCF geëxploiteerde tramlijn Aulnay – Bondy waarop tweesysteem trams worden ingezet. Medio december 2006 komt lijn T3 in dienst op de route Pont du Carigliano – Port d'Ivry (7,9 km.) Inmiddels is besloten om deze Tramway des Maréchaux Sud met 10 kilometer in oostelijke richting te verlengen tot Porte de la Chapelle. Dit werk start in 2008 en duurt vier jaar.

Saint Etienne. Op 6.10.2006 vond de officiële opening plaats van de aftakkende lijn naar het station Châteaucreux. Hiermee werd het meterspoor tramnet één lijn en 2½ kilometer groter.

INDUSTRIE.

Bombardier Transportation. Op 31.8.2007 werd in de Hermann Gebauer Strasse in het Weense stadsdeel Donaustadt de eerste steen gelegd voor een nieuw fabriekscomplex. Op een terrein van 37.500 m² wordt 20.000 m² bebouwd. In 2008 vinden hier ongeveer 500 mensen werk en wordt de fabriek in Wenen Floridsdorf gesloten. Hiermee gaat de spoor aansluiting met het Weense tramnet verloren, maar de nieuwe fabriek krijgt een aansluiting op het ÖBB-net. In coöperatie met de fabrieken in Bautzen en Mannheim vindt hier de eindmontage plaats van ± 70 trams per jaar. Ook de Talent motorrijtuigen rollen uit deze fabriek. Naast eindmontage worden in Wenen ook rijkrijtuigmodulen geproduceerd.

ITALIË.

Bologna. Eerder schreven we over een aanwezige gelede spoorbus voor een systeem dat er nog niet is. Bij de fabrikant blijken ook nog ongeveer 20 van deze voertuigen te staan in afwachting van.

Bolzano. In 2007 viert de Rittnerbahn het 100-jarig jubileum. De voormalige elektrische tandradlocomotief 4 werd weer rijvaardig gemaakt en verblijft bij de Tiroler Museumsbahnen in Innsbruck.

Cagliari. Zoals bekend werden bij Skoda 6 lagevloertrams besteld van het type 06T. Uit een optie op 7 stuks werden intussen 3 trams bijbesteld en komt het totaal op 9 stuks.

Sassari. Uiteindelijk werd op 27.10.2006 de 2,4 kilometer lange enkelsporige tramlijn Stazione Trenitalia – Emiciclo Garibaldi geopend. Na alle eerdere genoemde getallen blijken er 3 Sirio trams aanwezig te zijn waarvan er maximaal 2 worden ingezet in de kwartierdienst tijdens de drie dagelijkse spitsuren. Daarbuiten wordt met 1 tram een halfuur dienst uitgevoerd.

KAZACHSTAN.

Almaty. (Alma Ata). In juli 2007 kwamen uit Dresden de 10 T4D motorrijtuigen 224.004, -005, -007, -049, -053, -054, -056, -057, -114 en -118.

Temirtau. Het traject naar Staryi Gorod (lijnen 1 en 3) werd stilgelegd. Er zijn nu nog twee lijnen (2 en 4) in dienst.

OEKRAÏNE.

Charkow. Kort geleden werd lijn 15 opgeheven en het enkelsporige traject in het oostelijke centrum opgebroken. De rest van de route wordt door andere lijnen bereiden.

Op 16.7.1906 reed hier de eerste elektrische tram. Daarom werd op 3.7.2006 het 100-jarig jubileum gevierd waarvoor twee historische motorwagens werden opgeknapt: een tweeassige standaard motorwagen uit de jaren dertig met het nummer 100 (Charkow type Ch) waarvan er ooit 247 hebben dienst gedaan en een vierasser met het nummer 55. Deze ontstond uit de verbouwing van werkmotorwagen 845, type MTW82, waarvoor men deuren en interieur van een Tatra gebruikte.

Voorafgaande aan de elektrische tram reed de eerste paardentram in 1882. Tussen 1919 en 1923 werd deze geëlektrificeerd. Het van oorsprong metersporige net werd tussen 1927 – 1930 omgebouwd op een spoorbreedte van 1524 mm. Charkow heeft naast een groot tramnet sinds 1975 ook een metro.

Makeyevka. Op 30.6.2006 reed hier de tram voor het laatst.

Mariupol. Zonder al te veel gevolgen voor de rest van het trambedrijf werd lijn 2 opgeheven en werd het korte traject naar Pl.Lepse opgebroken.

Nikolayev. Door Jushmasch Dnepropetrowsk werden twee motorrijtuigen van het type K1, 2003 – 2004, afgeleverd.

Odessa. Ook hier leverde Jushmasch twee motorrijtuigen van het type K1, die als 7002 – 7003 in dienst werden gesteld. Men is van plan om nog meer van deze trams te bestellen. Het sterk ingekrompen trambedrijf lijkt een zekere toekomst te hebben. De burgemeester maakt zich er sterk voor om het bedrijf te moderniseren.

Stachanow. Voor dit bedrijf lijkt het eind in zicht. Op de enige tramlijn is nog slechts één tram in dienst. Minder kan het niet.

Vinnitsa. Een cadeautje uit Zwitserland: uit Zürich krijgt men een nog onbekend aantal vierassige tramstellen van het type "Karpfen" en dubbelgelede motorrijtuigen type "Mirage". De Zwitserse overheid betaalt de transportkosten. Gepensioneerden van het Züricher trambedrijf komen helpen bij de revisie en instructie van collega's.

Yevpatoria. Bij dit meterspoor trambedrijf op de Krim worden nog altijd collega's Gotha trams ingezet. Uniek in de wereld is dat de Gotha aanhangwagens in eigen werkplaats werden verbouwd tot stuurstandrijtuigen. Een aantal van deze bijna 50 jaar (!) oude trams werden in Dnepropetrovsk en Donetsk gemoderniseerd. En dat geeft sommige wagens met herbruikte Tatra ramen wel een bijzonder uiterlijk.

OOSTENRIJK.

Stern & Haffner-GM. Strassenbahn Gmunden. Zoals het er nu naar uitziet wordt de stadlijn in 2009 verbonden met de lokaal-lijn Gmunden – Vorchdorf. Dan wil men ook nieuwe lagevloertrams in dienst stellen. In 2008 vindt in Salzkammergut de Oberösterreichische Landesausstellung plaats met Gmunden als middelpunt. In verband hiermee en op initiatief van de actieve organisatie "Pro Gmundner Strassenbahn" is men op zoek naar een bedrijf dat voor een periode van ± 8 maanden een lagevloertram wil verhuren aan dit kleine trambedrijf.

Stern & Haffner-GV. Lokalbahn Gmunden Traundorf – Vorchdorf-Eggenberg. Op 7.10.2006 reed ÖBB dieselmotorrijtuig 5047.076 tijdens een excursie op de lijn Lambach – Gmunden Seebahnhof. Op dit traject werd per 28.5.1988 de personen-dienst gestaakt. Het gedeelte Engelhof – Seebahnhof (3-rail traject) wordt nog door St&H bereiden met van Vorchdorf-Eggenberg komende trams. In 2007 komt het eindpunt Seebahnhof te vervallen in verband met de bouw van een hotel. In 2009 moet de lokaal-lijn aansluiten op de tramlijn van Gmunden. Zie ook hierboven.

Stern & Haffner-LH. Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck. Met grote waarschijnlijkheid is, tijdens de productie van dit blad, deze Lokalbahn op 10.12.2006 opgeheven. De ophef werd vorig jaar met één jaar uitgesteld in verband met de Landes tentoonstelling in Ampflwang. De nekslag voor deze toch niet al te drukke lijn is de ombouw van de ÖBB Westbahn. De aansluiting van de "Haager Lies", er was ooit een wisselverbinding voorzien ter hoogte van km. 229,3, blijkt onoverkomelijk kostbaar.

Graz. De verlenging van lijn 5 in Puntigam werd op 1.12.2006 officieel geopend.

Wenen. E1 motorrijtuig 4477 en c3 aanhangrijtuig 1177 vertrokken in oktober 2006 naar Krakow. Behalve dat in 2006 een aantal E1 motorrijtuigen nog werd gereviseerd, werd ook een groot aantal afgevoerd. In 2007 verloopt van 35 van deze trams de revisietermijn. Naar verwachting worden hiervan ± 14 motorrijtuigen buiten dienst gesteld. Dat is mogelijk door de aflevering van de tweede generatie ULF trams, typen A1 en B1. Naar verwachting wordt de eerste, motorrijtuig A52, half december 2006 afgeleverd. In totaal komen er tussen nu en 2014 150 exemplaren: 80 stuks A1 en 70 stuks B1. Vergeleken met de eerste generatie ULF's zijn er wat technische aanpassingen en is het comfort voor de reiziger verbeterd. Uiterlijk vallen ze op door de andere koplampen en achterlichten. Voor zover de remises worden aangepast voor het nieuwe materieel gebeurt dit niet in de depots Brigittenau, Speising en Gürtel. Dat wil zeggen: de ULF's worden hier wel gestald maar moeten voor onderhoud naar een van de andere depots. De volgende uitbreiding van het metronet betreft de verlenging van lijn U2 vanaf Schottentor naar het Stadion. Ondanks vertraging bij de aanleg komt dit gedeelte in 2008 (EK Voetbal) in dienst. De verdere verlenging tot Aspern staat voor 2010 genoteerd.

Wenen-WLB. Wiener Lokalbahnen. De prijs voor niet te overtreffen totaalreclame gaat, als deze zou bestaan, wat ons betreft naar de WLB. De motorrijtuigen 402 en 405 werden geheel met van binnen uit doorzichtige folie beplakt en zien er nu uit als een open kleerkast. De reiziger zal ongetwijfeld moeite hebben met uit te vinden waar hij in deze kast moet instappen. De nauwelijks opvallende teksten "Bitte hier einsteigen" bevinden zich tussen de afgebeelde hangende kledingstukken en schoenen.

RUSLAND.

Kemerovo. Twee KTM-5 motorrijtuigen krijgen een KTM-19 wagenbak. Het is de bedoeling om meer trams op deze wijze te moderniseren.

Magnitogorsk. De fabriek Ust Kataw leverde de motorrijtuigen 3155 – 3156 van het type 71-608KM (KTM8). Er volgen er meer.

Moskou. Al langer bestaan er plannen om enkele tramtrajecten om te bouwen tot sneltramlijnen. Als proef wordt lijn 10 tot sneltram verbouwd waarvoor bij Ust Kataw driedelige lagevloertrams (70%), type KTM30, werden besteld. Op 20.8.2006 arriveerde de eerste tram, zonder wagennummer. Tot 2020 hoopt men 70 kilometer tramlijn zo op te waarden. Na de opening van "lightmetro" lijn L1 in 2003 lag er een plan voor een tweede lijn: L2 Jugo Sapadnaja – Nowopredelkino. Volgens recente berichten gaat dit niet door. De in 2003 door Lugansk geleverde vierassers 1001-1004 (type LT5) zijn geen succes. Ze staan al langere tijd met technische problemen terzijde. Een nabestelling zit er niet in.

Naberezhnye Chelny. Voor het eerst berichten wij over dit door de autofabriek KAMAZ aangelegde tramnet dat sinds 8.10.1973 in dienst is. Veel valt er niet te melden: in mei 2006 werden twee KTM-19 motorrijtuigen afgeleverd en in dienst gesteld.

Nizhny Novgorod. Ust Kataw leverde in april 2006 de KTM-19 motorrijtuigen 1243 – 1246. Men heeft nu 15 van deze nieuwe trams in dienst.

Pyatigorsk. De uit Cottbus overgenomen KT4D trams kregen de nummers 1 – 4:

1 = ex Cottbus 60 2 = ex Cottbus 63
3 = ex Cottbus 59 4 = ex Cottbus 62

En hoewel een aantal trams een nieuw kleurtje kreeg (wit/groen met oranje strepen), rijden de trams uit Cottbus nog in hun oude wit/rode kleur.

In juli 2006 werden uit Erfurt de motorrijtuigen 500, 502, 503 en 504 overgenomen. Alvorens ze per spoor vertrokken werden ze in Erfurt nog geheel wit geschilderd.

Sint Petersburg. Het tramtraject via de Prospekt Prosveschenija wordt op sneltram niveau gebracht met op kruispunten voorrang voor de tram door verkeerslichtbeïnvloeding. Ook voor spoorvernieuwing en de aanschaf van nieuw materieel kwam geld beschikbaar. Tot eind 2007 wordt 8,6 kilometer nieuw tramspoor gelegd, voornamelijk in de buitenwijken. Daar staat tegenover dat in het centrum ± 26 kilometer tramlijn wordt stilgelegd. De plaatselijke tramfabriek PTMZ werd geprivatiseerd en wordt met steun van een Russische investeringsbank gemoderniseerd. Het productieplan voor 2007 gaat uit van de productie van 60 trams, 50 motorrijtuigen en 30 trolleybussen, in 2008 te verhogen tot respectievelijk 70, 60 en 70. Op 29.6.2006 presenteerde PTMZ zijn nieuwste product: een zesassige lagevloertram van het type LWS-2005.

Taganrog. Van het op 7.12.2001 opgeheven trambedrijf van Shakhty werden een aantal KTM motorrijtuigen overgenomen. Na te zijn opgeknapt kwamen ze hier in dienst.

Tula. Motorrijtuig 5, een Tatra T3 uit 1986, werd in eigen werkplaats gemoderniseerd en kreeg daarbij ook een nieuwe elektrische installatie. Er volgen er meer.

Ulan Ude. Tramfabriek Ust Kataw leverde in april 2006 2 KTM-19 motorrijtuigen. Er loopt nog een bestelling voor 4 stuks.

Ussolje Sibirskoje. In januari 2006 leverde Ust Kataw een nieuw motorrijtuig van het type 71-619KT. Men wil nog een aantal wagenbakken bestellen waarmee men kennelijk met gebruikmaking van delen van KTM trams zelf wat in elkaar gaat knutselen. Dit trambedrijf, in feite één lange lijn met een tweetal aftakkingen, werd aangelegd door een chemische fabriek en in 1967 geopend. Sinds 1986 is het een gemeentebedrijf.

Vladivostok. Het regionale spoorwegvervoer in en rond deze havenstad werd geprivatiseerd. Een nieuwe onderneming huurt het elektrische materieel van de Russische staatsspoorwegen.

Wladikawkas. Dagelijks worden maximaal 35 motorrijtuigen ingezet. Hiervoor beschikt men over een bont wagenpark met o.a. trams uit Dresden, Magdeburg, Leipzig, Chemnitz, Schwerin en Moskou. Hierbij de aantekening dat de trams uit Chemnitz en Schwerin (op één na) buiten dienst staan.

Yaroslavl. Door fabrikant Ust Kataw werden 5 nieuwe motorrijtuigen afgeleverd:

50 – 51, type 71-619K,
52 – 54, type 71-619KT.

Er zouden in 2006 nog tien wagens volgen.

Yekaterinburg. Door Uraltransmasch werden begin 2006 de motorrijtuigen 822 – 825 (type Spektr) afgeleverd.

SPANJE.

Barcelona. Vanaf het tijdelijke eindpunt Consell Comarcal wordt er gewerkt aan een verdere verlenging (600 meter) van Tram-baix tramlijn T3 naar Torreblanca in de voorstad Sant Feliu de Llobregat. Bij de Trambesòs, het oostelijke tramnet, vordert men met de aanleg van de nieuwe tramlijn T5 (7,3 km.) naar Gorg in de voorstad Badalona. Deze takt na de halte Glòries af van de bestaande tramlijn T4 en krijgt tussen de halten Can Jaumandreu en Besòs een 2 kilometer lang tunnelgedeelte onder de drukke Gran Via. In Besòs wordt metrolijn 4 gekruist. Kort daarna komt er in het stadsdeel Sant Adrià de Besòs een aftakkeende verbinding die tussen Can Llima en Central Tèrmica del Besòs weer aansluit op lijn T4. De aan deze verbinding geplande halte doet vermoeden dat het hier om méér gaat dan een verbindend dienstspoor. Gesplitste diensten naar Gorg (T5) en Sant Adrià (T4) zijn denkbaar maar ook een ringlijn Glòries – Besòs – Selva de Mar – Glòries is mogelijk.

Barcelona is voor wat betreft het openbaar vervoer een interessante stad. Van de antieke Tranvia Azul (het “blauwe” trammetje) tot de Alta Velocidad Española (AVE), de Spaanse hogesnelheidslijn, met daartussen bussen, trams, metro, kabelspoorlijnen, het regionale spoornet van de FGC, het breedspoor van de RENFE en de kabelbaan over de haven. Daar komt nu de Metro Lluèger bij.

Op 14.12.2003 opende de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), zoals destijds bericht, haar eerste “lichte” metrolijn, de Metro Lluèger. Deze enkelsporige lijn 11 sluit aan op metrolijn 4 en loopt van Trinitat Nova naar Can Cuiàs. Het aparte materieel en de praktische onmogelijkheid om later de perrons te verlengen beperkt de rol van deze lijn tot een toevoerlijn voor lijn 4. En integratie met het “zware” metronet is dan ook niet voorzien. Zo'n afwijkend metrobedrijf lijkt succesvol. Er zijn plannen voor nog eens twee lijnen. Een lijn 12 tussen Sarrià (FGC-lijn 6) en Castelldefels en een lijn 13 in de voorstad Badalona tussen Morera en Can Ruti als toevoerlijn van de te verlengen metrolijn 2.

Eén van de grootste in uitvoering zijnde werken is de aanleg van een nieuwe noord/zuid metrolijn met een lengte van 42,6 kilometer. Met de aanleg werd in 2003 begonnen en sinds mei 2006 wordt ook vanaf de zuidkant gewerkt. In 2008 komt een eerste gedeelte in dienst. Voor deze met 1500V geëlektrificeerde normaalspoor lijn levert Alstom 50 vijfswagen metrostellen waarvan het eerste stel op 21.8.2006 werd gepresenteerd. Omdat de lijn zich aan beide uiteinden vertakt komen er twee lijnen over een lang gemeenschappelijk traject:

lijn 9: Can Zam (Santa Coloma de Gramenet) – Badalona – Sagrera – Lesseps – Zona Universitària – Terrassa – Aereport

lijn 10: Gorg – Badalona – Sagrera – Lesseps – Zona Universitària – Terrassa – Zona Franca.

Van de 50 stations aan deze lijnen kan er op 19 worden overstapt op andere metrolijnen, de FGC, de RENFE en beide tramnetten.

Santa Cruz de Tenerife. Van maandag t/m vrijdag wordt tussen 5 en 24 uur een proefbedrijf uitgevoerd waarbij in de spitsuren elke vijf minuten wordt gereden. De officiële opening is op 1.4.2007.

Vélez Málaga. Enkele lezers reageerden op het bericht in HOV/RN 574. Op 11.10.2006 werd de 4,7 kilometer lange tramlijn Vélez Málaga – Torre del Mar geopend. De eerste vijf dagen was het vervoer gratis. Vanaf 16.10.2006 kost een enkele rit € 1 (reductietarief € 0,70). De dubbelspoor tramlijn ligt geheel vrij of afgescheiden. Aan beide uiteinden is een deel enkelsporig met dubbelspoor kopeindpunten. De tramlijn begint aan de rand van Vélez, rijdt langs een groot winkelcentrum/ bioscoopcomplex/parkeerterrein langs de Auto Pista 7 (hier bevindt zich de remise), langs Aquapark en een groot regionaal ziekenhuis om dicht bij de kust in Torre del Mar te eindigen. Hier ligt het enkelspoor in het midden van een drukke weg. Met 3 door CAF geleverde vijfdelige lagevloer motorrijtuigen wordt van 7 tot 22 uur (weekenden en feestdagen 7-24 uur) een 20/40 minuten dienst uitgevoerd. Inmiddels wordt in Vélez gewerkt aan een verlenging van 1,3 kilometer, richting centrum. Verder is er het plan de tramlijn aan de andere kant door te trekken naar Rincon de la Victoria.

ZWITSERLAND.

Basel. Al eerder meldden wij vertraging bij de sanering van de Combino's. Siemens wijt dit aan de toelevering van onderdelen. De eerste gesaneerde Combino, motorrijtuig 310, keert op 20.12.2006 terug in Basel. Vanaf 2007 worden testritten uitgevoerd, waarvoor de BVB ook externe expertise heeft aangetrokken. Of te wel: de door Siemens uitgevoerde werkzaamheden worden onder een vergrootglas gelegd. De gehele saneringsoperatie loopt nu tot eind 2008.

Zürich. Met ingang van 10.12.2006 werd lijn 11 met 2,7 kilometer verlengd tot Auzelg. Dit is het eerste gedeelte van de zogenaamde Glattalbahn. Zoals in het vorige nummer bericht, werd in september 2006 begonnen met de aanleg van de tweede fase van deze lijn tot Flughafen, die eind 2008 in dienst komt.

Zürich-VBG. Verkehrsbetriebe Glattal. Met de verlenging van VBZ lijn 11 tot Auzelg kwam op 10.12.2006 het eerste deel van de Glattalbahn in dienst. In het vervolg vindt u de berichten over deze lijn onder Zürich.

Tot slot..... De redactie van deze rubriek produceerde dit jaar 684 berichten. Niet al het nieuws haalt deze kolommen. Gezien de beschikbare ruimte kan dat helaas niet anders. Zo hebt u niets gelezen over het transport van de historische motorwagen 417 (ex Hamborner Strassenbahn 23) vanuit Duisburg naar de Bergischen Museumsbahnen. Geen woord over de vervangende busdienst op tramlijn 3 in Rome (i.v.m. materieel tekort) en de vele omleidingen in Basel (3.7 t/m 13.8.2006) vanwege de spoorvernieuwing in de Marktgasse en Am Steinberg. Wij zwegen over het feit dat de Duisburger Verkehrsgesellschaft haar dochteronderneming Hafensrundfahrt Gesellschaft (DHG) met haar 3 schepen heeft verkocht en dat in Zürich veel passagiers moeite hadden met het afroepen van "eindstation" als een eindpunthalte bij een ziekenhuis of kerkhof is gelegen. De tekst werd aangepast.

Er is heel veel buitenland en er is heel veel buitenlands stadsvervoer waaruit een selectie moet worden gemaakt. Wij hopen daar redelijk in te zijn geslaagd. Denkt u daar anders over: laat het ons weten. Blijft u vooral ook uw berichten inzenden. Deze vele gewaardeerde bijdragen vormen een belangrijke bron van informatie.

Tot slot wenst uw redacteur alle lezers prettige kerstdagen en een goed 2007.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

Het lijkt dan toch echt gedaan voor de reeks 22. Onder invloed van serieuze interesse van Poolse private vervoerders kan ineens blijkaar wel wat de afgelopen jaren vanwege loctekort niet kon. De omloop voor reeks 22 zou per 10 december 2006 beëindigd worden. Op 1 oktober werd de omloop al ingekrompen en werden de 2206, 2230, 2233, 2240 en 2243 geschrapt. Op 10 december zou de rest dus volgen en zal er hoogstens alleen nog een omloopje zijn voor een paar locs reeks 25, welke mogelijk al weer heel snel vervangen gaan worden door reeks 23. Vermoedelijk blijven de 22's van Kinkempois, die opdrukdiensten verzorgen, nog wel even in dienst. Hoe het precies gaat lopen, zal in de komende weken wel duidelijk worden, want zoals gebruikelijk is een dergelijke verandering niet op stel en sprong door te voeren. Alle 22's uit de stelplaats van Monceau, de best bewaarde van de eerder afgevoerde exemplaren, zijn inmiddels naar Charleroi Sud gesleept voor reactivering en verkoop aan Polen: 2203 (die lang geleden al eens in Polen was!), 2211, 2220, 2241 en 2245. De verkoop gaat overigens via een Franse tussenhandaar (MFI).

Reeds aangekondigd was het doorlopen van de revisies van de reeks 23 tot 2010. De locomotieven die in de periode 2007-2010 afgevoerd zouden worden bij het verlopen van de revisietermijn, worden dus nu gereviseerd.

Vanaf 10 december rijdt de reeks 20 alleen nog de piekuurtreinen Huy – Brussel v.v. De laatste twee internationale treinen op lijn 162 (de 'Iris' en de 'Vauban') worden voortaan door een reeks 27 verzorgd. Het is overigens de vraag of de 20's nu eens verdwijnen uit de werkplaats van Stockem, nu zij daar helemaal niet meer in de buurt komen...

Op 7 december kwam in Montzen Traxx-186 loc 186 112 van leasemaatschappij Angel Trains aan. De loc is er één van 35 nieuwe driesysteemlocs voor AT, waarvan er vijftien (186 111-125) moeten gaan rijden op de HSL-lijn tussen Amsterdam en Antwerpen en er daartoe 12 verhuurd zullen worden aan HSA (High-Speed Alliance, de exploitant van de lijn). Al op 9 december reed de 186 112 op eigen kracht de eerste testritten tussen Ath en Sily.

Diesel locomotieven

Naast reeks 82 wil de NMBS toch ook zo snel mogelijk af van de reeksen 73 en 74. Aangezien er niet bepaald een vervanging is voor de meeste van hun diensten, zal het vermoedelijk inhouden dat de NMBS haar rangeerdiensten gaat reorganiseren. Gezien het huidige inzetpatroon kan dat ook best. Nog in 2006 zouden overigens de eerste 74-ers buiten dienst moeten gaan: de 7409 en 7410.

De 5105 en 5121 werden in september verkocht aan Ventura (Italië). De 5121 stond te Monceau en het kostte nogal wat moeite die uit het struikgewas te bevrijden. De 5105 wordt te Antwerpen Noord gereactiveerd, de 5121 in Charleroi Sud.

De 5308 botste op 12 oktober in een tunnel in de nieuwe HSL-lijn bij Antwerpen op een goederenwagen. De loc raakte behoorlijk beschadigd en zal hoogstwaarschijnlijk worden afgevoerd.

Op 10 november reden de 7788 en 7789 een reguliere goederentrein naar Aken West en terug om te testen of de ATB/PZB 77-ers de dienstregeling kunnen aanhouden in deze dienst. Vanaf 10 december zou de inzet regulier moeten worden voor een tweetal slagen. Wederom kan afgevraagd worden waar de NMBS al die ATB/PZB 77-ers vandaan wil halen, want er komen steeds meer diensten bij voor de 20 locs. Van uitbreiding van het aantal aangepaste locs wordt al tijden niets meer vernomen... In de tweede week van december zouden vijf nieuwe G2000-en in Antwerpen arriveren. Voor wie ze bestemd zijn is niet geheel duidelijk, wellicht heeft het te maken met de aankondiging van de NMBS (B Cargo) drie tot vijf in Europa gangbare diesels te gaan leasen. Het enige dat bekend is gemaakt is dat de locs in Antwerpen Noord onderhoud zullen krijgen, wat het vermoeden sterkt dat ze niet voor een concurrent van de NMBS bestemd zullen zijn.

Treinstellen

De 4404 en 4410 werden in juni verkocht aan Iris Production, welke ze gebruikte voor filmopnamen op 23 september in Luxemburg. Bij een in scène gezette treinramp werden beide motorwagens, beide in een aparte livrei geschilderd, vernield.

De 219 zou binnenkort aan de kant moeten gaan om te worden omgebouwd tot het nieuwe TBL-meettreinstel, dat de beschadigde 106 moet vervangen.

Op 18 en 19 november reed het eerste CityRail-stel (de 707) proef tussen Ath en Silly. In plaats van de blauwe en rode band en de traditionele gele strepen op de fronten heeft het stel rode deuren en een opmerkelijke blauw-met-gele kopschildering. Tevens zijn CityRail-opschriften aangebracht.

Rijtuigen

Het eerste stuurstandrijtuig type M6 is begin december uitgebreid gepresenteerd aan de pers. Vanaf 10 december komen de eerste rijtuigen van de vervolgbestelling van 70 M6-rijtuigen, waaronder dus de eerste stuurstanden, in dienst. Er volgt na de levering van deze serie, die onlangs gestart is, nog één vervolgsérie van 90 rijtuigen, waarmee er straks in totaal 390 rijtuigen van dit type zijn.

Overig nieuws

Eind november (pas!) werden proefritten gehouden met de 1350 en I-11 rijtuigen onder 1500 volt in – nota bene – Noord-Frankrijk om deze combinaties te homologeren voor... Nederland. Het is immers de bedoeling een IC-verbinding Maastricht – Brussel te starten. Hoewel er dus niet getest is op het Nederlandse net én het grootste voorziene probleem, de invloed op het seinstelsel, in Frankrijk niet getest kon worden, zou de inzet per 10 december dan toch echt van start moeten gaan. Wij zijn benieuwd... Op 6 december (wederom: pas...) kwam de 1354 met I11 rijtuigen voor het eerst naar Maastricht. Overigens wordt er – als het allemaal doorgaat - met het overslaan van Maastricht Randwijck en Eijsden feitelijk geen enkele tijdswinst behaald tussen Maastricht en Luik en is de ongetwijfeld peperdure verbinding alleen leuk voor de mensen die eerder in Luik overstapten richting Brussel. De tijdswinst zit hem tussen Brussel en Luik, waar – op twee slagen na – via de HSL gereden wordt. Bovendien wordt Leuven overgeslagen, hetgeen op veel kritiek uit deze stad stuit. De Leuvenaren zagen met het in dienst komen van de nieuwe verbindingsoog tussen lijn 35 en 36 op 10 december immers ook al een andere IC aan hun neus voorbij gaan (in het geval van de IC-O uit Maastricht is dat dan ook letterlijk zo...)

In november reden dubbeldekker 2208 en Z2-stel 2012 van de CFL proef rond Bertrix om de stellen te homologeren voor de inzet naar Virton vanaf 10 december. Eerder in november reed NMBS-stel 4121 al homologatieritten in Luxemburg.

De heropening van de stopplaats van Hergenrath is uitgesteld tot de dienstregelingwisseling van december 2007. Het wordt de laatste Belgische halte aan lijn 37 tussen Luik en Aken. Het is overigens na Eupen het tweede reizigersstation in het officiële Duitstalige deel van België. Het uitstel heeft mogelijk te maken met het feit dat de renovatie van de lijn tussen Welkenraedt en Aken en de aansluiting van de nieuwe HSL daarop nog niet klaar is en men dus nog niet het geplande uitgebreide treinaanbod kan leveren.

De Bond van Trein- Tram- en Busgebruikers (BTTB) luidde de noodklok over de terugval in stiptheid bij de treinen van de NMBS en uitte kritiek op de wijze waarop de NMBS de gegevens berekent en hoe ze ermee om gaat. Volgens de BTTB is de gemiddelde vertraging van een reiziger 5,7 minuten. Net als in Nederland lijkt het dus te gaan om vertraging per trein en wordt dat als belangrijker gezien dan het overnemen van aansluitingen. Het vertragen van een trein voor vijf minuten zodat een reiziger vijf minuten later thuis is, is blijkbaar een erger kwaad dan het niet laten wachten van een trein op aansluiting, waardoor de overstappende reiziger uiteindelijk veel later pas thuis is.

Infrastructuur

Met de nieuwe dienstregeling van 10 december werden de volgende langlopende projecten in gebruik genomen: de viersporigheid Brussel – Leuven, de nieuwe verbindingsoog tussen de lijnen Brussel – Leuven en Leuven – Hasselt, een nieuwe vrije kruising tussen de lijnen naar Antwerpen en Leuven bij Schaarbeek en de nieuwe ongelijkvloerse verbinding bij Brussel Zuid om de treinen voor de HSL naar Frankrijk en Engeland kruisingsvrij de HSL op te krijgen.

Begin december hebben alle Belgische regeringen (de landelijke, de Vlaamse, de Waalse en die van het Brussels gewest) een akkoord gesloten voor de financiering van drie infrastructurele projecten die wel al op stapel stonden, maar nog niet waren opgenomen in het investeringsvoorstel 2005-2007. De NMBS holding kan deze projecten nu voorfinancieren. Het gaat om de modernisering van lijn 162 tussen Namen en Luxemburg (de modernisering van lijn 161 Brussel – Namen is al aan de gang), een nieuwe aansluiting op de haven van Brussel en de modernisering en uitbreiding van het rangeerstation voor de haven van Zeebrugge. In voorbereiding is een afspraak over de financiering van drie andere projecten: de aansluiting van de luchthaven van Gosselies (bij Charleroi) op het spoorwegnet, aan groot parkeerterrein bij station Louvain-la-neuve dat een rol moet krijgen als transferium en de realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding over of – zeer waarschijnlijk – onder de Schelde voor het goederenvervoer van, naar en via de Linkeroever.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang

Het coalitieakkoord over de beursgang van DB werd op 24 november 2006 door de *Bundestag* geloomd. 390 van de 614 parlementariërs stemden voor en 155 tegen, waardoor een ruim voldoende meerderheid voor de voorstellen gevonden is. De nu vaststaande uitgangspunten worden nu verder uitgewerkt in een wetsvoorstel, dat eind maart 2007 wordt ingediend.

Volgens de *Tagesspiegel* is er nu al veel interesse in de aandelen DB, met name vanuit arabische, australische, Amerikaanse en Russische hoek. Tevens gaf het blad aan dat onder de geïnteresseerden zogeheten *hedgafunds* kunnen zitten die proberen op zo kort mogelijke termijn een zo hoog mogelijke winst te behalen; dit gebeurt meestal door de waardevolle delen van een bedrijf direct te verkopen aan de hoogste bieder en de restanten te liquideren. Een zorgvuldige selectie van toekomstige partners moet dit voorkomen.

De *Bundesregierung* heeft inmiddels aangegeven hoe zij met het geschuif met onroerend goed wil omgaan (zie o.a. pag. 354). Het terugdraaien van de transacties wordt niet nodig geacht omdat het bedrijf waar DB Holding, DB Netz en DB Station & Service zaken mee hadden gedaan (Aurelis) inmiddels een volledige dochter is geworden van DB AG. De schuld van Aurelis (€ 1,87 miljard) mag niet op de infrastructuur worden geboekt en moet dus door het concern worden gedragen. Geruchten dat de winst van DB de komende jaren minder hoog zouden zijn dan verwacht werden echter teruggevoerd.

Punctualiteit

De punctualiteit van IC en ICE laat nog veel te wensen over, recentelijk werd met 78,5% treinen op tijd een nieuw dieptepunt bereikt. Voor de CDU was dit aanleiding om zich (opnieuw) sterk te maken voor het wettelijk regelen van de positie van de reiziger. Kernpunt is de invoering van een niet goed, geld terug-regeling naar Nederlands model.

Juridische strijd over juristen

Het *Eisenbahn-Bundesamt* (EBA) heeft infrabeheerder DB Netz AG verboden nog langer gebruik te maken van de diensten van juristen van de holding DB AG. Volgens het EBA wordt namelijk niet voldaan aan de verplichting om een personele en boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuur en exploitatie aan te brengen. Die scheiding is nodig om te voorkomen dat belangenverstrengeling tussen een marktpartij (holding) en de infrabeheerder (Netz) ontstaat. Tevens bestaat het risico dat alle (juridische) kennis op deze manier bij DB Holding terecht komt, waardoor een monopoly kan ontstaan. Het EBA heeft DB Netz verplicht de inhuur binnen 6 maanden te beëindigen. DB Holding reageerde geïrriteerd en noemde de eis van het EBA een onrechtmatige ingreep in de bedrijfsvoering.

Gebruiksvoorwaarden stations

Het *Bundesnetzagentur* heeft DB Station&Service verboden om voorgestelde wijzigingen in de gebruiksvoorwaarden voor stationsruimte door te voeren. Kritiekpunten zijn onder meer de geplande uitsluiting van schadevergoeding aan stationsgebruikers bij verbouwings- en onderhoudsmaatregelen en het verbod aan vervoerders om op perrons reisinformatie en andere diensten aan te bieden. Dit soort eisen beperkt namelijk de concurrentie-mogelijkheden van vervoerbedrijven. Daarnaast is DB Station&Service de verplichting opgelegd om in geval van uitval van verlichting en/of het ontbreken of onvolledig zijn van reisinformatie de vervoerders een korting te geven op de gebruiksvergoeding. Ook andere onderdelen van de gebruiksvergoeding worden kritisch bekeken.

DB Spaarprogramma

Per 1 december breidt DB het spaarprogramma *bahn.bonus* flink uit. Met dit programma kunnen gebruikers van een *BahnCard* (kortingskaart of abonnement) punten sparen die in te wisselen zijn tegen geschenken. Per bestede euro krijgt men één punt. Er zijn nieuwe geschenken, zoals reischeques voor nacht- en autotreinen en hotelovernachtingen. Het aantal voor een cadeau benodigde punten is bovendien verlaagd naar 500. Het aantal *BahnCard*-houders is in een jaar tijd gestegen van 3,2 naar 3,5 miljoen, mede dankzij het spaarprogramma.

Spoorlawaaai

Tijdens een conferentie van de deelstaat-ministers is een voorstel voor de vermindering van spoorweglawaaai aangenomen. De ministers hebben de bondsregering opgeroepen een actieprogramma in het leven te roepen waarmee diverse maatregelen kunnen worden gefinancierd. Geplande maatregelen zijn onder meer het gebruik van kunststof remblokken bij goederenwagens en toepassing van raildempers. Daarnaast wil men dat de gebruiksvergoeding voor infrastructuur afhankelijk wordt gemaakt van geluidwerende maatregelen: het gebruik van lawaaig materieel zou duurder moeten worden.

DB Nuclear Cargo + Service (NCS)

DB wil het dochterbedrijf NCS verkopen. Het bedrijf is gespecialiseerd in het vervoer van radio-actief materieel, zoals onder meer de beruchte Castor-transporten. Het bedrijf heeft 115 medewerkers en een omzet van € 41 miljoen.

Personeelsgebrek

DB Regio is naarstig op zoek naar nieuwe machinisten. In Bayern overweegt men servicepersoneel om te scholen. Dit leidde direct tot protesten aangezien men bang was dat de persoonlijke kaartverkoop in de trein zou vervallen ten gunste van automaten op de stations. Dit laatste is ook het geval, aangezien DB voor alle reizigers een gelijke kaartverkoop-regeling wil; met de omscholing had dit volgens DB niets te maken daar de omscholing slechts 5% van het servicepersoneel betreft. In Baden-Württemberg is plek voor 35 nieuwe machinisten om openstaande vacatures te bezetten, hier wordt geworven door DB Zeitarbeit.

Berlin Hauptbahnhof

U herinnert zich wellicht dat de architect van dit prestigieuze station niet blij was met de bij de bouw genomen bezuinigingsmaatregelen (HOV-RN november 2005, pag 301). Dit leidde onder meer tot het sneuvelen van de geplande golvende plafonds. Op 28 november deed de rechtbank in Berlijn uitspraak en stelde architect von Gerkan in het gelijk. DB had niet eenzijdig het ontwerp mogen veranderen omdat von Gerkan het auteursrecht heeft. Of DB nu verplicht wordt de plafonds te vervangen is nog niet bekend, daar dit deel van de uitspraak nog moet volgen. Op de site van het architectenbureau is onder meer een filmpje te zien van het geplande plafond (<http://www.gmp-architekten.de/index.php?id=257&L=0>).

Ter gelegenheid van de kersttijd is het Hauptbahnhof overigens royaal in kerststooi gestoken. 's Avonds is het geheel feeëriek verlicht. Topstuk is een grote kerstboom versierd met figuren van Swarovski-kristal. Kijken mag, maar dan alleen met de handen op de rug!

Nieuwe aanbieding

DB heeft op vrijdag 8 december een nieuwe actie gelanceerd. Via de bekende koffie-keten Tchibo wordt een half miljoen boekjes met twee enkele reizen verkocht voor de vriendenprijs van € 58,-. De tickets zijn geldig van 8 januari tot en met 4 april, uitzonderd de vrijdagen. De tickets zijn in alle treinen geldig; alleen voor CityNightLine en ICE-Sprinter geldt een toeslag. Bovendien krijgt u de nieuwe dienstregeling er op CD bij. Te bestellen via www.tchibo.de.

Transrapid

De *Tagesspiegel* berichtte begin december dat DB overweegt zich terug te trekken uit het Münchener Transrapid-project. Een voorstel hiervoor werd voorgelegd aan de raad van toezicht van DB. Mocht DB zich terugtrekken dan is het lot van de magneet-zweeftreinverbinding wel bezegeld.

Regionaal reizigersvervoer

Interconnex

- De door Veolia op commerciële basis gereden Interconnex wordt sterk gewijzigd. De gehele dienst zal voortaan met elektrisch materieel bestaande uit locs *Baureihe* 185 en trek-duwmaterieel worden gereden. In verband hiermee is de dienst teruggetrokken tot Leipzig Hbf. Gera wordt zowel vanwege het ontbreken van bovenleiding als vanwege het (te) geringe aantal reizigers niet meer bediend. Daardoor verliest Gera haar laatste lange-afstandstrein.
- In de nieuwe dienstregeling zal de Interconnex Berlin – Leipzig door de Noord-Zuid-tunnel gaan rijden. De frequentie wordt opgevoerd naar drie slagen per werkdag. Op zaterdag wordt één trein doorgetrokken via Rostock naar Warnemünde. Deze trein keert 's zondags weer terug.

Mecklenburg-Vorpommern

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling wordt de *Regionalbahn* Lübeck – Bad Kleinen doorgetrokken naar het Poolse Stettin. Dat scheelt doorgaande reizigers een overstap in Bad Kleinen en in Bützow.
- In december 2007 moeten de treinen van de **Usedomer Bäder Bahn** eveneens Pools grondgebied bereiken. In april volgend jaar start de aanleg van het baanvak Ahlbeck Grenze – Swinemünde Mitte; in de herfst moet het werk geklaard zijn.
- **Ostseeland Verkehr** heeft ter gelegenheid van de contractverlenging de op Rügen ingezette LINT41-treinstellen een schilderbeurt in licht aangepast design gegeven. Tevens werd Lauterbach in het netwerk(je) opgenomen.

Bremen/Niedersachsen

- Het exploitatiecontract voor de dienst op de Farge-Vegesacker Eisenbahn is gegund aan de **NordWestBahn**. Voorzien is een halfuurdienst met driedelige *Talent*-treinstellen vanaf december 2007.
- De **Osthannoverische Eisenbahn (OHE)** heeft één van haar twee motorwagens verkocht aan de Ilmetalbahn. Het gaat om de DT511, in 1934 gebouwd bij Wismar. Bij de OHE verblijft de in 1936 gebouwde VT509, een Wismarer Schienenbus.

Sachsen

- De lijnvoering van de **Vogtland Express** wordt met de nieuwe dienstregeling gewijzigd, waardoor Zwickau, Glauchau en Hohenstein-Ernstthal eveneens een directe verbinding met Berlijn krijgen.
- Een verdere verbetering van de treindienst op de *Sachsen-Franken-Magistrale* ligt voor 2008 in het verschiet. In dat jaar wordt een starre dienstregeling tussen Nürnberg en Dresden ingevoerd. Plauen en Hof worden dan knooppunten waar alle andere treinen aansluiting moeten bieden. Als eerste fase worden vanaf 10 december weer kantelbak-treinstellen serie 612 ingezet.
- Het *Zweckverbahn Öffentlicher Nahverker Vogtland* heeft een intensieve marketing-campagne opgezet om het aantal reizigers verder te laten groeien. Door meer reizigers te genereren nemen de inkomsten toe waardoor de bezuinigingen (deels) kunnen worden opgevangen. Een gezonde strategie derhalve.

Berlin

- Op 20 november reed op station Südkreuz kort voor half elf 's morgens een trein van lijn S25 op een stilstaande meetwagen. Er vielen 2 zwaar- en 31 lichtgewonden. Uit onderzoek van het EBA is tot nu toe gebleken dat de beveiliging correct functioneerde; men onderzoekt nu of de remmen van het S-Bahn-stel serie 481 goed gefunctioneerd hebben.

Brandenburg

- De deelstaat Brandenburg is naarstig op zoek naar een oplossing voor de Poolse weigering om **NEB**-treinstellen (Talent) toe te laten in Kostrzyn (zie pag. 389). Polen weigert een eenvoudige en beperkte toelating op grond van een oud verdrag met de DDR, waarin alleen DR- (en nu DB-) materieel makkelijk wordt toegelaten op grensbaanvakken. Als tussenoplossing wordt een pendeldienst met Pools materieel tussen Kostrzyn (Küstrin Neustadt Hbf) und Küstrin-Kietz overwogen.

- Op 5 december werden proefritten gehouden met een Talent van de Niederbarnimer Eisenbahn, in een poging toch nog een toelating te verkrijgen. Dit lijkt blijkens de laatste berichten op 9 december tot een positief resultaat te hebben geleid. De NEB krijgt een tijdelijke toelating tot medio 2007; in de tussentijd moet een definitieve toelating worden bereikt.
- De **Prignitzer Eisenbahn** (PEG) raakt door de bezuinigingen de exploitatie van de lijnen Pritzwalk – Putlitz en Neustadt (Dosse) – Neuruppin kwijt; beide lijnen werden gesloten. Ter compensatie verzorgt de PEG een tweetal omlopen op de lijn Berlin-Lichtenberg – Löwenberg – Templin.

Sachsen-Anhalt

- Het met 12 jaar verlengde contract van de **Burgenlandbahn** gaat op 10 december aanstaande in met een nieuwe dienstregeling. In het contract zijn twee nieuwe verbindingen opgenomen, namelijk Berga-Kelbra – Stolberg en (Helbra-) Klostermansfeld – Wippra (Wipper Lies). De uitvoering van de treindienst op deze laatste verbinding wordt verzorgd door de Kreisbahn Mansfelder Land, die deze dienst ook nu al uitvoert in opdracht van DB Regio. Tegenover deze uitbreidingen staat de inkorting van de treindienst Naumburg – Nebra tot Naumburg Ost, waar kan worden overgestapt op de DB.
- De motorwagens 672-902 en 903 keerden na revisie bij Bombardier in Henningsdorf terug bij de Burgenlandbahn. De van DB geleende 628-ers zijn echter nog steeds onontbeerlijk.
- De door Veolia-dochter HEX gereden **Harz-Berlin Express** zal ook het komende jaar rijden, daar het aantal reizigers voldoende is. De treinen worden bovendien met 15 minuten versneld.

Thüringen

- Het bergtraject van de **Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn** is op 25 november weer in dienst gekomen; op 1 december volgde de hooglaktelijn Lichtenhain – Cursdorf.

Hessen

- Het eerste LINT41-treinstel voor de **Taunusbahn** werd in Bad Homburg gepresenteerd. Bijzonderheid aan het treinstel is toepassing van een roefilter ter vermindering van de milieu-belasting. De XX treinstellen zijn aangeschaft door het leasebedrijf van de deelstaat Hessen (fahma) en worden aan de Hessische Landesbahn ter beschikking gesteld. Vanaf de nieuwe dienstregeling worden ze ingezet op de lijnen van Frankfurt naar Königstein en Brandobberndorf ingezet.
- Op 10 december is op de lijnen Göttingen – Kassel – Bebra – Fulda, Göttingen – Eschwege – Bad Hersfeld und Bebra – Eisenach de treindienst van **cantus** van start gegaan. Ingezet worden 14 driedelige en 6 vierdelige FLIRT-treinstellen.
- De werkzaamheden voor de **RegioTram** Kassel – Wolfhagen zijn afgerond, zodat de lijn op 10 december in gebruik kon worden genomen. Tussen Weimar (Kr. Kassel) en Wolfhagen werden de stations en infrastructuur vernieuwd, waardoor bussen moesten worden ingezet. Tussen Kassel en Wolfhagen worden nu de hybride RegioCitadis-trams ingezet; de treinen Kassel-Wilhelmshöhe – Korbach van de **Kurhessenbahn** rijden hier als sneltrein.
- Uit een evaluatie van de gehouden aanbestedingen in Hessen blijkt dat dit instrument effectief is. Bij het busvervoer draagt de gemiddelde besparing zo'n 30%, met gelijktijdige uitbreiding van het aantal ritten en inzet van nieuw lagevloermaterieel met airco. In het regionale spoorvervoer zijn de besparingen iets geringer. Tot nu toe leverde dat de deelstaat een besparing van € 20 mln op, waarmee de bezuinigingen grotendeels kunnen worden opgevangen. Hessen wil daarom in hoog tempo doorgaan met aanbestedingen.

Nordrhein-Westfalen

- De deelstaat heeft met de bond en DB overeenstemming bereikt over de **Rhein-Ruhr-Express** (RRX). Er komen 6 versnelde S-Bahn-lijnen die met nieuwe, 160 km/h snelle treinstellen elk in een uurdienst worden bereden. Door gecombineerde lijnvoeringen ontstaat tussen Dortmund en Köln-Deutz een kwartierdienst. De lijnen zullen onder meer eindigen in Münster, Minden, Flughafen Köln-Bonn, Koblenz en Aachen. De kosten van de voor de RRX benodigde uitbreiding van de infrastructuur bedragen € 1,3 miljard; bovendien moeten diverse stations voor in totaal € 56 miljoen worden aangepast. De procedures voor de diverse maatregelen worden nu opgestart; het is echter nog niet bekend wanneer de eerste RRX-treinen gaan rijden.
- Op 25 en 26 november werd het vijfjarig bestaan van de treinverbinding **Enschede – Gronau** gevierd met gratis vervoer. De reactivering van deze spoorlijn heeft positief uitgedrukt. Het aantal reizigers steeg van 1.000 per werkdag in 2002 naar 1.800 in 2006. De zaterdagen zijn het drukst met 2.500 reizigers per dag. Op zaterdagen is het tegenwoordig net zo druk als op werkdagen.
- De Keulse stadsvervoerder **Kölner Verkehrs Betriebe** (KVB) heeft een dochteronderneming opgericht voor regionaal spoorvervoer. Onder de naam Westigo zal worden ingeschreven op aanbestedingen. Een eerdere poging om samen met zusterbedrijf HGK een bedrijf op te zetten mislukte om juridische redenen.
- De **NordWestBahn** nam op 10 december de exploitatie van het Emscher-Münsterlandnet over van DB. Het betreft de lijnen van Dorsten naar Borken, Coesfeld, Dortmund en Essen. Voor de exploitatie zijn 7 driedelige *Talent*-treinstellen aangeschaft.
- Op 27 november deed zich een bizar ongeval voor op het station van Vallendar. Een busje van een onderhoudsploeg stond net binnen profiel geparkeerd en werd door de stoptrein Koblenz – Neuwied meegesleurd. Ter hoogte van het stationsgebouw kwam het geheel tot stilstand. Eén van de inzittenden van het busje raakte zwaar gewond.

Rheinland-Pfalz

- De gunning van het West- en Südpfalznet aan DB (zie pag 355) is definitief geworden. Eén van de inschrijvers had namelijk bezwaar gemaakt tegen de gunning. Na behandeling van de zaak door de beroepscommissie is het bezwaar teruggetrokken.

Baden-Württemberg

- Veel nieuws van de **S-Bahn Stuttgart** deze maand. De capaciteitsuitbreiding van de verbinding met de luchthaven Stuttgart werd op 20 november door de regio besloten. Door verkorting van de blokafstanden wordt het mogelijk om vanaf 2008 lijn

S3 in de weekeinden te verlengen van Vaihingen naar Flughafen. Op werkdagen wordt de verbinding door lijn S2 verzorgd; in beide gevallen worden treinen met de maximale lengte van drie treinstellen serie 420 of 423 ingezet. Belangrijkste tussenstation is het nieuwe beurscomplex (Messe) dat eind 2007 de deuren opent.

- De aanbesteding van de S-Bahn Stuttgart werd op 24 november gepubliceerd in het EU mededelingenblad. De aanbesteding bestaat uit 2 pakketten. Pakket 1 omvat de lijnen S1 en S5, de doortrekking van de S1 van Plochingen naar Kirchheim/Teck, de "Kleine Teckbahn" Kirchheim – Oberlenningen en de "Schusterbahn" Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim. Pakket 2 bevat de S2, S3, S4 en S6, alsmede de toekomstige lijnen S40 en S60. De exploitatie van beide pakketten dient uiterlijk in december 2013 te starten. Het materieel voor pakket 1 (43 treinstellen serie 420 en 423) wordt door de regio beschikbaar gesteld. De winnaar van pakket 2 zal nieuw materieel moeten bestellen, daar de regio slechts 11 treinstellen beschikbaar kan stellen. De uitslag van de aanbesteding wordt medio 2008 bekend gemaakt, zodat de (nieuwe) vervoerder zo'n vier jaar tijd heeft om materieel aan te schaffen. De contractduur bedraagt 15 jaar.
- De planning voor de uitbouw van de **S-Bahn Rhein-Neckar** van Heidelberg naar Sinsheim, Aglasterhausen en Eppingen is gereed. In december 2009 moet de dienst van start gaan. De werkzaamheden bestaan uit het vernieuwen van beveiliging, bovenleiding en perrons.
- De met tweesysteemtrams geëxploiteerde **S-Bahn Karlsruhe** zal op 10 december worden uitgebreid met de 30 kilometer lange verbinding Freudenstadt – Eutingen (Gäubahn), die hiertoe geëlektrificeerd is. Lijn S41 zal de nieuwe verbinding gaan berijden. Tevens wordt de treindienst Stuttgart Eutingen im Gäu doorgetrokken naar Freudenstadt. De verbinding is tot stand gekomen vanwege het feit dat de elektrificatie van de lijn nauwelijks meer kostte dan de aanleg van een hoogspanningsleiding om de in Freudenstadt eindigende bovenleiding van stroom te voorzien. De totale kosten, inclusief verhoging van perrons en aanpassing van de beveiliging, bedroegen € 15,3 miljoen.
- De hernieuwde inzet van twee van de drie prototype GTW²/₆-treinstellen tussen Radolfzell en Stockach (**Seehäsele**) functioneert goed. De beschikbaarheid ligt sinds de revisie weer boven de 95%; de punctualiteit van de treindienst rond de 99%. SBB Deutschland heeft daarmee in elk geval aangetoond de treindienst weer onder controle te hebben. Desondanks wordt de exploitatie vanaf 10 december overgenomen door de Hohenzollerische Landesbahn. SBB hoopt echter de exploitatie vanaf 2008 terug te winnen.
- Lijn S6 van de **S-Bahn Wiesental** (beter bekend als de S-Bahn Basel) is per 10 december doorgetrokken van Basel Badischer Bahnhof naar Basel SBB. De aansluitingen op het Zwitserse spoorwegnet alsmede op de verbindingen naar Frankrijk verbeteren hierdoor aanzienlijk.

Bayern

- De snelste regionale trein van Duitsland (en wellicht wereldwijd) ging op 10 december van start. De **München-Nürnberg Express** rijdt vanaf die datum in een twee-uursdienst tussen de naamgevende steden. De route voert over de op 28 mei jl. in gebruik genomen *Neubau-* en *Ausbaustrecken*. De treinen worden gereden met IC-wagens (inclusief stuurstandrijtuig) en een loc serie 101; omdat het regionaal vervoer betreft is zijn de benodigde rijtuigstammen in *Verkehrslot* overgeschilderd.
- De reactivering van de lijn Hörpolding – Traunreut voor reizigersvervoer vond eveneens per 10 december plaats. DB-dochter **SüdostBayernBahn** gaat een uurdienst Traunstein – Traunreut rijden. Ter voorbereiding werd de baanvaknelheid verhoogd, de beveiliging uitgebreid en werd in Traunreut een nieuw perron aangelegd.

Goederenvervoer

- Het goederenvervoer per spoor zit duidelijk in de lift. Over de eerste negen maanden van 2006 bedroeg de groei 8,3% gemeten in tonnen; in het derde kwartaal bedroeg de groei zelfs 10,5%. Het internationale vervoer met 10,7% groeide iets sterker dan het binnenlands vervoer. Het totaal tonnage bedroeg 253,2 miljoen.
- Het *Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik* becijferde in een onderzoek dat 14% van de Duitse bedrijven die thans gebruik maken van vrachtauto en binnenschip overweegt om over te stappen op spoorvervoer. In eerdere jaren was dat percentage aanzienlijk geringer. Belangrijkste oorzaak voor de hernieuwde belangstelling is de betere dienstverlening van de private vervoerders; bij Railion is volgens het onderzoek geen duurzame verbetering vast te stellen. te gebruiken.
- **Railion** start per 10 december een nieuw productiemodel voor het wagenladingverkeer, *Produktionssystem 200X* geheten. Het model gaat uit van frequente verbindingen tussen diverse grotere rangeerstations; vanaf de rangeerstations worden de los- en laadplaatsen bediend. Doel van het model is een efficiëntere en betere productie.
- De nieuw opgerichte **Werra Eisenbahngesellschaft** startte op 20 november met schrootvervoer tussen Walldorf en Eisenach.
- **Vattenfall Europe Mining** heeft een aanbesteding gepubliceerd voor het vervoer van bruinkoolstof tussen Spreewitz, Horlecke en Flandersbach voor de periode 1 maart 2007 tot en met 31 december 2016. Het gaat om 110.000 ton per jaar.
- De door **HGK** van Mitsui geleasde loc 185 565 heeft een reclame-outfit voor Rheinbraun gekregen. Dit markeert de intensieve samenwerking tussen Rheinbrauns logistiekbedrijf RSB Logistics en HGK. Op 28 november werd de loc gepresenteerd.
- Een wakkere lezer merkte op dat **Rail4Chem**-loc 185-555 niet via Lauterburg zal rijden, aangezien daar geen bovenleiding hangt. Vermoedelijk wordt een andere route richting Straatsburg gekozen.
- Het *Bundesnetzagentur* heeft de **Hamburg Port Authority** nu definitief verplicht het eigen planningsprogramma (vergelijkbaar met het Nederlandse VPT) zodanig aan te passen dat iedere vervoerder zelf zijn eigen gegevens kan invoeren. Bovendien moet worden voorkomen dat andere vervoerders inzage kunnen krijgen in deze deels vertrouwelijke gegevens.
- Het *Eisenbahn Bundesamt* (EBA) heeft uitgesproken dat het infrabeheerders niet is toegestaan om spooransluitingen eenzijdig buiten gebruik te stellen, zoals dat in de praktijk door volgens het EBA "enkele grote infrabeheerders" (lees: DB Netz) wordt toegepast. De infrabeheerder moet eerst onderzoeken of andere vervoerders de aansluiting willen bedienen en is daarenboven verplicht de sporen in een bruikbare toestand te brengen wanneer een vervoerder de aansluiting wil gebruiken.

Materieel

- De inzet van **Cisalpino**-treinstellen ETR470 in Duitsland behoort als u dit leest tot het verleden. De dienst Stuttgart – Zürich is overgenomen door ICE-T-treinstellen serie 411. In november vielen de Cisalpino's al regelmatig uit, waarbij de uit Zwitsers materieel bestaande vervangende trein op 15 november zelfs door een dieselloco 234 werd getrokken.
- DB heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de inbouw van ETCS-beveiligingsapparatuur in 10 ICE-3M-treinstellen (*Baureihe 406*). Het gaat om 4 treinstellen die inzetbaar zijn in Nederland, België en Duitsland en 6 stellen die daarnaast ook in Frankrijk inzetbaar zijn. Er wordt een optie genomen op de ombouw van 7 treinstellen extra.
- Vanaf de nieuwe dienstregeling zijn 15 treinstellen serie **611** weer inzetbaar met ingeschakelde kantelbak-inrichting. De stellen zullen de dienst Stuttgart – Tübingen – Aulendorf verzorgen.
- Railion** heeft de aanbesteding gepubliceerd voor de ontwikkeling en aanschaf van 500 tweedelige en vierassige dubbeldeks-autotransportwagens type Hccmrrs; tevens worden twee opties genomen voor steeds 200 stuks extra. De eerste wagens moeten in april 2008 geleverd worden.

Infrastructuur

Diverse meldingen

- DB Netz wil een proef nemen met een nieuwe vorm van bermonderhoud. Door het gecontroleerd in brand steken van de vegetatie in de spoorbermen kan de vegetatie snel en efficiënt een halt worden toegeroepen. Bovendien kunnen bij warm weer spontane bermbranden worden vermeden. De spoorwegfotograaf juicht deze methodiek in ieder geval toe.
- Met financiële steun van de deelstaat Schleswig-Holstein worden de lijnen Niebüll – Dagebüll en Niebüll – Tondern (DK) gesaneerd. De baanvaknelheid moet op 80 km/h gebracht worden.
- De *Neubaustrecke* Erfurt – Leipzig is weer een stukje verder op streek. De 248 meter lange en 40 meter hoge Saubachtalbrücke werd opgeleverd. De twee enkelsporige bruggen verbinden de Finnetunnel en de Bibratunnel. Deze tunnels zijn nog in aanbouw, waarbij de nieuwe bruggen dienen als toerit voor werkverkeer. De bouw van de circa 8 kilometer lange Blesbergertunnel ging van start. Als alles meezit zou de *Neubaustrecke* Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg rond 2017 gereed moeten zijn.
- In mei 2002 verbood het Eisenbahn Bundesamt (EBA) DB Netz de spoorlijn Freital Ost – Dresden-Gittersee (*Windbergbahn*) buiten dienst te stellen. DB wilde zich op die manier de investering in de aansluiting op de opgeknapt hoofdlijn Dresden – Chemnitz besparen. De sindsdien woedende juridische strijd werd op 2 november in laatste instantie beslist doordat DB de procedure introk. Veel schiet men er niet mee op, want daags na beëindiging van de procedure bood DB de lijn te koop aan. Als er geen geïnteresseerden zijn mag DB de lijn alsnog sluiten.
- De werkzaamheden voor het opknappen van de 65 kilometer lange lijn Bischofswerda – Zittau zijn van start gegaan. In 2008 moet de baanvaknelheid zijn verhoogd naar 120 km/h en moeten de stations en haltes zijn opgeknapt.
- In Berlijn werd gestart met de bouw van het nieuwe S-Bahn station Kolonnenstraße, gelegen tussen de station Yorckstraße en Schöneberg. Het oorspronkelijke station werd in de Tweede Wereldoorlog verwoest. Het door lijn S1 te bedienen station moet in het voorjaar van 2008 in dienst komen.
- Tevens werden de plannen voor de ombouw van het Ostkreuz goedgekeurd door het EBA. Belanghebbende hebben nu de gelegenheid om bezwaar te maken; als de bezwaren zijn afgehandeld kan worden gebouwd.
- De FDP-fractie heeft parlamentsvragen gesteld over de afspraken die gemaakt zijn over de capaciteitsuitbreiding tussen Emmerich en Oberhausen. Men is bang voor een toename van de geluidsoverlast wanneer de Betuwelijn in gebruik wordt genomen.
- Het Bundesnetzagentur heeft diverse infrabeheerders gemaand hun gebruiksregels zodanig aan te passen dat zij voldoen aan de vereisten van non-discriminatie tussen vervoerders. Het gaat onder meer om DB Regionetz Infrastruktur, DB Netz, DB Gleisbau en HGK.

Beveiligingen en stations

Nieuwe computergestuurde beveiligingen (ESTW) werden in dienst gesteld in Heidelberg Hbf.

De stationsgebouwen van Bad Schwartau (Ostholstein) en Rüsselsheim (Hessen) werden na renovatie in gebruik genomen.

Het stationsgebouw van Offenburg (Baden) zal eveneens worden gesaneerd; de werkzaamheden hiervoor zijn inmiddels in aanbesteding.

Museum

- In de vorige uitgave (pag 392) meldden wij dat DB Netz een stoomverbod had afgekondigd voor de Stadtbahn. De vereniging Traditionszug Berlin e.V. overweegt nu dit verbod juridisch aan te vechten, aangezien de netverklaring geen melding maakt van deze beperking.
- Loc 012-100-4, die wegens juridisch getouwtrek tussen de Rendsburger Eisenbahnfreunde en het DB-museum gedurende een jaar stil stond, is na een opknapbeurt weer inzetbaar. Op 2 december werd een retourrit Hamburg Hbf – Lübeck gereden. Ook voor 2007 zijn er ritten gepland, zie www.nostalgie-express.de.
- Een triest bericht van de Chiemgauer Lokalbahn. Esslinger motorwagen VT103 werd tussen 21 en 23 november door vandalen zwaar beschadigd. De lampen en diverse ruiten moesten het ontgelden. Omdat de daders niet gepakt zijn draait de vereniging voor de schade op.
- Een buffetwagen van de **Hessencourrier** brandde op 5 december uit. Door snel ingrijpen van de brandweer kon worden voorkomen dat de brand oversloeg op andere ruituigen. De oorzaak is vermoedelijk een defecte koelkast.
- Het **Märklin-Museum** in Göppingen is op 20 oktober heropend na een grondige verbouwing. De collectie is uitgebreid en er is een uitgebreide winkel voor de aanschaf van modellen.

ENGELAND

Sinds enige tijd rijden er op de West Coast Main Line, die door Virgin wordt geëxploiteerd, Pendolino's die de getrokken treinen hebben afgelost. Men verwachtte hiervan 3% reizigersgroei. Het werden er echter 20%! Sinds de privatisering van BR in de 90-

er jaren groeide het aantal reizigers hiervoor al 40%. Er is 8½ miljard pond beschikbaar voor verbetering van de baan etc. Dit bedrag is te weinig, zeker als er nog groei komt. De betrokken lijn is de drukste van Engeland met ook veel goederenvervoer. Virgin denkt dat één van de oplossingen voor het stijgende reizigersaantal verlenging van de pendolino's is. Ook wordt gezocht naar een geheel nieuwe lijn vanaf de Kanaaltunnel naar Glasgow. Dit wordt een kostbare zaak die lang gaat duren. Niet te vergelijken met het TGV-net in Frankrijk dat grotendeels in dun bevolkte gebieden ligt tussen de begin- en eindpunten.

Op 28 november jl. werd een forse verhoging van de treintarieven aangekondigd met flinke verschillen per regio tussen 5 en 10% flink boven het inflatieniveau. De spoorwegen zeggen het extra geld nodig te hebben voor vooral meer treinen, die de komende jaren gaan rijden. Het aantal reizigers is zo fors gestegen dat men de vraag allang niet meer aankan. Lagere tarieven zijn daarom offpeak in trek. De spitstarieven zijn veel en veel hoger dan op het ogenblik in de luchtvaart. Ken Livingstone, de burgemeester van Londen, heeft een transportplan gepresenteerd voor de tarieven in de periode 2020-2025 wanneer Londen er 800.000 inwoners bij heeft. 40% meer bussen maar vooral meer treinen, want 50% van alle treinreizigers gaat nu al van en naar Londen. Ook komt er geld voor 4 tramlijnen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden sinds onze vorige opgave: 6545, 9208, 9233, 9254, 9255, 9258, 9261, 9264, 9278, 16575, 16788, 16794, 25103, 25114, 25122, 25125, 25175, 25248, 25518, 80001 en 80002.

Van de sneltreinlocomotieven serie 9200 resteren door de afvoergolf van de laatste maanden plots nog maar 29 exemplaren en kunnen zij zich dientengevolge ook scharen onder het aangeschoten wild. Van de 25100-en zal de laatste vermoedelijk nog in 2006 aan de kant gaan: in december resteerden alleen de 25109 en 25124 nog!

De 25518 werd op 1 december in een goederentrein opgenomen richting Boekarest. Enkele elektrische locomotieven zullen, net als enkele Z 6100-en, een tweede leven Roemenië krijgen. De 25518 werd voor vertrek wel gereviseerd en afgeleverd in FRET-huisstijl... gratis reclame natuurlijk.

Nieuw afgeleverd werden de IDF 27300-en tot en met de 27309. De 27301 en 27302 zijn inmiddels ook overgedragen aan de SNCF. FRET heeft inmiddels de 37000-en tot en met 37057 in bezit, de resterende drie volgen nog in 2006. Er is dus wel degelijk een extra loc gebouwd (beide deelseries zouden immers uit 30 locs bestaan en ééntje is er geleverd als 37501).

Tussen december 2006 en maart 2007 zal SNCF FRET de resterende locomotieven serie 25100, 25200 en 25500 aan de kant zetten.

Diesellocomotieven

Afgevoerd werden sinds onze vorige opgave: 63062, 63177, 63192, 63512, 63819, 63969, 66063, 66100 en 72071 en de ran-geerloos Y 7137, 7265, 7276, 7277, 7278 en 7424. Er zijn nu drie 63500-en en vier 66000-en verkocht aan de VFLI (63583, 63951, 64036, 66050, 66104, 66122 en 66156).

Gehermotoriseerd en vernummerd: 66233, 66241, 66244, 66262, 66285, 66413, 66419, 66424 en 66451 in 69233, 69241, 69244, 69262, 69285, 69413, 69419, 69424 en 69451.

De uit 66000-en omgebouwde rangeerlocomotieven serie 66700 bestaan uit twee deelseries: een al geruime tijd geleden omgebouwde serie (66701-66724) en een vrij recent omgebouwd deel (66725-66734). De eerste serie (inmiddels exclusief de vorig jaar afgevoerde 66709) is al jaren hard aan revisie toe en bevindt zich doorgaands in erbarmelijke staat. Als eerste is de 66724 nu gereviseerd en, net als de 66725 en hoger, in FRET-kleuren geschilderd.

Van de 50 nog niet gehermotoriseerde 66400-en zijn er nog dertien van AR. De rest is van FRET en zal zeker nog wel omgebouwd worden. De verwachting is echter dat de dertien locs die nog in de reizigersdienst te vinden zijn, binnenkort ook nog wel naar FRET zullen gaan. Uiteindelijk zouden dan alle 105 nog resterende 66400-en getransformeerd zijn tot 69400.

Vanwege de hoge onderhoudskosten wil SNCF de niet tot 72100 omgevormde 72000-en versneld af gaan voeren. De revisies zijn al een tijdje gestopt, na de 72049 en 72074 (van CIC), die als enige in En Voyage kleuren waren gebracht. FRET wil de laatste 72000 wellicht nog vóór 2008 aan de kant hebben gezet.

Het aanschaffen van twintig locomotieven class 66 voor de diensten van SNCF FRET als open acces operator naar België en Nederland is vooralsnog niet meer dan een onderwerp van onderzoek. Men is blijkbaar op zoek naar een goedkope en/of snelle oplossing aangezien men nu denkt aan locs van het type G2000, omdat dit type – zeer recentelijk – wél is toegelaten in België, in tegenstelling tot de nieuwste variant van class 66. Van een homologatieprocedure voor de 75000 is vooralsnog geen sprake vanwege de kosten en de tijd die dat gaat kosten. En dat terwijl de eerste honderd 75000-en lekker dichtbij in Longeau in depot gaan komen... Van de 75000-en zijn er overigens al 25, maar nog geen enkele is overgenomen door de SNCF! Van problemen is naar verluidt geen sprake, het is vermoedelijk niet meer dan een afspraak dat de eerste pas in december 2006 voor de normale dienst beschikbaar zou komen. Op 10 december zou zowel de serie 75000 als 60000 officieel gepresenteerd moeten worden... Vanaf 14 december zouden dan 14 75000-en vanuit Longeau ingezet moeten worden en daar 67400-en vervangen. Zij zullen op hun beurt vermoedelijk naar andere sectoren van SNCF gaan en daar mogelijk locomotieven serie 67300 en 66400 in de reizigersdienst vervangen. De 160 60000-en komen allemaal in Sotteville in dienst, de eerste in januari en februari en de laatste in 2009. Hiermee worden de oudere typen diesellocomotieven de komende twee jaar dus vooral uit het noorden van het land verdreven.

Treinstellen

Afgevoerd werd sinds onze vorige opgave: X 4669

Stand van zaken rond de aflevering van het nieuwe TER-materieel:

TER 2N NG Z 24500	60 stellen in dienst (Z 24501/502 – 24617/618 plus 24647/648)
TER 2N NG Z 26400	25 stellen in dienst (Z 26501/502 – 26549/550)

ZGC Z 27500	55 stellen in dienst (Z 27501/502 – 27609/610)
BGC B 81500	47 stellen in dienst (B 81501/502 – 81593/594)
BGC B 81200	Nog geen stellen in dienst
XGC X 76500	91 stellen in dienst (X 76501/502 – 76681/682)

De 27538/27529 is in plaats van blauw in het rood-grijs gestoken van de TER-regio Languedoc. Van de X 76500-en zullen er zes worden uitgerust als viertje voor de regio Lorraine. Ook van de B 81500-en is de bestelling in dat opzicht gewijzigd: Bourgogne krijgt 10 vierdelige BGC's, P.A.C.A. 17. Van de elektrische ZGC zijn er nu 69 viertjes gepland voor 5 regio's. De rest is/wordt allemaal driedelig. In totaal zijn nu meer dan 600 AGC's besteld en dat aantal groeit momenteel bijna wekelijks aangezien de deadline voor het invullen van de opties voor meer stellen eind januari 2007 is. Er worden ook zes van de bestelde XGC's geschikt gemaakt voor grensoverschrijdende diensten met Duitsland (TER Lorraine): zij worden genummerd X 76901/902 - Z 76911/76912. Ze zullen de X 73900-en aanvullen of vervangen, die te weinig capaciteit hebben voor de in opmars zijnde reizigersdiensten tussen Metz en Duitsland. Van de andere nieuwe nummervariant, de B 82500 (zie de vorige editie) is nog geen enkel exemplaar geleverd. Van dat andere nieuwe type TER-treinstel, de dubbeldekkers type TER 2N NG, is het aantal inmiddels uitgebreid tot 227 treinstellen, waartoe de CFL-serie 2200 ook gerekend is. Hiervan zijn er overigens al twee gesloopt: de CFL 2207 is na het ongeval met de 37007 ter plaatse gesloopt en bij Arras brandde twee jaar geleden al een TER 2N NG volledig uit. Het kan zijn dat dit stel inmiddels 1:1 vervangen is, daar dit nummer nog niet is afgevoerd.

De 516 werd als tweede TGV-R gereviseerd en voorzien van Duplex-tussenbakken. Het nieuwe nummer is 603. De nieuwe serie Duplexen (TGV Duplex Nouvelle Génération) wordt genummerd in de serie 700. De eerste generatie Duplex, serie 201-289, is geheel afgeleverd.

Het alweer 16 jaar oude snelheidsrecord van de TGV moet aangevallen gaan worden: men wil een nieuw record neerzetten dat ergens tussen de 525 en 600 kilometer per uur gaat liggen. Kosten van de recordpoging: 28 miljoen euro, waarvan tien voor rekening van RFF voor het aanpassen van een stuk van 80 kilometer spoor op de nieuwe HSL-lijn tussen Parijs en Straatsburg.

Onder de typering NAT (nouvelles automotrices Transillien) zullen binnenkort nieuwe elektrische treinstellen worden besteld voor de regio rond Parijs. Vermoedelijk worden zij gebaseerd op de succesformule AGC.

TSJECHIË

Sluitingen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling per 10 december 2007 werd in Tsjechië het personenvervoer gestaakt op de volgende lijnen (de nummers achter de plaatsen verwijzen naar de aanduiding in het CD-spoorboek):

Bošice-Bečváry (013)

Krupá-Kolešovice (125)

Čelákovice- Mochov (233)

V úseku Libochovice- Straškov (095)

Kadaň předměstí- Kašice (164)

Vilémov u Kadaně-Kadaňský Rohozec (165)

Op lijn 125 zullen tijdens het hoogseizoen op zaterdagen nog wel reizigerstreinen rijden (7 juli 2007 - 25 augustus 2007). Het gaat hier echter om 'nostalgische treinen', kortom voortbewogen met stoomtractie uit het spoorwegmuseum in Lužná u Rakovníka.

Op een gedeelte van lijn 165 vindt nog steeds goederenvervoer plaats. Het onderhoud aan deze lijn en lijn 125 zal op het oude niveau gehandhaafd blijven. Dat op andere lijnen zal worden verminderd. Desalniettemin blijven de lijnen open voor verkeer.

CD Pendolino begint opmars.

Er lijkt eindelijk wat schot te komen in de inzet van de CD Pendolintreinstellen. Na de dramatische situatie in de eerste maanden van dienstregelingjaar 2006, waarbij de gehele vloot Pendolino treinstellen lange tijd buiten dienst moest worden genomen en de Tsjechische samenleving, politiek en pers schande sprak over deze prestigieuze treinstellen, lijkt de situatie enigszins stabiel. Pendolino-treinstellen pendelen op en neer tussen Praag en Ostrava, en Praag en Břeclav (in Duits: Lundenburg), een fraai en interessant station op de grens met Oostenrijk en Slowakije. Nu de meeste technische problemen onder de knie lijken te zijn, wordt de Pendolino voor het eerst internationaal ingezet. De Pendolino zal het getrokken materieel van de EC 136/137 'Slovenksa Strela' (vertaald: Slowaakse kogel) Bratislava – Praag v.v. vervangen. De Slowaakse autoriteiten hebben de Tsjechische Pendolino onlangs goedgekeurd.

De overname van deze treindienst door de Pendolino is de eerste aantasting van het paradijs van de Gorilla's, de bicourante Slowaakse serie 350, die heer en meester is in het internationale verkeer tussen de Tsjechische hoofdstad, Břeclav en verder richting Bratislava en Budapest. De positie van de ZSSK serie 350 in Tsjechië wordt verder aangetast als Pendolino-treinstellen, geheel of gedeeltelijk, de EC-treindienst Wenen-Praag gaan uitvoeren. Dit stond gepland ook op het begin van de dienstregeling 2007 (op 10 december 2006). Of het daadwerkelijk zal gebeuren valt nog te bezien. Er is nog veel scepsis te horen over inzet in Oostenrijk. Essentieel is hier de formele goedkeuring van de Oostenrijkse autoriteiten voor de inzet van deze Tsjechische Italianen op het Oostenrijkse spoorwag. En die ontbreekt nog steeds.

(verslag d.d. 27 november

2006)

ZWITSERLAND

Railion versterkt de samenwerking met haar Zwitserse partner BLS Cargo. Machinisten en locomotieven van beide bedrijven gaan nog vaker doorrijden aan de grens. Vooral het transitverkeer op deze belangrijke Noord Zuid-as profiteert van de samenwerking die in 2003 gestalte kreeg. Reden er in 2004 60 treinen per week via de Gotthard-route door Zwitserland dit jaar loopt dat al op tot ruim 150 per week. Railion verwacht voor 2007 een verdere groei van 10 procent te realiseren. Railion beschikt voor deze route inmiddels over 65 eigen elektrische locomotieven BR 185.

K A L E N D E R S

Bij EISENBAHN KURIER verschijnen de gebruikelijke kalenders.

Glacier Express. Voor uw 12,80 euro krijgt u 13 kleurenfoto's van deze wereldberoemde smalspoor "sneltrain" (de langzaamste van de wereld in zijn soort). Opvallend is dat 3 platen sneeuwscènes tonen en de rest "zomer"plaatjes, die ook wel mooi zijn, maar toch blijft het wat in tegenspraak met de naam van de trein. Bestelnr. 539.

Globetrotter. 7x stoom en de rest diesel en elektrisch. Overigens zijn de meeste platen Europees dit keer. 12,80 euro, bestelnr. 536.

Grosse Dampflokkalender uit het Bellingrodt-Archiv. 6 statische portretten en de rest actie. Alles in zwart/wit. Er zitten onder andere 2 topfoto's bij met Wuppertal als achtergrond. Eigenlijk is dit archief onuitputtelijk. 11,80 euro, bestelnr. 533.

Deutschland-Reise. Een van de fraaiste van het hele stel vooral door de achtergrond. 4 x stoom, de overige vertegenwoordigen de 2 andere tractievormen. Bij deze laatste is er één met een zeer indrukwekkend decor, namelijk de Völklinger Stahlhütte. 11,80 euro, bestelnr. 535.

Alpenbahnen met onder andere 3 winterscènes, waarvan één met stoom. Alles wel verdeeld over Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Eigenlijk hadden wij ook hier meer "winter" verwacht. De stomer rijdt overigens bij de Rhätische Bahn. 16,80 euro, bestelnr. 534.

Stadtverkehr. Trams en Stadtbahnen van overal. Zeker 5 topplaten hier. Maar de andere zijn ook de moeite waard. Het handige is dat u in de winkel in het klein achterop kunt zien wat verbeeld is. Dat bevordert de keuze. 16,80 euro, bestelnr. 537. Alle kalenders meten 48 x 30 cm.

B O E K E N

NS-serie 1100. In de reeks "Elektrische locomotieven" van **Uitgeverij Uquilair**, verscheen het langverwachte boek over de NS-serie 1100. Hoogtepunten en einde in de ontwikkeling van het "Midi"-type. Auteur is Drs. W.H. van den Dool sr. Naast een beschrijving van de loc licht er een tijdsbeeld op van "NS vóór 1950" met de denkwereld rondom de bestelling. Het plaatst de 1100 in de tijd van haar bestelling met alle aspecten daarvan: economische, internationaal politiek en technisch. Alle thema's rondom de loc worden duidelijk behandeld. Naar eerdere gewoonte maken we met drie typen treinen een interessante cabinerit mee, die ons het werk van de machinist op de 1100 onder ogen brengt. In citaten komen de meningen en visies van bekende NS-ers naar voren. Duidelijke tekeningen en foto's - ook van wat verborgen is brengen de loc naderbij. De ontwikkeling van de elektrische gelijkstroomloc wordt mede belicht in een algehele beschrijving en illustratie van het ontwerp van de geplande 1400-serie. We zien ook de evolutie van de locs bij NS: van mooi strak turkoois naar Berlijns blauw, de invoering van de geel/grijze huisstijl en de ombouw met botsneus. Uitvoerig komt de onrustige loop aan de orde.

Het 288 bladzijden tellende boek bevat vele unieke tekeningen, documenten en fraaie kleurenfoto's (behalve de onderste foto op blz. 283). Een stuk NS-historie in meer algemene zin en die van de 1100-serie in het bijzonder. Een leesboek en tevens naslagwerk dat niet in de collectie van de echte NS-liefhebber mag ontbreken. De prijs bedraagt € 39,95 (incl. verzendkosten). Te bestellen door overmaking op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair te Den Bosch o.v.v. "1100-boek". Ook te koop bij Boekhandel van Stockum, Herengracht 60, 2511 EJ Den Haag. Wees er snel bij: de eerdere uitgaven over resp. de series 1000, 1300 en 1200 vlogen als warme broodjes over de toonbank en zijn reeds lang uitverkocht.

Station Haarlem, Hollandsche sporen door Haarlem en omstreken. Auteur Klaas van Giffen. In dit boek worden herinneringen opgehaald aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de roemruchte voorganger van de huidige Nederlandse Spoorwegen. Een uiterst gedetailleerd en pakkend verslag van de historische ontwikkeling van de spoorwegen in de Haarlemse regio. De auteur beschrijft over een breed spectrum van onderwerpen aan de hand van jarenlang archiefonderzoek wat de komst van de spoorwegen voor Haarlem heeft betekend. Allereerst is dat de geschiedenis van de HIJSM en de eerste stations van Haarlem. In kernhoofdstukken wordt vervolgens niet alleen de fraaie architectuur van het huidige monument "Station Haarlem" behandeld. Ook haar ontwerper D.A.N. Margadant en het team van vormgevers en technici die de architect in de periode 1902-1908 bij de realisatie ervan bijstonden, worden uitvoerig belicht. Afgezien van de dienstregeling wordt ook de "bemensing" van station Haarlem onder de loep genomen, terwijl in een indrukwekkende objectenbeschrijving van de diverse Haarlemse spoorlijnen een gedetailleerd overzicht wordt gegeven van de spoorplannen en spoorweginfrastructuur in de regio. Voorts komen diverse stoomlocomotievendepots van Haarlem aan bod en wordt aandacht besteed aan de spoortechniek, zoals het seinwezen, de elektrificatie en het rollend materieel. Een beschrijving van de Goederenstations, het Postvervoer en de Haarlemse treinenfabriek Beijnes completeren dit 480 pagina's tellende en 2 kilo wegende boek. Formaat 24 x 27 cm. Ruim 700 illustraties waarvan een klein aantal in kleur. ISBN 90 8683 004 8. Winkelprijs € 39,50. Uitgeverij Spaar-en-Hout, Postbus 5229 te 2000 CE HAARLEM.

Trams 2007. De tekst van Trams 2007 werd afgesloten op 22.9.2006, zodat het boekje ruim vóór 1 december in de boekhandel verkrijgbaar was. Anders dan de titel doet vermoeden wordt u bijgepraat vanaf oktober 2005 en wordt sporadisch vooruitgeblikt op 2007 en volgende jaren. Ook in deze editie weten de auteurs op vlotte wijze de lezer uitgebreid te informeren over het wel en wee uit het afgelopen jaar. Met veel foto's in kleur en hoogst actueel, zoals de foto van de voor Marseille bestemde tram in Wenen op 2.10.2006. Denkt u niet, dat u als lezer van dit blad, alle berichten bij elkaar opgeteld, al over alle informatie beschikt. In Trams 2007 staat nog heel veel meer. Of het nu gaat over het vervangen van de flipdots door LED-displays in de digitale aanduidingen bij de Brusselse 3000-en of over de wijziging van het tramknooppunt Postplatz in Dresden. Het themahoofdstuk besteedt aandacht aan de tramontwikkelingen in de Verenigde Staten. Gezien het toegenomen aantal trambedrijven mag dit van ons een vast onderwerp worden. De enige zucht horen wij van onze redacteur die het boekje vaak raadpleegt en zelf maar een stedenindex samenstelt. Aanbevelen! Trams 2007; 240 blz., Bas Schenk en Maurits van den Toorn. ISBN 9060134664, prijs € 17.=. Uitgeverij De Alk, www.alk.nl

Spoorwegen 2007. Dit jaarboek, eerste editie 1978, bevat de ontwikkelingen over de spoorwegen in Europa. 32 landen worden beschreven, met name de infrastructuur en rollend materieel komen uitgebreid aan bod. Voorzien van zeer veel foto's in kleur. Het manuscript van dit boek werd afgesloten op 1 oktober 2006 en zorgde ervoor dat het boek ook ruim voor de feestdagen in de winkel lag. De omvang nam iets af ten opzichte van de editie van vorig jaar, van 464 naar 416 pagina's. Volgens de auteur

komt dit door de stabilisatie van de opkomst van de open access operators en de daarmee gepaard gaande afname van de nieuws-stroom. Nieuw is het hoofdstuk over leasemaatschappijen. Verder is er een hoofdstuk over de industrie in het algemeen. Eveneens een onmisbaar naslagwerk. In tegenstelling tot het tram-boek vinden wij in dit boek geen lijst van geraadpleegde literatuur. Auteur: Richard Latten. ISBN: 9060134656. Prijs € 19,90. Uitgeverij De Alk, www.alk.nl

TRANSPRESS Hier een omvangrijke herdruk van **Die Deutsche Reichsbahn 1939-1945 zwischen Ostfront und Atlantik-wall**, door Knipping en Schulz. In maar liefst 470 bladzijden vertellen veteranen hoe het was van de inval in Polen, de Sovjet-unie en het einde in het Westen. Het is een boek vol verhalen vooral over details die voor betrokkenen belangrijk waren. Het heeft het karakter van een geschiedschrijving, dat wel. Het zwart/wit fotomateriaal komt uit diverse bronnen. Het heeft meestal het karakter van de wereld waarin men leefde, werkte en vocht. Veel volk is verbeeld met duidelijk een minderheid aan materiële foto's. Een spoor van verwoesting trekt door het boek, bijvoorbeeld door partizanenacties. Verder komt ook de reisellende van de gewone burger naar voren. Bijzondere plaatjes zijn er genoeg, bijvoorbeeld van enorme locdepôts en het inladen in Zuid Rusland van dromedarissen. Rusland heeft trouwens het merendeel van de belangstelling in dit boek. In totaal zijn er 30 hoofdstukken. De kwaliteit van de zeer vele illustraties varieert van redelijk tot zeer goed. Opvallend is de grote letter van de tekst. Goed te lezen voor de nog levende veteranen uit '39-'45! ISBN 3-613-71299-7, 24,5 bij 29,5 cm. Prijs slechts 19,95 euro. Gewicht ruim 2 kilo.

BOHMANN VERLAG WENEN Deel 10 in de serie **Eisenbahn Bilderalbum** van de hand van Horn. Dit is de meest omvangrijk verbeelde geschiedenis van de Oostenrijks-Hongaarse dubbelmonarchie en haar opvolgers zoals Tsjecho-Slowakije en Joegoslavië. Dit is deel 3 over de periode 1955-1977 met de overgang van stoom naar diesel- en elektrische tractie. In dit boek is het interessantste deel dat over de 3 eerder genoemde staten met grotendeels onbekende foto's die uit bekende bronnen komen, zoals Navé, Luft, Fröhlich en anderen. Hoofdstukken gaan over de nieuwe elektrische en diesellocs, gebouwen, wagons en vooral ook trams (bestaande en verdwenen bedrijven). Er is speciale aandacht voor de Giesl schoorsteen (smal en lang). De twee laatste hoofdstukken gaan over het stoomende in Tsjecho-Slowakije en Joegoslavië. Het formaat van de meeste foto's is mooi ruim gehouden. Ondanks dat zijn er vele honderden. Extra interessant is het hoofdstuk over het Joegoslavische smalspoor dat al tegen het einde van de 60-er jaren het loodje legde. 480 (!) blz., prijs 74 euro, formaat 24 bij 22,5 cm, ISBN 3-901983-686.

EISENBAHN KURIER TEE-Züge in der Schweiz und Schweizer TEE Züge im Ausland, van Goette/Willen. Een zeer goed gedocumenteerd boek over toptreinen uit een recent verleden. Het rijk geïllustreerde boek kijkt naar locomotieven en treinstellen van de SBB en andere spoorwegmaatschappijen. Ook wordt aandacht besteed aan de rijtuigen. Verder is er een hoofdstuk over TEE wagens van treinen in andere landen, waarvan de treinen niet in Zwitserland kwamen, zoals de Mistral (SNCF) en treinen van FS, DB en RENFE. Tot slot worden 15 TEE's nader onder de loupe genomen. De auteurs hebben een prachtige selectie onbekende zwart/wit en kleurenfoto's bijeen gebracht. Enige nadruk ligt op het Zwitserse materieel zoals de SBB/NS dieselstellen en de kleine snelle locs serie RE 4/4 van het eerste uur. Ook in deze welkome uitgaven vindt u duidelijke kaarten van het gehele en het Zwitserse TEE-net. De prijs bedraagt 35 euro. 144 blz. A4, 150 foto's, bestelnr. 697, ISBN 10-3-88255-697-8.

EISENBAHN KURIER Verkehrsknoten Köln (Ernst), met als ondertitel **Van begin tot 1956/57**. Spoor, bus en tram. Köln was vroeger een zeer interessante tramstad en nu is het nog een van de grote railverkeercentra in Duitsland. De Köln-Bonner was een begrip. Het boek telt 58 korte hoofdstukken. Ook is er enige aandacht voor de Alweg monorail en terugkeer van het luchtverkeer in 1955. In dit album komen werkelijk alle aspecten van het Keulse rail- en busverkeer aan de orde. De illustraties zijn allemaal zwart/wit. Het boek is het zoveelste deel in een al lang lopende serie waarvan wij de meeste voor u besproken hebben. Bij de foto's zitten onvermijdelijk wat bekende plaatjes. Kort wordt ook stilgestaan bij de 2^e wereldoorlog, die de stad op nul deed eindigen, vooral door de vernieling van de Rijnbruggen. Kaarten maken het geheel compleet. De kwaliteit van de foto's is prima. Vooral voor de tramliedhebbers is dit boek ook van belang. 144 blz. formaat 30 bij 21 cm., 300 foto's, prijs 19,90 euro, bestelnr. 253, ISBN 10-3-88255-253-0.

EISENBAHN KURIER In de serie **Strassen- und Stadtbahnen in Deutschland** alweer deel 10, ditmaal over Beieren. Dieter Höltge en Michael Kochem beschreven en illustreerden de bedrijven die er nog zijn en diegene die verdwenen (over het algemeen in de kleinere steden). Ze beginnen met de stoomtram Altötting-Neutötting. Dan volgen de verdwenen lijnen Augsburg-Bamberg, Hof, Ingolstadt, Landshut, München-Nürnberg-Augsburg, Schweinfurt. En tenslotte nog Würzburg. Veel goed gereproduceerde zwart/wit foto's die soms ook een idee geven van de betrokken steden, en enkele 10-tallen kleurenfoto's. Behalve statische materiële foto's zijn er dus ook veel actiefoto's langs de routes door de stad. De hele serie vertegenwoordigt het meest complete beeld in algemeen bestek van de Westduitse tramwereld. Wij weten niet of het de bedoeling is om ook het Oosten te behandelen. Wij hopen het van harte! 16 bij 23 cm, 39,90 euro, 408 blz., 370 afb., bestelnr. 391, ISBN 10-3-88255-391-X.

D V D ' S

"75 jaar NVBS, over mensen met passie" is de titel van de jubileum-DVD, uitgebracht ter gelegenheid van het 75 jarig bestaan van de NVBS. Een historisch deel neemt ons mee naar hoe de eerste leden van de vereniging de hobby beleefden en hoe dit nu is. We zien daarbij terugblikken naar de jaren '40-'60 en de jubilea van 1971, 1981 en 1991.

Het grote Tramfeest in Amsterdam met als thema "hoe reisde men rond het oprichtingsjaar van de NVBS en hoe anno 2006" vond op 11 juni plaats. We zien tal van historische tramvoertuigen uit binnen- en buitenland aan de camera voorbijtrekken.

Een geweldige jongerenactiviteit was het Treintrekken op 16 september. E-loc 1828 moest een 20-tal meters worden voortgetrokken met een touw. We zien de teams zwoegen maar er zijn ook beelden van de werkplaats van NedTrain te Leidschendam-Voorburg waar dit spektakel plaatsvond.

Tenslotte vond op 14 en 15 oktober het Treinfeest plaats in de driehoek (Arnhem) – Dieren – Zutphen - Apeldoorn. Stoom-, diesel en elektrische tractie wisselden elkaar af. Een modern Talent-treinset kruist de Blauwe Engel. Verder onder meer stoomlocs

series 24, 64 en 78 naast o.a. een Class 66, ACTS loc 1254, Loc 1501 van de gelijknamige Werkgroep en het Hondekopstel 766. De mens achter de treinenhobby staat centraal in deze film. Met name in de laatste episode komen er twee om beurten aan het woord: Jaap Nieweg (directeur van de SHM), die de hobby met de paplepel kreeg ingegoten en Wubbo Boiten (student), die spreekt als vertegenwoordiger van de jongste generatie.

Eén opmerking over de techniek: bij het startmenu is geen rekening gehouden met het zgn. "safety-kader", dat wil zeggen dat de buitenste randen van het beeld op een oudere tv wegvallen. Ook het lettertype van het menu is moeilijk te lezen.

Te bestellen door overmaking van € 17,50 op postbankrekening 86941 t.n.v. NVBS-jubileumfonds te Voorburg o.v.v. Jubileum DVD. Ook te koop in de [NVBS-winkel](#) te Voorschoten of bij Boekhandel van Stockum, Herengracht 60, 2511 EJ Den Haag.

Het spoor door het verleden (Deel 2)

De spoorwegen in Nederland vanaf 1940 (A.W. Bruna Uitgevers) Historische hoogtepunten uit de archieven van het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid. Deze dubbel-dvd neemt u met vele authentieke beelden mee naar de oorsprong van het railverkeer. Anders dan de titel doet vermoeden zijn niet alleen treinen maar ook trams volop te zien. Zo begint het eerste fragment met HTM-buitenlijner 68, die gebruikt wordt als huwelijksstram te Wassenaar. We blijven in Den Haag, waar conductrices worden opgeleid. Ook in Utrecht worden de "meisjes" opgeleid tot conductrice bij de spoorwegen. Het is oorlog, maar dat is aan de beelden bij het bureau gevonden voorwerpen van de NS niet te zien. Dat wordt anders als jachtvliegtuigen een trein onder vuur nemen. Het heuvelen gebeurde uiteraard met stoomtractie en hoe die stoomlocomotieven werden onderhouden zien we in het hoofdstuk Herstellingsoord der IJzeren Paarden. Uitgebreid aandacht aan de wederopbouw van het spoornet in de jaren 1945-1949, gevolgd door een reportage over het kolenvervoer vanuit Limburg. Dan volgen we het postvervoer per spoor en een jongetje, dat op reis gaat van Den Haag naar Maastricht; in 1950 een hele onderneming. In dat zelfde jaar volgende we een treindienstleider. Naar de huidige maatstaven ronduit truttig is een wervingsfilm van de spoorwegen, waarin het accent ligt op het aantrekken van vrouwelijk personeel. Naast kaartjes verkopen wordt de dames geleerd de overhemden van hun echtgenoten te strijken, want dat is immers de "taak" van de vrouw... Twee uur genieten van beelden uit een ver verleden. Goed dat dit nu voor iedereen toegankelijk is geworden. € 19,90. ISBN: 9022957136.

Te koop bij **Boekhandel van Stockum**, Herengracht 60, 2511 EJ Den Haag. Tel: 070-3028110. Ook online te bestellen. Kijk op www.vanstockum.nl

EISENBAHN KURIER Die Traditionslok 50 849 In de periode 1939-42 werden 3000 machines gebouwd. Daarna kwamen de series 42 en 52 in grotere aantallen. Loc 50 849 is nog origineel. Men heeft materiaal uit de Plandampf-tijd verzameld. Stop-, goederen- en hobbytreinen vullen het beeld. Als extra nog beelden van de Reko 50-ers in de DDR goederen- en personen-dienst. Een uur kwaliteit voor 14,80 euro, bestelnr. 8137.

EISENBAHN KURIER Eisenbahn-Videokurier, het driemaandelijks actualiteitenprogramma van een uur op DVD. Ditmaal extra interessant met de diesellocc serie 250 Blue Tiger, de Müldental Verkehrsgesellschaft met een 118 en E94 en 42, Metropoldamp Berlin-Magdeburg v.v., 75 jaar serie 03, redesign over de ICE II. Verder natuurlijk Bahn-news met actualiteiten van de dagelijkse spoorse gang van zaken. Als historie nog de grote parade van 100 jr. spoor in Duitsland in 1935 in Nürnberg. Prijs 19,80 euro, bestelnr. 5269.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2006-12. ISSN:0030-3321 * "Dieseltekort, ontheffingen en honderd rode petjes", belevenissen van de organisator van een spoorfestival * Register OdR 2006 * Een nieuw fundament voor de spoordienstregeling * Vijftig jaar geleden: de NS in de periode 1954 – 1958 (vervolg) * Excursies * Boekbesprekingen (*hierbij gaat men de fout in met de naam van de auteur van één van de besproken boeken, slordig*) * Verenigingsnieuws * Documentatiebureau * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, dec. 2006, nr. 10 (240) * ISSN:0926-3489 * RandstadRail stapsgewijs in dienst * Het testen van de Betuweroute * Koolzaadolie, nieuw vervoer voor velen * Van Koploper naar ICMm * Alstom Belfort anno 2006 * Rail 2006, een reportage * Veel modelspoor * Lezersservice * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, dec. 2006, nr. 12 * ISSN 0165-4551 * Scandia, fabriek met rijke historie * Ex buffetrijtuigen * Rokerig jubileum in Zweden * Geschiedenis van de 127 jaar oude Colorado "Royal Gorge Route" * Veel modelspoorartikelen o.a. over Hondekoppen * www.railhobby.nl

Op Oude Rails, dec. 2006 (220), 41^e jg. Nr. 4 * Donateursdag 2006 in Arnhem * Elektrische tractie in vogelvlucht * Replica-trams: droom of noodzaak (reacties) * TS-Afdelingen Rotterdam, Scheveningen * Vaarwel "Blauwe Tram" * RTM Ouddorp * Stoomtram Hoorn-Medemblik * Stoomtramromantiek (47): de Brabantse Buurtspoorwegen * www.tramwegstichting.nl

Informatiebulletin Stichting Mat'54 Hondekop-vier, nr. 2-2006 * Column * Afscheid Hofpleinlijn * Hofpleinlijn tot ziens... * Delta-Expres naar de Westerschelde * Trouwrit * Dit was 2006 * www.mat54.nl

OVToen, nr. 6-2006, ISSN 1572-2368 * Stichting Move is on the move * Museumtramlijn ingekort * NBM 43 gerestaureerd * PCC 1024 rijdt weer * Museumtramlijn viert jubileum * Terug naar Groningen * Tram 75 * VeiligheidsZorgSysteem goedgekeurd * www.museumtram.nl

Strassenbahn Magazin, December. 2006, 37^e jaargang, nr.205 ISSN 0340-7071*10815. * Nieuws uit binnen- en buitenland alsmede uit de industrie. Een punt wil ik daaruit lichten: een foto van de nieuwe Marseille-tram, waarvan het uiterlijk sterk aan een boot appelleert * In Keulen was 2006 een jaar van diverse jubilea rondom het lokale en regionale tramgebeuren, waarover uitgebreide verslagen * Een dubbeljubileum in Dresden: 75 jaar tram naar op de lijn naar Weinböhla en ook dat de "Grosse Hecht"-tram in 1931 in dienst kwam * In Halberstadt waar het fenomeen tram bijna verdwenen was kwam in oktober de eerste nieuwe Leoliner-tram binnen de stadsmuren * Ook Darmstadt had dit jaar zijn tramjubileum: 120 jaar. Een mooie reden om nog eens vrij uitvoerig het tramsysteem aldaar te behandelen * En dan in Salzburg, de stad van Wolfgang Amadeus Mozart: het 120-jarig jubileum van de Salzburger Lokalbahn * De stand van zaken van de Roemeense trambedrijven wordt uit de doeken gedaan. De problemen en de perspectieven ervan komen aan de orde * Ruim aandacht krijgt het nieuwe tramsysteem in de Franse stad Valenciennes * Een artikel wordt gewijd aan de tramproducten van het Poolse bedrijf Konstal ten tijde nog van het socialistisch-marxistische regime * Als gewoonlijk de vaste rubriek voor trams en U-Bahnen in modelbouw * 100 Jaar tram in Osnabrück. Een vreemde titel voor een trambedrijf dat in 1960 na uitbreidingen hals over kop gesloten werd... * Hoe reeds in de DDR-periode het nog steeds bestaande trambedrijfje Schöneiche-Rudersdorfer Straßenbahn aan inventieve zelfredzaamheid deed * Een uitgebreide boekbespreking over de tramsystemen in de periode 1971-1989 (de zgn. Erich Honecker-periode in de DDR-steden) * Heel veel goed fotomateriaal, waarvan een ik speciaal vernoem: een grote kleurenfoto van de Weense tram 4208, vlak na de oorlog als New Yorkse tweedehandse (3rd Ave Transit System) ingevoerd * www.geramond.de ThN

MINIREX: Schweizer Eisenbahn Revue, 12/2006 * A4, 56 blz., 9,90 euro. Zoals gebruikelijk rubrieken met Zwitsers en buitenlands nieuws van dichtbij en van ver, beide rubrieken zeer omvangrijk. Goed voor een half avondje leeswerk. Verder diverse puur technische artikelen, waaronder bijvoorbeeld geluidsmetingen op de Betuwelijn en de HSL Zuid of hoe men met Dymorail hele treinen kan simuleren. Ook is er voor het eerst een rubriek met brieven van lezers. Verder een lang artikel over de Stadler GTW-diesels (bij ons in het hoge Noorden ingezet bijvoorbeeld). Andere artikelen zijn nog Stadler elektrische stellen voor Roemenië en de eerste nieuwe trams voor Marseille. De volautomatische metro van Lausanne wordt uitvoerig belicht. Ook wordt melding gemaakt van de voortdurende en toenemende problemen met de pendolino Cisalpino treinen Stuttgart-Zürich-Milaan. Dan nog de groeiende betekenis van station Visp als knooppunt van de smalspoorlijn naar Zermatt en de SBB-route Brig-Génève. In december 2007 komen de routes Bern-Milaan en Lausanne-Milaan hier samen. Tot slot: 2 jaar na ingaan van de dienstregeling Bahn 2000 brengt de op 10-12-06 ingaande dienst in Zwitserland weinig nieuws. In het midden van dit nummer zit ook nog een 14 pagina's dikke boekenbijlage.

REISVERSLAG

De spoorwegen in Ticino.

Ticino (Tessin) is het Italiaans sprekende kanton van Zwitserland met als hoofdstad Bellinzona. Wie de spoorkaart van Zwitserland bekijkt, ziet dat in dit deel van Zwitserland de spoorwegen dun gezaaid zijn. De belangrijkste lijn is natuurlijk de Gotthardlijn van de SBB (hier FFS geheten) die bij Airolo uit de tunnel komt en via Biasca, Bellinzona en Lugano naar Chiasso loopt. Hier gaat de lijn de Italiaanse grens over. Vanaf Giubiasco is er nog een lijn naar Cadenazzo waar deze zich splitst in een tak naar Locarno en een tak naar het Italiaanse Luino.

Aan smalspoorlijnen zijn er de Mesoccolijn van de Rhätische Bahn die vanaf Castione naar Cama loopt. Deze lijn is in 2003 buiten dienst gesteld en sindsdien is er alleen nu en dan museumverkeer. Verder de bekende Centovallilijn van de FART/SSIF van Locarno naar Domodossola en de FLP-lijn van Lugano naar Ponte Tresa. Vanaf Capolago-Riva San Vitale gaat de Monte Generosolijn de gelijknamige berg op. Dit is een tandradlijn. Verder is er nog een aantal funiculaires (Standseilbahnen) actief.

Cisalpino.

Onder de naam EC Cisalpino wordt een bijna uurdienst gereden naar Milano Centrale. Om en om komen deze uit Zürich en Basel SBB. Op de tijden dat er geen EC Cisalpino rijdt, rijdt er een IC-trein tot Chiasso. Het zijn getrokken treinen met ofwel de grijs-witte SBB-rijtuigen of Italiaanse rijtuigen waarvan de meeste al in de Cisalpino-kleuren zilvergrijs-lichtblauw zijn gebracht. Enkele SBB-rijtuigen hebben ook deze kleuren. De meeste van deze treinen worden één of twee Re 4/4 II-locs gereden. Een enkele trein rijdt met een Re 484 in Cisalpinokleuren die door kan rijden naar Milaan. Aan Italiaanse kant worden zowel de vierassige E 444 (ex-Tartaruga) als de zesassige E 646 ingezet (en misschien nog andere types). Het viel mij op dat de bovenleiding in Chiasso slechts voor de helft omschakelbaar is. De Zwitserse locs kunnen op eigen kracht van de trein komen en naar eigen gebied terugkeren. De Italiaanse locs daarentegen worden door een tweesysteem Ee 3/3 van de trein gehaald en naar eigen gebied teruggeduwd.

Tussen de EC-treinen door rijden er ook enkele echte Cisalpino's, de Pendolinostellen ETR 470. Die rijden nog steeds de dienst naar Stuttgart. Het viel mij op dat deze op de Gotthardlijn maar op enkele punten echt kantelden. Het verschil was duidelijk te merken. Waar hij niet kantelde werd je duidelijk naar links of rechts gedrukt. Waar hij wel kantelde was dit niet het geval, maar voelde je wel dat je omhoog of naar beneden ging (een beetje als in een vliegtuig die een bocht maakt). De snelheid is nauwelijks hoger dan een normale trein. Eén van de EC Cisalpino's draagt de naam Mediolanum. Dit was ooit een TEE-trein Milano-Brenner-München.

Tilo

De stoptreinen worden gereden onder de naam "Tilo". Dit betekent Treni Regionali Ticino Lombardia, een samenwerkingsverband tussen SBB en Trenitalia. In Ticino rijden drie lijnen:

S1: halfuursdienst Chiasso – Lugano – Bellinzona, elk uur door naar Biasca, stopt niet in Castione;

S2: halfuursdienst Bellinzona – Cadenazzo - Locarno;

S3: tweeuursdienst Cadenazzo – Luino.

De dienst wordt uitgevoerd met NPZ-treinstellen van de SBB voorzien van Tilo-opschriften. Ze hebben een B en een AB-tussenrijtuig type EW1 en/of EW2. In de spits rond Lugano worden er een B en een Bt (stuurstandrijtuig) aan toegevoegd. Enkele diensten worden met trekduwtreinen gereden bestaande uit EW1- en EW2-rijtuigen en een loc Re 4/4 II aan de noordzijde. Op lijn S3 rijden alleen tweewagenstellen.

Van Chiasso naar Milaan zet Trenitalia de zgn. piano bassato-rijtuigen in met locomotieven type E464 met één cabine. De rijtuigen hebben tussen de draaistellen een verlaagde vloer. Ze zijn gerenoveerd, hebben een airco gekregen met een grote bak op het dak en ze hebben een eigen kleurstelling gekregen met donker- en lichtgrijze tinten en rood-groene strepen. De treinsamenstelling bestaat uit acht rijtuigen met een locomotief. Het laatste rijtuig is een stuurstandrijtuig met een nieuwe schuine kop eraan. Het viel mij op dat de locomotief bij binnenkomst in Chiasso beide beugels had gestreken. Pas na stilstand gaat er weer een beugel omhoog. De treinen gaan niet naar Milano Centrale, maar door een tunnel naar Milano Garibaldi. (www.tilo.ch)

Goederenvervoer

De Gotthardlijn is natuurlijk een belangrijke goederencorridor tussen Duitsland en Italië. En dat is in Lugano te merken. Vele lange goederentreinen rijden hier door of maken een tussenstop. Vele containertreinen komen langs, ook die van/naar Nederland, Huckepacktreinen, houtsnipptreinen en gemengde treinen. De meeste treinen worden getrokken door koppels Re 4/4 III + Re 6/6, koppels Re 482 of Re 484 in Swiss Cargo-kleuren of koppels Duitse 185. Sommige treinen zijn nog voorzien van een opdrukloc. Soms zitten er vier locs voor de trein, allen met de beugel tegen de draad. Particuliere machines zijn toch in de minderheid. In Chiasso komen bijvoorbeeld E 484-machines (is eigenlijk een Re 484) in de kleuren van de FNM (Ferrovie Nord Milano).

Op verschillende plaatsen langs de Gotthardlijn, o.a. in depot Bellinzona stonden diverse locs type Ae 6/6, zowel in groen als in rood en met en zonder sierstrips. Ik heb ze niet rijdend gezien. In Erstfeld stond de groene museumkrokodil met een beugel tegen de draad.

Onderweg zijn op enkele plaatsen de werkzaamheden te zien voor de Gotthard-basistunnel en ook voor Ceneri-basistunnel zijn al werkzaamheden aan de gang. Halverwege Bellinzona en Lugano is men bezig met een werktunnel voor de aan- en afvoer van materialen e.d.

De Centovallibaan.

Deze spectaculaire lijn loopt van Locarno naar Domodossola in Italië. Er zijn twee maatschappijen: de Zwitserse FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) en de Italiaanse SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie). Gemiddeld wordt een doorgaande twee- uursdienst gereden die het hele traject aflegt. Afhankelijk van het seizoen rijden er enkele aanvullingen. Deze worden hoofdzakelijk gereden door wat oudere, achtassige gelede treinstellen, vaak nog met een rijtuig erachter. Enkele treinen worden gereden door de nieuwere lagevloer-treinstellen. Twee hiervan hebben uitsluitend eerste klas. Op het Zwitserse traject tot Camedo wordt elk uur een stoptreindienst gereden met een lagevloerstel. Op het Italiaanse deel rijden maar enkele stoptreinen.

Op het Zwitserse traject zijn twee grote stalen vakwerkbruggen te vinden, bij Intragna en bij Camedo. Die bij Intragna is makkelijk te bereiken vanaf het station (paar minuten lopen) en vanaf de naastgelegen verkeersbrug heb je 's morgens (i.v.m. de zonnestand) een prachtig uitzicht op deze brug en de kloof die hij overspant. In Italië is er kort voor Domodossola nog het slingertraject waarbij in een aantal etappes hoogte wordt gewonnen cq. wordt gedaald.

(www.centovalli.ch)

(Wordt vervolgd, Hans Krijnen)

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

Herfst en winter...

■ ...zijn in volle gang en dat is voor een deel van het NSR-management (pas) hét teken om zich zorgen te maken over de punctualiteit. Inmiddels slaan velen bij 's lands grootste vervoerder met enig leedvermaak gade hoe de nervositeit zich van de leiding meester maakt als het voortschrijdend gemiddelde van de punctualiteit der reizigerstreinen langzaam (maar zeker) onder de 85% duikt. Elke herfst dag is er traditioneel een waarop de punctualiteit op waardes tussen de 60 en 80% schommelt, zodat het gemiddelde dagelijks daalt. Op 22-11 bedroeg de score 66,4%, op 23-11 61,4%, op 24-11 64,7%, op 25-11 70,8%, op 26-11 76,3%, op 27-11. Het jaarlijks gemiddelde daalde zo 0,2% naar 84,8%, ruim onder het met de overheid afgesproken gemiddelde. Hoewel NS inmiddels een vorstelijke infraheffing betaalt aan ProRail en het overgrote deel van de vertragingen direct of indirect aan ProRail is toe te schrijven, weigert de vervoerder de infrabeheerder publiekelijk aansprakelijk te stellen voor de problemen.

■ Vanwege gladde sporen werd de treinserie 4200 Rotterdam – Maassluis West op 16-11 ingekort tot Maassluis. Men durft het risico niet aan dat een trein doorglijdt en vervolgens een niet gesloten overweg passeert. Weliswaar is het mogelijk een rijweg in te stellen naar Hoek van Holland (waardoor de overweg sluit), maar het is beveiligingstechnisch weer niet mogelijk om de trein dan toch in Maassluis West te keren; hij moet dan doorrijden naar Hoek van Holland Haven.

■ Op 16-11 werd vanwege extreem gladde sporen rond 18.00 uur besloten extra Sandite aan te brengen op de trajecten Amersfoort – Zwolle, Zwolle – Groningen en Meppel – Leeuwarden. Die dag glibberde trein 5550 in Soest voorbij stoptonend sein. Deze en zes andere treinen liepen vertragingen op tot circa een half uur.

■ Een ongeluk komt zelden alleen: op dezelfde dag (20-11) dat het treinverkeer rond Rotterdam ernstig gehinderd werd door de aanrijding tussen twee treinen (zie 'ongevallen ATB EG), plaagden harde wind en regen het treinverkeer. Hoewel in de voorafgaande weken al veel blaadjes van de bomen waren gekomen, werd het door de weersomstandigheden spekglad op enkele bosrijke trajecten. Op Amsterdam – Amersfoort, Utrecht – Zwolle en Utrecht – Arnhem ontstonden vertragingen van circa 30

minuten. Tussen 09.00 en 10.50 uur werd de treinserie 2000 opgeheven tussen Utrecht en Arnhem; 's middags werd de stop-treinserie 7500 Ede-Wageningen – Arnhem vanwege de forse vertragingen opgeheven. De stops te Oosterbeek en Wolfheze werden overgenomen door de 2000.

▪ Het slechte weer eiste eind november zijn tol. Mede als gevolg van vlakke plaatsen waren op 23-11 28 bakken Plan T en V, 24 bakken SGMm, 14 bakken DD-AR, 14 bakken VIRM, 19 bakken ICM en drie rijkstrijtuigen niet beschikbaar voor de dienst. Daartegenover stond een 'overschot' van één SGM-II en drie DM '90. Op 27-11 waren niet minder dan 66 bakken VIRM niet beschikbaar voor de dienst. Het tekort is ook en vooral een gevolg van de problemen die al sinds het voorjaar sluimeren en die NedTrain niet opgelost krijgt: al sinds begin dit jaar zijn enkele tientallen bakken niet inzetbaar bovenop de afgesproken aantallen ten behoeve van onderhoud en revisie.

'Best in class'

▪ Al enige tijd is de onderhoudsdochter van NS, NedTrain, in de ban van het 'best in class'-idee. Het bedrijf heeft – kennelijk wakker geschud door de concurrentie door Shunter en Voith – besloten dat de prestaties omhoog en de prijs omlaag moeten. Railion hoopt al jaren op een dergelijke ommekeer, maar is vooralsnog sceptisch omdat dergelijke beloften vaker zijn gedaan. De relatie tussen NSR en NedTrain is nog immer een zeer ongezonde: door de verplichte winkelnering die door de concernleiding wordt opgelegd, heeft NSR nooit een stok achter de deur om NedTrain tot betere prestaties te dwingen. Zo kan het gebeuren dat de materieelstand al vanaf eind 2005 gemiddeld –40 bakken per dag bedraagt, ook buiten de herfst en de winter. NedTrain en NSR hebben besloten voor de lijn Zwolle – Emmen een 'best in class'-project op te zetten. Het project wordt mede opgestart omdat de Emmerlijn in december 2007 mogelijk onderhands gegund wordt, terwijl voor 2009 een openbare aanbesteding gepland staat. Het korte-termijngedrag van de beide classgenoten is niet erg ontwikkeld: NSR ziet het in de speciale omloop houden van de qua tractieschakeling aangepaste Plan V's als de belangrijkste voorwaarde om de prestaties op hoog niveau te krijgen. Dat deze Plan V's, hoe snel ook, eerder the oldest dan de best in class zijn en dat tegelijk negen Railhoppers met een maximumsnelheid van 160 km/h uit puur economische overwegingen aan de kant zijn gezet, doet kennelijk niet ter zake. SM '90 is aan de kant gezet omdat de kleine serie te duur in onderhoud zou zijn. De daarmee gepaard gaande verslechtering van de kwaliteit werd uiteraard op de reizigers afgewenteld, hetgeen niet erg klantgericht is. Zo lang andere vervoerders provincies wel gelikte aanbiedingen maken en beloven nieuw materieel aan te schaffen, heeft NSR geen schijn van kans (hoewel ook Veolia flink door het ijs gegaan is wat betreft de concessie voor de Maaslijn).

VIRM

▪ Sedert 25-11 worden de stroomafnemers van VIRM (weer) dagelijks gecontroleerd, zoals dat ook vorige winter het geval was. Met de extra controles hoopt men de frequente problemen met de stroomafnemers van VIRM te voorkomen. De op blz. 394 genoemde proef blijkt iets omvangrijker. Op zes VIRM-vierwagenstammen zijn koolsleepstukken met stalen dragers uitgerust. Het betreft de stellen 9404, 9409, 9443, 9479 en 9506. Van deze stammen is één stroomafnemer met de nieuwe koolsleepstukken uitgevoerd; de 9502 en 9409 hebben op beide stroomafnemers de aangepaste sleepers.

▪ De op blz. 394 genoemde proefcompressor onder de 8705 is duidelijk herkenbaar door zijn afwijkende geluid.

▪ Inmiddels zijn de voorbereidingen gestart om in de VIRM-stammen schermen voor televisie aan te brengen.

▪ De op 24-11 na herstel van defecte klimaatbeheersingsinstallaties door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverde 9502 bleek niet erg goed gerepareerd. Na aankomst in Amsterdam werd geconstateerd dat de ventilatormotoren van de betreffende eenheden niet functioneerden.

▪ In het onderhoudsbedrijf Onnen loopt thans een uitwisselingsactie voor magneetremmen van VIRM-draaistellen. Het betreft een klus die onder garantie wordt uitgevoerd. Om eerst voldoende wisselvoorraad te verkrijgen, zijn van twintig draaistellen de permanent-magneetremmen verwijderd. Dit heeft voor de toegelaten maximumsnelheid van een VIRM geen gevolgen, als het maar bij één draaistel per treinstel blijft.

▪ Op 09-12 arriveerde één van de vier ongenummerd mBvk-casco's uit de voormalige hoofdwerkplaats Amersfoort in het revisiebedrijf Haarlem. Drie ONE-vrachtrijtuigen fungeerden als remrijtuig. Daar zal de bak worden opgebouwd tot mBvk voor de 9528, waarvan de beide beschadigde middenbakken bij VIS in Halberstadt worden hersteld (blz. 393). Volgens eerste berichten wordt de bak 290 8718 genummerd, het nummer dat de (nog steeds bestaande) onherstelbaar beschadigde kopbak ook draagt. Een gang van zaken die bij de 'oude' NS zeker niet door de beugel zou hebben gekund!

ICM

▪ Eerder werd hier bericht over een op proef gewijzigde remkraan in twee ICM-treinstellen. In de 4014 en 4028 werd vooruitlopend op de renovatie op proef de plaats van de remkraan gewijzigd. NSR wilde uitproberen of de nieuwe locatie een verbetering zou zijn ten opzichte van de oude plek. Dat bleek echter niet het geval te zijn.

▪ De in Wenen beproefde 4011 keerde op 10-12 in Nederland terug en werd door Railion-loc 6412 van Venlo naar Haarlem gesleept. Het treinstel, waarvan de compressor defect was geraakt in Wenen, was ingesloten tussen twee Rs-wagens.

ICE

▪ Met ingang van de omloopwijziging per 10-06-2007 zullen de eerste doorgaande ICE- en TGV-treindiensten tussen Frankfurt en Parijs van start gaan. De door DB AG verzorgde diensten worden gereden met meerspannings-ICE's BR 406, dus de treinstellen die ook tussen Amsterdam en Frankfurt en tussen Brussel en Frankfurt ingezet worden. Er zijn voor de nieuwe dienst geen extra treinstellen aangeschaft; DB gaat de ritten verzorgen met de bestaand vloot, die daardoor wel intensiever zal worden ingezet. In Nederland zal dit merkbaar zijn door een toename van het in de Watergraafsmeer uitgevoerde onderhoud aan de ICE's. Elke nacht verblijven drie stellen in de Watergraafsmeer, die alle gecontroleerd en gereinigd worden. Indien nodig vindt ook een controle van het treinstel en het loopwerk plaats. Overigens is in Amsterdam al duidelijk zichtbaar welke treinstellen voor de dienst naar Frankrijk zijn aangepast: na jarenlange proefritten en overleg met SNCF moest een fors aantal wijzigingen aan de stellen doorgevoerd worden. Zo was het noodzakelijk om extra plaatwerk aan de onderzijde aan te brengen, omdat de op de Franse hogesnelheidslijnen gebruikte steenslag tot schade aan motoren en draaistellen zou kunnen leiden bij snelheden van 350 km/h. In Duitsland is de lijn Keulen – Frankfurt, de enige waar 300 km/h gereden wordt, als 'feste Fahrbahn' uitgerust. De extra beplating maakt bepaalde onderdelen echter slecht bereikbaar.

- In Frankfurt wordt de bestaande werkplaats Griesheim uitgebreid. Nadat de S-Bahn uit Griesheim vertrokken was naar een nieuwe locatie in het voormalige poststation van Frankfurt, ontstond plaats voor uitbreiding van de werkplaats. Er komt plek voor in totaal vier extra ICE-stellen of rijkstammen van elk 200 meter lang. Tevens verrijzen een nieuwe wasmachine en een kuilwielbank. De uitbreiding kost 30 miljoen Euro en zal eind 2007 gereed zijn. Bij de feestelijke start van de werkzaamheden waren ook vertegenwoordigers van NedTrain aanwezig.

Mat '64

- De genoemde 949 en 897 zijn ook bestemd voor inzet op de lijn Zwolle – Emmen. In principe zijn voor de Emmerlijn naast de 897 en 949 de 953 – 958, 960 en 962 – 965 bestemd.
- Er wordt gekeken naar mogelijkheden om de Plan V's van plakfolie te voorzien. De vervoerder is naar verluidt geschrokken van de erbarmelijke staat waarin in- en exterieur van het oudste materieel verkeren. Vooral de ruiten van Plan T's hebben te lijden gehad van een foutief reinigingsmiddel, terwijl het wassen met oxaalzeep ook een duit in het zakje heeft gedaan. Op proef werd treinstel 879 in de week van 04-12 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam door een externe firma uitgebreid gepolijst.
- Op 04-12 werd geconstateerd dat van treinstel 895 tijdens een onderhoudsbeurt de voeding van de cabineairco opnieuw was aangesloten op het boordnet. Daardoor werkte de Sandite-installatie niet meer, hetgeen door NSR niet erg gewaardeerd werd. Door een storingsmonteur in Arnhem werd het euvel hersteld.
- De fraai geschilderde en naar verluidt gedeeltelijk met een nieuwe vloer uitgeruste 445 werd op 06-12 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverd, verbleef twee dagen op emplacement Haarlem en vertrok op 08-12 naar Eindhoven voor het inbouwen van GSM-R.

DDM/DD-AR

- Met de overbrenging van de DDM-rijtuigen van Amsterdam/Haarlem naar Tilburg voor de LTO-beurt, wil het niet vlotten. Railion moet een vervoersregeling hebben om de rijtuigen (in het sternet) te mogen vervoeren en die regeling komt er om onduidelijke redenen niet. De vraag rijst waarom NSR en NedTrain – in het algemeen – niet de overbrenging van materieel tussen de onderhouds- en revisiebedrijven in eigen hand nemen, zonder tussenkomst van een per definitie dure derde partij.
- In het verleden is het al vaak voorgekomen dat defecte DD-AR-stammen slechts met grote moeite door soortgenoten konden worden weggesleept, omdat de elektrische koppeldoos van de automatische BSI-koppeling niet vergrendeld kon worden. Het kon dan gebeuren dat een storing op het hulpstel werd overgebracht. In het onderhoudsbedrijf Leidschendam is inmiddels met een constructiewijziging gestart. Met behulp van een kraantje kan de stuurstroomkoppeldoos dichtgehouden worden. Hij zal niet openklappen tijdens een koppelmanoeuvre.
- mDDM 7845 en loc 1771 maakten op 04-12 proefritten op het bekende proeftraject tussen Eindhoven – Helmond – Venlo. Er werden stoorstromen gemeten.
- Zoals in onderstaande tabel over de materieelverdeling te zien is, zijn de stuurrijtuigen 270-7014, 7036, 7072 en 7077 momenteel niet ingedeeld in DD-AR- of mDDM-stammen. De 270 7072 werd op 01-12 door brand beschadigd (zie 'onregelmatigheden bij vervoerders').
- De tussen 1998 en 2003 tot Bv's 26-37 470, 471, 473 en 474 (thans 6870, 6871, 6873, 6874) omgebouwde ABv-rijtuigen worden de komende tijd teruggebouwd tot ABv. Doordat de voormalige Bvf-rijtuigen en de Bvk's 26-37 101 en 102 terugkeren in de DDM-dienst, wordt een andere verdeling van ABv's en Bv's noodzakelijk. Om onnavolgbare redenen krijgen de rijtuigen de nummers 26-37 670, 671, 673 en 674 (6670, 6671, 6673, 6674). Het is niet duidelijk waarom ze hun oorspronkelijke nummers niet terugkrijgen. De 26-37 472 staat sinds hij in Enkhuizen brandschade opliep, terzijde.
- De Bvf-rijtuigen die uit de IC-dienst zijn teruggetrokken, worden bij hun revisie terugvernummerd van 26-37 501 – 508, 511, 512, 514, 515 (5901 – 5908, 5911, 5912, 5914 en 5914) tot 26-37 401 – 408, 411, 412, 414, 415 (6801 – 6808, 6811, 6811, 6812, 6814 en 6815).
- De in Haarlem van botsschade herstelde mABk 390 7715 werd op 10-12 abusievelijk in het werkplaatssternet naar Leidschendam gezonden, hoewel het de bedoeling was de motorwagen op de Dijksgracht met zijn daar gestalde rijtuigen te herenigen. Op 12-12 kwam de losse bak alsnog – op eigen kracht – naar de Dijksgracht.

DM '90

- De Buffels 3403 en 3410 werden in de weken van 27-11 en 04-12 in het onderhoudsbedrijf Zwolle in- en uitwendig van bestickering voorzien. Beide treinstellen worden vast ingezet op de verbinding Zwolle – Kampen, die in december voor drie jaar aan NSR werd gegund. Aan de buitenzijde wordt het NS-vignet verplaatst en verkleind en verschijnt de tekst 'Zwolle – Kampen'. Op de kopwanden van de compartimenten wordt folie in de vorm van grote foto's geplakt. Het is tevens de bedoeling het 'staplelin' te verbouwen door de daar aanwezige klapzittingen te vervangen door banken. De statafels maken vervolgens plaats voor stastangen. Het benodigde meubilair wordt door de leverancier echter met vertraging geleverd. De beide Buffels werden op 08-12 met een feestelijke rit van Zwolle naar Kampen gepresenteerd.
- De inzet van het van de Maaslijn vrijkomende DM '90 is definitief. Met ingang van de nieuwe dienstregeling rijden vier stellen als spitstoevoeger tussen Hengelo en Enschede; tien stellen zijn sedertdien in de treinserie 9100 Zwolle – Groningen te vinden. In verband met de detectie van het lichte materieel is de minimale treinsamenstelling twee Buffels. Terwijl in Zwolle voldoende depotvoedingen voorhanden zijn om de treinstellen van energie te voorzien, is dat in Groningen klaarblijkelijk niet het geval. De oplossing is gevonden in het in de stand 'sluimeren' wegzetten van de treinstellen. Dat betekent dat de dieselmotoren automatisch starten om de koelwatertemperatuur op niveau te houden. De geluidsoverlast die daardoor mogelijk ontstaat, wordt gecompenseerd door het tanken, reinigen en controleren van de treinstellen van de nachtelijke uren naar overdag te verplaatsen.

Plan U

- De 116, 117, 121, 125, 191 en 193 zijn verkocht zijn aan de Slowaakse maatschappij BKRS. Voor de opknopbeurt hebben de 194 en 195 als onderdelenleverancier gediend. Deze stellen stonden enige tijd aan de andere zijde van het emplacement Zwolle opgesteld. Inmiddels zijn meerdere stellen klaar voor het transport. In afwachting hiervan dienen ze te worden gestald op een plek waar ze niet bereikbaar zijn voor graffitivandalen.

Series 1700 & 1800

- Per 29-11 werd loc 1732 tijdelijk in het park DD-AR-locs opgenomen. In het revisiebedrijf Tilburg werd de loc omgebouwd.
- De extra inzet van getrokken materieel doet de behoefte aan locomotieven bij NSR andermaal stijgen. Naast de herin-dienststelling van de tijdelijk terzijde gestelde 1800-en plant NSR de koop van een aantal 1600-en van Railion.

Rangeerlocomotieven

- Op 01-12 werd locomotor 267 op een stukje spoor bij het onderhoudsbedrijf Maastricht geplaatst. Het locje – ‘Gijs’ ge-naamd – draagt nog de geel-grijze NS-huisstijl; mogelijk krijgt de Sik in de toekomst zijn oude groene kleur terug.

ICK

- Per 10-12 ging de inzet van DB-rijtuigen in de treinserie 1500 Amsterdam – Amersfoort (in de spits tot Deventer) van start. Het betrof hier een proefbedrijf met in totaal zeven rijtuigen, hoewel het de bedoeling was met twee eenheden te gaan rijden. Overnachting vindt plaats in Zutphen, terwijl overdag in de Watergraafsmeer reiniging plaatsvindt. Tot april 2007 stromen de resterende rijtuigen in, die mogelijk direct in NS-kleurstelling worden gebracht. De stammen zijn acht bakken lang en rijden in principe met loc voor en achter. Van de acht rijtuigen is er één ICK-BD; NS heeft geen rijtuigen met rolstoeltoegang en –toilet gehoord. Bij de DB zijn deze functionaliteiten ondergebracht in de Bistro-rijtuigen ARkimbz. Hoewel de rijtuigen een RIC-toelating hebben, wordt voor gebruik door NS de deursluiting ervan voorzien van een mechanische vergrendeling. De gehuurde rijtuigen zijn eigendom van een speciaal voor dit doel in het leven dochteronderneming van DB, een constructie die de Duitse onderneming ook toepaste bij de naar Zweden verhuurde treinstellen BR 420 en die is ingegeven door de angst dat het materi-eel anders alsnog bij een concurrent in Duitsland kan belanden. Tot april moeten ook de tien Avmsz in de serie 1500 instromen.
- In november werd aan de reactivering van de volgende rijtuigen gewerkt:

Gehuurde DB-rijtuigen			
nummer	type	nummer	type
51 80 10-91 040-5	Aimz 260.5	51 80 22-91 213-4	Bimz 264.7
51 80 10-91 204-7	Aimz 261.7	51 80 22-91 265-4	Bimz 264.7
51 80 10-91 213-8	Aimz 261.9	51 80 22-91 271-2	Bimz 264.7
51 80 10-91 215-3	Aimz 261.5	51 80 22-91 285-2	Bimz 264.7
51 80 10-91 217-9	Aimz 261.5	51 80 22-91 289-4	Bimz 264.7
51 80 10-91 218-7	Aimz 261.5	51 80 22-91 291-0	Bimz 264.5
51 80 10-91 223-7	Aimz 261.9	51 80 22-91 296-9	Bimz 264.7
51 80 10-91 224-5	Aimz 261.5	51 80 22-91 316-5	Bimz 264.5
51 80 22-91 093-0	Bimz 263.1	51 80 22-91 330-6	Bimz 264.5
51 80 22-91 122-7	Bimz 263.1	51 80 22-91 294-4	Bimz 264.5
51 80 22-91 127-6	Bimz 263.1	51 80 22-91 260-5	Bimz 264.5
51 80 22-91 178-9	Bimz 263.5	51 80 22-91 252-2	Bimz 264.5
51 80 22-91 200-1	Bimz 264.1	51 80 22-91 248-0	Bimz 264.1
51 80 22-91 203-5	Bimz 264.1	51 80 22-91 256-3	Bimz 264.5
51 80 22-91 211-8	Bimz 264.7		
type	kenmerken		
Aimz 260.5	1 ^e klasse, open WC, asgenerator, DB-noodremoverbrugging		
Aimz 261.7	1 ^e klasse, open WC, statische omzetter		
Aimz 261.9	1 ^e klasse, vacuüm-WC, statische omzetter		
Bimz 263.1	2 ^e klasse, vacuüm-WC, asgenerator		
Bimz 263.5	2 ^e klasse, open WC, asgenerator		
Bimz 264.1	2 ^e klasse, vacuüm-WC, statische omzetter		
Bimz 264.5	2 ^e klasse, open WC, statische omzetter, DB-noodremoverbrugging		
Bimz 264.7	2 ^e klasse, open WC, statische omzetter		

- De ‘i’ in de typeaanduiding staat voor ‘InterRegio’ (en is dus met de afschaffing van de treintype al enige jaren niet meer relevant). Rijtuigen met een statische omzetter (Zugsammelschiene) hebben een ‘z’ aan het einde van de typebenaming; zonder ‘z’ hebben dus een asgenerator voor de energievoorziening. Rijtuigen met een oneven nummer achter de punt van het type zijn geschikt voor buitenlandse spanningen (alle rijtuigen in de tabel dus). Naast de, zeker voor Nederlandse begrippen, originele in-richting zijn de rijtuigen herkenbaar aan de bij de ombouw tot IR-rijtuig enigszins schuin geplaatste deuren bij de rijtuigovergan-gen, een maatregel die werd genomen om (iets) meer ruimte op de balkons te verkrijgen.
- In verschillende Duitse werkplaatsen werden de in de tabel genoemde rijtuigen gereactiveerd. Loc 1855 haalde op 08-12 de eerste tien rijtuigen op in Emmerich en bracht ze naar de Watergraafsmeer. In Emmerich bleven vijf rijtuigen achter die door technische problemen niet werden overgedragen. Uit Maastricht werden in de nacht van 07- op 08-12 de drie ICK-BD’s 82-37 062, 063 en 068 naar het Amsterdamse gezonden, waarvan er twee in de stammen werden gerangeerd. In de Meer werd in plaats van een tweetal geplande stammen één compositie geformeerd, bestaande uit de 1743, 22-91 271, 10-91 218, 22-91 252, ICK-BD 82-37 062, 22-91 200, 22-91 316, 10-91 204 en 22-91 294. De ICK moest worden uitgerangeerd vanwege een de-fecte verwarming en werd vervangen door een ander rijtuig. In de Watergraafsmeer bleven als reserve de 22-91 200, 22-91 316 en 10-91 204 achter.

ICR

- In het bijzijn van technici van Alstom, de fabrikant van de statische omzetters van het ICR-materieel, zijn begin december proefritten gehouden op de HSL-Zuid met de 10-70 373 en 20-70 408. De twee rijtuigen werden daartoe op 24-11 van het on-derhoudsbedrijf Amsterdam naar Utrecht HTMU gesleept. De op blz. 395 genoemde problemen met de omzetters blijken name-lijk structureel.
- De BDs-rijtuigen zijn één grote stiltezone geworden. Op alle ramen zijn aan de bovenzijde matte strips aangebracht.

- Met ingang van 29-11 werd B 20-70 582 uit de Beneluxdienst overgeheveld naar de binnenlandse dienst. Het rijtuig werd overgeplaatst van Amsterdam naar Maastricht.
- Op 28-11 was de in Amersfoort geplaatste instructiecombinatie 1772 met zijn BDs op bezoek in het onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat. Op 07-12 vond overbrenging van Amersfoort naar Maastricht plaats, waar loc en BDs geschikt gemaakt werden voor de gewone dienst.
- In BD-rijtuig 82-70 439 was in september, oktober en november op proef een flexibel computersysteem gemonteerd, 'Meetplatform' genoemd, dat verschillende soorten informatie kan verzamelen. Van één draaistel waren de aspotten voorzien van meetsensoren, in de conducteurruimte was een computer opgesteld, terwijl op één kopwand een GPS-antenne was gemonteerd.
- Op de Bs-stuurstandrijtuigen na, worden alle in de Beneluxdienst ingezette rijtuigen omgebouwd voor de dienst over de HSL-Zuid. Om de rijtuigen vrij te kunnen maken voor de ombouw, worden ze tijdelijk vervangen door andere ICR. Deze beschikken niet over de 18-aderige stuurstroomkabel voor de NMBS-reeks 11.8. Derhalve wordt de 61-aderige stuurstroomkabel voor binnenlands verkeer geschikt gemaakt voor het doorgeven van de signalen van deze locs. Middels een draagbaar apparaat worden de rijtuigen aangesloten op de Reeks 11 en de Bs, die ongewijzigd blijven.

Avmz

- Inmiddels zijn de tien Avmz-rijtuigen definitief door NSR overgenomen van NS Internationaal. De genoemde interesse uit Polen betrof overigens niet de staatsspoorwegmaatschappij PKP, maar een private firma. De Polen waren naar verluidt hevig teleurgesteld dat de koop, die nagenoeg rond was, niet doorging. Op 29-11 werden de laatste vijf rijtuigen van de Dijkgracht overgebracht naar de Watergraafsmeer.

DF

- In HOV-RN 2004-10 werd melding gemaakt van de aanwezigheid van vier voormalige postrijtuigen van Deutsche Post bij RSI in Oostende. De rijtuigen waren ooit door NS aangekocht voor gebruik als fietsenrijtuig, maar tot een verbouwing kwam het niet (meer). Nog voor het faillissement van RSI dit jaar, zijn de rijtuigen ontasbest en gesloopt.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie/ombouw BDs					
binnengenomen		wordt		afgeleverd	
DDM-1 LTO					
binnengenomen		afgeleverd			
26-37 113 (6913)	17-11	26-37 101 (6901)		12-12	
26-37 114 (6914)	06-12				
VIRM LT1			Plan V revisie R6		
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen afgeleverd	
8633	09-11	8638	15-11		
8639	17-11	9406	27-11		
9409	28-11	8633	05-12		
8640	06-12	8639	11-12		
ICMm revisie			Plan V revisie R7		
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen afgeleverd	
				454	15-11 445 06-12
				464	04-12
Schades/defecten					
binnengenomen		euvel		afgeleverd	
9502	23-11	defecte airco		10-70 373	20-11
20-70 243	24-11	defecte watertank		22-37 975	21-11
20-77 150	24-11	uitbouw pomp		26-37 112 (6912)	23-11
957	25-11	botsschade		9502	24-11
26-37 112 (6912)	17-11	nawerk LTO		26-37 427 (6627)	29-11
10-77 313 (5613)	06-12	niet defect		26-37 621 (6821)	29-11
20-77 120 (5613)	06-12	niet defect		20-70 243	30-11
20-77 132 (5613)	06-12	defecte watertank		20-77 150	30-11
4011	07-12	terug uit Wenen		26-37 470 (6670)	04-12
2964	08-12	botsschade Rtd		390 7715	08-12
(290 8718)	11-12	casco uit Amf		957	12-12

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1 + Cw cabinekoeling				DDM-1 LTO			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1723	27-11	1741	24-11	26-37 627 (6627)	24-11		
1727	05-12	1730	08-12	26-37 473 (6373)	24-11		
				26-37 503 (5903)	30-11		
				26-37 504 (5904)	05-12		
6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
				1709	09-11	1709	01-12

		1701	22-11	1701	07-12
Schades/defecten					
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>		<i>afgeleverd</i>	
1769	07-11	onbekend defect	1740	07-11	
1846	08-11	onbekend defect	1776	08-11	
1756	13-11	onbekend defect	8717	09-11	
1732	27-11	ombouw DD-AR	1769	14-11	
8719	08-12	proefneming airco	1706	15-11	
			1756	16-11	
			1846	23-11	
			1855	28-11	
			1702	29-11	
			1732	08-12	

Afscheid Maaslijn en Betuwelijn

- Op 09-12 nam NS Reizigers op ingetogen wijze afscheid van haar klanten op een tweetal lijnen. De Maaslijn Nijmegen – Roermond ging per 10-12 over naar Veolia; de Betuwelijn Dordrecht – Geldermalsen, door de provincie hardnekkig ‘Merwede-Lingelijn’ genoemd, naar Arriva. Op de Kippenlijn Amersfoort – Ede-Wageningen werden geen festiviteiten georganiseerd.
- Op de Maaslijn werd gependeld met een set ZLSM-railbussen (ex-DB), hetgeen in zoverre historisch is dat deze treinen in het verleden tussen Nijmegen en Kranenburg gereden hebben. Tevens gaf treinstel 186 acte de présence, terwijl loc 1312, die de railbussen op 07-12 in Heerlen had opgehaald, in Nijmegen stond opgesteld.
- Tussen Dordrecht en Geldermalsen werd op 09-12 gependeld met Plan U 113 van de HIJSM. De in de rode kleur geschilderde diesel bracht bij velen langs de lijn herinneringen aan vroeger tijden terug. Het stel reed in de normale dienst de treinen 7140, 7144, 7145 en 7149 en 's morgens en 's middags een extra rit.

Dienstregeling 2007

- Na overleg tussen NS Reizigers en ProRail aangaande de inzet van VIRM op de lijn Leiden – Alphen aan den Rijn – Woerden is een compromis bereikt. NSR zal de treinserie 8800 toch met VIRM-materieel gaan rijden, maar de baanvaknelheid voor dit materieeltype zal 120 km/h zijn.
- De week voorafgaand aan 10-12 had NS op allerlei manieren haar klanten opmerkzaam gemaakt op de komende omwenteling. Op 08-12 ontstonden problemen met de internetpagina van NS, omdat veel meer mensen dan gebruikelijk de reisplanner gebruikten voor het bekijken van de nieuwe vertrektijden. Hoewel bepaalde media meesmuilend berichtten over de digitale problemen, wees NS er terecht op dat de informatie over de nieuwe dienstregeling al maanden verkrijgbaar is.
- De nieuwe dienstregeling ging op 10-12 zonder noemenswaardige problemen van start. NS-directeur Meerstadt reed als machinist trein 21720 van Utrecht naar Rotterdam. Deze trein werd in Gouda feestelijk ontvangen, om de verbeterde bediening van de gemeente te vieren.
- Ook op de eerste werkdag 11-12 bleven problemen uit. Reizigers van Gouda Goverwelle naar Amsterdam en Uitgeest en Rotterdam/Den Haag mochten volgens de CTA-bakken een ‘D-trein met toeslag’ verwachten, zo wist een oplettende lezer ons te melden. Intercity's naar Amersfoort Schothorst kregen op het treinaanwijsbord in de Utrechtse stationshal de eindbestemming Zell am See/Brig. In Leiden heette de 2600 nog steeds een ‘sneltrain’, terwijl de reisplanner op internet hetzelfde toonde voor (o.a.) de serie 2200.
- ProRail liet zich op 10-12 van haar slechtste kant zien door werkzaamheden te laten uitlopen. Tussen Groningen en Delfzijl, Groningen en Roodeschool en tussen Doetinchem en Winterswijk kon het treinverkeer niet op het geplande tijdstip op gang komen. Bij Amsterdam Bijlmer ArenA liepen eveneens werkzaamheden uit, zodat de treindienst tussen Utrecht en Amsterdam uitgedund moest worden. De perronsporen 2 en 7 waren niet als zodanig bruikbaar. Op zondagmorgen bleek dat niet alle gele vertrekstaten op alle stations vervangen waren, hoewel het de bedoeling was dat deze klus in de nacht van 09- op 10-12 geheel geklaard zou worden.
- De veranderingen qua materieelinzet hebben ook hun weerslag op de verdeling van het materieel over de verschillende onderhoudsbedrijven.

Amsterdam	502 – 522, 524, 526 – 531 28-70 101 – 108, 111 – 113 20-70 216 – 218, 401 – 408, 411 – 418, 421, 422, 571 – 575 10-70 351, 353, 370 – 377, 481 – 488, 491, 492 82-70 971 – 978, 971, 982 26-37 101 – 108, 111 – 115 26-37 501 – 508, 511, 512, 514, 515, 416 – 418, 421 – 428, 431 – 438, 441 26-37 470, 471, 473, 474 – 478, 612 – 618, 621 – 628, 631 – 635
Onnen	4011 – 4097, 4201 – 4230, 4444, 4232 – 4250 8608, 8610, 8614, 8615, 8621, 8624, 8628, 8629, 8632, 8633, 8635 - 8642, 8644 – 8649, 8651 – 8668, 8670 – 8672, 8674 – 8676 8701, 8703, 8705, 8707, 8709, 8711, 8713, 8715, 8717, 8719, 8721, 8723, 8726, 8727, 8729 - 8746

Leidschendam	2001 – 2015, 2021 – 2035, 2936 – 2995 7401, 7402, 7406, 7407, 7409, 7418, 7420, 7424, 7426, 7430 – 7433, 7443, 7444, 7446, 7450 – 7452, 7455, 7458, 7460, 7462, 7464, 7473, 7479 7803 – 7805, 7808, 7810 – 7813, 7815 – 7817, 7819, 7821 – 7823, 7825, 7827 – 7829, 7834, 7835, 7837 – 7842, 7845, 7847, 7848, 7849, 7853, 7854, 7856, 7857, 7859, 7861, 7863, 7865 – 7871, 7874 – 7876, 7878 9401 – 9407, 9409, 9411, 9412 – 9414, 9416 – 9420, 9422, 9423, 9425 – 9427, 9430, 9431, 9434, 9443, 9450, 9469, 9473, 9477 – 9481, 9502, 9504, 9506, 9508, 9510, 9512, 9514, 9516, 9518, 9520, 9522, 9524, 9525, 9528
Zwolle	3401 – 3404, 3406 – 3437, 3443 – 3445
Maastricht	1733, 1734, 1736 – 1781 1823, 1826 – 1830, 1832 – 1837, 1839 – 1858

Connexion

Materieel

De voor Veolia, Connexion en Arriva bestemde Plan V's werden in de onderhoudsbedrijf Amsterdam en Maastricht (Veolia) aan een extra onderhoudsbeurt onderworpen. De stellen voor Connexion werden in Amersfoort voorzien van nieuwe koersrollen met de bestemmingen Amersfoort, Ede-Wageningen en Barneveld. De 840 werd – in een recordtempo – in het onderhoudsbedrijf Amsterdam op 08-12 tot op raamhoogte beplakt in de Valleilijn-huisstijl en...

Exploitatie

... op 09-12 gebruikt voor de openingsrit Ede-Wageningen naar Barneveld Centrum ter gelegenheid van de overname van de Kippenlijn per 10-12. Als speciale gast was minister Peijs van V&W aanwezig.

De dienstuitvoering op de Valleilijn moest op 10-12 bij aanvang dienst met bussen worden gestart, omdat ProRail uitgerekend deze nacht werkzaamheden in Barneveld uitvoerde. Het was al een jaar bekend dat daar een extra sein geplaatst moest worden om keringen in Barneveld mogelijk te maken, maar ProRail had kennelijk alleen in de nacht van 09- op 10-12 plek voor deze werkzaamheden.

Veolia

Gegokt en verloren

Nog voor de start van de dienstuitvoering op de Maaslijn per 10-12, ging Veolia onderuit. De vervoerder was met NS niet tot overeenstemming gekomen over het gebruik van DM '90 voor de duur van een jaar. Veolia grijpt daarom nu terug op de Wadlopers die door Arriva successievelijk worden afgestoten als gevolg van de instroom van GTW-materieel, op 10-12 te beginnen met zes DH-2 en elf DH-1. Omdat er nog niet voldoende DH-stellen beschikbaar zijn – de levering van Stadlers is net gestart – ziet Veolia zich genoodzaakt in de spits een gedeelte van de treindienst te verbussen. De twee doorgaande stopdiensten worden gereden met Wadlopers; voor de spitstreinen Nijmegen – Venray zijn niet voldoende bakken beschikbaar. De stop in BleRick wordt overgeslagen zo lang er Wadlopers worden ingezet, die immers slechts 100 km/h kunnen. De maatregel geldt voorlopig tot 01-03-2007. Veolia kon het niet laten in de media NS de schuld te geven van het materieeltekort. Alle vervoerders wisten dat de Buffels voor tien jaar gehuurd konden worden. NS weigerde voor Veolia een uitzondering te maken, mede omdat dat er waarschijnlijk toe zou hebben geleid dat de aanbieders die de aanbesteding niet gewonnen hebben, NS hard hadden aangepakt. Veolia heeft gegokt en verloren. Het verlies wordt afgewenteld op de reiziger.

Zoals verwacht kon worden, ging de start van de Veolia-exploitatie gepaard met vertragingen en uitval van treinen. Op 11-12 ontstonden vertragingen van een kwartier tot een halfuur. Om de chaos niet te groot te laten worden, werden geregeld treinen halverwege opgeheven, hetgeen door de reizigers niet erg gewaardeerd werd.

Materieel

Op 01-12 werd de (groene) Wadloper 3222 als eerste DH-stel overgebracht naar Venlo, alwaar instructie werd gegeven aan Veolia-machinisten. Het buitengewoon smerige treinstel werd op spoor 55 geplaatst. In totaal komen elf DH-I en drie DH-II voor Veolia te rijden.

In tegenstelling tot hetgeen vermeld op blz. 394, zijn de 901 – 915 niet voor Arriva bestemd. Arriva gaat rijden met de 863 – 870. Veolia wil (en mag) in tegenstelling tot Arriva wel met eenmanbediening rijden en wilde derhalve graag haar stellen laten ombouwen. Het eenvoudigweg omzetten van de huur naar enkele stellen uit de reeks 901 – 915 bleek niet tot de mogelijkheden te behoren, mede doordat Veolia in een zeer laat stadium met de vraag voor eenmanbediening kwam. Het overzetten van de sleutelkastjes uit de 901 – 915 blijkt evenmin mogelijk, omdat de ombouw in 2005 nogal primitief was uitgevoerd, waarbij op grote schaal gebruik gemaakt is van bevestigingsmaterialen die niet makkelijk weer los te halen zijn!

Arriva

Materieel

Voor het nieuwe materieel voor de 'Merwede-Lingelijn' heeft Arriva opnieuw voor leverancier Stadler gekozen. Op de verbinding Dordrecht – Geldermalsen zal Arriva vanaf eind 2008 GTW-materieel inzetten. Het betreft hier elektrisch aangedreven treinstellen. Arriva heeft voorlopig zeven treinstellen besteld; indien de in het vooruitzicht gestelde spoorverdubbeling doorgaat, wil de vervoerder nog drie stellen aanschaffen.

Een lezer maakte ons deelgenoot van zijn ervaringen in de nieuwe GTW-treinstellen op 29-11. De benaming 'fluistertrein' blijkt enigszins overtrokken te zijn. In het B-rijtuig is de geluidsproductie fors te noemen aan de zijde van het 'powerpack'. Wanneer de deur naar dit motoragentje opengaat, wordt het moeilijk een normaal gesprek te voeren. In de ABk-bak is het wel stil. Op 29-11 functioneerde het reizigersinformatiesysteem niet (goed). Onderweg werd er wel door Arriva-medewerkers aan gewerkt, maar zonder succes.

Exploitatie

- Eind november verschenen berichten in de regionale media waarin gemeld werd dat de provincie van Arriva en ProRail oplossingen vraagt voor de capaciteits- en perronproblemen tussen Groningen en Nieuweschans. Regelmatig komt het voor dat de treinen met de nieuwe GTW's te vol zitten. Arriva is van mening dat de reizigersgroei hiervoor verantwoordelijk is; de reizigers klagen echter over een groot aantal ritten dat uitvalt door defecten aan het DH-materieel. Arriva en de provincie willen dat ProRail op korte termijn een noodoplossing bedenkt voor de te lage perrons. Er ontstaan in Martenshoek en Kropswolde problemen met de uitschuiftreden van de GTW's, die daar op de perrons schuiven en beschadigen. De te lage perrons zijn dus als het ware net te hoog voor de uitschuiftreden! Het is al regelmatig voorgekomen dat treinen daarom niet stoppen te Martenshoek en Kropswolde. In de week van 11-12 werden de perrons op beide stations aangepast, zodat deze problemen in ieder geval opgelost waren.
- Op 11-12 werd de 'Spurt' – een naam die ook op de buitenzijde van de GTW's is aangebracht – geïntroduceerd in de provincie Friesland. De Stadlers werden geïntroduceerd op het traject Leeuwarden – Harlingen. Als geste richting de klanten boden gedeputeerde Ton Baas en 'regiomanager trein' van Arriva André Cnossen een ontbijt aan de reizigers in trein 30124. Al op 10-12 signaleerde een lezer GTW 305 in de dienst naar Harlingen.
- Al op 08-12 was de door de doorgaande inzet van GTW's per 10-12 versnelde en verbeterde dienst Groningen – Leer officieel in gebruik genomen door gedeputeerde Musschenga en directeur Gorka van de *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen* (LNVG), de instantie die in de Duitse deelstaat de aanbesteding van het regionale treinverkeer verzorgt.
- Dat de DH-stellen langzaam op hun laatste wielen (althans bij Arriva) rijden, meldde een lezer ons. Op 05-12 kwam treinstel 3215 als trein 30126 in Franeker aan met nog maar één werkende motor. In de achteroplopende bak was daardoor tevens de verlichting uitgevallen. Op de terugweg als 30115 werd eentje 3106 bijgeplaatst.

EETC**Materieel**

- Op 27-11 sleepten twee NSR-locs zeven rijkundigen van EETC (05-90 109, 05-70 111, 05-70 126, 05-70 127, 05-70 124, 05-70 117 en 05-70 121) van de Watergraafsmeer naar Leidschendam, waarbij de locomotieven aan beide zijden van de rijkundigen waren geplaatst. De rijkundigen kregen in Leidschendam een onderhoudsbeurt. Omdat in Leidschendam de opstelcapaciteit danig verkleind is door de komst van RandstadRail, moesten de rijkundigen direct na onderhoud terugkeren naar Amsterdam.

Railion**1600**

- Loc 1612 werd op 08-12 achter DB-loc 140 634 en tussen twee remwagens van Emmerich naar het Siemens-testcentrum Wegberg-Wildenrath gesleept. De 1600 gaat daar, op 1.500 volt bovenleidingsspanning, 'weerstand' genereren voor ETCS-proefritten.
- RN locen 1607, 1608, 1610 & 1617, welke al tijden in Maastricht staan en deels met schade staande locs 1605, 1618, 1620, 1622 & 1625 in Tilburg worden weer rijvaardig opgeknapt! De locs worden overgenomen door NSR en gelukkig voor NSR is de verkoop naar Italië nooit doorgegaan!

BR 189

- De op blz. 398 genoemde ombouw van 26 locomotieven BR 189 voor de Betuweroute heeft DB AG geplaatst bij een consortium van Siemens – de fabrikant van de locs – en Alstom. Er is een optie geplaatst voor de aanpassing van nog eens achttien exemplaren. Hoofdaannemer Siemens zal de engineering en de ombouw van de locomotieven verzorgen. De ombouw vindt plaats in de Siemens-fabriek in München-Allach. Ook de toelating van de BR 189 voor de Nederlandse bovenleidingsspanning en de spanning van 25 kV voor de Betuweroute wordt door Siemens gedaan. Alstom levert de ETCS- en ATB-installaties en draagt zorg voor de toelating hiervan in Nederland. De fabricage hiervan vindt plaats in Charleroi. De op blz. 398 genoemde proefritten op de Flevolijn waren in het kader van de ombouw gepland door Siemens en DB. Volgens planning moet de ombouw van de 26 locomotieven eind 2007 voltooid zijn.

Exploitatie

- Op 14-11 vertrok bij Nedmag in Veendam een houtafvaltrein. Op het terrein van Nedmag is een houtbank gebouwd. De trein, getrokken door de recent van ATB-NG voorziene 6415, bestond uit achttien wagens. De trein moet naar oostelijk Duitsland en in tegenstelling tot wat men zou verwachten, passeerde de trein niet bij Nieuweschans maar bij Venlo de grens met Duitsland.
- Op 16-11 nam trein 55707 kanaaltunnelloc 0001 mee naar het revisiebedrijf Tilburg. De 0001 is de derde diesellocc van Channel Tunnel welke revisie krijgt.
- RET uit Rotterdam stelde medio november weer een aantal ZGT-trams op transport naar Roemenië. Op 21-11 haalde de 6403 de RET 807 en 836, geladen op Laads-wagens, bij de Kleiweg op. Loc 6515 bracht op 23-11 de RET 817, 824 en 832 van de Kleiweg naar de Kijfhoek.
- Door een tekort aan locomotieven bij B-Cargo reed op 27-11 een Volvotrein met de Vlaamse Reuzen 6512 en 6518.

ACTS**Materieel**

- Op korte termijn zal ACTS de beschikking krijgen over de nieuwe loc 7107. De trekkracht heeft al enkele proefritten bij de fabriek gemaakt en zal na aflevering naar het revisiebedrijf Tilburg komen voor het inbouw van ETCS.

Exploitatie

▪ Sinds 07-12 rijdt ATCS een trein naar Praag, die in Duitsland door ITL gereden wordt. Voorlopig rijdt de trein twee keer per week en vertrekt vanuit de Waalhaven. Met de eerste trein werd vanuit Duitsland een 'Turmtriebwagen' meegezonden voor gebruik op de HSL-Zuid. De railbus werd naderhand naar Hoofddorp gesleept en kwam daar op de hogesnelheidslijn terecht.

ERS

Materieel

▪ Op 04-12 werd de eerste van vier nieuwe Class 66 voor ERS afgeleverd. De 6615 was de eerste, op 05-12 werd de 6614, op 06-12 de 6616 en op 07-12 de 6617 geleverd. Met de komst van de nieuwelingen kwam een eind aan de huur van de twee G2000-en 1607 en 1608. De 1607 kwam met trein 41770 defect mee op 05-12 achter de 6601. De loc had last van koelwaterlekkage. Vanaf Tilburg kwam de 6614 voor de trein die net door NedTrain was afgeleverd. Op 06-12 werd de defecte 1607 bij Nedtrain Feijenoord afgeleverd; twee dagen later reed de 1608 op eigen kracht naar Feijenoord.

Rail4Chem

Exploitatie

▪ Met aanvang van de nieuwe reizigersdienstregeling op 10-12 is het niet meer mogelijk om overdag in Barneveld te rangeren. Op 08-12 vond derhalve de laatste bediening bij daglicht plaats.

▪ Omdat op 06-12 loc 1202 met wagens niet meer weg kon door de instructieritten van Connexion en het reguliere NSR-verkeer, werd later die dag de loc uit z'n lijden verlost en kwam de PB 05 de trein ophalen. Zo ontstond nog een kleine line-up voor de Rijnvallei!

▪ Half december werden de laatste achttien groene graanwagens afgeleverd. Oorspronkelijk zouden 150 stuks komen maar door de technische staat van de wagens zijn het er een stuk minder geworden.

SNCF Fret

Exploitatie

▪ Vanaf 10-12 zou de Franse SNCF met G2000-en in Nederland gaan rijden met treinen die bij Roosendaal de grens overkomen en de bestemming Europoort of Beverwijk hebben. Aanvankelijk was er sprake van dat men met Class 66-locs zou gaan rijden; voorlopig zijn twee G2000-en besteld.

RRF

Materieel

▪ Half november verhuurde RRF voor langere tijd RRF16, die sedertdien op de HSL-Zuid proefritten voor ETCS met mP 3029 ondernam. Op 05-12 werd RRF17 afgeleverd. Naast de ATB-L heeft deze locomotief ook ETCS-beveiliging en kan zo op de Betuweroute worden ingezet. Wellicht wordt het materieelpark nog dit jaar uitgebreid met RRF18. Extra trekkrachten zijn voor uitbreiding van het werk hard nodig; de 600-en blijven voorlopig hun baantjes trekken.

ProRail

Infrastructuur

▪ Per 08-12 werd de eerste fase van het opstel terrein Utrecht Cartesiusweg in dienst gesteld. Het terrein telt 22 opstel sporen en vier bovenleidingloze sporen voor inframaterieel. In een later stadium komen een wasstraat en een technisch centrum voor het uitvoeren van kleine herstellingen gereed. In de eindsituatie, die naar verwachting medio 2007 bereikt zal worden, is de Cartesiusweg met drie aansluitingen op emplacement Utrecht Centraal aangesloten. Het terrein ligt op de voormalige Spoorstaafasinstallatie (SLI).

▪ De gemeenten langs de IJzeren Rijn tussen Weert en Budel hebben hun vergunningen verleend. Niet dat men nu al actief bezig is met opknappen en dat er nu wel gereden mag worden maar een stap is gezet.

▪ De nieuwe Sloelijn krijgt steeds meer vorm. Twee overwegen in de oude lijn worden alsnog voorzien van nieuwe AHOB's! Op het emplacement van Sloe is gestart met de bouw van een nieuw personeelsverblijf voor Railion. Het gebouw krijgt twee verdiepingen en is nodig omdat op de plek van het huidige gebouw het verlengde emplacement komt te liggen. Het nieuwe pand moet komend jaar klaar zijn. De nieuwe spoorlijn is pas eind 2007 klaar.

ProRail & de huidige tijd

▪ Eind november sommeerde minister van VROM Van Geel ProRail een eind te maken aan nachtelijk goederenverkeer over de lijn Groningen – Leeuwarden. Burgers uit Zuidhorn en Tietjerksteradeel hadden geklaagd over de geluidsoverlast nadat het aantal goederentreinen van gemiddeld één per week in 2005 was toegenomen tot gemiddeld drie. Op straffe van een dwangsom moet ProRail de treinen op andere tijden/routes plannen, hetgeen door nachtelijke werkzaamheden tussen Meppel en Groningen nog niet zal meevallen.

Infraproblemen

▪ Kennelijk konden 'dringende herstelwerkzaamheden' aan de toch al niet in beste staat verkerende spoorbaan tussen Woerden en Alphen aan den Rijn op 15-11 niet langer wachten, zodat ProRail weer eens een van haar bekende trucs uit de hoge hoed toverde: de treindienst werd simpelweg stilgelegd en NS had maar voor vervangende bussen te zorgen. Vanaf 22.00 uur reden er tot einde reizigersdienst geen treinen meer tussen Woerden en Alphen.

▪ De volgende dag was het bepaald niet beter: vanaf 11.00 uur was de brug tussen Alphen aan den Rijn en Leiden Lammen-schans gestoord. Na ruim een uur was de storing hersteld en treinverkeer dus weer mogelijk.

- Op 22-11 ging het mis tussen Bodegraven van Alphen. Als gevolg van een defecte brug was er tussen 9.45 uur en 10.10 uur geen treinverkeer mogelijk tussen beide plaatsen. Twee treinen werden opgeheven; een derde kreeg een kwartier vertraging.
- Na een brugopening werd op 16-11 de brug over het Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden niet goed vergrendeld, waardoor een storing optrad van een halfuur.
- Diezelfde dag werd een baanverzakking geconstateerd tussen Ommen en Hardenberg. De treinen reden met een aanwijzing 'voorzichtig rijden'. In de nacht van 17-11 werd de verzakking hersteld.
- Bij Amsterdam Bijlmer ontstond op 17-11 rond 12.30 uur een stroomstoring. Tussen Utrecht en Amsterdam/Schiphol Abcoude en Amsterdam Bijlmer was beperkt en op de Utrechtboog geen treinverkeer meer mogelijk. Ook Woerden – Breukelen was gestremd. Rond 14.00 uur was het defect, een haperend onderdeel van de ETCS-beveiliging, verholpen.
- Diezelfde dag werden de reizigers tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam, de afgelopen maanden al flink dwarsgezeten door ProRail, verrast door een wisselstoring te Gouda. Terwijl de IC's in het geheel naar Den Haag gingen, reed de serie 2000 zonder te splitsen en te combineren in Gouda geheel naar Rotterdam. De monteurs stonden eerst in de file en hadden vervolgens nog ruim drie (!) uur nodig om een defecte microprocessor te lokaliseren en te vervangen.
- Op 22-11 was er weer de nagenoeg dagelijks optredende wisselstoring bij Duivendrecht. Tussen Duivendrecht en Schiphol werd de stoptreindienst uitgedund; de serie 3500 moest het uiteraard ook ontgelden. NS heeft met de ingebruikname van de Utrechtboog enthousiast reclame gemaakt voor de rechtstreekse IC-verbinding tussen Utrecht en Schiphol, maar lijkt ProRail niet tot de orde te roepen nu de infrabeheerder het afgelopen jaar honderden treinen van deze serie heeft opgeheven door de beroerde staat van de (nieuwe en vertraagd opgeleverde!) infrastructuur. In dit geval was de aannemer na anderhalf uur om 09.30 uur ter plaatse, maar kon na onderzoek niets doen omdat het herstellen van de storing door het wisselbouwbedrijf moest gebeuren. Om 15.15 uur was een defecte sensor vervangen. Al op 24-11 ging het opnieuw mis: van 08.20 tot 10.10 uur reden er weer minder stoptreinen en werd de 3500 opgeheven. Alsof het voor die dag niet genoeg was, werden vanwege een wisselstoring te Schiphol vanaf 18.30 uur de 2100/2400 omgeleid via Haarlem. Tussen 19.15 en 21.15 uur ging opnieuw de serie 3500 eruit. Om 21.30 uur waren een losse draad en een defecte zekering hersteld.
- Tussen Boxtel en Den Bosch ontstond op 22-11 om 13.35 uur een seinstoring. Een defecte condensator, een oorzaak die de laatste maanden wel erg vaak in de statistieken opduikt, zorgde tot 15.30 uur voor forse problemen.
- Bij Halfweg – in de door ProRail dagelijks gepubliceerde opsomming van problemen gelegen tussen Amsterdam *Zomerdijk* en Haarlem – trad die dag om 16.10 uur een seinstoring op. Het treinverkeer tussen Amsterdam en Haarlem werd volledig stilgelegd; kennelijk waren de treindienstleiders niet meer bij machte ook maar één treinserie door stoptonende seinen te loodsen. Nadat om 16.55 uur beperkt treinverkeer mogelijk werd, was rond 18.10 uur een – u raad het al – defecte zekering hersteld. De dag eindigde zoals hij begonnen was: naast een wisselstoring tussen Oldenzaal en Enschede, veroorzaakt door een spanningsdip bij Essent en een als gevolg daarvan niet juist omgeschakelde omvormer, werd vanaf 21.00 uur de serie 3500 opgeheven vanwege een wisselstoring in Maarssen. Om 22.00 uur waren de problemen voorbij, maar een oorzaak werd niet gevonden.
- Rond 12.50 uur werd op 23-11 tussen Delft en Schiedam gewerkt aan het herstel van een klaarblijkelijk plotseling opgetreden spoorstaafbreuk. De aannemer veroorzaakte een sectie- en wisselstoring, waarna om 14.00 uur werd besloten om tussen Den Haag en Rotterdam stil te leggen. Die beslissing werd om 14.20 uur herroepen, nadat al enkele gestrande treinen waren doorgereden. Ruim een uur later was de storing verholpen.
- Het begin van de week van 27-11 verliep in stijl: om 06.00 uur ontstond, na werkzaamheden, een wisselstoring bij Gouda Goverwelle. De intercity's tussen Rotterdam/Den Haag en Utrecht werden opgeheven. Om 08.40 uur was het wissel weer functioneel toen een kabel was vervangen.
- Die dag ging het ook verkeerd tussen Utrecht en Amsterdam. Van 11.25 uur tot einde reizigersdienst (!) werden de IC's serie 800/900 richting Amsterdam omgeleid via Hilversum vanwege een gescheurd puntstuk in Maarssen. In de nacht van 27- op 28-11 werd het wissel hersteld.
- In de nacht van 29- op 30-11 stalen koperdieven enkele honderden meters kabel van de beveiliging tussen Ravenstein en Oss, hetgeen een sein- en wisselstoring tot gevolg had. Het is niet voor het eerst dit jaar dat kabels gestolen worden. Nadat middels een noodverband vanaf 06.00 uur weer treinverkeer mogelijk was, waren de problemen om 07.35 uur volledig verholpen. In de nacht van 04- op 05-12 sloegen dieven opnieuw toe: bij Geldermalsen werd honderd meter kabel ontvreemd, hetgeen een fikse seinstoring tot gevolg had. Rond 06.30 uur was het treinverkeer tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch weer onbeperkt mogelijk, maar toen was het baanvak naar Tiel gestremd. Ruim drie uur later waren de problemen opgelost.
- Op 03-12 deed de inmiddels beruchte Botlek tunnel weer eens van zich spreken. Door een defecte gasdetector ging het gasalarm tot twee keer toe af. Het treinverkeer werd over de Botlekbrug geleid; de betreffende detector was om 01.20 uur uitgeschakeld.
- Een dag later ontstond opnieuw een wisselstoring bij Duivendrecht. Tussen Diemen Zuid werd de stoptreindienst uitgedund; na enige tijd werden de IC's serie 700/1600 van Amersfoort naar Schiphol omgeleid via Amsterdam Centraal.
- Die dag was er tevens een seinstoring bij Geldermalsen. Opnieuw moest de serie 3500 het ontgelden, evenals de serie 6000 Utrecht – Tiel. De overblijvende series 800 en 900 ondervonden forse vertragingen, terwijl NS het niet nodig vond om bussen in te zetten. Het vermoeden bestond dat door graafwerkzaamheden kabels beschadigd geraakt waren. Dat was inderdaad het geval, maar de storing bleef aanwezig. Daarop werd nog een beschadigde kabel aangetroffen, maar het herstel daarvan mocht evenmin baten. Na ruim tweeënhalf uur was de storing volledig verholpen.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 25-11 ontspoorde in Roosendaal een Railpro-onderlosser. De wagen kwam dwars op het spoor te staan.
- Plan T 524 zorgde op 26-11 voor veel problemen. Als voorste stel van trein 5754 strandde het stel met de 945 tussen Duivendrecht en Amsterdam RAI met brand in de hoogspanningskast. Na 32 minuten kon de trein zijn weg vervolgen, maar enkele honderden meters verder kwam het stel opnieuw stil te staan. Nu moest de brandweer ter plaatse komen. Die legde uiteraard het treinverkeer geheel stil, maar de naastgelegen metrospooren konden in dienst blijven. De 524 kwam – een enorme stank verspreidend – direct naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- In een onbekende Plan V woedde op 28-11 in Nieuw-Amsterdam een brandje in de compressorkast.

- In de vroege morgen van 25-11 botste een onbekende trein een trein tussen Wolfheze en Ede-Wageningen met in het spoor gelegde stenen. De politie sloot het baanvak volledig; om 08.20 uur mocht over één spoor het treinverkeer worden opgestart. De transportbesturing van NS Reizigers had het proces niet in de hand, want er ontstond een dusdanige chaos dat om 09.15 uur het treinverkeer voor een half uur opnieuw stilgelegd werd. Nog diezelfde dag arresteerde de politie twee scholieren die bekenden de stenen te hebben neergelegd.
- Plan V 957 reed diezelfde dag tussen Nieuw Amsterdam en Emmen een trilplaat van een aannemer aan. De pneumatische triller werd door de botsing gekatapulteerd en belandde in een graafmachine naast de spoorbaan. Omdat de baanwerkers op het moment van de botsing juist pauzeerden, raakte niemand gewond. De 957 kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Een kolenwagen ontspoorde op 01-12 tijdens rangers in het Westelijk Havengebied van Amsterdam met één as. Na ruim twee uur was de wagen herspoord, maar een uur later stond hij opnieuw langs de rails. Loc 7101 van ACTS liep bij het gebeuren lichte schade op. Daarop werd besloten de wagen wel te hersporen, maar hem later met een dieplader op te halen.
- De A32-trams die de dienst tussen Gouda en Alphen aan de Rijn verzorgen, zijn ontegenzeggelijk betrouwbaarder geworden. Op 01-12 echter strandden de twee treinen in respectievelijk Alphen en Boskoop.
- In Bvk 270 7072 van DD-AR-stam 7872 ontstond op 01-12 brand. De stam was onderweg als trein 5668, toen ter hoogte van Putten de brand ontdekt werd. Twee jongens van circa zeventien jaar waren door medereizigers gezien terwijl ze op het balkon achter de machinistencabine een vuurtje probeerden te stoken in de prullenbak. Nadat de brand geblust was, werd de 7815, afkomstig van de opgeheven 5679, gebruikt om de gehavende soortgenoot weg te slepen. Aanvankelijk naar Amersfoort, maar vervolgens via Den Haag HS en Centraal naar Leidschendam. De 7815 keerde daarop direct terug naar Amsterdam.
- In de nacht van 01- op 02-12 ontspoorde een kraan op lorries tijdens werkzaamheden in Rotterdam. Na ruim een uur stond het geheel weer in het spoor; een gedeelte van de werkzaamheden werd afgelast.

Betuweroute

- De overheid en ProRail zijn verwickeld in een geschil met de aannemer die verantwoordelijk is voor de tunneltechnische installaties. Eerder dit jaar ontstond vertraging bij de bouw van de installaties, die uiteindelijk de ingebruikname van de Betuweroute in gevaar bracht. De aannemer zegde toe het werk te intensiveren zodat de deadline alsnog gehaald zou worden. Bij nader inzien blijkt dat toch niet te lukken, een feit waarover ProRail op 30-11 de minister informeerde. Er wordt gesproken over een vertraging van zes tot acht weken. De oorspronkelijke ingebruikname stond gepland voor 02-01.
- Tussen ProRail en de goederenvervoerders is nog steeds geen akkoord tot stand gekomen over de hoogte van de voor de Betuweroute te betalen gebruiksvergoeding.
- Op 11-12 presenteerde de Betuweroute Exploitatie Maatschappij haar nieuwe naam: Searail. De onderneming is een samenwerking van het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam en ProRail en 'regisseert' op de Betuweroute het railgoederenvervoer van de Havenspoorlijn vanaf 01-01-2007 en in een later stadium ook op het geheel nieuwe trajectdeel. De directie bestaat uit Cees Tommel en Sjoerd Sjoerdsma. Searail is een commerciële en zelfstandig opererend bedrijf. De havenbedrijven bezitten samen een aandeel van 50% in Searail.
- Op 18-11 werd er bij Tiel een brandoefening gehouden waarbij een aantal ketelwagens gekoeld moest worden. Tien dagen later werd er voor het eerst een goederentrein met 100 km/h gereden. Het was de bedoeling deze ritten ook met 120 km/h te doen maar toen bleek dat de wagens niet sneller mochten dan 100 km/h...
- Voor een bijeenkomst bij KEMA in Arnhem gingen de ETCS-proefkonijnen 7105 en 2007 op 07-12 naar deze vestiging via de tegenwoordig zelden gebruikte aansluiting.

Stations

- Op station Den Haag HS werd in de tweede helft van november een vernieuwde Kiosk ingericht en in gebruik genomen. De winkel is van hetzelfde ontwerp als de succesvol gebleken proefwinkel in Utrecht.
- In tegenstelling tot eerder berichten bouwt ProRail toch een tijdelijk station in Nijverdal West. Tijdens de bouw van de tunnel vanaf 2010 wilde ProRail eigenlijk bussen laten rijden tussen (station) Raalte en Nijverdal. Nu wordt toch een tijdelijke halte in Nijverdal West aangelegd.

Ongevallen ATB EG

- Op 20-11 botste op vrijwel dezelfde plaats waar op 11-02-2005 de 2877 zijdelings de 4071 en 4086 ramde, kort na 10.00 uur de lege SGMm-en 2964 en 2995 met de ACTS-Veendam-shuttle. Gewonden waren er bij de aanrijding niet te betreuen, maar de materiële schade was enorm. Zeven containerwagens ontspoorde; zes containers werden bij de botsing van de wagens geslingerd. De SGMm kwam schuin in de ballast gestaan. Ook de infrastructuur raakte zwaar beschadigd. Het duurde tot 25-11 eer het treinverkeer richting Gouda weer volledig kon worden uitgevoerd. De overgebleven treinseries 22000/2800 en 4000/14000 reden via de nieuwe 'goederenboog' (spoor GA) vanaf de Westelijke Splitsing, zodat ze op spoor 3/4 behandeld konden worden. De hoge kant van het emplacement, inclusief de sporen 11, 12, 13, 14, 15 en 16, was namelijk versperd. Om voldoende perroncapaciteit te hebben, werden de series 4200, 9700 en 5000 opgeheven. Meerdere dagen stond Sprinter 2028 opgesloten op spoor 11 te Rotterdam. Over de oorzaak is nog niets bekend; wel staat vast dat de SGMm van hetzelfde spoor vertrok als de 2877 op 11-02-2005, spoor 14. De 2964 kwam op 26-11 achter de 2995 naar Den Haag HS en zou aanvankelijk op 30-11 door hetzelfde stel naar de Dijkgracht gesleept worden. Dat ging niet door: tot 08-12 stond de Sprinter op spoor 302B te Den Haag HS.
- Een dag later ontstond een grote ravage toen in Arnhem trein 7632 uit Zutphen (825+531) frontaal op trein 342377 Kijfhoek – Emmerich botste. De ERS-trein, naar het schijnt de trein die een stoptonend sein ten onrechte heeft gepasseerd, werd getrokken door de gehuurde ACTS-loc 513-9. Bij de botsing werd de 826 zeer zwaar beschadigd. De cabine van de vooroplopen- de ABK werd volledig ingedrukt. De machinist zag de botsing aankomen en wist uit de cabine te vluchten, hetgeen hem het leven heeft gered. 27 reizigers raakten gewond, waarvan drie ernstig. Een reiziger die zich ter hoogte van de rijtuigovergang bevond, kon pas enkele uren door de brandweer worden bevrijd. Beide bakken waren daar volledig in elkaar gedrukt. Het kop-draaistel stond na de botsing dwars onder de bak. Omstreeks 17.00 uur werd door onderzoekers een remproef genomen op de goederentrein; rond 21.30 uur was de 531 weggesleept. Opvallend was dat alle stationsklokken (symbolisch?) op twee voor

twaalf waren blijven staan, hoewel de botsing al enige uren daarvoor had plaatsgevonden. De 531 raakte bij de botsing eveneens beschadigd en stond op 13-12 nog steeds in Arnhem.

- Begrijpelijkerwijs ontstond opnieuw grote beroering in de media toen op 26-11 bij Hilversum trein 5857 bijna in botsing kwam met trein 4954. De 5857 was vanwege gladheid voorbij sein 2 gegleden. Enigszins overtrokken was de reactie van de KLPD, die het treinverkeer voor maar liefst anderhalf uur stillegde.
- ProRail maakte al spoedig na de ongevallen bekend dat wordt gewerkt aan een uitbreiding van het ATB-EG-systeem, het zogeheten ATB++, dat middels bakens ook treinen die 40 km/h of langzamer rijden, controleert op het passeren van stoptonen-de seinen. De ontwikkeling van het systeem is al geruime tijd gaande.

Niet-centraal bediende gebieden

- Per 29-12 neemt ProRail de verantwoordelijkheid over zogeheten 'niet-centraal bediende gebieden' over van Railion. Het betreft hier emplacementen waar medewerkers van Railion verantwoordelijk waren voor de bediening van seinen en wissels. Het betreft (gedeeltes van) de emplacementen Arnhem GE, Nijmegen GE, Almelo GE, Hengelo, Zwolle, Onnen Rangeer, Amersfoort GE, Amersfoort PON, Amersfoort Vlasakkers, Kijfhoek, Roosendaal GE, Terneuzen, Sas van Gent, Axel, Dordrecht De Staart, Dordrecht Zeehaven, Vlaardingen, Zwijndrecht Grote Lindt, Blerick en Venlo.

Correcties

- Meerdere lezers wezen ons er terecht op dat in de berichtgeving over ACTS op blz. 399 een storende fout geslopen was. Op 02- en 03-11 kwam huurloc 1001038 (type G2000) naar Barneveld.
- De inhuuldingsrit voor genodigden met de nieuwe GTW op 01-11 voerde van Groningen naar **Zuidbroek** en niet naar Onnen.
- Een lezer meldde ons dat Veolia inderdaad serieus heeft overwogen om dit materieel in te zetten op de Maaslijn, maar dat de onderhandelingspartner voor het beschikbaar krijgen van het materieel is niet NS was, maar de Slowaakse private spoorwegonderneming BRKS. Dit bedrijf heeft zes DE3-en overgenomen van NSR. De inzet van DE3 op de Maaslijn is uiteindelijk afgeketst op de ATB-NG, dat opnieuw in de daarvoor geschikte treinstellen zou moeten worden ingebouwd. Alleen met betrekking tot ATB-NG is NS in deze zaak betrokken geweest.
- Op blz. 394 werd gemeld dat Veolia de beschikking krijgt over de 839 en 840. Dat moet, zoals uit de erboven staande tekst bleek, Connexion zijn.

Wist u dat...

- ICRm 20-70 229 aan één zijde voorzien is van klassecijfers van het oude type?
- Plan V 804 in de Bk is voorzien van een rode bankzitting, die aan de onderzijde is voorzien van het nummer 842?
- van de 3027 in de nacht van 26- op 27-11 enkele wielbanden werden afgedraaid in Amsterdam?
- Hondekop 766 op 01-12 in onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat gesignaleerd werd?
- die dag ook de 113 daar aangetroffen kon worden?
- de gereviseerde 6870 op prachtig nieuw geschilderde draaistellen staat?
- de dubbeldeksrijtuigen die Bombardier aan DB AG levert, een beschikbaarheid van nagenoeg 100% – hetgeen betekent dat nagenoeg nooit rijtuigen uit de dienst gehaald moeten worden voor niet-gepland defectenherstel – halen?
- bij de eveneens door Bombardier geleverde VIRM-stammen defecten en (dus) ongepland werkplaatsbezoeken aan de orde van de dag zijn?
- NSR zich wel eens mag afvragen of deze bedroevende cijfers hun oorsprong hebben in de bouwkwaliteit of in de manier waarop het materieel onderhouden wordt?

LEVENSLOPEN

Wij vervolgen onze reeks levenslopen Mat'54. De volgorde van sloop is de volgorde van publicatie. Deze keer respectievelijk de 783, 778 en 775.

Levensloop EID4 783

De 783 wordt op 17 januari 1962 afgeleverd en op 19 januari in dienst gesteld. De eerste kilometerrevisie krijgt de 783 in 1965 (26/1 – 9/2), de eerste H2 begin 1968 (in februari afgeleverd). Bij Werkspoor is de 783 twee keer: eerst voor inbouw van ATB-apparatuur in 1966 (9– 25/11), later voor de modernisering in 1969 (14/11 – 2/12). In maart 1971 krijgt de 783 zijn derde frontsein.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1972 (15/6 – 12/9). Bij deze gelegenheid krijgt de 783 coach-interieur en wordt het stel geel geschilderd, althans: in de eerste IC-beschildering (donkerblauwe banden om de ramen, grijze deuren). Het is het 8^e treinstel uit de serie 780- 791 (ex-780 – 786, 773, 775, 777-779), de eerste serie hondekopvieren met interieur in coachopstelling, later de "kleine coachen" genoemd. Op 6 maart 1976 gaat het fout als de 783, als trein 2144, bij Roosendaal op een vrachtauto botst. De Bk van het treinstel wordt zwaar beschadigd. Het herstel vindt plaats in Haarlem (12/3 – 15/6). Het treinstel wordt afgeleverd als 1783, het eerste van zijn serie dat in de nummerreeks 1700 wordt vernummerd (onder invloed van de tweede serie coachstellen die op dat moment verbouwd wordt en eveneens in de serie 1700 werd vernummerd). De 1783 krijgt de volgende H2-revisie in 1979 (3/4 – 30/5), waarbij nu ook de beschildering wordt aangepast aan die van de jongere coachstellen (blauwe baan over de volle lengte van de zijwanden). Vermeldenswaard is de ontsporing in Zwolle op 19 september 1980. De BDK raakt hierbij beschadigd, het herstel is in Haarlem van 25/9 – 24/10. Met verwarmbare koppelingen komt de 1783 in dienst op 9 september 1985. Kort daarna is de volgende H2: 21/11/1985 – 21/2/1986.

De terugvernummering van de 1783 in 783 begint ook met een aanrijding: begin augustus 1991, waarvan overigens nadere bijzonderheden over locatie en omstandigheden ontbreken. De 1783 is voor herstel van de schade aan de Bk in de hoofdwerk-

plaats van 5 – 23/8 en komt weer in dienst als 783. Een paar maanden later, op 19 december, komt de 783 voor een uitgebreide opknappbeurt naar de werkplaats Roosendaal, waar het stel wordt afgeleverd op 18 maart 1992.

Per 15 januari 1995 is het gedaan met 5 tweetjes en 4 viertjes materieel '54, maar de 783 blijft in de praktijk nog rijden. In die maand is het stel, samen met de 774, dagenlang actief als vervangend materieel voor een DDAR3. Daarna komt het, als alle andere, naar Zwolle Rangeer. Op 23 januari 1997 komt de 783 met lotgenoot 778 naar de sloop, getrokken door loc 1224 met behulp van een koppelwagen die door de „Sleepdienst Watergraafsmeer” van de sloper gered is. Er is op dat moment niet voldoende mat '54 beschikbaar om als sleepstellen te dienen door kortsluiting in de 765....

Levensloop EID4 778

De 778 wordt op 27 april 1961 afgeleverd en komt op 28 april in dienst. De eerste forse aanrijding heeft de 778 al in het volgende jaar. Op 5 december loopt de BDK schade op in Castricum, het herstel is van 6 – 19/12.

De eerste kilometerrevisie krijgt de 778 in 1964 (4 – 18/3), de volgende in 1967 (27/4 – 23/5). Bij Werkspoor is de 778 twee keer: eerst voor inbouw van ATB-apparatuur in 1966 (11/11 – 8/12), later voor de modernisering in 1969 (20/11 – 5/12). In november 1968 zijn de witte emblemen aangebracht. De tweede vermeldenswaardige aanrijding is die op 27 juli 1966 bij Maasbracht, waarbij de Bk beschadigd wordt. Het herstel is van 2/8 – 12/9.

De met de invoering van Spoorslag '70 gepaard gaande verhoging van de snelheden verliep voor de 778 minder gelukkig: het stel kreeg een aantal malen problemen a.g.v. warmgelopen steunlagers. Het herstel in de Wph was vaak van korte duur: 1 – 2/6; 24 – 26/6; 1/7; 6 -7/8.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1971/72 (15/11 – 31/1). De 778 is het eerste treinstel dat verbouwd wordt tot “coachtreinstel” met de bijbehorende beschildering. Het wordt daarbij vernummerd en komt als 790 per 1 februari 1972 in dienst in de IC's Gvr-Lw. Op 2 februari wordt de 790 gesignaleerd op de Oude Lijn. Voor kleine werkzaamheden is het stel in Haarlem in 1972 (controle schuifdeuren; 9/3) en aanbrengen noodrembakjes in de bagageafdeling (20 – 21/4). Het verliest daarbij ook het intercitylogo, dat op de neuzen was aangebracht bij de 790 en 791, maar daarna niet meer. Eind 1976 wordt het stel, net als de rest van de “kleine coachen”, vernummerd door een “1” voor het nummer.

In 1977 is de 1790 voor het vernieuwen van de bekleding van de coachstoelen in de wph van 12/4 – 5/5. Een kleine revisie (H2) krijgt de 1790 in 1980 (6/2 – 28/3), waarbij de IC-beschildering wordt aangepast aan de latere versie. De volgende kleine revisie heeft inmiddels een R7 en wordt uitgevoerd tussen 22/9 en 29/12/1987.

Per 17 oktober 1991 wordt de 1790 terugvernummerd in 778. Het jaar daarop (19/3 – 20/5) krijgt het stel een uitgebreide opknappbeurt in Roosendaal. Per 19 juni 1995 is het gedaan met de treinstellen 374, 379, 383, 387, 390, 767, 771, 777, 786 en ook de 778. De stellen belanden allemaal op het verzamelcentrum Zwolle Rangeerstation, waar ze min of meer veilig staan opgesteld. Uiteindelijk komt de 778 op 23 januari 1997, samen met de 783, achter de 1224 (bij gebrek aan materieel '54 als trekkracht!) naar Amsterdam, bestemd voor de sloop. Zelfs dan kan het nog misgaan: bij het duwen van het emplacement Amsterdam Westhaven naar de sloper breekt de koppelboom waardoor er schade aan de BDK ontstaat..... Op 11 februari 1997 komt de 778 bij sloper Hollandia aan.

Levensloop EID4 775

De 775 wordt op 1 april 1961 afgeleverd en dezelfde dag in dienst gesteld. Het treinstel bestaat uit de Bk (338.015)+A (339.015)+B (340.015)+BDK (341.015).

Veel bijzonderheden heeft de 775 in de eerste jaren van zijn loopbaan niet meegemaakt. De eerst vermeldenswaardige feiten zijn de twee kilometerrevisies: 13 januari – 12 februari 1964 en 14 november-2 december 1966. Voor inbouw van voorbereidende ATB-apparatuur is de 775 bij Werkspoor van 19 januari - 3 februari 1967.

Voor de constructiewijziging “modernisering” is de 775 opnieuw bij Werkspoor: 27 juni – 15 juli 1969. Het stel is op dat moment het 8e treinstel dat behandeld is. Bij deze wijziging wordt tevens de nieuwe ATB kast van ASI-NSEM ingebouwd. In november 1970 wordt het derde frontsein aangebracht.

Bij de Grote Revisie (14 april – 12 juli 1972) wordt de 775 verbouwd tot coachstel. Het stel komt als 14^e treinstel van zijn serie (761-786) geel in dienst en als 6^e van de coachstellen 780-791. Om in die serie te passen, is het vernummerd in 788. In deze hoedanigheid komt het treinstel nog een keer in de hoofdwerkplaats: op 21 januari 1975 voor verwisselen van ruiten. Eind 1976 in 1788 vernummerd, krijgt het van 16 januari 1978 – 6 maart 1979 een H2-revisie, waarbij de IC-beschildering gewijzigd wordt. Per 7 mei 1991 gaat het stel weer als 775 door het leven. Een paar maanden later, op 21 november 1991, komt de 775 naar de werkplaats Roosendaal voor een uitgebreide opknappbeurt, die duurt tot 20 januari 1992.

Eind dat jaar gaat het als trein 2156 tussen Den Haag en Leiden mis: op 26 december brandt een groot deel van het A-rijtuig uit, vermoedelijk als gevolg van afsteken van vuurwerk. Hoewel het maar de vraag is of het A-rijtuig kan worden hersteld, wordt toch met de voorbereiding van herstel begonnen. Het rijtuig is inmiddels voor een groot gedeelte hersteld als op 2 juni 1993 de 776 (en ook 385) schade oplopen als de combinatie in Arnhem wordt geramd door de 1107. In Haarlem wordt de niet beschadigde A 776 gebruikt om de plaats in te nemen van de half herstelde A 775. Op 28 juli 1993 komt de 775 weer in dienst, nu met de A 776. Opgemerkt moet worden dat het treinstelnummer dus niet is gewijzigd, ondanks de beleidslijn dat het A-rijtuig het treinstelnummer bepaalt.

De A 775 verhuist op 7 november 1993 naar Blerick en wordt daar opgeborgen als reservebak, waar het rijtuig geruime tijd heeft gestaan. Begin 1996 moet door Talbot het eerste van de motorrijtuigen worden geleverd die de locs serie 1700 gaan vervangen in de treinstammen DD-AR. De korte rijtuigen (ca. 21 m) zullen op drie tweeassige draaistellen staan, hetgeen een nogal bijzondere constructie is. Teneinde de juistheid van de berekeningen te verifiëren zullen in september 1995 proeven worden genomen met drie draaistellen van het door SIG ontworpen type onder een rijtuigbak van de juiste lengte en gewicht. Hiervoor wordt de A 775 uitverkoren. Het rijtuig wordt op 21 maart 1995 naar Haarlem overgebracht waar het tot de juiste lengte wordt ingekort. Vooral zal het rijden door krappe bogen worden uitgetoet, onder andere in Haarlem en Beverwijk.

Terwijl de proefritten met de ingekorte A 775 plaats vinden, wordt per 19 juni 1995 de voorlaatste groep '54-ers afgevoerd en wordt de laatste vloot '54-ers voor de dienst beschikbaar gehouden. De gelukkigen zijn de 384, 386, 388, 389, 392, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 780 en 781. Zij blijven in dienst tot 15 januari 1996. De 775 en 780 halen de eindstreep niet in de rijdende dienst en komen al eerder op het emplacement Zwolle Rangeer terecht. Om te voorkomen dat het mis gaat, wordt de 775 overgebracht naar de werkplaats Onnen. Daar worden draaistellen gewisseld met de 766, het treinstel dat door de Stichting Mat'54

Hondekopvier zal worden bewaard. Het is overigens in diezelfde maand dat in de hoofdwerkplaats met de sloop van het proefrijtuig, de oorspronkelijke A 775, wordt begonnen. Op 21 januari 1996 is de A 775 gesloopt.

De relatie tussen de 766 en 775 krijgt nog een dankbaar vervolg: op 11 juli 1996 komt de 775 van Onnen naar de Watergraafsmeer waar het verder wordt gebruikt als plukstel. Het is 1 februari 1997 als het onttakelen van de 775 door de Stichting Mat '54 Hondekopvier is voltooid. Het treinstel ziet er op dat moment uit als een sloopstel uit het verre verleden, er zijn zelfs stukken zijwand met het nummer uitgeslepen.....

Op 26 februari 1997 wordt de 775 naar de sloper gebracht met behulp van een koppelwagen uit het revisiebedrijf Haarlem, die daarna in de Westhaven gestationeerd zou blijven voor het overbrengen van sloopstellen van het emplacement naar de sloper.

MUSEUMNIEUWS

- Op 25-11 waren de 1145, 1136 (beide SGB) en 1122 (WGL-1501) bijeen in het revisiebedrijf Tilburg. De locs luisterden de presentatie van het boek over de locomotiefserie 1100 op. De 6432 had de 1145 en 1136 van Goes naar Tilburg gesleept, de 1501 nam de 1122 voor haar rekening. Het was een fraai gezicht de drie locomotieven aan de draaischijf van Tilburg te zien staan.
- De rode 113 reed op 08-12 een rit van Amsterdam naar Hoorn en Medemblik en terug.
- Op 12-12 verzorgde het Blokkendoostreinstel een uitgebreide rondrit voor een gezelschap. De reis ging van Eindhoven via Haarlem en Den Haag naar Tilburg. Vervolgens kwam het treinstel leeg terug naar Utrecht Maliebaan.

Kerstritten

Bij de meeste museurbedrijven worden op en rond de Kerstdagen speciale Kerst- en oliebolritten gereden. Voor meer informatie kijk op: <http://www.railmusea.nl/>

Noodwoning ZHESM-rijtuig C 9901 wordt gesloopt!

Op mailinglist OVL verscheen op 10 december het volgende bericht van iemand van de SGB. Het voormalige ZHESM-rijtuig C 9901 in Bosch en Duin, dat dienst deed als noodwoning, werd inmiddels bewoond door krakers. De SGB toonde interesse om het rijtuig als noodwoning te behouden (het Spoorwegmuseum bezit een dergelijk motorrijtuig in prachtig gerestaureerde toestand), maar loopt nu tegen het probleem aan dat er veel te weinig tijd en geld beschikbaar is om alles te regelen...

De voormalige krakers zijn eruit gezet maar niet nadat er grondig gesloopt is. De ramen zijn met pur volgeplakt, de binnenbepinning is half gesloopt, de paar bronzen handgrepen die er nog op zaten zijn eraf gehaald en waarschijnlijk verkocht. Het heeft de staat van de wagen er niet beter op gemaakt, uiterlijk ziet het er nu niet meer uit.

Inmiddels zijn de transportkosten bekend. Inclusief zaagwerk e.d. gaat het ongeveer € 8000,= kosten om de wagen weg te halen met twee flinke kranen, maken van een rijvloer, herstel achteraf van het onherroepelijk daarbij te beschadigen fietspad, verplaatsen van verkeersborden, zagen van 5 erg grote bomen, maken van een fundering in Goes enz. Helaas heeft de SGB het geld hier niet voor! Binnen de SGB is gekeken wat ze ermee kunnen. Een optie is restaureren en met de bak in de voormalige DDR een tweewagenstel op de baan brengen in uitvoering rond 1930 waarbij de bak uit de DDR wel verbouwd moet worden. Dat laatste zou niet echt een probleem zijn. Gevolg is wel dat dit dan ten koste gaat van het SGB 4-wagen Blokkendoosstel dat ze op de baan gaan zetten, want je kan niet alles tegelijk (financieel en mankracht en stallingstechnisch bezien). Ander groot nadeel is de volledig houten wagenbak. Zoals een tijdje geleden bleek laat een Class 66 niet veel over van een Plan V, en denk maar wat er gebeurt als die loc een houten rijtuig tegenkomt... Conclusie: rijvaardig herstellen is op papier haalbaar, in de praktijk niet echt.

De andere optie is die van het uitbeelden van het hergebruik van het rijtuig als woning. Dit zou de voorkeur hebben en dat was ook de bedoeling voordat de prijzen voor transport bekend waren. De kosten vallen flink tegen en dit bedrag kan de SGB gewoonweg niet missen. Komend jaar staat al een erg groot baanherstel gepland en van wat overblijft moet het reguliere materieelpark groot onderhoud gaan krijgen en het Ovale-ramen-rijtuig afgerond worden. Enige optie is een sponsor vinden op heel korte termijn.

Twee weken geleden is het bericht ontvangen van de eigenaar dat er een sloopvergunning voor is afgegeven en het terrein waarop de wagen staat is verkocht met de voorwaarde dit leeg op te leveren. Daarna komt er nieuwbouw op het terrein. Eind januari moet de wagen er dus weg en de eigenaar is totaal niet van plan de wagen te laten staan of er zelf kosten voor te maken tenzij dit voor sloop echt noodzakelijk zou zijn.

Wat kun je dan nog doen...? De wagen ter plaatse slopen is helaas het antwoord. De bak is van hardhout opgebouwd, iets wat hard nodig is voor het restaureren van de vele andere rijtuigen. Het NSM heeft interesse in de oude ruitjes in de lichtkap en de twee nog aanwezige oorspronkelijke tussendeuren voor hun ZHESM wagen. Aan verder detail is er niets meer op het rijtuig te vinden. Alle ornamenten e.d. zijn weg. Een klein kratje ijzer zoals deurscharnieren en een grote berg hout zullen alles zijn wat overblijft.

Degene die dit willen voorkomen hebben kortweg tot eind januari de tijd om € 8000,= bij elkaar te brengen, anders houdt het gewoon op. Subsidie in het kader van museaal mobiel erfgoed lukt niet, het heeft geen museumstatus omdat er nog een gelijk exemplaar bestaat. Geen status betekent geen geld.

Op dit moment is het erg kort dag om een apart rekeningnummer te openen en een hele inzamelingsactie op touw te zetten. Als mensen hiervoor een gift willen doen kan men een e-mail sturen aan sgb@home.nl (onder vermelding van 'ZHESM!'). Bij donaties boven € 500,= krijgt men als tegenprestatie een naamsvermelding in het rijtuig en een overnachting zodra alles netjes afgewerkt is, al zal dat dan wel 2008 of 2009 worden gezien de drukke agenda van de SGB.

Bij voorbaat dank namens de Stoomtrein Goes-Borsele, Maykel Kastelijn.

(zie http://www.spoorzoeker.nu/stat_mat/stm21.htm)

RTM Ouddorp

Postwagen PD 291 in werkende dienst gesteld.

Met het onthullen van het Rijkspostwapen op de wand van de PD 291 en het aanbieden van het restauratieverslag aan de voorzitter van de RTM, werd tijdens de jaarlijkse donateursdag dit unieke postrijtuig in dienst gesteld na een restauratieperiode van ruim anderhalf jaar. Het vier-assige rijtuig is ontstaan na verbouwing in 1953 van een conducteurbagagewagen uit 1915. De PTT vervoerde de post in de jaren '50 nog via de rails maar de RTM was het toen nog het enige trambedrijf waarmee op grote schaal post vervoerd werd in speciale postwagens. Tijdens de –vaak vroege- ritten werd de post gesorteerd en was er sprake van werkend vervoer. Naast vier-assige teakhouten postwagens had de PTT bij de RTM behoefte aan een drietal grotere exemplaren. Deze werden gevonden door de verbouw van drie CD-wagens uit de serie 291 – 298 tot postwagens 291 (1953), 295 (1956) en 292 (1957). Het postvervoer werd voortgezet tot 26 mei 1962, waarna de postwagens werden gebruikt voor fietsvervoer of ze stonden gewoon langs de kant. De TS kocht in 1966 de postwagens 291 en 295, verwijderde uit het laatste exemplaar de inrichting en gebruikte de wagon als kantinewagen in Hellevoetsluis. In 1981 werd de 295 herbouwd als fietsenwagen 296 en in deze staat is de wagon regelmatig in Ouddorp in de trams terug te vinden. Stukgoedwagen 298, ook gered door de TS, werd in 1981 terugverbouwd tot de oorspronkelijke uitvoering als CD-wagen en rijdt de laatste tijd regelmatig mee wegens het herstel van de draaistellen van invalidenrijtuig BD 438.

De PD 291 was in 1981 wel hersteld maar het interieur was niet goed aangepakt, het houtwerk bleek aangetast door houtrot en het dak op één plek lek. In februari 2005 –nadat enige jaren ervoor de vloer al was vernieuwd- werd begonnen aan het definitieve herstel, wat vervanging van alle zijwanden, het herstel van het dak en het hernieuwd inbouwen van het herstelde interieur betrof. Uiteraard werd zowel het in- als exterieur naar behoren geschilderd.

Nu de postwagen is opgeleverd als werkend postkantoor is het de bedoeling het laatste postvervoer per tram uit voorbij te laten weer te laten herleven. De eerste keer is dit gebeurd tijdens de herfstrit op woensdag 25 oktober j.l., toen de PD 291 mét postbeambten meereed in de RTM-stoomtram en tijdens het rijseizoen 2007 zal het op meerdere stoomdagen gaan gebeuren.

Wielbanden M 67

Hoewel de werkplaats druk is met de bekabeling van de M67 werden op zaterdag 28 oktober twee assen van deze motorwagen weer voorzien van nieuwe wielbanden. Deze klus wordt al jaren bij de RTM in eigen beheer gedaan. Het op juiste profiel brengen wordt in de eigen wielendraaibank (ex-GVBA) gedaan en het voorbereidende werk op de grote RET-carrouselbank. De motoren moeten nog worden gecontroleerd en de draaistellen zijn al gedeeltelijk gereed.

Op het goede spoor.

De schilderswerkplaats heeft de bewegwijzering op het remiseterrein verzorgd. Ook zijn er perronpalen geplaatst zodat iedereen nu weet wat er met spoor 9 wordt bedoeld! Bovendien kunnen nu speciale berichten (extra ritten) onder de spooraanwijzers gehangen worden. Aan nieuwe lantaarnpalen wordt gewerkt en ook de bestaande stations- en halteborden aan de Punt-West en het Bezoekerscentrum worden door nieuwe exemplaren vervangen. Tegelijkertijd zal het bord voor de Middelplaat Haven worden gemaakt, allen in een stijl zoals dat bekend was in de groep Zeeland.

Draaistelrevisie BD 438.

Begin december is het herstel van het tweede draaistel van de BD 348 –na de voltooiing van het eerste- in volle gang. In de werkplaats zijn nieuwe lagers ingegoten en daarbuiten, in de staalafdeling, staat het draaistel, gestript en wel, opgebokt op werkschragen. Het draaistel wordt schoongemaakt en van nieuwe ophangpunten voor het remwerk voorzien. Het remwerk wordt zodanig aangepast dat makkelijker te (de)monteren remblokken gebruikt kunnen worden, die in samenspraak met de collega's van de SHM in Hoorn zijn geproduceerd.

B 364 krijgt nieuwe balkons.

In de houtwerkplaats is het tweede balkon van de B 364 weer houtdicht gemaakt. Hierbij werd gebruikt gemaakt van oude teakhouten RTM-schroten aangezien de oorspronkelijke schroten niet meer te gebruiken waren. Het andere balkon van de 364 wordt op dit ogenblik voorzien van de nodige vernislagen en de twee klapbankjes zijn gedemonteerd om de vele lagen roest tussen hout en staalwerk te kunnen verwijderen. Getracht wordt evenwel zoveel mogelijk van de oude sfeer in het rijtuig aanwezig te laten. Er wordt dus alleen maar op die plekken gevernist en geschilderd waar dat perse nodig is. Wel zal de vloer van beide passagiersgedeelten opnieuw worden geschilderd. De beide vernieuwde balkons zijn reeds voorzien van nieuwe vloeren, slijtlatten en een verse grijze verflaag. Na de balkons zal het dak de nodige aandacht moeten krijgen.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Restauratie station Medemblik gestart!

Restauratiebouwbedrijf Koninklijke Woudenberg is vanuit de vestiging Medemblik op 4 december 2006 begonnen met de restauratie van het stationsgebouw te Medemblik. Na vele jaren in een slechte staat te hebben verkeerdt, zal dit provinciale monument en grootste gebouw uit de collectie van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik nu kunnen worden hersteld. De restauratie is financieel mogelijk gemaakt door doelsubsidies en bijdragen van de provincie Noord-Holland, de gemeente Medemblik en het Nationaal Restauratiefonds. Vanaf 2008 zal het stationsgebouw zijn centrale functie in de Radboudstad opnieuw kunnen gaan innemen.

Middelen

Voor de restauratie van het stationsgebouw door de aannemer zijn de volgende financiële middelen beschikbaar gesteld aan de Stichting Beheer Museumstoomtram (de eigenaar van het pand):

Kanjerregeling provincie Noord-Holland	€ 162.500,-
Hypotheek Nationaal Restauratiefonds	€ 180.000,-
Bijdrage Gemeente Medemblik	€ 62.500,-

De bijdrage in het kader van de Kanjerregeling en de hypotheek tegen gunstige voorwaarden van het Nationaal Restauratiefonds zijn mogelijk dankzij de monumentenstatus van het gebouw.

Geschiedenis

Het pand werd in 1887 gebouwd met de opening van de lokaalspoorweg Hoorn-Medemblik. Het voorname stationsgebouw neemt een opvallende plaats in in Medemblik, tussen binnenstad en IJsselmeer. Het bleef tot en met 1936 voor het reizigersvervoer in gebruik. Vanaf 1968 werd het door de Museumstoomtram gebruikt, maar in de laatste decennia ging de staat van het

pand steeds verder achteruit. Reden waarom een restauratieplan moest worden opgesteld, waarin zowel de binnen- als de buitenzijde van het pand en de (dienst)woning erboven zijn betrokken. Het pand is sinds 2001 eigendom van het Museum.

Toekomst

Het gerestaureerde pand krijgt vanzelfsprekend zijn historische functie als stationsgebouw terug, inclusief wachtkamers, kantoor van de stationschef en goederenloods. Op de bovenverdieping komt een woning en bij de goederenloods een verblijf voor de buschauffeurs van Connexion. De loods zal door de Museumstoomtram als tentoonstellingsruimte worden ingericht.

De uitvoering van het project is van groot belang voor de Museumstoomtram. Ondanks de financiële zorgen rond de exploitatie kan het Museum zich dankzij de externe financiering van dit project blijven ontwikkelen. Een gerestaureerd stationsgebouw aan het eindpunt, of liever gezegd het tweede beginpunt van het Museum heeft een belangrijke toegevoegde waarde. Niet alleen voor de bezoekers van het Museum, maar zeker ook voor de stad Medemblik.

Via de website www.museumstoomtram.nl kunt u op de hoogte blijven van de ontwikkelingen rond de restauratie van station Medemblik.

Busmuseum vertrekt uit Winschoten

Winschoten raakt het Noordelijk Busmuseum kwijt aan Hoogezand. Het bestuur van de stichting heeft een voormalig bedrijfs-pand gekocht op industrieterrein Martenshoek. Het bestuur was al geruime tijd op zoek naar een nieuw onderkomen, omdat de circa zestig vrijwilligers amper uit de voeten kunnen in het veel te krappe pand in Winschoten. Het bestuur slaagde er de achterliggende maanden niet in om in Winschoten een vervangende locatie te vinden. In Hoogezand krijgt het Noordelijk Busmuseum (NBM) de beschikking over ongeveer vierduizend vierkante meter overdekte kantoor-, museum-, ontvangst- en garageruimte. Het bestuur streeft er naar om medio 2007 te verhuizen.

(Dagblad van het Noorden)

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden tot 26 mei 2007: expositie 'Capelle aan het Spoor'. Capels Historisch Museum, zaterdag van 13 tot 16 uur.

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op:

www.modelspoorbeurs.nl

30 december 2006: donateursrit met treinstel 766. Voor meer informatie raadpleeg: <http://www.mat54.nl/index.htm>

20 en 21 januari 2007: Nederlandse Modelspoordagen in de Evenementenhal te Rijswijk.

10 februari 2007: Modelspoorbeurs SPIJKSPOOR in Delta te Poortugaal, open van 10-15 uur. inlichtingen www.spijkspoor.nl

6 en 7 maart 2007: International Conference and Trade Show "Betuwe Route: Europe's Rail Gateway for Freight" in De Doelen te Rotterdam. <http://www.railevents.eu/>

27, 28 en 29 maart 2007: Beurs Rail-Tech Europe 2007 in de Jaarbeurs te Utrecht. <http://www.railevents.eu/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

9, 10 en 11 februari 2007: 30 jaar afscheid van de Reko 03. Inzet van de 03 2204-0 und 03 2295-8 voor speciale fototreinen met groen reizigersmaterieel op het traject Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig. Info aanvragen via email: henry.riedel@web.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, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl