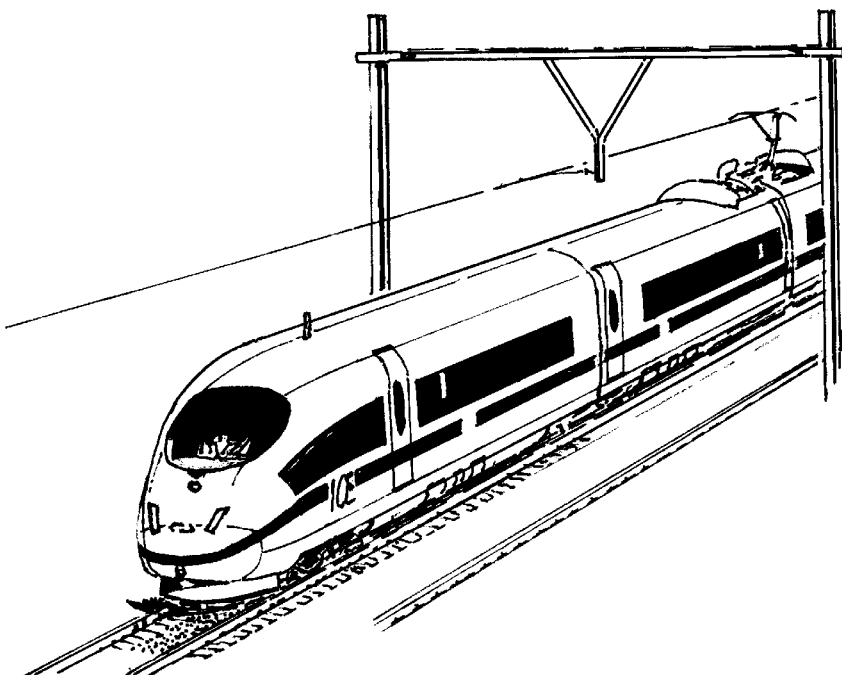
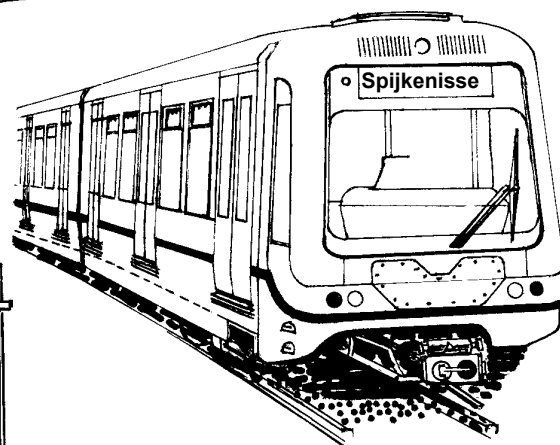
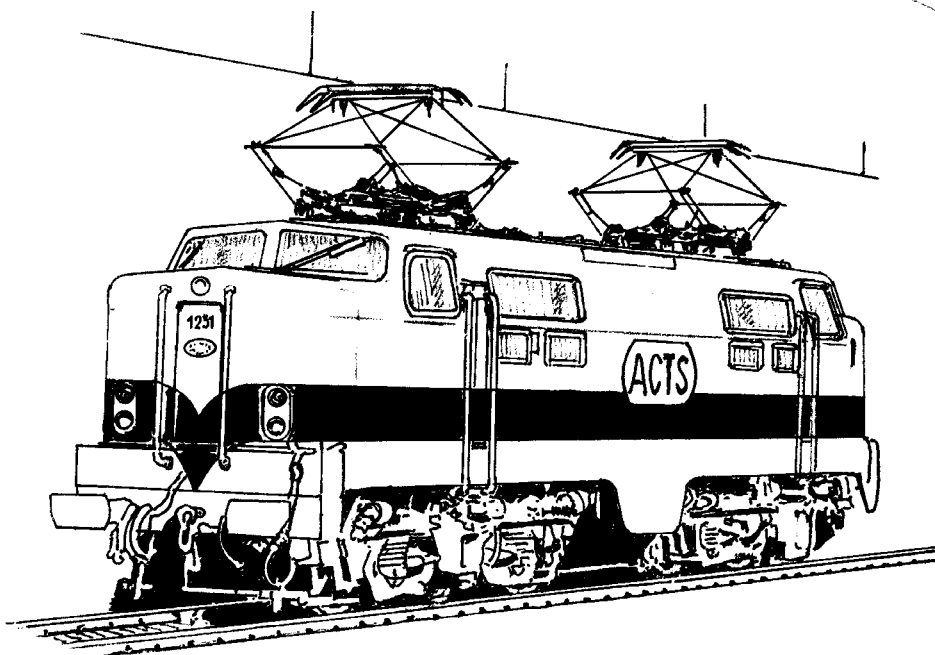
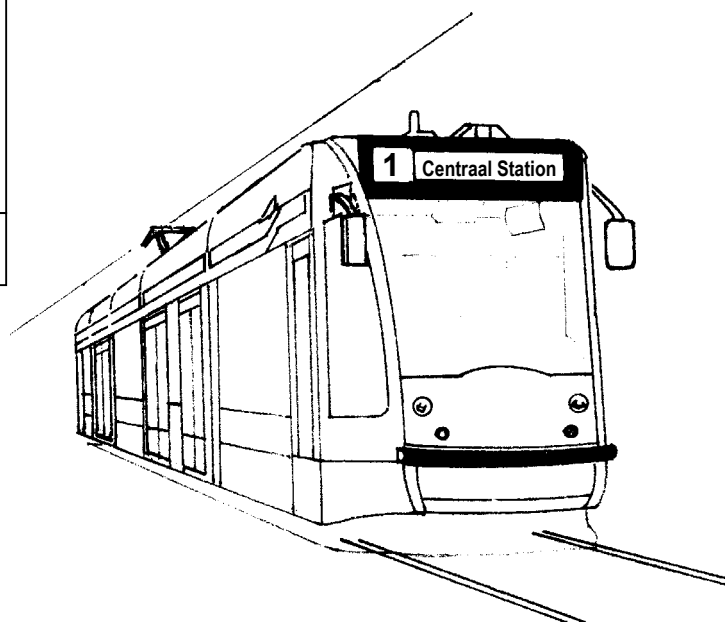


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 580 – april 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 4 (580)
april 2007

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN 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

© 2007. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

RAIL-TECH EUROPE 27-29 MAART 2007

De tweejaarlijkse Rail-Tech in de Jaarbeurs Utrecht is voor de wagonindustrie een goede gelegenheid haar producten aan potentiële Nederlandse afnemers te presenteren. Er zijn daar nog veel meer bedrijven aanwezig, zoals leveranciers van materialen voor baanaanleg en -onderhoud, beveiligingssystemen of de inrichting van stations, maar daar ga ik altijd wat aan voorbij, evenals aan het rollend materieel voor snelheden boven de 160 km/h, waarvan ik geen kaas gegeten heb. Naast de drie gebruikelijke producenten Alstom, Bombardier en Siemens was deze keer ook de Stadler Rail Group aanwezig, die de mogelijkheden van de Nederlandse markt ontdekt heeft. AnsaldoBreda, twee jaar terug nog aanwezig met een maquette van de HST Zuid, was maar weggebleven.

In de hallen proefde je een beetje de spanning over de op korte termijn verwachte keuze van nieuw materieel voor de RET, waarvoor drie fabrikanten aanbiedingen hadden gedaan, maar ook verknukelde men zich bij de gedachte dat na levering van het laatste randstadrailvoertuig aan de HTM de vervanging van de serie 3000 aan de orde zou komen, al lijkt mij dat nog een beetje voorbarig. Amsterdam, nog volop in de Combino-sanering, houdt zich nog even rustig, en de Rijn-Gouwelijn zet men zich na het recente plebisiet maar even uit de gedachten. Toch lijkt Nederland interessanter dan het een tijd geweest is.

Nee, voertuigen op ware grootte werden niet getoond, zoals in het verleden wel het geval was, maar wel schitterende maquettes. Alstom toonde de Citadis voor de RET; weliswaar geen nieuw product, en ook niet geheel onomstreden, maar wel het uitgangspunt voor de aanbidding die men voor de 53 nieuwe trams heeft gedaan. Nu heet elke tram die Alstom levert tegenwoordig Citadis, ongeacht type en herkomst, en ook met terugwerkende kracht, zodat met enige reserve mag worden gereageerd op de mededeling dat 1 op de 3 wereldwijd in dienst zijnde trams een Citadis is. Er zijn inmiddels 840 stuks geleverd of besteld, en men moet wel een Harry Hondius zijn om dit allemaal te kunnen traceren. Actueel zijn de leveringen voor Montpellier, Le Mans en Nice, terwijl voor Reims – zou het deze keer wel lukken? – een spitsmuisachtig trammetje is bedacht. Voor het voorstadsvervoer is er de Regiocitadis, die echter vooralsnog alleen in Kassel en Den Haag te zien zal zijn.

Bombardier lijkt op weg mondiaal de grootste producent te worden. Deze leverancier noemt alle trams Flexity, waarbij de Flexity Classic traditionele motordraaistellen heeft en rond 70% lage vloer en de Flexity Outlook 100% lage vloer, maar wel doorgaande assen in de onderstellen. Voor Rotterdam is aangeboden op basis van de Brusselse Flexity Outlook T3000. Actuele trams zijn de Outlook voor Alicante en Valencia, voor Marseille (heel apart), voor Palermo (als voor Valencia) en voor Innsbruck (kennelijk nog wat gerestyled). De Flexity Classic wordt behalve aan Bremen op dit moment ook geleverd aan Krakow (Polen). Metro's en metro-achtige trams kregen de aanduiding Flexity Swift; zij hebben een volledige dan wel gedeeltelijke hoge vloer. Op dit moment of binnenkort gaan er voertuigen naar Porto, Rotterdam (RandstadRail), Frankfurt/Main en Istanbul; ook de Keulse 4500 en 5000 behoren tot deze familie. Opvallend is de aanduiding Low-floor tram voor de Incentro van Nantes (en Berlijn!), Flexity Link voor het bestaande type van Saarbrücken en Automated Light Rail Vehicle voor de 24 nieuwe stellen van Docklands Light Railway.

Siemens heeft zich na het afscheid van de Combino – al dan niet advanced - gestort op de Combino Plus, waarvan recentelijk 40 exemplaren met een lengte van 54 m zijn geleverd aan Budapest. Dit type grijpt terug op de eerste 100% lagevloertrams van MAN en het type R van Frankfurt, met onderstellen onder het midden van elke rijtuigbak, die in bogen een uitslag van rond 4% hebben, waardoor minder slijtage aan baan en wielen optreedt, en een rationelere deurindeling mogelijk is. De rijtuigen zijn van gelast staal. Op basis van dit ontwerp is aan Rotterdam geoffreerd, wat gezien de gestelde eisen heeft geleid tot een tram van rond 30 m lengte met 3 (drie) rijtuigbakken. Vergelijkbare trams zijn in aanbouw voor het snelnet in het Lissabon ten zuiden van de Tejo (Almada). Voor voorstadsvervoer – in tram/treinachtige situaties – levert men de Avanto, die recentelijk in de Parijse banlieue en Houston (Texas) geïntroduceerd werd; als type S70 werd een serie aan San Diego (California) geleverd.

Stadler concentreerde zich vooral op de in vier varianten aan in Nederland werkzame ondernemingen geleverde of te leveren GTW. Het NS stoptreinmaterieel moest men weliswaar aan Bombardier laten – en dat voor Connexion aan Dessau – er moeten in de toekomst zeker mogelijkheden zijn voor het meest succesvolle treinsteltype de FLIRT. Op trangebied hield men zich stil. Weliswaar zijn de 6 stuks Tango voor Bochum voorzien voor het midden van dit jaar, van de Variobahn lagevloertram zal dit jaar slechts 1 exemplaar aan BoGeStra geleverd worden; het ziet er naar uit dat dit type na de problemen in Helsinki geheel opnieuw ontwikkeld moet worden. Nürnberg krijgt drie rijtuigen van dit type, maar over München wordt niets meer vermeld; lijkt wel door te gaan. (herman)

AMSTERDAM

GVB jaarverslag 2006

GVB sloot 2006 af met een positief financieel resultaat van € 10,8 miljoen. GVB vervoerde in 2006 253 miljoen reizigers. Bij elkaar eisen zij 987 miljoen kilometers met het openbaar vervoer op. Dit is ruim 3% meer dan het jaar ervoor. Een betere economie, meer toerisme, meer treinreizigers en verbeteringen in het aanbod van het openbaar vervoer in Amsterdam verklaren de toename van reizigers en reizigerskilometers. Er kwamen niet alleen meer reizigers, reizigers maakten ook meer gebruik van het openbaar vervoer. Opvallend tijdens de persbijeenkomst over het Jaarverslag van 2006 was de opmerking van directeur Gertjan Kroon dat hij over 20 jaar de tram plaats ziet maken voor elektrisch aangedreven bussen die dan rijden op waterstof. Een wat vreemde opmerking omdat de waterstofbus zich nog altijd in een experimentele fase bevindt en een dergelijk systeem een bredere vrije baan vereist, iets wat in de krappe Amsterdamse binnenstad juist veel problemen oplevert.

Studentenchauffeurs

GVB zoekt twintig tot dertig studenten die in de komende zomer ingezet kunnen worden als buschauffeur. Doordat bij de busdienstregeling het verschil tussen zomer en winter maar beperkt is, ontstaat een tekort aan personeel. Om dit op te vangen werf het bedrijf nu onder studenten die bereid zijn om deze zomer achter het stuur van de bus te kruipen. De werkstudenten zullen volledig door het bedrijf worden opgeleid. In de zomermaanden zullen de studenten 10 weken werken en na deze periode zullen ze een contract voor 8 uur per week aangeboden krijgen. Voor de studenten is het wel een eis dat ze de opleiding met goed gevolg afleggen. Door het aanbieden van het zomerwerk en daarnaast een contract voor 8 uur per week in de wintermaanden zorgt het GVB er voor ook een pool aan reservebestuurders op te bouwen die in gevallen van nood en personeelstekort in kunnen vallen waardoor er geen gaten in de dienstregeling hoeven te vallen.

Actie "Blijf bij de tijd" op Centraal Station

De werkzaamheden op het Stationsplein bij het Centraal Station hebben onvermijdelijk invloed op de exploitatie van de trams 1, 2, 5, 13 en 17. Vooral omdat één van de sporen niet gebruikt kan worden, waardoor deze vijf tramlijnen aan de westzijde slechts drie sporen ter beschikking hebben in plaats van vier.

Om verdere opstopping en vertraging te voorkomen, zien toezichhouders er sinds dinsdag 27 maart op toe dat trams stipt op tijd vertrekken: de actie "Blijf bij de tijd". Zodra een trambestuurder opdracht krijgt te vertrekken, moeten de deuren sluiten en de tram gaan rijden. Het is dan niet meer mogelijk de deuren alsnog te openen.

Infrastructuur

Nog dit jaar wordt begonnen met de renovatie van metrostation Kraaiennest. Dit metrostation zal vrijwel geheel worden vernieuwd en een klein stukje (30 meter) in noordelijke richting worden verlegd. Bij de uitvoering van het station wordt dit grotendeels gelijk aan dat van station Ganzenhoef. Dit is mogelijk door een bijdrage van het Stadsdeel in het kader van de renovatie van het winkelcentrum Kraaiennest. De renovatie van de overige metrostations blijft beperkt tot een opknappbeurt die zal worden uitgevoerd in de periode van 2007 t/m 2010.

Spoorwerkzaamheden zijn er momenteel aan de gang op de Koninginneweg tussen de Amstelveenseweg en de Emma-laan, in de Frederik Hendrikstraat tussen Hugo de Groot-

plein en Frederik Hendrikplantsoen en op de Middenweg tussen Ringdijk en Kamerlingh Onneslaan, op de Weteringschans bij de Museumbrug op de Weteringschans tussen WETC en Frederiksplein en in de Jan Evertsenstraat tussen Witte de Withstraat en Mercatorplein.

Cromcommunicatie

Op vrijdag 16 maart werd door burgemeester Cohen een crisiscentrum geopend in het GVB-gebouw aan de Arlandaweg. GVB kan deze ruimte gebruiken om bij een grote crisis van daar uit het openbaar vervoer zoveel mogelijk rijdende te houden en aan te sturen. Dat de praktijk nogal wars is van wat er achter de tafel wordt bedacht moge blijken uit de puinhoop die ontstond aan het einde van de middag bij het gaslek op het Rokin bij het Spui. Trams die niet werden teruggedreept naar stroomrijk gebied ondanks de aanwezigheid van twee kraanwagens. Later werd door diezelfde kraanwagens de Munt niet vrijgemaakt en blokkeerde een tram de gehele kruising. Een tram die werd teruggezet en daarbij ontspoorde en een chef die doodleuk een passagier voor het Rembrandtplein naar het Weteringcircuit verwees.

Het ontbrak deze middag geheel aan coördinatie. Er waren, zoals gebruikelijk bij een dergelijke calamiteit veel leidinggevenden aanwezig, maar om nu te zeggen dat daar veel daadkracht van uit ging... Wellicht had het crisiscentrum op deze middag eens gebruikt kunnen worden.

De aanpassing van de omleidingsroutes van de lijnen 14,16 en 24 voor het rest van dat weekeinde verdienen uiteraard ook geen schoonheidsprijs omdat deze afweken van de eerder gepubliceerde omleidingsroutes.

Kinderwagens

GVB heeft afgelopen week besloten meer ruimte te maken voor het vervoer van uitgeklapte kinderwagens in de Combinotrams. Hiertoe zal de bak met de conducteurscabine worden aangepast. In deze cabine wordt een dubbele bank verplaatst en vervalt een enkel bankje waardoor het aantal zitplaatsen met één afneemt. Hierdoor is er dan plaats voor twee tot drie uitgeklapte kinderwagens. GVB heeft dit besluit vooral genomen uit politieke overweging. Met name vanuit de gemeente Amsterdam is er fiks wat druk uitgeoefend op het bedrijf om meer ruimte te maken voor kinderwagens.

Dat is vreemd als je beseft dat er met ingang van 1 januari 2007 juist meer ruimte is gekomen voor het vervoeren van kinderwagens. Daarvoor mochten er alleen ingeklapte kinderwagens worden vervoerd. De commotie is echter ontstaan dank zij GVB zelf: door in de communicatie aan te geven dat het kinderwagenbeleid is verscherpt liet het bedrijf blijken dat er juist minder kinderwagens vervoerd zouden mogen worden terwijl het aantal juist was uitgebreid. Dit leidde bij het bedrijf tot plm. 100 klachten en tot ergernis in de gemeenteraad. Na overleg met wethouder Carolien Gehrels werd vervolgens besloten tot het nemen van een proef met een Combino waar meer ruimte geschapen zou worden. Dit betrof de 2014 die inmiddels al enkele weken in deze vorm rondrijdt. Vervolgens zouden diverse instanties worden benaderd voor inspraak over de aanpassingen doch dit heeft op een wel erg beperkte schaal plaatsgevonden en inmiddels heeft GVB blijkbaar op eigen houtje besloten tot aanpassing van de Combinotrams.

Het hele verhaal rond het vervoer van kinderwagens heeft iets weg van een soap. Vooral omdat GVB door een slechte wijze van voorlichting over het nieuwe kinderwagenbeleid zichzelf de problemen op de hals heeft gehaald.

Werkplaats Diemen

Alhoewel de naam van de werkplaats in Diemen officieus al een tijdje Hoofdwerkplaats Rail (HWR) werd genoemd is deze naam vanaf 27 maart jl. ook officieel zo in gebruik.

Reductietarief honden

Per 1 april jl. verviel het reductietarief voor honden in verband met de invoering van de chipkaart (schoothondjes waren reeds gratis). Honden behoeven vanaf deze datum niet meer te betalen, hun baasjes uiteraard wel!

City Cargo Tram

Op dinsdag 3 april jl. vond de afscheidsrit plaats met de beide City Cargo-trams 783 en 801. Om 17.10 uur vertrokken beide trams met genodigden vanaf de Plantage Parklaan voor een rit via de route van de vrachtram tot het Haarlemmermeercircuit waar werd gekeerd en via dezelfde route werd teruggereden naar de Plantage Parklaan. Tijdens de rit werden de genodigden, waaronder stadsdeelvoorzitters en wethouders van de stadsdelen Centrum en Osdorp, gelaafd met hapjes en drankjes en aan het einde sprak CityCargo-direkteur Hendriks de wens uit dat het project in 2008 ook daadwerkelijk van start kan gaan.

Op korte termijn zal door de gemeente in overleg met City Cargo, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en GVB een evaluatie plaatsvinden waarna een voorstel aan de Gemeenteraad zal worden voorgelegd.

Na de nodige aanloopproblemen is de proef verder goed verlopen. Het was wel wat behelpen met de beide aangepaste trams, die eigenlijk niet echt geschikt waren voor het vervoer van goederen en ook enkele keer defect waren. Op zaterdag 31 maart werden reeds de rekken uit de 783 en 801 verwijderd zodat de laatste dagen weer zonder vracht werd gereden.

Op de 801 was de tekst "tot in 2008" aangebracht en ook was inmiddels de reclame voor het vuilverwerkingsbedrijf Van Gansewinkel op de 801 aangebracht.

Materieel**Combino's**

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2025, 2040, 2045, 2049, 2050, 2055, 2059, 2060, 2061, 2064, 2067, 2070, 2072, 2092, 2137, 2203.

Gerenvoerd zijn: 2001-2020, 2022-2024, 2026-2039, 2041-2044, 2046, 2047, 2051, 2054, 2057, 2073, 2078, 2089, 2091, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2138-2147, 2201, 2202, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

Museummaterieel: Op zondag 18 maart werd door het AOM een afscheidsrit gereden met motorwagen 464. Doordat de wagen voor het stadsnet uit de keuring is en ook de overige trams niet meer gekeurd zijn kunnen er nu geen stadsritten met museummaterieel meer worden uitgevoerd.

metro/sneltram

Als volgend stel is de 89 voor zijn metamorfose in behandeling genomen.

Veren**Distelwegveer**

Vanaf maandag 2 april is de verbinding met de grote pont tussen de Tasmanstraat en de Distelweg verleden tijd. Vrijdag 30 maart was de laatste dag dat hier een grote pont in de vaart was waarmee ook auto's konden worden overgezet.

Houthavenveer

Op maandag 2 april kwam als vervanger van het Distelwegveer het Houthavenveer in gebruik. Deze nieuwe veerverbinding met een kleine boot vaart tussen de Tasmanstraat en het NDSM-terrein. Het nieuwe veer vaart van maandag t/m vrijdag tussen 6.30 en 19.30 uur ieder half uur en is gratis voor voetgangers en (brom)fietzers.

ROTTERDAM**Railz Miniworld**

Op 29 maart verrichtte burgemeester Opstelten de officiële opening van de nieuwe familie-attractie Railz Miniworld aan het Weena, in het hartje van Rotterdam. Op zaterdag 31 maart opende de grootste overdekte modelspoorbaan van Nederland haar deuren voor het publiek.

Op circa 200 m² is een grote verscheidenheid aan Hollandse taferelen te zien.

Op vertoon van de RET-chipkaart krijgt men korting op de entreprijs. De normale toegangsprijs voor volwassenen is € 7,75, voor kinderen tot 12 jaar € 4,50 en voor 65+ers € 6,=. Persoonlijke OV-chipkaart 10% korting en anonieme & wegwerp chipkaart 5% korting per persoon per OV-chipkaart. Op vertoon van de persoonlijke chipkaart en tegen inlevering van de ingevulde kortingsbon krijgt men aan de kassa van Railz Miniworld, vanaf 1 april t/m 30 juni, niet 10% maar 15% korting op de toegangsprijs per persoon per OV-chipkaart. Deze extra korting geldt alleen als de kortingscoupon volledig is ingevuld. Voor informatie klik op www.railzminiworld.nl

Chipkaart

Medio maart waren er 172.000 persoonlijke OV-chipkaarten en 55.000 anonieme OV-chipkaarten van de RET in omloop. In totaal zijn ongeveer 440.000 persoonlijke OV-chipkaarten en 60.000 anonieme OV-chipkaarten verspreid door heel Nederland.

Camera's in metrorijtuigen

In navolging van de camera's bij de nieuwe bussen en trams, ligt er nu ook een voorstel bij de RET om camera's te plaatsen in de metrorijtuigen. Het is een integraal plan, waarin kosten, de plek van de camera's en het type camera's en dergelijke zijn opgenomen. Gebleken is dat met name 's avonds de meeste passagiers in het voorste deel van de metro zitten. Hoe verder weg van de bestuurder, des te meer kans dat er zaken gebeuren die niet door de beugel kunnen.

Klantenbarometer

De RET is flink gestegen in de landelijke OV-klantenbarometer 2006. In 2005 kreeg de RET nog de laagste cijfers van alle bedrijven, maar in 2006 is het een stuk verbeterd. Bij de bus kreeg men zelfs het op één na hoogste cijfer, deze steeg van 6,8 naar een 7,1. Den Haag en Amsterdam scoorden lager. Dit was vooral te danken aan de investering van nieuw materieel, de Citaro-bussen scoorden vooral goed op het onderdeel rijcomfort. De tram ging omhoog van een 6,7 naar een 6,9. Het cijfer voor de metro is helaas gezakt en ging van een 7,1 naar een 6,9. De reiziger ziet bij de bus en tram graag verbeteringen in de informatie over vertragingen, de prijsstelling en de stiptheid van de ritten. Bij de metro wil men vooral meer aandacht voor de netheid en het geluidsniveau in de voertuigen (dit geldt vooral voor de serie 5200) en de prijs.

Huisvesting

Geruchten dat het hoofdkantoor van de RET ook naar de Beverwaard zou gaan verhuizen blijken niet juist. Directeur Peters liet weten dat dit vrijwel zeker niet zo is en gaf hiervoor twee redenen aan. "Ten eerste is het bouwen van een nieuw hoofdkantoor niet goedkoper dan huren en ten tweede is de Beverwaard geen goede locatie voor onderverhuur. Mocht in de toekomst een deel van zo'n nieuw pand leeg komen te staan, dan is het moeilijk om onderhuurders te vinden. Bovendien loopt het huurcontract voor het Vasteland

nog een paar jaar door en dus zitten we hier nog wel enige tijd". In het pand van het hoofdkantoor aan het Vasteland betreft binnenkort de gemeentelijke dienst Sport & Recreatie de vijfde en zesde verdieping. Deze maand wordt begonnen met het inrichten van de ruimtes en een nieuwe indeling van de parkeergarages.

Verhoogde aandacht lijn 2

Naar aanleiding van een groot aantal incidenten en een tragisch ongeval op 1 maart op lijn 2 gaat de RET een aantal maatregelen nemen. De oorzaak hiervan is een probleem met scholieren, dat zich in de afgelopen periode uitte in het gooien van stenen, tomaten en eieren. Hierbij zijn zowel personeel als reizigers het slachtoffer geworden. De speciale aandacht en inzet van CBA's op lijn 2 is wederom ingesteld zodat ondersteuning aan trambestuurders en conducteurs extra wordt versterkt. De afdeling veiligheid is, met hoge prioriteit, bezig met een inventarisatie en het lokaliseren van de probleemplekken en scholen. Er worden contacten gelegd met de betrokken deelgemeentes, buurtagenten en de scholen langs het traject van lijn 2. Acties in samenwerking met Islamitische scholen door middel van het uitdelen van lespakketten. Ouders van middelbare scholieren krijgen een schriftelijke waarschuwing van de RET en krijgen daarbij van overlastgevendende kinderen de rekening voor vernielingen gepresenteerd. De trambestuurders en conducteurs wordt gevraagd om alle incidenten te blijven melden. Afgelopen jaar kwamen er bij de vervoerder 1956 meldingen van overlast binnen, ruim 300 meer dan het jaar ervoor. Jongeren veroorzaken de problemen in bijna de helft (47 procent) van de gevallen.

Gratis vervoer voor scholieren ?

De Rotterdamse gemeenteraad nam het besluit om scholieren binnenkort tijdens schooluren gratis met de RET te laten reizen. Op die manier moet het voor scholen makkelijker worden om excursies en schoolreisjes te maken. Volgens de SP, die hiervoor een motie indiende, ontbreekt het nu veel scholen aan voldoende budget voor reisjes. Volgens de SP is het van belang dat schoolkinderen er op uit kunnen gaan naar de kinderboerderij, de natuurspeeltuin of het museum. Juist de wat armere kinderen van de school zijn vaak afhankelijk van dit soort uitjes. Wethouder Jantiene Kriens van Welzijn was aanvankelijk niet al te enthousiast om het voorstel in te willigen. Haar argument was dat het college wel wil experimenteren met gratis openbaar vervoer, maar dan voor 65+-ers. De motie werd uiteindelijk met een nipte meerderheid aangenomen, maar kort daarop liet de wethouder weten de motie niet te willen uitvoeren, die tot woe- de van de SP.

Stichting RoMeO

Ter gelegenheid van het 150-jarig jubileum van diergaarde Blijdorp, werd op woensdag 28 maart, in aanwezigheid van Ton Dorresteijn (directeur Blijdorp), Pedro Peters (directeur RET) en de voorzitter van de Stichting RoMeO Ruud van Middelkoop, de officiële openingsrit gereden met motorrijtuig 537 door de wijk Blijdorp. Als symbolisch gebaar overhandigde Ton Dorresteijn aan Pedro Peters een 'reuzengiraf' van pluche. Deze komen ook voor in het beeldmerk van de Diergaarde. Ook de haltes bij het Centraal Station noordzijde en de Diergaarde zijn herkenbaar als Diergaarde Tramhalte. 150 jaar Rotterdamse Diergaarde wordt gevierd met allerlei activiteiten. Voor informatie hierover, klik op www.diergaardeblijdorp.nl.

Na het inmiddels voorbijge Paasweekend wordt er vervolgens in 2007 nog gereden in de meivakantie 28 april t/m 6 mei, Hemelvaartweekend 17 t/m 20 mei, Pinksteren 26 t/m 28 mei, zomervakantie 7 juli t/m 2 september en herfstvakantie

20 t/m 28 oktober. De eerste tram vertrekt vanaf 10.00 uur van het Centraal Station Nz en de laatste tram vertrekt om 18.00 uur vanaf Blijdorp. Bezoekers die met de Diergaarde Tram naar Blijdorp reizen, ontvangen bij aanschaf van een dagretour van € 2,50 een voordeelbon voor € 1,50 korting op de entreprijs. De dagretour is alleen te koop in de Diergaarde Tram en het tarief geldt voor iedereen vanaf jaar.

Op 6 april ging de dienstregeling van start, waarbij gereden werd met de motorrijtuigen 504 en 537. In principe zal de dienst met deze wagens worden uitgevoerd. Beide rijtuigen zijn voorzien van speciale Diergaarde Blijdorp dakreclames, terwijl er ook op de voor- en achterzijde Diergaarde Blijdorp reclameborden zijn aangebracht. Tijdens het Pinksterweekend is alles uitstekend verlopen en waren zowel passagiers als personeel zeer enthousiast over de verbinding met de historische trams. Ook verschillende bewoners van de wijk Blijdorp lieten weten blij te zijn met de terugkeer van de tram in hun wijk. Vooral tussen 10.00 en 12.00 uur is het richting Blijdorp steeds behoorlijk druk. Hoewel het de bedoeling was dat de passagiers op het Proveniersplein bij de halte richting Blijdorp instappen, gebeurt het nu al dat men passagiers die staan te wachten al in de richting keerlus Provenierssingel laat instappen. Het voordeel hierbij is dat de conducteur dan wat meer tijd heeft voor de verkoop van de kaartjes en de passagiers zitten wat langer in de historische tram, hetgeen men bijzonder op prijs stelt.

Op de beide eerste dagen werden er gemiddeld ruim 200 van de speciale dagretours verkocht, op de beide Pinksterdagen waren dit er gemiddeld bijna 300. Daarnaast waren er natuurlijk ook mensen met een normale strippenkaart of een abonnement. Mede door het mooie weer was dit eerste weekend met lijn 11 een groot succes!

De motorrijtuigen 192 en 220 van de Tramweg Stichting werden voor de jaarlijkse keuring in april overgebracht van de remise Delfshaven naar de remise Hillegersberg.

Zondag 20 mei Schindlerdag in remise Hillegersberg aan de Kootsekade. Voor nadere info kijk op blz. 84 en 85 van onze maart 2007 editie HOV/RN 579.

Infrastructuur en exploitatie

Van 24 t/m 30 maart einde dienst werd de West-Kruiskade in beide richtingen afgesloten voor tramverkeer in verband met werkzaamheden op het Kruisplein. De lijnen 21 en 23 reden via de Nieuwe Binnenweg en Mathenesserlaan. Bij de bocht Eendrachtsplein/Nieuwe Binnenweg en de bocht op de Nieuwe Binnenweg tussen de Mathenesserlaan en de v. Speykstraat stonden veiligheidsmensen om het tramverkeer te regelen. Hier konden Citadis-rijtuigen elkaar in tegengestelde richting niet passeren in verband met de te krappe bochten.

Op 24 maart werd bij de Groeninx v. Zoelenlaan/Groene Tuin in beide richtingen een evenementenhalte voor Stadion Feyenoord geplaatst voor de lijnen 23 en 29. Diezelfde dag werden deze haltes in gebruik genomen voor de voetbalwedstrijd Nederland – Roemenië.

In april starten de werkzaamheden voor de aanleg van de tramspoorbogen en de stadsverwarming op het Vasteland en de Westzeedijk ter hoogte van de Eendrachtsweg/Scheepstimmermanslaan. Naar verwachting zijn de werkzaamheden gereed in oktober 2007.

Omleidingen ten behoeve van de Rotterdam Marathon op zondag 15 april 2007:

Zaterdag 14 april, lijn 21 (De Esch-Woudhoek) eigen route tot de Coolsingel voor de Beurs en vervolgens Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Kruisplein, CS, Delftseplein, Poortstraat, Weena, Kruisplein, West-Kruiskade, eigen route v.v. Lijn 23 (Beverwaard-Vlaardingen Holy) tot de Coolsingel voor de Beurs en vervolgens als lijn 21.

Zondag 15 april, lijn 2 rijdt de normale route, afhankelijk van de tijd van de lopers zal lijn 2 worden ingekort tot de route Maashaven-Beukendaal, Charlois-Beukendaal of Maashaven-Groene Tuin. Lijn 7 rijdt niet tot einde marathon. Tussen CS en Willemsplein wordt lijn 7 overgenomen door lijn 25. Tussen de Esch en het Oostplein door lijn 21. Na 17.00 uur is lijn 7 weer in gebruik. Lijn 8 de gehele dag een omleiding in beide richtingen. Bestaande route tot aan de Mauritsweg en vervolgens Eendrachtsweg, Westzeedijk eigen route v.v. Lijn 20 rijdt de gehele dag niet. Lijn 21 opgesplitst tussen De Esch - Oostplein en Marconiplein – Woudhoek. Na ca. 17.00 uur vanaf De Esch tot de Blaak en vervolgens Schiedamsedijk, Vasteland, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein, Westzeedijk, Eendrachtsweg/plein, Mauritsweg, CS, Delftseplein, Poortstraat, Weena, Kruisplein, West Kruiskade, eigen route v.v. Lijn 23 tussen Vlaardingen Holy en CS als pendeldienst en als pendeldienst tussen Beverwaard en Maashaven. Deze laatste wordt ingekort tot de Groene Tuin, afhankelijk van de tijd van de lopers. Na 17.00 uur tot de Erasmusbrug en vervolgens via Vasteland, route als lijn 21 v.v. Lijn 25 rijdt tussen Carnisselane en de Maashaven een pendeldienst (gedurende de afsluiting van de Slinge en de Spinozaweg rijdt de lijn niet). Tussen Schiebroek en Willemsplein rijdt lijn 25 ook als pendeldienst.

Materieel

Metro/sneltram: De kop van het sneltramrijtuig 5201 (A) werd niet gesloopt maar bewaard. Nadat het rijtuig in februari van de onderstellen werd gelicht voor de slopershamer op het emplacement Waalhaven, werd de A-kop (het verkeerde nog in goede staat) van het rijtuig gezaagd en vervolgens naar de C.W. aan de Kleiweg gebracht. Van 27 t/m 29 maart werd de kop van de 5201 gebruikt ter ondersteuning van de stand Stork & RET op de Railtech-beurs in Utrecht. In de remise Waalhaven wordt momenteel periodiek onderhoud uitgevoerd aan enkele werkwagens. Platte wagen 7006 wordt voorzien van een hijskraan afkomstig van locomotief 6201. Door de overplaatsing van de hijskraan wordt het inzetten voor hijsfaciliteiten makkelijker gemaakt. Op 31 maart werd door enkele verstoringen in de exploitatie van de Erasmuslijn een combinatie rijtuigen van het type T ingezet, n.l. de 5228-5240-5212. Normaal rijden op deze lijn rijtuigen van de serie 5300. In de nacht van 1 op 2 april werd het herstelde RandstadRail-rijtuig 5262 overgebracht van de C.W. Kleiweg naar de lijnwerkplaats Waalhaven. De trekkracht werd ditmaal niet door Railion verzorgd, maar bij wijze van uitzondering door RET-loc 6101. Railion kon namelijk niet tijdig beschikken over passende koppelwagens. De 5262 wordt nu eerst uitgebreid getest en als dit goed verloopt dan zal het rijtuig waarschijnlijk in week 15 worden overgebracht naar remise Leidschendam.

Tram: Eind maart voor herstel schade in de C.W. nr. 717, 746, 2008, 2025 en 2057. Van de St. RoMeO verblijven de 606 en 2602 in de werkplaats. Mr. 722 met de nieuwe kleurstelling kwam op 16/3 in dienst op lijn 2. De 717 en 746 zouden naar verluidt ook in deze kleuren geschilderd worden. Dit zou betekenen dat ook de wit-groene 700-en hiervoor in aanmerking komen. Nog altijd staat een groot deel van de Citadis-rijtuigen buiten dienst. Dit heeft te maken met problemen aan de wieldraaibank en de leverbaarheid van de wielen. Daarnaast zijn er de afgelopen maand veel Citadis-trams binnen gebracht met schade.

Nieuws per datum

02/03: 9.00 uur, autobus 223 van lijn 70 richting Zuidplein aanrijding met een vrachtwagen op de Groeninix v. Zoelenaan/Keizerswaard. Beide voertuigen liepen flinke schade op.

04/03: 13.00 – 13.40 uur, 4-723 richting Marconiplein deraillerede op het wissel op de Coolsingel voor de Van Oldenbarneveltstraat. Omdat de Mauritsweg was afgesloten in verband met railvernieuwing kon er geen omleiding worden ingesteld.

09/03: 15.30 – 16.30 uur, 25-2033 flinke aanrijding bij de Poortlandsebaan met een bestelauto. Door de hoge snelheid van de auto deraillerede de tram met de eerste truck. Lijn 25 werd ingekort.

13/03: 10.20 – 11.40 uur, aanrijding tussen 2-840 en 23-2006 bij de Groene Tuin. Mr. 2006 deraillerede hierbij en moest door de firma Tieleman weer in de rails worden gezet. Beide rijtuigen liepen lichte schade op aan de linkerzijde. Lijn 2 werd ingekort en lijn 23 reed via de Beijerlandsebaan.

13/03: 18.25 uur, 8-734 verspeelde de pantograaf bij de Parksluizen/Droogleever Fortuynplein. Lijn 8 alleen via de buitenbrug. Later op de avond kregen nog twee rijtuigen problemen met de pantograaf en ook deze moesten worden weggesleept.

15/03: 11.30 uur, instructiemotorrijtuig 2101 van de St. RoMeO had een aanrijding met een personenauto op het Stadhoudersplein. Het motorrijtuig bereed de sinds lange tijd ongebruikte sporen op de Bergselaan, Stadhoudersweg, v. Aerssenlaan en Diergaarde Blijdorp v.v. en de bestuurder van de auto verkeerde in de veronderstelling dat daar geen tram meer reed. Er was lichte schade. Na het vrijgeven van dit traject bereden trams van de St. RoMeO regelmatig de sporen in Blijdorp en de politie moest dan ook vaak in actie komen om op de trambaan geparkeerde auto's te bekeuren of te verwijderen

22/03: vanaf aanvang dienst tot 13.15 uur geen tramverkeer mogelijk op het traject Varkenoordsebrug – Groene Tuin. Lijn 2 werd ingekort tot de Reijerdijk en lijn 23 werd omgeleid via de Beijerlandsebaan. Er bleek 's nachts een hoogspanningskabel te zijn gestolen en Eneco had daardoor een storingsmelding aan de RET doorgegeven. Toen de RET ter plaatse kwam voor controle, constateerde men de diefstal. Er stond alleen nog een houten ladder op de plaats van het delict. **22/03:** 9.30 – 17.00 uur, route naar De Esch gestremd omdat een vrachtauto tegen een bovenleidingmast was gereden. Lijn 21 naar eindpunt Woudestein.

22/03: 12.00 – 16.00 uur, 20-2004 gederailleerd op het wissel bij de Reijerdijk/Thialf.

30/03: 15.30 – 16.15 uur, door een achteruit rijdende vrachtwagen werd bij de halte CS een lantarenpaal omver gereden, die vervolgens tegen de bovenleiding viel. Op het Kruisplein, Stationsplein en het Weena kwamen de trams spanningsloos te staan. De CS-lijnen werden omgeleid via de Coolsingel en Van Oldenbarneveltstraat.

DEN HAAG

Verlenging tramlijn 16

De werkzaamheden voor de doortrekking van tramlijn 16 naar Esselanden vorderen in een hoog tempo. In Wateringse Veld kwam het traject vanaf het Parijsplein naar de Dorpskade gereed. Bij de Dorpskade bevindt zich nu een vrij ruim opgezette keerlus. Er is een uitstaphalte aan de kant van de nieuwbouwwijk Esselanden gebouwd en aan de kant van het bedrijventerrein Zwethove zijn twee perrons aangelegd. Het binnenste spoor is compleet ingericht voor tramlijn 17. Op 1 april 2007 zou tramlijn 17 als eerste naar het nieuwe eindpunt rijden, maar door technische problemen aan de nieuwe sporen werd de aansluiting op het laatste moment afgeblazen. Er wordt gesproken over een uitstel van drie weken. Tot die tijd blijft tramlijn 17 gebruik maken van de huidige keermogelijkheid op de Laan van Wateringse

Veld. De aansluiting aan tramlijn 9 op de kruising Dedemsvaartweg / Melis Stokelaan is bijna klaar. Vanaf de Melis Stokelaan is een ruime boog naar de Dedemsvaartweg aangelegd. De al jaren aanwezige sporen over de Dedemsvaartweg zijn nu ook aangesloten zodat men in de toekomst vanaf remise Zichtenburg rechtstreeks naar Wateringse Veld kan rijden. Het enige wat nu nog rest op deze kruising is het asfalteren van het wegdek.

Tussen de Erasmusweg en de Noordweg is het tracé inmiddels uitgegraven en voorzien van betonnen randen. Bij het Oosteinde is beton gestort op de oude brug over de Gantel. Op 16 april gaan de werkzaamheden op de Loevesteinlaan van start. In vier fasen worden er sporen gelegd tussen de huidige keerlus van tramlijn 16 in Moerwijk en tramlijn 9 op de Melis Stokelaan. De keerlus blijft behouden en zal dienst gaan doen als calamiteitenvoorziening. De werkzaamheden duren tot november 2007 en zijn dus nog bezig als de verlengde tramlijn 16 op 2 september daadwerkelijk gaat rijden. Met de komst van al deze nieuwe sporen krijgt Den Haag er een aantal interessante omleidingroutes bij.

Ontsporingen

Op vrijdag 2 maart ontspoorde aan het einde van de ochtend de 3038/1, rijdende richting Delft, net voor het fietspad bij de halte Broekpolder.

Op maandag 5 maart ontspoorde aan het einde van de middag op het remiseterrein Zichtenburg de inrukkende 3090/6K. Deze tram werd door de noodploeg herspoord. Op vrijdag 16 maart ontspoorde aan het begin van de avond de 3142/10, rijdende richting Voorburg Station, met het eerste draaistel op de Rijswijkseweg, ter hoogte van de Asstraat. Op maandag 19 maart ontspoorde aan het einde van de ochtend op het remiseterrein Zichtenburg de 3142 met het tweede draaistel. Ook deze tram werd door de noodploeg herspoord. Op woensdag 21 maart kwam in de loop van de ochtend op de Lijnbaan een 4000 van lijn 3 gestremd te staan. Na verloop van tijd werd er besloten om lijn 2 te laten omrijden en lijn 3 tussen Loosduinen en de Monstersestraat te laten rijden. De achter de Regio Citadis bevindende 3115/2 werd daarom achteruit gehaald richting Monstersestraat. Bij de Noord West Buitensingel ontspoorde de 3115 echter met het eerste en tweede draaistel. Tenslotte ontspoorde op donderdag 22 maart aan het einde van de middag op het achterterrein van remise Zichtenburg de uitrukkende 3112 met het laatste draaistel. De noodploeg heeft ook hier de tram weer op de rails gezet. (met dank aan www.haagstramnieuws.org)

City-Pier-City loop

Op zaterdag 17 maart 2007 werd in Den Haag de 33e editie van de City-Pier-City loop gehouden. Om de route aantrekkelijker te maken voor de deelnemers en het publiek was de route ingrijpend gewijzigd. Dit had tot gevolg dat alle tramlijnen van de HTM te maken kregen met veel omleidingen. Tramlijn 1 kon tijdens de doorkomst van de halve marathon door Scheveningen niet verder rijden dan de keerdriehoek bij de Kanaalweg. Na het driehoeken reed de tram achteruit naar de halte Duinstraat. Tramlijn 2 reed vanwege het afsluiten van de Jan Hendrikstraat vanaf de Monstersestraat via tramlijn 11 en de Schedeldoekshaven via de Turfmarkt en het Spui weer terug naar Kraayenstein. RandstadRail lijn RR3 reed tijdens de doorkomst van de halve marathon over de Laan van Meerdervoort tussen CS en de Monstersestraat. De route van deze lijn was op dat moment wel heel erg kort. Tramlijn 6 reed vanaf de Paul Krugerlaan eveneens via tramlijn 11 naar het Rijswijkseplein om via lijn 17 en de Schedeldoekshaven weer terug te rijden. Tramlijn 9 reed tot 15:00u vanwege het afsluiten van de Kalvermarkt ook via de Schedeldoekshaven. Tijdens de doorkomst van de halve

marathon door Scheveningen reed lijn 9 komende vanuit Vrederust via de Schedeldoekshaven en lijn 17 weer terug naar Vrederust. Hierbij werd vaak het lijnnummer 9K gefilmd. Tramlijn 11 reed in de middag enige tijd niet. Tramlijn 12 (de meeste trams filmden 12K) week tijdens de doorkomst van de halve marathon over de Laan van Meerdervoort en de Segbroeklaan uit naar het Castricumplein (vanaf Paul Krugerplein via de route van lijn 6). Tramlijn 15 reed richting CS vanaf het Rijswijkseplein via lijn 17 naar de Schedeldoekshaven en ging daar over op lijn 16. Omgekeerd reed tramlijn 16 vanaf Moerwijk via de Schedeldoekshaven en ging over op lijn 15 richting Nootdorp en via de Lekstraat. Tramlijn 17 reed tenslotte in beide richtingen tussen het Statenplein en de Lekstraat om via het Congresgebouw en het Spui naar de Schedeldoekshaven. Vanaf de Lekstraat werd de normale route naar Wateringse Veld gereden.

Materieelgebonden lijnen

Vanaf maandag 11 april is het tijdelijk de bedoeling dat op elke tramlijn iedere dag dezelfde trams rijden. Elke lijn heeft dus vaste wagens in dienst. Met deze maatregel wil men proberen te achterhalen welke tram(s) verantwoordelijk is (zijn) voor de soms hoge slijtage aan de rails. Door met vaste wagens te werken hoopt de HTM sneller te kunnen traceren welke tram dit veroorzaakt. Of men dit in de praktijk ook zal volhouden is nog maar de vraag want door het hoge aantal defecten aan de trams is de materieelpositie nog steeds vrij krap.

Werkzaamheden op het tramviaduct

Tijdens de werkzaamheden op het tramviaduct tussen het Centraal Station en Ternoot reden de lijnen 2 en 6 niet door de tramtunnel maar via een omleidingroute om het centrum en CS laag. Lijn 2 reed vanaf het Buitenhof linksom het rondje langs de Hofvijver en lijn 6 rechtsom via de Kalvermarkt. Aan de andere kant van het tramviaduct pendelde een aantal trams op de resterende delen van de lijnen 2 en 6. Lijn 2 reed tussen Leidschendam-Noord en station Laan van NOI. Hier werd de tram, inclusief passagiers, achteruit naar het spoor voor het station gedrievoet. Lijn 6 reed tussen Leidschendam en het Stuyesantplein. Ook hier werd gedrievoet en reed de tram achteruit naar de halte. Deze situatie duurde tot 4 april. Om de tramdiensten in dit deel van de stad draaiende te houden werden op zondagavond 11 februari 13 GTL's overgebracht naar Leidschendam-Voorburg. Het ging hier om de 3101, 3105, 3107, 3109, 3113, 3114, 3118, 3123, 3127, 3130, 3135, 3137 en 3147. Omdat zich in dit deel van Den Haag geen remise bevindt werden de trams 's nachts in de twee keerlussen opgesteld. Een beveiligingsbedrijf zorgde ervoor dat de trams niet beklad konden worden. Klein onderhoud werd ook in de keerlussen uitgevoerd. Tijdens deze periode werden alle dertien GTL's op deze locatie van digitale richtingfilms voorzien. Op 4 april was het tramviaduct weer berijdbaar en reden de tramlijnen 2 en 6 weer hun normale route. Ook de trams van RandstadRail lijn RR3 reden door over het tramviaduct via Ternoot en de Laan van Nieuw Oost Indië naar de keerlus bij het station Laan van NOI, zij het dat dit vanaf en tot het Centraal Station zonder passagiers gebeurde.

Materieel tram

Begin april waren op de 3111 en 3118 na alle 3100'en voorzien van digitale displays. De meeste trams werden omgebouwd in remise Scheveningen. Vanwege het eilandbedrijf op het tijdelijk geïsoleerde deel van het tramnet aan de Leidschendamse kant werden de digitale displays ter plekke in de 3100-en ingebouwd.

De 3111 bevindt zich nog steeds in de werkplaats Zichtenburg vanwege schadeherstel van een aanrijding met een vrachtwagen op de Gevers Deynootweg op 13 december 2006. De voorkant van de tram raakte toen zwaar beschadigd.

Deze maand zal worden gestart met de inbouw van digitale displays in de hoge 3000'ers. Hierdoor zal de inzet van deze trams op de lijnen 15/16 ook tot de mogelijkheden gaan behoren. De 3071 fungeert na zijn OV-chip primeur op dit moment wederom als prototype en werd eind maart 2007 met een digitale display een aantal keer op lijn 15/16 ingezet. In het verleden reden er op de aan elkaar gekoppelde lijnen 15/16 (vroeger 12/16) alleen trams van het type GTL8-II (3055 en 3100-en) vanwege de automatische films.

De oude werkplaats aan de Lijsterbesstraat wordt steeds vaker gebruikt voor het stallen van andere voertuigen. Regelmatig zijn er nu ook museumtrams aanwezig. De TW6099 is eind maart verplaatst naar een ander spoor in de werkplaats zodat de spuiterij weer bereikbaar is voor andere trams.

Over de toekomst van TW6000-en is nog steeds veel onduidelijkheid. Vanuit Duitsland wordt gemeld dat alle trams, inclusief de in Hannover aanwezige exemplaren, verkocht zijn. Er wordt zelfs beweerd dat de koper Connexion zou zijn. Andere bronnen spreken over een 'exotische' bestemming. Wij laten het nog even in het midden en houden de ontwikkelingen nauwgezet in de gaten.

HOVM nieuws

Op zaterdagavond 10 maart 2007 werd de Kasselse 282 overgebracht naar de oude werkplaats aan de Lijsterbesstraat. Dit om wat ruimte in het museum vrij te maken voor de op komst zijnde verbouwing. Verder is op 10 maart het onderstel van de 826 door de 215 teruggesleept naar het museum.

Op zondag 1 april 2007 was het Haags Openbaar Vervoer Museum van 13:00u tot 17:00u voor de eerste keer van dit seizoen weer geopend voor het publiek. In het museum bevinden zich historische bussen en trams van respectievelijk de stichtingen Haags Bus Museum en Haags Tram Museum. Op iedere zondag zullen er vanaf de voormalige remise Frans Halsstraat met historische trams drie korte ritten en één lange rit worden gereden.

Vanwege de komst van RandstadRail kunnen sommige eindpunten niet meer bezocht worden. Naar verwachting zal op zondag 6 mei de lange rit voor het eerst naar Esselanden gereden worden. Voor meer informatie, de rittenfolder en prijzen van de ritten verwijzen wij u naar www.hovm.nl

In de zomer van 2007 zal worden gestart met de verbouwing van het museum. Vanaf de eerste zondag in juli 2007 sluiten daarom de expositielokalen voor het publiek. Vanaf de eerste zondag in augustus 2007 zal de remise geheel niet meer toegankelijk zijn voor publiek. De bus- en tramritten gaan wel het hele seizoen door. Vertrek- en eindpunt blijft het museum.

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

Werkzaamheden

Op maandag 12 februari 2007 werd begonnen met de werkzaamheden op het tramviaduct tussen het Centraal Station en Ternoet. Allereerst werd het spoor komende vanaf Ternoet richting CS vervangen. Het andere spoor werd gebruikt voor het aan- en afvoeren van materialen. Na afloop werd het andere spoor ook op deze manier vervangen. Vanwege eventueel slecht weer werd er op het viaduct een aantal verrijdbare tenten gebouwd. Omdat er toch werkzaamheden werden uitgevoerd op het viaduct werden ook de bochten

vanaf het viaduct van en naar de Netkous vervangen door een spoorstaaf van een andere staalsoort.

In de ochtend van 30 maart arriveerde de tunnelboormachine 'Pandora' in de Conradstraat bij het Centraal Station in Rotterdam. Dit betekende dat de eerste tunnelbuis (enkel-sporig), met een lengte van 2,4 km, ruwweg gereed was. De machine heeft ongeveer een jaar geboord op een diepte van 25 meter. Voor Nederland is dit een unicum, want het is de eerste geboorde tunnel in stedelijk gebied. De nieuwe tunnel is onderdeel van het toekomstige RandstadRail-tracé tussen de stations Rotterdam Slinge en Den Haag CS. De boormachine wordt nu gedemonteerd en teruggebracht naar de startschacht in de Sint Franciscus Driehoek, alwaar de tunnelmachine weer opgebouwd wordt. Daarna zal ook de tweede en laatste, parallel lopende tunnelbuis geboord worden.

RandstadRail lijn RR3

Op maandag 12 februari 2007 ging RandstadRail lijn RR3 van start tussen Loosduinen en het Centraal Station.

Tijdens de spitsuren en op zaterdag rijden er ook kort-trajectdiensten onder het lijnnummer 3S. Deze kort-trajectdiensten zorgden de eerste dagen voor veel verwarring. Passagiers merkten vaak pas dat ze in een kort-trajectdienstswagen zaten toen de tram al op het De Savornin Lohmanplein stond. Met de pendelbusdienst nog vers in het geheugen werd er tevergeefs gezocht naar deze busdienst. De kort-trajectdiensten kennen trouwens drie naamgevingen. De displays op de haltes vermelden het lijnnummer 43 en de toegangsborden naar de tramtunnel laten zo nu en dan het lijnnummer 3K zien. De trams zelf filmen 3S.

Op dit moment rijdt RandstadRail lijn RR3 al enige tijd haar tijdelijke route. De passagiers lijken aan het feit gewend dat sommige diensten niet verder rijden dan het De Savornin Lohmanplein. In het stadsdeel Loosduinen is de situatie met de komst van RandstadRail niet echt een verbetering. Men moet het doen met een tien minuten frequentie en dus vaak lang wachten op een tram. Het eilandperron en tevens keerpunt Arnold Spoelplein verdient zeker geen schoonheidsprijs. Het eilandperron is erg smal en de kleine enkeleabri biedt weinig beschutting bij slecht weer. Met een beetje pech stopt de tram vanuit de stad precies met haar deuren voor deabri. Uitstappen wordt dan wel erg lastig. De oude situatie was in meer opzichten beter dan de huidige situatie. Het opstappunt was vlak voor het postkantoor en er stond bijna altijd wel een aantal trams waar je alvast in kon gaan zitten. In een stadsdeel waar veel ouderen wonen was dat zeker een groot voordeel. Ook de frequentie was vele malen hoger dan de huidige 10-minuten dienst. De meest ideale situatie zou zijn dat het keerpunt gewoon weer voor het postkantoor wordt gebouwd en dat de kort-trajectdiensten worden afgeschaft. Een eilandperron voor het postkantoor kan ruimer worden opgezet en een display zou moeten aangeven welke tram het eerst vertrekt. Op dit moment kan dit niet omdat de huidige sporensituatie niet toelaat dat er aan weerszijden van de perrons vertrokken kan worden. Eind maart werd ook bekend dat de sneltrams langer onderweg zijn dan de vroegere GTL-trams. Het kan zijn dat men moet wennen aan de nieuwe trams maar als je bedenkt dat de huidige lijn RR3 minder haltes heeft dan de oude lijn 3 dan lijkt er toch iets anders aan de hand te zijn.

Tramlijn 3 was ooit een van de drukste tramlijnen van Den Haag. Dit bleef zo totdat in december 2003 tramlijn 3 werd verlegd via de oude route van lijn 10. Dit was nodig omdat tramlijn 3 gebruik moest gaan maken van de tramtunnel. Op dit moment is RandstadRail lijn RR3 gedeeltelijk een feit maar we moeten voorlopig wel constateren dat er van de ooit zo gezellige drukke stadstramlijn 3 weinig meer over is.

Of de toekomstige verlenging naar Zoetermeer daar verbetering in zal brengen is nog maar de vraag.

Aflevering materieel

Tot dusver zijn 53 van de 54 nieuwe tramstellen afgeleverd. Alleen nummer 4053 ontbrak op het moment van schrijven nog. Als alle 54 wagens binnen zijn geven wij u een overzicht van de afleverdata.

BUSNIEUWS NEDERLAND

GRATIS OPENBAAR VERVOER (II)

Wat minder keihard busnieuws deze maand, en dus nog maar wat ervaringen met gratis vervoer, waar ondanks onze bedenkingen steeds meer overheden geld aan besteden. In Delft kon men in december op zaterdag gratis met de bus het centrum in. Veel autoverkeer vang je daar niet mee af, want de binnenstad is voor de auto toch al nauwelijks toegankelijk. Maar nu ontdekten de fietsers de bus, die daarvoor overvol was, en op geen enkele wijze de dienstregeling kon aanhouden. Extra bussen werden niet ingezet, en zo nam de onbereikbaarheid alleen maar toe.

In diezelfde maand werd ik in het genot gesteld van een "probeerkaartje" voor de Interliner 383 van – u leest het goed – Krimpen aan den IJssel naar Den Haag Centraal. Reeds een jaar eerder was deze zonder merkbaar gebruikt te worden ingesteld tussen Capelle aan den IJssel en Den Haag; thans voert de rit van Krimpen via Capelle, Nieuwerkerk, Nesselande, Zevenhuizen, Moerkapelle en Zoetermeer naar de Hofstad. Het is bepaald curieus op het Haagse busplatform een bus naar Krimpen aan den IJssel te zien staan; weinigen aldaar weten waar dat ligt. Op 29 december – de laatste dag van geldigheid – ging ik mijn kaartje gebruiken. Hoewel ik 15 minuten voor vertrek op ons busstationnetje arriveerde zag het daar

al zwart van de goeddeels – net als ik – bejaarde reislustigen; naar ik schatte al bijna zoveel als het aantal in de bus beschikbare plaatsen (47), en achter mij groeide de rij aan. Maar er kwamen dan ook twee bussen aanrijden, die vrijwel geheel gevuld de avontuurlijke tocht aanvingen. Omdat er onderweg niemand meer bij kon kregen we in Nesselande versterking van een derde bus; zo reed een waar convoi Den Haag Centraal binnen, waarna de passagiers een voor de meesten van hen onbekende stad konden bezoeken. Vanaf 30 december heb ik in de bussen, die elk uur rijden, en in de spits elke 30 minuten, geen klandizie meer waargenomen.

Iets langer – een maand of drie – duurde de pret met het "Algerakaartje". Voor wie het zich niet meer kan herinneren: Algera was de minister van verkeer en waterstaat die in 1958 de opening van onze eerste – en enige – vaste oeververbinding opende, en zo zijn naam verleende aan de brug die werkelijk erg goed gebruikt wordt, met alle bijverschijnselen van dien. Met het kaartje konden inwoners van de Krimpenerwaard van 18 jaar en ouder en aantoonbare beroepsbezigheden gratis vanuit de waard naar metro Capelsebrug, ja zelfs Rotterdam Woudestein, reizen. Waarom ook ik in het genot van zo'n kaartje werd gesteld weet ik dus eigenlijk niet, maar ik heb het wel regelmatig gebruikt: voordeel bij een reis naar Rotterdam 1 (een) strip. Na afloop van de proef berichtte men al snel dat het een groot succes was, want 5500 man hadden een kaartje aangevraagd. Naar het blijvend effect kan men gissen, want vanaf een uur of drie 's middags is het op de Algerabrug en in de verre omgeving daarvan 1 grote verkeerskluwen, hoewel de bussen op vrij banen de files voorbij zoeven, en bovendien best wel goed gevuld zijn. Maar hoe meet je nou zoiets? Dezer

dagen verzocht men mij een enquête in te vullen; hoewel ik twijfel of dit wat oplevert heb ik besloten het maar te doen. De Stadsregio Rotterdam schijnt dit alles te betalen. Misschien was het geld beter besteed aan het handhaven van de gelede bussen, waarvan weer nu nog maar 5 (vijf) hebben.

AMSTERDAM GVBA

In maart zijn 476 en 484 korte tijd buiten dienst geweest, maar zij konden nog niet gemist worden. Dit hangt er mee samen dat alle 445-458, 460-467 en 556-585 voor aanpassingen teruggaan naar Berkhof. Aan gelede huurbussen zijn in dienst 1211-1217, 1222-1224. Omdat in verband met de metrobouw de middentoegangsbrug CS enige tijd niet door bussen gebruikt kan worden wordt er een busbrug geslagen tussen de Sint-Nicolaaskerk en het busstation (dat)

CONCESSIES

Voor de overzichtelijkheid brengen wij al het concessie-nieuws in 1 (een) rubriek. De Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland hebben de concessie Amstelland-Meerlanden (38 ex 39, inclusief Zuidtangent) per 15 december 2007 voor acht jaar aan Connexxion toegewezen. Het samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) start binnenkort de inschrijving voor de concessies De Kempen/Eindhoven/De Peel (58-60 ex 61-63), die op 1.1.2009 zullen ingaan. Bij de gunning wil men meer op de kwaliteit letten dan op de prijs. En in Noord-Brabant heeft de provinciale enquêtecommissie geoordeeld dat er door het provinciale bestuur bij de aanbestedingen 2005 en 2006 een reeks van fouten is gemaakt; dat zal niemand verbazen. Gedeputeerde Eric Janse de Jonge heeft zijn excuses aangeboden. De provincies Groningen en Drenthe willen de concessie voor gebied 1 (per 1.1.2009) gesplitst aanbesteden in die zin, dat er een scheiding komt tussen reguliere buslijnen en kleinschalig vervoer. Een ander plan is het GGD-gebied in 7 gebieden op te splitsen. ARRIVA heeft reeds bezwaar gemaakt; de FNV heeft zich daarbij aangesloten. Weer een ander idee komt van ARRIVA directeur Heitinga. Deze stelt voor de concessieverlening zo in te richten, dat de vervoerder ook kan meebetalen aan de businfrastructuur. (en/ xx)

CONNEXXION

Nadat op 21 maart het eerste exemplaar aan de gedeputeerde van Friesland is getoond worden de Fryskers sinds begin april (week 14) afgeleverd; zij gaan de weg op onder de nummers 3700 – 3812. De officiële presentatie was voorzien voor 16 april, maar dat is nog maar de vraag, want het rijkstoezicht heeft de bussen afgekeurd wegens onvoldoende remvertraging. Op termijn zullen zij gaan rijden op biodiesel (koolzaadolie); de 27 grote bussen die in Noord- en Zuid-Friesland (7, ex 6 + 7) blijven rijden kunnen dat nu reeds. De regioliners 101 en 102, Huizen-Amsterdam zijn met hun hoge frekwentie een groot succes; via een speciale oprit kunnen zij in Huizen zo de snelweg op, en verder hebben zij enkele sluiproutes. (en/metro/xx)

NOORD-BRABANT Veolia

Voor de concessie West- en Midden Brabant zijn bij Volvo 75 bussen type 7700 standaard en 38 bussen type 7700 geleed, waarvan 17 in luxe uitvoering, besteld. Zij worden na de komende zomer geleverd. Tezamen met 20 bijbestelde Ambassadors komt het aantal dit jaar te leveren bussen op 213. (en/nv)

NIJMEGEN NOViO

In week 13 zijn door het personeel acties gevoerd – geen vervoer c.q. wel vervoer in de spits, maar dan gratis – om druk op de CAO onderhandelingen te zetten. (xx)

TU DELFT Superbus

Tijdje niets van vernomen maar de proto-superbus wordt echt gebouwd. Burgemeester Dales van Leeuwarden en Wubbo Ockels hebben bekookstofd dat het ding in 2008 met 250 km/h op de snelweg Heerenveen-Leeuwarden gaat rijden. Kan de chauffeur meteen op de bon geslingerd worden. (lc)

UTRECHT GVV

Door voltooiing van de reeks 630-646 konden 537 en 541 uit dienst genomen worden; zij werden verkocht aan de Pretboot, Utrecht. Het BRU wil in 2010 83 schone hybride bussen op de weg hebben ter vervanging van oude exemplaren. GVV is hier niet tegen, maar weet niet of de concessie in 2012 wordt verlengd, en kan dus weinig doen. Een reizigersplatform heeft met rapportcijfer 7,3 GVV uitgeroepen tot de beste stads(bus)vervoerder van Nederland. (en/xx)

BUITENLANDS STADVERVOER

Agenda: zie berichten Brussel, Berlijn, Dresden, Naumburg, Plauen, Rostock, Darmstadt, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hannover-HSM, Stuttgart en Zürich.

Nogmaals. Een lezer, vol lof over dit informatieve tijdschrift, tikt ons op de vingers over het bericht Los Angeles in het vorige nummer. Terecht merkt hij op dat Union Stadion moet zijn: Union Station.

Regelmatig ontvangen wij van lezers opmerkingen over Duitsland, dat wij onderscheiden in oost en west. Uw redacteur doet dat met veel gevoel voor nostalgie en weigert zich aan te passen. En ook het begrip “deelstaat” blijft vermeld. Maar dat is in overeenstemming met Van Dale's Handwoordenboek Duits/Nederlands: Bundesland = deelstaat.

BELGIË.

Antwerpen. In november 2007 komt er een nieuwe tramlijn 6 in dienst op de route Noorderlaan – Olympiadepoort. Meer hierover in een volgend nummer.

Brussel. Zoals eerder bericht (HOV/RN 573, lijnennet 2008) wordt begin 2008 het nieuwe eindpunt Vanderkindere ingesteld voor de lijnen 23 en 24. Ook lijn 3 gaat hier rijden. Op de nieuwe halteborden worden ook de lijnkleuren aangegeven.

In verband met een verbouwing is de museumremise Woluwe dit jaar gesloten. Op zondagen van 1.4.2007 t/m 7.10.2007 wordt wel met museumtrams gereden (40' dienst).

Charleroi. Verschillende lezers stuurden ons berichten over de uitbreiding van het tramnet. Het traject Parc – Gare du Sud zou in 2010 in exploitatie komen en de verlenging Gilly – Soleilmont in 2012. Ook lijn 62 naar Gosselies (tot Jumet in gebruik voor remiseritten) zou in 2012 moeten terugkeren. Als we terugbladeren is er niets nieuws onder de zon: dezelfde berichten met géén of eerdere data.

Oostende. Kusttram. Met uitzondering van in de schoolvakanties, rijden er op werkdagen twee sneldiensten tussen Nieuwpoort en Oostende. Met minder stops duurt zo'n rit 12 minuten korter.

Thuin. De internet site van de ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) is sinds enige tijd te vinden onder een wat logischer naam: www.asvi.be. Behalve in het Frans en Engels is deze nu ook in het Nederlands.

BOSNIË.

Sarajevo. Uit Wenen werden de motorrijtuigen 4421 en 4425 overgenomen, zodat men nu 8 motorrijtuigen van het type E heeft. Van de eerder overgenomen trams blijkt er

maar één dienstvaardig. De rest staat met defecten of met een te klein wielbandprofiel buiten dienst.

Het moderniseren van de K2 motorrijtuigen verloopt langzaam. Tot nu toe werden de 500-503 gemoderniseerd en werden er drie verlengd met een lagevloermiddenbak tot achtasser 601-603. In 2007 worden met hulp van PARS nog eens 13 motorrijtuigen gemoderniseerd (zesassers, type Satra-II, serie 500) en 7 motorrijtuigen met een lagevloerdeel verlengd tot achtasser (type Satra-III, serie 600). Het trambedrijf van Istanboel heeft aangeboden het 3 kilometer lange traject Bascarsija – Universiteit voor haar rekening te vernieuwen. Ook de Italiaanse regering biedt hulp aan. Zij dragen de kosten voor het herstellen van de trolleybuslijn naar Vogosca. Dit is de laatste (interlokale) trolleybuslijn die na de burgeroorlog nog buiten dienst is.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Na de eerdere overname van 21 KT4DT motorrijtuigen (zie HOV/RN 578), heeft het trambedrijf van Szczecin aangegeven interesse te hebben in de overname van nog eens 29 trams van dit type. Gedurende het hele jaar worden door de Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin (DVN) themariten georganiseerd met historische trams en bussen. Ook kan op bepaalde dagen het museumdepot Niederschönhausen worden bezocht. Voor alle bijzonderheden: www.dvn-berlin.de

Op te knappen infrastructuur (enkele bruggen), geringe vervoercijfers en een heel pakket van bezuinigingen doen vrezden dat de metrotrajecten Olympia Stadion – Ruhleben (lijn U2) en Thielplatz – Krumme Lanke (lijn U3) worden gesloten. Het een en ander wordt momenteel doorgerekend.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. In mei 2007 wordt een verkeersbrug over de Nordbahn vervangen, waardoor tussen Hohen Neudorf en Birkenwerder slechts enkelspoor beschikbaar is. Derhalve wordt lijn S8 ingekort tot Hohen Neudorf. Na afloop van de werkzaamheden keert lijn S8 niet terug naar het oude eindpunt Birkenwerder. Een bezuinigingsmaatregel.

Dresden. Er zijn in 2007 meerdere jubilea te vieren, zoals 135 jaar Dresdner Strassenbahn. Op 2 en 3.6.2007 organiseert het Strassenbahnmuseum Dresden in samenwerking met de Dresdner Verkehrsbetriebe en de Verein Historische Kraftfahrzeuge des Dresdner Nahverkehrs een weekend vol activiteiten. Wat er allemaal te beleven valt kunt u zien op <http://www.dvbag.de/untnehm/Museum/index2.htm> Veel plezier!

In januari 2006 werden bij Bombardier uit een eerder genomen optie, 10 driedelige NGT D8 motorrijtuigen bijbesteld. Deze worden geleverd tussen september 2008 en mei 2009. Na aflevering beschikt men dan over 72 Flexity Classic (LF 2000) motorrijtuigen en wel 40 stuks NGT D8 en 32 stuks NGT D12, de langere vijfdelige uitvoering.

Op 15.1.2007 kwam het traject door de Leubener Strasse (1,7 km.) weer in dienst. In 2002 werd dit gedeelte overstroomd door de buiten haar oevers tredende Elbe, wat mede aanleiding was de straat nu op te knappen waarbij gelijktijdig het enkelspoor werd vervangen door dubbelspoor.

Halberstadt. Met de aflevering van motorrijtuig 5 op 8.2.2007 zijn alle vijf motorrijtuigen 1 – 5 afgeleverd. Officieel werden alle éénrichting GT4 motorrijtuigen buiten dienst gesteld. Hiervan blijft de in 1993 gemoderniseerde 156 (ex Stuttgart 550) als museumwagen behouden. Daarnaast zijn ook de 155 en 160 nog dienstvaardig en doen nog incidenteel dienst. Hun lot is echter sloop. Van de tweerichting GT4 motorrijtuigen (ex Freiburg) staat de 163 met aanrijdingsschade buiten dienst. Herstel lijkt onwaarschijnlijk. Tot voor kort waren de 161, 162, 164, 167 en 168 nog in dienst. De 166 is “Kinderbahn”. Voor de dagelijkse dienstuitvoering zijn 5 trams nodig (lijn 1: 2 dienstwagen; lijn 2: 3 wagens), zodat

nog enkele GT4's ex Freiburg in het bestand zullen blijven. De 162 werd aan een particulier verkocht.

Leipzig-DB. S-Bahn. Met een symbolische druk op de knop werd op 15.1.2007 de tunnelboormachine gestart, die enkele dagen daarvoor als "Leonie" was gedoopt. Het apparaat vreet zich nu ondergronds een weg van 1750 meter voor de City-Tunnel, de nieuwe verbinding tussen het Hauptbahnhof en het Bayerischen Bahnhof.

Naumburg. Met ingang van 30.3.2007 wordt weer dagelijks gereden. Tot eind oktober 2007 wordt een halfuurdienst uitgevoerd. Op ma t/m vr van 5.45 tot 20.00 uur, op za/zo van 9.15 tot 18.00 uur. Tijdens bijzondere dagen (Kirschfest, Weinfest) rijden er meer trams. Om tot een betere afstemming te komen met de stadsbus wordt bij de halte Poststrasse op een later tijdstip een centrale bushalte aangelegd. Ook komt hier een wisselplaats om op dagen met frequenter tramverkeer zonder al te veel gerangeer een vlotte tramdienst mogelijk te maken. Na ophef van de stoomtram (1892 – 1926) reed hier op 2.1.1907 de eerste elektrische tram. Het 100-jarig jubileum werd gelijktijdig met de (her)opening gevierd van 30.3.2007 t/m 1.4.2007.

Plauen. Al jaren een vast agendapunt: de ritten met de "Bier Elektrischen", motorrijtuig 78. Dit jaar tijdens plaatselijke feesten op 11, 12 en 13.5.2007, 15, 16 en 17.6.2007 en op 31.8.2007 en 1 en 2.9.2007.

Potsdam. Elke zondag worden met een Combino stadsrondritten gereden. Vertrek Wasserturm 11 en 14 uur. Dit is bij het Hauptbahnhof. Deze "TRAMtours" worden op bepaalde zon- en (Duitse) feestdagen met ander materieel als themaritten uitgevoerd. De eerste op 1.5.2007 met als thema infrastructuur. Dan wordt ook de remise bezocht. Ook op 3.6.2007, 1.7.2007 en 5.8.2007 staan themaritten op het programma. Informeer u zich via www.vip-potsdam.de

Rostock. Elke laatste donderdag van de maand kan de centrale werkplaats worden bezocht en kan men op het remiseterrein een tram besturen. Het aantal deelnemers is beperkt. Aanmelden is noodzakelijk via www.rsag-online.de

Schöneiche. Er kwam geld beschikbaar voor het vernieuwen van de infrastructuur.

DUITSLAND west.

Bremen. De instroom van nieuw materieel maakt het mogelijk om 20 Wegmann tramstellen te verkopen. Er gaan 10 stellen naar Timisoara en 10 stellen gaan naar een Duitse tussenhandelaar. De uiteindelijke bestemming is nog onbekend. Sinds 10.1.2007 wordt op lijn 1 een proef gehouden met de verkoop van koffie. Een medewerker, in dienst bij een particulier bedrijf, verkoopt dit bekertje zwarte vocht op werkdagen tussen 6 en 21.30 uur. Aan de eindpunten reinigt hij bovendien de tram. Als na drie maanden sprake is van een succes wordt deze service uitgebreid. Voorlopig zijn alleen in de motorrijtuigen 3105 en 3106 voorzieningen aangebracht om een mobiel verkooppunt mee te voeren.

Op 16.3.2007 werd een begin gemaakt met de werkzaamheden voor de reactivering van de personendienst op de spoorlijn Farge – Vegesack. (FVE = Farge-Vegesacker Eisenbahn). Vanaf december 2007 gaan hier Talent dieselmotorrijtuigen rijden (halfluurdienst). Op de 10 kilometer lange lijn werd in 1961 de personendienst gestaakt. Er rijden alleen nog goederentreinen. In een volgende fase wordt de lijn geëlektrificeerd en komt er een doorgaande treindienst via Bremen Hauptbahnhof naar Verden als onderdeel van de Regio S-Bahn Bremen/Niedersachsen.

Darmstadt. Op 18.1.2007 werd de eerste nieuwe driedelige lagevloertram afgeleverd: motorrijtuig 0775, type ST14. Op 23.3.2007 vond de officiële presentatie plaats. De combinatie Alstom/Bombardier levert 18 van deze trams. Na aflevering worden de motorrijtuigen ST10 en ST11 afgevoerd, waarbij van elk type één wagen als museumtram bewaard

blijft. De stoomtram rijdt dit jaar weer op zon- en Duitse feestdagen tussen 20.5.2007 en 17.6.2007 op de route Eberstadt – Alsbach. Tussen 11.15 uur en 17.15 uur wordt elke twee uur gereden. Op 1.9.2007, van 2.9.2007 t/m 23.9.2007 (zon- en feestdagen) en op 22.9.2007 wordt gereden tussen Schloss en Griesheim. Vertrek vanaf Schloss: 11.15, 13, 14.30 en 16 uur.

Düsseldorf. Op 12 en 13.5.2007 is er open huis in de remise Heerdt (11-18 uur). Er wordt gereden met historische trams en bussen en er is een veiling. Info: www.rheibahn.de

Frankfurt am Main. Men heeft een nieuwe oplossing bedacht om het te ontwikkelen woongebied Riedberg aan te sluiten op het railnet. Er komen twee lijnen. Een nieuwe lijn U 31 op de route Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Niederursel (via de lijnen U1, U2, U3) – hier aftakend van lijn U 3 – via een nieuw aan te leggen traject naar Riedberg. De tweede lijn, met het voorlopige lijncijfer U 41, begint in Ginnheim, volgt lijn U 1, en takt via een nieuw traject in Nordweststadt af naar lijn U 3. Volgt deze lijn tot Niederursel en takt hier af op het boven genoemde nieuwe traject van lijn U 31 naar Riedberg. Vervolgens komt er een verdere verlenging via nieuw aan te leggen sporen naar een aansluiting met lijn U 2 met een eindpunt in Nieder-Eschbach.

In Riedberg komen ± 15.000 woningen en een faculteit van de universiteit. De nieuwe lijn U 31 wordt dan een directe verbinding naar het centrum.

De museumremise Schwanheim is alle zondagen geopend van 10 tot 17 uur.

Hannover. In het vorige nummer noemden wij de 16 motorrijtuigen uit de serie 6001 – 6100 die hier nog aanwezig zijn. Deze blijven inmiddels aan een handelaar te zijn verkocht. Wat die er mee gaat doen is onbekend. Hiermee verdwijnt ook motorrijtuig 6001, die eerder als museumwagen werd genoemd.

Hannover-DB. S-Bahn. Het S-Bahnvervoer nam, vergeleken met het jaar daarvoor, in 2006 met 21% toe. Gemiddeld werden 60.000 reizigers per dag vervoerd, een nieuw record. Het WK Voetbal heeft hier natuurlijk wel aan meegewerkt. Ook in Nedersachsen moeten miljoenen euro's worden bezuinigd bij het openbaar vervoer. De meest vreselijke plannen kwamen ter tafel zoals een halvering van het S-Bahn verkeer in de weekenden, het opheffen van de nachtlijnen en het opheffen van de S-Bahnlijn naar de luchthaven. Grofweg kan daar een slordige € 8 miljoen mee worden bezuinigd maar daar staan vermindering van inkomsten en een toenemend autoverkeer tegenover. Men is er nog niet uit.

Hannover-HSM. Hannoversches Strassenbahn-Museum e.V. Sehnde-Wehmingen.

Dit jaar bestaat het trammuseum 20 jaar. Op 23 en 24.6.2007 wordt hieraan bijzondere aandacht gegeven. Het museum opende dit jaar zijn deuren op 1.4.2007. Tot 3.10.2007 is het op alle zon- en (Duitse) feestdagen geopend van 11 tot 17 uur. Zie ook: www.wehmingen.de

Kassel. Een beetje als mosterd na de maaltijd vond op 27.1.2007 de officiële opening plaats van RegioTramlijn RT4 (Kassel Hbf – Wolfhagen). Deze lijn is al sinds 10.12.2006 in dienst maar men wilde kennelijk afwachten of er geen aanloopproblemen zouden optreden.

Sinds 2.1.2007 wordt het traject Mattenberg – VW-Werk (keerlus) weer bereden. Dat wil zeggen: één dienst van lijn 5 eindigt even na 23.00 uur in Mattenberg en keert dan via deze lus waarbij aan de tussenliggende haltes niet wordt gestopt. Een bezuinigingsmaatregel; voorheen reed deze dienst door tot Baunatal, Grossenritte.

Krefeld. Nog een puur Düewag bedrijf. Maar dat gaat veranderen. De gemeenteraad gaf goedkeuring aan het besluit € 100 miljoen uit te geven aan nieuw trammaterieel. De ko-

mende tien jaar wordt het wagenpark vervangen door 38 lagevloertrams. Binnenkort vindt de aanbesteding plaats. Een eerste bestelling omvat 19 trams ter vervanging van de 19 nog aanwezige GT8 motorrijtuigen. Deze worden geleverd in 2009/2010. Een tweede bestelling van 19 trams vervangt de M&C motorrijtuigen 831-850.

Ludwigshafen. In de remise Rheingönheim werden de GT6 Duewag motorrijtuigen 116, 117, 118 en 119 gesloopt, evenals motorrijtuig 450 uit Mannheim. Motorrijtuig 128 kreeg uitstel van executie. Het ging eind januari 2007 naar het trammuseum Skjoldenaesholm in Denemarken en wordt daar plukwagen.

Mannheim-VRN. (DB). Verkehrsverbund Rhein-Neckar; S-Bahn Rhein-Neckar. Op 10.12.2006 werd het S-Bahnnet uitgebreid met de verlengingen Speyer – Germersheim en Kaiserslautern – Homburg (Saar). Hiertoe werd de lijn Speyer – Germersheim geëlektrificeerd. Althans de sporen waarover de personentreinen rijden. De zware goederentreinen naar Germersheim Hafen moeten nog door diesellocomotieven worden getrokken. In de toekomst wordt ook de oversteek over de Rijn naar Bruchsal, via Graben-Neudorf, voor de S-Bahn onder de draad gebracht. Verder zijn er plannen voor een S-Bahnlijn Mannheim – Worms – Mainz. Tot 2015 staat nog meer uitbreiding op het programma.

Theoretisch valt de berichtgeving over de S-Bahn Rhein-Neckar niet binnen deze rubriek. Maar er zijn raakvlakken met het stadsvervoer die het tot een grensgeval maken. Bij de plannen voor in de Kraichgau is er sprake van het elektrificeren van het traject Steinsfurt – Bad Friedrichshall – Jagstfeld. Op dit traject moet ook de Stadtbahn Heilbronn (lees: AlbtalBahn) met meersysteem trams gaan rijden. Ook op Germersheim – Wörth en op de lijn Germersheim – Graben-Neudorf – Bruchsal gaan meersysteem trams uit Karlsruhe rijden. Kortom: ook in de toekomst berichten wij in deze rubriek (summier) over de S-Bahn in dit gebied.

Mülheim. Na reparatie komen de motorrijtuigen 201 – 210 stuk voor stuk weer in dienst. De uit Essen geleende 1100-en worden regelmatig omgeruild tegen andere wagens uit deze serie.

München. Tegen de verwachting in, werd het bij een aanrijding zwaar beschadigde P-motorrijtuig 2021 hersteld. Ook P-motorrijtuig 2010 kwam na herstel weer in dienst. Hiermee beschikt men weer over 4 dienstvaardige P+p tramstellen. In de regel rijden deze stellen op werkdagen op lijn 19. Een glansrol voor deze veertig jaar oude trams is er nog deze zomer bij grote spoorwerken op enkel speciaal in te stellen lijnen. In 2008 is het afscheid. Op 20.3.2007 ging de eerste schep de grond in voor de nieuwe lijn 23 (Münchener Freiheit – Funkkaserne West).

Neurenberg. Met ingang van 19.2.2007 werd het traject Rathenauplatz – Erlenstegen (lijn 8) tijdelijk opgeheven. Hier worden de sporen vernieuwd. Tot eind van het jaar rijdt er een vervangende buslijn met hetzelfde lijncijfer. De trams van lijn 8 rijden nu naar Stadtpark. Een aantal volautomatische metrotreinen type DT8 wordt in maart en april 2007 getest in de personendienst op lijn U1. Daartoe werden de metrorijtuigen 715, 718, 731 en 734 aangepast. Zo werd door het plaatsen van een tussenwand een bestuurderscabine geïmproviseerd. Per stel worden twee bestuurders ingezet.

Stuttgart. In verband met omvangrijke spoorwerken werd tramlijn 15 van 3.3.2007 t/m 22.4.2007 in beide richtingen omgeleid via de dienstsporen in de Heilbronner Strasse. Vanaf 23.4.2007 kan weer over beide sporen in de Nordbahnhofstrasse worden gereden. Vanaf 13.3.2007 zijn tussen Olgaeck en Bubenbad beide sporen weer berijdbaar en vanaf 13.4.2007 ook tussen Bubenbad en de Pischekstrasse. In het trammuseum Zuffenhausen werd de thematentoonstelling “Die Strassenbahn in Zuffenhausen” ingericht. Het museum is nog tot in het najaar geopend. Zie ook het

bericht in HOV/RN 587, waarbij het zo schijnt te zijn dat op zaterdag lijn 23 van/naar het Hauptbahnhof rijdt en op zondagen de ringlijn 19. Op 26 en 27.5.2007 zijn er speciale dagen voor de liefhebbers van trammodellen in samenwerking met de vakhandel. Alle informatie vindt u op : www.shb-ev.de

FRANKRIJK.

Bordeaux. Op 27.2.2007 werd lijn A verlengd van Cenon (La Morlette) tot Floirac.

Parijs. Op 17.1.2007 kwam op metrolijn 2 het eerste vijfde-lijge metrotreinset type MF2000 in dienst. In totaal worden tot en met 2016 door Alstom en Bombardier 161 treinstellen (vertraagd) afgeleverd. Ze zijn bestemd voor de metrolijnen 2, 5 en 9 ter vervanging van het MF67 materieel.

Reims. Ook hier heeft de bevolking zich mogen uitspreken over het uiterlijk van de nieuwe trams. In Frankrijk gaat het dan om futuristische designontwerpen die nauwelijks te beschrijven zijn. Zo ook in Reims. We doen een poging: er is sprake van een kop met een duidelijke V-vorm. Op internet zijn afbeeldingen te vinden. Zoals eerder bericht gaat het hierbij om 18 Citadis trams met een lengte van 32 meter. Deze worden geschilderd in 10 verschillende kleuren waarbij de getinte ruiten dezelfde kleur krijgen. Wie bedenkt zo iets? Dat kunnen we u vertellen: de designer Rudi Bauer. De trams worden geleverd in 2009/2010 voor de eind 2010 te openen tramlijn A (11,2 km., 22 halten). Om het uitzicht op de kathedraal niet te verpesten, wordt in die omgeving over een lengte van 2 kilometer APS stroomrail aangelegd zodat hier geen ontsierende bovenleiding te zien zal zijn.

GROOT BRITANNIË.

Blackpool. Op 24.1.2007 brak brand uit in het prototype motorrijtuig 611 (Roadliner). De tram brandde voor een groot gedeelte uit. Het rijtuig, nog altijd eigendom van fabrikant Tram Power, werd overgebracht naar Blackburn waar het bij een autobusfabrikant zal worden hersteld. De 611, die tot nu toe alleen in het trammuseum Birkenhead passagiers vervoerde, zou binnenkort in Blackpool toegelaten worden in de personendienst. Het trambedrijf, Blackpool Transport, heeft overigens nog nooit interesse getoond tot aanschaf van dit type.

INDIA.

Bangalore. Met ruim 5 miljoen inwoners is dit de derde stad van India. Tijd voor de aanleg van een metro. Er zijn plannen voor 2 lijnen met een totale lengte van 33 kilometer. In 2011 moet een eerste gedeelte in bedrijf zijn.

Delhi. Op 11.11.2006 werd metrolijn 3 met 2,8 kilometer in oostelijke richting verlengd van Barakhamba naar Indraprastha. Hiermee heeft het metrolijnennet een lengte van 65,8 kilometer met 59 stations. Er zijn 3 lijnen:

lijn 1: Rithala – Shahdara; 21,3 km., 18 stations

lijn 2: Vishwa Vidyalyaya – Central Secretariat; 11 km., 10 stations

lijn 3: Dwarka Sec 9 – Indraprastha; 33,5 km., 31 stations. Net als bij de spoorwegen is de spoorbreedte 1676 mm. Zowel de tunneltrajecten als de trajecten op viaducten zijn voorzien van bovenleiding. Ingezet worden 45 vierwagentreinstellen van Rotem.

Inmiddels is men begonnen met de aanleg van een verdere verlenging van metrolijn 3 naar Noida. Opening: 2009. Tot 2010 plant men nog meer verlengingen:

lijn 1: Rithala – Barwala; 6,1 km.,

lijn 2: noord: Vishwa Vidyalyaya – New Azadpur - SG

Transport Nagar; 8,6 km.,

lijn 2: zuid: Central Secretariat – AIIMS – Vasant Kunj; 18,2 km.,

lijn 3: Dwarka Sector 9 – Sector 22; 2,5 km. In een latere fase te verlengen tot het vliegveld.

Voor deze uitbreiding worden offerten gevraagd voor de levering van 400 metrorijtuigen.

Hyderabad. Met geld van de deelstaat en privaat aan te trekken kapitaal moet hier een eerste metrolijn gerealiseerd worden.

Mumbai. Voorheen: Bombay. Hier wordt een groot elektrisch voorstadnet geëxploiteerd. Besloten is tot de aanleg van een eerste metrolijn tussen Andheri en Ghatkopar (11 km.) die in 2009 klaar moet zijn.

INDUSTRIE.

Alstom Transport. Men gaat reorganiseren. Alle activiteiten worden ondergebracht in vijf "Centres of Excellence":

Valenciennes: trams en metro's,

Belfort: locomotieven,

Salzgitter : regiotreinen,

Savigliano : intercitytreinen en kantelbakmaterieel,

Aytré: TGV's en hogesnelheidstreinen.

Voor zover het er nu naar uitziet blijft men in Aytré nog wel de Citadis trams produceren. Wel verhuist de ontwikkelingsafdeling voor trams naar Valenciennes. Ook in Barcelona blijft men trams bouwen, voornamelijk voor de Spaanse markt. Bij Alstom-LHB in Salzgitter produceert men trams met een elektrische installatie van Bombardier, zoals het type ST14 voor Darmstadt.

ITALIË.

Cagliari. Aan de eerdere berichtgeving valt nog toe te voegen dat motorrijtuig CA 02 op 18.10.2006 in Bratislava aankwam om op aangepaste draaistellen een testprogramma van vier weken uit te voeren. De motorrijtuigen CA 01 – CA 06 (Skoda type 06T) werden in november en december 2006 afgeleverd. De nabestelde CA 07 – CA 09 worden vóór september 2007 afgeleverd. Deze vijfdelige tweerichting trams hebben een lengte van 29,49 meter, zijn 2,46 meter breed en bieden plaats aan 282 passagiers.

Napels. Wij citeren uit HOV/Railnieuws, nr. 543 (febr.2004): Voor het WK Voetbal 1990 werd een ondergrondse sneltramlijn aangelegd die nooit in dienst kwam. Nu is er sprake van dat in 2004 het traject Campi Flegrei – Arco Mirella als metrolijn 6 in dienst komt. Een lengte van maar liefst 2 kilometer. Sinds 1990 staan er zes trams in de tunnel van een type zoals in Genua rijdt. Deze gaat men nu opknappen. Nog eens zes trams bleven destijds bij de fabrikant staan. In 2010 denkt men de lijn te hebben verlengd tot Municipio waar een verbinding komt met metrolijn 1 en waardoor de werkplaats kan worden bereikt. Einde citaat.

Vervolgens bleef het stil tot dat op 17.1.2007, in het bijzijn van minister-president Prodi, de 2,2 kilometer lange sneltramlijn tussen het stadion en het FS-station Mergellina officieel werd geopend als tramlijn 6. Op 4.2.2007 kwam de ondergrondse lijn met zijn 4 stations voor het publiek in dienst. Op werkdagen wordt tussen 6.30 en 21 uur om de 8 minuten gereden, in de weekenden minder frequent. De verlenging tot Piazza Municipio (centraal station) staat nu voor 2012 gepland. Dan ontstaat de hierboven genoemde aansluiting op metrolijn 1, er van uitgaande dat hiervan dan de verlenging Piazza Dante – Piazza Municipio in 2008 (planning) gerealiseerd is. In Italië weet je zoiets nooit zeker. De sneltramlijn lijkt dan nog in niets op de vroegere plannen voor een parallel langs de kust lopende lijn met een lengte van ± 20 kilometer. Dit plan, uit het eind van de jaren 80, was voortgekomen uit een eerder afgeblazen plan voor een metrolijn 3. Waar de zes bij Ansaldo achtergebleven gelede motorrijtuigen zijn gebleven is vooralsnog onduidelijk.

Padova. De opening van de Translohr spoorbuslijn werd opnieuw uitgesteld na een ontsporing tijdens de proefritten.

Op 8.1.2007 werden de proefritten hervat en was er sprake van een opening in maart/april 2007. Van de 14 bestelde spoorbussen waren er op dat moment 8 aanwezig.

KOREA zuid.

Uijeongbu. Bij Siemens werd een volautomatisch smalprofiel VAL metro systeem besteld. De dubbelspoor lijn krijgt een lengte van 10,6 kilometer met 14 stations. Siemens levert hiervoor 15 tweedelige rijtuigen op luchtbanden. In april 2011 is de opening.

KROATIË.

Osijek. In tegenstelling tot een eerder bericht werden de gemoderniseerde T3 motorrijtuigen (serie 0601) niet voorzien van een lagevloer instap. De trams worden gemoderniseerd bij Pragoimex in het Tsjechische Krnov. In maart 2007 waren er al 17 omgebouwd met de nieuwe nummers 0601-0617. De motorrijtuigen 9528 en 9530 (ex Mannheim) zijn weer dienstvaardig. Op 2.12.2006 werd een nieuw tramtraject met een lengte van 1 kilometer (3 halten) geopend naar de zakenwijk Bosutsko. De lijn takt af van de enkelspoor ringlijn. Ingesteld werd een nieuwe lijn 3 op de route Zeleno Polje – Botusko naselje. Lang heeft deze lijn 3 niet bestaan, hij is inmiddels weer opgeheven en de route wordt nu bereiden door lijn 2: Zeleno poje – Bosutsko naselje (eindpunt Mackamama), die daarmee ook de enkelsporige ringlijn in het centrum berijdt. Vanaf Mackamama is men begonnen met de aanleg van een verlenging naar twee nieuwe woonwijken.

MALEISIË.

Kuala Lumpur. Bombardier kreeg een bestelling voor de levering van 22 vierdelige ART MKII metrotreinstellen plus een optie op nog eens 13 stellen. De 29 meter lange volautomatische treinstellen zijn bestemd voor de Kelana Jaya lijn. Ze zijn nodig om het gestegen vervoer het hoofd te bieden. De levering van de stellen, die bij een partner in Maleisië worden afgebouwd, vindt plaats tussen 2008 en 2010.

OEKRAÏNE.

Vinnitsa. Tussen 29.1.2007 en 14.2.2007 werden in Zürich de motorrijtuigen 1416 – 1429 en de aanhangrijtuigen 771 – 784 per spoor afgevoerd. De treintransporten voerden over de Arlberg naar Slowakije waar het materieel in Cop werd verzameld en overgeladen op breedspoor wagens om daarna als extra trein naar Vinnitsa te gaan. In Vinnitsa worden de trams, alvorens in dienst gesteld te worden, gemoderniseerd. Hierbij krijgen ze dubbele koplampen, remlichten en een digitale bestemmingsaanduiding. Motorrijtuig 1420 wordt als plukwagen gebruikt. Door de komst van de "Karpfen" kunnen ongeveer 10 Tatra motorrijtuigen worden gemist. Mogelijk gaan deze naar Yevpatoria.

OOSTENRIJK.

Graz. Na een eerdere poging trams uit Duisburg te huren, zou men nu overwegen 4 E1 motorrijtuigen uit Wenen over te nemen. Tot de komst van nieuw materieel zit men door de opening van de verlengingen van de lijnen 4 en 5 wat krap in het materieel

Innsbruck. Op 24.2.2007 werd met het opheffen van trolleybuslijn O voor de tweede maal in de geschiedenis het trolleybusbedrijf opgeheven. Op lijn O worden nu nieuwe gelede dieselbussen ingezet. Op de andere trolleylijn, lijn R, reden al ruim een jaar geen trolley's meer. Met de twee laatste nog dienstvaardige trolleybussen werd op 25.2.2007 een afscheidsrit gereden. Trolleybussen en bovenleiding worden verkocht. Gezien de voorgenomen uitbreiding van het tramnet had het geen zin meer in het min of meer opgeleden trolleybusbedrijf te investeren.

Linz. Eind 2007 wordt de Pöstlingbergbahn gesloten voor omsporing naar 900 mm en aansluiting op het tramnet, waarbij wordt doorgereden naar een nieuw eindpunt in het centrum (Hauptplatz). Er komt een vervangende busdienst. Het eerste omgebouwde oude motorrijtuig en de eerste nieuwe tram worden in september 2008 verwacht. Eind 2008 moeten de werkzaamheden gereed zijn en wordt de tramdienst in maart 2009 hervat. Precies op tijd voor het evenement Linz – cultuurhoofdstad 2009.

Wenen. Eind januari 2007 vertrokken de motorrijtuigen 4641 en de aanhangrijtuigen 1196, 1236 en 1239 naar Krakow. In februari 2007 gevolgd door de motorrijtuigen 4699, 4668, 4686 en aanhangrijtuig 1148. Eerder (datum ons niet bekend) gingen ook de motorrijtuigen 4642, 4647 en de aanhangrijtuigen 1144 en 1156 naar Krakow. In totaal gingen er tot nu toe 37 motorrijtuigen en 35 aanhangrijtuigen naar deze Poolse stad. Ook in 2007 gaat er nog van dit materieel naar Krakow.

Per 1.3.2007 bestond het tramwagenpark uit 531 motorrijtuigen, 287 aanhangrijtuigen, 63 werkmotorwagens en 122 werkaanhangwagens. Voor de dagelijkse dienstuitvoering worden vanuit 7 depots/remises maximaal 419 motorrijtuigen met 238 aanhangrijtuigen ingezet. De metro beschikt over 265 treinstellen typen U, U1, U2 en V, bestemd voor de lijnen U1 – U4; 126 motorrijtuigen typen E6 en T en 46 aanhangrijtuigen type c6 bestemd voor lijn U6. In de periode maart 2007 tot eind 2008 worden de 38 bestelde motorrijtuigen type T afgeleverd. Bij het busbedrijf rijden 483 bussen. Binnenkort worden de laatste hogevloer bussen afgevoerd en bestaat het wagenpark uitsluitend uit lagevloer materieel.

POLEN.

Krakow. Er blijven E1 motorrijtuigen en c3 aanhangrijtuigen uit Wenen komen. Sinds onze vorige opgave arriveerden de motorrijtuigen 4640, 4478, 4641, 4699, 4668, 4686 en de aanhangrijtuigen 1144, 1156, 1196, 1236, 1239 en 1148.

Szczecin. Onderstaand een overzicht van de 21 uit Berlijn overgenomen KT4Dt motorrijtuigen. De genoemde datum is de transportdatum vanuit Berlijn. Men heeft interesse in nog 29 trams van dit type.

datum:	Szczecin:	ex-Berlijn:
26.10.2006	101	7021
26.10.2006	102	7022
30.10.2006	103	7017
30.10.2006	104	7018
7.11.2006	105	7045
6.11.2006	106	7046
7.11.2006	107	7024
6.11.2006	108	7035
16.11.2006	109	7036
16.11.2006	110	7037
29.11.2006	111	7039
29.11.2006	112	7038
7.12.2006	113	7040
7.12.2006	114	7042
14.12.2006	115	7043
14.12.2006	116	7044
21.12.2006	117	7047
21.12.2006	118	7048
15.1.2007	119	7099
15.1.2007	120	7023
16.1.2007	121	7041

Wroclaw. Eind december 2006 werd de eerste Skoda tram type 16T afgeleverd. Deze vijfdelige eenrichtingstram met een lengte van 30,25 meter kan 244 passagiers vervoeren. In totaal komen er 17 van deze trams.

PORTUGAL.

Lissabon. Tramnet Almada. Op 30.4.2007 komt met een vertraging van twee jaar (en een forse budgetoverschrijding) het eerste gedeelte van de MTS (Metrotransportes do Sul) in dienst op de route Seixal Corroios – Cova da Piedade. Eind 2007 en begin 2008 komende de resterende delen in exploitatie. Het nieuwe tramnet verbindt de ten zuiden van de Taag liggende voorsteden met elkaar en sluit aan op de Fertagus spoorlijn en de veerdiensten

RÉUNION.

Saint Denis. De Franse regering heeft toestemming gegeven voor de aanleg van een 40 kilometer lange tramlijn tussen Saint Denis, Gilot (vliegveld) en Saint Paul en hiervoor geld beschikbaar gesteld. Private investeerders, verenigd in drie consortia, gaan de spectaculaire lijn aanleggen. Spectaculair vanwege twee tunnels en twee grote hangbruggen. De opening? In 2012.

SPANJE.

Barcelona. Op 20.12.2006 was er in het bijzijn van autoriteiten een feestje bij het gereedkomen van de 1,8 kilometer lange tunnel voor de verlenging van metrolijn 3 vanaf Canyelles tot Trinitat Nova. Dit eindstation, waar lijn 3 samenkomt met de lijnen 4 en 11, wordt momenteel vergroot. De verlenging van metrolijn 3 komt in de tweede helft van 2008 in dienst.

Bilbao. De metro wordt met 2,4 kilometer verlengd vanaf Etxebarri naar Bazauri. Opening: 2009.

Granada. Er is een begin gemaakt met de aanleg van de tramlijn Alboto – Granada – Almilla (15,5 km.) In het centrum van Granada komt hiervan 2,4 kilometer ondergronds. Men wil hiervoor 13 trams bestellen.

Madrid. In mei 2007 worden de 3 nieuwe tramlijnen geopend. Sinds januari 2007 heeft het proefbedrijf zich verplaatst van het metrobedrijf naar een gereed tramtraject bij de tramremise Ciudad de la Imagen.

Paria. Ongeveer een maand eerder dan in het naburige Madrid, wordt hier eind april 2007 een 5 kilometer lang deeltraject in dienst gesteld. Alle 9 lagevloer trams 01 – 09 werden afgeleverd en rijden sinds maart 2007 proef- en instructieritten. Het materieel is gelijk aan dat van Madrid, maar heeft een andere kleur.

VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN.

Doebai. Hier is een begin gemaakt met de aanleg van een eerste metrolijn, die in 2009 in dienst moet komen.

ZWEDEN.

Göteborg. Zoals eerder bericht ondervindt de aflevering van de bij Ansaldo Breda bestelde Sirio trams veel vertraging. Tot 2008 worden nu toch 40 van deze lagevloertrams afgeleverd, waar eerder sprake was van minder trams. Het vertrouwen lijkt hersteld. Men heeft nu besloten ook de optie op 20 trams in een bestelling om te zetten. Deze wordt aansluitend op de eerste serie geleverd in 2008-2010.

Stockholm. De proef met een stedelijk tolsysteem werd op 31.7.2006 beëindigd. De extra buslijnen bleven na afloop van de proef in dienst maar begin 2007 werden de eerste X-lijnen opgeheven. Niet zo vreemd omdat vrijwel direct na het afschaffen van de tolheffing het autoverkeer weer de omvang had van vóór 3.1.2006. Resultaat: nul.

Wel spraken de inwoners zich bij referendum uit voor een permanente tolheffing maar doordat later bekend werd dat de tolgelden alleen het wegverkeer ten goede komen is er inmiddels een politieke patstelling ontstaan. De voorbereidende werkzaamheden aan de 6 kilometer lange spoorwegtunnel, de Citybanan, werden stilgelegd. Het tweesporige gedeelte tussen het Centraal Station en Arsta is dringend

aan meer capaciteit toe. Maar de kosten zijn in enkele jaren tijd verdrievoudigd. Er zijn nu twee onderzoekscommissies benoemd die aan het onderzoeken gaan. Zo is ook het oude plan voor de aanleg van een derde spoor weer in beeld, maar deze bovengrondse oplossing is slechts een druppel op een gloeiende plaat.

ZWITSERLAND.

Bern. Eind januari 2007 werd begonnen met de reconstructie van de Bahnhofplatz. Zie ook HOV/RN 559. Er komt een dichter bij het station gelegen viersporig tramstation. De lus bij de Heiliggeistkirche vervalt en er komt een nieuwe keerlus via de Christoffelgasse en de Bundesgasse. In 2008 is het klaar. Met de terugkomst van motorrijtuig 754 op 28.2.2007 werd het Combino saneringsproject afgerond.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. De driedelige lagevloer NINA treinstellen 525.015 – 525.027 worden met een lagevloerdeel (+ 1 draaistel) verlengd. De zo vierdelige treinstellen hebben dan een lengte van 62 meter en kunnen ± 400 passagiers vervoeren. In januari 2007 werd de verlengde 525.015 bij Bombardier in Villeneuve gepresenteerd. In september 2007 zijn alle stellingen verlengd en worden ingezet op lijn S1: Thun – Bern – Laupen/Fribourg. Daar zit men in overvolle treinen om deze extra capaciteit te springen.

Lausanne. Met de (her)opening van lijn M2 in 2008 wordt een nieuw logo ingevoerd. Drie schuine balken in een cirkel symboliseren de letter M van Metro en de schuine stand verwijst naar de maximale 12% stijging op lijn M2. De lijnen M1 en M2 worden dan aangeduid als “métro, ligne 1” en “métro, ligne 2”.

Zürich. Op 5.1.2007 reed het “Karpfen” tramstel 1430 + 785 voor het laatst in de personendienst op lijn 10. En op 27.1.2007 werd met hetzelfde stel nog een laatste, allerlaatste, afscheidsrit gereden. Overigens gaat dit tramstel naar het museumbestand. Na het verwijderen van asbest in de dakweerstand werd het “Karpfen” materieel voorbereid op afvoer per spoor naar Vinnitsa. In de periode 29.1.2007 t/m 14.2.2007 verlieten de motorrijtuigen 1416 – 1429 en de aanhangrijtuigen 771 – 784 Zürich.

De museumremise Burgwies wordt, zoals eerder bericht, op 26.5.2007 geopend. Openingstijden t/m oktober 2007: maandag t/m vrijdag: 14-17 uur, zaterdag: 13-18 uur, zondag: 13-17 uur. Van november 2007 t/m maart 2008: zondag: 13,30-16,30 uur. Vanuit het centrum rijdt op 26.5.2007, 23/24.6.2007, 28/29.7.2007, 25/26.8.2007, 29/30.9.2007 en 27/28.10.2006 oldtimerlijn 21 naar het museum. Info: www.tram-museum.ch

D V D

Erfgoed v.d. Belgische Buurtspoorwegen/Patromoine du Vicinal en Belgique. Uitgave ASVi Association pour le Sauvage du Vicinal. DVD-R, duur 2h18m, geen commentaar, wel live tram- en omgevingsgeluiden, met tekstblad in Nederlands, Frans en Engels. **Inhoud:**

1) Festival Vicinal (1991), pendeldiensten op 2 deeltrajecten: Anderlues – Lobbes Écoles en idem – Thuin Ville Basse, met uitrukrit **standaardtram 10308**, uitruk van **tram A9073** t/m aankomst in Thuin, cabinerit op **tram 9924** tussen Lobbes Écoles – Thuin, vervolgens rangerend te Lobbes Écoles en terug naar Thuin, **S-tram 9063** tussen Anderlues en Thuin en heen- en terugrit van de fraai uitzierende **pcc-tram 10409** tussen Anderlues en Thuin.

2) Direct na opheffing van lijn 90 mocht ASVi haar museummaterieel op dat spoor laten rijden op 5.9.1993 tussen Anderlues en La Louvière. Men ziet de volgende trams: **mw 9515 + bw 1936**, **S-tram 10308 + bw 2026**, **mw A9073** en **S-tram 9974**.

3) ASVi-excursie 1994: **S-tram 9974 + bw 2121** op het toen nog bestaande net.

4) Overbrenging van **pcc-tram 10409** (2002) door motortram **ART 300** van Thuin naar Anderlues-stelplaats. Dit verloopt niet zonder hindernissen en ontsparingen, welke echter snel en routineus tot een goed einde gebracht worden..

5) De **motortrams** bij de grotten van Han (2001).

6) De **motortrams met aanhangwagens** van Tramway Touristique de l'Aisne op het traject Erezée – Forge-à-la-Plez (1993, 2002).

Tussen de bedrijven door komen terloops de enkelgelede trams rond Charleroi aan bod. Deze opnames mogen zondermeer als goed bestempeld worden. De charme wordt verhoogd door de straatjes en wegen, waaraan elke vorm van innovatie voorbij is gegaan en voorts door de schitterende opnames in de groene heuvelrijke buitengebieden.

Verkrijgbaar in de NVBS-winkel Voorschoten, anders verder in Nederland via fhofman@gmail.com ThN

Mailands Tram-Veteranen. Uitgave tram-tv 2005 Köln #104, DVD-Video, duur 45', taal Duits, stereo, € 12.95. Het is het fameuze Milanese tramtype Peter Witt - een stoere en lange vierasser - dat op deze DVD in het middelpunt van de belangstelling staat. Ruim 500 werden ervan tussen 1927 en 1930 gebouwd. En ondanks de reeds hun intrede gedaan hebbende enkel, dubbel- en meer gelede tramstellen, draaien ruim 150 stuks van deze schier onverslijtbare trams nog steeds hun dagelijkse rondes op de vele tramlijnen in Milaan. De cineast heeft kwaliteitswerk geleverd en schroomde ook niet een aantal fraaie architectonische stadsbeelden duidelijk te accentueren. Allerlei tramstandpunten worden er ingenomen. De ouderwets zingende electromotoren verraden duidelijk het opschakelen door de bestuurder. Merkwaardig dat je bijna geen trambel hoort; want zo luidruchtig de Italiaanse auto- en scooterbestuurders zijn, zo kalm zijn kennelijk de trambestuurders. Natuurlijk komen overduidelijk nog andere, moderne tramtypes in beeld. Zelfs ook een nog veel oudere tweeasser, die zijn laatste jaren als werkwagen mag uitdienen. Fraai zijn voorts de avond- en nachtopnames, tijdens welke ook nog een onweersbui losbrak met behoorlijke stortregens. Ondanks de houten dwarsbanken is dit klassieke tramtype behoorlijk populair. Bijvoorbeeld wie in San Francisco komt, ziet op lijn F diverse van uit Milaan overgenomen Peter Witt-trams rijden. Over een aantal jaren zal het in Milaan met hen fini zijn, verdrongen door de moderne geledes. Zouden die ook 80 jaar in actieve dienst halen? www.tram-tv.de

ThN

Eisenbahn Video (DVD) Kurier 71

In deze uitgave veel stoom, onder andere Thüringerwald Plandampf met 41'ers en een 65, verder het laatste optreden in 2000 van de 01 137. Ook de serie 23 gaf acte de presence rond Hohenlohe. We lopen rond op de Innotrans 2006 in Berlijn, Ferkeltaxe weer in bedrijf en 125 jaar smalspoor in Saksen met prachtige IV-k's. Ook indrukwekkend is de nieuwe HSL tussen Nürnberg-Ingolstadt en München (300 km/h mogelijk). Tot slot een laatste rit met een Taigatrommel, diverse items (onder andere stoom) in Bahnnews en de terugblik, dit keer op de serie 03 bij DB. De DVD is bestelbaar onder nr. 8071 en kost € 19,80.

Verder nog een DVD met als onderwerp **100 jaar Pruisische P8**. In 1906 kwam de eerste bij Schwarzkopf in Berlijn van de band: een schepping van Robert Garbe. Duizenden machines werden gebouwd, velen kwamen als oorlogsbuit na 1918 in Frankrijk, België en Oost-Europa terecht. U ziet beelden van vóór 1940 en bij de DB, want de locs deden nog lang dienst bij DB en DR. Ook zijn er scènes van acties in Polen en Roemenië. Een filmdocument van historisch belang. Speeltijd 1 uur, € 19,80, bestelnr. 8149.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

Er gaan op meerdere terreinen geruchten dat de nieuwe locs van Siemens inderdaad geen reeks 14 worden, maar reeks 18. De viersysteemvariant die in optie is genomen, zou mogelijk reeks 17 worden.

De 2302, bekend van de afwijkende luchtroosters, werd in februari definitief geschiedenis. De loc werd op het terrein van TW Antwerpen Noord gesloopt.

De 1340 werd overgeheveld van de reizigerstak van de B Holding naar de Sibelit-groep. Hier zijn nu de 1301-1340 in gebruik voor goederentreinen richting Frankrijk.

Op 10 maart brandde loc 1190 bij Wildert deels uit. Nadat de 1185 net was afgeleverd na ernstige brandschade, staat er nu dus opnieuw een 11.8 langdurig aan de kant.

Er wordt nog slechts één CFL 3000 gehuurd voor de IC-treinen Brussel – Luxemburg. De rest van de treinen wordt weer gewoon met locs reeks 20 gereden.

Hoe verrassend: zoals HOV-RN al voorspelde, zou er een mogelijkheid zijn dan de verkoop van locs reeks 22 en 23 aan Polen helemaal niet doorgaat...

Diesel locomotieven

Naast de 7409 en 7410 werden ook de 7349, 7376, 8226, 8245 en 8274 buiten dienst gesteld. Daarentegen kwamen de 7374, 7383 en 8234 weer uit parc in dienst. Buiten dienst ging ook de 5521.

DLC kreeg weer een nieuwe Class 66: de 653-09 (JT9), geleast van MRCE. De loc is en blijft (voorlopig?) zwart met het blauwe DLC-logo en op de een of andere manier is dat hele wat kleurrijker dan de grijze locs van tot nu toe. Het is overigens de eerste Class 66 van het jongste type dat in België rijdt.

Opmerkelijk - gezien de naderende komst van meer concurrentie - is het feit dat de NMBS opnieuw locomotieven te koop aanbiedt aan willekeurige geïnteresseerden. Het gaat om 24 51-ers, 6 62-ers, 12 73-ers en 5 82-ers. Ook enkele rijtuigen en goederenwagens staan te koop.

Treinstellen

Inmiddels zijn, op de 40 tot CityRail-stel te renoveren stellen na, alle klassieke tweetjes serie 601-782 gereviseerd en grijs geschilderd. Inmiddels is naast de 978 (ex 707) ook de 977 (en 683) in dienst. Als meegerekend wordt dat er natuurlijk enkele stellen in Mechelen staan voor renovatie, kan uitgerekend worden dat nog maar ruim dertig tweetjes uit deze serie in het rood te zien zijn.

De bestelling voor de nieuwe GEN-motorstellen is opgeschroefd naar 95 stuks. Een fabrikant moet nog gekozen worden.

Overig nieuws

Vanaf 5 februari rijdt de P-trein Gouvy-Brussel met twee versterkingsrijtuigen aan de andere zijde van de loc. Met andere woorden: de loc rijdt dan dus met aan beide kanten rijtuigen... de rijtuigen worden in Brussel afgekoppeld en afgerangeerd, maar de originele trekduwstam kan dan zonder tijdverlies direct een andere dienst rijden.

Op 15 maart was het dan zover: voor het eerst reed er weer een commerciële goederentrein via Neerpelt-Budel-Weert, het Belgisch-Nederlandse deel van de IJzeren Rijn. Het betroof een korte goederentrein van B-Cargo, gereden door twee ATB 77-ers. Het was vermoedelijk een promotionele trein, want de wagens zagen er wel erg proper uit, het was geen alledaagse combinatie (containers en staal) en de trein keerde in precies dezelfde samenstelling terug, via Emme-

rich-Breda-Essen.... In de week na de eerste rit hebben ook Railion en DLC een trein tussen Weert en Neerpelt gereden. Op 25 maart werden alle beperkingen als gevolg van de brand in het onderstation te Brussel Zuid weer ingetrokken.

Op 26 maart werd de tunnel van Antwerpen Dam naar Antwerpen Centraal via niveau -2 door station Centraal geopend. Door deze tunnel rijden de treinen Amsterdam-Brussel (Benelux), Amsterdam-Parijs (Thalys) en de IR Essen-Jambes nu rechtstreeks van lijn 12 uit Nederland naar Berchem en verder, zonder de tijdrovende omweg en kopmaken in Centraal niveau 0. In de eerste weken ontstonden gelijk merkwaardige problemen met de Beneluxtreinen, waarbij diverse combinaties – inmiddels overigens opgeflurd met gruwelijk lelijke NS HiSpeed ICR-rijtuigen – de helling richting Berchem niet opkwamen. Dat zou te maken hebben met het grote aantal locs reeks 11.8 welke min of meer kreupel zijn en niet op hele kracht kunnen rijden. De enorme defectenstand bij dit materieel baart steeds meer zorgen. Ondertussen is men overigens eindelijk wakker geworden en onder meer het Nederlandse Rover gaat pleiten voor een behoud van de goedkopere en in vele gevallen snellere (!) Beneluxtrein. Zoals het er nu naar uit ziet verdwijnt de verbinding immers als de HSL opengaat. Kwade tongen beweren overigens dat de NMBS de problemen sterk uitvergroot om een spreekwoordelijke stok te hebben om de Benelux af te serveren. Het advies van de NMBS aan de reizigers om de Benelux te mijden, terwijl die hoogstens zijn oude route rijdt is natuurlijk in dat licht een teken aan de wand en in elk geval te gek voor woorden.

Op 30 maart gebeurde nog iets ongelofelijks: de 'nieuwe' stoomloc 64.169 van het TSP kwam eindelijk aan in Schaarbeek! Deze voormalige Roemeense loc werd zeer fraai gerestaureerd naar een Belgisch type 64 (P8), maar de overbrenging naar België had de laatste jaren nogal wat voeten in aarde. Nu maar hopen dat het TSP met dit prachtmachien mag gaan rijden, want de problemen rond het verbod voor museummaterieel om op het Infrabel-net te rijden zijn helaas nog altijd niet opgelost.

Heel langzaam maar zeker beginnen de nieuwe goederenvervoerders hun activiteiten in België. Rail4Chem rijdt steeds regelmatig zogenaamd 'spotvervoer', met als meest spectaculaire een trein met ketelwagens vanaf Polen naar het raccordement van CBR in Visé. Dit vervoer schijnt regelmatig te zijn, maar rijdagen en tijden zijn nog niet bekend. Transport reed voor het eerst een trein, bestaande uit drie zelflossers, richting Duitsland met de HGK DE674, maar gezien de samenstelling van deze trein zal dit wel een testrit zijn geweest. Zowel EWSI als SNCF-FRET zijn nog niet met eigen tractie als private spoorgebruiker gesignaleerd in België. ERS ook nog niet, hoewel inmiddels wel enkele locs zijn toegelaten in België: 6601, 6602, 6604-6606 en 6609.

In de loop van 2007 zullen de haltes Aubange, Halanzy en Messancy aan lijn 167 en Disedellelaan in Sint-Job aan lijn 26 geopend worden. Laatstgenoemde gaat vermoedelijk in december open, de overige drie in juni of zo snel mogelijk erna.

CHINA

Hier heeft men nu ook een prachtige Japans ogende ICE. Voor een hoge-snelheidsnet heeft men bij diverse fabrieken materieel besteld. Binnenkort komen de eerste stellen vanuit Shanghai in dienst; snelheid max. 250 km/h. Het land ontwikkelt al geruime tijd zijn spoorwegen in bliksemtempo.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Wetsontwerp beursgang DB

Het wetsontwerp voor de beursgang van DB werd eind maart door minister Tiefensee gepresenteerd. Voorgesteld wordt de DB-onderdelen die te maken hebben met infrastructuur (DB Netz, DB Station und Service en DB Energie) over te dragen aan de Duitse staat, wat dus neerkomt op nationalisering. De staat geeft DB vervolgens een concessie om deze bedrijven gedurende 15 jaar te exploiteren tegen een vergoeding van € 2,5 miljard per jaar. Na die periode kan de concessie worden verlengd of kan de staat het exploitatierecht terugnemen. Belangrijkste verschil ten opzichte van een eerder ontwerp is het verlichten van de sanctiemogelijkheden van de staat jegens DB in een situatie dat DB het spoorwagennet verwaarloost. Dit laatste moet onder meer blijken uit een uitgebreide netverklaring die DB jaarlijks moet opstellen. Hoewel Tiefensee op een aantal punten aan DB heeft toegegeven zijn er ook nog (kleinere) punten waarin DB niet haar zin kreeg. Zo bevat het wetsontwerp nog steeds de verplichting aan DB Netz om meetritten van het EBA gratis toe te laten.

De reacties op het wetsontwerp waren zoals te verwachten was kritisch. De vereniging van opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer (BAG-SPNV) bekritiseerde vooral de geringe waarborgen voor de onafhankelijkheid van DB Netz als infrabeheerder. DB Netz mag net als nu zelf beslissingen over de gebruiksvergoeding en de uitbouw van het spoorwagennet nemen. Deze taken zouden bij de staat moeten liggen. Dit laatste vindt ook *Bahn für Alle*. Het front van tegenstanders van de privatisering van DB denkt dat de belastingbetaler er de komende 15 jaar meer dan € 100 miljard bij in zal schieten. Het wetsvoorstel leest alsof Hartmut Mehdorn en investeerders de tekst geschreven hebben in plaats van minister Tiefensee. Ook andere partijen toonden zich kritisch.

Kort voor pasen kwam verzet uit voor Tiefensee onverwachte hoek. Het ministerie van binnenlandse zaken heeft het wetsontwerp beoordeeld en betwijfelt of dit verenigbaar is met de grondwet. De Duitse staat blijft namelijk alleen juridisch eigenaar van de infrastructuur, welke bij DB op de balans staat. Dat maakt het voor de Duitse staat onmogelijk om duurzame invloed uit te oefenen, bijvoorbeeld om misbruik te voorkomen. De grondwet vereist echter dat de staat die mogelijkheid heeft. Wordt dus ongetwijfeld vervolgd.

Jaarresultaten DB

Eind maart maakte DB de jaarresultaten bekend. Met het oog op de beursgang is de balans flink opgepoetst en liet 2006 mooie cijfers zien. De jaarwinst voor belasting groeide van € 1,4 miljard in 2005 naar € 2,5 miljard in 2006 en was daarmee fors hoger dan verwacht. De omzet groeide eveneens van € 25,1 miljard naar € 30,1 miljard. Het rendement komt daarmee op 8,3%. Alle DB-sectoren droegen bij aan de winstverbetering. Het concern spreekt daarom van het meest succesvolle jaar ooit, wat natuurlijk goed van pas komt zo kort voor de beursgang.

Toch is niet alles hosanna, want DB heeft ook flinke schulden. Het concern staat voor ruim € 18 miljard in het krijt, wat natuurlijk tot een flinke rentelast leidt. Tevens bemoeilijkt dit de aankoop van nieuwe bedrijven, onder meer in oost Europa. DB heeft een oogje op PKP, CD en ZSR en wil daar zo'n € 6 miljard voor uittrekken. Men heeft de staat daarom gevraagd een deel van de opbrengst van de beursgang te gebruiken voor sanering van de schulden en nieuwe aankopen. Het lijkt dus allemaal een beetje op een luchtballon die steeds verder wordt opgeblazen; de vraag is dan hoe lang

de ballon het houdt en waar de brokstukken terecht zullen komen.

Verdere highlights uit de jaarrekening:

- Het regionale vervoer was in 2006 de grootste winstmaker, DB verdiende hier € 690 miljoen mee bij een omzet van € 6.480 miljoen. Dit is ook meteen een belangrijk risico voor de toekomst, want de verwachting is dat het marktaandeel van DB (nu 78%) met verdere aanbestedingen zal teruglopen. De winst zal daardoor eveneens lager uitvallen.
- Het totale personenvervoer (lange afstand, regio en bus) kende een omzet van € 11,5 miljard (2005: € 11,2 miljard); ruim de helft daarvan wordt gerealiseerd in het regionale vervoer. De winst voor belasting bedroeg € 968 miljoen tegen € 719 miljoen in 2005.
- Het DB-goederenvervoer per trein groeide met 10% naar 96,4 miljard tonkilometer. De groei van het DB-zeevervoer bedroeg 16% en het luchtvrachtvervoer zelfs 18%. De integratie van het vorig jaar gekochte BAX Global maakt DB nu tot de één na grootste transport- en logistiekbedrijf ter wereld.
- Railion verdiende in 2006 zo'n € 180 miljoen bij een omzet van € 3.194 miljoen. Schenker en Stinnes behaalden samen een omzet van € 13,8 miljard, een groei van maar liefst 30%. Dit is vooral terug te voeren op de aankoop van BAX Global. De totale winst uit logistieke activiteiten bedraagt € 609 miljoen ten opzichte van € 272 miljoen in 2005. Het rendement groeide tot 3,58%, een cijfer waar de gemiddelde beursmakelaar niet voor uit zijn stoel komt.
- In 2006 bedroeg de omzet uit de exploitatie van infrastructuur € 1,314 miljard (2005 € 1,129 miljard) met een winst van € 54 miljoen (2005 € 379 miljoen). Omzet- en winstgroei werd vooral behaald door DB energie, DB Dienstleistungen boekte een eenmalig verlies van € 97 miljoen. De lage omzet uit het infrabeheer is opvallend en geeft duidelijk aan dat DB zich niet al te druk maakt om de (instandhouding van) infrastructuur.

Overig nieuws

- De productie van nieuwe abonnementen en kortingskaarten (BahnCard) loopt verre van soepel door een verhuizing van het DB-kaartenbureau. De kaarten worden weken te laat geleverd, met als gevolg dat de vaste klanten tijdelijk geen korting krijgen. DB heeft klanten opgeroepen zich te melden bij de servicebalies maar is niet in staat de klanten zelf te benaderen. Voorwaar een toonbeeld van klantenbinding.
- De *Bundestag* heeft in de discussies over het Berliner Hauptbahnhof (zie o.a. HOV-RN februari 2007, pag 60) het verstandigst mogelijke besluit genomen en verklaard dat zij geen bevoegdheden heeft.
- De *Stiftung Warentest* testte opnieuw de kwaliteit van de kaartverkoop in Duitsland en kwam tot de conclusie dat reizigers er beter aan doen zichzelf te informeren. Bij 90 testaanpakken werd in meer dan helft van de gevallen een te duur ticket aangeboden. Hierdoor werd tot 200% teveel betaald.
- DB gaat nieuwe bedrijfskleding aanschaffen voor haar 35.500 service-medewerkers. Uit de hiervoor gepubliceerde aanbesteding is onder meer te lezen dat 24.305 broekriemen geleverd kunnen worden. De overige 11.000 medewerkers dragen vermoedelijk bretels....
- DB hield zich de afgelopen maand rustig op de samenwerkings- en overnamemarkt. Men hield het bij de aankondiging dat DB-dochter Schenker een belang wil nemen in 18 Chinese containerterminals.
- Net voor redactiesluiting werd bekend dat DB de samenwerking met de Kroatische spoorwegen HŽ wil intensiveren. Een overeenkomst hiertoe werd in Zagreb getekend.

- DB-dochter Nuclear Cargo+Service (NCS) staat in de verkoop. Het bedrijf voert onder meer de beruchte “Castor-transporten” uit. Waarschijnlijk wordt NCS voor circa € 20 miljoen verkocht aan het Franse vervoerbedrijf Daher.
- DB Fernverkehr heeft de dienstregeling van de IC-treinen tussen Hannover en Osnabrück aangepast, waardoor de aansluiting op regionale treinen in Osnabrück hersteld konden worden.

Regionaal reizigersvervoer

Schleswig Holstein

- De aanbesteding van het *Netz Ost* is gewonnen door **DB Regionalbahn Schleswig Hostein**. Het net omvat de lijnen Lübeck-Hamburg, Lübeck-Travemünde-Strand, Lübeck-Kiel, Lübeck-Neustadt-Fehmarn, Lübeck-Büchen-Lüneburg en Büchen-Aumühle. DB Regio zal dit net vanaf december 2009 exploiteren met 25 nieuwe LINT-treinstellen; tussen Hamburg en Lübeck worden e-locs serie 112 met 64 nieuwe dubbeldekkers ingezet. Op Lübeck – Hamburg en Lübeck – Kiel wordt een halfuurdienst geïntroduceerd, daarnaast komen er in de spits twee treintypen Kiel – Lübeck – Hamburg die gereden worden met diesellocs serie 218. Bovendien heeft DB beloofd de lijn Kiel – Plön te versnellen. Het contract heeft een looptijd van 10 jaar. DB vraagt voor het contract een jaarlijkse subsidie van € 30 miljoen, wat € 20 miljoen minder is vergeleken met het huidige contract. De gunning is echter niet definitief, daar de *Vergabekammer* van de deelstaat eerst wil toetsen of de procedure wel correct is verlopen. Concurrent Veolia had hierom gevraagd. Belangrijkste steen des aanstoots is de keuze voor een procedure die onderhandelingen toelaat, hetgeen minder controleerbaar is.

Hamburg

- Volgens hardnekkige geruchten wordt de verkoop van de **AKN** voorbereid. Het bedrijf heeft een jaarlijks tekort van € 15 miljoen, welk bedrag door de aandeelhouders Schleswig-Holstein en Hamburg wordt aangevuld. De Hamburger Hochbahn is de belangrijkste kandidaat voor de overname. In juni zou er meer duidelijkheid komen.
- De reizigersvereniging PRO BAHN heeft de reizigersprijs 2007 toegekend aan de hybride S-Bahn-treinstellen serie 474.3. Belangrijkste reden was de eenvoud van deze oplossing, waarmee de lijn naar Stade vanaf december in het Hamburgse S-Bahn-net kan worden opgenomen. Ook de hybride treinstellen van de AKN vielen in de prijzen, in dit geval vanwege de mogelijkheid om elektrisch door te rijden over het S-Bahn-net en zo directe verbindingen mogelijk te maken.

Niedersachsen

- De **metronom** biedt in april weer speciale ritten aan. Op 21 en 22 april wordt naar Berlijn gereden.

Mecklenburg-Vorpommern

- De deelstaat heeft de aanbesteding van de smalspoorlijnen op Rügen gepubliceerd. Naast de uitvoering van de treindiensten Göhren – Puttbus – Lauterbach Mole en Göhren – Puttbus (deels met historisch materieel) behoort ook het onderhoud van materieel en infrastructuur tot de opdracht.
- Op 2 april werden de eerste nieuwe dubbeldekkers voor de Hanse Express gepresenteerd in Hamburg. Ze worden vanaf december ingezet op de verbinding Rostock – Schwerin – Hamburg.

Brandenburg

- De gunning van het Spree-Neiße Netz aan de **ODEG** werd op 27 maart definitief. Vanaf december 2008 kan de

ODEG nu de lijnen Cottbus-Forst, Cottbus-Spremberg, Zittau – Görlitz – Cottbus, Görlitz – Hoyerswerda en Görlitz – Bischofswerda voor een periode van 10 jaar bedienen. De gunning was opgehouden door bezwaren van concurrent Veolia.

- De **NEB** zal tussen april en juli 2007 de 3,5 kilometer lange lijn Wensickendorf – Zehlendorf op proef reactiveren. Op werkdagen worden 8 treintypen doorgetrokken, men rekent op 50 tot 60 reizigers per dag.

Sachsen

- De **Vogtlandbahn** heeft plannen gepresenteerd voor een nieuwe directe trein tussen Berlin en München via de Sachsenmagistrale. De plannen gaan uit van een doortrekking van de door moederbedrijf Arriva te exploiteren interregio-treindienst Lindau/Oberstdorf – München – Hof. De bestaande Vogtland-Express Hof – Berlin zou in deze treindienst moeten opgaan.
- De **Erzgebirgsbahn** wordt vanaf april tot en met december tussen Annaberg-Buchholz en Augustusburg stilgelegd wegens een volledige vernieuwing van baan en beveiliging. Na heropening zal de baanvaaknelheid 80 km/h bedragen.
- Het *Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig* heeft de aanbesteding van de treindienst Leipzig Hbf – Bad Lausick – Geithain gepubliceerd. Het contract gaat eind 2007 in en kent een looptijd van twee jaar. Optioneel kan het contract met nog eens twee jaar worden verlengd.

Sachsen-Anhalt

- De op 16 maart uit Meiningen teruggekeerde **HSB**-loc 99-7239-9 reed op 29 maart een succesvolle afnamerit en is sindsdien weer in het actieve park opgenomen. De locs 99-7236-5 en 99-7238-1 werden op 12 april buiten dienst gesteld vanwege het verlopen van de revisietermijn.

Nordrhein Westfalen

- Het *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* heeft besloten het **S-Bahn**-net aan te passen om invulling te geven aan de bezuinigingen. Het aantal treinen tussen Düsseldorf Wehrhahn en Düsseldorf Hbf wordt verminderd van 12 naar 9 per uur. Lijn S7 vervalt, waarbij de zuidelijke tak naar Solingen wordt overgenomen door lijn S1. De noordelijke tak naar Düsseldorf Flughafen wordt overgenomen door lijn S11. Als pleister op de wonde worden op de lijnen S1 en S11 vanaf 2008 met de nieuwe treinstellen serie 422 gereden. Binnen enkele jaren zullen de trek-duw-eenheden uit de basisdienst zijn verdwenen. Andere bezuinigingen zijn nog in onderzoek, doch de basisfrequentie blijft een 20-minutendienst.
- Reizigersvereniging PRO BAHN wist echter de hand te leggen op verdere bezuinigingsvoorstellen, en die lijken niet mals te zijn. Drie lijnen zijn kandidaat voor stillegging, te weten Dorsten – Coesfeld, Dorsten – Wanne-Eickel en Mönchengladbach – Dalheim. Voor de overige lijnen gaat men uit van vermindering van de frequenties, vooral ten koste van vroege en late treinen. PRO BAHN hoopt met diverse protesten dit “horror-scenario” te voorkomen.
- **Trans Regio** heeft een definitieve bestelling geplaatst voor 16 driedelige treinstellen van het nieuwe Siemens-type Desiro Mainline. De treinen worden geleverd aan Angel Trains, dat de stellingen verhuurt aan Trans Regio. De serie moet in december 2008 worden ingezet tussen Köln en Mainz. Angel Trains nam een optie op 84 extra treinstellen.
- De aanbesteding van het *Maas-Rhein-Lippe-Netz* is gewonnen door **Eurobahn**, een dochteronderneming van het Franse Keolis. Het net omvat de lijnen RE3 („Rhein-Emscher-Express“ Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund – Hamm) en RE13 (Maas-Wupper-Express“ Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Hamm). Het contract gaat in december 2009 in en kent een looptijd van 16 jaar.

Keolis zal voor deze verbinding nieuwe elektrische treinstellen aanschaffen, de Desiro Mainline van Siemens en de Flirt van Stadler zijn de voornaamste kandidaten.

- Het eerste tweedelige Flirt-treinstel voor Abellio is door Stadler afgeleverd. Het stel zal begin april testritten maken op de ring van Velim in Tsjechië. In december worden de 17 twee- en driedelige stellingen door Abellio in gebruik genomen op de RB 40 Essen – Hagen.

Bayern

- De gunning aan **DB Regio** van het elektrisch net rondom Würzburg (zie HOV-RN feb 2007, pag 61) is per 27 maart definitief geworden. De Hamburger Hochbahn trok haar bezaarschrift in.

- De deelstaat gaat intussen vrolijk door met aanbesteden. Ditmaal is het geëlektrificeerde spoorwegnet rondom Regensburg in combinatie met de Donautalbahnhof naar Ulm aan de beurt. De lijnen Neumarkt – Regensburg – Plattling en Landshut – Regensburg – Ingolstadt moeten eind 2010 in dienst worden genomen, eind 2012 volgt Ulm – Donauwörth – Ingolstadt. De contracten lopen tot eind 2022; aanbestedingen moeten op 26 september worden ingediend.

- In Kassel werd het nieuwste Transrapid-zweeftreinstel, de TR09 gepresenteerd. Het driedelige treinstel is geschikt voor snelheden tot 500 km/h en zal op de te herstellen testbaan in Lathen worden beproefd. Het stel is ingericht voor regionaal vervoer met het oog op de geplande verbinding in München; dat is ook de reden dat u dit bericht onder Beieren aantreft.

- De afdeling Bayern van de *Verkehrsclub Deutschland (VCD)* is niet te spreken over het voorstel van DB Regio om de kaartverkoop in de trein per 1 april te beëindigen. DB Regio presenteert het nieuwe verkoop-concept zelfs als een service-verbetering; men is duidelijk bij NS in de leer geweest.

Goederenvervoer

- In Zwickau werd één van de twee op het *Güterbahnhof* gebruikte containerkranen ontmanteld, zeer tegen de zin van de plaatselijke *Eisenbahnförderverein*.

- De Groenen hebben in het parlement vragen gesteld over het nieuwbouwproject Stuttgart21. Men vreest dat de hiermee samenhangende nieuwe lijn Wendlingen – Ulm te steile hellingen krijgt, waardoor het goederenvervoer deze TEN-corridor niet kan gebruiken. De regering antwoordde dat goederentreinen hier niet sneller mogen rijden dan 160 km/h en niet zwaarder mogen zijn dan 1.000 ton. Een tegenvraag van de Groenen bleef uit...

- De uitbreidingen van de containerhaven van **Duisburg** zijn in maart in dienst gekomen. De uitbreiding van het aantal sporen, kranen en havenruimte maakt het mogelijk de groei in het vervoer te faciliteren. Tijdens een open dag op 18 augustus kunt u één en ander bewonderen.

- Het Zweedse vervoerbedrijf **Hector Rail** heeft met het IJsselmuidense transportbedrijf **van Dieren Maritime** een vijfjarig contract gesloten voor het rijden van intermodale treinen tussen het Zweedse Norrköping en het Ruhrgebied. De treinen gaan in januari 2008 rijden; Hector Rail zal gebruik maken van TRAXX-locs F 140 AC2 van Bombardier zodat (voor het eerst) een locwissel overbodig is.

- Leasebedrijf **CB Rail** bestelde bij Bombardier een volgsérie van 7 locs type TRAXX F 140 AC2 voor inzet in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. Ze worden begin 2008 geleverd.

- Eind april ging eindelijk de door **Railion** opgezette spoorveerverbinding tussen Sassnitz-Mukran en de Russische haven Baltijsk (bij Kaliningrad) van start. De veerboot "Vilnius" zal de verbinding wekelijks uitvoeren. De verbinding

zou eigenlijk in december van start moeten gaan, doch administratieve problemen verhinderden dit.

Materieel

- De moeizame onderhandelingen over de inzet van de ICE-TD tussen Kopenhagen, Berlin en Hamburg (zie HOV-RN maart 2007, pag 94) hebben resultaat gehad. De DSB zal vanaf december dit jaar een aantal treinstellen van DB huren voor (het Deense deel van) deze routes. Vanaf maart zullen de treinstellen serie 605 ook gaan rijden vanuit Århus. Nog niet bekend is of de kantelbak-inrichting in gebruik zal worden gesteld. De Deense IC3-treinstellen worden uit Duitsland teruggetrokken.

- Het bericht over de aanpassing van e-locs voor de inzet in Scandinavië (HOV-RN maart 2007, pag 94) heeft een correctie. De aanpassing heeft uitsluitend betrekking op 23 e-loks serie 185; de Deense serie EG 3100 blijft in Denemarken. De aanpassing wordt uitgevoerd door Bombardier. De eerste locs moeten in januari beschikbaar komen.

- DB heeft de aanbesteding aangekondigd van 300 vierassige schuifwandwagens type Habbins. Het voornemen is om tevens een optie op 400 stuks extra te nemen.

- Met een op 2 april rondom Bingen gehouden proefrit demonstreerde DB de mogelijkheden om de geluidsoverlast van goederentreinen te verminderen. Uit metingen bleek een afname van 10 decibel mogelijk, hetgeen voor de toehoorder neerkomt op een halvering van de geluidsproductie. De demonstratie werd afgesloten met een verzoek van DB aan de politiek om middelen vrij te maken voor het nemen van geluidsbeperkende maatregelen aan rollend materieel.

- DB Regio Sachsen zal voor de S-Bahn Dresden 53 nieuwe dubbeldekkers (13 stuurstandwagens en 40 tussenwagens) bestellen bij Bombardier. De aanschaf wordt door de deelstaat Sachsen gesubsidieerd met een bijdrage van € 40 miljoen. De eerste wagens zouden al in mei worden afgeleverd.

Infrastructuur

Kwaliteit infrastructuur

Het rapport van het *Bundesrechnungshof* over de kwaliteit van het Duitse spoorwegnet (zie HOV-RN maart 2007, pag 94) is voor de *Bundestag* aanleiding een onderzoek te starten. In een expertmeeting zat DB Netz vooral in de verdediging. Het Duitse spoorwegnet is enorm groot en de voorbereiding van alle werkzaamheden kost veel tijd, aldus de directie van DB Netz. Bovendien is het moeilijk om voldoende staal, steenslag en dwarsliggers aan te schaffen. Verder bleek in de meeting duidelijk dat er behoorlijk wat licht zit tussen de maatschappelijke doelstellingen van de regering en de commerciële doelstellingen van DB Netz. Het parlement heeft daarom besloten zelf een onderzoek te laten verrichten naar de vraag hoe het beter kan. Dit soort vaststellingen is op zich wel terecht en een onderzoek is prijzenswaardig, maar één en ander leidt natuurlijk niet tot een oplossing van de problemen.

Commentaar: de vergelijking tussen de problemen die ProRail en DB Netz ondervinden leidt zowel tot verrassende overeenkomsten als grote verschillen. Belangrijkste overeenkomst is de afnemende functionaliteit van het spoorwegnet ten gevolge van achterstallig onderhoud. De achterstand is bij DB Netz voor een belangrijk deel het gevolg van door commerciële overwegingen ingegeven onwil om het spoorwegnet op orde te houden; uitstel van investeringen en onderhoud zorgt immers voor een betere kaspositie. Daarnaast gebruikt het DB-concern DB Netz als strategisch middel, wat bijvoorbeeld blijkt uit het uitvoeren van groot onderhoud op lijnen die net zijn overgedragen aan concurrenten van DB. Als oorzaken voor de vergelijkbare problemen bij ProRail zijn commercieel geïnspireerde onwil en strategi-

sche spelletjes in elk geval met zekerheid uit te sluiten, wat wellicht zelfs ernstiger is. Het voorbeeld van DB Netz maakt in elk geval duidelijk dat de door sommigen gewenste "hereniging" van NS en ProRail beslist geen oplossing biedt voor de Nederlandse infraproblemen.

Geld terug bij vertraging

Om de punctualiteit van het treinverkeer te vergroten heeft DB Netz een bonus/malus-systeem voor vertragingen ingevoerd. Een vervoerder die een vertraging veroorzaakt betaalt bovenop de gebruiksvergoeding € 0,10 per vertraging minuut. Ligt de oorzaak van een vertraging bij DB Netz dan ontvangt de vervoerder een even hoge korting. Als de oorzaak niet vast te stellen is gebeurt er niets.

Op een expertmeeting maakte DB Netz bekend dat de eerste twee maanden van 2007 3,2 miljoen vertragingminuten waren verrekend. Men kreeg de lachers op de hand door aan te geven dat slechts 500.000 minuten de schuld waren van DB Netz zelf. Hiermee kwam men vanzelf bij het zwakke punt van het systeem, namelijk het gegeven dat de treindienstleiders van DB Netz de registratie moeten verzorgen. Daarnaast zijn de te verrekenen bedragen voor de vervoerders relatief gering, zodat het de moeite niet loont één en ander uit te zoeken in geval van twijfel.

Projecten in Niedersachsen en in Nordrhein-Westfalen

De Hannoversche Allgemeine Zeitung bracht op 28 maart het bericht naar buiten dat DB een groot aantal projecten in Niedersachsen op koud ijs wil leggen. Het gaat om de uitbouw van de goederenroute Rotenburg – Minden, de vier-sporigheid tussen Uelzen en Stendal en tussen Seelze en Minden alsmede de aanleg van de "Y-trasse" tussen Hannover, Bremen en Hamburg. Dit blijkt uit een intern investeringsplan van DB Netz dat de krant in handen kreeg. *Bahnchef* Mehdorn haastte zich om de deelstaat te beloven dat DB haar toezeggingen nakomt, waarmee de kou kennelijk uit de lucht is.

De Rheinische Post groef een vergelijkbaar DB-rapport op over de planning voor Nordrhein-Westfalen. Volgens dit rapport wil DB de investeringen in onderhoud, verbetering en uitbouw van het spoorwagennet terugbrengen van € 660 miljoen in 2007 naar € 330 miljoen in 2011. Eén van de projecten die wordt uitgesteld is de capaciteitsuitbreiding tussen Düren en Aachen. Naar verwachting zal Mehdorn in de volgende uitgave van HOV-RN de plannen ontkennen.

Projecten

- De bestaande spoorlijn tussen Erfurt en Würzburg (200 km) wordt aangepast voor kantelbakmaterieel. Gedurende de komende zomer wordt het treinverkeer van begin juni tot begin oktober hiervoor stilgelegd. Na afronding van de werkzaamheden kan vanaf december 2008 kantelbakmaterieel hier met 160 km/h rijden.
- In Hessen is de bouw van de nieuwe Schlüchtern Tunnel gestart. De vier kilometer lange tunnel maakt onderdeel uit van de lijn Frankfurt – Fulda. De € 190 miljoen kostende tunnel moet al in 2008 in gebruik worden genomen. Vanaf dat moment wordt de oude, uit 1914 daterende tunnel gesaneerd. In 2011 moet de viersporigheid een feit zijn.
- Op de Vogelsbergbahn (Gießen – Alsfeld – Fulda) is de laatste van vijf bruggen vervangen.
- De aanleg van de Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt komt ook weer een stapje verder. DB publiceerde de aanbesteding van een 745 meter lange tunnel en een 370 meter lang viaduct. Oplevering dient in 2010 plaats te vinden.
- Ten behoeve van het grensoverschrijdende vervoer naar Polen zal DB de lijn Knappenrode – Horka Grenze verdubbelen en elektrificeren. De lijn is vooral bedoeld voor goederenvervoer.

- De eerste fase van het project Neu-Ulm 21 is op 18 maart in gebruik genomen. Vier sporen van het Neu-Ulmer Hauptbahnhof zijn verdiept aangelegd; onder de sporen is een grote parkeergarage gebouwd. De toeleidende trajecten zijn of worden uitgebouwd en het rangeerterrein wordt gesaneerd. Tevens is een nieuwe beveiliging in gebruik genomen. In november moeten de laatste werkzaamheden zijn afgerond.
- De bouw van de Katzenbergtunnel in de lijn Basel – Freiburg nadert het eindstadium. DB is begonnen met de aanleg van toeleidende sporen over een afstand van 12 kilometer. Desondanks zal het nog tot 2012 duren voor reizigerstreinen door de tunnel rijden.
- In Baden-Württemberg presenteerde DB de regionale uitwerking van het verbeteringsprogramma ProNetz. Zoals te verwachten was gaat de aandacht vooral uit naar de hoofdlijnen Stuttgart – Ulm en Karlsruhe – Basel. Op 30 andere plekken worden grotere herstelwerkzaamheden uitgevoerd die een langduriger staking van het treinverkeer vereisen.
- De ten gevolge van het ProNetz-programma te verwachten toename van de hinder door spoorwerkzaamheden was voor het CDU-aanleiding het voorstel te doen reizigers die door de werkzaamheden hinder ondervinden met korting te laten reizen. Zo wil men voorkomen dat de werkzaamheden tot gevolg hebben dat treinreizigers voor de auto kiezen.
- DB heeft een start gemaakt met de modernisering van de lijnen Eberbach – Hanau en Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach. Deze door de Odenwaldbahn bereden lijnen moeten de komende twee jaar gesaneerd worden.

Stations

- De *Deutsche Städte- und Gemeindebund* (een zusje van de Nederlandse VNG) heeft DB opgeroepen de stationsgebouwen die het niet meer wil exploiteren aan de gemeenten te schenken. Op die manier wil men leegstand en verloederings voorkomen. DB heeft nog niet gereageerd.
- In Niedersachsen zijn de vernieuwde stations van Uelzen en Göttingen in gebruik genomen. Beide stations ondergingen de gebruikelijke verbeteringen.

Te koop

- In de bonus-aanbieding deze maand de 1,4 kilometer lange lijn Worms Stadt – Rheindürkheim, waar alleen nog incidenteel gasvervoer plaats vindt. DB Netz vindt de kosten voor vernieuwing van het wegdek van een overweg (!) te hoog in vergelijking tot de ontvangsten uit de gebruiksheffing.
- Eveneens in de aanbieding is de lijn Schönberg (Vogtland) – Schleiz – Schleiz West. De 15,6 kilometer lange lijn werd tot december 2006 nog door reizigerstreinen bereden. Voor beide lijnen geldt dat zij worden opgebroken als er geen koper gevonden wordt.

Museum

Brexbachtalbahn

- De Brexbachtalbahn Engers – Siershahn zal na vele jaren van onbruik weer gereactiveerd worden voor toeristisch vervoer. Hiertoe wordt samengewerkt met de Eifelbahn Verkehrsgesellschaft, die met haar rode railbussen op meerdere lijnen in de Eifel toeristisch vervoer verzorgt. Als de door de vereniging Brexbachtalbahn uit te voeren opknabbeurt vlot genoeg verloopt kunnen de eerste treinen al in de herfst van 2007 gaan rijden. Voor het werk kan starten moet echter overeenstemming met DB worden bereikt over de koop van de lijn.
- De **Borkumer Inselbahn** zal op vrijdag 13 april de vierde door Schöma nieuw gebouwde loc dopen op de naam Au-

rich. Het gekozen moment maakt duidelijk dat de eilanders niet bijgelovig zijn.

▪ De in de voorgaande editie (pag 96) aangekondigde terugkeer van motorwagons **ET 65 005** laat nog even op zich wachten. In plaats van 14 april is de overbrenging nu gepland voor zondag 3 juni.

▪ De Verein Historische S-Bahn Hamburg heeft na bijna acht jaar werk de restauratie van museumtreinstel ET/EM 171 082 afgerond. Op 14 april wordt een tweetal pendelritten Ohlsdorf – Blankenese gereden om het nieuwe en eerste museumstel van de Hamburger S-Bahn den volke te tonen.

EUROPESE UNIE

De Europes Commissie besloot op 21 maart jl. tegen een tiental lidstaten een procedure te beginnen wegens het niet of onvoldoende implementeren van beide richtlijnen uit het Tweede Spoorwegpakket (2004/49 en 2004/50). Richtlijn 2004/49 bevat voorschriften voor de transparantie (en dus vergelijkbaarheid) van eisen op het gebied van spoorwegveiligheid die in de diverse landen worden gehanteerd; richtlijn 2004/50 vormt een eerste stap op weg naar interoperabiliteit. Dit wetgevingspakket moest uiterlijk 30 april in wetgeving zijn omgezet, een datum die de verschillende zondaars niet meer kunnen halen.

De commissie zal de tien lidstaten, die overigens ook niet gereageerd hebben op een in oktober 2006 door de commissie verzonden informatieverzoek, voor het Europees hof dagen. De tien lidstaten zijn **Nederland**, Duitsland, Griekenland, Italië, Portugal, Slovenië, Slowakije, Luxemburg en Zweden. Spanje heeft alleen richtlijn 2004/49 niet geïmplementeerd.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 8644, 9602, 9611, 9612, 16512, 16626, 16673, 16674, 25124 en 80009. De 25124 is de voorlaatste van de serie 25100, alleen de 25109 resteert nog.

Aangepast voor het 'rollende landstraße'-verkeer met Italië en daarmee ook vernummerd werd de 36056 in 36356.

De 25183 werd aangepast tot 25200 en toegevoegd aan het park onder nummer 25259.

Van de Transillien-locs serie 27300 zijn inmiddels al 21 locs in dienst gesteld (27301-27321).

Met de opening van de LGV Est op 10 juni zullen de 15000-en die nu getrokken treinen richting Luxemburg en Duitsland rijden, worden overgeplaatst naar Paris Achères. Hier vervangen zij de oudere locs serie 16000, welke tot nu toe redelijk ongeschonden de buitendienststellingsgolven van deze generatie machines hebben overleefd – maar nu dus aan de beurt zijn. De 15000-en zullen hun sneltreinen naar St. Lazare, Le Havre, Caen en Cherbourg gaan overnemen. Enkele van hen worden aangepast voor trekduwverkeer.

Diesel locomotieven

Afgevoerd werden de 63138, 63595, 63610 en 66117 en de rangeerlocs Y 7202, Y 7226, Y 7252 en Y 7300. De eerder afgevoerde Y 7172, Y 7200, Y 7214 en Y 7245 zijn verkocht aan de VFLI. De 67446 wordt toch hersteld en is dus na een korte afwezigheid weer in het materieeloverzicht opgenomen.

Nieuw in dienst zijn inmiddels de 75003-75016, 75018 en 75021, allen vanuit Longeau. Van de rangeerlocs serie 60000 is nog altijd geen enkel exemplaar in dienst gesteld.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66225 in 69225, 66266 in 69266, 66293 in 69293, 66311 in 69311, 66425 in 69425, 66451 in 69451 en 66480 in 69480.

Tenslotte werden er nog twee van de drie op reserve staande 67000-en (de 67014 en 67017) uit de omgebouwd tot LGV-hulploc met de nummer 67278 en 67279. De laatste 67000 is de 67068 en zal wel 67280 worden. Deze loc is in elk geval al in dienst voor Infra.

De Chemin der des Bouches du Rhone (BDR) bij Marseille heeft CFL-diesel 853 gekocht en twee identieke locomotieven zouden nog volgen. Blijkbaar is het identieke type 63000/63500 van de SNCF niet meer zo makkelijk te verkrijgen gezien de opkomende concurrentie op het spoor, zelfs in Frankrijk. Dergelijk protectionisme is in elk land te zien dat aan liberalisering moet geloven... De BDR rijdt treinen op de lijnen Barbentane - Plan d'Orgon, Arles – Fontvieille en Pas Des Lanciers - La Mède.

Treinstellen

Afgevoerd werden de X 2810, X 2856, X 4340, X 4356, X 4359, X 4361, X 4397, X 4402, X 4404, X 4413, X 4414, X 4415, X 4421, X 4431, X 4444, X 4450, X 4503, X 4525, X 4539, X 4559, X 4565, X 4574, X 4584, X 4721, X 4731, X 4735, X 4742, Z 5380, Z 5401 en Z 6315. Vooral een grote slachting bij de Caravelles dus en het lijkt erop dat dit door blijft gaan nu het TER-materieel in blijft stromen. Binnenkort zouden de Caravelles ook vervangen worden tussen Charleville-Mézières en Givet, nieuwe AGC's zijn daar al aan het proef/instructierijden.

De tussenrijtuigen van de 519 en 520 werden inmiddels in dienst gesteld met nieuwe koprijtuigen als 605 en 606. Inmiddels zijn ook al 5 stellingen (4401-4405) van de TGV-POS in dienst voor de binnenkort te openen LGV Est.

Ex CFL-stel 73815 werd als eerste overgeschilderd van het Luxemburgse rood-grijs naar het standaard TER blauw-grijs. Leverstatus nieuw TER-materieel:

TER 2N-NG	Z 24501/24502-24653/24654, 24657/24658-24655/24656 (77 stuks)
	Z 26501/26502-26549/26550 (25 stuks)
BGC	B 81501/81502-81617/81618, 81653/81654, 81655/81656 (61 stuks)
XGC	X 76501/76502-76687/76688 (94 stuks)
ZGC	Z27501/27502-27663/27664,27709/27710, 27711/27712 (84 stuks)

Overig nieuws

Niet alleen het afvoeren van sommige materieeltypen gaat momenteel hard, ook het slopen ervan. Het verdwijnen of bijna verdwijnen van bepaalde series zorgt ervoor dat de noodzaak om exemplaren voor onderdelenpluk of in de motteballen te bewaren niet meer daar is. Vooral naar de sloper in Culoz is de laatste tijd veel materieel onderweg, waaronder vele elektrische locomotieven (met name 6500, 8500 en 9600), Caravelles, X 2700, X 2800, Y 7100, maar ook de nog vrij jonge bijwagens serie XR 6100 en al vele jaren geleden afgevoerde turbostellen type ETG!

Feestelijke start 'TGV-Est'

Na een geslaagde test in maart werd op 3 april de definitieve recordpoging op de LGV Est gedaan om het eigen snelheidsrecord voor klassieke treinen te breken. Een voor de gelegenheid speciaal bestickerde of geschilderde combinatie van vijf rijtuigen reed een geweldige snelheid van 574,8 kilometer per uur. De trein bestond uit de nieuwe motorwagens van stel 4402 en drie Duplex-tussenrijtuigen die later stel 618 gaan vormen met TGV-R motorrijtuigen.

De spoorwegverbinding voor hogesnelheidstreinen van Parijs naar het noordoosten van Frankrijk is op 15 maart jl. feestelijk geopend. De Franse spoorwegen hebben samen met andere geldschieters ongeveer 4 miljard euro in het project gestoken. Ook treinreizen van of naar Duitsland, Luxemburg en Zwitserland gaan minder lang duren wanneer

de treinen vanaf 10 juni voor het reizigerspubliek gaan rijden. De lijn heet reeds lovend 'de lijn van alle records'. De Franse Train à Grande Vitesse (TGV) rijdt er met een snelheid van 320 kilometer per uur van Parijs naar Straatsburg. Het vuurwerk dat voor de opening werd afgestoken is volgens de organisatie het langste en grootste ooit ter wereld. Het lopende vuur ging met een snelheid van 5400 kilometer per uur zo'n tien keer sneller dan de topsnelheid van het huidige type. Het vuurwerk ontbrandde langs een traject van driehonderd kilometer rails.

De treinreiziger is vanuit Parijs in plaats van in vier uur in slechts twee uur en twintig minuten in Straatsburg. Het treinkaartje gaat met 63 euro wel 17 euro meer kosten dan momenteel. De reis naar Luxemburg neemt met de TGV iets meer dan twee uur in beslag, die naar Frankfurt slechts drie uur en 45 minuten. Parijs - Basel duurt met de TGV drie uur en twintig minuten.

Franse bouwers hebben berekend dat voor het gigantische project 78.000 ton staal door de Franse velden is gelegd waarmee ook meer dan acht Eiffeltorens gebouwd hadden kunnen worden. De omvang van de verplaatste aarde en stenen voor dit bouwwerk, 64 miljoen kubieke meter, is veertig keer groter dan wat er voor de tunnel onder Het Kanaal is uitgraven. De 40 miljoen kubieke meter aarden en stenen ophogingen zijn goed voor vijftien pyramiden van Cheops.

De Franse staat, regio's, lagere Franse overheden, de Europese Unie, Luxemburg en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF hebben aan de wieg gestaan van de treinverbinding. De bouw begon in de zomer van 2002.

HONGARIJE

Er moeten 28 zijlijnen dicht. Hoewel het politiek gevoelig ligt, gaan nu toch al de eerste 14 weg. Wanneer de rest gaat is nog niet bekend. Sedert 1989 zijn de treinprijzen ook al flink gestegen.

OOSTENRIJK

öBB-materieel

Onderstaand geven wij een materieeloverzicht per 1.1.2007. Elektrische locomotieven, series: 1012, 1014, 1016, 1116, 1216, 1822, 1042, 1144, 1063, 1163, 1064.

Diesel locomotieven, series: 2016, 2043, 2143, 2067, 2167, 2068, 2070, 2080, 2180.

Elektrische motorrijtuigen, series: 4010, 4011, 4020, 4023, 4024, 4124.

Dieselmotorrijtuigen, series: 5022, 5047, 5147, 8081.

Smalspoor materieel, series: 1099 (elektr. locomotieven), 2092, 2095 (diesel locomotieven), 4090 (elektr. motorrijtuigen), 5090 (dieselmotorrijtuigen).

serie:	aantal:	serie:	aantal:
1012	3	4010	13
1014	17	4011	2
1016	50	4020	119
1116	282	4023	11
1216	17	4024	86
1822	3	4124	12
1042	33	5022	20
1142	129	5047	100
1044	119	5147	10
1144	91	8081	3
1063	48		
1163	20		
1064	10		
2016	100		

2043	62			
2143	61			
2067	72		1099	15
2068	60		2092	1
2070	90		2095	13
2080	1		4090	3
2180	1		5090	17

In 2006 verdwenen uit het bestand de smalspoorseries 0999 (stoomlocomotieven) en 5099 (dieselmotorrijtuigen). Dit is het tandradmaterieel van de Schafbergbahn, dat overging aan de Salzkammergutbahn.

Ook de laatste diesel locomotief serie 2167 verdween uit het bestand.

Een aantal locomotieven uit de series 1042/1043, 2043/2143 en 2067 staat buiten dienst.

Op 22.1.2007 werd locomotief 1042.518 buiten dienst gesteld. Van de deelserie 1042.5 is nu geen enkele machine meer in dienst. Begin maart 2007 waren nog 17 1042-en dienstvaardig, waarvan de 1042.002 nu de oudste elektrische normaalspoor locomotief van de ÖBB is.

Nieuw zijn de series 4124 (meersysteem Talent) en 4011. Bij de serie 4011 betreft het de 4011.091 – 092. Dit zijn de motorrijtuigen in de zevendelige ICE treinstellen (ex DB 411.015 – 016) waarvan in totaal 3 stellingen van de DB zijn overgenomen. De 4011.090 (ex DB 411.014) volgt nog.

Aanwezig waren ook nog de aan Hectorail verkochte locomotieven 1142.551, -558, -563, -588 en -629. Deze werden per 1.2.2007 uit het bestand afgevoerd.

Een aantal locomotieven serie 1144 wordt sinds begin januari 2007 verhuurd aan TX-Logistik.

Niet vermeld zijn de van Siemens-Displook (tegenwoordig Mitsui Rail Capital) gehuurde locomotieven serie 189. Deze locomotieven zijn voorzien van ÖBB kenmerken. Intern is dit de serie 1890.

SPANJE

Het HSL-traject Madrid-Barcelona wordt non-stop in bijna 4 uur afgelegd. De lijn is normaalsporig en kan 350 km/h hebben. Lange tijd waren er problemen met de signalen. Nog dit jaar komt eenzelfde lijn tussen Cordoba en Malaga gereed. De AVE rijdt al enige jaren tussen Madrid-Cordoba en Sevilla.

ZWITSERLAND

Berichten over de Lötschbergbahn worden vermeld onder **BLS**. De elektrische locomotieven serie 465 kunnen maximaal 160 km per uur rijden, zodat bij testritten in de nieuwe basistunnel een lok werd geruild tegen een SBB locomotief serie 460, die 230 km per uur kan rijden. Met ingang van 15 maart 2007 is men gestart met een operationeel proefbedrijf. Na de officiële opening op 15 juni 2007 zullen voornamelijk goederentreinen door de nieuwe tunnel gaan rijden. Vooral de RAlpin Rola treinen zullen vanwege hun ruimteprofiel hier naar toe verhuizen, zodat het overige verkeer over de berglijn niet meer zal worden gehinderd, omdat ze in de oude tunnel gebruik moeten maken van het verdiepte aangelegde spoor. Bij SBB Cargo werden vier locomotieven Re 4/4 II gehuurd, de huur wordt in juli 2007 en eind 2008 weer beëindigd. Voorlopig worden eveneens twee rijtuigen 2^e klas en twee stuurstandrijtuigen van de SBB gehuurd. Via Angel Trains huurt men een zestal locomotieven van de serie 185.5.

Sinds een jaar is het stationsvoorzien van Aigle in ombouw. De voormalige AL, ASD en AOMC die nu de **Transports Publics du Chablais** vormen hebben een nieuw smal-

spoorstation met zes sporen voor de drie lijnen in gebruik genomen. De perrons zullen nog gedeeltelijk worden overkapt. Reeds in de herfst van 2006 heeft de voormalige AOMC heeft een nieuw traject langs de SBB sporen in dienst gesteld, waardoor elf overwegen vervielen. De ombouw, inclusief busstation, kostte 19,6 miljoen Zw.Fr.

De elektrische locomotieven, met de zogenaamde BÜchli-trieb van **Classic Rail**, de Ae 4/7 10950 en 11010 reden in februari 2007 een proefrit van Oberwinterthur naar Weinfelden. Hierna werd in dubbeltractie gereden naar Romanshorn. Ze zullen voor Rail4Chem Transalpin in dubbeltractie binnenlandse olietreinen gaan rijden. Vanuit de raffinaderij in Cornaux rijden vijf treinen per week, afwisselend, naar de oliedepôts in Salez-Sennwald, St. Gallen Hagggen en Mendrisio.

De vereniging tot behoud van historisch materieel **Club 1889** heeft rijtuig BC 110 van de voormalige Berninabahn tijdens de jaarlijkse ledenbijeenkomst in Poschiavo officieel in dienst gesteld. Tijdens deze dag reden de gele motorwagens met de beide gele rijtuigen en twee motoragens met groene tweeassers, waarbij onderweg haasje over werd gereden om de treinen te kunnen fotograferen, daar per 1 januari 2007 een nieuwe wet het lastiger heeft gemaakt om op de vrije baan opnames te kunnen maken.

Het Regionalverkehr Bern Solothurn heeft bij Stadler in Bussnang een bestelling van zes GTW treinstellen geplaatst. De ABe 4/12 zijn geschikt om met een snelheid van 120 km. per uur Regional Expresstreinen tussen Bern en Solothurn te rijden. Aflevering is voorzien in 2009 met een optie op 5 tot 15 treinstellen.

Tijdens de negen weken geplande ombouw van het station Tirano heeft de **Rhätische Bahn** eveneens van de gelegenheid gebruik gemaakt om een honderdjarige stalen brug over de Pochiavino te vervangen. Deze Räsicabrug kreeg een rode kleur aangemeten vanwege het feit, dat de RhB in Italië in de volksmond Trenino Rosso wordt genoemd. Op 5 mei 2007 zal het vernieuwde station tijdens een open dag officieel in gebruik worden genomen. Met de gele motorwagens en historische rijtuigen zullen ritten voor het publiek worden aangeboden. De firma Holcim vervoert al sinds enige tijd cement in speciale containers, die op verdiepte wagens van de RhB worden vervoerd. Dit houdt echter wel in dat een speciaal hiervoor gebouwde goederenwagen, de Mohrenkopf, langzaam aan het verdwijnen is. De oudste serie met de kleine, aan de onderkant, ronde ketel is inmiddels geheel verdwenen. 185 rijtuigen krijgen een doorgaande hoge druklucht remleiding (10 bar) analoog aan de nieuwste Panoramarijtuigen om de nieuwe rijtuigen met luchtvering te kunnen verzorgen. Voor nieuwe goederenwagens heeft ingenieursbureau Kombibahn Schweiz TBT GmbH een nieuw meterspoor draaistel ontwikkeld. Nieuwe vering dankzij gummirolveren dient te zorgen voor radiale instelling in de bogen. Aslast is 18 ton en maximum snelheid 100 km.

De Ae 6/6 locomotieven van de **Schweizerische Bundesbahnen** krijgen blijkbaar alleen maar de Cargokleuren als hiervoor speciale aangelegenheden zijn. De Ae 6/6 11486 keerde terug als 620 486 'Burgdorf' en wordt samen met de Ae 6/6 11413 in het Verkehrshaus tentoongesteld tot de herfst van 2007. De Ae 6/6 11418 werd samen met een Hbis goederenwagen als statisch object geplaatst bij Galliker Transport AG in Altishorn. Ze draagt nu het wapen van het kanton Luzern. Op het rangeerterrein Limmattal staan inmiddels 18 lokomotieven Ae 6/6, met defecten, te wachten op betere tijden. Om de verwarring compleet te maken krijgt het Zwitserse materieel, wat geschikt is om onder Italiaanse spanning dienst te kunnen doen naast een Zwitserse even-

eens een Italiaanse serieaanduiding. Zo rijden FLIRT treinstellen RABe 524 in TILO verband als ETR 150. Het huidige station Siviriez zal worden gesloten en worden vervangen, inclusief zijsporen die worden opgebroken, door een in richting Romont opgeschoven station met verhoogde perrons tot 55 cm hoogte met ondertunneling, die tevens twee overwegen vervangt. Infrastructuur gaat haar vloot tractoren drastisch saneren. De Tm II, Tm III en Tm 235 (niet gemoderniseerd) zullen geheel gaan verdwijnen. De Tm IV gaan naar Cargo, die ze een hoofdrevisie zal geven. Het rijtuig EW IV, Papstwagen, dat speciaal voor de paus werd omgebouwd, zal dienst gaan doen als multimediarijtuig tijdens het Gotthardjubileum. Deze zogenaamde PanGottardo werd door Josef Meyer in Rheinfelden hiervoor ingericht. Het rijtuig werd voorzien van 26 draaizetels, maar is geen Panoramarijtuig. Tijdens voortgaande boorwerkzaamheden in de nieuwe Gotthardbasistunnel werd men in de westelijke tunnelbuis plotseling geconfronteerd met een krachtige waterinstroom. Eind januari 2007 werd de laatste van 73 diesellocomotieven serie Am 843 afgeleverd.

Met het verschijnen van de elok 128 001 in het jaar 2000 legde de Duiste fabrikant **Bombardier / Siemens** de basis voor de levering van de **TRAXX** locomotieven. Inmiddels zijn er meer dan 1000 exemplaren geleverd en rijden ze behalve in Zwitserland, bij de SBB series 474, 482 en 484 en bij de BLS serie 485, inmiddels ook in diverse andere Europese landen. Ze zijn leverbaar in vier varianten, namelijk als Traxx (15 Kv), Traxx 1 (15 en 25 Kv), Traxx 3 (als 2 plus 3 Kv) en Traxx 4 (als 3 plus 1,5 Kv). Verschillende particuliere aanbieders en landen hebben enkele locomotieven of een hele serie aangeschaft ter vervanging van verouderd materieel. Hierdoor zal een uniform park van locomotieven ontstaan, dat in geheel Europa dienst kan doen.

De Tauruslokomotieven die geschikt zijn om onder de Italiaanse spanning te kunnen rijden, hebben eveneens een eigen Italiaans serienummer, E 190. Het is een fascinerend gezicht om via de Gotthard of Lötschberg goederentreinen te zien rijden, met soms zelfs 4 (!) elektrische locomotieven, waarvan alle een beugel tegen de draad hebben.

De Italiaanse exploitant van de Centovallibahn, de **Società Subalpina di Imprese Ferroviarie** heeft een nieuw panoramatreinset in dienst gesteld. In totaal komen er drie van deze treinstellen. De ABe 8/8 21 - 23 werden gebouwd door de Tsjechische fabrikant Skoda, waardoor ze er 'Oost-Europees à la Tatra' uitzien. Vanaf juni 2007 zullen ze worden ingezet, met de in eigen werkplaats omgebouwde ABe 8/8 24, waarbij op het Italiaanse traject een toeslag zal worden berekend van 1,50 Euro of 2 Zw.Fr.

Motorrijtuig BDe 4/4 2, in 1966 in dienst gesteld bij de voormalige **Wohlen Meisterschwanden Bahn** en na opheffing hiervan naar de SOB verhuisde kwam na restauratie weer in dienst. Ze kreeg aan de buitenzijde weer haar originele kleurstelling, oranje onderzijde en band boven de ramen en een grijze raampartij.

Het zal zeker nog tot het eind van het jaar 2010 duren voordat de **Zentralbahn** de nieuwe Engelberg tunnel in gebruik zal kunnen nemen. De hardnekkige problemen met de constante waterinstroom bezorgt de tunnelbouwers hoofdbreken. De tunnel ligt in een zeer zacht en gespleten gesteente, het Karstgestein. Zelfs als het regent, stroomt de tunnel vol met water. Een speciale bekisting met gecontroleerde waterafvoerkanalen moert soelaas bieden. Twee van de drie ABt composities zijn alleen in dienst, als er een monteur van fabrikant Stadler meerrijdt om eventuele storingen direct het hoofd te kunnen bieden.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Problemen bij ProRail

De afgelopen maanden wist ProRail te melden dat de storingen aan de infrastructuur in 2006 in omvang en aantal waren afgenomen ten opzichte van de jaren daarvoor. Dat deze ontwikkeling meer het gevolg is van geluk dan van beleid, maakten enkele forse 'klappers' in maart en april van dit jaar duidelijk.

In het weekeinde van 24- en 25-03 werd in Almelo het tijdelijke, enkelsporige tracé richting Almelo de Riet aangesloten. Daarmee ontstaat ruimte voor de aanleg van de verdiepte spoorbaan. De ombouw ging gepaard met een vrij uitgebreide mediacampagne. ProRail schonk voor belangstellenden zelfs limonade bij de werkplek. Van dat enthousiasme was op 26-03 weinig meer te merken. De ombouw zou die dag om 07.00 uur gereed zijn, maar liep vanwege problemen met de beveiliging vertraging op. De vertraging werd in eerste instantie op 24 uur geschat. Omdat tankplaats Hengelo voorlopig niet bereikbaar was voor de DH-I-stellen van de dienst Almelo – Mariënborg, besloot Syntus de treinen op dit traject na het middaguur van 25-03 met bussen uit te voeren, opdat de stellen de hele 26-03 wel dienst konden doen. De 'functietesten' duurden achttien uur langer dan gepland, maar mochten desondanks niet baten. Ontwerper Grontmij bleek cruciale fouten gemaakt te hebben in het ontwerp van de ATB-software. ProRail vroeg Movares (voorheen Holland Railconsult) nieuwe software te schrijven. Hoewel aanvankelijk gemeld werd dat zonder ATB treinverkeer mogelijk was, weigerde NS dit en bestelde ook voor de dagen na 27-03 vervangende bussen. Syntus kwam NSR te hulp en zette extra (gekoppeld) DM '90 in tussen Hengelo en Zutphen. Ook het internationale verkeer met Berlijn lag stil; in Schiphol en Amsterdam werd reizigers geadviseerd via Arnhem en Duisburg om te reizen. Het Engels en Duits van de betreffende omroepster was overigens van tenenkrommend niveau. Spoedig werd duidelijk dat de ATB op het enkelspoor eerst op 02-04 functioneel zou zijn, een nieuw dieptepunt. ROVER, dat doorgaans niet bekendstaat om enig gevoel voor humor, stuurde ProRail eind maart een bos bloemen om de infrabeheerder met deze 'recordstoring' te feliciteren. Zelfs 02-04 bleek te optimistisch ingeschat: op 02-04 werd duidelijk dat dusdanige fouten waren gemaakt in het ontwerp van de ATB dat deze pas op 16-04 gereed zou zijn. Met de beperkte spoorcapaciteit werd besloten (zonder ATB) alleen het internationale reizigers- en goederenverkeer op te starten, hetgeen met ingang van 03-04 geschiedde. ProRail kondigde een grondig onderzoek aan naar de oorzaken van het verkeerde ontwerp van de ATB-installatie door Grontmij. In dagblad Tubantia meldde een (anonieme) bron dat de firma de bestaande relaisbeveiliging zou hebben willen uitbreiden naar het hulpspoor, hetgeen een risicovolle operatie is. Volgens de geciteerde ingenieur was een oplossing zoals in 2004 in Pijnacker is gekozen, waarbij het hulpspoor beveiligingstechnisch een apart emplacement werd waarvan de elektronische beveiliging in een losse container was ondergebracht, wel een succes geworden. Daarbij moet wel worden aangetekend dat Pijnacker voor 2004 (in het bediensysteem VPT-Procesleiding) geen emplacement was en Almelo wel.

Wat elke reiziger dagelijks (niet) kan zien, wordt bewaarheid: de perrons voor Sloterdijk Hemboog zullen niet in december van dit jaar gereed zijn, hoewel dat wel de bedoeling was. De reden van de vertraging ligt in het feit dat de aanbesteding niet verlopen is zoals ProRail dat had prognosticeerd. Net zoals dat met de door ProRail verruïneerde indienststelling van de Utrechtboog en de viersporigheid Amsterdam – Utrecht het geval was, wordt een belangrijke pijler onder een nieuwe dienstregeling van NSR weggeslagen. Met ingang van de dienstregeling 2008 wil NSR immers de treinserie 4500 Enkhuizen – Amsterdam vanaf Hoorn als Intercity laten rijden. De serie 3300 Hoorn Kersenboogerd - Schiphol, die in een halfuurdienst gaat rijden, zal dan de stopstations tussen Hoorn en Amsterdam Sloterdijk bedienen. Dat is echter alleen mogelijk als de nieuwe perrons bij Sloterdijk gereed zijn. ProRail onderzoekt naar eigen zeggen de mogelijkheid van een tijdelijke voorziening.

Zoals na (de berichtgeving over) bovenstaande gebeurtenissen verwacht kon worden, doken de media massaal op de eerstvolgende grote infrastoring. Die vond plaats op 03-04 gedurende de ochtendspits in en rond Tilburg. Naar later bleek door een defecte glasvezelkabel ontstond een forse seinstoring tussen Breda en Tilburg en tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Omstreeks 09.00 uur was de storing verholpen. Aanvankelijk werd gedacht aan een probleem met de software van Procesleiding, maar uiteindelijk bleek de oorzaak een defecte glasvezelkabel te zijn. Railion trok na deze calamiteit ("de zoveelste storing") bij Tilburg fel van leer tegen ProRail, met het oog op de jaarlijks stijgende gebruiksbelasting voor de infrastructuur niet onbegrijpelijk. De goederenvervoerder, waarvan het vervoer op de corridors Kijfhoek – Venlo en Nijmegen – 's-Hertogenbosch – Kijfhoek hard getroffen werd door de seinstoring bij Tilburg, meldde eventuele schadeclaims van klanten door te sturen naar ProRail.

De Tweede Kamer hield op 12-04 een hoorzitting over de vele problemen op het spoor. Opvallend is dat de politiek nog geen personele consequenties aan de problemen bij de infrabeheerder heeft willen verbinden.

(overig ProRail-nieuws staat op de gebruikelijke plaats in dit blad)

Nederlandse Spoorwegen

Dienstregeling 2007 & 2008

Het aantal centrale treinaanwijzers (CTA) dat sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling verkeerde paletjes bevat, is enorm. Op tientallen stations komt het voor dat bestemmingen in de bakken onleesbaar zijn doordat paletjes onjuist gemonteerd zijn (elke bestemming bestaat uit twee gedeeltes).

Met ingang van het wijzigingsblad van 16-04 werd station Tiel Passewaaij in gebruik genomen.

Korte berichten

Nadat in de CityNightLine vanaf begin maart enige tijd helemaal geen restauratierijtuig meereed omdat beide 'exoten' (blz. 2006-294) in München met defecten aan de kant stonden, kwam in de tweede helft van maart voor het eerst sinds lange tijd weer een WRmbz 138 van DB Autozug naar ons land met de CNL. De in de rood/witte kleur van DB Autozug geschilderde (61 80) 89-90 408 stond, als voormalige InterRegio-Bistorijtuig in de Watergraafsmeer naast enkele van zijn voormalige en nu door NS gehuurde collega's. Op 10-04 was nog een voor Nederland onbekend rijtuigtype te zien: kennelijk als vervanging voor een defecte rijtuig werd van de SBB Bcvmz 61 85 50-90 102 geleend. Het rijtuig, dat in de nieuwe SBB-beschildering voor nachttreinen nauwelijks opvalt in de CNL, is er een uit een serie ingrijpend gemoderniseerde Eurofima-ligrijtuigen.

▪ Een lezer berichtte ons over de sloop van een voormalige NS-bagagerijtuig dat na de Tweede Wereldoorlog werd vermist en bij de Poolse PKP heeft dienstgedaan. Welk rijtuig het exact betrof, is niet bekend; na de oorlog werden de D6062, D6070, D6083, D6086 en D6092 en D6095 vermist. Het rijtuig werd in Polen gebruikt als post- en bagagerijtuig en later als werkwagen bij werkzaamheden aan de bovenleiding. Het rijtuig stond sedert 1995 terzijde in Koscierzyna.

VIRM

▪ De op 21-03 door het revisiebedrijf Haarlem na zijn LT1-beurt afgeleverd 9413 kon direct goed gebruikt worden. Het treinstel kwam vanuit Amsterdam extra mee met 2679 naar Den Haag Centraal. Daar ontbrak nog een VIRM-IV voor de opstart van 22-03.

▪ De oranje 9525 is al lange tijd niet in dienst gesignaaleerd. Naar thans blijkt, was de oranje VIRM het treinstel dat op 26-01 bij Woerden een aanrijding met een auto had (blz. 74). Het stel mist een koppeling en heeft lange tijd in het onderhoudsbedrijf Onnen doorgebracht. De VIRM, waarvan ook de bestickering beschadigd is, werd op 26-03 voor verder herstel naar Haarlem gebracht. Daar kon hij nog niet in het revisiebedrijf terecht en werd tijdelijk gestald op de sporen in de driehoek richting Bloemendaal/Heemstede.

▪ De 8610 rijdt sinds maart 2006 met de ABv6 van een vierwagentstel en heeft daarmee minder zitplaatsen eerste klasse dan de overige zeswagentstellen. Aanvankelijk was het de bedoeling de 8610 ten tijde van zijn LT1-beurt weer in te korten tot 9410, waarbij de ook in Onnen verblijvende mBvk 290 8691 (ex-8703) in beeld zou komen. Dat gaat echter niet door; het treinstel wordt namelijk gebruikt als proefstel voor reizigerstelsystemen.

▪ VIRM 9416 raakte begin april beschadigd bij een overwegbotsing. Omdat de hoeveelheid materieel dat voor schadeherstel in Haarlem terecht moet inmiddels buitenproportionele vormen heeft aangenomen, werd het stel tijdelijk op de Dijkgracht geplaatst. NS overweegt schadeherstel uit te besteden aan Europese wagonfabrieken, vanwege het grote aantal schadegevallen.

▪ Begin april bleek een nieuw type knelkoppeling van luchtslangen in één van de types loopdraaistellen van DD-IRM niet goed te functioneren. Veel zojuist gereviseerde loopdraaistellen moesten daarom terug naar het revisiebedrijf Haarlem.

▪ De van bots- en ontsporingsschade herstelde 9469 (zie blz. 69) werd op 05-04 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverd. De stam bezit nu (ook) een mBvk van DD-IRM en een van VIRM en bestaat uit de 290 8707, 380 8069, 380 8318 en 290 8653.

Mat '64

▪ De op 30-06-2006 bij Zwammerdam ontspoorde 447 kwam na herstel en revisie op 15-03 uit het revisiebedrijf Haarlem. Het stel moest in Eindhoven nog van GSM-R worden voorzien en aanvankelijk was het de bedoeling het stel door de 451, die op 16-03 in revisie moest gaan, daarheen te laten slepen. Dat ging niet door, de nieuwe 'loopjongen' van Haarlem, loc 1734 (zie ook ICR), bracht het treinstel met behulp van een sleepkoppeling naar het zuiden. Na terugkomst in het revisiebedrijf werd het treinstel op 02-04 afgeleverd. Die dag stond de eveneens glimmende 463 al aan 'de dijk' op om 03-04 aan een proefrit naar Leiden en terug onderworpen te worden. Die verliep kennelijk niet naar tevredenheid, want op 05-04 ging het treinstel op herhaling. Deze gereviseerde Plan V kwam op 06-04 in dienst. Op 05-04 ging de 455 op proefrit naar Leiden en terug. Die dag werd ook een retourrit voor de 4011 aangevraagd, maar die rit ging toch niet door.

▪ De 455 ging bij het bereiken van de uiterste revisieter-

mijn op 16-03 terzijde en werd in de Watergraafsmeer gestald. Het treinstel werd op 30-03 naar Haarlem overgebracht.

▪ De van de in Arnhem op 21-11-2006 opgelopen botschade herstelde 531 werd op 23-03 op emplacement Haarlem geplaatst, maar kwam tot 15-04 nog niet in dienst maar werd evenmin teruggenomen door het revisiebedrijf. Omstreeks 30-03 werd het treinstel naar de sporendriehoek verplaatst. De Bk2 is grotendeels opnieuw geschilderd, maar werd op emplacement Haarlem dik onder de graffiti gezet.

DDM/DD-AR

▪ Het na zijn revisie in RB Haarlem naar Tilburg overgebrachte stuurstandrijtuig 26-37 101 bleek daar niet geschikt te zijn voor het testen van de tussenrijtuigen. Het rijtuig kwam met het werkplaatssternet naar het revisiebedrijf Haarlem. In zijn plaats ging de 26-37 102, nog steeds voorzien van de oranje stickers 'testrijtuig' op de cabinedeuren, naar Tilburg. De revisie van de Bv's en ABv's door het revisiebedrijf Tilburg blijkt moeizaam te verlopen: op 19-03 had het revisiebedrijf veertien rijtuigen op het terrein staan, waarvan de eerste al op 22-09-2006 was binnengelopen (en de laatste vier op 14-03).

▪ De gereviseerde 6870 werd door het revisiebedrijf Tilburg met de juiste nummers 6670 en 26-37 670 afgeleverd. Het blijft een gemiste kans dat NSR geen kans zag dit rijtuig en de alle tot ABv terugverbouwde Bv's hun oorspronkelijke nummers terug te geven. De op blz. 99 genoemde 6873 werd in de nacht van 15- op 16-03 in de Watergraafsmeer voorzien van correcte nummers 6673 en 26-37 673.

Samenstelling DDM-1-stammen per 14-03						Samenstelling DDM-1-stammen per 04-04					
6904	6841	6626	6821	6635	6876	6904	6841	6626	6821	6635	6876
6905	6836	6621	6816	6618	6834	6905	6836	6613	6826	6618	-
6906	6832	6614	6877	6624	6818	6906	6832	6614	6877	6624	6818
6907	6828	6622	6835	6633	6823	6908	6875	6617	6813	6631	6816
6908	6875	6617	6813	6631	6827	6911	6823	6633	6835	6622	6837
6912	6822	6615	6833	6612	6831	6912	6822	6615	6833	6612	6831
6913	6817	6623	6825	6632	6824	6913	6817	6623	6825	6632	6824
6914	6878	6625	6871	6616	6873	6914	6878	6625	6871	6616	6873

Sprinter-Lighttrain

▪ Van het nieuwe Sprinter-Lighttrain-materieel worden inmiddels rijtuigbakken vervoerd tussen verschillende Bombardier- en Siemens-vestigingen. Op 04-04 werd een kopbak die nog niet voorzien was van een cabine, gesignaleerd terwijl hij op een omgebouwde huckepackwagen geladen was. De blauwe, tweedelige wagens Smrrs 720 zijn speciaal voor het vervoer van trams en (klein) spoorwagematerieel omgebouwd uit Saadkms 690 en beschikken over rails in twee spoorwijdten. De wagens zijn eigendom van Heavy Cargo + Service (HCS) uit Hanau.

ICM

▪ De 4011 werd op 13-03 vanuit de Binckhorst overgebracht naar Utrecht HTMU, waarna op 16-03 overbrenging naar Zwolle moest plaatsvinden. Dat ging in eerste instantie niet door, want door een uitgeputte batterij was de eerste verbouwde Koploper enige tijd vleugellam. Het treinstel kwam naar Onnen voor herstel.

▪ De 4011 heeft zijn eerste optreden als reclameobject achter de rug. Op alle stations en in veel tijdschriften is de reclameposter voor de NS Lentetoeer te zien. Omdat ICM de treinstelnummers (ook) op de hoeken van de kop heeft, is duidelijk te zien dat het de eerste gerenoveerde Koploper betreft.

▪ Op 12-04 vond in het revisiebedrijf Haarlem de perspresentatie van de 4011 plaats. Door een defecte lijnschakelaar kon de aansluitend geplande rit naar Leiden en terug niet doorgaan. Al op 30-03 was het treinstel voor de laatste

werkzaamheden van Onnen naar Haarlem gekomen, waarna het treinstel op 07- en 08-04 in Zwolle en op 09- en 10-04 in Utrecht Centraal (op spoor 2) door NS-personeel van binnen en van buiten bekeken mocht worden.

- Na de presentatie in Haarlem werd het stel op 13-04 gerepareerd, diezelfde dag te Hoofddorp Opstel gebruikt voor koppelproeven met een 'oude' ICM en op 15-04 naar Amersfoort overgebracht. Van daaruit kwam het stel op 16-04 in de normale dienst in de serie 1500.
- De 4011 is ontdaan van het oorspronkelijke reizigersinformatiesysteem. ICMm zal worden voorzien van hetzelfde systeem dat voor het hele IC-park wordt aangeschaft.
- Nu de 4444 sedert 10-12-2006 geen eigen omloop meer heeft maar met een (middels papieren) gedeclasseerde mA in de gewone IC-4-omloop meedraait, dient de vraag zich aan wanneer NSR besluit laatstgenoemde bak weer te voorzien van tweede-klasbanken en het treinstel terugnummert tot 4231.
- Om het kroonprinselijk paar te feliciteren met de geboorte van hun dochter Ariane bestickerde NS ICM 4051 op 13-04 in Onnen met de naam. Het treinstel werd direct in de reizigersdienst ingezet. Tijdens de rit als achterste stel van trein 550 naar Den Haag (samen met 4211) werden de reizigers getrakteerd op oranje gebak. Na aankomst in Den Haag werd het setje ICM-en gebruikt voor een slag in de 5100.

V250

- Het nieuwe materieel voor de HSL-Zuid neemt bij AnsaldoBreda langzaam vorm aan. Het nieuwe materieel wordt niet van automatische koppelingen voorzien. Bij het op de AutoRAI tentoongestelde (3201 (!) genummerde) model was dit evenmin het geval.

Plan U

- In het weekeinde van 17-03 werden alle in Blerick verblijvende Plan U's transportgereed gemaakt. Van de stellen wordt de 151 in Zwolle opgeknapt voor verkoop naar Slowakije. In zijn plaats wordt de 121 alsnog gesloopt. Met behulp van koppelwagens sleepte loc 1836 het stel op 22-03 van Blerick naar Zwolle. De overige stellen zullen door sloper Houben gesloopt worden.

Series 1700 & 1800

- Loc 1723 is al op 27-11 in het revisiebedrijf Tilburg binnengelopen voor de LT1-beurt, maar is geruime tijd gebruikt als onderdelenleverancier voor de overige locomotieven.
- De op 05-09-2006 in Amersfoort beschadigde 1844 is in het revisiebedrijf Tilburg inmiddels van een nieuwe bufferbalk voorzien. In het revisiebedrijf Haarlem worden diverse frames hersteld (blz. 70). Het herstel van de (ook) getordeerde 1844 is een ingrijpend karwei waarvoor de inmiddels 24 jaar oude locomotief geheel ontmanteld is.
- De 1831 wacht als laatste locomotief op herindienststelling na de tijdelijke terzijdestelling. De loc miste half maart nog tractiemotoren en ventilatoren.
- Van de ETCS-ATB-proeflocomotief 1855 raakte eind maart de omzetter defect waarmee zowel de cabinekoeling als de ATB-ETCS-interface van energie voorzien wordt.

TRAXX

- Na proefritten in Nederland reed loc E186 101 op 13-03 via Bad Bentheim naar de Bombardier-vestiging in Berlin-Hennigsdorf.

Reeks 11

- Medio maart ging het met de kwaliteit van de Beneluxdienst sterk bergafwaarts. Veel locomotieven reeks 11 lieten het afweten, terwijl ook meerdere Bs-rijtuigen niet inzetbaar

waren. De voortgaande ombouw van rijtuigen voor de HSL-Zuid deed de rest. Naar verluidt raakten meerdere Bs-en defect doordat één en dezelfde 11.8 problemen gaf. Van rijtuig 28-70 werd op 21-03 bij een onderzoek in onderhoudsbedrijf Amsterdam de elektrische installatie beschadigd. Van 12-tot 20-03 reed de 600 slechts een twee-uurdienst.

- De nieuwe tunnel onder Antwerpen wordt ook bereiden door de Beneluxtreinen. Omdat de hellingen van het nieuwe traject met 27 promille vrij fors zijn, is het verboden met een locomotief reeks 11 over het traject te rijden indien niet alle motoren van de loc in bedrijf zijn. In de praktijk zullen daarom nog vaker treinen worden opgeheven, omdat tot voor kort vaak locs met halve tractie voor korte of lange tijd in dienst bleven.

Serie 700

- Aan de rangeerlocomotieven serie 700 zal een constructiewijziging aan de opstaptreden uitgevoerd. Deze treden zijn hoger dan voor rangeerders wenselijk is; op de oude 600-en reikten zij lager. Een NedTrain-machinist heeft zelf een constructiewijziging bedacht, die op loc 702 als eerste zal worden uitgevoerd. Deze loc kwam daartoe op 11-04 in het revisiebedrijf Tilburg binnen.

ICK, ICB & DF

- NSR blijkt inderdaad voornemens de van Railion overgenomen DF-vrachtrijtuigen om te bouwen tot koppelwagens.
- In maart moest ICRm opnieuw inspringen om het tekort aan ICK te verminderen. Op 26- en 27-03 werd de compositie met de 5214, 5619, 5632, 5603 en een onbekende BF-BD-stam in de serie 1900 gesignaleerd. Daarbij werd het stuurrijtuig niet als zodanig gebruikt, hetgeen niet alleen met de onbekendheid van de machinisten met dit materieeltype te maken heeft maar ook met het feit dat geduwde stammen ICRm niet zijn toegelaten schijnen te zijn tussen Den Haag HS en Centraal. Hier speelt dezelfde problematiek als op emplacement Amsterdam Centraal, waar de hoekverhouding van de wissels te klein is om (lange) trekduwtreinen veilig met 40 km/h te laten rijden. De beschikbaar- en betrouwbaarheid van ICK namen vanaf begin april weer sterk toe. De onbetrouwbare batterijen van het materieel, een bron van veel storingen, zullen worden vervangen.
- Met ingang van het wijzigingsblad van 16-04 wilde NS aanvankelijk vier stammen DB-rijtuigen in de treinserie 1500 inzetten. Door het uitvallen van een complete stam als gevolg van de botsing bij Muiderpoort (zie 'ongevallen ATB-EG'), kunnen voorlopig slechts drie stammen ingezet worden. De vierde compositie wordt vooralsnog vervangen door de 4011 en een onverbouwde ICM. De rijtuigen worden in het nieuwe wijzigingsblad intensiever gebruikt: niet alleen is de overstand overdag in de Watergraafsmeer vervallen, ook rijden ze gedurende de weekeinden. Alleen op zondag staat één van de drie composities de hele dag stil. De in Aw Neumünster gereviseerde en aangepaste Avmz-rijtuigen zullen op termijn ook in de stammen ingezet worden, al is nog niet zeker of ze per 16-04 allemaal beschikbaar zijn.
- Met ingang van 26-03 werd BD-rijtuig 82-37 068 als 'stam' 5368 aangewezen voor inzet in de treinserie 1500, mede om rijtuig 82-37 055 te vervangen, dat bij de botsing bij Amsterdam Muiderpoort (zie 'ongevallen ATB-EG') fors en mogelijk onherstelbaar beschadigd raakte. Hoewel NSR aanvankelijk de BD-rijtuigen door Avmz-rijtuigen wilde vervangen, is men van dat voornemen teruggekomen. Hoewel het prima maakbaar was geweest om de treinen met DB-rijtuigen uit te sluiten voor rolstoelvervoer, wil NSR hier bij nader inzien toch niet aan. Als tussenoplossing werd besloten de ICK-BD's in de stammen (als negende rijtuig) te handhaven; voor de lange termijn heeft NS aan de DB gevraagd of dertien Bimdz-rijtuigen van een dubbele instap-

deur voorzien kunnen worden. Of dat constructief mogelijk is, lijkt twijfelachtig. Niet voor niets heeft de DB bij de ombouw van de IR-rijtuigen vanaf 1988 het rolstoelvervoer mogelijk gemaakt door van de Bistro-rijtuigen ARkimbz op één balkon de instapdeuren slechts van een wegklapbare lijst te voorzien, waarmee de deuropening wordt verbreed.

- Na de 82-37 068 werd per 12-04 ook de 82-37 067 als eendelige 5367 aan het 1500-vervoer toegevoegd.
- Op 13-04 leverde de DB zeventien IR-rijtuigen aan NS. Loc 120 122 bracht de sleep van de werkplaats Wittenberge naar Bad Bentheim, van waar de rijtuigen naar de Watergraafsmeer kwamen. Acht rijtuigen zijn in Duitsland in NS-kleuren geschilderd en zijn aan de buitenzijde alleen door de vaste ramen in het middengedeelte van ICK's te onderscheiden.
- De van de DB gehuurde rijtuigen hebben naast het in Duitsland gebruikelijke op het rijtuig weergegeven 'Heimatbahnhof' de tekst 'Standort NS-Wgm' opgeplakt gekregen.

Inzet DB-rijtuigen per 18-04

stam 1 maandag	stam 1 dinsdag	stam 1 woensdag	stam 1 donderdag	stam 1 vrijdag
1516 Amf – Asd	1516 Amf – Asd	1516 Amf – Asd	1516 Amf – Asd	1516 Amf – Asd
1525 Asd – Dv	1525 Asd – Dv	1525 Asd – Dv	1525 Asd – Dv	1525 Asd – Dv
1532 Dv – Asd	1532 Dv – Asd	1532 Dv – Asd	1532 Dv – Asd	1532 Dv – Asd
1541 Asd – Amf	1541 Asd – Amf	1541 Asd – Amf	1541 Asd – Amf	1541 Asd – Amf
1540 Amf – Asd	1540 Amf – Asd	1540 Amf – Asd	1540 Amf – Asd	1540 Amf – Asd
1549 Asd – Amf	1549 Asd – Amf	1549 Asd – Amf	1549 Asd – Amf	1549 Asd – Amf
1548 Amf – Asd	1548 Amf – Asd	1548 Amf – Asd	1548 Amf – Asd	1548 Amf – Asd
1557 Asd – Dv	1557 Asd – Dv	1557 Asd – Dv	1557 Asd – Dv	1557 Asd – Dv
1564 Dv – Asd	1564 Dv – Asd	1564 Dv – Asd	1564 Dv – Asd	1564 Dv – Asd
1573 Asd – Amf	1573 Asd – Amf	1573 Asd – Amf	1573 Asd – Amf	1573 Asd – Amf
1572 Amf – Asd	1572 Amf – Asd	1572 Amf – Asd	1572 Amf – Asd	1572 Amf – Asd
1581 Asd – Amf	1581 Asd – Amf	1581 Asd – Amf	1581 Asd – Amf	1581 Asd – Amf
1580 Amf – Asd	1580 Amf – Asd	1580 Amf – Asd	1580 Amf – Asd	1580 Amf – Asd
71580 Asd – Amf	71580 Asd – Amf	71580 Asd – Amf	71580 Asd – Amf	80713 Asd – Wgm
stam 1 zaterdag	stam 1 zondag	stam 2 maandag	stam 2 dinsdag	stam 2 woensdag
71525 Wgm – Asd	71525 Wgm – Asd	71517 Wgm – Asd	71517 Wgm – Asd	71517 Wgm – Asd
1525 Asd – Dv	1525 Asd – Dv	1517 Asd – Dv	1517 Asd – Dv	1517 Asd – Dv
71560 Dv – Amf	71560 Dv – Amf	1524 Dv – Asd	1524 Dv – Asd	1524 Dv – Asd
1560 Amf – Asd	1560 Amf – Asd	1533 Asd – Amf	1533 Asd – Amf	1533 Asd – Amf
1569 Asd – Amf	1569 Asd – Amf	71533 Amf – Dv	71533 Amf – Dv	71533 Amf – Dv
1584 Amf – Asd	1584 Amf – Asd	1542 Dv – Asd	1542 Dv – Asd	1542 Dv – Asd
71584 Asd – Wgm	80789 Asd – Wgm	1551 Asd – Amf	1551 Asd – Amf	1551 Asd – Amf
		1550 Amf – Asd	1550 Amf – Asd	1550 Amf – Asd
		1559 Asd – Dv	1559 Asd – Dv	1559 Asd – Dv
		1566 Dv – Asd	1566 Dv – Asd	1566 Dv – Asd
		1575 Asd – Amf	1575 Asd – Amf	1575 Asd – Amf
		1574 Amf – Asd	1574 Amf – Asd	1574 Amf – Asd
		1583 Asd – Amf	1583 Asd – Amf	1583 Asd – Amf
		1582 Amf – Asd	1582 Amf – Asd	1582 Amf – Asd
		71582 Asd – Wgm	71582 Asd – Wgm	71582 Asd – Wgm
stam 2 donderdag	stam 2 vrijdag	stam 2 zaterdag	stam 2 zondag	maandag
71517 Wgm – Asd	71517 Wgm – Asd	1518 Amf – Asd	71527 Wgm – Asd	71519 Wgm – Asd
1517 Asd – Dv	1517 Asd – Dv	1527 Asd – Amf	1527 Asd – Amf	1519 Asd – Dv
1524 Dv – Asd	1524 Dv – Asd	1526 Amf – Asd	1526 Amf – Asd	1526 Dv – Asd
1533 Asd – Amf	1533 Asd – Amf	1535 Asd – Amf	1535 Asd – Amf	1535 Asd – Amf
71533 Amf – Dv	1536 Amf – Asd	1534 Amf – Asd	1534 Amf – Asd	1534 Amf – Asd
1542 Dv – Asd	1545 Asd – Amf	1543 Asd – Amf	1543 Asd – Amf	1543 Asd – Amf
1551 Asd – Amf	1544 Amf – Asd	1542 Amf – Asd	1542 Amf – Asd	1552 Amf – Asd
1550 Amf – Asd	1553 Asd – Dv	1551 Asd – Amf	1551 Asd – Amf	1561 Asd – Dv
1559 Asd – Dv	71560 Dv – Amf	1550 Amf – Asd	1550 Amf – Asd	1568 Dv – Asd
1566 Dv – Asd	1560 Amf – Asd	1559 Asd – Dv	1559 Asd – Dv	1577 Asd – Amf
1575 Asd – Amf	1569 Asd – Dv	1566 Dv – Asd	1566 Dv – Asd	1576 Amf – Asd
1574 Amf – Asd	71569 Dv – Amf	1575 Asd – Amf	1575 Asd – Amf	1585 Asd – Amf
1583 Asd – Amf		1574 Amf – Asd	1574 Amf – Asd	1584 Amf – Asd
1582 Amf – Asd		1583 Asd – Amf	1583 Asd – Amf	80709 Asd – Wgm
71582 Asd – Wgm		1582 Amf – Asd	1582 Amf – Asd	
		71582 Asd – Wgm	71582 Asd – Wgm	
stam 3 dinsdag	stam 3 woensdag	stam 3 donderdag	stam 3 vrijdag	stam 3 zaterdag
71519 Wgm – Asd	71519 Wgm – Asd	71519 Wgm – Asd	71519 Wgm – Asd	1556 Amf – Asd
1519 Asd – Dv	1519 Asd – Dv	1519 Asd – Dv	1519 Asd – Dv	1565 Asd – Dv
1526 Dv – Asd	1526 Dv – Asd	1526 Dv – Asd	1526 Dv – Asd	71565 Dv – Amf
1535 Asd – Amf	1535 Asd – Amf	1535 Asd – Amf	1535 Asd – Amf	
1534 Amf – Asd	1534 Amf – Asd	1534 Amf – Asd	1534 Amf – Asd	
1543 Asd – Amf	1543 Asd – Amf	1543 Asd – Amf	1543 Asd – Amf	
1552 Amf – Asd	1552 Amf – Asd	1552 Amf – Asd	71543 Amf – Dv	
1561 Asd – Dv	1561 Asd – Dv	1561 Asd – Dv	1558 Dv – Asd	
1568 Dv – Asd	1568 Dv – Asd	1568 Dv – Asd	1567 Asd – Dv	
1577 Asd – Amf	1577 Asd – Amf	1577 Asd – Amf	80546 Dv – Amf	
1576 Amf – Asd	1576 Amf – Asd	1576 Amf – Asd		
1585 Asd – Amf	1585 Asd – Amf	1585 Asd – Amf		
1584 Amf – Asd	1584 Amf – Asd	1584 Amf – Asd		
80709 Asd – Wgm	80709 Asd – Wgm	80709 Asd – Wgm		

Asd = Amsterdam C
 Amf = Amersfoort
 Dv = Deventer
 Wgm = Watergraafsmeer

- Evenals dat bij ander getrokken materieel het geval is, worden de ICB-rijtuigen in de computersystemen van NSR van verkorte nummers voorzien. Daarbij worden niet de bekende viercijferige nummers gegeven, maar vijfciijferige combinaties. Een tweedelige setje van twee Bim(z)-rijtuigen wordt genummerd in de reeks 21001 – 21099, een driedelig set Aim(z)+Bim(z)+Bim(z) in 18011 – 18050. Een relatie met een rijtuignummer bestaat overigens niet. In de laatste kan een Bim(z) ook een Bimdz met fietsenafdeling zijn. Vanaf december van dit jaar zullen ook eenheden met drie Bim(z)-rijtuigen geformeerd zijn met nummers in de reeks 23001 – 23020. De Avmz-rijtuigen krijgen de verkorte 'stam'nummers 19250 – 19259, hetgeen simpelweg de verkorte rijtuignummers zijn die binnen NedTrain en NSR al gebruikt werden (voor alle rijtuigen).

ICR

- Op 15-03 sleepte de (tijdelijk) vast in Haarlem verblijvende 1734 de eerste BDs van de tweede serie, de uit de 20-70 219 omgebouwde 82-77 023, naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam voor een behandeling op de kuilwielenbank aldaar. Na een klein uurtje keerde het glimmende rijtuig, dat als Beneluxrijtuig – de 20-70 219 behoort tot de reeks 20-70 216 – 219 die in 2003 geschikt werden gemaakt voor de Beneluxdienst, in Amsterdam in onderhoud was, terug naar Haarlem.
- In het diepste geheim werden in de nacht van 12- op 13-03 de eerste drie voor de HSL-treinen (werknaam HST-Prio) omgebouwde rijtuigen van het revisiebedrijf Haarlem naar de voormalige wagenwerkplaats in Amersfoort overgebracht. In de nacht van 27- op 28-03 kwamen de 82-70 971, 20-70 581 en 10-70 377 met het werkplaatssternet naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam, op 28-03 overdag gevolgd door de volgende vier. Dit viertal kwam via de Watergraafsmeer en achter loc 1739 naar de Zaanstraat. Omdat de perspresentatie van *NS Hispeed* op 27-03 op de AutoRAI toen achter de rug was, konden de rijtuigen daarna in de Beneluxstammen gerangeerd worden. Dat was hard nodig, want het tekort in de Beneluxdienst nam per week toe met elk rijtuig dat onttrokken werd voor ombouw in Haarlem. De reserve voor onverwachte defecten bedroeg voor een aantal rijtuigtypen medio maart nul of minder: meerdere lezeres meldden ons de stam met een ontbrekende A gezien te hebben.
- De verbouwde rijtuigen hebben een donkergrijze vloer. In de tweede klasse zijn de stoelen van blauwe bekleding voorzien; in de eerste klasse van rode. De afdelingswanden zijn blauwpaars. Onder de toiletten zijn bioreactoren geplaatst, maar omdat nog geen instructie aan de monteurs langs de route gegeven is, zijn de toiletten in de nieuwe rijtuigen voorlopig afgesloten. Eind maart werden in alle rijtuigen posters en stickers (op enkele ramen) geplakt waarmee de reizigers opmerksaam gemaakt worden op het feit dat de rijtuigen voor de HSL-Zuid bestemd zijn. De posters en stickers zijn er zowel in Franse als Nederlandse versie.
- De presentatie van de aangepaste ICR-rijtuigen staat gepland voor medio juli en tot die datum wil NS Internationaal liever niet dat de rijtuigen in de juiste kleurvolgorde rijden. Het revisiebedrijf Haarlem plaatste prompt bij aflevering de 20-70 581, 20-70 401, 10-70 481 en 20-70 585 op 28-03 in de juiste positie ten opzichte van elkaar!
- Hoewel de voor ombouw bestemde ICRm-BNL-rijtuigen volgens planning door NMBS-loc reeks 11 en een machinist van NS Internationaal van de Watergraafsmeer naar het revisiebedrijf Haarlem moeten worden overgebracht, heeft NS Int in de praktijk meestal noch locomotieven, noch machinisten beschikbaar voor deze klus. Vaak draait het erop uit dat een van de locomotieven van de in de Watergraafsmeer tussen de spitsen overstaande composities met DB-IR-

rijtuigen wordt gebruikt om het materieel over te brengen. Zo werd rijktuig 10-70 482 op 21-03 door loc 1775 van de Meer naar Haarlem gesleept. De loc keerde solo terug naar Amsterdam en kwam voor de stam die 's avonds 1571 ging rijden, weer in dienst.

- Door de botsing bij Amsterdam Muiderpoort op 12-03 kon de voor 13-03 geplande overbrenging van een ICRm-BNL voor ombouw in Haarlem niet doorgaan. Het rijktuig, de 10-70 376, werd op 14-03 naar Haarlem gesleept.

- Het koninklijk rijktuig werd op 27-03 gebruikt voor een rit van Den Haag HS naar Utrecht, tijdens welke de NS-directie en de Raad van Bestuur van ProRail kennismaakte met de nieuwe minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk Camiel Eurlings en Tineke Huizinga. Het rijktuig werd vergezeld van de A-rijtuigen 10-70 350 en 10-70 359. Deze werden op 22-03 door de 1742 en 1856 naar Utrecht HTMU gebracht en daar aan de ICR-SR gekoppeld. Omdat van de 1856 de batterijspanning op 27-03 's morgens veel te laag bleek, werden uit Eindhoven twee (!) hulplocomotieven gestuurd. Deze werden voor de 1856 geplaatst, hetgeen de potsierlijke combinatie van vier locomotieven en drie rijtuigen opleverde. De nieuwe minister van Verkeer & Waterstaat is van mening dat bij NS een 'cultuuromslag' nodig is om de reisinformatie te verbeteren. Hij zei dit naar aanleiding van het bericht dat in slechts 27% van de verstoringen in 2006, de reizigers tevreden waren over de informatievoorziening.

- Bij de renovatie van ICR zijn de rijtuigen aangepast voor het rijden in de zogeheten 'treinstelmodus' (i.p.v. de 'UIC-modus'). De machinist kan dan middels een groene lamp zien of alle deuren gesloten en vergrendeld zijn. In 2005 zijn proefritten gereden met het systeem, maar tot op heden rijdt ICRm in de UIC-modus. Binnenkort start een constructiewijziging waarmee het rijden in de treinstelmodus definitief mogelijk wordt.

Avmz

- De in Aw Neumünster gereviseerde Avmz-rijtuigen zullen successievelijk in de stammen van de treinserie 1500 instromen. Het is de bedoeling dat de rijtuigen in Duitsland in de NS(R)-kleurstelling gestoken worden.

A32

- In de tweede helft van maart en de eerste helft van april waren met enige regelmaat weer trams met drie wagens te zien tussen Alphen aan den Rijn en Gouda.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 233 (82-77 028)	23-03	82-77 023	15-03	4015	26-03		
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
		26-37 102	15-03	8649	05-03	8651	13-03
				8661	14-03	9413	21-03
				9422	22-03	8649	30-03
				8664	02-04	8661	11-04
				8671	11-04		
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 584	05-03	82-70 971	13-03	451	19-03	464	13-03
82-70 972	08-03	10-70 377	13-03	455	30-03	447	15-03
10-70 376	14-03	20-70 581	13-03			463	06-04
20-70 261	17-03	20-70 582	28-03				
10-70 482	21-03	20-70 401	28-03				
20-70 402	26-03	10-70 481	28-03				
10-70 483	03-04	20-70 585	28-03				
20-70 404	12-04	20-70 584	03-04				
		82-70 972	12-04				
		10-70 376	12-04				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
513-9	31-01	afbouw schadeherstel		3420			07-03
2974 (1)	04-03	botsschade Amf		4224 (3)			16-03

2962 (2)	04-03	botsschade Amf	4031				09-03
1734	07-03	proefritloc	4011				10-03
82-77 023	15-03	terug na kullwielenbank Asd	4224				16-03
26-37 101	21-03	terug na verblijf Tb	507				26-03
9525 (3)	26-03	botsschade	22-37 914				29-03
4011	30-03	nawerk revisie	447				02-04
447	28-03	terug na inbouw GSM-R	9469				05-04
4011	11-04	voorbereiding presentatie	513-9				06-04
			4011				07-04

(1) de 2974 verbleef tot 14-03 op emplacement Haarlem

(2) de 2962 verbleef tot 20-03 op emplacement Haarlem

(3) de 9525 verbleef tot 11-04 op emplacement Haarlem

de op blz. 101 genoemde 804 had tot 03-04 op emplacement Haarlem verbleven

Class 66

- Op 04-04 bracht loc 6436 twee nieuwe Class 66 van de Waalhaven naar Tilburg. De twee grijze locomotieven dragen voorlopig de nummers EU06 (20058725-006) en EU07 (20058725-007).

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		1722	02-04	1823	05-03	1839	06-03
				1725	07-03	1851	07-03
				1857	07-03	1823	09-03
				1704	12-03	1857	13-03
				1836	16-03	1725	15-03
				1718	22-03	1704	19-03
				1827	23-03	1836	21-03
				1828	26-03	1718	27-03
				1726	30-03	1827	29-03
				1850	02-04	1828	03-04
				1834	04-04		
				1847	10-04		
Ombouw ETCS				700 Cw opstaptreden			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
1201	12-10			702	11-04		
653-10	20-11						
6442	29-03						
DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
26-37 506 (5906)	14-03	26-37 670 (6670)	05-03	6415	14-02		
26-37 507 (5907)	14-03	23-37 674 (6674)	21-03				
26-37 508 (5908)	14-03						
26-37 515 (5915)	14-03						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
1203	10-09	botsschade Amf 05-09		1855 (1)			19-12
513-9	28-11	botsschade Ah 21-11		1855			02-03
6462	27-12	botsschade		513-9			02-03
3119	23-01	botsschade storm 18-01		3107			09-03
3107	23-01	botsschade storm 18-01		26-37 101			15-03
6412	16-02	botsschade		1855			14-03
6414	16-02	botsschade		1843			23-03
1855	07-03	nawerk ETCS-proef					
26-37 102	16-03	proefrijtuig DDM-1					
1748	22-03	botsschade Asdm					
1843	19-03	onbekend defect					
1855	27-03	defecte omzetter					
6510	29-03	botsschade					
6512	29-03	botsschade					
6520	29-03	botsschade					
6519	03-04	motor wisselen					
6498	03-04	problemen toerental					
513-9	08-04	nawerk schadeherstel					

(1) correctie HOV579

Connexxion

Materieel

- Ook in het weekeinde van 10- en 11-03 kampte Connexxion met defect materieel. Omdat het onderhoud aan het overige materieel niet naar believen kan worden uitgesteld, leidden de defecten direct tot uitval van treinen. Op 10-03 vanaf 17.00 uur en op 11-03 de hele dag werd de tussendienst naar Barneveld Noord geschrapt.

- Treinstel 840 kampte in het weekeinde van 31-03 met een defecte compressor. Het stel werd door een Railion-1600 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam gesleept.

Op 27-03 arriveerde het prototype Protos-treinstel vanuit Dessau achter loc 6514 in Nederland. Het treinstel kwam naar het Technisch Centrum Eindhoven om geschikt gemaakt te worden voor proefritten. Het betreft hier het treinstel dat in september 2006 op de Innotrans werd getoond.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Materieel

Terwijl van de op 18-01 tijdens de storm beschadigde DH-I-treinstellen de 3107 na herstel begin maart door het revisiebedrijf Tilburg werd afgeleverd, is het zwaar beschadigde motorrijtuig 3119 nog niet in behandeling genomen. Van de Wadloper is de dieselmotor gedemonteerd voor gebruik in een ander treinstel.

Arriva

Exploitatie

Met ingang van het wijzigingsblad van 16-04 voerde Arriva enkele wijzigingen door in het noorden van het land. Vier treinen van Groningen naar Nieuweschans en twee treinen in de tegenrichting vertrekken enkele minuten eerder. In Friesland rijdt op zondagmiddag een extra trein van Harlingen Haven naar Leeuwarden. Deze trein geeft in Harlingen aansluiting op de veerboot.

Wijzigingen Arriva per 16-04		
trein	oude tijd	nieuwe tijd
30401 Groningen – Nieuweschans	04:44	04:40
8401 Groningen – Nieuweschans	05:18	05:17
30405 Groningen – Nieuweschans	06:05	07:02
30411 Groningen – Nieuweschans	07:05	07:02
30422 Nieuweschans – Groningen	06:06	06:03
30428 Nieuweschans – Groningen	07:26	07:24
30158 Harlingen Haven – Leeuwarden	-	15:03

Syntus

Exploitatie

Syntus ligt onder vuur van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem, omdat het aantal klachten van reizigers over de dienstverlening van de jonge vervoerder sterk toegenomen is de afgelopen maanden. Reizigers klagen steeds vaker over te volle treinen en de vele vertragingen op de lijn Arnhem – Winterswijk. Syntus is van mening dat tot de uitbreiding van het emplacement Arnhem er problemen zullen blijven bestaan. Het weinig punctuele goederenverkeer uit de richting Emmerich doet bovendien een duit in het zakje.

Materieel

In aanvulling op de berichtgeving op blz. 102 kan nog gemeld worden dat in het Technisch Centrum Eindhoven de draaistellen van de LINT-treinstellen alleen gewisseld worden. De revisie ervan vindt plaats in het revisiebedrijf Tilburg.

Railion

BR 189

Op 10-04 werden twee locs BR 189 in Utrecht Centraal en bij de HTMU-loods gesignaleerd. Één van beide was de 189 013, die al vaker in ons land proefgereden heeft.

6400

Op 29-03 liepen in het revisiebedrijf Tilburg de 6510, 6512 en 6520 met botsschade binnen. Deze was in Venlo ontstaan. De locomotieven staan voorlopig in Tilburg terzijde.

Loc 6461 werd op 11-04 voor het eerst ingezet voor rangeerwerkzaamheden in Hagen-Vorhalle (D).

- Na proefritten in Duitsland keerde loc 6485 halverwege februari weer terug op Hollandse bodem, waar deze Duitse Herder, voorzien van een Duits telecomsysteem met de bijbehorende 'haaienvin'-antenne op de huid, in een 'ertsetje' zijn diensten bewijst.
- De 6431 vertrok naar Aw Cottbus voor een proefrevisie. Van het oorspronkelijke voornemen om twintig 6400-en aan Railion Deutschland te verkopen, komt Railion waarschijnlijk terug. Om capaciteitsproblemen te voorkomen, worden naar verluidt slechts twee locs in Duitsland ingezet, waarvan bovengenoemde 6461 er één is.
- Voor de Betuweroute bouwt NedTrain Tilburg in de 6421 – 6442 ETCS en Indusi in. De 6442 liep op 29-03 als eerste binnen.

Exploitatie

In de week van 02-04 verzorgde Railion een aantal militaire transporten. In veel van die treinen waren de inmiddels bekende verblijfsrijtuigen van Railion Deutschland opgenomen (grijze rijtuigen met donkergroene deuren).

- Na een proefperiode twee jaar geleden komt er waarschijnlijk een vervolg op het afvalvervoer voor Essen vanuit Maastricht naar Moerdijk en Wijster. Nog dit jaar moet hiervoor een nieuwe aansluiting aan het raccordement in de Beatrixhaven in gebruik komen.

ACTS

Exploitatie

Sinds half februari komt ACTS af en toe ketelwagens brengen naar Standic in de Dordtse zeehaven.

- Op 15-03 bracht loc 7103 weer een tunneldelentrein naar de RMO in Rotterdam. Een lege tunneldelentrein kon door de stremming bij Almelo (zie boven) niet via Bad Bentheim rijden. ACTS zocht op 28-03 samenwerking met de Bentheimer Eisenbahn en stuurde de lege wagens via Coevorden richting Duitsland. Met deze trein reed ook de 7104 mee, die voor de inbouw van ETCS naar Kiel ging.

ERS

Materieel

Ook de nieuwste Class 66-locs zijn inmiddels voorzien van de ERS-kleurstelling. Als eerste was de 6614 aan de beurt op 14-03. De 6617 volgde op 15-03 en de 6615 op 22-03. Loc 6616 bleef vanwege tijdsgebrek aanvankelijk zwart, maar vervulde op 28-03 wel het MRCE-logo voor het ERS-beeldmerk.

Exploitatie

Sinds 01-01 heeft ERS een licentie voor spoorvervoer in België. Op 10-04 reed loc 6602, de enige nog in België toegelaten ERS-Class 66, een proefrit van Roosendaal naar Zeebrugge en terug. Volgens de planning wordt begin mei met regulier vervoer begonnen. De treinen gaan van Zeebrugge via Roosendaal richting Duitsland rijden.

Rail4Chem

Materieel

Loc 2001 kwam op 27-03 uit Moers. De loc bleek niet in orde en werd teruggestuurd naar Vossloh.

- Overigens zijn meerdere locomotieven defect. De 2006 verblijft met ernstige problemen aan de motor in Kiel. Daar is ook de 2003 waarin ETCS ingebouwd wordt. Ook de 2007 heeft problemen met assen; waarschijnlijk krijgt deze loc de assen van de 2006, die kennelijk ernstig defect is. Bij Ned-

train in Tilburg staan de 1201 ten behoeve van inbouw van ETCS en de 1203 met botsschade. Per 06-04 moest ten slotte de de 1202 na het aflopen van het huurcontract aan de eigenaar worden geretourneerd.

Exploitatie

- Lijkt het met Rail4Chem in Nederland wat minder te gaan, in België maakt het vervoer een enorme groei door. Naast autovervoer voor de Opel en Toyota rijdt het bedrijf graan-, kalk- en staaltreinen.
- Op 27-03 bracht R4C het Mitropa-restauratierijtuig van de SSN in de Schkopaushuttle en met loc *Wesse/* als trekkracht, terug naar Nederland.

HGK

Exploitatie

- Sedert 01-04 rijdt HGK zelf de Linz-shuttle. Nog steeds rijdt een Taurus van de Wiener Lokalbahn de trein tot Emmerich, waar een HGK-dieselloc de trein overneemt voor het gedeelte naar de Maasvlakte. Sinds april rijden de Class 66-locs DE64 en DE668 vast in Nederland. De locs worden bij onderhoud uitgewisseld met andere HGK-machines. Zo kwam DE81, een MAK DE1002, op 10-04 met een ketelrein naar Vlaardingen. Deze loc kwam enige jaren geleden onder auspiciën van Shortlines ook al naar ons land. Van HGK kwamen toen de DE75 en DE81 – 86 van de beschikbare DE1002-locs naar Nederland; de DE81 – 83 werden daarbij voorzien van ATB-L, als eerste loctype ooit.

DLC

Materieel

- DLC ontving op 02-03 haar eerste Class 66 van het nieuwe type. MRCE 653-9 gaat bij de Belgische vervoerder door het leven als DE6305.

Rurtalbahn

Exploitatie

- RTB verloor per 01-04 de Linz-shuttle aan HGK. De Wiener Lokalbahn was niet tevreden over de wijze waarop de RTB met de shuttle omging. Beide G2000-en (V201 en V202) en de zwarte Class 66 verloren hun werk en gingen voorlopig terug naar Duitsland. De Rurtalbahn is naar verluidt op zoek naar nieuw vervoer in Nederland. De V202 is voor een maand met machinist verhuurd aan Spitzke in Duitsland.

RRF

Materieel

- Eind maart keerde 203 102 terug uit Stendal na aanpassingen aan de ETCS en werd gewisseld met RRF-loc 16. De 203 102 loste loc 18 af voor de proefritten op de Betuweroute.

Exploitatie

- Begin maart begon het graanlosseren op de nieuwe losinstallatie van EBS in de Europoort. RRF levert ook hier de tractie in de vorm van een ex-NSR 600. RRF2 rangeert hier wagens van het driesporige emplacement voor de deur van EBS. Lege graansets gaan vaak na lossing door naar nabijgelegen ADM voor het vullen van sojaschroot. Dit rangeerwerk wordt door R4C zelf gedaan. Begin maart was slechts de poort van EBS aan de vertrekzijde in gebruik. Half maart werd ook de achterzijde aangesloten zodat nu gemakkelijk in en uit gerangeerd kan worden.

ProRail

Infrastructuur

- De Bilt heeft zich geschaard in de lange rij gemeentes welke de spoorlijn die hun grondgebied doorkruist naar een verdiepte bak willen verplaatsen. De van de weersvoorspellingen bekende Utrechtse gemeente heeft namelijk geconcludeerd dat 'de situatie' bij de stations en de overwegen in Bilthoven en Den Dolder 'onveilig' is, wat dat dan ook moge betekenen. De gemeente heeft daaraan de conclusie verbonden dat de spoorlijn beneden het maaiveld moet verdwijnen. Waarom niet de wegen die de spoorlijn kruisen en waarvan de gebruikers zonder uitzondering de onveilige situaties veroorzaken, in een tunnelbak gelegd worden, is niet duidelijk. De Bilt trekt 500.000 euro uit voor een onderzoek naar de haalbaarheid van verdiepte ligging van de spoorlijn.
- Op Rotterdam Noord Goederen heeft een grote sanering plaatsgevonden. Zo is het spoor langs het voormalige postperron gedecimeerd tot een kopspoor en zijn alle wissels hier verdwenen. Aan de Rotterdamse kant werden ook sporen opgebroken of ingekort. Twee kwamen er weer terug nadat over een flinke lengte asfalt was gelegd. De sporen liggen, lijkt het, los op het asfalt. Op dit stuk kunnen de Speno-slijptreinen worden onderhouden zonder dat zeil gelegd moet worden om ijzerslijpsel op te vangen.
- De financiering voor de reactivering van de lijn Maastricht – Lanaken is rond. De kosten zijn geraamd op 23,6 miljoen euro, waarvan Nederland 14,5 miljoen voor haar rekening neemt.

Stations

- NS is in conflict geraakt met de gemeente Leiden over de ombouw van het station ten behoeve van de OV-chipkaart. In maart is NS op grote schaal begonnen poortjes te plaatsen op stations. In Leiden worden die zodanig in de reizigerstunnel geplaatst dat deze niet meer gebruikt kan worden als doorgang van de ene naar de andere kant van de stad, hetgeen de gemeente Leiden in het verkeerde keelgat geschoten is. NS wil de poortjes niet op de perrons plaatsen, omdat overstappende reizigers dan meerdere malen door een poortje zouden moeten. De gemeente vindt het onaanvaardbaar dat met name in de periode dat nog niet iedereen een chipkaart heeft, mensen worden gedwongen van andere, als minder veilig bekendstaande tunnels onder het spoor gebruik te maken en beroept zich daarbij op 'afspraken' die zouden zijn gemaakt bij de bouw van het huidige station, begin jaren negentig. Waarom de gemeente de bewuste onderdoorgangen niet veiliger maakt, is niet duidelijk.
- De stadsregio Arnhem-Nijmegen is ontevreden over het uitblijven van de resultaten van een onderzoek dat ProRail zou doen naar de consequenties die verbonden zijn aan de bouw van de nieuwe halte Molenhoek, tussen Nijmegen Heijendaal en Mook. De stadsregio heeft in november 2006 aan ProRail gevraagd de mogelijkheden te bekijken en ging er toen vanuit dat met ingang van de dienstregeling 2008 Molenhoek als halte in gebruik zou kunnen zijn. ProRail heeft tot op heden geen onderzoeksresultaten laten zien, zodat de stadsregio de prognose wijselijk naar de zomer van 2008 verzet heeft. Veolia, de gemeente Mook en de Gelderse Milieufederatie zijn eveneens met een eigen onderzoek bezig, waarvan het advies waarschijnlijk positief zal uitvallen.

Rotterdam Centraal

- Het tijdelijke stationsgebouw van Rotterdam Centraal neemt vorm aan. Ook de de Blijdorpzijde van het station zijn de inmiddels bekende blauwe noodgebouwen geplaatst.

- In het tijdelijk stationsgebouw aan de centrumzijde komt de vestiging van Tickets & Service (het loket dus) op de eerste verdieping. Alle winkels die nu ook in het oude station een vestiging hebben, Bruna/AKO, bloemist, C'est du pain, GWK, Free Record Shop, Jambelle, Kiosk, Smullers, New York Pizza, Etos en AH to Go, keren terug in het tijdelijke onderkomen. Daarin verschijnt ook een La Place en een Burger King. Aan de Blijdorpzijde komt een reizigerskiosk. Thans is daar ook alleen een Wizzl/Kiosk gevestigd.
- In de nacht van 22- op 23-03 werd het laatste deel van de voetgangersbrug boven de sporen geplaatst. Deze brug maakt overigens deel uit van het definitieve nieuwe station en wordt derhalve niet meer verwijderd. In de eindsituatie zal de brug wel onder de nieuw te bouwen overkapping liggen.

Betuwerroute

- Minister Eurlings moest op 23-03 de Tweede Kamer mededelen dat andermaal vertraging is ontstaat bij de indienststelling van de Betuwerroute. De tunneltechnische installaties veroorzaken de problemen, hetgeen niet voor het eerst is. Volgens de jongste planning zijn de TTI's medio mei gebruiksklaar en zijn de daarna noodzakelijke proefnemingen medio juni afgerond.
- De minister werd direct door met name linkse Kamerleden flink gekapitteld. Met de stoere taal lijkt de toon voor de komende jaren gezet. Hoewel de minister inderdaad bij het begin van zijn ambtstermijn veel stommititeiten heeft uitgehaald en inzake de Betuwerroute dezelfde 'koers' lijkt te varen als voorganger en partijgenoot Karla Peijs, is de vraag opportuun of verladere en reizigers veel opschieten met de scoringsdrift van Tweede-Kamerleden.

HSL-Zuid

- Op 20-03 werd in de Groene-Harttunnel een rampen oefening georganiseerd door brandweer, politie, GHOR Hollands Midden, ProRail en de gemeente Rijnwoude. Daarbij werden tien ICRm gebruikt. De helft van de rytuigen vormde de 'ongelukstrein', de andere werden gebruikt om reizigers uit de tunnel te evacueren. Daarbij werden ze getrokken door RRF-loc 17. Op 19-03 waren ICRm-BAB 5659 en Bs 28-70 103 opgehaald en naar het infra-emplacement bij Hoofddorp gebracht. Daar werden ze gekoppeld met RRF-loc 17. Vier andere ICRm werden 'geleend' van Hoofddorp Opstel, deze rytuigen vormden met de TRAXX-loc de ongelukstrein, die bij tunnelschacht 'Bent' zogenaamd een aanrijding had gehad, waarbij tevens een kleine brand was ontstaan. Met de door de RRF-diesel getrokken/geduwde rytuigen werden de gewonden afgevoerd naar de uitgang van de tunnel. Zo kwam er toch nog een Benelux-Bs op de HSL-Zuid, nota bene achter een dieselloc van de voormalige Deutsche Reichsbahn. De BAB en de Bs werden in de avond van 20-03 teruggebracht naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Na de oefening bleef RRF-loc 17 op de HSL voor proefritten. Gebleken is dat de overgang van ATB naar ETCS niet vlekkeloos verloopt, waarbij de beveiligingen zelf en niet de (installatie in) de loc problemen geven.
- Op 31-03 stonden in Bottrop twee Rail4Chem machinisten te wachten op een graantrein, toen eloc ES64 P-001 (het EuroSprinter-prototype) met Taurus-loc 1216 050 daar aankam. De machinist van de ES64 vertelde dat de Taurus met de graantrein naar Nederland moest worden opgezonden. Na wat overleg tussen de R4C-kantoren in Essen en Rotterdam kreeg men de opdracht om de 1216 050, houder van het snelheidsrecord voor locomotieven (357 km/h), in opzending mee te nemen met PB05 en de graantrein. De trein werd opgesteld in Lage Zwaluwe en op 01-04 verder vervoerd. Na wat rangeerwerk in de Rotterdamse

haven werd de 1216 050 gestald op de Waalhaven, waar de loc tegen de avond werd opgehaald door RRF-loc 17.

- Medio maart ontstond – schijnbaar plotseling – beroering over het opheffen van de Beneluxdienst in z'n huidige vorm op het moment dat HSA volledig operationeel is. ROVER, dat kennelijk om publiciteit verlegen zat, diende een klacht in bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). De club is van mening dat reizigers door NS gedwongen worden in een duurdere trein over te stappen. ROVER vergat echter dat NS, NMBS en HSA er nooit een geheim van gemaakt hebben dat de Benelux opgeheven wordt als de treindienst over de HSL-Zuid helemaal operationeel is. Ook in de plannen met de dienstregeling voor 2007, 2008 en de jaren daarna is rekening gehouden met het verdwijnen van de treinserie 600. Zulks heeft NS altijd duidelijk gecommuniceerd. Niet voor niets kan de serie 2100 vanaf december 2007 in een halfuurdienst gaan rijden (hoewel de Benelux dan tijdelijk in stand blijft), wordt Den Haag Laan van NOI op termijn IC-station voor alle treinseries op de Oude Lijn en wordt verhoudingsgewijs veel geld geïnvesteerd in een HSL-'pendeldienst' met ICM-materieel tussen Den Haag en Rotterdam. Dat de internationale reizigers met het verdwijnen van de Benelux op een duurdere trein zijn aangewezen, is feitelijk gezien juist. Anderzijds hebben internationale reizigers ook de keus het vliegtuig, de bus of de auto te gebruiken. Zeker op de internationale markt, dat niet onder het prestatiecontract met de overheid valt, mag HSA derhalve voor kortere reistijden meer geld vragen. Wordt dat door de markt niet geaccepteerd, merkt de onderneming dat direct vanzelf in tegenvallende reizigers aantallen. De door ROVER veroorzaakte commotie is derhalve een publicitaire misser van formaat.

▪ Niet gehinderd door enige kennis van zaken, deed ook kersvers minister Eurlings een duit in het zakje door te verklaren dat de Beneluxdienst niet zonder meer kan en mag worden opgeheven. In reactie op onder andere PvdA-Tweede-Kamerlid Diederik Samson, volgens wie de Benelux 'moet' blijven rijden, verklaarde Eurlings dat hij eerst een kosten-batenanalyse wil afwachten alvorens een standpunt in te nemen. Als de minister, die ook op het gebied van de IJzeren Rijn de plank finaal missloeg, zijn huiswerk beter zou hebben gedaan, had hij geweten dat de Beneluxdienst niet onder het prestatiecontract valt dat de overheid met NS heeft gesloten. Tenzij de Staat grondig misbruik maakt van haar positie als grootaandeelhouder van NS, heeft zij feitelijk geen middelen NS te dwingen de Beneluxdienst in stand te houden. Het is bovendien allerminst een gegeven dat bij de NMBS zowel de infracapaciteit als de wens bestaat de Beneluxdienst in stand te houden.

- Eind maart werd in de nieuwe werkplaats in de Watergraafsmeer de kuilwielenbank gemonteerd. De bank was in delen vanuit Italië naar Nederland getransporteerd.

IJzeren Rijn

- Over de gerenoveerde IJzeren Rijn reed op 15-03 de eerste goederentrein. De NMBS-locs 7788 en 7786 kwamen met de gemengde trein 45281, bestaande uit enkele staalwagens en een handvol containerwagens, vanuit Neerpelt via Weert, en Roermond naar Venlo waar de trein de Duitse grens passeerde. De trein was dus overduidelijk een showtrein en werd begeleid door veel Belgische journalisten. In dezelfde samenstelling kwamen de wagens op 16-03 weer de grens over bij Venlo, maar gingen vervolgens via Roosendaal naar hun thuisland. Zoals verwacht leidde de rit tot verontwaardiging onder de omwonenden van de lijn. Men bestempelde de rit als 'provocatie'. Dat elke commercieel denkende ondernemer de kortst mogelijke (legale) route kiest om van beginpunt (Antwerpen) naar bestemming (Duisburg) te komen, waren de provincialen kennelijk verge-

ten. Opvallend was dat niet DLC als eerste over de IJzeren Rijn reed, maar de NMBS. Op 22-03 reed de eerste DLC-trein via de IJzeren Rijn van Aken naar Antwerpen.

- Kersvers minister Eurlings liet zich verleiden tot de uitspraak dat hij een 'sluipende ingebruikname' van de IJzeren Rijn niet zal accepteren, maar dat anderzijds de verontwaardiging niet terecht is omdat de spoorverbinding eenvoudigweg deel uitmaakt van de openbare railinfrastructuur. Hoe de van oorsprong uit Zuid-Limburg afkomstige minister zijn provinciegenoten zal uitleggen dat hun verzet uiteindelijk nutteloos is, zal de tijd leren.

Amsterdam – Utrecht

- Van 14- tot 24-04 wordt gewerkt aan de ingebruikname van de gehele viersporigheid Amsterdam Bijlmer – Utrecht. In de weekeinden van 14- en 21-04 werd het treinverkeer via Breukelen volledig stilgelegd en rijden de series 3000 en 800 via Hilversum. Tussen Schiphol en Utrecht zet NS snelbussen; tussen Utrecht en Amsterdam Bijlmer rijden stopbussen. Vanaf Bijlmer mogen reizigers met een NS-kaartje in de GVB-metro. Op doordeweekse dagen wordt de serie 800 via Hilversum gestuurd. De serie 4000 rijdt de gehele periode niet tussen Woerden en Amsterdam.

- Hoewel de datum van de ingebruikname van de nieuwe halte Utrecht Zuilen al enige tijd bekend is, blijkt de gemeente Utrecht de wegen naar de nieuwe stopplaats niet tijdig gereed te hebben. De halte wordt derhalve eerst in juni geopend.

Leiden – Alphen – Woerden

- Hoewel het beduidend rustiger is op het traject Leiden – Woerden, treden nog met enige regelmaat infrastoringen op. Op 18-03 ondervond het treinverkeer tussen Alphen aan den Rijn en Woerden in de ochtend drie uur lang vertragingen van 15 tot 25 minuten als gevolg van een door een defecte kabel veroorzaakte seinstoring.

Infraproblemen

- Al op 05-02 strandde VIRM 8624 kort na vertrek uit Arnhem in de wisselstraat richting Velperpoort. De machinist had onder de trein een klap gehoord. Inspectie bracht aan het licht dat een stuk spoorstaaf van 40 (!) centimeter was gebroken. Het draaistel was niet ontspoord, maar moest vanwege de forse klap wel grondig geïnspecteerd worden. Opvallend is dat de breuk zich voordeed op een locatie waar eerder een reparatie aan het spoor was verricht. Het behoeft geen betoog dat de reizigers van geluk mogen spreken dat de breuk zich op een emplacement voordeed en niet op de vrije baan.

- 08-03 was een slechte dag voor reizigers tussen Utrecht en Gouda/Rotterdam. 's Morgens was er vanaf 8.15 uur wisselstoring bij de overloopwissels te Nieuwerkerk aan den IJssel. Twee treinen strandden, waarvan er één herstel van het wissel afwachtte en de ander werd teruggehaald naar Rotterdam. Om 09.25, een kwartier nadat de aanneer was gearriveerd, was dit een feit. Al om 10.05 uur diende zich een seinstoring tussen Utrecht Centraal en Terwijde aan, waardoor meerdere seinen niet uit de stand stop wilden komen. De treinserie 2800 werd opgeofferd om de treindienst niet te zeer te laten opstropen. Nadat de storing omstreeks 11.15 uur verholpen was, manifesteerde hij zich om 12.55 uur opnieuw. Enkele seinen van Utrecht Centraal richting Terwijde stonden op rood. Een uur later was de vertraging dusdanig opgelopen (circa een kwartier per trein), waarna besloten werd de 2800 andermaal op te offeren. Nog eens een uur later waren de problemen voorbij. De oorzaak bleek uiteindelijk een 'dichtgereden' ES-las te zijn.

- Kort nadat op 09-03 een VIRM zich op het baanvak Alphen aan den Rijn – Gouda (zie blz. 105) had gewaagd,

ontstond een langdurige seinstoring, zo wist een lezer ons te melden. Deze duurde van 09-03 22.00 uur tot 10-03 17.15 uur en was (waarschijnlijk) veroorzaakt door het kruken van een wissel in Boskoop. Wij herinneren ons de problemen die in de zomer van 2003 speelden in Gouda, toen de magneetremmen van VIRM problemen met de assentellers veroorzaakten. Tijdelijk werden bepaalde rijweginstellingen op emplacement Gouda voor VIRM verboden, totdat de problemen opgelost waren. Een causaal verband tussen de inzet van een VIRM en een seinstoring bij Boskoop hoeft niet per sé te bestaan, maar opvallend is het wel!

- Erg bont maakte ProRail het op 09- en 10-03. Bij Willemsdorp ontstond rond 13.15 uur een seinstoring, die zich vanaf 17.00 uur uitbreidde. Toen werden de series 2200 en 5100 gekapt in Lage Zwaluwe. Monteurs resetten 'het systeem' en wisselden een printplaat, maar geen van de maatregelen bleek de storing te verhelpen. Na lang zoeken bleek op 10-03 (!) omstreeks 10.00 uur dat een tijdens werkzaamheden in een relaïskast verkeerd aangesloten draad al eerder kortsluiting had veroorzaakt. Omdat de kast was overgeschakeld op noodstroom, was de storing geruime tijd onopgemerkt gebleven.

- Een brand in het naast Amsterdam Centraal gelegen IBIS-hotel zorgde in de avond van 15-03 voor problemen. Enkele treinen serie 2200 en 5400 die zich al op de sporen 2 en 4 van Amsterdam C bevonden, werden opgeheven; de series die op sporen behandeld worden die verder van het hotelcomplex lagen, konden blijven rijden. De eerder genoemde 1734 strandde bij terugkomst van zijn sleeptrit met Plan V 447 – de sleepkoppeling zat er nog op – op spoor 3 te Amsterdam Centraal.

- Op 15-03 deed zich een bijzondere storing voor: bij (niet spoorgerelateerde) werkzaamheden bij Utrecht werd een dataverbinding kapotgetrokken. Daardoor werkten de kaartautomaten en kaartverkoopcomputers van NS in Utrecht Centraal niet meer. De mobiele controle- en ondersteuningsploegen (PBT) werden ingezet handmatig kaartjes (uitstellen van betaling) aan de reizigers te verkopen. Bij ProRail waren er door de kabelbreuk ook problemen: de website werkte niet. Het hoofdkantoor van NedTrain was per e-mail eveneens onbereikbaar.

- Een losse kabel van een railspoel leidde op 15-03 tot problemen tussen Heerhugowaard en Hoorn. Een klein uur lag het treinverkeer hier stil door een seinstoring en gestoorde n overwegen, nadat de storing in het anderhalf uur daarvoor al enkele malen was opgetreden en weer was verdwenen.

- Op 18-03 viel bij Amsterdam Muiderpoort een boom in het spoor, waardoor enige tijd minder treinen reden tussen Amsterdam en Weesp.

- Een heuse staalsplinter veroorzaakte op 19-03 een bezet spoormelding op emplacement Amersfoort. De treinserie 1500 Amersfoort – Amsterdam werd opgeheven, evenals de serie 2800 tussen Amersfoort Schothorst en Utrecht.

- Op 20-03 ontstond tussen Waddinxveen en Gouda een seinstoring, kort voor het begin van de ochtendspits. De trein-/tramserie 9500 werd opgeheven, na anderhalf uur reden ook de spitstoevoegers 19500 niet meer. De veel geplaagde reizigers langs dit traject moesten nog een uur wachten op vervangende bussen en nog eens twee uur op herstel van de storing. De voorafgaande nacht waren tijdens werkzaamheden assentellers vernield.

- Smering van een wissel en betere afstelling van de apparatuur in een relaïskast bleken op 21-03 de oplossing te zijn van een wisselstoring op de Utrechtboog, die duurde van 07.15 tot 09.45 uur.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Een lezer meldde ons een voorval met trein 617 op 14-02. Kort voor Essen werd gemeld dat de trein in Essen, waar hij normaliter niet stopt, vanwege technische problemen zou worden uitgewisseld met de tegemoetkomende 640. Kennelijk waren er problemen met de loc en/of de Bs die zich alleen in Nederland manifesteerden.
- Op 07-03 werd een onbekend gebleven trein tussen Tilburg Reeshof en Gilze-Rijen vermoedelijk geraakt door (een loshangend onderdeel van) een passerende goederentrein, waarbij lichte schade ontstond. Inspectie van de goederentrein in Tilburg bracht geen onregelmatigheden aan het licht, maar nadat hij zijn weg had vervolgd werd een tweede trein door iets geraakt tijdens de passage van dezelfde goederentrein. Een luchtslang bleek daarbij te zijn gebroken. De goederentrein werd in Oisterwijk weer geïnspecteerd, maar opnieuw werden geen afwijkingen geconstateerd.
- De op blz. 104 genoemde ontsporing en overbuffering van ICRm 10-70 485 vond plaats terwijl het rijktuig samen met Bs 28-70 107 verplaatst werd.
- In de nacht van 09- op 10-03 verloor een robeltrein nabij Maassluis West een op een wagen geplaatste kraan. Men was ruim vier bezig om de kraan weer op de trein te takelen. De eerste vier treinen van de zaterdagochtend vielen uit.
- De NMBS-locs 7788 en 7771 botsten op 10-03 met een trein naar Geleen in Reuver met een in het spoor geworpen afvalcontainer. Daarbij ontstond schade aan zowel de 7788 als de (assenteller-) beveiliging. Na een kleine drie uur was weer treinverkeer mogelijk. Hoewel het ditmaal een vuilcontainer betrof, mag het de oplettende treinreiziger niet verbazen dat met enige regelmaat vandalen spullen in het spoor leggen of naar treinen gooien. Regelmatig zijn langs het spoor werktuigen, bouwmaterialen en/of transportmiddelen aan te treffen, die niet of nauwelijks worden afgeschermd voor de minder geciviliseerde medemensen. De NMBS-locs waren juist voor deze trein ingezet vanwege het tekort aan 6400-en met ATB NG, veroorzaakt door de rangeerbotsing in Venlo op 15-02 (blz. 104) en de revisie van de 6415.
- 12-03 was geen succesvolle dag voor de BR 232. Nabij Utrecht ging de 232 908 kapot, terwijl hij de reeds defecte 232 109 op sleeptouw had met trein 42752. ACTS-loc 1251 sleepte beide diesels naar de Kijfhoek.
- Op 14-03 ontstonden weer capaciteitsproblemen in de Waalhaven: van vanaf 15.00 werden de treinen mondjesmaat en op afroep binnengehaald.
- Op 15-03 kwam loc 1326 met een volle graantrein na een snelremming in de Willemspoortunnel in Rotterdam tot stilstand. Een beladen goederentrein kan deze normaliter niet op eigen kracht weer verlaten, hetgeen in dit geval ook zo was. Loc 2000 schoot te hulp en met dubbele tractie kwamen beide smalbeklocomotieven de tunnel uit. Het duo reed direct door naar de Europort.
- Nadat Connexion haar treindienst vanwege een krappe materieelplanning en –positie de afgelopen maanden al vaker moest uitdunnen dat NSR in de afgelopen tien jaar gedaan heeft, reden op 16-03 de tussenslagen naar Barneveld Noord niet vanwege een tekort aan personeel.
- Een onderhoudsmachine die door ACTS werd overgebracht van Rotterdam Noord naar Bentheim, verloor op 16-03 in Oldenzaal een cardanas, hetgeen in eerste instantie onopgemerkt bleef. Niet lang na het voorval ontstond om circa 13.00 uur een wisselstoring, waarna de monteurs de verloren onderdelen aantreffen. Herstel van het wissel duurde tot in de ochtend van 17-03.
- Op de Westelijke Betuwelijn is overdag geen plaats voor goederentreinen vanwege de hoge frequentie van de Arriva-dienst. 's Nachts wil een enkele goederentrein over de landschappelijk fraaie lijn door de Betuwe rijden. In de nacht van 25- op 26-03 raakte loc 1603 met trein 45715

echter defect, waarna het geheel in Hardinxveld-Giesendam strandde en werd opgesteld. Arriva annuleerde twee slagen, waarna een andere Railion-loc de trein ophaalde.

- Nadat op 15-02 al een flinke rangeerbotsing in Venlo had plaatsgevonden, ging het op 27-03 opnieuw mis. De 6510, 6520 en 6512 botsen tegen de stilstaande 6446. Naar verluidt is dit ongeval veroorzaakt doordat door de treindienstleider niet een rijweg naar het door de machinist gevraagde spoor 64 (langs de hoofdbaan richting Blerick) was ingesteld, maar naar spoor 63, een kopspoor dat beduidend korter is. Het seinbeeld voor beide rijwegen is echter gelijk.
- Op 29-03 was er een draadbreek tussen Naarden-Bussum en Hilversum. De treinserie 5800 werd gekeerd in Hilversum. Het duo Sprinters 2954+2965 strandde als trein 305834 in Weesp met oververhitte remweerstand. De brandweer kwam ter plaatse om het vuurtje te doven. De stellen kwamen op eigen kracht naar de Watergraafsmeer.
- Met één van onze lezers aan boord strandde trein 3032 op 01-04, bestaande uit VIRM 8732, na een ATB-remming op de Koegrasbrug tussen Anna Paulowna en Den Helder Zuid. De 8641 van trein 3034 duwde zijn voorganger weer onder de draad. Terwijl de 8732 vanwege zijn vertraging van 36 minuten in Den Helder Zuid keerde op 3053, ging de 8641 met tien minuten vertraging verder naar de oorspronkelijke eindbestemming Den Helder.
- In de nacht van 03- op 04-04 ontspoorde in de Sloehaven wagen 33 80 79-75 378-0. Na drie uur was de wagen herspoord.
- Bij Esso in de Botlek liepen op 04-04 twee wagens met drie assen uit de rails.
- Onder treinstel 913, juist binnengekomen als achterste stel van 5229, werd op 04-04 in Eindhoven rookontwikkeling geconstateerd. Waarom de brandweer en de treindienstleider er (weer) voor kozen om het gehele emplacement Eindhoven spanningloos te schakelen, is niet duidelijk. De rook kwam uit een tractiemotor. Trein 1934 werd opgeheven, waarna in de tegentrein 1947 vanuit Den Haag ICM-IV werd ingezet, afkomstig van 1732v.
- Trein 45719 bereed die dag de spanningsscheiding op emplacement Venlo terwijl de stroomafnemers nog tegen de draad stonden. Door de kortsluiting die daardoor ontstond, was de bovenleiding in Venlo enige tijd stroomloos.
- Op 06-04 ontstonden wederom capaciteitsproblemen in de Waalhaven, waardoor treinen enige tijd op afroep vanaf de Kijfhoek moesten rijden.
- Trein 81020 botste die morgen in Hoek van Holland Haven met een juk. Een onbekend gebleven Sprinter raakte beschadigd.
- Met pasen mochten in het oosten van het land geen paasvuren gesticht worden vanwege de droogte. Onbedoeld werd het op 09-04 tussen Veenendaal en Driebergen toch nog rokerig, toen van een lege houtafvaltrein getrokken door loc RN1621 een vaste rem een fors aantal bermbranden veroorzaakt. Niet alleen ondervond het treinverkeer grote hinder, ook werd de naast de spoorlijn gelegen A12 afgesloten. De Schkopau-shuttle van Rail4Chem werd vanwege de bermbranden omgeleid via Tiel.

Ongevallen ATB-EG

- Op 12-03 botste loc 1748 trein 1560, bestaande uit gehuurde DB-rijtuigen en met achterop loc 1847, bij de passage van Amsterdam Muiderpoort zijdelings met (extra) trein 89125, leeg onderweg van de Watergraafsmeer naar Amsterdam Centraal en gevormd door de DDM-stam met voorop Bvk 6907 en geduwd door loc 1843. De Bvk raakte het eerste rijktuig van de getrokken trein in de flank, waarna van het tweede rijktuig een draaistel ontspoorde. Op wissel 429B kwam dat weer in het spoor. Dit draaistel verloor aan één zijde het veerpakket. Bij de passage van het derde DB-rijtuig

kantelde de Bvk, waarna Bv 6828 in botsing kwam met ICK-BD 82-37 055, die daarbij fors beschadigd raakte. Alle overige rijkstuggen en de achteroplopende 1748 schampten de Bv. Alle rijkstuggen en de 1748 raakten beschadigd aan zijwanden, draaistellen en tredebakken. In de 1560 raakte niemand gewond; de machinist van de dubbeldeksstam zat geruime tijd opgesloten (maar niet, zoals door diverse media gemeld, bekneld) in de (gekantelde) Bvk. De brandweer wilde aanvankelijk op omslachtige wijze de machinist uit de dubbeldekker bevrijden, totdat een in de 1560 aanwezige NS-er voorstelde eenvoudigweg één van de frontruiten van dit rijkstug in te slaan, hetgeen ook geschiedde.

- De hersporing van de DDM-stam was in de loop van 13-03 gereed, de infrastructuur was op 17-03 hersteld. De IC-treinen serie 1500 werden gedurende de herstelwerkzaamheden opgeheven, terwijl veel ledig-materieeltreinen 'achterlangs' uit de Watergraafsmeer moesten vertrekken. Tevens werd de Beneluxdienst ingekort tot Rotterdam Centraal en reden de Thalys-treinen niet verder dan Schiphol, om de baanvakbelasting van de Zuidtak niet te sterk op te schroeven.

- Hoewel de precieze oorzaak nog niet duidelijk is, lijkt een onterechte passage van een stoptonend sein aannemelijk, wat daarvan de achterliggende oorzaak ook moge zijn. Daarmee komt dit ongeval in de inmiddels lange rij 'ATB-EG'-ongevallen, waarbij stoptonende seinen gepasseerd kunnen worden omdat de oude ATB-apparatuur niet ingrijpt als de trein 40 km/h of langzamer rijdt. Nadat in enkele media was gemeld dat het (stoptonende) sein 440 gedoofd zou zijn geweest, wist ProRail opvallend snel te melden dat dit niet het geval was geweest. Overigens wordt het in het algemeen niet erg gewaardeerd dat bij een ongeval betrokken bedrijven of instanties uitspraken doen omtrent de oorzaak vóór het verschijnen van het definitieve onderzoeksrapport.

- Door het uitvallen van de DDM-stam werd in die week één van de twee composities DDM in de treinserie 2200 vervangen door ander materieel. Op 15- en 16-03 waren de ICM-en 4029 en 4043 in de serie 2200 te zien. De vier onbeschadigde DDM-rijtuigen kwamen op 17-03 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

ProRail en politie

- Op 08-03 moest op last van de politie het treinverkeer worden stilgelegd tussen Boxtel en Oisterwijk, omdat op een nabij het spoor gelegen weg zich een verkeersongeval had voorgedaan. Waarom de treinen niet met een aanwijzing 'voorzichtig rijden' konden blijven rijden, is niet duidelijk.

- Onder een SGMm van trein 9750 ontstond op 04-04 rookontwikkeling als gevolg van drooggevallen accu's. De machinist liet op Rotterdam Alexander alle reizigers uitstappen en reed de trein vervolgens naar Rotterdam Noord Goederen, waar de brandweer ter plaatse kon komen zonder het treinverkeer te hinderen. Het is dus met een goede machinist en een goede treindienstleider kennelijk wel mogelijk storingen op een normale manier af te handelen. Ook dat mag hier wel eens gezegd worden!

Correcties

- Meerdere lezers (er kwam zelfs bericht uit België) wazen ons er (terecht) op dat in de berichtgeving op blz. 100 over het inkorten van de Beneluxdienst een ernstige fout gesloten was. De 'brand' die door NMBS en NS Internationaal als reden wordt gegeven voor de tijdelijke inkrimping van de dienst, blijkt geenszins in locomotieven reeks 11 te hebben gewoed. Op 18-12-2006 heeft namelijk een zware brand gewoed in het onderstation van Brussel-Zuid, dat daardoor volledig vernield werd. Omdat niet de volledige treindienst overleind gehouden kan worden totdat het onder-

station weer volledig in bedrijf is, heeft de NMBS besloten onder andere de Beneluxdienst op werkdagen gedurende de spitsuren in te korten. De overgebleven treinen zijn allemaal langer dan de 600-en en bestaan bovendien voor een groot deel uit dubbeldeksmaterieel, hetgeen de afweging voor de NMBS natuurlijk vrij makkelijk maakt. Er zijn overigens ook meerdere spits- (piekuur-) treinen opgeheven, terwijl sommige treinen met dieseltreinstellen worden gereden. Tevens word machinisten gevraagd de maximumsnelheid te beperken en/of de verwarming op de Brusselse Noord-Zuidverbinding uit te schakelen. Overigens is het aantal dienstvaardige locomotieven reeks 11 wel bijzonder laag.

- Een andere lezer meldde ons dat het nieuwsbericht over de verstoring in Utrecht Centraal op 23-02 niet geheel juist was. De treinserie 2000 was juist blijven rijden en vormde de enige IC-verbinding tussen Utrecht en Den Haag. De NoordOost-series 1700/21700 en 500/20500 reden niet tussen Amersfoort en Den Haag/Rotterdam.

- Het op blz. 100 genoemde ongeval met DM '90 3420 had niet plaatsgevonden op 12-02 maar in de eerste helft van december.

- Op 02-03 lag van 16.35 tot 21.35 het treinverkeer tussen Den Haag HS en Den Haag C stil als gevolg van een defect aan de bovenleiding. Voor het herstel van een defecte isolator en een losse hangdraad moesten kennelijk beide sporen buiten gebruik genomen worden.

Wist u dat...

- de 4080 en 4212 op 14-03 insprongen voor een defecte VIRM-VI in de treinserie 8800?

- er op 18-03 weer gratis gereisd mocht worden met alle binnenlandse NS-treinen in de tweede klas op vertoon van het boekenweekgeschenk van dit jaar?

- de actie bovendien zeer succesvol was: in sommige treinen reisde meer dan 90% van de reizigers op een boek?

- in veel materieel speciale stickers te zien waren met het 'Tijd voor lezen'-pictogram, zoals bijvoorbeeld in VIRM 9411?

- op 14-03 veel mat '64 in de sneltreinserie 5800 werd gezien i.p.v. SGMm?

- er die dag ook SGMm in de 5000/5700 gezien werd?

- op 15-03 maar liefst diensten van de gekoppelde series 5700 en 5000 met ICM werden gereden?

- de eerste nieuwe diesellocomotief type Asiarunner van Siemens voor de Vietnamese spoorwegen (VNR) op weg naar zijn inzetgebied per vrachtwagen naar Rotterdam werd vervoerd en daar op een schip werd geladen?

- enkele ooievaars een nest hebben gebouwd in een bovenleidingportaal nabij Herxen (tussen Zwolle en Deventer)?

- ze ongelukkigerwijs een 'eindportaal' met een isolator hebben uitgekozen, waar afvallende takken snel kortsluiting kunnen veroorzaken?

- ProRail voor de zekerheid het nest heeft verwijderd, waarvoor vanwege de beschermde status van de ooievaar toestemming van het ministerie van Landbouw nodig was?

- die toestemming er aanvankelijk niet kwam omdat ProRail blijkens een bericht in het *Veluws Dagblad* naar eigen zeggen "van het kastje naar de muur" gestuurd werd?

- dit een typisch geval van 'de pot verwijt de ketel' is?

- op 23-03 loc 1601 in het werkplaatssternet gesignaleerd werd toen dat van Leidschendam op weg was naar Haarlem en Amsterdam?

- op 29-03 twee ICM-stellen insprongen voor een defecte Beneluxstam?

- trein 2252 op 31-03 bij vertrek uit Den Haag HS richting Leiden om onbekende redenen via het verbindingsspoor

320 naar de sporen Den Haag CS – Mariahoeve gestuurd werd?

- de machinist daardoor even in de war raakte en vergat te stoppen te Laan van NOI?
- de CTA-bak op spoor 6 van de Laan van NOI niet was veranderd, zodat niemand wist van de spoorwijziging?
- NedTrain zich contractueel verplicht heeft graffiti van NSR-materieel binnen drie dagen na ontdekking te verwijderen?
- meerdere lezers loc 1713 twee weken lang met dezelfde zwarte vlekken hebben zien rondrijden?
- op 02-04 een koppeltje SGMm+SGM-II in de treinseries 5000/5700 gezien werd?
- diezelfde dag de 8637 eveneens in deze treinseries gezien werd?
- dit treinstel een erg afgeleefde indruk maakte vanwege defecte TL-buizen, graffiti in het treinstel en met plakband herstelde beschadigingen aan wandplaten?
- op 02-04 de 9417 als derde vreemde eend in de bijt in de 5000/5700 werdesignaleerd?
- de onder 'Mat '64' genoemde proefrit van stel 463 niet de enige proefrit was die die dag vanuit het revisiebedrijf Haarlem werd gehouden?
- ook de 9469 een slag Haarlem – Leiden v.v. maakte?
- het toen de beurt was aan de nog immer fraaie 'Jaap' mC 9002, die de benen mocht strekken tot aan Den Haag HS?
- op 05-04 de 2002 en 2031 insprongen voor een SGMm en samen met de 2967 in de treinserie 4000 Rotterdam – Gouda – Amsterdam – Uitgeest reden?
- op 06-04 de DDM-1-stam met Bvk 6908 en loc 1848 vanwege een warme aspot als trein 2257 in Leiden strandde en aldaar op (kop-) spoor 516 geplaatst werd?
- omdat de betreffende aspot nog warm was, de stam daarop snel naar Den Haag gebracht werd?
- de 6908 nog steeds een baanruimer heeft die na een aanrijding met tape is gerepareerd?

LEVENSLOPEN

EID4 768

De 768 wordt op 14 april 1960 in dienst gesteld. De eerste kilometerrevisie is van 7 – 16 augustus 1962. Met een afgebroken luchtleiding is het stel van 27 – 31 mei 1963 in de wph (hoofdwerkplaats) Haarlem. Op 29 december 1962 loopt het stel schade op aan de Bk bij een botsing ter hoogte van Rotterdam Zuid Goederen. De niet beschadigde BDK+B+A komen op 31 december in de wph aan, de beschadigde Bk volgt pas op 13 januari 1964.

Op 29 april loopt de 769 schade op aan de BDK bij een overwegbotsing bij Oudenbosch. De aanwezigheid van de BDK+B 768 komt nu goed uit: in afwachting van het herstel van de Bk 768 rijdt deze combinatie van 12 mei – 14 juli 1964 in de 769. Op 14 juli komt de 769 terug naar de wph om de BDK+B 768 weer af te staan, waarna op 17 juli de 768 in zijn originele samenstelling in dienst komt.

Voor inbouw van ATB-apparatuur is de 768 van 25 februari – 12 maart 1965 bij Werkspoor. De tweede kilometerrevisie van de 768 is van 10 – 24 december 1965. Van 26 – 30 juni 1967 is de 768 te gast in de hoofdwerkplaats Tilburg voor het aanbrengen van wijzigingen in de ATB-apparatuur. De eerste Grote Herstelling volgt eind van dat jaar (weer gewoon in Haarlem): 10 oktober – 21 december 1967. In januari 1969 worden de emblemen aangebracht. De moderniseringsslag bij de 768 wordt uitgevoerd van 7 – 23 oktober 1969 en het stel is daarmee het 13^e van zijn serie. Tevens

wordt een nieuwe ATB-kast van het type ASI-NSEM geplaatst.

Mogelijk als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid tot 140 km/h krijgt een aantal '54-ers last van warmlopers. Ook de 768 heeft hier last van gehad. Voor behandeling van dit euvel is het stel in Haarlem van 18 – 19 juni en 3 – 5 augustus 1970. In december dat jaar wordt het derde frontsein aangebracht. Met een storing in de BDK is de 768 weer in Haarlem van 9 – 16 september 1971. Van 31 oktober – 2 december 1972 is volgende H2 in de wph. Van de gelegenheid gebruik makend wordt het stel meteen gebruikt om Sinterklaas naar de wph te vervoeren. De volgende Grote Herstelling is van 17 april – 31 juli 1978, bij welke gelegenheid de 768 geel wordt (het 26^e treinstel van zijn serie) en tevens wordt vernummerd in 1768, uiteraard omdat het stel bij deze H3 tot "coachstel" wordt verbouwd.

Het leven als 1768 verloopt niet rustig: als gevolg van blikseminslag is de 1768 voor herstel van de schade in de wph van 15 – 29 juli 1980. Herstel van botsschade aan de Bk (waar helaas nadere bijzonderheden van ontbreken) is van 11 augustus – 15 september 1981 en op 15 januari 1986 botst de 1768 tussen Middelburg en Goes op een auto. Herstel van deze schade kan overigens door de werkplaats Leidschendam worden verzorgd. Op 7 september 1987 is de 1768 in Haarlem voor herstel van lichte brandschade. Tussendoor is nog een kleine revisie van 15 maart – 24 mei 1985.

Per 11 juli 1991 wordt de 1768 weer in 768 vernummerd, passend in de reeks van terug-vernummeringen van de coachstellen. Bijna een jaar later, op 9 juni 1992 komt het stel in Roosendaal voor het ontasbesten. Op 8 augustus wordt de BDK teruggesleept naar de wph en wordt daar – na revisie - gebruikt voor plaatsing in de 767. Deze bakwisseling is een onderdeel van de doorschuivingscyclus die het gevolg is van het verloren gaan van de BDK 1762. Op 12 november 1991 namelijk is de asbestloods van de hoofdwerkplaats Haarlem in vlammen op gegaan, inclusief de daar in behandeling zijnde BDK 1762. Voor werkzaamheden waarbij asbest verwijderd of vastgezet moet worden, wordt vervolgens uitgeweken naar de (hulp)werkplaats Roosendaal, die grotendeels ingericht wordt als asbestloods.

Door het verbranden van de BDK 1762 is een compleet vierwagenstel onbruikbaar geworden. Om het verlies voor de rijdende dienst te beperken tot een tweetje zou de 1762 worden gecompleteerd met de ABDK van treinstel 391. De Bk 391 is de oorspronkelijke Bk 732, een bak uit de oudste series mat '54, die volledig geïsoleerd is met blauw asbest. Deze bakken moeten uiterlijk eind 1993 buiten dienst gesteld zijn, waardoor de ABDK 391 (een bak uit de nieuwere series mat '54 met glaswolisolatie) dan toch over zou blijven. De verbouwing van de ABDK 391 tot BDK voor een vierwagenstel zal echter zeker een half jaar duren. In de tussenliggende periode vindt daarom, passend in het productieschema van Haarlem (revisie) en Roosendaal (asbest), een doorschuiving van BDK's van in revisie genomen viertjes plaats. In die reeks is het plaatsen van de BDK 768 in de 767 de laatste. Sinds 15 april 1992 was de ABDK 391 al in de wph voor de nodige verbouwingen en revisie, waarbij het nu wordt bestemd als de toekomstige BDK 768.

Begin september 1992 komt de B 768 van Roosendaal naar Haarlem en op 18 september 1992 wordt ook de Bk 768 van Roosendaal naar Haarlem gesleept (met werk transport DE2 172 meegaat, bestemd voor een opknopbeurt). De A 768 volgt op 25 september, waarbij de DE2 171 meegaat (behalve voor zijn opknopbeurt ook voor inbouw Indusi apparatuur), waarna alle bakken van de 768 weer in Haarlem staan. Uiteindelijk verlaat de 768 op 28 december

1992 de hoofdwerkplaats, na revisie, gecompleteerd met de ex-ABDk 391 als BDK. De bak is door zijn andere indeling en door ventilatieroosters in de zijwand (voor de ventilatie van de tractiemotoren) goed te identificeren als buitenbeen-tje.

Deze bijzondere bakwisseling is meteen de laatste bijzonderheid die over de 768 te vermelden valt. Opvallend is wel dat van deze dure verbouwing en revisie maar 2 ½ jaar wordt geprofiteerd: per 28 mei 1995 wordt de 768 buiten dienst gesteld, samen met de 376, 378, 381, 383, 393, 764, 769, 773 en 779. Op 15 mei 1997 is ook de 768 aan de beurt voor zijn laatste rit: het stel wordt achter de 381+765 overgebracht van Zwolle Rangeer naar de Westhaven, bestemming sloper. Medio juli dat jaar is de laatste bak van de 768 gesloopt.

EID2 392

De 392 wordt op 8 november 1962 afgeleverd door Werkspoor en komt na de nodige proefritten op 10 november in dienst. Het stel komt in eerste instantie in onderhoud in Leidschendam, doch verhuist per 28 september 1964, samen met de 354-365, de soortgenoten uit de serie 371-393 en de viertjes 780-786 naar de lijnwerkplaats Amsterdam.

De 392 is voor inbouw van de ATB-apparatuur van 29 april – 18 mei 1965 naar Werkspoor in Utrecht. De eerste kilometerrevisie vindt plaats in de wph Hlm van 5 – 25 september 1967. In november van 1968 wordt de 392 voorzien van NS-emblemen. Het stel komt weer terug bij Werkspoor, nu voor modernisering in het kader van Spoorslag '70, van 29 oktober – 20 november 1969. Eigenlijk moet de aflevering op 14 november plaats vinden. De vertraging is het gevolg van de stakingsacties die bij Werkspoor plaats vinden: er is sprake van uitbesteden van bouworders plan V aan Talbot en het personeel ziet dreigende gevolgen voor Werkspoor. In december 1970 krijgt de 392 zijn derde frontsein.

Een uitgebreide kleine revisie (H2+ genoemd) krijgt de 392 van 19 september – 6 november 1972. Een maand later is het stel terug (4 – 7 december) voor controle van de slijtplaat van de motorneusophanging. De eerste grote revisie vindt plaats van 28 oktober 1977 – 12 januari 1978, waarna de 392 in de gele kleur de werkplaats verlaat, het zestiende gehuisstijde treinstel uit zijn serie. Ook in de gele uitvoering zijn er van de 392 geen vermeldenswaardige schadegevallen.

Genoteerd kan wel worden de volgende H2-revisie: 13 maart – 1 mei 1985, bij welke gelegenheid meteen verwarming in de automatische koppelingen wordt aangebracht.

Op 15 oktober 1992 komt het stel in Roosendaal, waar het aanwezige asbest wordt verwijderd of gefixeerd. De Bk gaat op 13 november naar Haarlem, de ABDk volgt op 27 november. De 392 krijgt revisie en komt op 1 maart 1993 weer in dienst.

Op 19 juni 1995 worden er 5 tweetjes en 5 vieren van de "hoge" nummers terzijde gesteld. De 392 bevindt zich daarna bij het laatste groepje overlevenden van materieel '54, dat verder bestaat uit de 384, 386, 388, 389, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 790 en 781. Deze stellen zullen worden afgevoerd per 15 januari 1996, hoewel dat technisch bepaald niet nodig is: de 392 heeft dan immers nog geen drie jaar tevoren een vrij ingrijpende revisie gehad. Op 12 januari 1996 wordt de 392 met lotgenoot 389 nog gebruikt in een dienst van plan V en eindigt die dag zijn actieve loopbaan in Amersfoort. Op 13 januari wordt de combinatie 392+389 overgebracht naar de Watergraafsmeer, waarna op 24 januari het transport naar Zwolle Rangeer plaats vindt: de laatste rit op eigen kracht, samen met lotgenoot 763.

Het duurt tot 21 mei 1997 voordat de 392 (door het "sleepduo" 381 + 765) wordt overgebracht naar de laatste be-

stemming. Het is het laatste tweetje uit de "voorraad" van Zwolle Rangeer en het voorlaatste tweetje mat '54 dat bij de sloper wordt aangeboden..

EID4 779

De 779 wordt op 5 mei 1961 afgeleverd door Werkspoor en komt dezelfde dag al in dienst. Nog geen twee jaar later, op 19 februari 1963, wordt de Bk beschadigd bij een overwegbotsing bij Voorschoten. Het herstel duurt tot 1 maart. Een half jaar later, op 14 september 1963, is het weer raak op een overweg, nu tussen Deventer en Holten, nu met behoorlijke schade aan de BDK. Het stel wordt 16 september in Haarlem binnengenomen. Daar staat sinds 23 juli de 774 met in Roosendaal beschadigde zijwanden van de Bk+A+B, maar een onbeschadigde BDK. Van dit rijktuig wordt goed gebruik gemaakt, en van 26 september tot 13 november kan de 779 in dienst blijven met de BDK 774. Na herstel van de BDK 779 worden de BDK's teruggewisseld en komt de 779 op 14 november weer in originele samenstelling in dienst.

De eerste kilometerrevisie krijgt de 779 in 1964 (16 – 30 januari), de volgende in 1967 (5 – 28 april 1967). Per 10 maart 1965 is de 779 voor onderhoud verplaatst van de werkplaats Amsterdam naar Leidschendam. De 762, die wordt gebruikt bij de ATB-proefritten vanuit de werkplaats Amsterdam, gaat in omgekeerde richting. Bij Werkspoor is de 779 twee keer: eerst voor inbouw van ATB-apparatuur in 1966 (4 – 20 januari), later voor de modernisering in 1969 (24 september – 13 oktober), waarbij de 779 meteen wordt voorzien van de nieuwe ATB kast van ASI-NSEM. In de tussentijdse periode vindt nog een kilometerrevisie plaats: 5 – 28 april 1967.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1971/72 (15 december – 10 maart). De 779 wordt geel (het 10^e treinstel van zijn serie) en komt als "coachstel" 791 in dienst. Een maand later (25 april) is het stel een dag terug om in de bagageafdeling een noodrembakje te laten plaatsen (!). In de tweede helft van 1976 wordt de 791 in Leidschendam vernummerd in 1791. De coachstellen van de eerste serie (780-791) krijgen dat jaar namelijk een "1" voor hun nummer voor de herkenbaarheid, omdat de dan in verbouwing zijnde hondkopvieren van de tweede serie coachstellen dat ook krijgen. In 1977 is de 1791 voor een opknapbeurt (H6) in de wph, bij welke gelegenheid de bekleding van de coachstoelen wordt vernieuwd. Een H2-revisie krijgt de 1791 in 1980 (19 maart – 9 mei). Daarbij wordt de IC-beschildering gewijzigd en gelijk gemaakt aan de inmiddels gangbare op de latere coachstellen en de eerste IC3-en.

Per 4 november 1985 krijgt de 1791 verwarmde koppelingen. Voor herstel van een slechte vloer is het stel van 5 – 14 maart 1986 in de wph. De volgende H2 is van 2 maart – 15 juni 1987. Vanaf midden april tot eind juli 1988 rijden acht viertjes met drie stroomafnemers op, hetgeen een ongebruikelijke aanblik oplevert. Het gaat om een onderzoek naar de slijtage van de sleepstukken. De 723, 727, 739, 742, 1781, 1789, 1791 en ook de 1782 hebben daartoe de beide pantografen op de Bk op staan, waarbij de binnenste (de "reserve") de stroom afneemt en de buitenste geïsoleerd is.

Per 17 februari 1992 is het stel weer teruggenummerd in 779. Met het oog op de komst van de locomotieven serie 1700 verliezen alle hondkopvieren die tot coachstel verbouwd zijn, de "1" voor hun nummer, waarbij door spoor-mensen met gevoel voor historie de in 1972 vernummerde 787-791 zelfs hun oorspronkelijke nummers (773, 775, 777-779) terugkrijgen. De 779 is van 14 april – 10 juli in Roosendaal voor ontasbesten en een uitgebreide opknapbeurt, uitgevoerd door de firma Conrail. Iets minder dan drie jaar later, per 28 mei 1995 wordt de 779 buiten dienst gesteld, samen met de 376, 378, 381, 383, 393, 764, 768, 769 en

773. Op 6 juni 1997 is de 779 pas aan de beurt voor zijn laatste rit: het nog vrijwel complete treinstel wordt achter de 381+765 overgebracht van Zwolle naar de Westhaven, bestemming sloper.

MUSEUMNIEUWS

- Op 10-03 bracht de 6402 een K1-rijtuig van de NMBS, 60 88 99-40 035-2, van de Kijfhoek naar de SSN op Rotterdam Noord. Het rijtuig was eerder al op de Kijfhoek aangekomen. Het betreft een voormalig bagagerijtuig dat als energierijtuig voor tentoonstellingstreinen heeft gefungeerd.
- Eind maart werd loc 660 van Feyenoord naar de MBS in Haaksbergen gebracht. Railion heeft de rangeerloc geschonken aan de MBS. Op 02-04 nam Railion in stilte afscheid van haar laatste 600. De in Railion-rood geschilderde 641 moest z'n sokkeltje op de Kijfhoek verlaten en werd per dieplader naar Hasselt (Ov) gebracht voor sloop.
- Op 14-04 reed HIJSM-treinstel 113 de pendelritten tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum.
- Locomotor 357 heeft een plekje gekregen op een historisch straatspoor aan de binnenhaven in Enschede. De loc krijgt nog gezelschap van een goederenwagen zodat Twente nu ook eindelijk een spoor monument heeft.

www.railmusea.nl

Website vernieuwd

De website van de vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN), Railmusea in Nederland is onlangs in een nieuw jasje gestoken. Naast een verbeterde lay-out, is de wisselfoto op de eerste pagina een nieuwe uitdaging geworden voor de serieuze railfotograaf. Deze wordt nadrukkelijk uitgenodigd een recente foto op te sturen van een Nederlands railobject bij een van de aangesloten railmusea. Op de site zelf staat vermeld hoe men dat moet doen en wat de voorwaarden zijn. Ook is de nieuwsafdeling verbeterd. De site heeft bijna dezelfde inhoud als die van de overbekende HRN-folder Railmusea, die dezer dagen weer verkrijgbaar is. Uiteraard wordt men, na het aanklikken van de afkorting op het kaartje óf via het overzicht, naar keuze via een samenvatting of direct doorgestuurd naar de website van de railmusea. Het blijkt dat websites steeds meer een stevige concurrent gaan worden van de traditionele folders.

www.railmusea.nl

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Vanaf zaterdag 7 april kan weer dagelijks per stoomtram en boot door de Historische Driehoek Hoorn-Medemblik-Enkhuizen worden gereisd. Op de eerste dag van het nieuwe seizoen introduceert de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik een nieuw arrangement: 'Rondje Hoorn'. Een tocht door een roemrijk verleden, waarin een wandeling door de 650-jarige stad in de kop van Noord-Holland wordt gecombineerd met een korte stoomtramrit naar Wognum. Meer informatie over de dienstregeling 2007 vindt u op: www.museumstoomtram.nl, of Tel.: 0229-214862

Stoomtrein Valkenburgse Meer en het Nationaal Smalspoormuseum

Nieuwbouw

Op maandag 26 maart werd de eerste paal geslagen van de Stoomlocomotievenloods. Daarmee is een nieuwe belangrijke stap gezet in de realisatie van het Smalspoor-

buitenmuseum. De stoomlocomotievenloods, het tweede beeldbepalende gebouw van het buitenmuseum, is een replica van een soortgelijke loods van de Stoomtram Zutphen-Emmerik in Doetinchem. Het ontwerp is verzorgd door het architectenbureau Noorderlicht uit Delft. De bouw gaat uitgevoerd worden door de Katwijkse Bouwmaatschappij en de medewerkers van de stoomtrein. De bouw is financieel mogelijk geworden dankzij subsidies van het Fonds 1818 en het VSB Fonds. De bouw wordt verder gesponsord door Kalkzandsteenfabriek Hillegom, De Ruyter Boringen, Steenfabriek Vogelensangh en Jongeneel bouwmaterialen. Als alles meezit, kan de stoomlocomotievenloods tegen het einde van het rijseizoen in gebruik worden genomen.

Nieuwe aanwinst

Op zaterdag 17 februari is de collectie van het Nationaal Smalspoormuseum uitgebreid met een Hanomag stoomlocomotief. De Hanomag is oorspronkelijk afkomstig van het Duitse Georgsmarienhütte en heeft een spoorwijdte van 830 mm. Volgens de fabrieksplaat betreft het loc nr 10664 uit 1929. Het is niet zeker dat dit nummer juist is, omdat bij een museum in het Duitse Leipzig een locomotief met hetzelfde nummer aanwezig is. Er wordt intussen grondig speurwerk verricht om de identiteit van de loc te achterhalen.

De Hanomag heeft al eerder een korte tijd deel uitgemaakt van de collectie. In 1982 werd hij overgenomen van smalspoorliefhebber Kees Neve, die hem had gekocht van een Duitse schroothandelaar. Het was destijds de bedoeling dat de ketel gebruikt zou worden voor de drieassige O&K, de huidige stoomloc 7. Het onderstel en cabine werden toen niet interessant geacht en in 1984 verkocht aan een particulier in Zwartewaal. Deze bracht loze ketelbeplating aan en schilderde de locomotief. In de loop der jaren kwam het besef dat het toch eigenlijk zonde was dat deze loc niet in de club gehouden was. Enkele jaren geleden bleek dat de ketel van loc 7 nog in goede conditie was. Met deze locomotief, die als stoomloc 12 aan de collectie is toegevoegd, is de collectie uitgebreid tot 18 stoomlocomotieven! Kijk ook op <http://www.smalspoormuseum.nl/Materieel/Stoomlocs/stloc12.htm>

De stoomlocomotieven

In de werkplaats wordt gewerkt aan drie stoomlocomotieven, die voorbereid worden op het plaatsen van een nieuwe stoomketel.

Stoomloc 4 ondergaat de meest uitgebreide revisie. Alle lagers moesten worden vervangen. Deze klus is nu bijna geklaard. Een kleine tegenvaller is, dat schade werd geconstateerd aan één van de zuigers. Dit kon gelukkig worden verholpen. Het is een kwestie van enkele weken en het onderstel kan op zijn wielen worden gezet om de ketel te plaatsen.

De stoomlocs 5 en 8 vorderen ook gestaag. De werkzaamheden aan loc 5 zijn inmiddels zover gevorderd, dat deze staat te wachten op de nieuwe ketel. Binnenkort wordt loc 8 weer op zijn wielen gezet en kan dan van de hefbrug af.

Daarna worden bunkers en cabine afgenomen zodat het onderstel gedraaid kan worden voor het herstel van de bodem van de waterbunkers. Daarna worden wielen en drijfwerk afgesteld. De nieuwe ketels worden eind april in Valkenburg verwacht.

Mijnwagen

Sinds begin maart werken acht studenten van The American School of The Hague uit Wassenaar mee aan de restauratie van één van onze mijnwagens voor personenvervoer. Deze studenten hebben in het kader van een maatschappelijke stage de opdracht om vrijwilligerswerk te doen. De studenten zullen meehelpen bij het beschrijven van de onderdelen en van het verloop van de restauratie. Daarnaast zullen ze

ook worden betrokken bij allerlei werkzaamheden die aan de mijnwaggen verricht moeten worden. De mijnwaggen zal een plaats krijgen in de "kolenmijn" van het buitenmuseum.

Stoom- en dieseldagen (9 en 10 juni)

Dit evenement, waarbij het Nationaal Smalpoormuseum alles uit de kast haalt om het publiek te laten genieten van al het moois uit de collectie, zal dit jaar grootser zijn dan ooit. De meeste rijvaardige locomotieven zullen in actie komen, er kan een bezoekje gebracht worden aan de werkplaats, maar bovenal kunt u genieten van talloze demonstraties van stoomwalsen, historische tractoren en motoren, draglines en graafmachines, stoombrandspuiten en nog veel meer. Daarnaast zijn er tientallen modellen van stoomtractoren, stoommachines en treinen in werking te zien. Kortom, teveel op op te noemen. Noteer deze data in uw agenda, want u mag dit niet missen. Meer info op:

www.smalpoormuseum.nl

RTM Ouddorp

RTM lijn 1,2 kilometer langer

Op 4 april werd bij typisch RTM weer – strakblauwe lucht, frisse oosterbries en schuimkoppen op de Grevelingen – de baanverlenging van Port Zélande naar Middelpmaat in gebruik genomen. Aan deze verlenging, die mogelijk werd dankzij een geslaagde bielzenactie, is twee jaar gewerkt. Bij het (voorlopig) eindpunt Middelpmaat wordt aansluiting geboden aan een bootdienst op de Grevelingen. Er zijn plannen ontwikkeld de lijn – die thans rond 7 km meet – verder te verlengen naar Scharendijke en wellicht het transferium Renesse. Aan de Ouddorpse kant bestaan soortgelijke plannen.

Bij alle vreugde die de verlenging opriep gold als belangrijkste feit dat voor het eerst in de geschiedenis een tramlijn de grens tussen Zuid-Holland en Zeeland overschrijdt. Toen tussen 1898 en 1915 het RTM eilandennet werd aangelegd vormden de brede Zuidhollandse en Zeeuwse stromen barrières voor de aanleg van een samenhangend net, en moesten de verschillende onderdelen nog met bootdiensten verbonden worden; de uitvoering van het Deltaplan bood echter nieuwe mogelijkheden. Het was dan ook zeer toepasselijk dat de openingshandeling op de provinciegrens door de burgermoeder resp. –vader van Goedereede en Schouwen-Duiveland gezamenlijk verricht werd. Met de tramverbinding verwachten zij het toerisme in de streek verder te kunnen opstuwten.

Toch maar mooi wat het initiatief uit 1966 om het RTM bedrijf in museale vorm voort te zetten heeft opgeleverd. Mijn grootvader zou trots geweest zijn !

(Herman van 't Hoogerhuijs)

Nog wat aanvullende gegevens: In april van dat jaar werd de provinciegrens tussen Zuid Holland en Zeeland bereikt en reed een eerste proeftram na 53 jaar weer op Zeeuws grondgebied. Het was uitgerekend motorwagen MABD 1602 die deze eer te beurt viel. Dit motorrijtuig reed de laatste tram op die stormachtige nacht van 31^e januari 1953. Begin dit jaar werden de laatste sporen gelegd, de oprit vanaf de haven naar de dam en het emplacement zelf. Ook werd het perron aangelegd en een in eigen beheer ontworpen overweginstallatie geplaatst. De RTM is nog steeds opzoek naar een ouderwetseabri voor op het perron. In elk geval staat er nu al een stationsbord dat naar origineel Zeeuws voorbeeld is uitgevoerd. De andere stationsborden langs de lijn zijn ook naar dit model vernieuwd. Tenslotte zal de baan dit jaar nog worden afgedekt met een fraaie laag schelpen.

Erkend museum

Het is de RTM Ouddorp gelukt om het fel begeerde predicaat Erkend Museum van de Museumvereniging in de wacht te slepen. Naast de RTM hebben de SGB, de SHM, de MBS en de SVM dit predicaat in de loop der jaren weten te verwerven. Gezien de bijzondere verzameling rollend materieel van de RTM hoorde dit museum ook in dit rijtje thuis. Dat is dus nu gelukt en het verlenen van het predicaat werd tijdens de opening van de verlenging naar Middelpmaat Haven op 4 april wereldkundig gemaakt.

Nieuwe dienstregeling en meimanifestatie

De ingebruikname van het nieuwe lijngedeelte is gelijk aangegrepen om de dienstregeling in een nieuw jasje te steken. De eerste rit is een half uur later. De tram rijdt nu om 12.00 u. op stoomdagen al gelijk met stoomtractie. De tram van 13.30 u. is een boottram – aansluiting op de boot-, zo ook de laatste retourrit vanaf Middelpmaat Haven. Deze rit wordt nu altijd met dieseltractie uitgevoerd. Op hoogtijdagen rijdt een aansluitende RTM-bus vanaf de remise en Middelpmaat voor een toeristische rit langs de zeezijde van de Brouwersdam. Ook zal zoveel mogelijk postwaggen P291 meerijden met werkend postvervoer.

Op 2 mei staan de kinderen in de schijnwerper, tijdens de Lentekinderdag. Nationale Stoomtreindag (Hemelvaartsdag 17 mei) is de start van de driedaagse Meimanifestatie. Op Hemelvaartsdag rijden er twee stoomlocomotieven tijdens een intensieve dienstregeling en op zaterdag 19 mei is het een combinatie van stoom, motortractie en busvervoer dat een beeld moet opleveren van het streekvervoer in Zuidwest Nederland in de begin jaren '60. Tijdens alle drie de dagen is er veel te beleven in en rond het museum in Ouddorp. Ook hier geldt: voor de details bezoekt men de site van de RTM: www.rtm-ouddorp.nl.

Van Gend & Loos leeft voort in het Openluchtmuseum

In 2003 ging Van Gend & Loos definitief op in DHL. Daarmee werd afscheid genomen van een bedrijf dat toonaangevend was in zijn branche, een maatschappelijke functie van belang had en bij iedereen bekend was. DHL is zich bewust van zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van ons industriële erfgoed. Uit respect voor het verleden maakt DHL het mogelijk dat in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem een typische Van Gend & Loos overslagloods wordt herbouwd. De loods, die ruim een eeuw in Tiel heeft gestaan, wordt herbouwd naar de situatie zoals die eind jaren vijftig was. In en rond de loods wordt een levendige presentatie over de rol van Van Gend & Loos in twee eeuwen vervoer van pakketten en goederen ingericht.

Door de aanleg van de spoorlijn Dordrecht-Elst (1875) werden op de stations van Gorinchem, Schotdeuren, Leerdam, Beest, Wadenoyen, Tiel en Echteld in korte tijd drieëndertig gebouwen gerealiseerd. De architect M.A. van Wadenoyen bouwde in een voor die tijd gebruikelijke stationsstijl met neo-classicistische kenmerken. In Tiel werden in 1881 oorspronkelijk een hoofdgebouw, een nevengebouw, een goederenloods, een verhoogde los- en ladingplaats, perrons, trottoirs en twee wachterswoningen gebouwd. Door de toename van het goederenvervoer werd de loods in de loop der jaren enkele malen fors uitgebreid.

Het overbrengen van de loods is een indrukwekkende operatie. De loods is in de afgelopen maanden gedemonteerd, in delen gezaagd en op diepladers vanuit Tiel naar het Openluchtmuseum getransporteerd. Daarvoor zijn om en nabij de 50 transporten nodig! De loods wordt vanaf half februari 2007 herbouwd tegenover de Arnhemse tramremise in het Openluchtmuseum.

In de loods wordt een vaste tentoonstelling ingericht over het werk van Van Gend & Loos. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de herinneringen van Tielse oud-medewerkers. Bezoekers maken straks kennis met de fysieke verwerking van de pakketten, de administratie en het sorteerproces en zeker ook het sociale aspect. Niet alleen de modernisering van het vervoer (van

paard en wagen naar bestelauto) maar ook administratieve ontwikkelingen als postcode, barcode en computer hebben een enorme invloed gehad op de betrokken werknemers. Functies van koetsiers, 'bestellers', 'cib-medewerkers' etc. werden in een rap tempo overbodig. Met oud foto- en filmmateriaal zal een uniek beeld worden geschetst van de arbeidsverhoudingen in Nederland en binnen het bedrijf Van Gend & Loos in het bijzonder.

BOEKEN

NUMMERS OP 't SPOOR 2007. Na drie jaar afwezigheid is er weer een nieuw spottersboekje, editie 2007. Het handzame boekje bevat alle individuele nummers van NS-R, Railion, ACTS e.a. vervoerders naar de stand van 1-1-2007 en werd samengesteld door Kees Mooij. Tevens is een overzicht opgenomen van het nog aanwezige ex Nederlands spoorwegmaterieel (niet stoom) bij de diverse (museum-)organisaties. Het boekje wordt thuis gestuurd na overmaking van € 4,- (inclusief verzendkosten) op Postbank rekening 4127300 t.n.v. Stibans verkoopafdeling te 's Heerenberg onder vermelding spottersboekje 2007. Vergeet bij betaling niet uw adres te vermelden. De opbrengsten komen ten goede aan de restauratie van diesellocc 162 van de Stibans. www.stibans.nl

Trambahn anno dazumal, Von Kaiserzeit bis Wirtschaftswunder. Strassenbahn Special #15 2007, 114 blz., ISBN 978-3-89724-018-6, uitg. GeraMond Verlag GmbH, München. € 15,90 (D.) www.geramond.de. Deze extra-uitgave duikt in de geschiedenis van de Duitse elektrische tram, de ontstaansgeschiedenis ervan en de invloed van sociale en economische ontwikkelingen op het voortbestaan in de eerste 60 jaren van de vorige eeuw. Daarbij is veel fotografische documentatie gevoegd van beslist goede kwaliteit. Onder de titel "Winnaars en verliezers" wordt de invloed van oorlog, inflatie, opkomst van de auto, politiek (on)benul e.d. besproken. Verder het trambedrijf van München tijdens het keizerrijk en de Weimarrepubliek. Hoe het trambedrijfje in het stadje Nordhausen het toch nog wist te redden. Waarom de modernisering van de tramondernemingen in de vml. DDR zo moeizaam verliep. Waarom vele buurttram-systemen in de 50er jaren het loodje moesten leggen. De geschiedenis van de Merseburger buurttram. De stadstram in Koblenz in de 50- en 60er jaren. Hoe men in diezelfde tijd een tramtocht van 225 km kon maken van Bad Godesberg naar Unna. Het einde van het smalspoortramnet (925 mm) van Karl-Marx-Stadt. De goedertram in woord en beeld. De Düsseldorf tram in de 50- en 60er jaren. Hoe de tram van Reutlingen het toch nog tot 1974 volhield. De diverse typen eindpunten van tramlijnen in woord en beeld. Een terugblik op het tramsysteem van Dresden in periode 1962-1982. Hoe men 40 jaar geleden in de Leipziger tramwerkplaats Leutzsch het hoofd wist te bieden aan diverse problemen. In de DDR bestonden scholen voor opleiding tot trambestuurder. Reeds voor de 2^e WO bestonden al trambobbyisten. Aandacht voor historische-trammodellen. Museumtrams in diverse steden en museumtrambanen (Naumburg, Wuppertal,) ThN

Straßenbahn Jahrbuch 2007, Deutschland und Europa. Auteur Stefan Vockrodt. 144 blz., ISBN 978-3-7654-7368-5, uitg. GeraMond Verlag GmbH, München.

www.geramond.de. Het wel-en-wee van alle tramsteden in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk wordt voor het jaar 2006 redelijk uitvoerig in woord en beeld besproken. Wat vrij spoedig opvalt is dat het "wel" overwegend geldt voor met name de West-Duitse trambedrijven, terwijl het "wee" nog steeds is aan te treffen in het in economisch opzicht achtergebleven gedeelte van Duitsland dat voor de omwenteling in 1989 nog DDR heette. De rest van Europa komt redelijk aan bod, zij het dat dit jaarboek geen enkele aandacht wijdt aan de trambedrijven in Europese gedeelte van Rusland. Ook de Balkan-landen schitte-

ren door afwezigheid. Vier rijdende-trammusea in Duitsland komen aan bod, t.w. die van Hannover, Naumburg, Schönberg en Wuppertal. In het verhaal over het GVB Amsterdam komen wij een onnauwkeurigheid tegen, waarschijnlijk een gevolg van miscommunicatie. Dit jaarboek vertelt ons namelijk dat "de betrouwbare LHB-trams onontbeerlijk blijven en waarschijnlijk tot 2014 in bedrijf te zien zijn.". Al enige jaren terug ondergingen deze trams enkele reis hoogovens en zo betrouwbaar vonden de GVB-ers dit tramtype bepaald niet, getuige ook het feit dat zij jonger waren dan de Düwagtrams en als allereerste geruimd werden, zodra de Combino's hun intrede maakten. Ondanks dit kleine puntje, toch weer een gedegen en waardevol naslagwerk., ThN

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2007-4. ISSN:0030-3321 * Na de vaste nieuwsrubrieken: De serie 601-635 van de RET * Veilig regelen van railverkeer * Modernisering van de Koplopers * De wedergeboorte van NTM 101 (vervolg) * Verenigingsnieuws * NVBS-winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, april 2007, nr. 3 (243) * ISSN:0926-3489 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Goederentreinen in Venlo * Multidisciplinair oefencentrum in Dordrecht * Amsterdamse vrachtram in de startblokken * SM'90 ten onder * Cargo-machinisten op cursus voor de serie 189 * Modelspoor met o.a. De Lint 41 van Fleischmann & Mehano * Railtips * Vraag en aanbod * Agenda * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, april 2007, nr. 4 * ISSN 0165-4551 * Koploper geen koploper meer * Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen (1) * Van Km ... tot Km ... Uitgeest grootbedrijf en model * Modelspoor met o.a. De Lint 41 van Fleischmann & Mehano * Beveiligde overwegen (2) * www.railhobby.nl

De Stoomtram, maart 2007, nr. 111. ISSN:1382-8770 * Redactioneel * Materieelnieuws * 2006 in cijfers * Stoomtram4daagse * Een nieuw zijspoor voor Opperdoes * De collectie van de Museumstoomtram * Aan de donateurs * Dienstregeling 2007 * www.museumstoomtram.nl

Informatiebulletin Stichting Mat'54 Hondekop-vier, nr. 1-2007 * Van de redactie * Afscheid * NVBS-Jubileum-weekend * Fotoimpressie * Automatische treinbeïnvloeding * Eindejaars-excursie naar de TEE * Jubileum * www.mat54.nl

UHLE & KLEIMANN. Hier verscheen zojuist het jaarlijkse **Kursbuch der deutschen Museums Eisenbahnen 2007** met enkele honderden lijnen maar ook details over spoor- en trammusea. Het is grotendeels een dienstregelingenboekje. Beginnend in Berlijn wordt er naar Midden- en Zuid-Duitsland verwezen maar natuurlijk ook naar het Oosten en Westen. Vaak worden aantallen locomotieven vermeld, soms ook typen. Verwacht niet veel illustraties: er staan enkele goede en minder goede in zwart/wit in. De cover is in kleur. Nogmaals: het is een echt Kursbuch dat zeer nuttig is voor de liefhebber en hoewel men dit keer de prijs niet vermeldde nemen wij aan dat deze incl. porto nog steeds niet hoger is dan 7 euro. Te koop bij Uhle & Kleimann. Postfach 1543, D-32295 Lübbecke, Dld., tel. 0049-57417209. 162 blz., formaat 14,5 bij 20,5 cm.

Strassenbahn Magazin, April 2007, 38^e jaargang, nr.210 ISSN 0340-7071*10815, 100 blz., € 7,90 (in D.). * In de trams van Oberhausen en Mulheim werden zoveel haarscheurtjes ontdekt, dat beide hun trams op non-actief moesten stellen. Één tram (gaat om type MGT6D) bleek er zelfs 96 te hebben. Nabuurstad Essen was goed voor het beschikbaar stellen van vervangend trammaterieel. * Het Oostduitse stadje Halberstadt toont haar complete nieuwe tramvloot bestaande uit 5 Leoliners (type NGTW6-H) * Een natuurlijk overig kort nieuws uit industrie en buitenland. Daaruit even een Hollands nieuwtje: Veolia heeft

8 elektrische GTW-stellen bij Stadler besteld voor de lijn Maas-tricht – Kerkrade. * Eind 2007 is het in Stuttgart afgelopen met de laatste, zeer fraaie tramlijn (15) op 1000 mm-spoor. Een uitgebreid verslag erover in woord en beeld * Düsseldorf heeft concrete uitbreidingsplannen, waarvan uitgebreid verslag * In Mannheim is tramlijn 6 met ruim 6 km verlengd. * Uitgebreide aandacht voor de fameuze Wegmann-trams in Bremen, waarvan na ruim 30 jaren nog een deel daar dagelijks actief is * Aandacht voor het sneltramachtige metromaterieel in Genua * In Frankrijk houdt de storm van nieuwe tramsystemen aan. Zelfs de Franse president Chirac vond het kennelijk de moeite waard de opening van het tramsysteem te Mulhouse bij te wonen. Voorts een verslag over de constant verdere groei van de tram in Frankrijk, waarbij veel fraaie foto's * Aandacht voor het trambedrijf in Göteborg, Zweden (deel 1) * Een uitgebreid artikel over nieuwe trammodellen * In deel 3 (slot) gaat het verder over het wel en wee van de tram in Rheydt en Mönchengladbach * Tenslotte aandacht voor Lowell (USA), waarin een tweetal oude trams hun rondjes draaien * www.geramond.de ThN

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

21 en 22 april 2007: stoom in Friesland. Kijk op:

<http://www.stoominfriesland.nl/>

28 april 2007: Met de SSN 01 1075 naar Bochum-Dahlhausen (D) ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de DGEg.

www.stoomstichting.nl

5 en 6 mei 2007, 10-17 uur: Modelbouw & Miniatuur 2007 in de evenementenhal te Rijswijk.

12 mei 2007: 10-15 uur: Modelspoorbeurs te Houten.

<http://www.modelspoorbeurs.nl/>

12 mei 2007: excursie Stichting Bever met Midnet/VAD 7089 welke in het teken staat van de midibus en bussen in hun 2e leven. Vertrek om 09.00 uur van busplateau Den Haag CS. Kosten deelname euro 15,-. Voor info en/of aanmelding:

thijsdelavieter5@hotmail.com tel 079- 3315903.

17 mei 2007: Nationale stoomtreindag

17 t/m 20 mei 2007: SHM: Stoomtram 1926: Stoomfestival ter ere van 650 jaar stad Hoorn. www.museumstoomtram.nl

19 mei 2007: Met stoomloc 01 1066 van Emmerich naar Amsterdam. Zie <http://www.eisenbahnfreunde-onwheels.de/>

20 mei 2007: Schindlerdag in de remise Hillegersberg aan de Kootsekade te Rotterdam. Voor nadere info kijk op blz. 84 en 85 van onze maart 2007 editie HOV/RN 579.

Pinksteren 27 en 28 mei 2007: De Stichting Museum Buurt Spoorweg viert haar veertig jarig bestaan middels een uitgebreid jubileumfestival. Naast de vele ritten met de historische treinen zijn er tal van activiteiten op de emplacementen van Haaksbergen en Boekelo waarbij o.a. diverse oude stoomwagons en stoomtrekkers te bewonderen zijn.

<http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

27 en 28 mei 2007: Stoomdagen op het museumstoomdepot van de SSN met o.a. pendeltreinen naar Gouda v.v.

www.stoomstichting.nl

2 juni 2007: "1501 Goes to Goes". Dagexcursie van de Werkgroep Loc-1501. Hierna gaat de 1501 buiten dienst voor groot onderhoud. Info: <http://www.klassieke-locs.nl/>

9 juni 2007: Tramritten met historische trams als dienstwagons op de Haagse lijn 11 tussen 10.00 en 18.00 uur ter gelegenheid van Vlaggetjesdag 2007. <http://www.hovm.nl/>

9 en 10 juni 2007: Stoom en dieseldagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

16 juni 2007: Met SSN-loc 23 023 naar de SGB in Goes. Hierna gaat de 23 023 buiten dienst wegens groot onderhoud. Zie www.stoomstichting.nl.

19 juni t/m 13 juli 2007: Thema: Met Bello naar Bergen aan Zee, de beroemde stoomtram herleeft voor de stoomtram tussen Hoorn en Medemblik. Hoorn vertrek: 11.00 uur, Medemblik 13.25 uur. www.museumstoomtram.nl

18 augustus 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

<http://www.modelspoorbeurs.nl/>

1 en 2 september 2007: Manifestatie "Terug naar Toen" bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. www.stoomtrein.org

8 september 2007: Open monumentendag.

8 september 2007: Dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg.

<http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

8 en 9 september 2007: Nationale smalspoormodelbouwdagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer.

www.smalspoormuseum.nl

21 oktober 2007: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

26 t/m 29 april 2007: 120 historische autobussen uit heel Europa te gast bij het Auto & Technik Museum te Sinsheim (D)

<http://www.museum-sinsheim.de/>

28 april 2007: Stoomlocfeest in het stoomlocdepot van Wolsztyn (P). <http://www.parowozy.com.pl/indexd.html>

28 t/m 30 april 2007: 30 jaar Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen en 40 jaar DGEg met o.a. alle DB nieuwbouwloks op 1 locatie. www.eisenbahnmuseum-bochum.de

29 april en 1 mei 2007: met stoomloc 78 468 van Emden Hbf naar Dornum. <http://www.mkoev.de/>

5 en 6 mei 2007: Stoomfestival Maldegem (B). Meer info kijk op: <http://www.stoomcentrum.be/>

26 t/m 28 mei 2007: 115 jaar Preßnitztalbahn. Alle bedrijfsvaardige locs onder stoom.

<http://www.pressnitztalbahn.de/bahn3.html>

29 juni t/m 1 juli 2007: traditionele spoorfeest rondom het viaduct van Altenbeken. www.vivat-viadukt.de.

2 september 2007: viering 100 jaar elektrische tram in Potsdam. www.dvn-berlin.de

8 en 9 september 2007: Open Deurdagen in de voormalige wagonwerkplaats van Saint Ghislain (Henegouwen). Het museum ligt op wandelafstand (10 min) van het NMBS-station van St.-Ghislain. <http://www.pftsp.be/>

19 t/m 24 oktober 2007: "Busworld" te Kortrijk (B). www.busworld.org

Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

Bron: <http://www.sbbhistoric.ch/>

31 mei 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Basel naar Erstfeld.

1 juni 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Erstfeld via Göschenen naar Bellinzona.

2 juni 2007: met stoomlocs C 5/6 en A 3/5 van Bellinzona via Göschenen naar Erstfeld.

9 juni 2007: Jubileumrit "50 Jahre TEE-Ära" Basel - Koblenz - Basel met de TEE RAe II "Gottardo".

24 juli 2007: Stoomfestival Jura Vapeur te Delémont.

21 april en 30 juni 2007: met BDe 4/4 over de Gotthardbahn.

6 september 2007: Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

8 en 9 september 2007: grote materieelshow in Erstfeld en Biasca met modern en historisch materieel.

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

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

Ruim 1650 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op www.hov-rn.nl