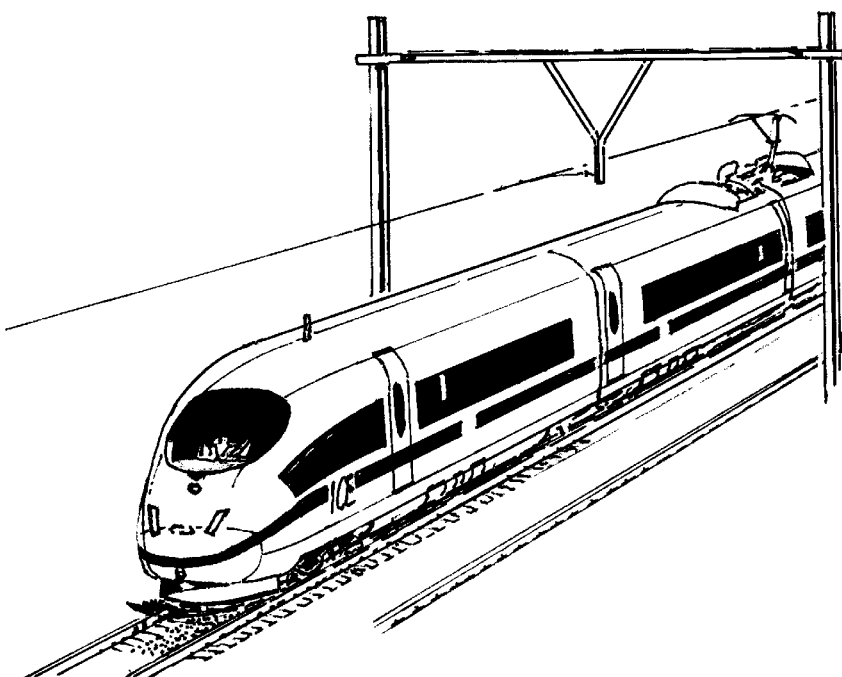
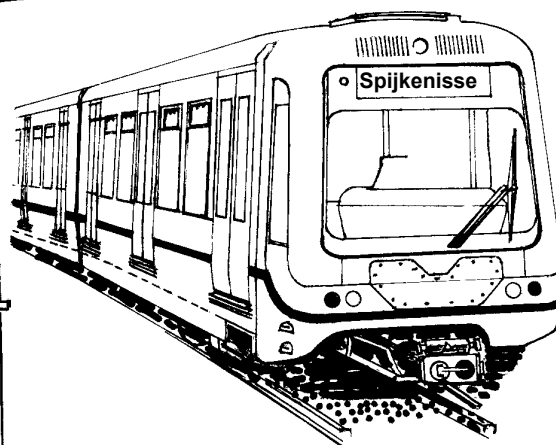
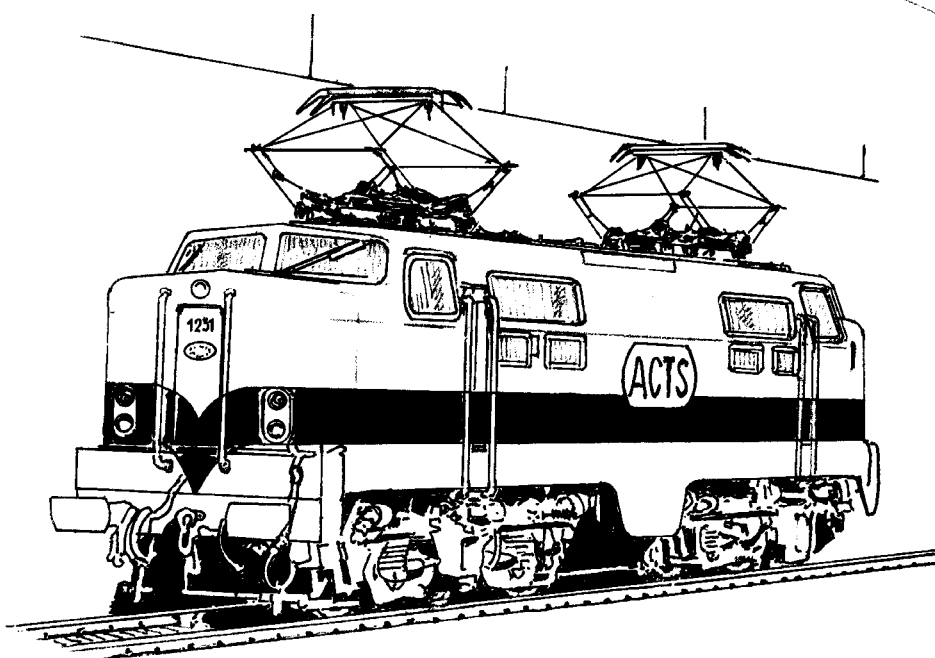
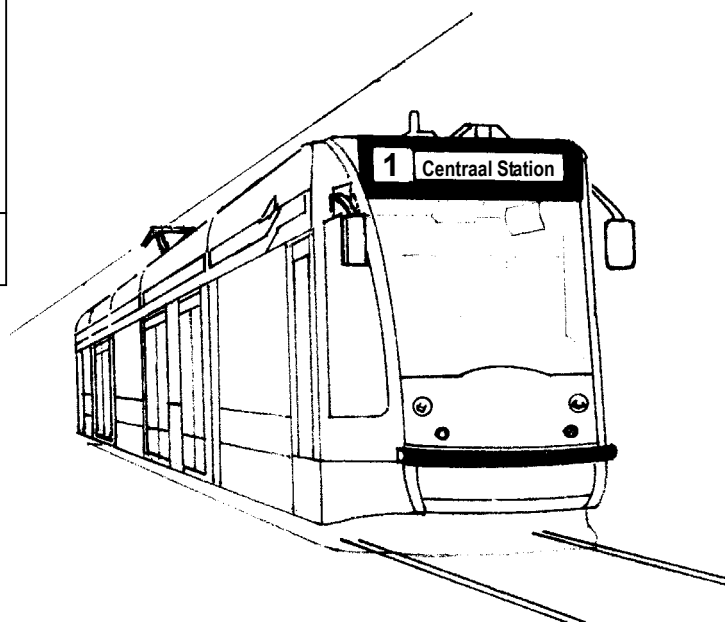


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 581 – mei 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 5 (581)
mei 2007

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Trammuseum en Railver-
voer 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 schrift-
elijke toestemming van de redactie.

Steden hoeven openbaar vervoer niet uit te besteden

Gemeenten en provincies mogen hun openbaar vervoer uitbesteden aan bedrijven, maar hoeven dat niet. Openbare aanbestedingen in het streekvervoer kunnen worden gestopt.

Dit volgt uit een besluit van het Europees Parlement. De europarlementariërs stemden op 10 mei jl. in meerderheid voor het rapport van Erik Meijer van de SP. Hierin staat dat de nieuwe Europese verordening over het personenvervoer diverse keuzemogelijkheden biedt aan de lidstaten.

Het staat ze vrij om openbaar vervoer, onder strikte voorwaarden, zonder aanbesteding aan één marktpartij aan te bieden, of door een overheidsbedrijf, bijvoorbeeld een gemeentelijk vervoerbedrijf, uit te laten voeren.

Dit is een forse wijziging van de oorspronkelijke plannen van de Europese Commissie uit 2000. Het dagelijks bestuur van de EU stelde voor om al het openbaar vervoer in de EU verplicht aan te besteden.

Nadat een stemming in het Europees Parlement in 2001 deze plannen verstoorde, bleef het dossier lang onaangeroerd. Totdat de huidige EU-voorzitter Duitsland besloot duidelijkheid te scheppen. Er is nu overeenstemming bereikt tussen het Europees Parlement, de lidstaten en de Commissie, die zich bij haar nederlaag heeft neergelegd.

In de Tweede Kamer werd de stemming in Brussel met interesse gevolgd. In Den Haag tekent zich een Kamermeerderheid af voor wijziging van de Nederlandse Wet personenvervoer uit 2000. Deze werd ingevoerd in de veronderstelling dat 'Europa' aanbestedingen verplicht zou stellen. Nederland steunde dat destijds.

De nieuwe wet introduceerde marktwerking in het streekvervoer en bepaalt dat ook het stadsvervoer in de grote steden de komende jaren moet worden aanbesteed. Maar na problemen met aanbestedingen van het streekvervoer in Brabant en Limburg neigt een Kamermeerderheid van PvdA, SP, PVV, GroenLinks en SGP naar een wetswijziging om het voortbestaan van bijvoorbeeld gemeentelijke vervoerbedrijven mogelijk te maken. Mogelijk wordt daarbij ook de al bestaande marktwerking in het streekvervoer beperkt.

Staatssecretaris Tineke Huizinga (Verkeer, ChristenUnie) stelt een brief op aan de Kamer waarin ze de bewegingsvrijheid voor Nederland aangeeft na de stemming in het Europees Parlement. Zelf wil ze vasthouden aan marktwerking, evenals de fracties van het CDA en de VVD. CDA'er Jan Mastwijk verwacht half juni nieuw overleg met de staatssecretaris.

(*nu.nl, NRC*)

Nieuw leven voor Wagenmakerij

Het loodscomplex te Blerick, beter bekend als de voormalige wagenmakerij en waar thans ondermeer materieel van het Spoorwegmuseum, de Stibans en de Werkgroep Loc-1501 is gestald, is eind vorig jaar door BOEi *) gekocht van haar aandeelhouder NS Vastgoed (tegenwoordig NS Poort na de fusie met NS Stations). Met het Spoorwegmuseum, ROC 't Gilde te Roermond en Stichting Stibans wordt nu een concept uitgewerkt, dat niet alleen moet leiden tot de restauratie van dit 7.400 m² tellende rijksmonument. Ook moet dit plan leiden tot een bijzondere mix van functies: werkend leren voor leerlingen van het ROC (in diverse disciplines), stalling voor een deel van de collectie van het Spoorwegmuseum, een restauratiewerkplaats voor de Stibans en ruimte voor bedrijven uit de ambachtelijke, dan wel creatieve sector. De kunst bij zo'n ontwerp voor de Wagenmakerij is het in tact laten van de enorme ruimte én tegelijkertijd het compartimenteren van zo'n gebouw. Het is de bedoeling om de plannen medio dit jaar nader uitgewerkt naar buiten te brengen.

Op 1 maart 1890 werd de Wagenmakerij geopend in Blerick, welke dienst deed als centrale wagenwerkplaats voor een groot deel van Zuid-Nederland. Destijds ontwikkelde het zich tot een omvangrijk complex aan gebouwen met duidelijke functies als een gashouder, smederij, wagenwerkplaats, elektragebouw, portierswoning en brandslangen toren. Inmiddels bestaan alleen de wagenmakerij en de wagenwerkplaats nog en zijn de overige gebouwen gesloopt en de grond gesaneerd.

*) Over BOEi: de Nationale Maatschappij tot Behoud, Ontwikkeling en Exploitatie van Industrieel Erfgoed, kortweg BOEi, is een particuliere organisatie die zich bezig houdt met herbestemen. Deze kernactiviteit is natuurlijk op alle soorten gebouwen los te laten. Het maakt hierbij niet uit of deze gebouwen nu beschermd zijn door de overheid of dat het publiek en/of de eigenaar het monument de moeite van behouden waard vindt.

AMSTERDAM

Stad mag GVB toch houden

GVB blijft mogelijk toch in handen van de gemeente. Een groot deel van de Tweede Kamer wil Amsterdam en de andere grote steden de vrijheid geven af te zien van de aanbesteding van het openbaar vervoer, die voor 2012 op het programma staat.

Het tram-, bus en metrovervoer zou dan onderhands kunnen worden aanbesteed en in handen blijven van het 'eigen' vervoerbedrijf. GVB hoeft zo niet te vrezen voor (buitenlandse) concurrentie.

PvdA-Kamerlid Lia Roefs diende in een Kamerdebat een motie in die de vier grote steden een keuze biedt: alleen wie wil, hoeft het vervoer openbaar aan te besteden. "Er is niets dat Nederland verplicht tot openbare aanbesteding," aldus Roefs. "De Europese Unie heeft in 2005 bepaald dat het openbaar vervoer onderhands mag worden aanbesteed, op voorwaarde dat het vervoerbedrijf niet buiten de eigen stad probeert concessies te verwerven."

De motie kan vermoedelijk niet alleen rekenen op de steun van de andere linkse partijen, maar ook op die van de Partij voor de Vrijheid. Daarmee komt een Kamermeerderheid in zicht.

© Het Parool

GVB krijgt boete van 1 miljoen euro

De Stadsregio Amsterdam heeft GVB een boete van ruim een miljoen euro gegeven. De reden is dat bussen, trams en metro's van het vervoerbedrijf niet vaak genoeg op tijd vertrekken en er ritten te vaak uitvallen.

Tegelijkertijd krijgt het GVB een bonus van 200.000 euro, onder meer omdat de informatievoorziening aan reizigers is verbeterd. Het bedrag dat het GVB dus in totaal moet betalen, komt daardoor uit op ruim 800.000 euro.

Door de bonussen en boetes wil de Stadsregio Amsterdam de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland bewaken.

CityCargo.

De proef met de vrachtram die in maart is gehouden is geslaagd. Dit is de conclusie van de diverse instanties die zich hebben beziggehouden met het begeleiden van de proef die werd georganiseerd door CityCargo. Naast dit bedrijf waren ook de gemeente Amsterdam via de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, de Politie, de stadsdelen Osdorp en Centrum, het GVB en de Stadsregio Amsterdam betrokken bij het experiment.

Tijdens de proefperiode is gebleken dat de beide vrachtrams het overige tramverkeer niet hebben gehinderd en dat er ook geen sprake was van het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid. De volgende zet is nu weer aan CityCargo dat met een plan zal moeten komen voor het in 2008 op te starten vervoer van goederen. Het bedrijf zelf wil in 2008 gaan rijden met 50 vrachtrams die vanuit twee of drie locaties de Amsterdamse Binnenstad gaan bevoorraden. Gedacht wordt aan de laadpunten Osdorp De Aker en Diemen Sniep. Naast de losplaatsen Plantage Parklaan en Frederiksplein wordt ook gedacht aan het in gebruik nemen van de Haarlemmerhouttuinen. Nog onduidelijk is waar er nog meer losplaatsen moeten komen. Naast de laad- en lospunten moet er dan ook nog een remise komen waar de trams gestald zouden kunnen worden. Ook hierbij zijn al twee opties; t.w. in Osdorp Lutkemeerpolder (een eerdere ruimte voor een eventueel OV-museum) en in Diemen even voorbij De Sniep (langs de trambaan naar de HWR). Daarnaast is er uiteraard ruimte nodig voor het stallen van de elektrische karretjes die voor het verdere vervoer in het centrum moeten zorgen en zeker niet onbelangrijk de bouw van 50 spe-

ciale vrachtrams, die eigenlijk moeten bestaan uit een kop, achterzijde en daartussen platte bakken met een huif erover waarin de containers geplaatst kunnen worden. Net zoals de beide vrachtrams in Dresden voor het vervoeren van onderdelen van autofabrikant Volkswagen.

Voorplein Amsterdam CS in 2008 veel grotere bouwput

Reizigers, automobilisten en het openbaar vervoer zullen in 2008 te maken krijgen met extra veel hinder van bouwwerkzaamheden rond het Centraal Station in Amsterdam.

Door een flinke uitbreiding van het werk op het grote plein voor het gebouw is de route voor auto's voor het station langs enkele weken gestremd en is er minder ruimte voor voetgangers, trams en bussen.

CS en omgeving zijn al enige jaren een grote bouwput in verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn, een nieuw busstation aan de achterkant en een grondige renovatie van het uit 1889 daterende monument. Vanaf maart 2008 zullen bouwvakkers het voorplein voor het grootste deel in beslag nemen voor de aanleg van een nieuw ondergronds metrostation. Tramsporen moeten hiervoor wijken en de stadsbussen moeten worden omgeleid. Voor de bussen komt een nieuwe tijdelijke brug voor het station.

De bouwwerkzaamheden vallen samen met een renovatie van de metrotunnel tussen Amsterdam CS en het Amstel Station volgende zomer, waardoor er zeven weken geen metro's rijden op dit traject.

Deze reizigers moeten op andere manieren van en naar CS worden vervoerd. In april en mei zullen de NS bovendien poortjes plaatsen voor de toegang tot de perrons.

Op het Stationseiland komen momenteel een kwart miljoen reizigers per dag, die tijdens het werk gewoon bij hun treinen moeten kunnen komen.

"Een spektakelstuk", noemde Willem van Heijningen, manager uitvoering, de gelijktijdige werkzaamheden in 2008. "Het wordt vooral een overgangsjaar. Vanaf 2009 is de situatie weer redelijk stabiel."

De vorderingen aan het nieuwe busplatform aan de IJ-kant van het station zijn inmiddels zichtbaar. Een groot deel van de autotunnel die onder het busstation komt te liggen is al gereed. De ingebruikname van het busstation staat gepland voor 2013.

Onder de sporen en perrons van het stationsgebouw werken bouwvakkers aan een nieuwe betonnen constructie voor een tunneldeel van de Noord/Zuidlijn.

Hiervoor gaan negentig palen van elk 60 meter lang de grond in, die straks ook de nieuwe fundering voor het monumentale gebouw moeten vormen. In 2013 moet de nieuwe metro gaan rijden, die Amsterdam-Noord via CS met de Zuidas verbindt.

© ANP

Materieel

Blokkendozen

De indeling van de blokkendozen in de Havenstraat en de Lekstraat is gewijzigd. Zo doen er nu dagelijks (maandag t/m zondag) blokkendozen dienst op de lijnen 16 en 24 en vanuit de Lekstraat rijdt er nu op maandag t/m vrijdag vast een Blokkendoos op de 25-6.

De 802 heeft zware schade aan de achterbak, waarbij deze is platgeslagen en opzijgedrukt en de achterzijde scheef kwam te staan. Hierbij is de instapzijde nu recht en de blinde zijde extra schuin. De vloer en hulpcontroller zijn daarbij opgeschoven. Herstel zal zeker enkele maanden duren.

Inmiddels is in Havenstraat de 801 ontdaan van zijn reclames en in herstel genomen.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2045, 2048, 2049, 2050, 2053, 2056, 2059, 2060, 2065, 2067, 2068, 2070, 2072, 2076, 2136, 2203.

Gerenoeverd zijn: 2001-2020, 2022-2044, 2046, 2047, 2051, 2054, 2055, 2057, 2061, 2064, 2073, 2078, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2137-2147, 2201, 2202, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

(Bron o.a.: <http://www.amsterdamsetram.net/wagenpark/index.htm>)
[metro/sneltram](#)

De 89 kwam gereed na zijn metamorfose in het wit en blauw. Als volgend stel werd in de HWR de 92 in behandeling genomen.

Wist u Dat... ? (over de "zilvermeeuwen")

- Alle 44 metrostellen een rode band onderaan en rode deuren hebben, behalve:

- de 7, met rode band maar blauwe deuren

- de 9 en 38, met blauwe band onder *en* boven, en blauwe deuren, waarbij de cijfers op de zijkant van de bak van de 9 zwart zijn (zoals bij de rest van de serie) en bij de 38 blauw.

-de 3 aan de rechterkant "3a" op de a-bak heeft staan (ip "3")

-de 36 links een blauwe A bij het baknummer heeft, links een zwarte b, rechts een zwarte a en geen b. Het nummer is steeds in zwart.

-de 11 in een van de bakken een klpraam aan de rechterkant heeft, waar dit bij alle andere stellen alleen aan de linkerkant zo is.

ROTTERDAM

Debat aanbesteding openbaar vervoer

Tijdens de raadsvergadering op 26 april werd door een aantal politieke partijen een motie ingediend, waarbij het college werd gevraagd zich actief in te zetten richting het Kabinet en Tweede Kamer om de verplichte marktwerking voor grote steden af te schaffen. De motie werd aangenomen. Directeur Peters van de RET heeft inmiddels veel gesprekken gevoerd met allerlei Kamerleden en medewerkers van verschillende politieke partijen, waarbij hij heeft uitgelegd wat de RET nu aan het doen is en wat hij vindt van de openbare aanbesteding van OV in de grote steden. Hij liet weten dat hij een voorstander is van de doelstellingen van de marktwerking en de Wet Personenvervoer: meer kwaliteit, meer tevreden reizigers en lagere kosten. De RET werkt heel hard aan marktconformiteit. Als iedereen meewerkt dan werkt de RET in 2008 44 miljoen euro goedkoper en bieden men 10 procent meer vervoer dan in 2004. De directie vindt wel dat de Stadsregio zelf moet beslissen of zij OV openbaar wil aanbesteden of onderhands aan de RET wil gunnen.

In de Europese Unie is inmiddels een voorstel gedaan ten aanzien van de openbare aanbesteding van OV in de grote steden. Dit voorstel houdt in: wel marktconform werken, maar, als het land dat wil, hoeft er geen verplichte openbare aanbesteding plaats te vinden in de echt grote stedelijke gebieden met een 'eigen' vervoerbedrijf. Dit voorstel kwam op 10 mei in stemming in de EU (lees ook op blz. 150). Inmiddels is er ook in de Tweede Kamer over gesproken. Verschillende partijen vinden dat verplichte openbare aanbesteding van OV in de grote steden uit de wet moet, een deel is zelfs van mening dat dit voor al het OV in heel Nederland moet gelden. Afgesproken is dat de staatssecretaris na de stemming in de EU met een nieuwe brief naar de Kamer komt. Directeur Peters liet hierop weten dat wat er ook gebeurt, er niets verandert ten aanzien van de efficiency-opdracht van de RET. We moeten nog steeds bewijzen dat we marktconform werken, maar mocht de Tweede Kamer besluiten tot afschaffing van de openbare aanbesteding van OV in de grote steden dan is er een kans om één bedrijf te blijven.

Strippenkaart langer in de metro

Ook na 1 juli kunnen bezitters van een strippenkaart deze nog tijdelijk blijven gebruiken. Dit als gevolg van problemen met de oplaadmachines. Directeur Peters liet dit weten tijdens een bezoek van staatssecretaris Tineke Huizinga van verkeer en Waterstaat. Bij het opladen van de OV-chipkaart met de giropas moet de eerste kaart enkele seconden langer blijven liggen, maar veel mensen halen beide pasjes er tegelijkertijd uit en dan gaat het fout. Na 1 juli kunnen metro-reizigers nog twee tot drie maanden op twee manieren betalen: met de strippenkaart en met de OV-chipkaart. Volgens de staatssecretaris staat de invoering van de OV-chipkaart in heel Nederland in 2009 niet ter discussie.

Gratis vervoer 65-plussers

Ruim 88.000 Rotterdamse ouderen kunnen vanaf juni gratis met de bus, de tram en de metro. De gemeente houdt tot eind van het jaar een proef met gratis vervoer in de daluren voor 65-plussers. Iedere oudere mag in totaal vier maanden kosteloos reizen in de stad. Het doel van het experiment is het 'sociaal isolement' van ouderen te doorbreken. Medio mei begint een grote reclamecampagne en krijgen alle 65-plussers een brief met een aanbod. Wie wil krijgt een persoonlijke ov-chip waarmee na negen uur 's ochtends gratis met de RET kan worden gereisd. Als uit een evaluatie blijkt dat veel ouderen van het gratis openbaar vervoer gebruik maken, is de kans groot dat het omgezet wordt in 'regulier beleid', aldus raadslid Moti van de PvdA. Het hoeft de RET geen geld te kosten. Viervijfde van de stoelen zijn nu leeg en aangezien ouderen reizen in de daluren is er meer ruimte voor betaalde reizigers in de spits. Bovendien blijkt dat als ouderen gratis reizen er vaak iemand meegaat die wel betaalt. Rotterdam is de eerste stad in de Randstad die experimenteert met gratis OV voor ouderen.

Erasmusbrug

Eind april kampte de Erasmusbrug met flinke storingen. Tot driemaal toe wilde klep niet dicht. De problemen ontstonden op zaterdag 28 april om 16.00 uur, toen de klep van de brug niet meer sloot. Auto's en trams stonden muurvast. De stremming duurde ongeveer een uur. Op 29 april weigerde omstreeks 11.00 uur de klep opnieuw dienst. Deze storing duurde tot 15.00 uur. Ruim een uur later bleek na een test dat de klep opnieuw bleef hangen. Hierop werd besloten de brug te sluiten voor het scheepvaartverkeer en kon het verkeer weer gebruik maken van de brug. De lijnen 20, 23 en 25 konden door de stremming niet verder dan het Wilhelminaplein en de Schiedamsedijk. Passagiers die naar de overkant van de Maas wilden konden gebruik maken van de metro.

Vlaggetjes

De RET vierde Koninginnedag 30 april slechts gedeeltelijk met de bevolking mee. De trams vanuit de remise Hilledijk hadden wel zin in een feestje en reden met de bekende vlaggetjes, maar de trams vanuit de remise Kralingen en de bussen van de RET deden niet mee. Op Zuid waren alleen de wagens van de tijdelijke pendeldienst van lijn 2 tussen de Maashaven en Charlois niet voorzien van vlaggetjes. De rijtuigen van remise Hilledijk reden zelfs op 1 mei nog gepaarseerd rond.

Uitbestede diensten

Bij de RET worden momenteel regelmatig diensten uitbesteed. Zo waren er bijvoorbeeld op 1 mei bij de bus 47 diensten uitbesteed en 19 bij de tram. Bij de tram krijgen mensen van een uitzendbureau een verkorte tramopleiding en mogen dan op één of twee lijnen rijden. Eén van de lijnen waar dit vaak mee gebeurt is lijn 2 op de Linker Maasoever.

Infrastructuur en exploitatie

Op 16 april zijn de werkzaamheden gestart voor de aanleg van de nieuwe Vastelandboog. De totale werkzaamheden duren tot oktober, maar de meeste overlast vindt plaats in mei. Op 27 april werd in verband met deze werkzaamheden de halte van lijn 7 op de Scheepstimmermanslaan in de richting Willemsplein verplaatst naar de v. Vollenhovenstraat voorbij de Scheepstimmermanslaan (ter hoogte van het Westelijk Handelsterrein). Op 28 april gebeurde dit met de halte Vasteland voor de Eendrachtsweg van lijn 8 richting Spangen. Deze werd verplaatst naar de Westzeedijk voorbij de Eendrachtsweg. Van 14 t/m 16 mei wordt lijn 7 omgeleid via Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel, Schiedamsedijk, Vasteland, Scheepstimmermanslaan, v.v. Van 17 t/m 20 mei en op 26 en 27 mei rijdt lijn 7 vanaf de Mauritsweg via Van Oldenbarneveltstraat, linksaf Coolsingel, Hofplein, Pompenburg en eigen route terug naar Woudestein. Lijn 8 rijdt dan vanaf de Mauritsweg via de Nieuwe Binnenweg, Matheneserlaan, Claes de Vrieselaan, G.J. de Jonghweg, Droogleever Fortuynplein, Westzeedijk, eigen route v.v.

Op 30 april werd in verband met Koninginnedag de Coolsingel de gehele dag afgesloten. Lijn 8 reed vanaf de Mauritsweg via de Eendrachtsweg naar de Westzeedijk v.v., de lijnen 20 en 25 reden vanaf de Randweg via Hillevljet, Putselaan, 2^e Rosestraat, Laan op Zuid, Erasmusbrug, Vasteland, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein, Westzeedijk, Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, C.S. v.v., lijn 23 eigen route tot Erasmusbrug en vervolgens dezelfde omleiding als de lijnen 20 en 25 tot het C.S. en vervolgens Delftseplein, Poortstraat, rechtsaf Weena, linksaf Kruisplein v.v., lijn 21 tot de Blaak, linksaf Schiedamsedijk, Vasteland, Willemsplein (eindpunt lijn 7), Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, C.S., Delftseplein, Poortstraat, r.a. Weena, i.a. Kruisplein v.v.

Vanaf 28 april t/m 6 mei waren er spoor-, bovenleiding- en infrastructurele werkzaamheden tussen Maashaven en Putsebocht/Hillevljet. In deze periode werd er bij remise Hillevljet in de richting Rotterdam Centrum in- en uitgerukt via verkeerd spoor. In de richting Putselaan gebeurde dit via het normale spoor. Lijn 2 reed als pendeldienst tussen Charlois (Kromme Zandweg) en de Maashaven. Aldaar werd zonder passagiers achteruit gereden via de Gaesbeekstraat terug naar de Maashaven. Er reden pendelbussen tussen de Groene Tuin en de Randweg. Lijn 20 reed vanaf de Randweg via de Hillevljet, Putselaan, 2^e Rosestraat v.v.

Materieel

Metro/sneltram: De RET onderzoekt de mogelijkheid tot eerdere vervanging van de sneltramrijtuigen 5201 – 5260. De rijtuigen werden afgeleverd in de periode 1980 – 1983 en zijn in 2014 aan vervanging toe. Dit zou dan al in 2011 of 2012 kunnen zijn, maar onderzoek moet nog uitwijzen wat de voor- en nadelen kunnen zijn. Voor RandstadRail, waar momenteel de rijtuigen 5261 – 5271 uit 1984 op rijden, krijgt men al nieuwe rijtuigen. De door brand verwoeste rijtuigen 5201 en 5229 werden in april officieel afgevoerd.

Tram: In april heeft de RET van drie leveranciers van de aangeboden offertes voor de aanschaf van 53 nieuwe trams een presentatie gekregen. Naar aanleiding hiervan is besloten om nog met twee leveranciers door te gaan. Binnenkort volgt een definitief besluit over de leverancier voor de nieuwe trams.

Nog altijd staat er een flink aantal Citadissen buiten dienst. Dit heeft momenteel te maken met problemen aan de wiel-draaibank en de leverbaarheid van de wielen. Ook werd een aantal wagens binnengebracht met schade. Daarnaast zijn er ook nog problemen met de airco. Op de TramPluslijnen kan men dan ook nog volop 700-en en soms ook 800-en zien rijden.

Na de indienststelling in de nieuwe huisstijlkleuren van motorrijtuig 722 in maart, volgde in april de 717. In de C.W. krijgt momenteel de 746 deze nieuwe kleuren. Hierna worden de rijtuigen beplakt in plaats van geschilderd. Was het in eerste instantie de bedoeling dat alle nog gele 700-en deze nieuwe kleuren zouden krijgen, inmiddels is dit gewijzigd en is het de bedoeling dat de 700-en (ook de wit/groene) die met schade worden binnengebracht van deze nieuwe kleurstelling worden voorzien.

In verband met de pendeldienst van lijn 2 vanaf 28 april t/m 6 mei reden er vijf trams op het afgesloten traject Charlois – Maashaven. Dit waren de 828, 834, 843, 847 en 848. De rijtuigen werden in de nacht onder toezicht op het eindpunt Charlois opgesteld. Nadat de 843 op 2 mei een flinke aanrijding had gehad met een personeelsbusje, werd dit rijtuig buiten dienst gesteld aan het eindpunt Charlois.

Stichting RoMeO

In april heeft de kleine Schindler mr. 15 in remise Hillegersberg een klein stukje op eigen kracht gereden en dit kan dan ook opnieuw gebeuren tijdens de Schindlerdag op zondag 20 mei a.s. Voor nadere info kijk op blz. 84 en 85 van onze maart 2007 editie HOV/RN 579. Op 5 mei kwam de grote Schindler mr. 242 weer eens op straat. In verband met de Schindlerdag werd de wagen vanuit de remise Hillegersberg weggesleept door de 2605 om op het terrein van de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg te worden gekeerd. Na terugkeer in de remise Hillegersberg staat de 242 nu weer met de neus in de goede richting.

De werkzaamheden aan de 606 en 2602 in de C.W. zijn voor onbepaalde tijd stilgelegd.

Het historische metrorijtuig 5024 werd in april voor het eerst onder depot-spanning (380V) gebracht in de remise Hillegersberg. Men is begonnen met het conserveren van de buitenzijde van de B-bak en het verwijderen van het interieur uit de B-bak. Hierna werd begonnen met het vervangen van de wanden en het plafond.

Nieuws per datum

10/04: 11.00 – 12.15 uur: Lijn 2 mr. 2055 richting Charlois aanrijding met afslaan auto op de 2^e Rosestraat ter hoogte van de Beijerlandseleaan. Lijn 2 reed op dat moment een omleidingsroute via het Wilhelminaplein, omdat een ander rijtuig van lijn 2 een defecte vangschep had.

26/04: Om 7.15 uur klonk op alle metrostations het ontruimingsalarm. Alle metrostations werden daarop ontruimd. De reactie van de reizigers varieerde van onverschilligheid tot paniek bij een enkeling. Na enkele minuten bleek het een vals alarm te zijn en konden de reizigers hun weg vervolgen. Het alarm zou zijn afgegaan door een fout van RET-personeel.

02/05: 6.05 uur. Lijn 2 mr. 843 richting Charlois een zware aanrijding met een personenbusje op de Wolphaersbocht ter hoogte van de Dorpsweg. De trambestuurder moest naar het ziekenhuis. Het busje was totalloss. (zie ook bij materieel).

02/05: 12.50 – 14.15 uur: Metrostel 5204+5209 had op de Alexanderlaan ter hoogte van de Hoofdweg een aanrijding met een personenauto. De bestuurder van de auto raakte gewond. De metro's reden tot de stations Prinsenlaan en Station Alexander.

Op deze dag vertraging voor de passagiers op de Calandlijn als gevolg van dit ongeval, maar ook als gevolg van diverse stroomstoringen tussen de stations Coolhaven en Vijfsluizen en een defecte metro. Hierdoor was er flinke vertraging voor, tijdens en na de avondspits. Perron 2 van Station Beurs richting Capelle a/d IJssel, Ommoord en Nesselande was enige tijd afgesloten in verband met een te grote drukte.

DEN HAAG

HTM opent nieuwe vestiging Railmaterieel

Op 16 april jl. opende HTM officieel haar nieuwe vestiging van de afdeling Railmaterieel aan De Werf in Den Haag. De werkplaats was voor deze gelegenheid veranderd in een prachtige feestzaal. Genodigden konden de auto parkeren bij De Uithof. Vanaf deze plek pendelden drie museumtrams (164, 810 en 1022) naar de ingang van de nieuwe werkplaats. Voor de deur was een tijdelijke halte aangelegd en konden de bezoekers over rode lopers naar binnen. Televisiepresentator Mart Smeets presenteerde RandstadRail voertuig 4054, de laatste uit de serie.

In deze vestiging waar de meest moderne (onderhouds) technieken worden toegepast, worden de nieuwe RandstadRail-voertuigen onderhouden en de GTL-stadstrams.

De officiële opening vond plaats tijdens een symposium met verschillende presentaties over de tram als veilige verkeersdeelnemer. Een aantal jaren terug heeft de toenmalige Raad voor de Transportveiligheid een rapport uitgebracht over de veiligheid van trams in het verkeer. Een aantal aanbevelingen in dat rapport was ondermeer het beperken van de maximum-snelheid van trams en het aanpassen van de vormgeving van trams.

HTM heeft de handschoenen opgepakt en op eigen initiatief en voor eigen rekening aan TNO gevraagd onderzoek hiernaar te verrichten en aanbevelingen te doen. Dit alles heeft ertoe geleid dat HTM een nieuw prototype presenteerde op basis van de huidige tram. Deze rol was weggelegd voor de 3116 die was voorzien van een nieuw kleurenschema en een nieuw (tijdelijk) front. De bedoeling van deze presentatie was om te laten zien dat de huidige stadstrams op een eenvoudige wijze kunnen worden aangepast naar een veiligere model. Het front is buigzaam, produceert door de kleinere lampen minder uiteenspattende glasscherven en voorkomt dat mensen meteen onder de tram geraken bij een aanrijding. Binnenkort zal er meer duidelijkheid zijn of er meerdere trams zullen worden uitgerust met dit nieuwe front.

Een paar dagen na de presentatie was het front weer verwijderd en doet alleen de afwijkende kleurstelling nog aan de presentatie herinneren. De 3116 is inmiddels weer in dienst en rijdt bijna uitsluitend op lijn 17.

Tijdens dit symposium presenteert HTM tevens haar visie op veiligheid.

Verlenging tramlijn 16

De Haagse wijk Escamp is volledig in de ban van de verlenging van tramlijn 16. Omdat deze lijn straks door de hele wijk zal rijden zijn wegafsluitingen noodzakelijk. Het wegverkeer ondervindt veel hinder van de aanleg omdat tegelijkertijd met de aanleg ook de Hengelolaan, een belangrijke dwarsweg, geasfalteerd wordt. Je kunt je afvragen of het slim is deze werkzaamheden tegelijkertijd uit te voeren.

De kruising van de Melis Stokelaan met de Dedemsvaartweg is inmiddels weer opengesteld voor het verkeer. Op deze kruising ligt nu een ruim aangelegde boog van tramlijn 9. Ook de rechtdoor gaande sporen over de Dedemsvaartweg zijn nu eindelijk verbonden. Begin mei is het traject van tramlijn 9 tot even over de Erasmusweg voltooid. De werkzaamheden over de Laan van Wateringse Veld zijn de afgelopen weken in een rap tempo opgepakt. Eerst werd het traject tot en met de doorsteek ter hoogte van het Panamaplein volledig uitgegraven en van bovenleidingmasten voorzien. Voor het plaatsen van de bovenleidingmasten wordt gebruik gemaakt van een avegaarboor. Op 8 mei was het hele tracé voorzien van tramgrind. De eerste sporen op dit gedeelte werden gelegd bij de kruising met de Noordweg en ter hoogte van het Panamaplein. Dit is gedaan om de kruising zo

snel mogelijk weer vrij te geven voor het wegverkeer. Op de plek waar nog niet zo lang geleden het keerpunt van tram 17 lag zijn alle rails en bovenleiding verwijderd. De masten werden keurig opgestapeld en zullen ongetwijfeld weer gebruikt gaan worden voor tramlijn 16. De vlakbij gelegen 'Brug over het Hemelwater' krijgt binnenkort de eerste sporen in de al jarenlang aanwezige gleuven. Op het Parijsplein werden na de ingebruikname van de nieuwe keerlus aan de Dorpskade de nieuwe bogen aangelegd en verbonden met de oude sporen op de Laan van Wateringse Veld.

Op de kruising Loevesteinlaan met de Melis Stokelaan zijn in het weekend van 11 en 12 mei de wissels aangebracht ten behoeve van de verbinding naar de huidige keerlus van tramlijn 16. De gehele boog naar de Loevesteinlaan werd aangebracht en zullen binnenkort hun vaste plek krijgen.

Eindpunt Dorpskade

Op 22 april werd de nieuwe keerlus bij Esselanden in gebruik genomen. Aanvankelijk lag het in de bedoeling om tramlijn 17 vanaf 1 april te verleggen naar deze keerlus, maar de sporen werden niet goedgekeurd. In de avond van 21 april werd tramlijn 17 ingekort tot de Plaspoelpolder. Vanaf dat moment werden op het Parijsplein de oude sporen verwijderd en de aansluiting aan het nieuwe traject gerealiseerd. De werkzaamheden liepen iets uit. Rond de klok van half acht op zondag 22 april reed de 3110 als eerste GTL het nieuwe traject op. De GTL reed achter een bovenleidingmontagewagen en reed met beide pantografen op. De keerlus werd diverse malen voor- en achteruit bereden waarbij ook het toekomstige opstelspoor van lijn 16 werd getest. Om kwart over acht werd het spoor vrij gegeven en reed de 3139 als eerste dienstwagen naar de Dorpskade. De 3139 was voor deze gelegenheid getooid met een bloemstuk. De bestuurster zou in de loop van de dag nog diverse malen gefeliciteerd worden door de passagiers die dachten dat de bestuurster iets te vieren had.

OV-knooppunt Leyenburg

Begin april werd bij het Leyenburg ziekenhuis een deel van de sloot gedempt om ruimte te maken voor de nieuwe keerlus. Wegens allerlei procedures is de oplevering van het OV-knooppunt Leyenburg vertraagd en zal dus later gerealiseerd worden. De keerlus aan het Castricumplein zal voorlopig deze rol blijven overnemen. Om de al eerder gememoreerde problemen van de overvolle trams op lijn 2 te verhelpen werd de overstaphalte van de Connexion lijnen vanuit het Westland bij de Walnootstraat opgeheven. Als alternatief geldt nu tijdelijk de overstap bij De Rade (nu tramlijn 6). Deze situatie blijft zo totdat het OV-knooppunt gereed is. Of dit werkelijk het probleem van de overvolle trams van lijn 2 oplost valt nog te bezien omdat als gevolg van deze wijziging de frequentie van tramlijn 2 verlaagd zal worden. Dit lijkt ons geen goede oplossing.

KoninginneNach 2007

Traditioneel werd in Den Haag de dag voor Koninginnedag op 29 april de KoninginneNach georganiseerd. Door dit evenement kreeg de HTM na 18:00 uur te maken met omleidingen. Tramlijn 1 werd in twee delen geknipt en reed tussen Scheveningen Noorderstrand en het Plein 1813. Aan de andere kant reed tramlijn 1 vanaf Delft Tanthof niet verder dan de Schedeldoekshaven. Tramlijn 9 had een relatief kleine omleiding en kwam niet op de Kalvermarkt maar reed een kortere route via de Schedeldoekshaven. De gekoppelde lijnen 15 en 16 wisselden van lijnummer op de Schedeldoekshaven. Tramlijn 17 werd ook in twee delen geknipt. Lijn 17 werd eveneens in twee delen geknipt. Vanaf Wateringen reed deze lijn ook tot de Schedeldoekshaven terwijl het deel vanaf het Statenkwartier een grote lus maakte

langs het Centrum. Vanaf de Grote Kerk reed lijn 17 via de Jan Hendrikstraat, de Prinsegracht en de Waldeck Pyrmontkade weer terug naar het Statenkwartier.

Inkorting tramlijn 6

Bij de haltes van tramlijn 6 tussen De Uithof en het Casticumplein werd aangekondigd dat per 13 mei 2007 RandstadRail lijn RR4 de route zou overnemen. De tramlijn zou worden ingekort tot het Casticumplein. Eind april werd een noodhalte aangelegd aan de keerlus. In de tweede week van mei werd echter bekend dat deze inkorting tijdelijk werd uitgesteld. Als startdatum werd nu woensdag 16 mei genoemd, maar helemaal zeker was dat niet. Dat er iets op stapel stond was al eerder duidelijk omdat er op steeds meer haltes stempelautomaten verschenen. Als RandstadRail lijn RR4 gaat rijden dan zal het traject voorlopig tussen De Uithof en het Centraal Station zijn.

Gouden tram

Op 13 april 2007 kon tramlijn 17 enige tijd niet langs het stadhuis aan de Groenmarkt rijden en moest een grote omweg maken via de Scheveningseweg. De reden van deze omleiding was de aangifte van de geboorte van prinsesje Ariane. Ook al vanwege deze geboorte rijdt er in Den Haag al enige tijd een Gouden Tram. De 3055 feliciteert in deze gouden uitmonstering de twee zusjes van het nieuwe prinsesje.

Den Haag kende al een paar keer eerder goudkleurige tram. Zo reed rond Prinsjesdag 2004 enige tijd de 3094 als Gouden Tram in opdracht van Milieudefensie. Begin jaren 90 reed de 3099 ook al een beetje goudkleuring als reclame-tram voor de Haagse elektronicahandel StuuT & Bruin.

Digitale richtingfilms

Met de opkomst van steeds meer trams in Den Haag met digitale richtingfilms hebben de fotografen er een probleem bij. Digitale bestemmingen laten zich moeilijk fotograferen. Het resultaat is vaak een onleesbaar streperig geheel. Vooral rijdende trams fotografisch vastleggen is een groot probleem. Hoe hoger de sluitertijd, des te minder kans dat uw foto lukt. Het lijkt erop dat dit soort digitale bestemmingen vast leggen nu alleen nog maar kan als de tram stil staat bij de halte. Het probleem zit in de frequenties van de lichtpuntjes. Voor het blote oog niet of nauwelijks zichtbaar, maar voor de camera wel. Mocht er iemand goede tips hebben of een truc weten om geslaagde foto's te maken met een wat hogere sluitertijd dan horen wij dat graag.

Hannoverse trams

Het enige nieuws over de TW6000-en is toch wel een beetje bijzonder. Bij NedTrain in Leidschendam is half april de 6016 uit Houten aangekomen. Deze tram heeft nogal wat defecten en wordt in Leidschendam gerepareerd. De tram heeft onderdelen gekregen uit de nog steeds op het achterterrein in Scheveningen staande 6037. Deze tram was de enige TW6000 in rood-beige kleuren die min of meer rijvaardig was. Nu dus niet meer en dat is niet handig voor een eventuele verkoop. Verder is er nog steeds weinig nieuws te melden over de TW6000-en. In de Lijsterbesstraat staat nog steeds de 6099 die ontdaan is van alle graffiti. De tram is te zien vanaf de straatkant en verkeert vaak in gezelschap van museumtrams. Al enige tijd staat ook de Kaselse 282 in de buurt.

Materieel tram

Vanaf half april is de HTM gestart met de inbouw van digitale displays van de hoge 3000-en. Nadat de 3071 al eerder als proef was voorzien kwamen er de afgelopen weken steeds meer hoge 3000-en met de nieuwe displays in

dienst. De filmkasten van de eerste serie GTL's zijn kleiner van vorm dan de filmkasten van de 3100-en. De 3055 vormt in deze serie nog steeds een uitzondering omdat deze tram na een flinke aanrijding op 9 april 1991 op de Laan van Nieuw Oost Indië voor reparatie terug werd gestuurd naar Brugge. Daar diende de 3055 als prototype voor de toen nog af te leveren serie 3100 aan het begin van de jaren 90. Het is de bedoeling dat uiteindelijk honderd GTL's deze nieuwe displays krijgen.

Opvallend buitenbeentje in deze reeks is de 3096. Deze GTL heeft als enige hoge 3000 geen ARI (Automatische Rem Ingreep), geen Airco en geen Visiontainment. In plaats van Visiontainment heeft de 3096 het oude afroep systeem van de 3100-en gekregen.

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

Conclusies onderzoeksrapport IVW

Bij de aanleg van de RandstadRail zijn onopgemerkt meerdere wissels beschadigd geraakt. Dat concludeert de Inspectie Verkeer en Waterstaat op grond van een onderzoek naar de ontsporing van een voertuig van de lightrailverbinding in november bij de halte Forepark.

De beschadiging van de wissels bij de aanleg zijn voor de inspectie 'een teken dat de veiligheidsbeheersing bij de projectorganisatie in brede zin niet in orde was'. De beschadiging werd niet opgemerkt omdat de wissel normaal kon worden gebruikt, aldus een woordvoerder van de inspectie. Daarnaast kwam de beschadiging tijdens de gebruikelijke wisselinspecties niet aan het licht.

In de periode van de ontsporing ging er wel meer mis, constateert de inspectie. "Er is onder meer gebleken dat bij de verkeersleiding te veel technische storingen optraden en dat de dienstleiders onvoldoende getraind waren." Bovendien verliep de communicatie tussen de bestuurders en de dienstleiders 'gebrekig'.

Bij de ontsporing op het wisselcomplex Leidschendam in november raakten zeventien van de 120 passagiers lichtgewond. De lightrailverbinding was toen pas ongeveer vier weken in bedrijf. RandstadRail kende in deze periode een 'meer dan gemiddeld' aantal storingen, die onder meer leidden tot drie ontsporingen in Den Haag. Na het ongeval bij Forepark werd besloten een groot deel van de RandstadRail volledig stil te leggen.

Pandora verplaatst

In de nacht van 22 op 23 april werden de grootste onderdelen van tunnelboormachine 'Pandora' overgebracht van de Conradstraat bij het Centraal station naar de Sint Franciscus Driehoek. Voor het bijzondere transport, met een breedte van zeven meter, moest op sommige plaatsen het straatmeubilair worden verwijderd. Door de hoogte van de tunnelonderdelen werd op de kruising Schiekade/Heer Bokelweg ook de trambovenleiding tijdelijk verwijderd. De machine wordt nu bij de Sint Franciscus Driehoek opnieuw opgebouwd in de startschacht, waarna wordt begonnen met de tweede, tevens laatste, boortunnel tussen de Sint Franciscus Driehoek en de Conradstraat.

Aankomsten en bijzonderheden

Nu alle nieuwe RandstadRail-voertuigen afgeleverd zijn geven wij zoals beloofd een totaal overzicht:

| Nummer | Aankomst | Bijzonderheid m.b.t. het afleveren |
|--------|------------|---|
| 4001 | 16-05-2006 | ZBG - Vanuit Wildenrath |
| 4002 | 01-03-2006 | ZBG - Presentatie op 02-03-2006 - Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoeter- |

| | | |
|------|------------|--|
| | | meer |
| 4003 | 18-05-2006 | ZBG – Vanuit Wildenrath |
| 4004 | 31-03-2006 | ZBG – Reed op 19-04-2006 de allereerste proef-avondrit – Op 24-05-2006 overgebracht naar Zoetermeer |
| 4005 | 05-04-2006 | ZBG |
| 4006 | 13-04-2006 | LB – Aflevering Savornin Lohmanplein |
| 4007 | 27-04-2006 | ZBG |
| 4008 | 04-05-2006 | ZBG |
| 4009 | 12-05-2006 | ZBG – Eerste proefwagons Apeldoornse aan |
| 4010 | 23-05-2006 | ZBG |
| 4011 | 31-05-2006 | ZBG – Op 14-06-2006 overgebracht naar Zoetermeer |
| 4012 | 08-06-2006 | ZBG |
| 4013 | 14-06-2006 | ZBG |
| 4014 | 20-06-2006 | ZBG |
| 4015 | 27-06-2006 | ZBG |
| 4016 | 05-07-2006 | ZBG |
| 4017 | 11-07-2006 | ZBG |
| 4018 | 08-08-2006 | ZBG – Wegens proefnemingen langer in Salzgitter gebleven |
| 4019 | 18-07-2006 | ZBG |
| 4020 | 25-07-2006 | ZBG |
| 4021 | 01-08-2006 | ZBG |
| 4022 | 16-08-2006 | ZBG |
| 4023 | 23-08-2006 | ZBG |
| 4024 | 30-08-2006 | ZBG |
| 4025 | 01-09-2006 | ZBG |
| 4026 | 19-09-2006 | ZBG |
| 4027 | 22-09-2006 | ZBG |
| 4028 | 27-09-2006 | ZBG |
| 4029 | 05-10-2006 | ZBG |
| 4030 | 12-10-2006 | ZBG |
| 4031 | 19-10-2006 | ZBG |
| 4032 | 26-10-2006 | ZBG |
| 4033 | 02-11-2006 | ZBG |
| 4034 | 08-11-2006 | ZBG |
| 4035 | 14-11-2006 | ZBG |
| 4036 | 21-11-2006 | ZBG |
| 4037 | 23-11-2006 | ZBG |
| 4038 | 30-11-2006 | ZBG |
| 4039 | 07-12-2006 | ZBG |
| 4040 | 14-12-2006 | ZBG |
| 4041 | 20-12-2006 | ZBG |
| 4042 | 22-12-2006 | ZBG |
| 4043 | 10-01-2007 | ZBG – In de middag afgeleverd |
| 4044 | 19-01-2007 | ZBG |
| 4045 | 30-01-2007 | ZBG |
| 4046 | 01-02-2007 | ZBG |
| 4047 | 06-02-2007 | ZBG |
| 4048 | 14-02-2007 | ZBG |
| 4049 | 21-02-2007 | ZBG |
| 4050 | 02-03-2007 | ZBG |
| 4051 | 13-03-2007 | ZBG |
| 4052 | 20-03-2007 | ZBG – In de vroege morgen afgeleverd |
| 4053 | 17-04-2005 | ZBG |
| 4054 | 13-04-2007 | ZBG – Op 16/4 aanwezig bij opening werkplaats |

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMSTERDAM GVBA

De opdracht voor 26 gelede bussen wordt binnenkort verstrekt; het GVB rekent met een levertijd van 4 tot 8 maanden. De huurbussen 1218 - 1221 kwamen in dienst. In juni eindigt de huur van de 7 standaard van Connexxion. Bureau Goudappel & Coffeng doet onderzoek naar de opzet van het te bouwen busstation Bijlmer-Arena. (dat)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

In week 15 werd het faillissement van de producent van de people mover (2getthere) uitgesproken, waardoor de toekomst van het project zeer ongewis is. Capelle, Connexxion en Stadsregio Rotterdam kunnen zich zorgen maken over het geïnvesteerde geld, ruim 6,5 miljoen. Connexxion beziet of een doorstart mogelijk is. (ad/telegraaf)

CAO Acties

Het actiemodel NOViO werd met ingang van week 17 toegepast in het hele streekvervoer, behalve bij VEOLIA Limburg, waar directie en personeel tot een accoord kwamen. In Friesland reed ook Connexxion door, want daar valt het personeel onder de CAO Intermodaal Vervoer. Of de acties als gerechtvaardigd moeten worden beschouwd valt buiten onze competentie. Ook lijkt de link die wel gelegd wordt met de privatisering niet erg waarschijnlijk, want de facto is het streekvervoer reeds lang geprivatiseerd. Wel zijn wij van mening, dat het wenselijk zou zijn als er een alomvattende arbeidsvoorwaardenregeling voor het gehele stads- en streekvervoer tot stand zou komen. Na twee dagen waren partijen er uit en gingen de chauffeurs van ARRIVA, Connexxion, Hermes en VEOLIA met een nieuwe CAO weer normaal aan het werk. (en/xx)

CONCESSIES

De nieuwe concessie stad Amersfoort (24 ex 25, ingang ultimo 2008) zal niet meer door de gemeente Amersfoort, maar door de Provincie Utrecht worden aanbesteed. (xx)

CONNEXXION

Op 19 april is in Dokkum dan toch de eerste Frysker den volke vertoond; bij het afsluiten van dit nummer waren er echter nog geen bussen van dit type in dienst. Uit het Hermes park is nog 1509 overgekomen. Tussen de afvoer van versleten materieel uit de pre-Cxx periode ging ook de 2455 (1999) naar de opkoper. (en/adv/wp)

DAV ARRIVA

Voor het stadsvervoer Dordrecht werden tien Mercedes-Benz 0530 van VEOLIA Maastricht overgenomen, die als 721-730 (ex 115, 102, 104, 109, 111, 112, 108, 113, 101, 103) in dienst kwamen. Verder zijn 14 Wright Commander heringericht voor stadsvervoer met 30/60. De IVECO Iris-bussen worden thans geleverd. Zij moeten vanaf 3^e week mei in dienst komen in Dordrecht (6040-6045 met 18 zit en 1 rolstoel) en Gorcum (6030-6039 met 20 zit en 1 rol). De SVD 6513-6518 zijn noch naar ARRIVA, noch naar de HTM gegaan; zij heten door SVD verkocht te zijn. (adv/en)

DEN HAAG HTM

Na terugkeer van de Dordtse B96 werd de serie 800 overbodig, al bleven enkele wagens aanvankelijk nog doorrijden. De gehele serie – dus ook de Schiphol bussen - is verkocht aan de Erasmusuniversiteit, die ze voor medische doeleinden gaat inrichten. (adv)

HERMES/NOViO

Op 5 april maakte het CNV bekend dat Connexxion per 1 juli

een fusie tussen dochters Hermes en NOViO zou nastreven. Connexxion deed er vooralsnog het zwijgen toe. (xx)

NOORD-BRABANT ARRIVA

Al het nieuwe materieel zal in de provinciale kleuren rood(front)/wit worden uitgevoerd. Voor Den Bosch is de keuze gevallen op 34 stuks MB 0530 Citaro 100% lagevloer met drie deuren, 24 zitplaatsen + rolstoel en voor de streek op 44 stuks VDL Berkhof Ambassador 200 (ook ALE120 geheten) met 45 zit, 35 staan en een rolstoel; alles EEV. De streekbussen 8201-8244 komen in de weken 28 t/m 33 en de stadsbussen 751-784 in de weken 40 t/m 44. (en/adv/wp)

NOORD-BRABANT VEOLIA

Ook in West Brabant komen de provinciale kleuren op het nieuwe materieel (zoals reeds het geval bij bus 158, die thans in Tilburg is te zien), waarmee de plaatselijke kleuren al weer verdwijnen. De standaard Ambassadors krijgen de nummers 5243-5322; de 20 bijbestelde zijn bestemd voor HOV ten westen van Breda en krijgen full-airco en luxe meubel. Naast opties voor 15 extra Volvo's is er nog een bestelling voor 17 Interliners, die dan Interregio gaan heten, te verwachten. (en/wp)

OSS Van Driel

Sinds 1 januari 2007 wordt de stadsdienst niet langer verzorgd door Area, maar door Van Driel te Nistelrode, in opdracht van ARRIVA. De Area busjes – uiteindelijk bleken dit de vier stuks 26-29 te zijn – gingen naar VDL. Van Driel huurt van Hermes de 1500, 1510 en 1503 die in deze volgorde 1,2 en 4 werden. Vierde bus is de 3, MB 411CDI 14 zit ex Vos, Sittard (2001) Definitief komen er vijf stuks Berkhof ProCity. (adv)

ROTTERDAM RET

Ook bus 279 is bestickerd als Airport Shuttle. Helaas is het allemaal – oranjerood op zilvergrijs – niet zo goed zichtbaar. Tot verdriet van het personeel zijn er uit de shuttles geen stoelen verwijderd, wat met soms 30 tot 40 koffers aan boord wel handig zou zijn geweest. (adv/en)

UTRECHT GVV

De dit jaar afgevoerde 519 werd overgedragen aan het Noordelijk Busmuseum. Tijdelijk weer in dienst kwam de 539. Buiten dienst gingen 41 (mogelijk tijdelijk) en 536 (definitief). (en)

VELUWE BBA

Als buurt- en stationsbussen zijn enkele gebruikte (2004/5) Mercedes-Benz 308CDI/Aquablue aangeschaft, die in december 2006 als 1500, 1536-1541 in dienst kwamen. Als eerste Veluwse bussen kregen zij VEOLIA logo's. Voor de stadsdienst Apeldoorn werden de Maastrichtse 842 en 851 overgenomen. (adv)

VEOLIA

Het aantal in Zeeuws-Vlaanderen ingezette bussen ex BBA en Limex belooft **28**, verdeeld over 19 Mercedes-Benz 0530, 8 Mercedes-Benz 0550 en 1 buurtbus. Overig materieel wordt gesteld door TCR.. (adv)

ZEELAND Van Oeveren

Op Interliner 395, Zierikzee-Rotterdam, zet Van Oeveren sinds 3 april drie nieuwe 49 zits bussen in. Zij zijn van het type MB 0550 Integro nieuw met Euro IV diesel, 2,55 x 12.14 m., nummers 75-77. De oude 75 en 76 zijn terug naar Connexxion. Reeds in december 2006 werden in dienst gesteld de MB 0530 Citaro LE 78-80 met 45/38. (en/xx)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda: zie berichten Halle, Industrie: Siemens STS

AUSTRALIË.

Adelaide. Er is een begin gemaakt met de verlenging van de tramlijn vanaf het huidige eindpunt Victoria Square door de King William Street en via North Terrace naar het Adelaide Railway Station. Het eindpunt City West ligt bij de South Australia Universiteit. De verlenging komt in september 2007 in dienst.

BELGIË.

Antwerpen. Op 23.4.2007 gingen de werken van start op de Turnhoutsebaan. Tussen de Leeuwlantstraat en de Schotensesteenweg wordt deze weg nieuw aangelegd met voor tram en bus een eigen baan in het midden van de weg. De duur van de werken is 8 maanden.

Met ingang van 2.5.2007 werd lijn 8 vanaf de Lambermontplaats via de Emiel Banningstraat verlengd naar de Bolivarplaats. De bestaande halten aan de Lambermontplaats werden vervangen door nieuwe halten in de Emiel Banningstraat ter hoogte van de kruising met de Pacificatiestraat. Door deze verlenging ontstaat een rechtstreekse tramverbinding tussen het Nieuwe Justitiepaleis en de Groenplaats. Hiermee keert na 42 jaar de tram weer terug door de Emiel Banningstraat. Gelijktijdig met de Brederodefeesten werd op 11.5.2007 het nieuwe traject ingewijd met een stoet met historische trams.

In november 2007 komt er een nieuwe tramlijn 6 in dienst die het noorden met het zuiden van Antwerpen gaat verbinden. Tussen het Sportpaleis en de Belgiëlei rijdt lijn 6 via de premetro.

Route: Noorderlaan (Metropolis) – Groenendaallaan – Minister Delbekelaan – Theunisbrug – Premetro Sport – Premetro Schijnpoort – Premetro Handel – Premetro Elisabeth – Premetro Astrid – Premetro Diamant – Premetro Plantin – Belgiëlei – Harmonie – Provinciehuis – Jan van Rijswijklaan – Antwerp Expo – Olympiadepoort (Cromwell Tank).

Op het drukke traject, waar ook de tramlijnen 3 en 5 rijden ontstaat extra capaciteit en naar sommige bestemmingen hoeft straks niet meer te worden overgestapt. In een persbericht wordt de nieuwe lijn ook neergezet als een Evenementenlijn omdat heel wat attracties zoals het bioscoopcomplex Metropolis, het Sportpaleis, de ZOO, het Diamantmuseum, de UGC Cinema's en de Expo aan deze lijn zijn gelegen. Ook gaat binnenkort in het kader van het Masterplan een aantal werkzaamheden van start (2^e fase Leien, Oosterveelverbinding, verhoging bruggen Albertkanaal) met veel hinder voor het verkeer waarvoor lijn 6 (met overdag veel parkeerimte bij Metropolis) een alternatief biedt. Met de instelling van lijn 6 telt Antwerpen straks 12 tramlijnen, waarvan er vijf door de premetro rijden.

Brussel. Per 16.4.2007 werden de onderstaande wijzigingen van kracht. Nieuw ingesteld werd tramlijn 25 tussen Rogier (metrostation) en het NMBS-station Boondaal. Deze lijn vervangt lijn 90. Lijn 23 werd verlengd van Churchill naar het Zuidstation via het vroegere traject van lijn 90. Overnagenoeg het gehele traject beschikt lijn 23 over een vrije baan. Vanaf het kruispunt Buyl werd lijn 24 verlengd tot aan het Vanderkindereplein, waarbij tevens de frequentie werd verhoogd. Het eindpunt van lijn 93 werd verplaatst naar Legrand. Het traject Legrand – Marie José wordt bediend door lijn 94 en de nieuwe lijn 25.

DUITSLAND oost.

Berlijn. De aanleg van een tramlijn via de Invalidenstrasse naar het Hauptbahnhof (verlenging lijn M10) laat nog langer

op zich wachten. Zoals het er nu naar uitziet wordt de ontginingsprocedure pas in het derde kwartaal van 2007 afgesloten. Een opening kan nu op zijn vroegst in 2011 worden verwacht. En dan moet er niet veel meer tegenzitten. Ja, ja, we praten over de lijn die gelijktijdig met de opening van het nieuwe Hauptbahnhof in dienst zou komen.

Nog altijd wordt het lijngedeelte Pastor Niemöller Platz – Rosenthal Nord (Schillerstrasse) van lijn M1 met ophef bedreigd. Dit hangt nauw samen met wegwerkzaamheden in de Friedrich Engels Strasse. Mede gelet op de andere sombere berichten over het Berlijnse tramnet is het wel opmerkelijk te noemen dat het stadsbestuur er nu over denkt om de lijn vanaf Rosenthal Nord te verlengen door het Märkische Viertel naar het U- en S-Bahnstation Wittenau. Waarschijnlijk niets meer dan een oprisping.

Halle. De komende jaren wil men de Delitzscher Strasse saneren, inclusief de tramsporen in de richting Büschdorf. Daarbij wil men de tramlijn vanaf het huidige eindpunt Büschdorf (Hochweg) met 1,2 kilometer verlengen tot Reideburg, waarvan het laatste gedeelte enkelspoor. In verband met het 125-jarig tramjubileum is er in de museumremise op 9 en 10.6.2007 een modeltram tentoonstelling. Er is een grote modelbaan met verkoop van souvenirs. Er rijden ook museumtrams naar/van het depot.

Nordhausen. In de komende maanden wordt de keerlus aan het eindpunt van lijn 2 in Nordhausen Ost vernieuwd. Gedurende de werkzaamheden wordt een tijdelijk kopeindpunt ingericht waarvoor op lijn 2 vier tweerichting motorrijtuigen moeten worden ingezet. Hierbij komt ook motorrijtuig 94 (ex Freiburg) weer in dienst en dient het historische motorrijtuig 40 als reserve.

Schwerin. Hier wordt in 2009 de BUGA (Bundesgartenschau) georganiseerd. Bij de inrichting van het terrein werd in januari 2007 het niet in de lijndienst bereden traject Platz der Jugend – Freilichtbühne (keerlus) gesloten en deels opgebroken. In aanleg is een nieuwe keerlus Jägerweg die in juni 2007 in gebruik komt. Behalve voor het BUGA vervoer is deze lus ook van nut voor eventuele omleidingen.

DUITSLAND west.

Augsburg. In HOV/RN 579 schreven we over een bestelling van 10 lagevloertrams bij Bombardier. Het gaat hierbij om zevendelige éénrichtingtrams van het type Flexity Outlook (vroeger: Cityrunner) met een lengte van 40,6 meter. Er kunnen 85 (zitplaatsen) + 143 (staanplaatsen) passagiers mee vervoerd worden. De bevolking koos met meerderheid voor een front type B en dat lijkt op die van de trams uit Genève. Ze worden geleverd in 2009.

Braunschweig. Op een terrein met een oppervlakte van ± 70.000 m² werd in april 2007 begonnen met de bouw van een nieuwe tram/bus remise. Hier komt ook het nieuwe hoofdkantoor. Het terrein, het vroegere Hauptgüterbahnhof, ligt aan de Helmstedter Strasse en wordt met een 550 meter lang dienstspoor aangesloten op het tramnet. Als het complex in december 2008 in gebruik wordt genomen wordt de remise Georg Westermann Allee (Altewiekring), in gebruik sinds 1941, gesloten.

Bremen. In 2005 werden de plannen van tafel gehaald voor een meersysteem tramlijn 11 naar Delmenhorst. In feite viel hiermee het doek voor het geplande Regionalstadtbahnnet ten gunste van de vanaf 2010 in te stellen S-Bahn Bremen. Maar het is de gemeente Delmenhorst die nu het tramplan weer ter sprake brengt. Men ziet voordelen in een directe verbinding richting centrum en naar de luchthaven. De Bremer Strassenbahn ziet tramexpansie via de DB-spoorlijn nog steeds als mogelijk. Inmiddels liggen de plannen ter inzage voor de verlenging van lijn 4 vanaf Borgfeld naar Falkenberg (Lilienthal). Deze verbinding, met een lengte van 5,6 kilometer, krijgt over een afstand van 600 meter enkel-

spoor zonder tussenhalte. De verlenging van lijn 1: Roland Center – Mittelschuchting zit in de fase van de aanbesteding. De opgegeven lengte bedraagt 3,7 kilometer, maar afhankelijk van de te kiezen eindpuntvariant kan dit verkort worden tot 3,4 kilometer. Bij voorbereidende werkzaamheden op het kruispunt Oosterholzer Heerstrasse/H.Bredow Strasse werden de eerste rails gelegd voor de toekomstige verlenging van lijn 1 vanaf Osterholz via Tenever Weserpark naar Mahndorf. Met de daadwerkelijke verlenging wordt in 2009 begonnen (zie ook HOV/RN 578).

Dortmund. In augustus 2007 begint Bombardier met de aflevering van de 47 bestelde NGT8 Flexity Classic lagevloertrams. Deze trams zijn gelijk aan de type S motorrijtuigen uit Frankfurt am Main. Door de komst van dit nieuwe materieel gaan tussen nu en medio 2008 de N8C motorrijtuigen 121-129, 131-141, 143-154 naar Gdansk. In februari 2007 vertrokken de motorrijtuigen 140 en 133 als eerste over de weg naar Polen.

Düsseldorf. Het al dan niet verdwijnen van tramlijn 709 uit het centrum van Neuss houdt de gemoederen weer flink bezig. Voor en tegenstanders slaan elkaar met allerlei argumenten om de oren. Er worden ook alternatieven aangedragen zoals een andere route of enkelspoor. Het zijn vooral de winkeliers die de tram kwijt willen. Op 13.5.2007 kan de bevolking zich over de tramkwestie uitspreken.

Frankfurt am Main. Men is begonnen met het moderniseren van de motorrijtuigen type R. Als eersten rolden de motorrijtuigen 011 en 019 uit de werkplaats. Uiterlijk zijn ze herkenbaar aan een aantal klappaampjes en deuren met ingekorte ruiten en luchtroosters. Op 20.2.2007 moest in het tunnelstation Südbahnhof motorrijtuig 532 in twee delen afgevoerd worden. In een treinstel van vier rijtuigen ramden de 532 een stootblok en kwam tegen de tunnelwand tot stilstand. Gezien de aanstaande levering van nieuw materieel type U5, lijkt herstel onwaarschijnlijk.

Hamburg. Alle deelnemingen in rail- en busvervoer buiten Hamburg, worden door de Hamburger Hochbahn AG (HHA) ondergebracht in een nieuwe holding met de naam BeNEX. Andere deelnemende bedrijven zijn: Metronom, ODEG, NBE Nordbahn, Cantus, KVG Kiel, Stadtverkehr Lübeck, ViBus en FBG Fulda Bus GmbH, een 100% HHA dochteronderneming. Men zoekt nog naar een strategische partner voor verdere groei.

Keulen. Er wordt druk gewerkt in het tunnelstation Breslauer Platz. In de nieuwe situatie verschuift het station iets in noordelijke richting en komen er 3 sporen. Komende vanaf de Ebertplatz is er één spoor met een rechts gelegen perron waarna de splitsing volgt richting Dom/Hauptbahnhof en richting zuid (nieuwe tunnel). In tegenovergestelde richting komen er twee sporen langs een middenperron. Naar verwachting is er vanaf 5.8.2007 weer doorgaand tramverkeer mogelijk. Het station Breslauer Platz moet dan nog worden afgebouwd en komt in 2009 weer in gebruik. Tot die tijd wordt hier niet gestopt. Om vooral op het traject Dom/Hauptbahnhof – Neumarkt extra capaciteit te bieden worden extra diensten ingezet op de route Dom/Hauptbahnhof – Messe. Ook in dubbeltractie. Aanvankelijk als lijn E, maar sinds januari 2007 met het weer in leven geroepen Messelijn cijfer 14. Uit een bestaande optie werden bij Bombardier 15 motorrijtuigen type K5000 bijbesteld. Ze worden gebouwd in Wenen met een elektrische installatie van Kiepe. De eindmontage gebeurt in Aken.

München. De verlenging van metrolijn U3 vanaf het Olympiazentrum tot Olympia Einkaufszentrum komt in het najaar van 2007 in dienst. Gelijktijdig wordt dan het busnet in dit stadsdeel aangepast waarbij het in 1972 geopende grote busstation Olympiazentrum wordt afgebroken. Op het terrein komt een hotel met een eenvoudige bushalte. Omdat er minder geld beschikbaar is voor de aanschaf van nieuw me-

tromaterieel wordt er momenteel onderzoek gedaan naar het reviseren/moderniseren van de jongste metrorijtuigen typen A en B.

München-DB. S-Bahn München. Binnenkort start de ambtelijke voorbereiding voor een ± 7 kilometer lange verlenging van lijn S7 vanaf Wolfratshausen naar Gerrettsried. Deels wordt daarbij een bestaande goederenspoorlijn gevolgd. Dan bestaat het plan om het traject Dachau – Altomünster te elektrificeren en op te nemen in het S-Bahnnet. De treinen van lijn S2 zouden dan in Dachau splitsen: één deel naar Petershausen en één deel naar Altomünster. Op de enkelsporige lijn rijden nu dieselmotorrijtuigen serie 628 als lijn A binnen het MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund).

Neurenberg. Vooruitlopend op een nieuw verkeersplan werden de onteigeningsprocedures gestart voor een tweetal nieuwe tramverbindingen. Vanaf het huidige eindpunt Thon wil men de lijn verlengen naar Boxdorf – Erlangen. In het centrum wil men vanaf de Ausessplatz via de Pillenreuther Strasse een nieuwe verbinding aanleggen naar het Hauptbahnhof.

Ulm. Eén voor één worden de Combino's bij Siemens in Krefeld aangepast. Gemiddeld is een rijtuig drie maanden in behandeling. Uit een optie worden nog eens twee Combino's bijbesteld voor de verlenging van lijn 1 naar Böfingen. Hiervoor werden alle procedures doorlopen en men verwacht medio 2007 met de aanleg te kunnen beginnen. Door deze verlenging met 4½ kilometer wordt de enige tramlijn bijna twee keer zolang. De opening is eind 2008/begin 2009.

EGYPTE.

Cairo. Twee consortia, waarin Alstom, kregen de opdracht voor de aanleg van een eerste gedeelte (4,3 km.) van de nieuwe metrolijn 3. Dit gedeelte komt in 2022 in dienst. In totaal krijgt lijn 3 een lengte van 33 kilometer en verbindt Cairo met de luchthaven van deze stad.

FRANKRIJK.

Le Havre. In het rijtje nieuwe tramsteden heeft zich ook Le Havre gemeld. Het gaat om een 12,7 kilometer lange lijn via het SNCF station met een tak naar Mont Gaillard en een tak naar Caucrauville. Men denkt in 2010 met de aanleg te beginnen, de opening is dan in 2012. Vóór die tijd moet men nog wel beslissen of het een klassieke tramlijn wordt of een spoorbuslijn (tram op banden).

Lyon. Voor de sneltramlijn naar het vliegveld Saint Exupéry werden bij Stadler 6 motorrijtuigen van het type Tango besteld. Zoals eerder bericht komt deze lijn in 2009 in dienst. Tussen Part Dieu en het vliegveld bedraagt de rijtijd 25 minuten. Hierbij wordt alleen gestopt aan de van vier sporen voorziene haltes La Soie en Meyzieu. Om de trams van lijn T3 te kunnen inhalen komen er ook trajectgedeelten met drie sporen. In september 2007 wordt metrolijn A met ± 1 kilometer verlengd vanaf Laurent Bonnevey tot La Soie. Hier kan worden overgestapt op lijn T3 en de sneltram naar Saint Exupéry.

Voor een meersysteemnet bestelde de SNCF bij Alstom 24 meersysteemtrams. Zie bericht Nantes.

Nantes. Al eens eerder (in 2001 en recenter in HOV/RN 569) schreven we over de Tram-Train plannen met gebruikmaking van de te reactiveren spoorlijn Nantes – Nort sur Erdre (- Châteaubriand). Deze plannen lijken wat reëler nu de SNCF bij Alstom 31 (+ 169 optie) meersysteemtrams heeft besteld van het type Citadis Dualis. Hiervan zijn er 7 bestemd voor Nantes en 24 voor Lyon. Ze worden geleverd in 2010. Toekomstige bestellingen zijn er voor tramlijnen in het departement Alsace (Elzas) en de regio Ile-de-France.

Nice. Er werden plannen gepubliceerd voor een verlenging van de nog in aanleg zijnde lijn 1 naar La Trinité (4½ km.),

de aanleg van lijn 2: Port – Cagnes sur Mer (15 km.) en van lijn 3: St-Augustin – Lingostière (7 km.). Met deze werken wordt in 2009 begonnen.

Toulouse. Op 30.6.2007 wordt de tweede VAL metrolijn, lijn B, geopend. Een 15 kilometer lange noord/zuid lijn tussen Borderouge en Ramonville met 18 tussenstations.

Valenciennes. Er komt een tweede tramlijn tussen Croix d'Anzin en Condé sur Escaut. Om het niet al te duur te maken wordt dit een enkelspoor lijn op het tracé van de in 1966 opgeheven meterspoor tram.

GRIEKENLAND.

Athene. In september 2007 komt de verlenging Glifada – Voula (tram) in dienst. Metrolijn 2 wordt in 2007 verlengd van Agios Dimitrios tot Elliniko en in 2008 vanaf Agios Antonios tot Anthoupoli. Bij de metro is de verlenging van lijn 3 vanaf Monastiraki tot Chaidari in aanleg. Opening: 2008. Nog dit jaar begint men aan een verdere verlenging via Korydallos en Nikäa naar Piräus. Plannen zijn er voor een metrolijn 4, een ringlijn vanaf Alsos Veikou via het centrum naar Maroussi.

INDUSTRIE.

Siemens STS. Siemens Transportation Systems. In 2007 bestaat het PCW (Prüfcenter Wegberg-Wildenrath) tien jaar. Op het testterrein van 35 hectare werken 250 medewerkers. Er zijn verschillende testsporen. Op 19.8.2007 is er een open dag.

De problemen met de Combino's hebben een negatieve invloed gehad op het marktaandeel van Siemens. Pessimisten voorzagen zelfs dat Siemens uit de productie van trams zou stappen, maar dat is niet het geval. Siemens blijft op dit terrein actief. Men blijft de Combino Plus, ook wel aangeduid als de Combino GTXN, produceren en aanbieden. Dit type, zoals in Boedapest rijdt, wordt in een nog langere versie geleverd aan Tel Aviv (achtdelig, 72380 mm !) en ook aan Edinburgh (vierdelig) en Rotterdam wordt dit type aangeboden. En zoals eerder bericht, rijdt een Combino GT8N uit Lissabon (Almada net) proefritten in Melbourne. Overigens worden deze trams gebouwd in Wenen. Hier worden ook de ULF trams gebouwd. Trambedrijven die interesse hebben in de Combino Advanced (het verder ontwikkelde basistype) kunnen ook nog bij Siemens terecht. Op de Amerikaanse markt worden de typen S70 en SD160 aangeboden en voor wie een meersysteem trams wenst aan te schaffen heeft men het type Avanto in de catalogus staan.

Skoda. Tot nu toe leverde men 7 trams aan Portland en 3 aan Tacoma. Deze werden compleet in Tsjechië gebouwd. Ze mochten met toestemming van de Amerikaanse overheid worden ingevoerd. Wettelijk moet 60% van de productie in de VS plaats vinden. Daarom gaat men voor de Amerikaanse markt samenwerken met Oregon Iron Works in Clackamas.

IERLAND.

Dublin. In 2008 wordt begonnen met de aanleg van een 4,2 kilometer lange tramlijn vanuit het centrum naar het zaken-district City West. Deze derde tramlijn komt in 2010 in dienst. Prognose: 5 miljoen passagiers per jaar.

POLEN.

Elblag. Op 21.12.2006 werden de tramlijnen 1, 3, 4 en 5 verlengd naar het nieuwe eindpunt Ogolna in Nad Jarem. De 6 door PESA geleverde lagevloertrams van het type 121N (zie ook HOV/RN 577) hebben de nummers 401 – 406.

Gdansk. Met Europees geld worden op veel plaatsen de sporen vernieuwd. In februari 2007 arriveerden uit Dortmund de N8C motorrijtuigen 133 en 140. Tussen nu en ongeveer

anderhalf jaar volgen de 121-129, 131-132, 134-139, 141, 143-154.

Krakow. Op 22.1.2007 kwam de verlenging Galeria – Politechnika (400 meter) in dienst. Hier rijdt de nieuw ingestelde lijn 4: Bronowice – Politechnika. Lijn 0 werd opgeheven.

Lodz. De overname van trams uit Essen gaat niet door. Men vindt ze te duur. Motorrijtuig 61 (ex Essen 1012) is nog altijd eigendom van een tussenhandelaar die uiteraard hoopte meer zaken te kunnen doen. Het interlokale trambedrijf MKT heeft nu het oog laten vallen op de GT8 motorrijtuigen met lagevloer deel uit Mannheim.

Poznan. Met de terugkeer van motorrijtuig 512 uit Krefeld is de sanering van de Combino's 501-514 voltooid.

Warschau. Zoals eerder bericht levert FPS Cegielski (Poznan) een serie van 30 vierassige hogevloer trams, type 123N. De eerste trams van dit type werden, na proefritten in Poznan, ingezet op lijn 24. Cegielski levert ook een prototype lagevloer motorrijtuig 118N. Op 29.12.2006 werd de metro verlengd vanaf Plac Wilsona tot Marymont. Op het nieuwe traject wordt met één metrostel een pendeldienst uitgevoerd.

Wroclaw. In HOV/RN 580 schreven we over de levering van 17 Skoda trams type 16T. Gelijktijdig levert fabrikant Protram Wroclaw een serie van 19 achtassige lagevloer trams van het type 205 Wras.

ROEMENIË.

Boekarest. Bij Bombardier werden 6 zesdelige metrotreinen van het type Movia besteld. Een vervolgbestelling na eerdere bestellingen in 1999 (18 stellen) en 2005 (20 stellen). En voor wie wil weten waar deze stellen gebouwd worden: de wagenbakken worden gebouwd in Görlitz, de draaistellen in Siegen; dat alles wordt met de elektrische installatie samengebouwd in het Zweedse Vasteras en de eindmontage vindt plaats bij Electroputere in Craiova.

Brasov. Vanwege de geringere capaciteit rijden de trolleybussen op lijn 8 met een hogere frequentie dan destijds de trams van lijn 101, die door deze trolleybuslijn werd vervangen. In de spits wordt met gelede trolleys een 3-4 minuten dienst uitgevoerd. Dat lijkt aardig, maar de rijtijd nam aanzienlijk toe omdat de bussen in het drukke verkeer vaak vast staan. Naar verwachting worden van het opgeheven trambedrijf de gelede Duedag motorrijtuigen, ex Frankfurt/M, aan Craiova overgedaan en gaan de Tatra's, ex Leipzig, naar de sloper.

Galati. De 16 uit Rotterdam overgenomen motorrijtuigen werden, met open laten van nummers, genummerd in de serie 0206-0230.

TSJECHIË.

Brno. Zoals eerder bericht werden bij Skoda 20 vijfdelige eenrichtingsmotorrijtuigen besteld van het type 13T. Deze worden met de nummers 1901 – 1920 geleverd in de periode 2007 – 2011. De 2,46 meter brede trams krijgen een lengte van 30,25 meter en kunnen met een maximum snelheid van 70 km/u 280 passagiers vervoeren.

Liberec. Het terzijde gestelde T2 motorrijtuig 23 ging naar Plzen.

Plzen. Uit Liberec werd T2 motorrijtuig 23 overgenomen. Het wordt hier omgebouwd tot partytram.

Praag. Met enige vertraging is de aflevering van start gegaan van de 14T motorrijtuigen 9113 – 9130.

De prototypen 9111 en 9112 kampten met nogal wat kinderziekten. De 9111 ging voor aanpassing aan zijn seriegenoten terug naar de fabrikant Skoda. Vanaf 5.2.2007 rijden de nieuwe trams in de personendienst. Maar ook nu zijn er veel problemen en staan meer trams buiten dienst dan dat er dienst doen. Met behoud van het klassieke Tatra front kwamen in februari 2007 ook de eerste gemoderniseerde T3

motorrijtuigen in dienst. Door de inbouw van een lagevloer-middenbalkon zijn ze iets langer geworden waardoor er op enkele plaatsen een passeerverbod van kracht is. De omgebouwde trams (type aanduiding T3R.PLF) zijn herkenbaar aan een afwijkende beschildering die nostalgisch aandoet.

ZWITSERLAND.

Basel. In aansluiting op het bericht in HOV/RN 577 kan worden bericht dat het referendum over het behoud en uitbreiden van het trolleybusnet op 17.6.2007 gehouden wordt.

Bern. Bernmobil, de Städtische Verkehrsbetriebe Bern, kreeg een concessie voor het 1,1 kilometer lange traject Guisanplatz – Wankdorf (S-Bahn). Een verlenging van lijn 9. Met de aanleg wordt in 2008 begonnen.

Genève. In 2011 komt een nieuwe tramlijn naar Bernex in dienst, de TCOB: Tram Cornavin – Onex – Bernex. Deze 6½ kilometer lange lijn volgt in grote lijnen de huidige trolleybuslijn 19.

BOEKEN

TRANSPRESS. Gottwaldt – **Das Berliner U- und S-Bahnnetz**, ein Geschichte in Streckenplänen von 1888 bis heute. Een soort atlas van het Berlijnse ondergrondse- en S-Bahnnet van het begin (eind 19^e eeuw) tot heden. Zo'n 40 kaarten beelden de ontwikkeling uit die vooral vóór 1945 duidelijk was. Toen stonden er nog 10 kopstations (groot en klein). Alleen het Ostbahnhof en het nieuwe Hbf zijn nog over. De ene kaart is een combinatie van U- en S-Bahn, de andere laat beiden apart zien. Ook de ontwikkeling tussen 1961 (muur) en 1989 (die Wende) en daarna is interessant. In deze periode groeide de West U-Bahn explosief ten detrimente van de door Oost-Berlijn gerunde S-Bahn die in West-Berlijn massaal geboycot werd. Verder zijn er korte teksten over de geschiedenis van de lijnen. In totaal telt het boek 85 korte hoofdstukken in 85 bladzijden. Kortom, zeker voor de ingewijden een interessant boekwerk dat nu eens het hele verhaal brengt. 22 X 28 cm., gebonden, 95 afbeeldingen, prijs € 14,95. bestelnr. 71304, ISBN 3-613-71304-8.

TRANSPRESS. **Orient-Express, Zug der Träume.** Constantin Parvulesco, duidelijk een Roemeen en tot nu toe een onbekende in ons wereldje, maakte dit boek. Nu zijn er over 2 onderwerpen gigantisch veel boeken verschenen, namelijk over de Titanic en de Oriënt Express. De vraag rijst nu: What is new? Als je het over de trein zelf hebt is het antwoord uiteraard: niet veel. Maar de schrijver gaat verder. Hij beschrijft ook in het kort de geschiedenis van de C.I.W.L. met de Belg George Nagelmackers als centrale oprichter en hij besteedt aandacht aan beroemdheden die meereiden in die goeie ouwe tijd van 1883 tot 1940 zoals Marlène Dietrich, Agatha Christie, Ingrid Bergmann, koninklijke hoofden, Mata Hari en spionnen in het algemeen. Na 1945 herleefde deze trein als "gewone" en vaak (vooral in Oostenrijk) zeer lange trein. De auteur reist met de D263 van Parijs naar Istanbul. Er is een hoofdstuk over verhalen en anecdotes uit de trein. De wagons zelf krijgen ook een hoofdstuk met onder andere aandacht voor de Wapenstandswagen uit 1918 en 1940. Na 1918 kwam de Simplon-Oriënt Express: er kwamen nieuwe blauwe stalen wagons, betere verbindingen met Engeland en de geboorte van de Arlberg-Oriënt Express. Toen kwam ook het toerisme op. Er is ook een hoofdstuk over de 2^e wereldoorlog en het einde van de trein. We reizen ook mee tijdens de koude oorlog. De beroemde hotelverbonden met de trein zijn ook beschreven, net als de huidige toeristische trein die 2 delen kent, namelijk een korte route in Engeland en de continentale route, dit alles na de veiling van de wagons eind 20^e eeuw. Het boek is primair een leesboek. De illustraties in zwart/wit en soms in kleur zijn vaak overbekend en hebben in sommige gevallen foutieve onderschriften. Soms zijn de illustraties ook wat "te dun" afgedrukt. Het boek weegt 1½ kilo, meet 24 X 31 cm. en kost € 29,90. ISBN 978-3-613-71305-5. Nogmaals: een boek meer voor lezers dan voor plaatjeskijkers.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

Op 26 april vond een ernstige botsing plaats in het station van Izegem, aan de lijn van Brugge naar Kortrijk. Een geduwde lege trein botste daar achterop een zojuist vertrokken eveneens geduwde IC-trein, die in het blok ervoor zat. Beide treinen bestonden uit M4-rijtuigen met stuurstand voorop. Dit was enorm geluk, want de rijtuigen van de lege trein botsten zo tegen de duwende loc van de andere trein. Gezien de ravage die ontstond, twee vernielde M4 rijtuigen en een grotendeels vernielde loc 2120, kan er beter niet aan gedacht worden wat er was gebeurd als de stammen andersom hadden gestaan, of de achteroprijdende trein vol was geweest en de andere ledig. Bovendien stond op het andere spoor nog eenzelfde stam in de andere richting, die gelukkig maar licht beschadigd raakte. Al met al had het veel erger kunnen aflopen. Het aantal slachtoffers 'beperkte' zich nu tot 51 gewonden, van wie 3 ernstig, waaronder de machinist van de achteroprijdende trein.

De Belgische infrabeheerder Infrabel nam al enkele uren na het ongeval de schuld op zich. Bij werkzaamheden enkele dagen eerder was een seinpaal verplaatst, maar was men de detectoren vergeten mee te verplaatsen... het sein toonde dus groen, terwijl het rood had moeten tonen.

De M4-stuurstand werd te plaatse gesloopt, het tweede rijtuig en de 2120 lijken ook slooprijp. Het zou hiermee de eerste loc uit de generatie 11/12/21/27 zijn die afgevoerd wordt.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

BTW

Sigmar Gabriel, de SPD-minister van Milieu, stelde begin april voor de BTW op lange-afstandstreinkaartjes te verlagen van 19% naar 7%. Dit percentage geldt reeds voor het regionale vervoer. Het initiatief werd direct breed ondersteund door vervoerders, (linkse) politiek, reizigers- en milieuroorganisaties. Helaas denkt coalitiepartner CDU/CSU er anders over. Men vreest dat de maatregel enkele honderden miljoenen gaat kosten en dat geld moet ergens vandaan komen. Het voorstel om voortaan ook een BTW van 7% op vliegtickets te heffen (is nu 0%) werd door de Union uiteraard niet gehoord. Afstel dus.

Vliegveld Berlin-Tempelhof

De geplande overname van het oude Berlijnse vliegveld Tempelhof gaat niet door. De Berlijnse Senaat wees het daartoe strekkende verzoek van DB af en hield vast aan het besluit om het vliegveld per 1 november 2008 te sluiten. DB Station & Service besloot begin mei een bodemprocedure te beginnen om te onderzoeken of de afwijzing gegrond is. Het belangrijkste argument voor de sluiting van Tempelhof was namelijk de concurrentie die de nieuwe luchthaven Berlin-Brandenburg International (BBI) zou ondervinden. Het Bondsministerie van financiën publiceerde juist een rapport waarin staat dat een kleinschalig gebruik van Tempelhof als zakenvliegveld (zoals DB voorstelde) geen schade berokkent aan BBI. Wordt dus vervolgd.

Transrapid München

De geplande zweefreinverbinding tussen München Hbf en het vliegveld van München is weer een stapje dichterbij gekomen. Het Eisenbahn-Bundesamt heeft het veiligheidsconcept voor de verbinding goedgekeurd. Als nu ook de benodigde € 2 miljard bijeen gebracht kan worden zou de Trans-

rapid over een jaar of acht gaan zweven. In een poging hier toe heeft de deelstaat laten uitzoeken welke bijdrage de zweefrein kan leveren aan de lokale economie. Die bijdrage is natuurlijk zeer groot; bijvoorbeeld de scheepsbouw zou een bedrag van € 472 miljoen kunnen besparen!

Binnen een maand werd het veiligheidsconcept al weer in twijfel getrokken door deskundologen van de tegenstanders. Belangrijkste kritiekpunten zijn het gegeven dat beide remsystemen elektrisch werken, waardoor een stroomstoring tot remuitval zou leiden. De trein zweeft dan ook niet meer, maar schuurt over de baan wat bij topsnelheid tot een grote hitteontwikkeling kan leiden. Ook de brandveiligheid laat te wensen over, met name omdat vanaf de hooggelegen baan geen snelle vluchtweg mogelijk is. Bij een tunnelbrand zouden de gevolgen helemaal desastreus zijn doordat de evacuatieschachten als schoorsteen kunnen werken, en daardoor het vuur juist aanwakkeren. Minister Huber noemde de rapportage van de tegenstanders een product van een populistische campagne dat inspeelt ongegronde angsten en gaf aan te vertrouwen op de onafhankelijke experts van het Eisenbahn Bundesamt.

Concurrentie in spoorvervoer

De monopolie-commissie heeft eind april een rapport gepubliceerd over de concurrentie in het spoorvervoer. De belangrijkste conclusie van het rapport is dat met name in het reizigersvervoer nog geen sprake is van gelijke concurrentie. Dit wordt afgeleid aan de nog altijd geringe marktaandeelen van private vervoerders in het regionale vervoer, alsmede aan het gegeven dat er nog geen sprake is van concurrentie in het lange-afstandsvervoer.

De commissie heeft een aantal aanbevelingen geformuleerd om de concurrentie te vergroten. De belangrijkste daarvan is het aanbrengen van een strikte scheiding tussen het eigendom en beheer van de infrastructuur en de exploitatie van treindiensten, waarmee indirect een afkeuring wordt uitgesproken over de geplande beursgang van DB. Tevens moeten de bevoegdheden van het *Bundesnetzagentur* worden vergroot, onder meer op het gebied van bestrijding van economisch machtsmisbruik. De taakverdeling met het EBA moet eveneens worden aangepast, zodat het *Bundesnetzagentur* zich ook bezig kan houden met technisch machtsmisbruik. Als concreet voorbeeld noemt de commissie daartoe het opleggen van snelheidsbeperkingen op door concurrenten gebruikte lijnen of het opheffen van zulke lijnen; een duidelijke hint richting DB dus.

Ook de *Bund* en de *Länder* krijgen een veeg uit de pan. De *Bund* moet snel overgaan tot verbeteringen in de wetgeving, terwijl de *Länder* moeten stoppen met het onderhands gunnen van opdrachten aan DB Regio. Ook de EU moet in beweging komen door de Europese markt voor spoorvervoer zo snel mogelijk te openen.

DB reageerde door het uitbrengen van het eigen jaarlijkse concurrentierapport over 2006, dat (natuurlijk) een veel rooskleuriger beeld geeft. De private concurrenten groeien sneller dan DB, dus zit het met de liberalisering wel goed, zo was de teneur. Daarbij moet wel worden aangetekend dat het marktaandeel van DB in het spoorvervoer nog steeds zeer groot is: bijna 100% in het personenvervoer over lange afstand, 85% in het regionaal vervoer en 83,6% in het goederenvervoer. Het DB-rapport wijst er terecht wel op dat het spoorvervoer als geheel nog altijd een beperkt marktaandeel heeft vergeleken met andere vervoerssystemen. In het personenvervoer is het marktaandeel 9,4%, in het goederenvervoer 17,2%. Als reden geeft DB aan dat de luchtvaart geen BTW en brandstofbelasting betaalt, terwijl automobilisten ook slechts een deel van de kosten van de weginfrastructuur betalen. Tot slot pleit DB voor de opening van de

spoorvervoermarkten in andere landen, waarmee met name op Frankrijk en België wordt gedoeld.

Het *Netzwerk Privatbahnen* was niet tevreden met de door DB naar buiten gebrachte cijfers. Belangrijkste kritiekpunt is dat de marktaandeelen van concurrenten van DB hoger worden voorgesteld door uit te gaan van de aantallen treinkilometers in plaats van het aantal reizigerskilometers. Wanneer naar de vervoerprestatie wordt gekeken hebben de private reizigersvervoerders een marktaandeel van circa 7% in plaats van 15%. Dit komt doordat met name treindiensten met weinig reizigers worden aanbesteed. Tevens gaf het *Netzwerk* aan dat DB steeds actiever probeert de concurrenten in de wielen te rijden, bijvoorbeeld door het niet of zeer traag oplossen van snelheidsbeperkingen op lijnen waar vooral concurrenten rijden.

Beursgang

De bondsminister van Economische zaken, Michael Glos, heeft het door zijn collega Tiefensee gemaakte wetsvoorstel voor de beursgang van DB afgekeurd. Glos ziet grote risico's voor de concurrentie op het spoor en verwacht ook juridische knelpunten. Belangrijkste daarvan is het feit dat de grondwet de Duitse staat verplicht om directe invloed uit te kunnen oefenen op de infrastructuur, iets wat Tiefensee grotendeels aan DB wil overlaten. Naast Glos hebben ook de ministers van Justitie en Binnenlandse zaken vergelijkbare bedenkingen geuit. De drie ministers eisen dat Tiefensee het wetsvoorstel aanpast. *Bahnchef* Hartmut Mehdorn wil nu een rapport opstellen waarin alle kritiek weerlegd wordt, de Groenen pleiten inmiddels voor een time-out voor de beursgang totdat alle vraagstukken zijn opgelost.

Korte berichten:

- Italië-fans opgelet, DB voert vanaf medio april een tijdelijke *Euro-Sparpreis Italien* in. Voor € 19,- enkele reis tweede klasse reist u al naar Italië. Het aanbod is ook online boekbaar zolang de voorraad strekt. De enige beperking is het vastleggen van de te gebruiken treinen en de verplichting om via de Brennerpas te reizen.
- De verkoop van tickets voor de op 10 juni te openen TGV/ICE-verbindingen naar Parijs loopt als een trein. Hoewel nog niet met de verbinding is geadverteerd gingen tijdens de eerste vier verkoopdagen al 16.000 kaartjes over de toonbank.
- De ICE-restauratierijtuigen van DB krijgen een eigen wijnkaart. In plaats van Chateau Migraine heeft u nu de kans op fatsoenlijk druivennat, vermoedelijk tegen dienovereenkomstige prijzen.
- De in de voorgaande editie gemelde verkoop van DB Nuclear Cargo + Service (NCS) aan het Franse Daher (zie pagina 126) vond inderdaad plaats met terugwerkende kracht tot 1 januari 2007.
- Anti-globalisten laten ten behoeve van demonstraties tijdens de G8-conferentie (vanaf 2 juni in Rostock) extra treinen rijden. DB vervoert dus de tegenstanders van haar eigen beursgang! Meer informatie is te vinden op de site van Attac: <http://www.attac.de/heiligendamm07/pages/giffelproteste-2007/sonderzuege.php>.
- De *Bundesregierung* wil de beschikbare subsidiemiddelen voor het verminderen van spoorweglawaai verdubbelen tot € 150 miljoen per jaar. Het merendeel van het geld is bestemd voor het uitrusten van goederenwagons met geluidsarme remblokken.
- De liberale oppositiepartij FDP heeft in het parlement een voorstel ingediend om het gebruik van bio-brandstoffen te stimuleren door de belasting op deze brandstoffen niet verder te verhogen.

- Uit de onlangs gepubliceerde ongevalstatistieken van het *Statistisches Bundesamt* heeft *Allianz pro Schiene* berekend dat reizen per trein per rit gerekend 35 maal veiliger is dan reizen per auto. Wanneer per reizigerskilometer wordt gerekend is de trein zelfs 74 maal veiliger.

Regionaal reizigersvervoer

Veolia

De grootste concurrent van DB in het reizigersvervoer is Veolia (voorheen Connex). Dagblad *der Tagesspiegel* berichtte dat het bedrijf in zwaar weer verkeert vanwege grote verliezen. In een aantal gevallen is bij aanbestedingen te lichtvaardig gecalculeerd, waardoor bijvoorbeeld de Nord-Ostsee-Bahn (NOB) grote verliezen leidt bij de exploitatie van de treindienst Hamburg – Westerland (Sylt). Gesproken wordt over een verlies van meerdere miljoenen per jaar. Het bedrijf zelf heeft niet gereageerd.

Schleswig-Holstein

- Vorige maand meldden wij dat DB Regio de aanbesteding van de treindiensten tussen Hamburg, Lübeck en Kiel gewonnen had (zie pag. 126). De officier van justitie in Kiel heeft nu aangekondigd onderzoek te doen naar een mogelijk economisch delict, lees concurrentievervalsing. Aanleiding is een klacht van verliezend bidder Veolia. Wordt dus vervolgd.

Niedersachsen & Hamburg:

- Op 27 en 28 april vonden bij de NOB proefritten plaats met één van de nieuwe TRAXX-diesellocs voor de deelstaat Niedersachsen. De **DE 246-003** reed met een NOB-treinstam enkele ritten om op die manier de bediening vanuit een stuurstandwagen (met succes) te kunnen beproeven.
- De **S-Bahn Hamburg** viert in 2007 haar 100^e verjaardag met diverse activiteiten. Wij noemen vooral de *Tag der offenen Tür* op 2 september in de werkplaats Ohlsdorf. Exact op tijd voor de festiviteiten werd op 11 april treinstel ET 171 082 in dienst gesteld als museum-trein. De helft van het interieur is teruggebracht in de afleveringstoestand van 1939, de andere helft in de toestand van de jaren vijftig. Uiterlijk is het stel eveneens in jaren vijftig-outfit gestoken. Het stel zal voor diverse gelegenheden worden ingezet. Info hierover op www.historische-s-bahn.de.
- Het Niedersachsen Ticket is sinds 1 mei ook geldig op het gehele traject van de RegionalExpress RE15 (Münster – Emden).

Berlin

- Bij de **S-Bahn Berlin** is de voorjaars schoonmaak begonnen. Tachtig stations worden van entree tot sporen grondig gereinigd. Men verwacht 160 kubieke meter vuil te verwijderen.

Sachsen-Anhalt

- De deelstaat heeft besloten om met ingang van 10 december aanstaande vier treindiensten stil te leggen wegens een te gering aantal reizigers en de bezuinigingen. Het gaat om de lijnen:
 - Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg,
 - Merseburg – Schafstädt,
 - Merseburg – Buna-Werke – Halle-Nietleben;
 - Köthen – Aken.

Op andere verbindingen, zoals Teuchern – Naumburg Ost, Berga – Kelbra – Stolberg, Annaburg – Falkenberg en Magdeburg – Genthin wordt het aantal ritten buiten de spits sterk teruggebracht. Met het oog op de ervaringen met de opheffing van regionale lijnen heeft de minister Daehre van verkeer aangegeven dat het goederenvervoer tussen Köthen en Aken overeind moet blijven.

- De Deutsche Regional Eisenbahn (**DRE**) is woedend op de deelstaat, aangezien zij net wilde beginnen met het opknappen van de lijn Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg. Door verhoging van de baanvaknelheid naar 80 km/h zou het aantal reizigers toe moeten nemen. Dat gaat nu helaas niet meer door.

Thüringen

- **DB Regio** ondersteunt ook dit jaar weer de Regenbogen Express, de traditionele fietstocht tussen Stadtilm en Apolda. Voor minder geoefende fietsers en liefhebbers rijdt de Regenbogen Express getrokken door een stoomloc *Baureihe* 94. Het spektakel vond plaats op 12 mei, info op www.bahn.de/thueringen.
- De in 1999 gebouwde motorwagens 187 016-019 van de **Harzer Schmalspur Bahnen** krijgen dit jaar hun eerste revisie. Om die reden zal motorwagen 187 025 uit 1939, oorspronkelijk de T3 van de Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, regelmatig invallen in de normale dienst. De grootste trefkans heeft u met de treinparen 8901/8902 en 8905/8906 rijdend tussen Wernigerode en Eisfelder Talmühle. Vertrek uit Wernigerode is om 7.10 resp. 16.10 uur.

Nordrhein-Westfalen

- De viering van de dag van de arbeid (1 mei) gaat in Duitsland vaak gepaard met demonstraties en daaropvolgende rellen. Dit jaar was het raak in Dortmund, waar demonstranten bezit namen van de sporen van lijn S4 (Dortmund – Unna). Ze richtten vernielingen aan en stichtten branden op het spoor. De politie verrichtte 130 arrestaties en het treinverkeer was meer dan 24 uur onderbroken.

Hessen

- Het lijkt erop dat de stad Eschwege opnieuw een spoorverbinding naar het centrum zal krijgen. Het Werra-Meißner-Kreis sloot op 20 april een overeenkomst om de stilgelegde spoorlijn tussen Eschwege Stadtbahnhof en Eschwege West (gelegen aan de lijn Bebra – Kassel/Göttingen) te reactiveren. In 2009 moeten de treinen van **cantus** hier gaan treinen rijden.
- De door de **Kassel Naumburger Eisenbahn** verzorgde treindienst tussen Wabern en Bad Wildungen (R39) is met ingang van 29 april weer op zondagen gaan rijden met 5 treinparen. Deze treinen werden met de bezuinigingsronde van december jongstleden opgeheven. Ter compensatie vervalt het doorrijden van Wabern naar Kassel Hbf op werkdagen, met uitzondering van één slag tussen 13.00 en 15.00 uur.

Baden-Württemberg

- In tegenstelling tot wat wij in maart (zie pag. 93) meldden gaan alle vier de geïnteresseerden in de exploitatie van de **S-Bahn Stuttgart** door naar de 2^e ronde. DB Regio, Veolia, Arriva en Keolis zullen allen een bieding doen. Medio volgend jaar moet de winnaar bekend zijn.
- De **SWEG** moet noodgedwongen de treindienst Meckesheim – Aglasterhausen/Hüffenhardt inkrimpen wegens gebrek aan machinisten. Veel personeel heeft een andere baan gezocht omdat de lijn eind 2009 opgaat in de S-Bahn Rhein-Neckar. Tot die tijd voert de SWEG de dienst uit met NE81-motorwagens en fotogenieke MAN-railbussen.
- De Klosterstadt Express viert dit jaar haar 10^e verjaardag. Deze op toeristenvervoer gerichte treindienst rijdt in de zomer op zon- en feestdagen elke twee uur tussen Tübingen, Calw en Maulbronn.

Bayern

- De exploitatie van de treindienst München – Passau is na een aanbesteding gegund aan **DB Regio**. Het contract

gaat eind 2009 in en heeft een looptijd van 12 jaar. Voor deze treindienst zal een aantal LIREX-treinstellen van Alstom worden aangeschaft.

- De eerste dubbeldekswagens voor DB-dochter **Südost-BayernBahn** worden rond de pasen afgeleverd. Bij wijze van introductiestunt werd een stuurstandwagen op 25 april op een vrachtwagen via de binnenstad van Müldorf naar het beurscomplex INN gereden voor een tentoonstelling.
- De deelstaat wil samen met Tsjechië het grensoverschrijdend personenvervoer verbeteren. Naast de reeds geplande verbeteringen op de corridor Nürnberg – Marktredwitz – Pilsen – Praag wil men ook de verbinding München – Regensburg – Schwandorf – Fürth im Wald – Pilsen – Praag aanpakken. Op korte termijn wil men de treindienst uitbreiden, op langere termijn moet de baanvaknelheid door spoorvernieuwing en hertracering worden verhoogd.

Goederenvervoer

- De **Voith Maxima 30CC** is onderscheiden met de “Red Dot Award” voor het design. In tegenstelling tot wat u wellicht denkt is dit een zeer positieve onderscheiding, die eerder al werd uitgereikt aan onder meer Maserati, Lamborghini, de BMW Z8 en de iPod van Apple. De wegen van een jury zijn soms ondoordroendelijk....
- De **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH** (EVB) hebben opnieuw een Siemens-loc van het type ER20 (Eurorunner) in dienst gesteld, de vierde van het bedrijf.
- **Kombiverkehr** heeft de “Adria Express” München – Kooper (Slovenië) versneld, waardoor deze haven nu binnen 24 uur bereikt wordt.
- **Rent-a-Rail** Eisenbahn Service zal dit jaar 100 houttransporten verzorgen vanuit verschillende locaties in Nordrhein-Westfalen naar Herbrechtingen (Baden-Württemberg). Het gaat om de afvoer van door de storm “Kyrill” geveldde bomen. De tractie wordt verzorgd door de OHE en LTH.
- Ook de **BayernBahn** stort zich op het houtvervoer, in dit geval tussen Scheuerfeld (bij Betzdorf), Langenhahn (Westerwald) en Wilburgstetten. In eerste instantie werd heel passend gebruik gemaakt van EPG-locs *Baureihe* 109 (Holzroller), thans wordt de trein door DB-locs *Baureihe* 185 gereden. Tussen Limburg resp. Betzdorf en Nördlingen verzorgt BayernBahn de tractie met haar in “altrote” kleuren gestoken locs 211-365 of 212-100. Voor het rangeerwerk zijn twee locs V60 aangekocht, te weten de blauw-beige DB 364-569 en de oriëntrode 365-214.
- In Hamburg is het rangeerstation **Alte Süderelbe** na renovatie en uitbreiding heropend. De sporen werden met 150 meter verlengd om langere treinen te kunnen behandelen. Tevens is de elektrificatie uitgebreid en werd wisselverwarming aangebracht. Vanuit Alte Süderelbe worden de westelijke containerterminals en overslagbedrijven bediend.
- Het Magdeburgse bedrijf **Rail Technology & Logistics** heeft op 2 mei een internet-site geopend waar vragers en aanbieders van goederenwagens zaken kunnen doen. Dus mocht u een specifieke wagen zoeken, dan kunt u terecht op www.wagen-pool.de. Specificaties en foto's staan ook on-line.
- **Hupac** heeft een bijzonder succesvol jaar achter de rug. De omzet nam met 16,7% toe en de winst steeg met 7,4%. Het vervoervolume groeide met 19%. Voor de periode tot 2010 gaat men uit van een jaarlijkse groei van 10 tot 12 procent.

Materieel

- DB Autozug heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de ontwikkeling, levering en installatie van brandmelders in 20 tot 30 slaapwagens van DB Autozug en CityNightLine.

Tevens wordt een optie voor de aanpassing van nog eens 120 slaapwagens.

- Begin mei publiceerde DB de aanbesteding van 460 vierassige dubbeldekswagens voor autovervoer type Laaers. Er worden ook twee opties van elk 250 stuks genomen.
- Ten behoeve van de inzet van ICE-TD-treinstellen *Baureihe 605* in het verkeer tussen Duitsland en Denemarken werd op 25 april één treinstel bij wijze van proef verscheept via de veerverbinding Puttgarden – Rødby. Een aantal treinstellen zal tevens door Siemens worden voorzien van het Deense treinbeïnvloedingsstelsel ATC, zodat met 180 km/h gereden kan worden.
- Robel Bahnbaumaschinen uit Freilassing kreeg een opdracht voor de bouw van 8 vierassige bordeswagens voor bovenleidingbouw met een topsnelheid van 140 km/h. Er bestaat een optie op nog eens 14 wagens.
- Een zevental locs *Baureihe 218* is overgeplaatst naar Kempten. De locs zijn onder meer nodig voor extra diensten tijdens werkzaamheden aan de Oostenrijkse Arlberglijn, waardoor veel treinen worden omgeleid via Duitsland.
- De fabriek van **Stadler** in Weiden, u weet wel, van de ICK-rijtuigen en de Utrechtse sneltrams, wordt in de loop van dit jaar gesloten. Het voortbestaan hing af van de materieelorder voor de treindienst München – Passau. Nu DB deze aanbesteding gewonnen heeft (zie regionaal vervoer) vervalt de order, en daarmee de werkgelegenheid.

Infrastructuur

Niedersachsen

- Bondsminister Tiefensee maakte eind april bekend dat de “Y-Trasse” tussen Hannover, Bremen en Hamburg (zie HOV-RN april 2007, pag. 128) toch gebouwd zal worden. De nieuwe lijn wordt vanaf 2010 gebouwd voor snelheden tussen 200 en 300 kilometer per uur. De vrijgekomen ruimte op de bestaande lijnen komt na opening van de HSL ten goede aan het goederenvervoer. Het is nog onbekend wanneer dat het geval zal zijn.
- Bij Rollshausen hebben onbekenden zo'n 220 meter spoor illegaal opgebroken van de stilgelegde lijn Duderstadt - Wulften. 440 meter rails en 300 dwarsliggers is spoorloos verdwenen.
- De modernisering van het station van Helmstedt werd medio april afgerond. Er kwamen nieuwe perrons, de voetgangerstunnel werd gemoderniseerd en nieuwe treinaanwijzers. De investering van € 4,5 miljoen werd gefinancierd uit het verbeteringsprogramma “*Niedersachsen ist am Zug!*”.

Sachsen-Anhalt

- In Bad Kösen is in het weekend van 28 en 29 april een nieuwe computergestuurde beveiliging in dienst gesteld, waarmee de lijnen Weißenfels – Naumburg (Saale) – Großheringen – Camburg en Großheringen – Apolda bediend worden. Tevens is een begin gemaakt met de vervanging van drie spoorbruggen.

Sachsen

- Na lang trekken en duwen is DB eindelijk accoord gegaan met de planning voor de uitbouw van de spoorlijn Leipzig – Hof. Gestart wordt met de sanering van het baanvak Leipzig – Crimmitschau. Tegelijkertijd wordt voor 2013 gestart met de elektrificatie tussen Reichenbach en Hof. U heeft dus nog enkele jaren tijd om dieseltractie op het beroemde Gölttschtalviadukt vast te leggen.

Thüringen

- De reconstructie van station Gera Hbf werd op 25 april feestelijk afgesloten. Het is meer een kwestie geworden van nieuwbouw, want aan het project is zo'n € 170 miljoen ver-

spijkerd. Ook de sporen en de layout van het emplacement zijn volledig vernieuwd en onder het station is een tramtunnel gekomen. De ingebruikname kwam precies op tijd voor de opening van de *Bundes Gartenschau* (BUGA), één van de typisch Duitse evenementen die gepaard gaan met forse investeringen in openbaar vervoer.

Nordrhein-Westfalen

- DB en NMBS hebben de elektrificatie van het grensbaanvak Aken – Montzen besloten. In december moet het laatste deel tussen de Gemmenicher tunnel en Montzen onder de draad komen. De stroomscheiding tussen de 3000V gelijkspanning van de NMBS en de 15kV 16²/₃ Hz komt aan de westzijde van het viaduct van Moresnet, wat dus de inzet van tweesysteemmaterieel vereist.

Rheinland-Pfalz

Op 7 mei is begonnen met de werkzaamheden voor de vernieuwing van de beide oude spoortunnels aan de zuidzijde van Mainz Hbf. Het verkeer wordt tijdens de werkzaamheden geheel via de in 2003 nieuw gebouwde tunnel geleid. De renovatie van de uit 1884 stammende tunnels is ingrijpend: ze krijgen een geheel nieuwe betonnen buis van 74 m² doorsnede, flink groter dan de huidige 42 m². In 2009 moet het werk klaar zijn.

Hessen

- DB is op 10 april begonnen met de bouw van een nieuwe 474 meter lange Ramholz-Tunnel in de lijn Fulda – Hanau. De tunnel vervangt de oude Ramholz Tunnel die in 1871 in dienst werd gesteld.

Baden-Württemberg

- De aanleg van de tangentiële S-Bahn-lijn S60 tussen Böblingen en Renningen is weer een stap verder gekomen. De formele toestemming voor de aanleg van een tweede spoor in de omgeving van Sindelfingen en voor de ombouw van station Sindelfingen is gegeven. De aanleg start in de herfst. Tussen april en september 2008 wordt het spoorverkeer stilgelegd voor zowel deze werkzaamheden als voor de vervanging van vijf bruggen en de aanleg van nieuwe haltes. De 40 dagelijkse goederentreinen worden omgeleid. In december 2010 moet lijn S60 in gebruik worden genomen.
- De planning voor het project **Stuttgart21** lijkt uit te lopen op een financieel drama. De geplande bouwkosten bedragen € 8,1 miljard en dat geld is er niet. Uit alle potjes is tot nu toe € 4,4 miljard bijeen geschraapt, lang niet genoeg dus.

Bayern

- Op 19 april werd een feestelijke start gemaakt met de spoorverdubbeling tussen Ampfing en Mühldorf, als onderdeel van de *Ausbaustrecke* München – Mühldorf – Freilassing. Voor € 64 miljoen wordt tot eind 2009 niet alleen over 7,8 kilometer een tweede spoor aangelegd, maar wordt bovendien de beveiliging gemoderniseerd. In de toekomst wordt elektrificatie van de lijnen rondom Mühldorf nagestreefd, wat het einde zou betekenen van dit laatste dieselbolwerk in het zuiden.
- Als vervolgproject is DB samen met de *Freistat Bayern* gestart met de planning voor de viersporigheid tussen München Ost en Markt Schwaben. De S-Bahn gaat de nieuwe sporen gebruiken, zodat op de oude sporen ook meer capaciteit geboden kan worden.
- Naar verluid is er een akkoord gesloten over de elektrificatie van de lijn München – Lindau. De aanleg moet in 2010 starten en vervult een lang gekoesterde wens van Zwitserland, dat € 50 miljoen bijdraagt in de kosten. De federale overheid betaalt € 90 miljoen en Bayern € 55 miljoen.

Te koop

▪ De 11 kilometer lange lijn Altenburg Hbf – Meuselwitz is te koop gezet door DB. De laatste reizigerstrein reed in december 2002, het goederenvervoer is beperkt tot twee treinen per week. De lijn moet voor 2012 worden opgeknapt; DB Netz is niet bereid de hiervoor benodigde € 2,6 miljoen voor uit te trekken.

Museum

▪ Het **Süddeutsches Eisenbahn Museum** in Heilbronn heeft zich ontfemd over loc E63-08. De loc is in 1937 in dienst gesteld en deed dienst vanuit Nürnberg, Halle, Augsburg en Stuttgart. In 1976 ging de loc buiten dienst. Het is de laatst gebouwde elektrische rangeerloc van DB en haar voorgangers. De loc is afkomstig van het Bahnpark Augsburg.

▪ In ruil voor de E63-08 ontving het **Bahnpark Augsburg** uit Heilbronn stoomloc 01 1081.

▪ De twee motorwagens serie 279.0 keerden met een vertraging van een kleine week op 10 april terug bij de **Buckower Kleinbahn**. Dat is dus net op tijd voor de 110^e verjaardag van de lijn.

▪ Het **DB Museum** in Nürnberg is begonnen met de herbouw van locomotief Adler en de bijbehorende wagens. De oude replica werd in 2005 bij een grote brand in het museum volledig verwoest. De nieuwe replica wordt in Meiningen gebouwd en moet eind dit jaar al klaar zijn.

▪ De **Berliner Parkeisenbahn** kreeg in de vroege ochtend van 21 april te maken met een brand in de wagenhal. Daarbij gingen drie wagons verloren, waaronder de populaire open zomerwagen. Ander materieel liep schade op. De werkplaats bleef gespaard.

▪ **IGE Bahntouristik** viert op 30 juni haar 25^e verjaardag met een groot stoomfeest in haar thuisbasis Hersbruck Rechts der Pegnitz. Informatie onder www.bahntouristik.de

▪ De in augustus 2002 bij een ongeluk beschadigde loc 35 1097 is na reparatie in Meiningen weer gereed om terug te keren naar de Glauchauer Eisenbahnfreunde. De overbrenging vindt plaats op 2 juni. Als u mee wilt rijden kijkt u op www.dampflok-glauchau.de.

▪ Op de **Mainschleifenbahn** is op 1 mei de nieuwe halte Eisenheim n gebruik genomen. De aanleg van het 30 meter lange perron met bank en naambord kostte € 10.000,- en is betaald door de gemeente.

In de editie van maart (pag. 96) meldden wij dat Märklin een nieuw wereldrecord voor modeltreinen had gevestigd. Als u wilt zien hoe dat in zijn werk ging klikt u de volgende link aan:

http://www.kopfbal.de/pp_vg.phtml?vgsec=vg&vgr=flm&vgri d=720&vglrid=720.

ENGELAND

De Engelsen gaan de grootste bestelling uit hun bestaan doen: 2000 nieuwe Intercity-wagons! Deze moeten er de komende 10 jaar zijn, onder andere ter vervanging van de 125 dieselstellen uit de 70-er jaren die op veel hoofdlijnen in het Oosten en Westen reden en die nu meer op de dwarsverbindingen nog te zien en vooral te "horen" zijn. Het aantal reizigers dat 40% steeg na de privatisering groeit nog steeds ondanks vaak veel ellende (overvol, te laat, etc.).

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 9703 en 25181. De series 9700 (nog twee over), 6500 (nog 5) en 25100 (nog slechts 1) zouden mogelijk in mei of juni definitief verdwijnen.

In dienst gesteld werden de 27300-en tot en met de 27322.

Diesel locomotieven

Op 1 april werden eindelijk de eerste nieuwe rangeerlocs serie 60000 in dienst gesteld: de 60010 en 60012 kwamen in dienst vanuit Sotteville. Op 5 april volgde de 60008. De rest van de reeds afgeleverde machines wordt blijkbaar nog gebruikt voor tests, naar goed Frans gebruik. Van de nieuwe 75000-en zijn alleen de 75001 en 75002 nog niet overgedragen, de 75003-75026 zijn nu in dienst vanuit Longeau.

Afgevoerd werden de 63651, 63661, 63906, 64054, 66021 en 66031.

Twee 63500-en zijn verkocht aan Seco-Rail, die hiermee op de verbinding Momignies (België) – Anor de ballasttreinen overneemt van de twee voormalige NMBS-locs reeks 60 (6019 en 6086) die hier jarenlang reden. Seco-Rail rijdt in plaats van SNCF Fret de treinen vanaf Anor nu ook verder, maar dan met locs type G1206. De locomotieven zijn overigens allemaal gestoken in een opvallende geel-oranje kleurstelling. Ook van de 63000-en werd een loc verkocht en wel de 63226, enige loc die in het grijs-blauw van TER gereden heeft. De loc ging naar de Chemin de fer Touristique Pays Cathare, die al meerdere ex 63000-en bezit.

De 66199, 66221, 66307 en 66312 werden geremotoriseerd en vernummerd in 69199, 6922, 69307 en 69312.

Voor het eerst is een 'koe-kalf' combinatie bij revisie gestoken in het groen-wit van Fret. De 64715 en zijn 'truck' 64815 waren de gelukkigen. De 64715 is de voormalige 64918 en de 84815 is omgebouwd uit de voormalige 63063.

Treinstellen

Afgevoerd werd de X 2908.

Drie TGV-RD's werden samengesteld uit TGV-R stellingen: de motorwagens van de 522, 526 en 532 werden respectievelijk gebruikt voor de 607, 608 en 609. De laatste drie stellingen van de negentien te vormen TGV RD's worden overigens tricourant. Logisch lijkt het dat zij dan gevormd gaan worden uit de tricourante variant van de TGV R, de serie 4500. Mogelijk dat het stellingen betreft uit de Thalys-serie 4531-4540, die binnen afzienbare tijd overcompleet worden als er nieuwe stellingen voor de verbinding Parijs – Amsterdam komen. Zo is de 4531 al zijn Thalys-logo's kwijt en wordt deze ingezet als gewone TGV-R, waarbij hij niet meer noordelijk van Brussel komt.

Stel 76603/76604 blijkt te zijn gestoken in een afwijkende bestikking, die het feit viert dat dit stel de 100^e geleverde AGC was.

IERLAND

In Ierland zijn de eerste nieuwe dieselstellen voor het IC-verkeer afgeleverd door een Japans/Koreraans consortium. Het hele lange-afstand-net krijgt 3-wagenstellen die ook gekoppeld kunnen worden. De eerste stellingen gingen naar de verbinding Dublin-Sligo. Hiermede gaat men over de modernste treinen in Europa beschikken. Sedert het EU-lidmaatschap loopt de economie als een "trein" en is er in dit voormalig grootste emigratieland een tekort aan arbeidskrachten.

KOREA

Noord-Korea heeft op 10 mei jl. ingestemd met een test op 17 mei a.s. waarbij voor het eerst in meer dan vijftig jaar weer treinen gaan rijden door het streng bewaakte grensgebied tussen het stalinistische Noord- en het kapitalistische Zuid-Korea.

Noord- en Zuid-Korea zijn formeel sinds de Korea-oorlog tussen 1950 en 1953 nog in staat van oorlog met elkaar. De bloedige oorlog eindigde met een wapenstilstand. Een vre-

desakkoord kwam er niet. Sinds 2000 is er sprake van een voorzichtige toenadering tussen beide landen en dit spoorproject is daarvan een onderdeel. Het gaat vooralsnog om een eenmalig gebruik van gerestaureerd spoor in de zogeheten demilitariseerde zone, de strengst bewaakte grens ter wereld. Op het grensspoor zouden vorig jaar al testritten worden uitgevoerd, maar Noord-Korea zegde dat toen op het laatste moment af. Zuid-Korea hoopt dat de spoorverbinding weer helemaal wordt hersteld en dat er een aansluiting kan volgen op de beroemde Russische Trans-Siberië-Express.

LUXEMBURG

Op 6 mei 2007 keerde na een grondige restauratie het Westwaggon treinstel Z 208 weer terug in Luxemburg. Het dieseltreinstel werd overdekt gestald in Petange om het schitterend uitzijnde lakwerk in dito opschriften te vrijwaren van graffiti. Op 5 mei 2007 reed het treinstel op eigen kracht van Neustrelitz richting Luxemburg, waar het in Braunschweig een ontmoeting had met de VT 08. Tijdens de open deur dagen in Ettelbrück, op 9 en 10 juni 2007, waarbij de diesellijn naar Bissen zal worden bereden met stoomtreinen, is het treinstel eveneens aanwezig en zal het ritten uitvoeren tussen Ettelbrück en Diekirch resp. Wiltz.

ZWITSERLAND

De twee Ge 4/4 III van de **Chemin de fer Bière - Apples - Morges** hebben door de wegval van vooral de militaire transporten weinig meer om handen, zodat het idee werd geopperd één van de locs tijdelijk aan de Rhätische Bahn te verhuren vanwege het ongeval met één van haar Ge 4/4 locomotieven. Dit staat los van de onderhandelingen om om de beide Ge 4/4 locomotieven 21 en 22 te verkopen aan de RhB. Hiervoor dienen ze op 11 KV te worden omgebouwd en het stoot en trekwerk conform te worden aangepast.

De cargodivisie van de **BLS**, de Bern Lötschberg Simplonbahn heeft het jaar 2006 met nieuwe records kunnen afsluiten. De vervoersprestaties stegen met 15 %. De eindafrekening werd positief afgesloten met 10,9 Zw.Fr. Dit is een stijging van 36% ten opzichte van het jaar 2005. Hoewel het NEAT vervoer wegviel, gaf vooral het vervoer via de Gotthard explosieve stijgingen te zien. Het transitverkeer steeg met 23%, het vervoer van vrachtwagens steeg met 10 % en het wagenladingverkeer steeg met 120%!

Van de oorspronkelijk vier privé maatschappijen in het kanton Ticino is de **Ferrovia Lugano Ponte Tresa** de enige overgebleven maatschappij die het achterland van Lugano ontsluit. Het overleven heeft de FLP te danken aan de autoboom, daar de Ponte Tresa de toegangspoort is voor de Italiaanse arbeiders die in Lugano werkzaam zijn. De spits leidt tot onaanvaardbare files en de reis per trein is bovendien korter en vervoert steeds meer reizigers. Om de vervoerscapaciteit te vergroten werden in de tachtiger jaren moderne tweedelige treinstellen aangeschaft, die later werden uitgebreid met een tussenrijtuig. Momenteel vinden er talrijke verbouwingen plaats, die kort voor oplevering staan gepland. Tussen Caslano en Magliaso werd het traject dubbelsporig. In Magliaso kwam een eilandperron met tunnel, terwijl de overgang eveneens werd ondertunneld en stationsplein werd heringericht. De oude stalen enkelsporige brug werd door een nieuwe dubbelsporige brug vervangen. De oude brug is nu onderdeel van een golfterrein. Het traject tussen Serocca en d' Agno en Bioggio werd eveneens voorzien van dubbelspoor. De perrons in beide plaatsen werden

eveneens vernieuwd. In Capeela d' Agnuzzo werden de perrons vernieuwd, het kruisinspoor verlengd en de capaciteit van de parkeerplaats vergroot. In december 2007 zal, na afsluiting van de modernisering, een kwartierdienst worden ingevoerd.

De elektrische locomotief Ge 4/4 632 van de **Rhätische Bahn**, die begin januari ontspoorde en zwaar werd beschadigd, eveneens een deel van een lawinegalerij bij Valendas - Sagogn vernieuwd, zal worden hersteld. Belangrijke onderdelen, zoals draaistellen, motoren en transformator zijn nog te gebruiken. Om de transformator te kunnen testen, zal deze in eenzelfde locomotief worden geplaatst, die momenteel in revisie is, de zogenaamde Refitaktie. Het herstel van de lok zal enkele maanden in beslag gaan nemen.

Half april 2007 kwam het nieuwe dubbelspoor bij Untervaz in dienst. Met uitbreiding van de lijncapaciteit wil men de punctualiteit tussen Chur en Landquart verbeteren.

Voor de motorrijtuigen RBe 4/4 540, geleverd tussen 1959 en 1966, van de **Schweizerische Bundesbahnen** nadert het einde van hun actieve loopbaan met de instroom van de nieuwe S-Bahntreinstellen ABe 514. Ze verschijnen in de rangedienst (Zürich) als aanbrenner van getrokken treinen om hun laatste dagen te slijten. De prototypen 1401 tot en met 1406 verdwenen enige jaren geleden reeds uit de actieve dienst. De RBe 4/4 540 005 tot en met 540 079 zullen tot het jaar 2010 blijven rijden, waarbij elk jaar ongeveer 15 eenheden per jaar het veld zullen gaan ruimen. Twee motorrijtuigen gingen naar de Oensingen Balsthal Bahn en één exemplaar ging naar de Transports Publics Fribourgoises. Eén RBe 540 rijdt de seizoen-IC naar Chur en terug.

De **Wynental- en Suhrental Bahn** heeft bij de Zwitserse fabrikant Stadler in Bussnang een order geplaatst van 10 nieuwe lagevloer geacclimatiseerde stuurstandrijtuigen. De AAR wil de aluminium stuurstandrijtuigen inzetten met de eind zeventiger jaren gebouwde motorrijtuigen Be 4/4 15 – 27, kosten gezamenlijk 14 miljoen Zw.Fr. De motorrijtuigen zullen hiertoe gemoderniseerd worden. De in 2009 in dienst komende rijtuigen hebben 52 zitplaatsen, waarvan 13 in de eerste klasse.

Ingezonden bericht:

Ik las in de laatste HOV-RN het volgende bericht: "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."

Wat ik heb gelezen op het Zwitserse Bahnforum www.bahnforum.org, is dat het hierbij gaat om driedelige treinstellen van een geheel nieuw type, de NETZ (Neue Express-Triebzug), en dus geen GTW's met aparte motorunit. Op het forum wordt gesproken van "Smalspoor-FLIRT's", dus met jobobdraaistellen, maar zelf vermoed ik dat het treinstellen worden met een klassieke ophanging met twee draaistellen per bak, zoals ook de bestaande treinstellen van de RBS al hebben.

Bastiaan Luytjes

REISVERSLAG

Railz Miniworld...

De entree is € 7,75 met meteen wel een waardebon voor 1 Euro korting bij een volgend bezoek. Van de banen is er één

grotendeels af en de ander moet nog heel wat gebeuren. Bij binnenkomst kom je bij een beetje onlogisch kopstation aan met een leuk gebouw stadje. Het kopstation wordt gedeeld in twee lange sporen en twee, los hiervan liggende, kortere exemplaren. Op één van de korte sporen komen ook museumtreinen aan. Na het station splitst de boel meteen in de enkelsporige museum lijn en dubbelsporige hoofdlijn die na één blok weer bij een stationnetje komt. Rechts voor dit station ligt een emplacement 'Hoogovens' met ook wat nagebouwde industrie. Aankomende treinen gaan een enkelsporige boog in die naar een schaduwstation gaan. Voor de museumlijn ligt het strand met zelfs een naaktstrandje!

Iets verderop ligt een raccordement waar twee 600'tjes druk rangers met wagens. Dit raccordement is verbonden met de museumlijn. De museumlijn gaat verder door een polderlandschap. De treinen hier van kunnen naar het eerder besproken kopspoor maar rijden ook rond en via tunnels kunnen ze ook naar schaduwstations. De hoofdlijn gaat na 'n imitatie Dintelhavenbrug langzaam naar beneden een tunnel in en ook naar een schaduwstation. Cargo's moeten deze 'steile' helling nemen met een vrije baan. Zolang er treinen in dit gedeelte van de vrije baan staan komt er geen cargo de tunnel uit! Wat leuk is dat het digitale systeem op-timaal gebruik maakt van de capaciteit en zo rijden ook treinen linker spoor naar het kopstation.

Heel groot is het havengebied. Dit is nog niet helemaal af maar nu al enorm indrukwekkend. Er is een stukje oud havengebied met pakhuizen en ook mooi is het Odfjell gebied. Er ligt hier heel veel rails wat ook onder de hoofdbaan ligt naar allerlei raccordementen. Het RSCw heeft een bescheiden rol met twee mooi nagebouwde kranen en drie sporen onder de kranen. Hier ligt een enorm emplacement voor waar treinen kunnen staan van bijna ZEVEN! meter. Nagebouwde zijn de Suurhof en Calandbrug en naast de Calandbrug ligt een tunnel waar naast de snelweg ook vier sporen in gaan. Het lijkt op een mix van de nieuwe Beneluxtunnel en Thomassentunnel. Twee van de sporen zijn van de Metro en twee cargosporen. Naast het RSC terrein ligt een groot ECT terrein waarbij de automatische wagentjes met containers niet ontbreken. Drie enorme kranen wachten nog op het eerste grote containerschip. Hier achter ligt de boel nog in aanleg. Daardoor rijden treinen in het havengebied nog maar voor een deel en helaas ook achteruit. Wel ligt bijna alle rails op het nieuwe gedeelte en kan binnenkort worden proef gereden. Onder dit gedeelte ligt een schaduwstation van maar 12 meter... Op dit gedeelte komt ook een HSL en als het meezit is die eerder in dienst dan de echte!

Naast deze ruimte komt nog een ruimte waar een grote stad wordt gerealiseerd. Weer hierachter ligt het bouwcentrum waar de modelbouwers dagelijks aan't bouwen zijn. Voorlopig hebben ze nog werk genoeg. Er moet nog veel spoor van bovenleiding worden voorzien en heeft men nog veel wensen op de al gebouwde banen! Echt de moeite waard om eens te bezoeken. Ik heb er twee uur genoten en de medewerkers geven graag uitleg.

Chris Westerduin

Beperkt treinverkeer Madurodam

Wegens werkzaamheden is er slechts beperkt treinverkeer mogelijk in Madurodam. Alleen de buitenring kan worden bereden tegen de klok in, waarbij steeds door de kelder wordt gereden. De rest van de baan, o.a. het havenstation is buiten gebruik en op diverse plaatsen onderbroken wegens vernieuwing van spoorgedeeltes of de aanleg van de hogesnelheidslijn. Vanwege dit laatste is het tramviaduct alweer gesloopt en de trambaan ingekort tot vóór het Vredespaleis. Het RandstadRail-trammetje rijdt nu over een trambaan die nu het kortste is sinds de opening van Madurodam. De HSL

komt op imitatie betonnen blokjes te liggen. Onderdeel van de HSL is een stukje van de nieuwe Moerdijkbrug over de haven, waarna de lijn in de kelder verdwijnt. Aan de andere kant duikt de lijn bij station Groningen de grond in.

(verslag 27 april 2007, Hans Krijnen)

Naast de grote modelspoorbaan in Rotterdam, kunt u ook in het Duitse Wiehe terecht. Kijk op www.modellbahn-wiehe.de

VAKANTIETIPS

Het smalspoor (750mm) in de deelstaat Saksen in 2007.

Jos Beerman

Met het vakantie seizoen in aantocht krijgt U wat tips over het smalspoor in de deelstaat Saksen in het oosten van Duitsland. In 2006 werd het 125 jarig bestaan gevierd met een vijftal festivals op diverse smalspoorlijnen.

Het was oktober 1881 toen het eerste deel van het oudste smalspoorlijn in dienst kwam, de lijn van Wilkau-Haszlaw via Schönheide naar Carlsfeld. Er zouden na de eeuwwisseling nog vele volgen. Door het toenemende wegverkeer verdwenen vooral rond de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw vele lijnen. Om enkele te noemen: het uitgebreide net rondom Willsdruff, het net rondom Thum, de lijn Grünstädtel – Oberittersgrün en niet te vergeten één van de mooiste en bekendste lijnen van Wolkenstein naar Jöhstadt die in 1984 (personen verkeer) en 1986 (goederenverkeer naar Schmiedeberg) werd opgeheven.

Wat is er in 2007 nog te zien? Allereerst zijn alle nog 5 overgebleven smalspoorlijnen in de jaren '90 geprivatiseerd. Nadat de Deutsche Reichsbahn door de Deutsche Bahn was overgenomen, werd een aantal lijnen nog enkele jaren door de D.B. geëxploiteerd maar door de terugval van de reizigersaantallen werden de lijnen overgenomen door andere exploitanten.

We beginnen dit overzicht met de meeste oostelijke gelegen lijn; daarvoor moeten we zijn in de stad Zittau bijna gelegen aan de Poolse grens. Van hieruit rijdt een smalspoorlijn naar Kurort Oybin met een zijtak van Bertsdorf naar Kurort Johnsdorf. De lijn naar Kurort Oybin is 12 km lang en de zijtak 4 km. De lijn wordt geëxploiteerd door de S.O.E.G. (Sächsisch Oberlausitzer Eisenbahn Gesellschaft GmbH). Gereden wordt met locomotieven serie VII K Einheit en één lok serie VII K Neu. In Kurort Oybin is een goederenloods als museum ingericht en ook in Bertsdorf staat wat museummaterieel.

Vervolgens gaan we naar de omgeving van Dresden. In Radebeul is het beginpunt van een lijn via Moritzburg naar Radeburg over een afstand van 16 km. Een aantal jaren terug heeft de BVO Bahn GmbH het bedrijf overgenomen van de D.B. en heet het nu "Löschnitzgrundbahn". Gereden wordt met Neubau Loks serie VII K. Ook is hier museumbedrijf met Sächsische IV K. In het museum in Radebeul staat veel historisch materieel en sinds kort is Lok 99 604 (IV K) uit Bochum Dahlhausen teruggekeerd.

Ook in de buurt van Dresden in Freital Hainsberg was het beginpunt van de bekende "Weißeritztalbahn" van Kurort Kipsdorf over een lengte van 26 km. Helaas is deze mooie lijn door de Rabenauer Grund in augustus 2002 vrijwel geheel vernield door de "Jahrhundert Flut". De wederopbouw van deze lijn verloopt zeer traag. Toch hoopt men in september 2008, als de lijn 125 jaar bestaat, weer de gehele lijn te kunnen berijden. Hier deden dienst Loks serie VII K Einheit en VII K Neubau. Op bepaalde dagen worden er ritten gehouden van Dippoldiswalde naar Seifersdorf. Ook deze lijn is thans in beheer bij de BVO Bahn GmbH.

Ten westen van Dresden bevindt zich de stad Oschatz. Hier bevindt zich de "Döllnitzbahn"; de smalspoorlijn van Oschatz via Müngeln naar Kemmlitz. Vroeger vond hier veel goederenverkeer plaats met locomotieven serie IV K, in de vorm van kaolinevervoer vanuit Kemmlitz. Müngeln had en heeft het grootste smalspoorlocdepot van Oost Duitsland. In de jaren tachtig waren er zeker 8 IV K locs aanwezig. In 2007 is er nog maar één IV K loc bedrijfsvaardig waar op bepaalde dagen ritten mee worden gereden. Een positief punt is dat ter gelegenheid van het smalspoorfestival eind april 2006 een traject van 4 km is herlegd en heropend van Nebitzchen naar Glossen. In Glossen is een 600 mm Feldebahn te bezichtigen.

In het ertsgebergte vinden we de lijn Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal over een lengte van 17 km. Ook deze lijn wordt beheerd door de BVO Bahn GmbH en wordt 'Fichtelbergbahn' genoemd. Een paar jaar geleden is de lokloods in Kurort Oberwiesenthal geheel vernieuwd en uitgebreid. Hier doen locs dienst uit de serie VII K Neubau en enkele VII K Einheit. De lijn loopt door een mooi bosrijk gebied en vlak langs de Tsjechische grens.

Dan gaan we verder met de museumlijnen. Vlak in de buurt van de Fichtelbergbahn ligt Jöhstadt, het eindpunt van de vroegere lijn Wolkenstein – Jöhstadt. Vanaf begin jaren negentig heeft een aantal spoorwegliefhebbers de lijn vanuit Jöhstadt weer opgebouwd met als hoogtepunt in het jaar 2000 de heropening van een traject van 8 km van Jöhstadt naar Steinbach met het beroemde huisje met waterkraan. Aanwezig zijn drie locs serie IV K, één loc serie VI K en Lok 99 4511 ex Prignitzer Kleinbahn. Een andere museumlijn vinden we in de buurt van Zwickau in Schönheide, een station aan de allereerste smalspoorlijn van Wilkau Hasslau naar Carlsfeld. Ook hier is een gedeelte van de oude lijn over een afstand van 4 km herlegd en verdere verlenging ligt in de planning. Ook hier zijn drie locs serie IV K aanwezig waarvan twee dienstvaardig. Ook in het vroegere eindpunt in Carlsfeld is de lokloods in oude glorie hersteld en daar kan IV K loc 99 606 worden bewonderd. Tot slot is een bezoek aan het smalspoormuseum in Rittersgrün ook de moeite waard. Ik wens U alvast een goede reis naar smalspoorland Saksen!

Overzicht locomotiefseries gebouwd voor de smalspoorlijnen in de deelstaat Saksen.

Serie I K

44 stuks gebouwd tussen 1882 en 1892 (Nrs. 1 – 44), alle gesloopt, de laatste in 1964. Inmiddels wordt ter gelegenheid van het 125-jarig jubileum te Meiningen een dienstvaardige replica gebouwd met het nummer 45. Deze zou in het najaar van 2008 in dienst moeten komen.

Serie II K

3 stuks "dubbellocomotieven", twee gebouwd in 1884 in Engeland, zgn. Fairlie-locs met de nummers 18 en 19. Ze werden gesloopt in resp. 1903 en 1909. Eén exemplaar werd in 1890 gebouwd uit twee locs serie I K met het nummer 61 A/B en werd gesloopt in 1923.

Serie III K

6 stuks gebouwd tussen 1889 en 1891 (nrs. 35, 36, 43 – 46), alle gesloopt, laatste in 1926.

Serie IV K

96 stuks gebouwd tussen 1892 en 1921 (nrs. 103 – 198, vanaf 1925: 99 511 – 99 608). Grootste serie smalspoorlocomotieven ooit gebouwd. In de jaren zestig zijn 22 locs serie IV K in de werkplaats Görlitz als nieuwbouwloc met oude nummers afgeleverd. In 2007 zijn nog 22 stuks aanwezig, t.w.:

- 99 516 = Schönheide (dienstvaardig)
- 99 534 = Geyer (Denkmal)
- 99 535 = Dresden Museum
- 99 539 = Radebeul als "132" (dienstvaardig)
- 99 542 = Jöhstadt (dienstvaardig)

- 99 555 = Bertsdorf bij Zittau
- 99 561 = Mügeln (was tot april 2007 dienstvaardig)
- 99 562 = Neuenmarkt Wirsberg Museum
- 99 564 = Freital onderzoek
- 99 566 = Chemnitz – Hilbersdorf
- 99 568 = Jöhstadt (dienstvaardig)
- 99 574 = Mügeln (vanaf april 2007 dienstvaardig)
- 99 579 = Oberrittersgrün Museum
- 99 582 = Schönheide (dienstvaardig)
- 99 584 = Rügen (Prora)
- 99 585 = Schönheide
- 99 586 = Radebeul (HU)
- 99 590 = Jöhstadt (dienstvaardig)
- 99 594 = Straupitz = sept. '06 Rügen
- 99 604 = Radebeul Museum
- 99 606 = Carlsfeld
- 99 608 = Hainsberg (Dippoldiswalde, dienstvaardig)

Serie V K

9 stuks gebouwd tussen 1901 en 1908 (nrs. 201 – 209, vanaf 1925: 99 611 – 99 619). Alle gesloopt, de laatste in de jaren '40.

Serie VI K

15 stuks gebouwd in 1918 (nrs. 210 – 224, vanaf 1925: 99641 – 99 655). In 1963 zijn drie locs gemoderniseerd als zgn. Reko-Loks (nrs. 99 648, 653 en 654). Alle gesloopt in de jaren '60.

Serie VI K Nachbau

47 stuks gebouwd tussen 1923 en 1927, genummerd 99 671 – 99 717. In 1964 zijn vier locs gemoderniseerd als Reko-Lok (nrs. 99 687, 694, 696 en 706). In 2007 zijn nog drie locs aanwezig:

- 99 713 = Radebeul (dienstvaardig)
- 99 715 = Jöhstadt (dienstvaardig)
- 99 716 = Öchsle (W-) Duitsland

Serie VII K Einheit

32 stuks gebouwd tussen 1928 en 1933 met de nrs. 99 731 – 99 762. In 2007 zijn nog 14 stuks aanwezig:

- 99 731 = Zittau (dienstvaardig)
- 99 734 = Hainsberg
- 99 735 = Zittau (dienstvaardig)
- 99 741 = Hainsberg
- 99 746 = Oberwiesenthal (HU)
- 99 747 = Radebeul (dienstvaardig)
- 99 749 = Zittau (dienstvaardig)
- 99 750 = Zittau (Trixi Park)
- 99 757 = Zittau
- 99 758 = Zittau (dienstvaardig)
- 99 759 = Oberrittersgrün Museum
- 99 760 = Zittau
- 99 761 = Hainsberg (dienstvaardig)
- 99 762 = Hainsberg

Serie VII K Neubau

24 stuks gebouwd tussen 1952 en 1957, nrs. 99 771 – 99 794. Loc 99 774 in 1980 gesloopt, loc 99 792 in 1972 gesloopt; rest in 2007 nog aanwezig:

- 99 771 = Hainsberg
- 99 772 = Oberwiesenthal (dienstvaardig)
- 99 773 = Oberwiesenthal (dienstvaardig)
- 99 775 = Radebeul
- 99 776 = Oberwiesenthal = Z Lok
- 99 777 = Radebeul
- 99 778 = Radebeul
- 99 779 = Radebeul
- 99 780 = Hainsberg = Z (plukloc)
- 99 781 = Jöhstadt Museum
- 99 782 = Putbus Rügen
- 99 783 = Putbus Rügen (dienstvaardig)
- 99 784 = Putbus Rügen (dienstvaardig)
- 99 785 = Oberwiesenthal
- 99 786 = Oberwiesenthal (dienstvaardig)
- 99 787 = Zittau (dienstvaardig)
- 99 788 = Öchsle (W-) Duitsland
- 99 789 = Oberwiesenthal (dienstvaardig)
- 99 790 = Hainsberg opgesteld
- 99 791 = Radebeul Museum
- 99 793 = Freital voorbereiding HU
- 99 794 = Oberwiesenthal (dienstvaardig)

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Korte berichten

- De D66-fractie van de gemeente Haren pleit voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Hoogezand-Sappemeer en Haren. Daarbij zou gebruik gemaakt moeten worden van de verbindingsboog tussen Waterhuizen en Onnen, die alleen voor goederenverkeer wordt gebruikt. Tussen beide plaatsen is ook geen busverbinding, zodat reizigers altijd de 'hoek-om'-verbinding via Groningen dienen te benutten, zo ze niet voor auto of fiets hebben gekozen.
- ProRail heeft zich de woede van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij op de hals gehaald. Op 06-05 viel de door de ZLSM georganiseerde Stoom- en Techniekdag voor een fors deel in het water doordat de stoomtreinen van de ZLSM niet werden toegelaten op het baanvak Schin op Geul – Valkenburg, hoewel een aanvraag daarvoor wel door ProRail was gehonoreerd. De treindienstleiders in Maastricht, die waarlijk geen hoge werkdruk hebben met de lage frequenties in dit deel van het land, weigerden alsnog ad-hoc-bijsturingsmaatregelen te nemen. Alleen door kaartjes bij Veolia te kopen, konden in Valkenburg wachtende bezoekers van het festijn nog in Schin op Geul geraken. De ZLSM heeft directeur Los van ProRail schriftelijk op opheldering gevraagd.

Infrastructuur

- Vanaf 18-04 was het enkelsporige hulpspoor in Almelo eindelijk in volledig in dienst, met werkende ATB.
- In maart en april werd het emplacement Oosterhout Vijf Eiken opgebroken.
- In de week van 30-04 vond spoorvernieuwing op de Hoekse Lijn tussen Maassluis en Hoek van Holland. Door het vroeg invallende zomerweer verwachtte NSR voor enkele dagen in de meivakantie capaciteitsproblemen in het vervangende busvervoer, maar grote moeilijkheden bleven uit.
- Momenteel vindt de planning plaats voor de bouw van een ongelijkvloerse kruising ('dive-under') van de Westelijke Tak ter hoogte van het onderhoudsbedrijf Amsterdam en de aansluiting van de Westhaven op het Singelgrachtracé. Momenteel is deze kruising à niveau, een situatie die met het stijgende aantal treinen op de Schiphollijn en het toenemende goederenvervoer onhoudbaar is. De bouw van de onderdoorgang zou in 2010 gereed moeten zijn en kost naar schatting 39 miljoen euro.

Stations

- Een lezer informeerde ons over de opening van het nieuwe station Tiel Passewaaij op 14-04. Als openingstrein fungeerden de 2957 en 2940, die rond 11.00 uur bij de nieuwe halte arriveerden, alwaar met het uit elkaar vliegen van een berg ballonnen het station geopend werd. Overigens reden de rest van de dag de treinen – volgens dienstregeling – het nieuwe station nog voorbij...
- Het al sedert enige jaren in onbruik zijnde stationsgebouwtje van Helmond Brouwhuis wordt gesloopt. Voor het stationsgebouw konden geen commerciële exploitanten geïnteresseerd worden.

OV-chipkaart

- Arriva neemt in Friesland een proef met een eigen OV-chipkaartautomaat. Een eerste proefautomaat werd op begin mei in Leeuwarden in gebruik genomen. Het nieuwe apparaat was al enige tijd geleden geplaatst, maar Arriva wachtte nog op toestemming van het landelijke OV-chipkaartbureau alvorens tot ingebruikname te kunnen overgaan.

IJzeren Rijn

- De heringebruikname van de IJzeren Rijn tussen Budel en Weert blijft de gemoederen in deze streek bezighouden. De NMBS wil graag het aantal treinen tussen België en Duitsland flink uitbreiden; de Tweede Kamer vindt dit provocatie van de Belgen. Minister Eurlings moest de kamer melden dat het spoorgedeelte Budel – Weert behoort tot het Nederlandse openbare spoornet en hij de NMBS dus niet kan tegenhouden. Eurlings heeft kennelijk ingezien dat het verzet van de Limburgers zinloos en onterecht is: dat sinds 1991 geen treinen over de IJzeren Rijn hebben gereden, wil niet zeggen dat de zeurende zuiderlingen *dus* gekend moeten worden in de beslissing het treinverkeer over de verbinding nieuw leven in te blazen.
- Inmiddels debatteert de Tweede Kamer verder over het reactivering van het restant van de IJzeren Rijn. Om het natuurgebied De Meinweg te ontzien, wordt gesproken over een geheel nieuw tracé langs Roermond.

HSL-Zuid

- Naast de andermaal vertraagde aflevering van het V250-materieel loopt ook de ombouw van de Thalys-treinstellen voor ECTS vertraging op. De SNCF heeft te kennen gegeven dat het eerste stel pas begin 2008 gereed kan zijn.
- Daarmee is de rampspoed niet ten einde: vele geluidsschermen langs de snellijn in Noord-Brabant blijken op de lange duur (toch) niet bestand te zijn tegen drukgolven van snel rijdende treinen. Een probleem dat niet nieuw is voor hogesnelheidslijnen: soortgelijke moeilijkheden onderzocht DB Netz met de geluidsschermen langs de hogesnelheidslijn Keulen – Frankfurt. Het blijft merkwaardig dat in Nederland telkens het wiel opnieuw uitgevonden moet worden.

Amsterdam – Utrecht

- De grote ombouw van Amsterdam – Utrecht kwam op tijd in dienst op 25-04. De officiële openingsrit voor het nieuwe station Abcoude en de tunnelbak werd gereden met de 2984. De halte Zuilen kwam zoals gemeld op blz. 140 nog niet in dienst, maar NSR had in het reizigersinformatiesysteem van SGMm al wel de nieuwe halte ingeprogrammeerd. Men had echter verzuimd het omroepmoment van de halte Abcoude te wijzigen, zodat deze halte eerst wordt omgeroepen op het moment dat een trein uit het nieuwe station vertrokken is richting Breukelen.
- Doordat raccordement Maarssen door de ombouw een week lang niet bereikbaar was, week de vuilrein van Essent uit naar het nieuwe emplacement Cartesiusweg in Utrecht. Vanaf daar werden de wissellaadbakken over de weg vervoerd naar Maarssen.
- Op 03-05 reed loc 1772 een retourrit van Hoofddorp Opstel via de Utrechtboog naar Utrecht, waarbij filmopnamen gemaakt werden voor de projectorganisatie van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht.

Leiden – Alphen – Woerden

- In de meivakantie werd groot onderhoud gepleegd aan het baanvak Alphen aan den Rijn – Bodegraven. Tijdens het werk werden onder andere de eerst in 2006 gelegde houten

dwarsliggers vervangen door betonnen exemplaren. Omdat volgens ProRail het gebruik van een ballastafwerkmachine door de vele landbouwoverpaden niet mogelijk was, wordt de gedurende de twee weken na de spoorvernieuwing het reguliere treinverkeer gebruikt om de baan te zetten. Vertragingen van vijf tot tien minuten per trein waren het gevolg.

Infraproblemen

- Het herstel van een wisselstoring, veroorzaakt doordat een hogesnelheidswissel bij Zoeterwoude op 19-04 tijdens werkzaamheden was opengereden, duurde de hele dag. De treindienst kon intact blijven door de kruising te verleggen naar Alphen aan den Rijn. De treinen richting Utrecht kregen daarbij voorrang op het verkeer naar Leiden. De spitstoevoegers werden opgeheven. Opvallend was dat twee City-Pendels een van de vier VIRM-diensten in de 8800 overnamen. In de avondspits werden aan dit duo nog eens twee SGM-tweewagenstellen toegevoegd.
- Door een brand in een EBS kast in het VL gebouw van de Kijfhoek op 29/4, rond 2 uur, was er geen treinverkeer mogelijk op de havenspoorlijn en van Zevenaar naar Emmenrich, want het gedeelte bij de toekomstige aansluiting van de Betuweroute wordt ook bediend vanaf de Kijfhoek. 's Ochtends rond 8 uur kon er weer gereden worden op dit stukje en was de havenspoorlijn weer bereikbaar vanaf IJsselmonde. Kijfhoek kon pas weer bereikt worden op maandagochtend vroeg. Wel is een aantal treinen gedurende de stremming van de Kijfhoek vertrokken door het krukken van wissels in de goede stand en met aanwijzingen.
- Een defecte waterleiding zorgde op 01-05 voor een verzakking op het emplacement Oosterhout Weststad.
- Op 02-, 03- en 04-05 zorgde een defect aan wissel 55 op de Maasvlakte voor problemen.
- Vanwege problemen met een computer op de verkeersleidingpost in Amsterdam was er op 04-05 tussen 15.35 en 15.50 uur geen bediening mogelijk van de seinen en de wissels op de Flevo- en Utrechtse lijn. Uitwijk naar een reserverwerkplek bood soelaas.
- Een schip voer in de ochtend van 04-05 tegen de brug over het Merwedekanaal bij Arkel. Een klein uur was er geen treinverkeer mogelijk, maar de schade bleek mee te vallen.
- Door een defect aan de Ost-Friesenbrug tussen Nieuweschans en Weener op 05-05 was gedurende een klein uur geen treinverkeer mogelijk tussen beide plaatsen.
- In de nacht van 05- op 06-06 werd een wissel bij Gaasperdammerweg Aansluiting tijdens werkzaamheden beschadigd. Tot 13.15 uur was de serie 4600 opgeheven tussen Amsterdam en Lelystad. Vanwege onderdelengebrek werd aanvankelijk geprobeerd onderdelen van een minder vitaal wissel te 'lenen' om het beschadigde exemplaar provisorisch te herstellen, maar dat bleek niet mogelijk.
- 's Morgens op 06-05 zorgde een wisselstoring een kleine twee uur voor problemen tussen Amsterdam Centraal en Schiphol. De 2100 en 2400 werden omgeleid via Haarlem; de 600 en 2600 werden gekeerd te Schiphol.
- In de middag van 06-05 ontstond vanwege een computerprobleem een wisselstoring bij Amsterdam Bijlmer. Een half uur lang was er geen treinverkeer mogelijk tussen Bijlmer en Muiderpoort.

Bermbranden

- De aanhoudende droogte zorgde eind april en begin voor vele bermbranden. Vonkvorming treedt niet alleen op bij (sterk) remmen, maar ook als een stroomafnemer een leidingonderbreker passeert. Op Koninginnedag zorgden brandjes tussen Buitenpost en Veenwouden en tussen Meppel en Dedemsvaart voor problemen. Twee dagen later was een brandje tussen Delft Zuid en Delft snel geblust door

ingrijpen van een machinist. Tot twee keer toe waren er bermbrandjes tussen Bodegraven en Woerden. Op 03-05 brandde het tussen Breda en Roosendaal en twee keer tussen Tilburg en Breda. Tijdens het ochtendgloren veroorzaakten smeulende dwarsliggers tussen Nijmegen en Ravenstein voor een kortstondige verstoring. Die dag waren er ook problemen tussen Woerden en Oudewater; een dag later was het twee keer raak tussen Tilburg en Gilze-Rijen.

- Zelfs op een werktrein die tussen Alphen en Bodegraven onderweg was (zie 'Leiden – Alphen – Woerden') ontstond op 01-05 brand in een aantal op de laatste wagen liggende dwarsliggers.
- Al begin april was het traject Maarn – Driebergen regelmatig het toneel van (forse) bermbranden (blz. 141), aanleiding voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug Railion een brandbrief (!) te schrijven waarin gevraagd werd alert te zijn bij remmingen.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- In de nacht van 12- op 13-04 woedden op drie plaatsen in mDDM 7854 kleine brandjes, nadat het treinstel als 5891 in Amsterdam Centraal was aangekomen. De vuren werden ontdekt door NS-medewerkers.
- Trein 48644 bleef op 13-04 steken op de helling van de Velsertunnel. Vanuit Beverwijk kwam een Corus-loc te hulp.
- In de nacht van 16- op 17-04 ontspoorde in de Haagse Grote Binckhorst ICK-rijtuig 22-37 922 van stam 5407 met een draaistel. Het rijtuig trok loc 1823 ook met een as het spoor uit. Deze loc groef zich behoorlijk in, hetgeen het in de rails terugplaatsen ervan niet vergemakkelijkte. Hersporing en herstel van de beschadigde wissels 943 en 983 duurden tot het einde van 18-04. Bij aanvang van de reizigersdienst op 17-04 waren drie ICK-stammen voor de serie 1900 en één ICRm-stam voor de 2000 niet beschikbaar voor de dienst. Een grote wegkraan takelde de 1823 weer in de rails. Nadeel van de nieuwe wissels met betonnen dwarsliggers is de forse schade die doorgaans ontstaat bij ontsporingen en de lange duur van de herstelwerken. In dit geval was het niet anders: de Grote Binckhorst was gedurende de herstelwerkzaamheden nauwelijks beschikbaar voor het opstellen van materieel. In de nacht van 17- op 18-04 werd daarom veel materieel op Den Haag HS opgesteld. Ook op 18-04 werd veel materieel dat tussen de spitsen normaliter in de Binckhorst verblijft, op HS geplaatst. Het restant van stam 5407 kwam al op 17-04 naar Leidschendam en vertrok in het sternet naar Maastricht. De 1823 kwam op 27-04 achter de 1849 met 40 km/h naar Tilburg, waarbij in wissels slechts 20 km/h gereden mocht worden.
- Op 18-04 ontspoorde op wissel 231A te Uitgeest een stopmachine, hetgeen een fikse stremming in de ochtendspits van het traject richting Zaandam tot gevolg had. Een deel van de IC-treinen werd via Haarlem omgeleid.
- Diezelfde morgen was Spitzke-trein 97922 bij Assen tot stilstand gekomen nadat een aantal dwarsliggers was verschoven. Een kraan van Spitzke kwam ter plaatse om de lading weer op de juiste plaats te leggen.
- Een onbekende rangerende dieselloc botste op 19-04 op spoor 332 op emplacement Waalhaven met een stilstaande loc.
- Trein 30932 botste diezelfde dag tussen Winterswijk en Aalten met een auto.
- In VIRM 8743 woedde in de avond van 24-04 in de Haagse Binckhorst, dat vermoedelijk was aangestoken kort nadat het stel in Den Haag Centraal was binnengelopen.
- Brandstichting was de oorzaak van een forse verstoring in Rotterdam Centraal in de avond van 25-04. In ICK 22-37 927, op dat moment het achterste rijtuig van trein 1976, woedde bij aankomst in Rotterdam brand, die met enorme rookontwikkeling gepaard ging. Nadat eerst drie sporen bui-

ten gebruik genomen waren, werd al spoedig het treinverkeer in heel Rotterdam Centraal stilgelegd, hetgeen door de ongewoon hevige rookontwikkeling verstandig was. De brandweer kwam met veel materieel ter plaatse, maar kon niet voorkomen dat de twee achterste coupés van de 22-37 927 geheel uitbrandden. Nadat het rijtuig van de rest van de trein en van zijn stam 5418 was gescheiden, werd het diezelfde nacht door de Haarlemse loopjongen 1734 opgehaald en naar het revisiebedrijf gebracht.

- Op 01-05 botste onder de kap van Amsterdam Centraal de videoschouwtrein VST-05 op spoor 8b tegen de lege 8635. De schade aan beide treinen was gering – van de 8635 werd een automatische koppeling ingedrukt – maar het duurde geruime tijd eer beide treinen van elkaar los waren. De VST-05 kwam aansluitend naar Amersfoort.

- Al op 02-05 werd NS opnieuw getroffen door een treinbrand. Bij Delft Zuid brandde een fors deel van de 852, onderweg met de 510 als trein 5183, uit. De brandweer kwam ter plaatse om het vuur te blussen en meldde dezelfde avond al dat de brand waarschijnlijk het gevolg was van brandstichting. Opvallend is dat deze tweede treinbrand opnieuw in de omgeving van Rotterdam plaatsvindt. Nog diezelfde avond hield de politie op basis van getuigenverklaringen in Delft vier mannen van 17 en 18 jaar uit die plaats aan. Bk 852 brandde aan de vouwbalgzijde grotendeels uit. De 852 zou aanvankelijk door de 510 teruggesleept worden naar Delft voor technisch onderzoek, maar luchtlekkage in het plafond van de 852 verhinderde dat. De 514 en 908 werden uit Rotterdam gehaald om de beide stellen naar de Binckhorst te slepen. Daar moest de brandweer opnieuw in actie komen omdat de brand weer was opgelaaid. Vanwege ruimtegebrek in de Binckhorst kwam het treinstel op 03-05 naar spoor 302B te Den HS, waarna de 510 terugkeerde in de reizigersdienst.

- Trein 69563 strandde op 04-05 in de Botlektunnel. Een hulploc van Rail4Chem sleepte de trein de tunnel uit.

- In de avond van 02-05 botste treinstel 8727 als trein 708880 tussen Alphen aan den Rijn en Leiden Lammenschans met een auto, die als gevolg daarvan in een naast het spoor gelegen sloot belandde. De 8727 kwam na de botsing naar de Binckhorst en nam daar de 8721 op sleeptouw. Deze VIRM was met een ernstig defect aan een hoogspanningskabel in Den Haag gestrand. Nadat de betreffende kabel was gedemonteerd, sleepte de 8727 z'n collega naar het onderhoudsbedrijf Onnen.

- ICRm 20-70 416 moest op 04-05 in België uit de dienst genomen worden met een defect aan een draaistel. In Mechelen werd het defecte draaistel gewisseld met een vers uit Nederland gekomen exemplaar.

- Trein 7974, bestaande uit de DM '90-treinstellen 3416 en 3433, strandde op 09-05 bij Borne met rookontwikkeling als gevolg van een vaste rem. De ongevallenploeg moest ter plaatse komen om de trein verplaatsbaar te maken.

Capaciteitsproblemen

- Eind april en begin mei ontstonden bijna dagelijks capaciteitsproblemen in het goederenverkeer. Op 28-04 werden goederentreinen in het hele land opgehouden omdat de Maasvlakte en de Waalhaven geheel vol stonden met treinen. Ook de kolen- en ertsterminals konden geen treinen meer opnemen. In Utrecht GE, Rotterdam Noord Goederen, Tilburg, Tilburg GE en Lage Zwaluwe werden treinen opgesteld, soms meer dan 24 uur lang. Op 01-05 waren de problemen voorbij, maar op koninginnedag deed zich een tekort aan sporen voor in Emmerich. Dat was op 02- en 05-05 opnieuw het geval. De Kijfhoek en Waalhaven konden op 03-05 geen treinen opnemen, terwijl op 04-05 de gehele ochtend geen treinen welkom waren in de Waalhaven en op de Maasvlakte.

- Beide emplacementen dreigen te bezwijken onder hun succes. Veel shuttles worden grotendeels beladen bij ECT op de Maasvlakte, waarna zij het RSC in de Waalhaven aandoen voor een klein aantal containers. Omdat het RSCw aan de top zit van zijn capaciteit draait, is er vaak geen plaats voor de treinen en stapelen vertragingen op. Besloten is daarom om het RSCw met aantal treinen te mijden. Treinen die nog wel veel lading van of voor het RSCw hebben, zoals shuttles van en naar Italië, doen nog wel het RSCw aan.

Nederlandse Spoorwegen

Dienstregeling 2007 & 2008

- Op 16-04 presenteerde NS de klanttevredenheidscijfers over het eerste kwartaal van 2007. Het aantal treinreizigers dat de vervoerder voor haar totale dienstverlening een zeven of hoger gaf, steeg met drie procent naar 67%. Opvallend is dat het onderdeel 'op tijd rijden' beter scoort maar de punctualiteit zelf niet noemenswaardig toeneemt, hetgeen waarschijnlijk vooral veroorzaakt wordt door de vele storingen aan de infrastructuur. Ook het onderdeel 'informatie bij ontregelingen' werd beter gewaardeerd, maar dit lijkt eerder een kwestie van geluk dan van wijsheid, zoals elke oplettende treinreiziger kan zien en vooral kan horen. Wat het meest opvalt, is de forse toename van het aantal treinen dat *niet* gereden heeft (maar wel in het spoorboekje stond): dat cijfer steeg met 0,7% naar 2,5%, een nieuw record sinds 2002. Ook deze toename lijkt een gevolg van het grote aantal problemen aan de infrastructuur, gecombineerd met de structurele krapte op een aantal baanvakken in de Randstad. Al eerder werd in deze kolommen gemeld dat de Netwerkbesturing van ProRail Zuidwest erg gemakkelijk treinen opheft op de verbinding Utrecht – Gouda – Den Haag/Rotterdam v.v. in geval van (dreigende) vertragingen. Vervoerders zijn het gebrek aan inzicht bij de verkeersleiding van de infrabeheerder lagzamerhand beu: niet zelden komt een IC die – bij Gods gratie of vanwege een treindienstleider die een opdracht van een Netwerkbestuurder simpelweg naast zich neerlegt – met negen minuten vertraging uit Den Haag vertrekt in Utrecht aan met twee minuten vertraging. Door de zonder uitzondering fors verlengde stationnementen is het relatief eenvoudig geworden vertragingen in te lopen.

- Met ingang van de dienstregeling 2008 wordt Amsterdam twee nachttreinverbindingen rijker. DB Autozug heeft besloten de verbinding Milaan – Dortmund (NZ 300/301) vanaf Keulen naar Amsterdam te laten lopen, omdat het reizigerspotentieel naar Dortmund betrekkelijk gering is gebleken in vergelijking met de vraag naar verbindingen met Amsterdam. De CityNightLine-verbinding met München en Zürich, die ongewijzigd blijft bestaan, biedt met veertien rijtuigen inmiddels de maximale capaciteit. Als tweede nieuwe verbinding wordt EuroNight 346/347 Warschau – Frankfurt omgelegd naar Amsterdam. Beide treinen nemen koerswagens mee: de trein uit Milaan heeft rijtuigen uit Wenen bij zich, de trein uit Warschau voert wagens uit Praag, Kopenhagen, Moskou en Minsk mee naar Amsterdam.

Korte berichten

- Op 28-04 deed een lange gezelschapstrein uit Duitsland ons land aan. De uit Wuppertal-Oberbarmen afkomstige trein van de firma Bahn Touristik Express uit Regensburg bestond uit negen ex-DR-Bom-rijtuigen (waarvan één Bomz met statische omzetter), vier ex-DR-Bcom-rijtuigen, een ex-DB-WGmz-gezelschapsrijtuig en het eveneens van de voormalige Bundesbahn afkomstige gezelschapsrijtuig 51 80 02-80 600, een in 1976 door Waggon-Union geleverd prototype (Wgmh 824) voor een serie van tien gezelschaps-

rijtuigen. Deze rijtuigen (WGMz) werden in 1980 en 1981 door Waggon-Union en O&K geleverd, weken op een aantal punten af van het prototype (zichtbare verschillen waren de MD52-draaistellen en de steile dakeinden van de serierijtuigen, terwijl de Wgmh 824 MD36-draaistellen en afgeronde daken had). Omdat de MD52-draaistellen van de WGMz 825 in 2001 nodig waren voor de vervanging van Wegmann-draaistellen van Bpmz-IC-rijtuigen, werden ze gesloopt. De Wgmh 824 was toen inmiddels verkocht aan Bahn Touristik Express.

- NS-bouwdochter Strukton heeft de Duitse bouwdochter Reisse overgenomen. Reisse is van oorsprong een familiebedrijf uit Kassel en telt thans 170 medewerkers. De onderneming is in 1913 opgericht.
- Op twaalf VIRM- en twaalf ICM-treinstellen wordt een proef gedaan met het 'pellen' van wielen. Door regelmatig op de kuilwielenbank een laagje van wielen af te schrapen, hoopt NedTrain de levensduur van wielen te verlengen. Het aantal kuilwielenbankbehandelingen daalde in de eerste fase van de proef met 40%.
- De nieuwe wasmachine op het opstelrein aan de Cartesiusweg is in april zo goed als gereedgekomen. Het opstelrein krijgt twee inspectieputten, waarvoor het beton eind april werd gestort. Momenteel zijn de kantoren van de Cartesiusweg gehuisvest in containers, in juni zal volgens planning een definitief onderkomen gereed zijn.
- Waar NS behoefte heeft aan extra conducteurs en machinisten, bouwt TNT haar bestand postbodes gestaag af. Op 03-05 kwamen derhalve twintig postbodes op 'snuffelstage' als conducteur bij NS. In hun TNT-uniform liepen belangstellende briefbestellers een dag mee met een conducteur van NSR.
- NSR heeft vier rijsimulatoren besteld. De ten behoeve van opleiding aan machinisten gekochte simulatoren worden volgend voorjaar geleverd. Het betreft exemplaren die VIRM en het nieuwe Sprinter-Lighttrain nabootsen. De zogeheten 'full scope simulatoren' worden alle in Amersfoort geplaatst, waar sedert enige tijd het grootste deel van de opleidingsactiviteiten van NS is geconcentreerd.

Koninginnedag

- Op koninginnedag gaf NS een visitekaartje af door zonder problemen 215.000 feestvierders naar Amsterdam te vervoeren en tegelijk de toestroom naar 's-Hertogenbosch in goede banen te leiden.
- Alleen in Noord-Holland ontstonden enkele problemen. Trein 4533 stond tien minuten in de Hemtunnel stil nadat baldadige lieden aan de noodrem hadden getrokken. Trein 4539 strandde eveneens in de Hemtunnel na een noodremtrekking. Trein 4826 moest vanwege de drukte reizigers achterlaten in Haarlem Spaarnwoude. Trein 3056 werd bij vertrek uit Amsterdam abusievelijk richting Sloterdijk hoog gestuurd. De trein maakte kop bij Riekerpolder Aansluiting en kwam via de Hembog naar Alkmaar.
- De vervoerder deelde op grote schaal oranje, kartonnen kroontjes uit met het NS-vignet, die vervolgens massaal gedragen werden. Het is te hopen dat NS door het succes volgend jaar niet overmoedig wordt. De grote problemen in 2001 zijn bij velen nog niet uit het geheugen verdwenen.

VIRM

| VIRM-schadebakken per 16-11 | | | | | |
|-----------------------------|------------|-----------|------------|------------|------------------|
| RB Haarlem | | | | | |
| | nummer | ex- | reden | | |
| mBvk1/2 | 290 8611 | 8656 | Amsterdam | 21-05-2004 | terzijde |
| mBvk1/2 | 290 8718 | 8728/9528 | Roosendaal | 30-09-2004 | terzijde |
| mBvk1/2 | 290 8539 | 9420 | Wijhe | 03-11-2005 | botsschade |
| mBvk1/2 | (290 8718) | nieuwbouw | | | geschilderd |
| mBvk1/2 | 290 8665 | 9416/9504 | | 21-03-2007 | defecte HS-kabel |
| mBvk1/2 | 290 8532 | 9416 | onbekend | 16-03-2007 | botsschade |

| | | | | | |
|----------------------------|-------------|-----------|----------------|------------|----------------------|
| ABv3/4 | 380 8020 | 9420 | Wijhe | 03-11-2005 | botsschade |
| ABv6 | 380 8301 | 9401 | Ede-Wageningen | 13-09-2004 | brandschade |
| VIS Halberstadt | | | | | |
| | nummer | ex- | reden | | |
| ABv3/4 | 380 8128 | 8728/9528 | Roosendaal | 30-09-2004 | botsschade |
| ABv6 | 380 8409 | 8728/9528 | Roosendaal | 30-09-2004 | botsschade |
| OB Ommen | | | | | |
| | nummer | ex- | reden | | |
| mBvk1/2 | 290 8691 | 8703 | De Haar | 07-06-2006 | hersteld |
| Wagenwerkplaats Amersfoort | | | | | |
| | nummer | ex- | reden | | |
| mBvk1/2 | ongenummerd | nieuwbouw | reserve | | nog niet geschilderd |
| mBvk1/2 | ongenummerd | nieuwbouw | reserve | | nog niet geschilderd |
| mBvk1/2 | ongenummerd | nieuwbouw | reserve | | nog niet geschilderd |

- De op de Dijkgracht geparkeerde 9416 (blz. 133) blijkt na de (reeds half maart) opgelopen botsschade een mBvk gewisseld te hebben met de 9504. Op 22-03 werd in het onderhoudsbedrijf Leidschendam de 290 8665 van de 9504 met een defecte hoogspanningskabel in de 9416 geplaatst, waarvan de 290 8532 toen al botsschade had. De 9504 ging vervolgens de baan op met de 290 8531 van de 9416.
- De nieuwe raamstickers ter markering van de stiltezones in VIRM blijken niet vandaalbestendig te zijn. In veel treinstellen zijn half of geheel weggepeuterde stickers te zien. De aanduiding van de stiltezones is sowieso een moeizaam geheel. Op de VIRM-stellen zijn de zones immers van beneden- naar bovendecks verhuisd. Aan de buitenzijde is daartoe het bekende 'ssst'-stickertje ook verplaatst, maar door de grote hoogte waarop het zich nu bevindt, is het nauwelijks nog te lezen.
- De bestemmingsaanduidingen van VIRM kunnen sinds een update van de software alle stations en haltes tonen. Het was altijd al mogelijk om bewegende teksten in de bestemmingsdisplays in de compartimenten te tonen. Op 10-05 was in de 8635 de tekst "dit treindeel gaat na *niet instappen* verder als stoptrein" te lezen...

SGM

- In april werd definitief het contract ondertekend voor de modernisering van de dertig SGM-tweewagenstellen SGM-0 en SGM-1. Voor circa 40 miljoen euro renoveert Bombardier in Randers de dertig CityPendels op dezelfde wijze als de driewagenstellen. De stellen krijgen dus een afdeling eerste klasse (terug), maar een toilet zal in de SGM-1-stellen niet terugkeren. De SGM-0-stellen worden van een wagenovergang tussen de bakken voorzien. Deze treinstellen komt pas aan de beurt nadat de hele serie SGM-1 is behandeld.
- De 2031 kreeg in het weekeinde van 14-04 in het onderhoudsbedrijf een speciale onderhoudsbeurt en werd op 28-04 door Railion afgehaald, geplaatst tussen twee koppelwagens. Via Den Haag HS en Hengelo vertrok het treinstel naar Denemarken. De reis was in Oldenzaal al ten einde; enkele dagen later werd een tweede poging ondernomen oostwaarts te vertrekken.
- Ter voorkoming van uitval van de verwarmingsinstallatie in treinsamenstellingen van drie SGMm-en (blz. 99), is als noodmaatregel besloten machinisten en storingsmonteurs erop te wijzen de treinverwarming uit te schakelen bij het verlaten van de cabine. Bombardier werkt aan een structurele oplossing.
- Omdat bij het gereedmaken van de driewagenstellen voor de tocht naar Randers in Hengelo tamelijk veel problemen ontstonden, is besloten de totale voorbereiding in Leidschendam te verzorgen. Ook de afnameproefritten vinden weer vanuit Leidschendam plaats. De tweetjes krijgen een beurt om alle openstaande werkzaamheden weg te werken; de 2009, 2024 en 2031 zullen deze behandeling in Denemarken ondergaan. In de weken van 20-08, 05-11 en 19-11 zal telkens één tweetje naar Randers vertrekken; in de week van 03-12 twee stellen. De eerste gerenoveerde treinstellen keren in april 2008 in Nederland terug.

- De 2006 kreeg begin mei te maken met een hardnekkige storing, niet lang nadat van het treinstel een tractiemotor vervangen was. Met sluiting werd het treinstel te Den Haag HS op spoor 317 geparkeerd, alvorens het onderhoudsbedrijf Leidschendam ruimte had voor het stel.

Mat '64

- Van de op 27-02 na revisie afgeleverde 443 werden op 12-04 de ruiten van alle tussendeuren, coupédeuren en – wanden stukgeslagen. Door de grote drukte in het revisiebedrijf Haarlem werden alle defecte onderdelen in het onderhoudsbedrijf Amsterdam gedemonteerd en naar Haarlem gebracht. Op 08-05 kwam het treinstel weer in dienst en direct naar de servicelocatie in Zwolle, alwaar het op proef wordt voorzien van kunststof remblokken. Op 15- en 16-05 zal het treinstel remproefritten rijden tussen Meppel en Assen.
- Van de 469 liep op 05-05 de revisietermijn af, maar in RB Haarlem was nog geen plaats voor het treinstel. De Plan V werd geparkeerd te Den Haag HS, niet ver van de uitgebrande gedeeltelijk uitgebrande 852 (zie 'onregelmatigheden bij vervoerders').
- Op 19-04 werd op het emplacement van Coevorden een grote calamiteitenoefening gehouden. Railion bracht twee dagen eerder de terzijde staande 461 van Zwolle naar Coevorden. Het treinstel 'ramde' een voormalige CSA-2-bus van GVU op een overweg; daarnaast waren Railion-loc 6455 met de demonstratie-ketelwagen en een gewone ketelwagen bij het fictieve ongeval betrokken.

DDM/DD-AR

- Loc 1842 sleepte op 17-04 de bij de botsing bij Muiderpoort op 12-03 beschadigde DDM-rijtuigen 6907 en 6828 naar het revisiebedrijf Haarlem, waarbij de Bvk achter het tussenrijtuig liep. De Bvk is aan binnen- en buitenzijde behoorlijk gehavend, maar de bak is er verhoudingsgewijs goed vanaf gekomen doordat hij niet getordeerd of geknikt is.
- Om de geluidreductie van rijdende treinen te verminderen, werden van de DDM-rijtuigen 6913, 6838, 6673, 6628, 6811, 6812 en 6814 in de week van 23-04 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam de wielen 'glad'gedraaid. Het betreft hier een vervolg van de 'sileNS'-proef met stille remblokken.
- Met maandenlange vertraging leverde Tilburg op 19-04 de 6828 af, op 24-04 gevolgd door de 6811, 6812, 6814 en 6838. In de nacht van 29- op 30-04 ontstond bij het onderhoudsbedrijf Amsterdam een kleine brand in de verwarmingskast van de 6838, nog voordat het rijtuig in de reizigersdienst verschenen was. De schade bleef gering.
- Op 10-05 vertrok de 6915 vanuit het revisiebedrijf Haarlem naar Tilburg, kennelijk om daar testrijtuig te worden. Waarom Tilburg zo veel moeite heeft met de revisie van DDM-1, werkelijk geen materieeltype waarmee het revisiebedrijf geen ervaring heeft, is niet bekend.

| Samenstelling DDM-1-stammen per 20-04 | | | | | | Samenstelling DDM-1-stammen per 26-04 | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|---------------------------------------|------|------|------|------|------|
| 6903 | 6817 | 6674 | 6825 | 6632 | 6824 | 6903 | 6871 | 6674 | 6878 | 6625 | 6824 |
| 6904 | 6841 | 6621 | 6821 | 6635 | 6876 | 6905 | 6836 | 6613 | 6826 | 6618 | - |
| 6905 | 6836 | 6613 | 6826 | 6618 | - | 6906 | 6832 | 6614 | 6827 | 6624 | 6834 |
| 6906 | 6832 | 6614 | 6827 | 6624 | 6834 | 6908 | 6877 | 6617 | 6813 | 6627 | 6816 |
| 6908 | 6877 | 6617 | 6813 | 6627 | 6816 | 6911 | 6823 | 6633 | 6835 | 6622 | 6837 |
| 6911 | 6823 | 6633 | 6835 | 6622 | 6837 | 6912 | 6822 | 6615 | 6833 | 6612 | 6831 |
| 6912 | 6822 | 6615 | 6833 | 6612 | 6831 | 6913 | 6841 | 6621 | 6821 | 6635 | 6876 |
| 6914 | 6818 | 6631 | 6875 | 6623 | 6670 | 6914 | 6818 | 6631 | 6875 | 6623 | 6670 |

ICM

- De provisorische declassering van de mA-bak van de 4444 blijkt geen succes. De bak wordt met papieren tot B-bak gedeclasseerd, maar die papieren verdwijnen regelma-

tig. Het treinstel rijdt vervolgens dagen met te weinig zitplaatsen tweede klasse rond.

- De 4011 kwam na herstel van zijn defect op 15-04 van Haarlem naar Amersfoort en startte daar op 16-04 als trein 1514. ICM mag voorlopig niet in treinen lopen langer dan negen bakken ICM, vanwege een nieuwe wijze van stroomdemping die door IVW nog moet worden goedgekeurd. De 4011 wordt daarom tot nader order alleen in de serie 1500 ingezet, want in de series 1600, 700, 500 en 1700 komen langere samenstellingen dan negen bakken veelvuldig voor. De eerste ICMm raakte vanwege bijstuuringsproblemen al op 16-04 verzeild in Groningen en Rotterdam, maar werd 's avonds teruggebracht naar Amersfoort en kwam weer in de serie 1500 terecht, samen met de 4032. De nieuweling maakte op 19-04 met de 4048 een instructierit van de Watergraafsmeer naar Zandvoort en terug en raakte aansluitend defect. Nadat het treinstel op spoor 60 te Amsterdam Centraal was gestald, kwam het op 20-04 achter de 4095 en 4215 naar het onderhoudsbedrijf Onnen, alwaar de defecte statische omzetter hersteld werd. Met dat defect bleek het wel mee te vallen: gebleken was dat de omzetter als het treinstel in de parkeerstand opgesteld staat pas inschakelt wanneer de batterijlading 94 volt bedraagt, waardoor ook de batterijlader te laat zijn werk gaat doen. Het inschakelmoment zou bij 100 volt moeten liggen. De hoofdbatterij ontladde zich daarbij dusdanig snel, dat de spanning snel onder de kritische waarde van 88 volt daalt, waarna het treinstel automatisch alle stroomverbruikers uitschakelt. Totdat de structurele oplossing gereed is, is een 'noodverbandje' aangelegd dat ervoor zorgt dat de batterij in de parkeerstand continu geladen wordt.
- Een Haarlemse firma gaat voor alle ICM-treinstellen kunststof panelen bestellen die de deuren van de doorloopkoppen vervangen. Of de panelen alleen worden geplaatst bij de revisie of ook tussentijds, is niet bekend.
- Bij de ombouw tot ICMm zijn de bakaanduidingen van de mBDk- en sBFk-bakken gewijzigd. Door het verdwijnen van de – nooit gebruikte – 'expresgoedkasten' in de mBDk (aan weerszijden van de deur tussen balkon en afdelingen) heeft deze bak geen 'bagage'ruimte meer. De opstelplaatsen voor fietsen zijn tegelijk verhuisd van de sBFk- naar de motorwagen, zodat deze de benaming mBFk gekregen heeft. De niet-aangedreven kopbak heet voortaan (weer) sBk: het halve raampje aan de niet-vouwbalgzijde van de afdeling is bij de ombouw hier weer bijgetrokken, zoals dat voor de ombouw van ICM vanaf 1987 ook het geval was. Formeel werd destijds de sBK gewijzigd in een sBFk, maar bij de meeste treinstellen ICM-1 werd de bakbenaming nooit gewijzigd.
- Op 26-05 worden met de 4247 proefritten gehouden tussen Onnen en Meppel. De 4247 is voorzien van een nieuw type remvoering van de schijfremmen.

V250

- De aflevering van het nieuwe HSA-materieel is blijkens een voortgangsrapportage die minister Eurlings op 24-04 naar de Tweede Kamer zond, nog steeds geen uitgemaakte zaak. Eerst in 2009 zal AnsaldoBreda vermoedelijk de eerste stellen leveren; mogelijk komen de eerste stellen in 2010 in dienst. Het doemscenario waarvoor iedereen binnen en buiten NS had gewaarschuwd toen bekend werd dat AnsaldoBreda het nieuwe materieel zou gaan leveren, is hiermee werkelijkheid geworden. De DSB worstelt reeds meerdere jaren met de nieuwe IC4-dieseltreinstellen van Ansaldo die niet op tijd geleverd worden en niet aan de specificaties voldoen; verwacht kan worden dat NS hetzelfde te wachten staat. De prijs voor de slechte inkoopprocedure wordt betaald door de reiziger, die onnodig lang met treinen geno-

gen moet nemen die slechts 160 km/h rijden op de HSL-Zuid.

Plan U

Van twee van de voor verkoop naar Slowakije gereserveerde Plan U's (116, 125, 191, 194, 195 en 117) werd voor 11-05 het transport richting Slowakije gepland. De 125 en 193 zouden volgens planning op 11-05 door een NSR-loc en met behulp van koppelwagens naar Bentheim gesleept worden.

Op 03-05 ging de overbrenging van de in Blerick terzijde staande Plan U's naar de sloper van start. Middels diepladers werden drie bakken naar sloper Houben in Hasselt vervoerd, op 04-05 gevolgd door nog eens vier bakken. Dankzij een zeer behulpzame lezer hebben wij onderstaand overzicht kunnen samenstellen:

| Afvoer Plan U uit Blerick | | | | |
|---------------------------|---------|----------|----------|----------|
| datum | bakken | | | |
| 03-05 | B 126 | B 147 | ABk 147 | |
| 04-05 | ABk 119 | ABk 126 | mBDk 126 | mBDk 134 |
| 08-05 | B 134 | mBDk 147 | mBDk 150 | |
| 09-05 | ABk 134 | B 119 | mBDk 119 | mBDk 192 |
| 10-05 | B 150 | ABk 150 | B 192 | ABk 192 |

De 194 en 195 worden op een later tijdstip van Zwolle naar Hasselt vervoerd, eveneens per dieplader.

Series 1700 & 1800

Hoewel het aantal schadegevallen in het revisiebedrijf waarlijk niet snel afneemt, werd op 13-04 de bij de botsing bij Amsterdam Muiderpoort beschadigde 1748 vanuit Tilburg naar Haarlem gezonden.

Loc 1732 werd op 13-04 in het revisiebedrijf Tilburg binnengenomen en daar geschikt gemaakt voor inzet als solitaire loc. Op 24-04 reed de loc voor NS Internationaal in de serie 140. De van de 1723 geleende automatische koppeling werd weer op deze loc gemonteerd. De laatste kwam tot medio mei nog niet in dienst, omdat de loc nog een aantal defecten vertoonde. Zo moest onder andere een tractiemotor gewisseld worden. De 1732 wilde echter niet erg graag naar Tilburg: tot twee keer toe wist Railion in de Westhaven bij het rangeren met de wagens van het werkplaatsstern niet wat ze met de 1700 aan moest, waarna hij ook twee keer teruggestuurd werd naar Leidschendam...

De 1855 onderging in april een aantal statische tests in het revisiebedrijf Tilburg en kwam vanaf 29-04 in de reizigersdienst. Naar verwachting zal de proefinzet circa twee weken duren. De loc moet circa 60.000 kilometer afleggen. Voor het ETCS-proefkonijn is een vaste omloop gemaakt (zie tabel). In de eerste weken begeleidde een technicus van Bombardier de proef.

| omloop 1855 | |
|-------------|--|
| trein | dienstregeling |
| 71141 | Watergraafsmeer 05:21 – Hoofddorp Opstel 06:01 |
| 70141 | Hoofddorp Opstel 06:39 – Schiphol 06:49 |
| 141 | Schiphol 06:51 – Bad Bentheim 09:18 |
| 144 | Bad Bentheim 12:44 – Schiphol 15:08l |
| 70144 | Schiphol 15:10 – Hoofddorp Opstel 15:22o |
| 70147 | Hoofddorp Opstel 16:39 – Schiphol 16:49 |
| 147 | Schiphol 16:51 – Bad Bentheim 19:18 |
| 140 | Bad Bentheim 20:44 – Schiphol 23:08l |
| 70140 | Schiphol 23:10 – Hoofddorp Opstel 23:22 |
| 71140 | Hoofddorp Opstel 00:09 – Bad Bentheim 00:52 |

TRAXX

Een TRAXX-loc maakte op 17-04 een gezelschapstrijt met twee ICRm van Amsterdam naar Rotterdam. De loc trok de ICRm 20-70 216 en 10-70 484. Daarbij werd vanaf Hoofddorp de HSL-Zuid gebruikt. Het materieel kwam vanaf Rotterdam naar de HTMU.

ICK, ICB & DF

- De van de DB-gehuurde rijkstrijtuigen worden binnen NS 'ICB' genoemd.
- In verband met de problemen bij Almelo paste NSR de materieelinzet vanaf 16-04 tijdelijk aan. De Duitse rijkstrijtuigen werden allemaal vervangen door ICM, waarbij enkele stammen werden vervangen door een losse ICM-III, hetgeen bepaald geen slimme zet was. In de tussentijd konden de nieuwe rijkstrijtuigen tot stammen geformeerd worden en hun stamnummers krijgen; tevens werden enkele defecten verholpen.
- De rijkstrijtuigen 22-91 239 en 22-91 274 zijn Bimz 264.7, die in 2002 door DB Regio werden overgenomen van DB Fernverkehr. De rijkstrijtuigen hebben van 2002 tot 2005 de typebenaming Bimz 548.7 gedragen; thans staan ze bij de DB weer te boek als Bimz 264.7.

| Gehuurde DB-rijtuigen per 26-04 | | | | | |
|---------------------------------|------------|-------------|-------------------|-------------|-------|
| nummer | type | in NL | nummer | type | in NL |
| 51 80 22-91 200-1 | Bimz 264.1 | 08-12 | 51 80 10-91 204-7 | Aimz 261.7 | 08-12 |
| 51 80 22-91 203-5 | Bimz 264.1 | 08-12/05-01 | 51 80 10-91 213-8 | Aimz 261.9 | 15-12 |
| 51 80 22-91 211-8 | Bimz 264.7 | 15-12 | 51 80 10-91 215-3 | Aimz 261.5 | 15-12 |
| 51 80 22-91 213-4 | Bimz 264.7 | 15-12 | 51 80 10-91 217-9 | Aimz 261.5 | 15-12 |
| 51 80 22-91 232-4 | Bimz 264.5 | 14-04 | 51 80 10-91 218-7 | Aimz 261.5 | 08-12 |
| 51 80 22-91 238-2 | Bimz 264.7 | 14-04 | 51 80 10-91 224-5 | Aimz 261.5 | 08-12 |
| 51 80 22-91 239-9 | Bimz 264.4 | 14-04 | 51 80 10-91 223-7 | Aimz 261.9 | 22-12 |
| 51 80 22-91 248-0 | Bimz 264.1 | 22-12 | | | |
| 51 80 22-91 251-4 | Bimz 264.5 | 14-04 | 51 80 84-90 018-3 | Bimdz 268.3 | 22-12 |
| 51 80 22-91 252-2 | Bimz 264.5 | 08-12 | 51 80 84-90 026-6 | Bimdz 268.3 | 22-12 |
| 51 80 22-91 260-5 | Bimz 264.5 | 14-04 | 51 80 84-90 029-0 | Bimdz 268.3 | 22-12 |
| 51 80 22-91 265-4 | Bimz 264.7 | 15-12 | | | |
| 51 80 22-91 271-2 | Bimz 264.7 | 08-12 | | | |
| 51 80 22-91 274-6 | Bimz 264.7 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 276-1 | Bimz 264.1 | 15-12 | | | |
| 51 80 22-91 285-2 | Bimz 264.7 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 291-0 | Bimz 264.5 | 22-12 | | | |
| 51 80 22-91 294-4 | Bimz 264.5 | 08-12 | | | |
| 51 80 22-91 296-9 | Bimz 264.7 | 15-12 | | | |
| 51 80 22-91 310-8 | Bimz 264.5 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 311-6 | Bimz 264.5 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 316-5 | Bimz 264.5 | 08-12 | | | |
| 51 80 22-91 323-1 | Bimz 264.1 | 15-12 | | | |
| 51 80 22-91 338-9 | Bimz 264.5 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 340-5 | Bimz 264.5 | 14-04 | | | |
| 51 80 22-91 342-1 | Bimz 264.5 | 14-04 | | | |

Bij de botsing te Muiderpoort op 12-03 raakten naast de ICK-BD 82-37 055 de Aimz 10-91 217 en 218 en de Bimz 22-91 203, 252, 271 en 316 beschadigd. Eind april waren de meeste rijkstrijtuigen naar Duitsland gesleept, nadat het rijkstrijtuig waarvan een veerpakket bij de ontsporing losgeraakt was op een ICK-reservedraaistel was gezet. De 10-91 217 kwam in de nacht van 08- op 09-05 eerst voor een behandeling op de kuilwielenbank naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

Op 19-04 kwam de eerste nieuw samengestelde stam in dienst, geklemd tussen de locs 1842 en 1837. De Bimdz en een Bimz waren, samen met de Nederlandse ICK-BD, de geel-blaauwe rijkstrijtuigen. De eerste stam bestond uit de 5367, 21008, 21003 en 18013.

NS heeft de DB gevraagd twaalf Bimdz-rijtuigen te voorzien van een brede instapdeur. Het is nog niet duidelijk of daarbij dezelfde (ingrijpende) ombouw als bij de ICK-BD's zal plaatsvinden, dan wel dat het door de DB zelf gebruikte wegklapbare spijltje gebruikt wordt. Vanaf december moeten de aangepaste rijkstrijtuigen instromen. Tot december zal de ICK-BD zo veel als mogelijk worden gehandhaafd in de DB-stammen. Het rijkstrijtuig zal dan als negende rijkstrijtuigen dienstdoen; na december zullen de stammen acht rijkstrijtuigen lang zijn, waarbij een Bimdz voor rolstoelvervoer geschikt is.

In aanvulling op het berichtje op blz. 101 kan worden gemeld dat naar alle waarschijnlijkheid ook twee vrachtrijkstrijtuigen van Railion in Oostende verblijven. Het betreft de rijkstrijtuigen 92-99 066 en 071, die toch niet in Neumünster zijn voor revisie, maar op een opstelsterrein staan dat iets verder van het RSI-terrein gelegen is en waar zich ook een aantal I5-

rijtuigen bevindt. Welke rijtuigen in hun plaats in Neumünster verblijven, is niet duidelijk.

ICR

- De BDs-rijtuigen blijken last te hebben van tochtende cabinedeuren. Het onderhoudsbedrijf Maastricht is inmiddels gestart met het tochtvrij maken van de deuren. De 82-77 012, 014, 019, 020 en 022 werden als eerste behandeld.
- Vanaf de tweede helft wordt in de ICRm-BDs-rijtuigen van de eerste serie een driekantschakelaar ingebouwd. Deze rijtuigen zijn daarmee geschikt voor treinstelbedrijf met groene meldlamp 'deuren dicht'. Naar verwachting zal vanaf eind dit jaar al het binnenlandse ICRm-materieel in treinstelmodus gereden worden.

Avmz

- Op 20-04 arriveerden, een week later dan gepland, de eerste vier in Neumünster gereviseerde Avmz-rijtuigen aan de grens. De 19-90 254, 256, 258 en 259 waren in de NS-kleuren geschilderd. Op 24-04 verschenen de eerste rijtuigen in de DB-stammen, die tot aan hun komst slechts één A-rijtuig had gehad. Op de eerste dag waren de rijtuigen echter niet toegankelijk voor publiek, omdat men had vergeeten de (papieren) verbodsbordjes te verwijderen. De ook van binnen keurig opgeknapte rijtuigen zijn met hun riante steek, comfortabele (verstelbare!) stoelen en rustige loop met afstand het comfortabelste materieel dat NS momenteel inzet. Leuk detail is de schilders in Neumünster de rijtuigen hun oorspronkelijke DB-typenummer Avmz 111.5 hebben teruggegeven, hoewel NS louter over Avmz spreekt.

A32

- Een lezer meldde ons dat de A32-wagens al geruime tijd betrouwbaar zijn: bijna de hele maand april waren de wagens alle zes in dienst tijdens de spitsuren. Slechts in de kortstondige periode met warm weer rond het weekeinde van 14-04, vielen drie wagens uit.

TW6000

- Al op 01-04 ging de Houtense tramwagen 6016 defect. In de nacht van 21- op 22-04 kwam de wagen, die er enigszins haveloos uit begint te zien, achter een Railion-loc naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, waar hij met de HTM-Regio-Citadis-en in gepast gezelschap verkeerde. Een eerdere poging de wagen naar Leidschendam te slepen, was mislukt vanwege een defect aan de locomotief.

Revisiebedrijf Haarlem

| ICRm ombouw BDs | | | | ICM revisie | | | |
|---|-------|-------------------------|-------|----------------------|-------|------------|-------|
| binnengekomen | | afgeleverd | | binnengekomen | | afgeleverd | |
| | | 82-77 023 (5223) | 25-04 | 4016 | 17-04 | | |
| DDM-1 LTO | | | | VIRM LT1 | | | |
| binnengekomen | | uit | | binnengekomen | | afgeleverd | |
| | | 6915 (3) | 10-05 | 9423 | 23-04 | 9422 | 20-04 |
| | | | | 8653 | 02-05 | 8664 | 04-05 |
| ICRm ombouw HSA | | | | Plan V R7 | | | |
| binnengekomen | | afgeleverd | | binnengekomen | | afgeleverd | |
| 20-70 405 | 17-04 | 20-70 261 | 20-04 | 457 | 17-04 | 450 | 20-04 |
| 10-70 484 | 20-04 | 20-70 402 | 01-05 | 446 | 02-05 | 458 | 01-05 |
| 82-70 973 | 26-04 | 20-70 403 | 04-05 | | | | |
| 20-70 406 | 01-05 | 10-70 483 | 09-05 | | | | |
| 20-70 407 | 04-05 | | | | | | |
| 10-70 485 | 09-05 | | | | | | |
| Schades/defecten | | | | | | | |
| binnengenomen | | | | afgeleverd | | | |
| 1748 | 13-04 | botsschade Muiderpoort | | 4011 | | | 15-04 |
| 957 (1) | 16-04 | botsschade Emmen | | 804 | | | 18-04 |
| 6907 | 17-04 | botsschade Muiderpoort | | 22-37 922 (5407) (2) | | | 27-04 |
| 6828 | 17-04 | botsschade Muiderpoort | | 808 | | | 27-04 |
| 862 | 24-04 | brandschade | | 9525 | | | 27-04 |
| 22-37 927 (5418) | 26-04 | brandschade Rtd | | 3446 | | | 25-04 |
| 22-37 922 (5407) | 27-04 | ontsporingsschade Bkh | | 453 | | | 04-05 |
| 9416 (4) | 27-04 | bots-/ontsporingsschade | | | | | |
| (1) de 957 stond tot 29-04 op emplacement Haarlem | | | | | | | |

| |
|---|
| (2) de 22-37 922 werd vanwege plaatsgebrek in RB Haarlem teruggestuurd naar OB Maastricht |
| (3) de 6915 werd overgebracht naar RB Tilburg |
| (4) de 9416 was tot 11-05 nog niet in RB Haarlem binnengenomen |

Revisiebedrijf Tilburg

| 1700 LT1+Cw cabinekoeling | | | | 1700/1800 Cw cabinekoeling | | | |
|---------------------------|-------|-----------------------|-------|----------------------------|-------|------------|-------|
| binnengekomen | | afgeleverd | | binnengekomen | | afgeleverd | |
| | | | | 1711 | 25-04 | 1850 | 10-04 |
| | | | | | | 1726 | 11-04 |
| | | | | | | 1834 | 13-04 |
| | | | | | | 1847 | 17-04 |
| Ombouw ETCS | | | | | | | |
| binnengekomen | | afgeleverd | | | | | |
| 6434 | 01-05 | | | | | | |
| DDM-1 LTO | | | | 6400 LT1 | | | |
| binnengekomen | | uit | | binnengekomen | | afgeleverd | |
| 6628 | 26-02 | 6628 | 19-04 | | | | |
| 6634 | 22-03 | 6811 | 24-04 | | | | |
| 6871 | 04-05 | 6814 | 24-04 | | | | |
| | | 6812 | 24-04 | | | | |
| | | 6838 | 24-04 | | | | |
| Schades/defecten | | | | | | | |
| binnengenomen | | | | afgeleverd | | | |
| 1732 | 13-04 | terugbouwen solitair | | 1732 | | | 18-04 |
| UST96 | 25-04 | onbekend defect | | 6498 | | | 20-04 |
| 1823 | 27-04 | ontsporingsschade Bkh | | 6519 | | | 20-04 |
| 6492 | 04-05 | defecte dieselmotor | | 1203 | | | 24-04 |
| 1606 | 08-05 | defecte pomp | | 6412 | | | 26-04 |
| | | | | 1831 | | | 02-05 |

Connexxion

Materieel

- Volgens onbevestigde berichten is tijdens proefritten met het prototype van de Protos aan het licht gekomen dat de gewichtsverdeling van het treinstel niet in orde is. Er wordt gesproken over het onderling wisselen van het motor- met het loopdraaistel.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Exploitatie

- Blijkens berichtgeving in *De Gelderlander* zijn de provincies Limburg en Noord-Brabant in overleg met NS over de inzet van DM '90-treinstellen op de Maaslijn. De Wadlopers blijven erg onbetrouwbaar. Mogelijk dat NS Financial Services de Buffels van Arriva eerder retour krijgt. In principe zijn deze stellen tot december beschikbaar.
- Sedert Veolia in december 2006 het vervoer op de Maaslijn heeft overgenomen, is het aantal passagiers met 50 per dag gedaald, een afname van circa 0,2%. Hoewel directeur Van Setten van Veolia de daling afdoet als 'aanloopproblemen', is het feitelijk bezien treurig dat in een tijd waarin de reizigersgroei bij NS 5% per jaar bedraagt, Veolia het spoorvervoer in het algemeen een slechte naam bezorgt met haar slechte service. Op de verbinding Maastricht – Heerlen – Kerkrade is het aantal reizigers wel toegenomen. Dat is geen moeilijke opgave, gezien het feit dat Veolia hier met NS-materieel in het zadel geholpen is.

Materieel

- De 3226 werd op medio april in de wit/rode huisstijl van Veolia beplakt. Op de zijwand is met grote letters "nog acht maanden" geplakt, waarmee bedoeld wordt op de tijd die het nog duurt eer het nieuwe GTW-materieel instroomt.

M2

- Een lezer informeerde ons over een interessant aspect van de eerste concurrent van NS: Lovers Rail. De M2-stuurstandrijtuigen die moedermaatschappij CGEA (later Veolia) voor haar Nederlandse 'filiaal' overnam van de NMBS en liet ombouwen voor de *Optio*-treinen die in de Randstad moesten gaan rijden, stamden uit een serie van acht M2-rijtuigen met tweede klas, bagageruimte en keuken-

tje B7DR die in 1980 en 1981 werden omgebouwd tot stuurstandrijtuigen voor gebruik met elektrische locomotieven reeks 25. Deze rijtuigen moeten niet worden verward met de dertien rijtuigen die in 1978 werden verbouwd voor trekduwverkeer met diesellocomotieven reeks 62. De rijtuigen voor de elektrische dienst waren met hun schuine front gemakkelijk te onderscheiden van de exemplaren voor de dieseldienst, die een – zeer onflatteus – plat front kregen. Voor de Optio-treinen kocht CGEA in 1999 vijf van de acht rijtuigen; de overige drie bleven in dienst bij de NMBS en staan sinds hun buitendienststelling in 2004 in Aalst.

M2-BDx-rijtuigen van CGEA

| kort NMBS-nummer | UIC-nummer | ombouw | |
|------------------|-------------------|--------|-------------------|
| 49210 | 50 88 82-48 610-5 | 1981 | verkocht aan CGEA |
| 49211 | 50 88 82-48 611-3 | 1980 | |
| 49232 | 50 88 82-48 632-9 | 1980 | |
| 49234 | 50 88 82-48 634-5 | 1981 | verkocht aan CGEA |
| 49236 | 50 88 82-48 636-0 | 1980 | verkocht aan CGEA |
| 49237 | 50 88 82-48 637-8 | 1981 | verkocht aan CGEA |
| 49241 | 50 88 82-48 641-0 | 1981 | |
| 49305 | 50 88 82-48 705-3 | 1980 | verkocht aan CGEA |

Wie meer wil weten over getrokken rijtuigen in Nederlandse dienst, doet er goed aan een kijkje te nemen op www.martijnhaman.nl.

Arriva

Exploitatie

In het weekeinde van 21- en 22-04 paste Arriva het dienstregeling aan in verband met het stoomfestijn dat in Sneek werd gehouden. De reguliere treindienst eindigde in Sneek; tussen Sneek en Stavoren zette Arriva vervangende stopbussen in. Middels taxibusjes werd IJlst bediend. De Wadlopers tussen Leeuwarden en Sneek werden speciaal voor het evenement vervangen door Spurts.

Materieel

Arriva zal tussen september en december van dit jaar de van NS gehuurde treinstellen DM '90 teruggeven. Met ingang van de dienstregeling 2008 zal de NSR-omloop van DM '90 worden uitgebreid.

Syntus

Materieel

De LINT-treinstellen 44 en 45 werden begin mei in de rode kleur van de provincie Twente bestickerd.
Op 07-05 sleepte loc 1848 LINT 42 van Arnhem naar Eindhoven. Het treinstel keerde op 12-05 na een behandeling op de kuilwielenbank terug naar Arnhem.

EETC

Exploitatie

Op 28-04 reed EETC voor het eerst dit jaar weer een bedevaarttrein vanuit 's-Hertogenbosch richting Lourdes. De trein werd getrokken door loc 1780 en bestond uit elf Bcvmh-rijtuigen, WR 08-70 023, de groene DF 09-90 056 en het SNCF-ambulancerijtuig 51 87 80-70 327-9. Dit laatste rijtuig was op 25-04 in Nederland gearriveerd en kwam via het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar de Watergraafsmeer. De groene DF draagt aan één zijde maar liefst vier stickers: van EETC en van de Alpen Express, Skitrein en Auto Slaap Express. Aan de andere zijde is alleen de EETC-sticker te zien. Het buffetrijtuig draagt op de rijtuiggegevens na, in het geheel geen opschriften. De lezer die ons informeerde over deze eerste Lourdestrein, meldde dat één van de Bcvmh's allerlei bruine menieplekken op het dak

had. In Maastricht werd de trein overgenomen door NMBS-loc 2750.

De trein keerde op 05-05 in Nederland terug en nam zoals gebruikelijk de route via Maastricht en Visé. Op 13-05, 23-05, 03-06, 01-09, 11-09, 21-09 en 13-10 rijden de volgende Lourdestreinen, in principe volgens onderstaande dienstregeling.

| dienstregeling bedevaarttreinen EETC | | | | | |
|--------------------------------------|-------------------|---------------|--------|-------------------|---------------|
| trein | dienstregeling | | trein | dienstregeling | |
| 813241 | Watergraafsmeer | 12:00 | 13242 | Visé | 08:07 |
| | Amsterdam Bijlmer | 12:08 | | Maastricht | 08:18 – 08:50 |
| | Utrecht C. | 12:25 | | Roermond | 09:32 – 09:45 |
| | Geldermalsen | 12:45 | | Eindhoven | 10:24 |
| | 's-Hertogenbosch | 12:59 | | 's-Hertogenbosch | 10:47 |
| 13241 | 's-Hertogenbosch | 14:14 | 813242 | 's-Hertogenbosch | 11:47 |
| | Eindhoven | 14:34 – 14:37 | | Geldermalsen | 12:02 – 12:14 |
| | Roermond | 15:11 – 15:29 | | Utrecht C | 12:30 |
| | Maastricht | 16:01 – 17:10 | | Amsterdam Bijlmer | 12:45 |
| | Visé | 17:20 | | Watergraafsmeer | 13:00 |

Railion

6400

De overname van twintig 6400-en door Railion Deutschland is een stapje verder. De 6461 – 6475 en 6480 – 6484 worden 'Duitse Herder' en krijgen bovendien communicatie-apparatuur waarmee machinisten onderling en direct met treindienstleiders kunnen praten. Daarvoor wordt een grote antenne op de huif geplaatst (blz. 137). De ombouw vindt plaats bij Shunter; daarbij wordt tevens een rode Railion DB-Logistics-sticker op de cabine aangebracht. De 6461 en 6463 zijn reeds afgeleverd en doen dienst in de regio Hagen Vorhalle. Voorlopig blijft het bij deze locomotieven totdat Railion locs BR 189 en 363 krijgt uit Duitsland. Als eerste 363 werd de 363 825 op 24-04 door de BEG naar Arnhem Berg gebracht. Daar wacht de 'nieuwe' aanwinst op de dingen die komen gaan. Loc 6461 had op 06-05 een optreden op de open dag van de 'Hammer Eisenbahnfreunde'.

BR 204

RN laat haar locomotieven BR 204 die in Zeeuws-Vlaanderen worden ingezet, onderhouden bij Shunter in de Waalhaven. Op deze manier hoeven de locs de lange weg naar het Duitse Stendal niet meer te maken. Als eerste kreeg 204 366 een onderhoudsbeurt; op 19-04 maakte de loc een proefrit naar Waalhaven Oost.

Exploitatie

Railion en ACTS hebben het initiatief genomen voor een gezamenlijke beroepsopleiding voor machinisten. De vierjarige MBO-opleiding moet in de tweede helft van 2008 van start gaan.
Vanwege materieeltekort heeft Railion bij de NMBS twee 25.5-locs gehuurd voor de binnenlandse dienst. De locs hebben geen vaste omloop en zijn dus op vele plaatsen te zien. Op de Duitse grensbaanvakken zijn de voormalige Beneluxlocs overigens niet toegelaten.
De activiteiten in Born nemen in omvang en aantal weer toe. Op 24-04 werd een autotrein met Mitsubishi's beladen; de kolenhandel Enerco heeft vaste activiteiten sinds 08-05.
Omdat de productie in de Opel-fabriek in Antwerpen eind april vanwege stakingen plat lag, reed de Opel-trein niet. Beide Class 66-locs werden voor andere treinen ingezet en kwamen daarbij op trajecten waar ze normaliter zelden te zien zijn.
Op de dag van de arbeid reed loc 6450 een gezelschapstrein van Roosendaal naar de Sloe. De loc was trekkracht voor een aantal Herik Rail-rijtuigen die zoals gebruikelijk in Amersfoort waren opgehaald.

SNCF Fret**Exploitatie**

▪ Sedert 10-12-2006 bestaan er al dienstregelingpaden voor SNCF-treinen in Nederland, waarvan tot op heden nooit gebruik werd gemaakt. Op 25-04 arriveerden de G2000BB-locs 5001615 5001616 vanuit Moers in NedTrain Feyenoord, nadat de toelating eindelijk geregeld was. Nu is het wachten op de eerste inzet!

ACTS**Materieel**

▪ ACTS ontving op 25-04 een nieuwe G1206, geleasd van Mitsui. De loc is zwart en heeft witte neuzen. Fabrieksnummer 5001648 werd naar Shunter bij Rotterdam Zuid gebracht en was tot 09-05 nog niet in dienst, kennelijk wachtte de nieuweiling, die bij ACTS 7108 zal heten, op een inzetcertificaat.

Exploitatie

▪ Op 18-04 reed ACTS voor het eerst op haar eigen attest in Duitsland. Loc 7101 trok de eerste shuttle van Veendam naar Bremen. De trein was matig beladen en ook de beloofde vuilwagens ontbraken nog in de trein. Het is de bedoeling dat de trein in de toekomst vijf keer per week gaat rijden. Met deze trein wordt de railverbinding via Nieuweschan en Leer nieuw leven ingeblazen.

ERS**Materieel**

▪ Op 25-04 kreeg de 6601 bij Shunter nieuwe stickers, omdat de oude ernstig beschadigd waren.

Rail4Chem**Materieel**

▪ De graanvloot van R4C werd eind april nog kleurrijker. Via Wagon Care is een sleep blauwe graanwagens gehuurd. Sinds eind april is R4C bezig wat meer structuur te krijgen in de graantreinen zodat er niet verschillende typen wagens in één trein rijden.

HGK**Exploitatie**

▪ Als aanvulling op het bericht op blz. 138 zij gemeld dat de DE1002-locs 75 en 81 – 86 waren toegelaten om in Nederland te rijden; later werden de DE81 t/m 83 voorzien van ATB-L (83 als eerste). Helaas kwamen met de terugkeer van de locs ook oude problemen mee: DE81 gaf op 20-04 op de Moerdijkbrug de geest, onderweg met ketelwagens richting de Kijfhoek. Railion-loc 6498 sleepte de stilgevallen trein naar de Kijfhoek.

RurtalBahn**Materieel**

▪ Na het vervallen van de Linz-shuttle was de RurtalBahn even uit beeld. Loc V202 werd in Duitsland verhuurd aan Spitzke. Sedert 01-05 wordt de loc inclusief personeel verhuurd aan Strukton voor het overbrengen van werktreinen door heel het land.

RRF**Materieel**

▪ Voor de werktreinen die in actie waren bij de spoorvernieuwing op de Hoekse Lijn (zie 'infrastructuur') leverde RRF veel tractie. Het was de bedoeling dat loc 18, gehuld in de kleuren van hoofdaannemer van de klus BAM, ook in actie zou komen. De loc raakte op de avond voordat de spoorvernieuwing van start ging, defect. Loc 1204 van Rail4Chem

sprong in. Deze loc werd naderhand afgelost door RRF-loc 5. Naast de 5 kwamen ook de 2 en de 4 in actie, zodat drie 600-en, die vroeger kind aan huis waren in Hoek van Holland Haven, actief waren. Naast de drie 'Bakkies' deed ook RRF17 actief mee.

▪ Omdat de RRF18 defect was werd van Volker Rail de 203-1 gehuurd om het werk op de havenspoorlijn te kunnen verzorgen. Na een week was de RRF18 weer gerepareerd bij Shunter en werd de VR203-1 weer teruggegeven aan de eigenaar.

Museumnieuws

▪ Op 28-04 sleepten de DE-I 41 en DE-II 186 van HSA de DE-III 27 van het Spoorwegmuseum naar het revisiebedrijf Tilburg. Daar zal het historische treinstel onder handen worden genomen in het kader van het project waarbij langdurig werklozen historisch materieel opknappen.

▪ Op 12 mei werd loc 1304, die tot medio 2005 als energieleverancier had gefungeerd in de NedTrain-vestiging te Maastricht, en daarna is overgedragen aan de Werkgroep Loc 1501, door loc 1501 opgehaald en overgebracht naar de loods te Blerick. Daar werd de zich eveneens in het bezit van de Werkgroep Loc 1501 bevindende loc 1315 uit de mottenballen gehaald en nam loc 1304 de plaats van de 1315 weer in. Vervolgens toog de 1501 met de 1315 aan de trekhaak naar Rotterdam, waar de Werkgroep stallingsruimte huurt bij de Stoom Stichting Nederland.

Correcties

▪ Een lezer meldde ons dat de op blz. 136 genoemde 840 op achter de 6504 van Amersfoort naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd gesleept. Niet uitgesloten wordt dat de 840 op de Watergraafmeer door de eveneens voor het treinstel gesignaleerde 1600 is overgenomen.

Wist u dat...

- de 2988 op 19-04 in de treinseries 5000/5700 werd gesignaleerd, beginnend met 75010 in de Haagse Binckhorst?
- de 2973 en een onbekende SGMm die dag in de serie 6300 reden?
- de ABv 3/4 van de 9407 (380 8007) volgens de nummersticker op het balkon 308 8007 heet?
- de op blz. 135 genoemde ICK-BD op zijn weg naar de Watergraafmeer voor inzet in DB-stammen, met het sternet naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd gezonden en van daaruit op 17-04 met het ledige materieel van de City-NightLine naar de Watergraafmeer kwam?
- de problemen bij Almelo ertoe leidden dat Plan T 506 op 17-04 als 70143 – in plaats van getrokken materieel – naar het onderhoudsbedrijf Zaanstraat kwam en daar gecombineerd werd Plan V 887?
- dit duo vervolgens in de treinserie 1500 ging rijden?
- de DDM-1-stam met loc 1843 en Bvk 6903 op 17-04 na een wisselstoring tussen Amsterdam en Utrecht werd ingezet als extra trein in plaats van ledig van Amsterdam C naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam te rijden?
- de stam na aankomst in Utrecht alsnog leeg naar zijn thuishaven kwam?
- de 505 en 509 op 19-04 een defecte Beneluxstam vervangen in trein 637 tot Roosendaal?
- de 505 aansluitend leeg naar Breda kwam en vanaf daar trein 2258 naar Amsterdam verzekerde?
- het in deze trein wel dringen zal zijn geweest?
- van de 9525 tijdens zijn verblijf in de Haarlemse sporendriehoek een ruit werd ingegooid?
- degenen die een open dag in NedTrain-onderhoudsbedrijf Amsterdam inclusief materieelshow willen bezoeken, 15-09 in hun agenda dienen vrij te houden?

- op 25-04 een Benelux werd opgeheven omdat van zowel het stuurstandrijtuig als de 11.8 de GSM-R niet zou werken?
- de storingsmonteur in Amsterdam het euvel verhielp door de radio's alleen maar aan te zetten?
- op 01-05 een set SGMm+SGM in de 5100 werd gesignaleerd, in de dienst beginnend met 5110?
- op 02-05 een losse SGMm in Dordrecht opnieuw in 5110 startte en in Rotterdam werd gecombineerd met de 2985?
- NMBS-loc 1182 na een revisie prachtig geschilderd door Nederland en België rijdt?
- de Beneluxtreinen met de komst van de omgebouwde en beplakte ritten wel érg bont geworden zijn?
- op 03-05 weer twee SGMm-en in de 5100 reden, beginnend met 5119 in Den Haag?
- op 27-04 's avonds een Arriva-Plan V in de Haagse Binckhorst werd gesignaleerd?
- het ons niet bekend is wat het treinstel daar deed?
- de gele verf van DD-AR-ABv 380 7505 beduidend geler is dan die van veel van zijn collega's?
- DDM-1-Bv 6812 als laatste NS-trein nog reclame heeft op de diagonale blauwe reclamebanen?
- de reclame in opvallend goede staat is?
- het eveneens opvallend is dat de reclame de revisie in Tilburg heeft overleefd?
- op 09- en 10-05 opnieuw ICRm gesignaleerd werd in de treinserie 1900?
- Het treinverkeer tussen Amersfoort en Barneveld-Noord op zondagochtend 13 mei ontregeld was doordat niet genoeg machinisten beschikbaar waren?

Koningin opent Betuweroute

Hare Majesteit de Koningin opent zaterdagmiddag 16 juni bij NS-station Barendrecht de Betuweroute. Zij geeft het virtuele startsein voor de eerste goederentrein. Die vertrekt op dat moment vanaf Kijfhoek, het goederenrangeerterrein bij Barendrecht. De Koningin brengt ook een bezoek aan het publieksfeest op de overkapping van het station. Dit feest staat in het teken van de openstelling van het park dat daar is aangelegd.

De Betuweroute is een nieuwe spoorlijn van 160 kilometer die uitsluitend bestemd is voor vervoer van goederen. De route, die loopt van de Maasvlakte tot aan de grens bij Zevenaar, verbindt de Rotterdamse haven rechtstreeks met het Europese achterland. De spoorlijn is gebouwd door de projectorganisatie Betuweroute, een onderdeel van ProRail, in opdracht van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. In Barendrecht komen naast de Betuweroute vier sporen voor het reguliere personenvervoer en het spoor van de HSL-Zuid samen. Ter beperking van de geluidshinder is over het spoor een overkapping gebouwd, waarop een groot park is aangelegd. Deze combinatie van factoren was de belangrijkste reden de officiële opening in Barendrecht te organiseren.

De Betuweroute biedt een nieuw perspectief voor het railgoederenvervoer. Dat goederenvervoer moet nu nog de steeds schaarser wordende capaciteit op het bestaande spoorweginen delen met het personenvervoer. De Betuweroute zorgt niet alleen voor verkorting van de reistijd naar de Duitse grens, maar vooral voor meer capaciteit voor het goederenvervoer.

De goederenlijn ligt voor het grootste deel langs de A15, mijdt woonkernen, heeft geen gelijkvloerse spoorwegovergangen en is voorzien van het nieuwe beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System.

MUSEUMNIEUWS

Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

De VSM 23 076 wordt op dit moment gereviseerd in de werkplaats in Apeldoorn. De machine is in 1976 bij de VSM gekomen en, na drie jaar dienst gedaan te hebben, is zij buiten dienst gesteld. De locomotief is in de loop der jaren uit elkaar gehaald, waarna pas sinds 2004, na de revisie van de 23 071, weer begonnen is met de revisie van deze machine. De 23 076 komt in 2007, na 29 jaar stilstand, weer bedrijfsvaardig op de baan. Meer over de revisie van 23 076 op: <http://www.stoomtrein.org/werkvloer/rev076.html>

Informatie over de ritten van de Tramweg Stichting Depot Scheveningen in 2007

Zo 27 mei HOVM rittenprogramma: Tweeramer HTM 2 in 3e korte rondrit naar Kerkplein vertrek HOVM om 16.00 uur

Za 9 juni Vlaggetjesdag: NZH A327+B37+C32, Voorburg-Scheveningen Haven v.v. Vanaf Voorburg Station wordt vertrokken om: 9.30u, 12.00u, 14.30u en 17.00u. Vanaf Scheveningen Haven om: 10.45u, 13.15u, 15.45u en vanaf Kurhaus om 8.23u. Onderweg zal aan de HTM-halteplaatsen op verzoek worden gestopt. De route is: station Voorburg, Haagweg, Rijswijkseplein, Weteringkade, Den Haag CS, Malieveld, Madurodam, Circustheater, Gevers Deynootweg, Scheveningen Haven (eindpunt lijn 11).

Ook het Haags Openbaar Vervoermuseum rijdt met historische Haagse trams op lijn 11. U kunt hierop overstappen aan het eindpunt Scheveningen Haven. Info: www.hovm.nl

Zo 24 juni HOVM rittenprogramma: Tweeramer HTM 2 in 3e korte rondrit naar Kerkplein vertrek HOVM om 16.00 uur zo 15 juli HOVM rittenprogramma: de geplande ritten worden gereden door materieel van HOVM plus van TS Scheveningen

Zo 22 juli HOVM rittenprogramma: Tweeramer HTM 2 in 3e korte rondrit naar Kerkplein vertrek HOVM om 16.00 uur

Zo 26 augustus HOVM rittenprogramma: Tweeramer HTM 2 in 3e korte rondrit naar Kerkplein vertrek HOVM om 16.00 uur

Za 8 september Monumentenzaterdag: A327+B37, Grote Kerk-Scheveningen Haven rondritten.

Zo 9 september Monumentenzondag: de oudste HTM-museummotorwagens HTM 2 en HTM 164 rijden extra ritten: www.hovm.nl

Zo 23 september HOVM rittenprogramma: Tweeramer HTM 2 in 3^e korte rondrit naar Kerkplein vertrek HOVM om 16.00 uur

Zo 7 oktober: 25 jaar Tramweg Stichting depot Scheveningen: groots programma in voorbereiding, gepland is de in dienststelling van NZH A106 en het Amsterdamse tramstel GTr 307+663. Rondritten voor publiek. Kijk op voor details t.z.t. www.tramwegstichting.nl

Nationaal Smalspoormuseum

Stoomlocomotievenloods

Maandagochtend 26 maart is de eerste paal geslagen voor de stoomlocomotievenloods. Deze officiële handeling werd verricht door mevrouw Mol van Fonds 1818 en mevrouw Happe van het VSB-Fonds. De heipaal werd op traditionele wijze door een Jung motorloc naar de heistelling gereden. Ondanks het wat bijzondere tijdstip waren veel vertegenwoordigers van de deelnemende bedrijven, van de gemeente en veel medewerkers aanwezig.

De bouw wordt door de Katwijkse Bouwmaatschappij zeer voortvarend aangepakt. Nog geen maand na het slaan van de eerste paal is het hoogste punt van het gebouw al be-

reikt. Intussen wordt er in de werkplaats door onze eigen medewerkers hard gewerkt aan de kozijnen, ramen en deuren.

Stoomlocomotieven

De stoomlocs 5 en 8 worden voorbereid op het plaatsen van de nieuwe stoomketel. Bij de 5 gaat alles tot nu toe voorspoedig, bij stoomloc 8 was er echter een kleine tegenvaller. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste vorderingen aan de locs.

Stoomloc 4 - Bij de 4 wordt nog gewerkt aan de uitlijning van de rechtercilinder. Deze is bij een eerste revisie in 1980 scheef gehoord. In de cilinderbussen moet deze scheefte nu gecorrigeerd worden hetgeen een moeilijke klus is. Hopelijk kan het onderstel binnen enkele weken gedraaid worden waarna de nieuwe voetplaat wordt geklonken en de ketel geplaatst.

Stoomloc 8 - Het onderstel van stoomloc 8 ligt inmiddels ook gedraaid. Aanvankelijk leek de conditie van het onderstel mee te vallen en was het de bedoeling om de loc zo snel mogelijk weer met de nieuwe ketel op de baan te krijgen. Bij nader inzien blijkt dit toch iets te enthousiast geweest en zullen nieuwe bodemplaten in de waterbunkers worden gelast. Door het onderstel naar de straler te brengen, worden verrassingen achteraf voorkomen en kan het onderstel beter aangepakt worden.

Stoomloc 12 – Eerder werd melding gemaakt van een nieuwste aanwinst, een Hanomag stoomlocomotief. Er bestond twijfel over de juistheid van het nummer 10664 op het fabrieksplaatje, omdat bij een collegamuseum in Leipzig ook een Hanomag met hetzelfde nummer voorkomt. De afgelopen weken is door Roel Koolen, bijgestaan door diverse medewerkers, veel moeite gedaan om de ware identiteit van deze locomotief te achterhalen. Alle mogelijkheden werden nagegaan, maar telkens bleek het spoor dood te lopen. Uiteindelijk hebben we dankzij grondig speurwerk in diverse archieven en allerlei telefoontjes met deskundigen, kunnen vaststellen dat loc 12 de Hanomag 1304 moet zijn, bouwjaar 1875.

Spoorbaan

Vlak voor het Paasweekeinde is het vernieuwde zware spoor aangesloten op het spoor bij de remise. Daardoor was het voor het eerst weer mogelijk enkele malen met publiek de volledige rit te rijden, inclusief de halte Remise. Het vernieuwde spoor ligt er prachtig bij. De winterstop is ook gebruikt om onderhoud aan de rest van de baan te doen.

Atlantikwallmuseum

De contacten met andere museumorganisaties leiden soms tot bijzondere samenwerking. Zo werd het smalspoormuseum onlangs door het [Atlantikwallmuseum te Noordwijk](#) benaderd met het verzoek een stukje smalspoor in de bunker aan te leggen. In de bunker heeft vroeger een munitiepoor met een spoorwijdte van 600 mm gelopen, van de ene munitiebunker door een verbindende gang (paar honderd meter) naar de andere munitiebunker, achterlangs de geschutsstellingen van de "Seeziel Batterie Noordwijk" van de Atlantikwall. Deze gang was niet over de hele lengte overdekt. Het materieel werd met de hand voortbewogen; "duwtractie". Het was voor de medewerkers nog een heel gedoe om het spoor naar binnen te krijgen, omdat er maar weinig ruimte is in de gangen. Het spoor moest in delen via een ventilatieopening naar binnen gebracht worden. Eenmaal op de plaats van bestemming, was de montage zo gebeurd. Daarna kon de vloer met cement worden afgewerkt.

Stoom- en dieseldagen (9 en 10 juni)

Voor dit jaarlijks terugkerend evenement verwijzen wij naar de website:

<http://www.smalspoormuseum.nl/Evenementen/Std.html>

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2007-5. ISSN:0030-3321 * Na de vaste nieuwsrubrieken: De 1300'en van de NS * De noord-zuidverbinding in Antwerpen * De serie 601-635 van de RET (vervolg) * De Weense rijtuigen van de RET * Verenigingsnieuws * Agenda * NVBS-winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, mei 2007, nr. 4 (244) * ISSN:0926-3489 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Van Koploper naar ICMm (2) * Goedereentreinen rond Venlo en Blerick * Een metro gaat op stap * Tunneltechnische installaties (TTI's) * Antwerpen heeft zijn spoortunnel * Lancing NS Hispeed * Railz Miniworld geopend * diverse modelspoorartikelen * Railtips * Vraag en aanbod * Agenda * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, mei/juni 2007, nr. 5-6 * ISSN 0165-4551 * Betuweroute getest * De nieuwe Antwerpse Noord-Zuidverbinding * Museum Buurstoorweg viert 40-jarig bestaan * Zout voor Budweis * Stoomcentrum Maldegem * Mobiele werkplaats * diverse modelspoorartikelen * www.railhobby.nl

Autobuskroniek, editie 2-2007 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Veolia Transport in Zeeuws Vlaanderen * Een vroege vakantietip: Noorwegen * De NS-serie 4326-4395 (deel 2) * Zeus in Rotterdam * Modelbusnieuws * Bedrijfsberichten * Lijnbuslijn * Busflitsen * Verenigingsnieuws * Kleurenfotopagina * www.autobusdoc.nl

De Koppelstang, jaargang nr. 30, nr. 1. * Vanuit de loods * In memoriam * Een weegbrug voor de VSM * Langs de lijn * Een nieuwe loc: de 50 0073 * Fotopagina * www.stoomtrein.org

Strassenbahn Magazin, Mei 2007, 38^e jaargang, nr.210 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de rubriek Journal allerlei nieuwtjes m.b.t. railgebonden openbaar vervoer * Waarom worden in Europa de trams maar steeds langer? Een analytisch artikel * Het trambedrijf van het Oost-Duitse plaatsje Görnitz uitvoerig in woord en beeld. * Het Zuid-Duitse Ulm heeft één tramlijn met acht 5-delige Combino's en deze lijn gaat definitief verlengd worden * In het fraaie, historische stadje Naumburg herrijst de tram uit zijn museale as, mede dank zij veel particuliere inspanningen * Een beeldverhaal over de destijds zo succesvolle Düwag 6- en 8-assers. * De huidige ontwikkelingen in Boston (USA) m.b.t. tram, metro en trolleybus * In deel 2 over het trambedrijf in Göteborg, Zweden, wordt de periode vanaf de 40-er jaren tot heden behandeld en hoe een groot trambedrijf als enige in dit land succesvol van linksrijdend naar rechtsrijdend verkeer overgezet werd * Wederom een uitgebreid artikel over nieuwe trammodellen. Apart zij hier te vermelden een HTM-pcc serie 1100 en ingetuigd onder lijn nr 11 * In Schaffhausen (Zwitserland) waren tot de 60-er jaren ooit 2 trambedrijven, die ook t.b.v. plaatselijke industrie uitgebreid aan goederenvervoer deden * www.geramond.de ThN

Schweizer Eisenbahn Revue, nr. 5/2007, A 4, 49 blz., € 10,20. Veel Zwitsers en internationaal nieuws. Artikelen: het recente TGV-record bleef onder dat van Maglev * Moeilijkheden met inzet van Italiaanse en Oostenrijkse elocs in Italië * Nieuwe kleuren bij Railjet (om jaloers op te worden) * Hoge snelheid in Taiwan van start * 3^e generatie dubbeldekkers voor Zürich besteld * Regio S-Bahn Basel * S-Bahn in Tessin een stukje verder * BLS Cargo in 2006 weer met een record resultaat. Verder volgen economische en technische artikelen. Wel even aandacht voor een verhaal over speciale wagens voor het Gotthard-Jubiläum en de speciale tentoonstelling "Alpenqueren" in het Verkehrshaus in Luzern. Veel kleurenfoto's. Onder de internationale berichten een "Vorschau" op de NS-dienstregeling 2008. Twee opvallende punten: Hilversum wordt weer IC-station, ook voor de Duitse D-trein, en de sluiting van stations tussen Roosendaal en Vlissingen gaat niet door! En: er komt een

nieuwe nachtverbinding: Rotterdam – Dordrecht – Breda – Tilburg – Eindhoven – Den Bosch – Utrecht!

Fernexpress, 1-2007 Nog niet het verwachte deel II over China maar diverse andere reportages zoals Roemenië, Ierland en Griekenland met de ontwikkelingen van vandaag. Hetzelfde geldt voor Israël en Libanon. Verder nog stoom in Noorwegen en 150 jaar spoor in Zweden en tot slot museumstoom in Tsjechië en Slowakije en uiteraard de vaste rubriek Neues aus aller Welt. Dit blad blijft gewoon interessant voor degenen die wel eens wat anders willen lezen dan de vaste kost in veel andere bladen. Ook nu weer een aantal goede kleurenfoto's en verder natuurlijk zwart/wit plaatjes. Overigens is de opmaak van het blad duidelijk wat veranderd. Aanbevolen! Formaat A4, € 10,80.

advertenties

Trein gemist...? Geen probleem. Aangeboden verzameling spoorboekjes van 1960 tot heden plus een drietal uit de jaren '50 t.e.a.b. telefoon: 030-2611758

Oude Railnieuws nogmaals lezen...? De jaargangen van 1984 tot 2004 gratis af te halen in Utrecht, telefoon 030-2611758

Gevraagd: Dia's van trams. Al geruime tijd ben ik op zoek naar dia's van de Belgische tram. *Heeft u ergens nog een verzameling liggen waarmee u niets meer doet? Zoekt u een goede bestemming voor deze verzameling?* Gooi ze dan niet weg maar neem contact op met: Kees Pronk (070-3974889)

Mailen kan ook: trambahobby@wanadoo.nl

Of kijk op www.digitaletram.nl

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

17 mei 2007: Nationale stoomtreindag

17 tot en met 20 mei 2007: "Sporen naar het Verleden" bij de Stoomtrein Goes-Borsele (SGB)

<http://www.destoomtrein.nl/cms/>

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.

<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 dienstwagen 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 in 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

30 juni 2007: Modelbouwbeurs bij de RTM Ouddorp.

<http://www.rtm-ouddorp.nl/>

7 en 8 juli: Stoomtreindagen bij de Z.L.S.M.

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

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

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

26 augustus 2007: PCC-dag in het Haags Openbaar Vervoer Museum. <http://www.hovm.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

15 september 2007: open dag in NedTrain-onderhoudsbedrijf Amsterdam. Materieelshow.

21 oktober 2007: najaarsstoomdag bij de Museum Buurt

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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

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

9 en 10 juni 2007: Dampwolléken iwwer Ettelbréck. Stationsfeest met materieelshow in het Luxemburgse Ettelbrück. Voor meer info zie: www.ettelbreck100.lu

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

19 augustus 2007: Open dag op het Siemens Prüfcenter Wegberg-Wildenrath.

<http://www.transportation.siemens.com/ts/de/pub/home.htm>

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/>

22 en 23 september 2007: Stoomfestival bij de Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (Treignes, B).

<http://cfv3v.in-site-out.com/>

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, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

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

1676 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