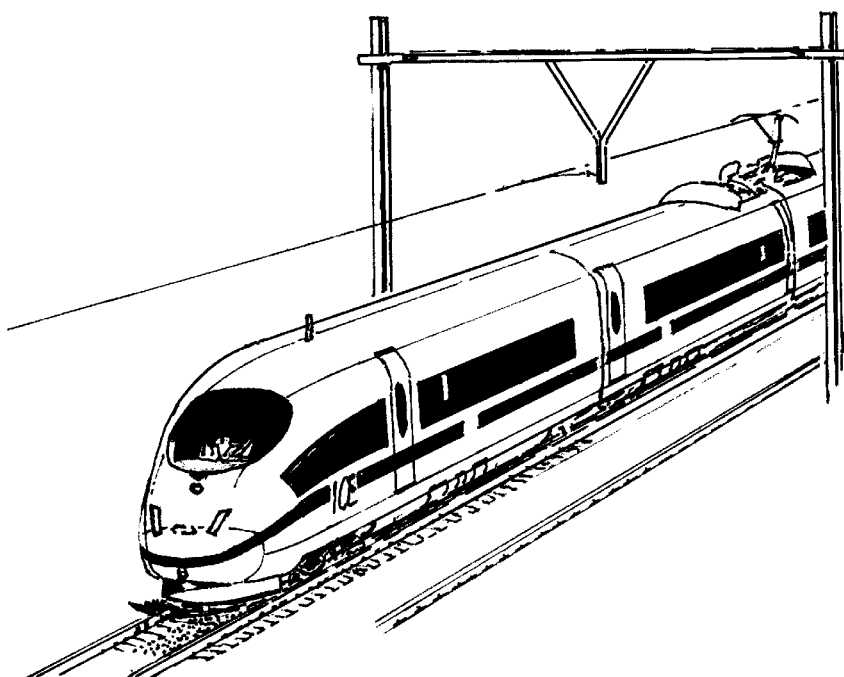
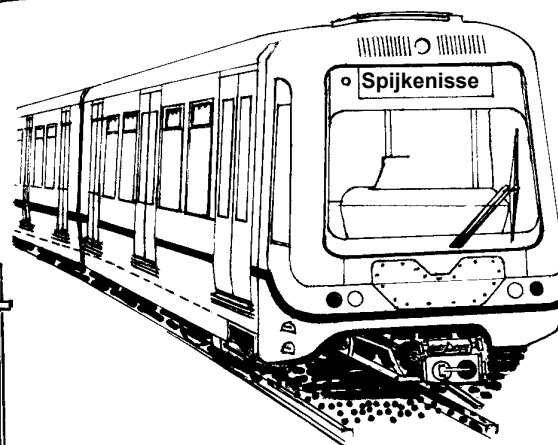
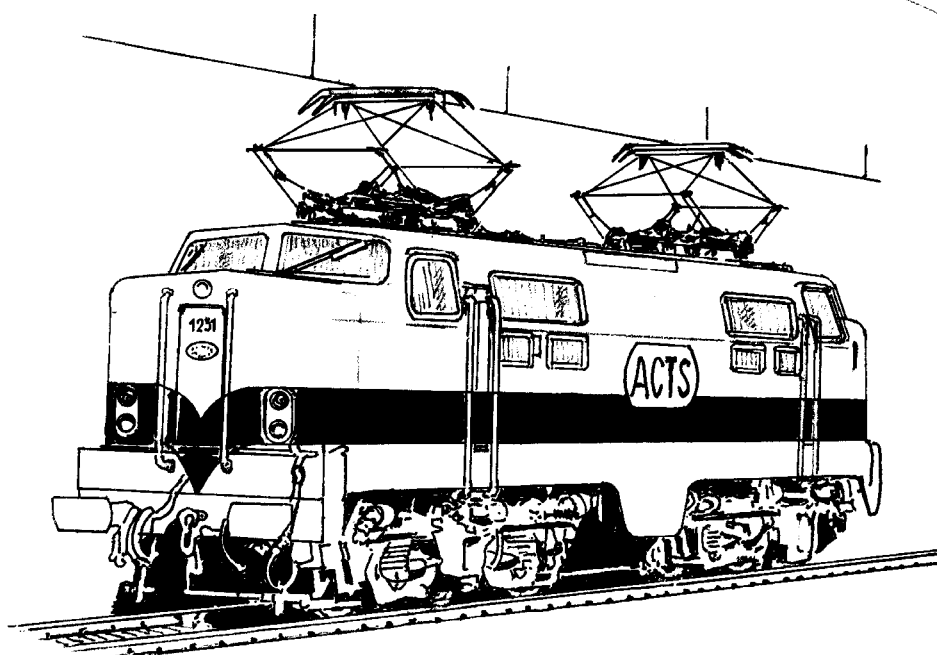
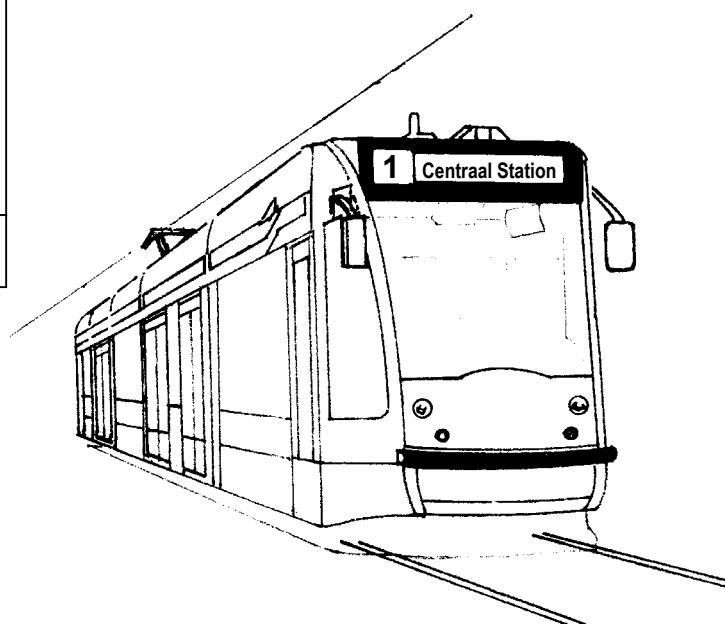


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr.584 - augustus 2007



Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 8 (584)
augustus 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 2007 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.

Beursgang Deutsche Bahn

Eind juli werd binnen de bondsregering overeenstemming bereikt over de beursgang van DB. De belangrijkste verandering die minister Tiefensee heeft doorgevoerd is het tempo waarin de aandelen van DB worden verkocht. Begonnen wordt met 25%, later uit te breiden naar 49%. De Duitse staat blijft dus een meerderheidsbelang, en daarmee in elk geval theoretisch controle over het bedrijf houden. Het voorstel is ook aangepast op het punt van de infrastructuur. DB krijgt nog steeds het exclusieve exploitatierecht voor een periode van 15 jaar. Een verlenging van dat recht vergt echter een expliciete beslissing van het parlement; wanneer het parlement geen beslissing neemt of besluit het exploitatierecht te beëindigen dan moet DB het infrabedrijf binnen drie jaar verzelfstandigen om het aan de staat te verkopen. In ruil voor het exclusieve exploitatierecht is DB verplicht het spoorwagennet in een nog nader te definiëren goede staat van onderhoud te houden. Hiervoor krijgt DB een subsidie van maximaal € 2,5 miljard per jaar; het resterende bedrag moet uit de gebruiksvergoeding en/of uit subsidies van deelstaten komen. DB moet de subsidies bovendien verantwoorden in een jaarrapportage, waarin ook de kwalitatieve ontwikkeling van het spoorwagennet wordt beschreven. Inkrimping en uitbreiding van het spoorwagennet en de onderhoudssubsidie worden via een overeenkomst geregeld.

De reacties op het voorstel zijn positiever dan bij de eerdere voorstellen het geval was, maar toch is met name op het gebied van de infrastructuur nog steeds kritiek te horen. De deelstaten zijn mordicus tegen een beursgang van DB inclusief infrastructuur en dreigen het wetsontwerp in de *Bundesrat* te blokkeren. Dit dreigement werd op 2 augustus tijdens een conferentie van de *Landesverkehrsminister* unaniem richting Berlijn gestuurd. Ondanks de door minister Tiefensee afgegeven garanties vreest men dat het regionale spoorwagennet niet bestand zal zijn tegen de rendementseisen van investeerders op de aandelenbeurs. Dat laatste is wellicht niet zo'n gek argument, want het enige Europese experiment met commerciële exploitatie van spoorwagennet (Groot-Brittannië) was geen doorslaand succes.

Een tweede punt waar de *Länder* over vallen is het risico dat DB de infrastructuur zal gebruiken om concurrenten te dwarsbomen. Een strikte scheiding tussen infrastructuur en exploitatie is de beste garantie dat DB Netz haar positie niet zal (blijven) misbruiken. Op dit punt lijkt een brede consensus te ontstaan tussen vervoerders (uitgezonderd DB), belangenorganisaties en politiek. Zelfs *Die Linke*, zeg maar de Duitse SP, is van mening dat de marktwerking niet door een machtspositie van DB in gevaar mag worden gebracht!

Tot slot is de verwachting dat de terugkoopregeling voor de infrastructuur de staat naar verwachting zo'n € 8 miljard gaat kosten. Dat is ongeveer hetzelfde bedrag dat de te verkopen 49% van de aandelen moet opbrengen. De staat zal € 4 miljard van de opbrengst investeren in (rail-) infrastructuur, zodat in geval van een terugkoop een negatief saldo van € 4 miljard ontstaat. Mede in samenhang met de jaarlijkse subsidie van € 2,5 miljard lijkt dit geen goede deal voor de Duitse staat te zijn.

Tenslotte merkt uw redacteur op dat de waarde van het bedrijf DB tegen valt. Uitgaande van de geschatte verkoopopbrengst is DB zo'n € 16 miljard waard. Een bescheiden bedrag voor een concern met zoveel nieuw materieel, een behoorlijk uitgebreid hogesnelheidsnet, veel stationsgebouwen en spoorgronden, het logistiek bedrijf Stinnes/Schenker en de vele buitenlandse deelnemingen. Kennelijk staan hier veel schulden en leningen tegenover en is DB ondanks de recent behaalde winsten er financieel minder goed aan toe dan het bedrijf wil doen geloven. Dit blijkt eveneens uit een artikel in *der Tagesspiegel*, waarin de conclusie wordt getrokken dat een aantal door DB aangegane leningen met een gezamenlijke waarde van € 1,6 miljard een staatsgarantie hebben. Daarnaast is nog onduidelijk wie straks instaat voor bijna € 1 miljard aan kredieten die DB via Eurofima opgenomen heeft. Het vervolg leest u ongetwijfeld in één van de volgende edities.

Samenwerking goederenvervoerders

Railion, ERS, ACTS, R4C en Veolia hebben afgesproken om voor elkaar treinen weg te slepen in het Rotterdams havengebied die in de weg staan om zo de steeds kleiner wordende capaciteit optimaal te benutten. Door de groei in het vervoer komt het wel eens voor dat een trein te lang op een terminal blijft staan terwijl een andere vervoerder met smart staat te wachten op een spoortje. Op deze manier kan de ene vervoerder de ander helpen wanneer er geen eigen tractie beschikbaar is.

A M S T E R D A M

Chipkaart

De landelijke invoering van de chipkaart op 1 januari 2009 lijkt nu wel zeker. Toch zijn er nog heel wat problemen met de invoering van de kaart. Naast het feit dat de stads- en streekvervoerders het nog danig oneens zijn met NS over wat er allemaal wel en niet met de kaart kan en mag zijn er ook nog altijd softwareproblemen met de kaart en de apparatuur. Er zijn dan ook diverse partijen betrokken bij de kaart.

De kaart zelf wordt gemaakt via TLS, de landelijke organisatie die de computer beheert die alles registreert en zorgt voor de chip in de kaart. Water er precies allemaal met die kaart mag wordt dan weer bepaald door de vervoerders zelf en blijkbaar denken die vervoerder daar allemaal verschillend over.

Voorts moeten alle gegevens voor de afrekeningen komen van de vervoerders zelf en daarbij worden nogal eens wat fouten gemaakt waardoor de reizigers merkt dat er plotseling vreemde bedragen worden afgeschreven van zijn kaart. Ronduit belachelijk is het dat men bij het zichtbaar maken van zijn 10 laatste ritten in een kaartautomaat alleen de ritten van de betreffende vervoerder krijgt te zien en de ritten die met een andere vervoerder zijn gemaakt als onbekend worden beschouwd. De vervoerders willen dit niet laten zien omdat het bedrijfsgeheimen zouden zijn.

Binnenkort moet ook bepaald worden waar de reiziger terecht kan om zijn kaart te laten opladen. Over de aanschaf van dergelijke apparatuur en de verspreiding over postkantoren, winkels e.d. valt binnen de OV-wereld nogal wat te doen. Helaas lijkt de gebruiker de dupe te worden omdat men in tegenstelling tot de strippenkaart en het sterabonnement het aantal uitgiftepunten nogal wil beperken. Hierbij speelt ook een belangrijke rol dat de aanschaf van dergelijke apparatuur nogal aan de prijzige kant is. En nog altijd wordt beweerd dat de chipkaart zoveel voordelen oplevert!!!

Dienstregeling van lijn 5

Vanaf woensdag 1 augustus jl. is de dienstregeling van lijn 5 beperkt. De hoogzomerdienst met een hoge frequentie (overdag elke 6 minuten en daarbuiten om de 7/8 minuten) heeft plaats moeten maken voor de laagzomerdienst (wit, roze en groen). Dit alles heeft te maken met de onmogelijkheid van GVB om voldoende personeel en materieel te leveren voor de dienstuitvoering. Dat het personeel schaars is moge bekend zijn (men heeft zelfs hobbyisten en oud-bestuurders ingehuurd), maar materieel lijkt ons toch wel erg vreemd, zeker omdat er van de 24 tweerichtingwagens (901-920 en 2201-2204) slechts 16 nodig zijn. Men beschikt dus over een reserve van 33,3%. Zou dat echt niet voldoende zijn...?

Daarnaast is het een grote klap in het gezicht van de toch al getroffen reizigers. Door de knip in de metro in verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn was de hoog frequente lijn 5 nog in enige mate een genoegdoening voor de passagiers van lijn 51 maar nu ook hierop al wordt beknipt blijft er voor de passagier weinig reden om te lachen. Zeker ook omdat de spoorwegen met grote regelmaat de als alternatief aangeboden verbindingen tussen Station Zuid en Duivendrecht/Diemen Zuid en Bijlmer Arena beperken door werkzaamheden. Voor de reiziger die van West en Zuid naar Oost en Zuidoost wil reizen blijven er dan nog maar weinig mogelijkheden over.

Met het knippen van de lijnen 50 en 51 verdiende GVB al de gele kaart, maar de beperking van de dienstregeling van lijn 5 verdient daarboven nog eens een gele kaart, waardoor nu het **rood** getoond moet worden.

Omdat door de terugkeer van de laagzomerdienst geen aansluiting meer wordt gegeven op de laatste ritten van lijn 51 vanuit Amstelveen Westwijk worden er nu twee extra ritten gereden vanaf Amstelveen Binnenhof om 0.17 en 0.27 uur. Deze ritten rijden naar het CS en vandaar naar de Havenstraat. Hiertoe blijven aan het Amstelveense eindpunt op maandag t/m zaterdag dw. 10 en 13 overstaan en op zondag dw. 3 en 5.

(Vee)vervoer bij de metro

Het vervoer bij de metrolijnen 53 en speciaal lijn 54 is deze zomer geen pretje. Met het uitvallen van de lijnen 50 en 51 op delen van de trajecten van deze beide lijnen en de uitgedunde dienstregeling op alle dagdelen is de capaciteit van de dw's met twee stellen bepaald te weinig.

Nu is de lengte van de dw's deze zomer beperkt door de werkzaamheden van Prorail aan het station Bijlmer Arena waardoor steeds een deel van het perron is afgesloten in verband met de afwerking van de deklaag maar GVB had dit op zijn minst kunnen compenseren door een hogere frequentie te gaan rijden.

Dit zou in verband met het vervallen van lijn 50 en 51 op een groot deel van het traject toch al geen luxe zijn geweest.

Men had dit vooral moeten doen op lijn 54 en dan zou de inmiddels tot dogma verklaarde koppeling van beide metrolijnen 53 en 54 tijdelijk opgeheven moeten worden. Personeelsproblemen bij de metro zouden er niet moeten zijn. Door de beperkte dienstuitvoering op de ingekorte lijnen 50 en 51 moet er toch aardig wat metropersoneel over zijn. Of is dit een verkapte manier om personeelsgebrek te verbloemen?

Lijn 54 is toch al overbelast omdat de lijn te maken heeft met de vele kantoren bij de Amsterdamse Poort, de vele dagjesmensen die tegenwoordig parkeren onder Amsterdam Arena, de evenementen in de Arena en de normale reizigers die ook graag vervoerd willen worden. GVB heeft echter verordonneerd dat iedereen in de hoogzomer met vakantie moet.

Gooi daar nog eens de onregelmatige frequentie op een aantal delen van de dag op het gecombineerde deel tussen CS en v.d. Madeweg bovenop en je weet zeker dat de dienstuitvoering niet tot tevreden passagiers zal leiden. In de avonden wordt vanaf het CS om de 5/10 minuten gereden. Een afstemming tot een 7½ minutendienst was blijkbaar te veel gevraagd vanachter de bureaus.

De slogan "**GVB gaat vooruit**" zou ik als bedrijf voorlopig maar niet meer gebruiken. Momenteel is de dienstuitvoering bij het bedrijf, de metro voorop, slecht te noemen. In bovenstaande stukjes geven wij dit al aan maar ook bij tram en bus is de situatie niet goed. Naast de al fiks uitgedunde hoogzomerdienst vallen er nog regelmatig delen van de dag wagens uit, waardoor grote gaten in de dienstregeling ontstaan.

GVB lijkt nog altijd doorspekt van de oude bedrijfscultuur waarbij het vervoer van de passagiers slechts op het tweede plan komt. Het leveren van de grootste inspanning om te zorgen voor goed openbaar vervoer, van levensbelang voor het voortbestaan van het bedrijf, lijkt nog altijd niet te zijn doorgedrongen in alle geledingen van het bedrijf.

Infrastructuur

Op het Amstelstation is aan beide zijden inmiddels het 1^e deel (zijde Spaklerweg) van de perronrand vernieuwd en is het perron opgehoogd. Momenteel wordt aan beide zijden gewerkt aan het 2^e deel (zijde Wibautstraat) van de perrons.

Ook op Station Arena is men begonnen met de afwerking van het metroperron. Richting centrum is het 2^e deel van het perron in behandeling en richting Gein is het gedeelte direct na de roltrappen in behandeling.

Op het metrostation Reigersbos ontbreken al langere tijd op het perron de koepeltjes in het dak. Dit wegens de slechte staat waarin deze verkeerden en ruim twee jaar geleden werden verwijderd. Eigenlijk is een groot deel van het dak slecht. Vervanging is hoogst noodzakelijk maar dit staat pas in 2009 gepland. Tot die tijd moeten de reizigers maar de regen trotseren.

De vervanging maakt deel uit van het z.g. ROL (Renovatie Oost Lijn), een afgeslankte vorm van het toenmalige grootse plan Metromorfose. Van dit plan werden uiteindelijk alleen Station Ganzenhoef en het oostelijke deel van Station Reigersbos gerealiseerd. Daar dit project geldverslindend was werd besloten tot een meer eenvoudige vorm van opknappen van de stations, het z.g. ROL. Hierbij werden de stations Waterlooplein en Reigersbos (westzijde) opgeknapt. Dit was in 2006 en daarna werd het ijzingwekkend stil rond dit project.

Noord/Zuidlijn

Met veel moeite is het de gemeente Amsterdam eindelijk gelukt een verzekering af te sluiten voor de risico's die er zijn bij het aanleggen van de Noord/Zuidlijn. Op 12 juli jl. ondertekenden de gemeente Amsterdam met een consortium van verzekeringsmaatschappijen (Gerling, Allianz, HDI en Delta Loyd) de verzekeringspolis. Verzekerd zijn via een CAR (Construction All Risks) bedoeld om het werk en alle materiële zaken op de bouwplaats te verzekeren.

Voorts krijgen de marktcooplui op de Albert Cuijpmarkt tijdelijk een vergoeding voor de slechte bereikbaarheid door de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Hierover heeft een lange strijd plaatsgevonden. Wethouder Herrema (Verkeer en Vervoer) wilde al lange tijd een bedrag uitkeren aan de marktlieden, doch het stadsdeel had met dit geld geheel andere plannen.

De werkzaamheden tussen Station Zuid en Station RAI bezorgen de gebruikers van het openbaar vervoer gedurende zeven weken kopzorgen. Omrijden, langere reistijden en zeer lage frequenties maken het reizen met het openbaar vervoer niet echt leuk.

Ook wordt het nu toch echt eens tijd dat het spoor in de Ferd. Bolstraat tussen Ceintuurbaan en Albert Cuijpmarkt wordt teruggelegd, zodat de lijnen 24 en 25 weer de normale route kunnen rijden. De ruimte is er echt wel en het stadsdeel Oud Zuid moet ook maar eens zijn medewerking geven.

Materieel tram

Luchtwagens

De 746 is bij zijn afvoer geschonken aan de Mythilschool aan de Polderweg. Door renovatie van de omgeving van de school zal de wagen echter moeten verdwijnen. De wagen is vanaf de Polderweg naast de school geplaatst en nog duidelijk zichtbaar.

Blokkendozen

De 802 maakte in de HWR zijn eerste rondjes op het terrein. De wagen bestaat nu uit de 802A+802C+814B.

De 790, die vorige maand brandschade opliep zal weer worden hersteld en werd overgebracht naar de HWR. Of dat ook nog met de 814 gaat gebeuren is inmiddels zeer twijfelachtig.

In Lek wordt een aantal 780-ers voorzien van de bekabeling voor de chipkaartapparatuur.

Lagevloerwagens

De nieuwe digitale lijn- en richtingaanduidingen op de 11G- en 12G-wagens bevallen niet. Momenteel wordt gezocht naar een andere oplossing.

In Lekstraat zijn afgelopen weken vrijwel alle 11G-wagens (901/920) voorzien van de bekabeling voor de chipkaartapparatuur. De komende week zullen dagelijks twee 12G-wagens (817/841) in behandeling worden genomen.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2021, 2058, 2063, 2066, 2071, 2074, 2075, 2086, 2088, 2100, 2125, 2135.

Gerenvoerd zijn: 2001-2020, 2022-2057, 2059 - 2062, 2064, 2065, 2067, 2068-2070, 2072, 2073, 2076, 2078, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2136-2147, 2201-2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

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

metro/sneltram

Metrostel 39 rijdt inmiddels weer in dienst. Wel staat er een aantal metrostellen al langere tijd buiten dienst aan het opstel terrein Spaklerweg. Het betreft de 5, 8, 26 en 38.

Van de BN-wagens verblijft de 46 nog altijd in de HWR. Voorts staan in de lijnwerkplaats de 62 en 67 buiten dienst en op het opstel terrein aan de Spaklerweg de 61 en 69.

De 74 verblijft voor een opknapebeurt in de HWR terwijl de 88 nog altijd met bankjes zonder zittingen en rugleuningen aan de Spaklerweg staat.

ROTTERDAM

Hoekse Lijn

De landelijke overheid heeft besloten dat een aantal regionale spoorlijnen overgaat naar de regionale overheden. De Hoekse Lijn is zo'n spoorlijn en valt nu onder de stadsregio Rotterdam. Bij die decentralisatie van de Hoekse Lijn heeft de stadsregio de voorkeur uitgesproken voor een wijziging van de status van hoofdspoor -heavyrail- naar lokaal spoor -lightrail-.

Uitgangspunt is dat deze lightrail vanaf december 2010 in bedrijf is. De RET zal deze lijn exploiteren. Badgasten kunnen dan met 'RandstadRail-achtige' voertuigen naar het strand in plaats van met de trein.

Voor de 'ombouw' van het NS-spoor tot metrolijn moeten nog heel wat procedures worden afgehandeld met het rijk, de NS en de gemeenten langs het spoor. Het plan is om de Hoekse lijn te laten aansluiten op de metro Calandlijn, ter hoogte van station Schiedam Centrum. Dit geeft een directe verbinding met het centrum van Rotterdam. De lijn krijgt meer haltes dan nu, er wordt gekeken naar extra stopplaatsen in onder meer Maassluis en Hoek van Holland.

Op dit moment is op de Hoekse lijn ook goederenvervoer. Omdat dit vervoer geen problemen moet geven wanneer de lightrail-verbinding in gebruik is, wordt nu bekeken of het mogelijk is om die goederentreinen 's nachts te laten rijden. Daarnaast moet aanpassing van het beveiligingssysteem voorkomen dat goederentreinen en metrorijtuigen op één baanvak terecht komen. Omdat de Hoekse Lijn gekoppeld wordt aan het metronet, wordt straks de verkeersleiding door de RET gedaan. In verband met de toelating van goederentreinen komt er een directe verbinding met de Prorail Verkeersleiding.

Nieuw materieel

De RET heeft nieuw metro- en trammaterieel besteld. Bij de metro gaat het om 54 metrostellen, waarvan er 11 op termijn kunnen worden ingezet op de Hoekse lijn. Deze lijn zal in de toekomst door de RET worden geëxploiteerd en worden aangesloten op de Calandlijn. De rijtuigen worden onder andere voorzien van airconditioning, stoffen bekleding en camerabewaking. Al eerder waren er 21 dubbelgelede rijtuigen besteld voor RandstadRail, die begin 2008 worden ingezet. Daarnaast heeft de RET 53 nieuwe lagevloertrams besteld, die op termijn bijna alle oude hogevloertrams van de 700 en 800 serie zullen vervangen. Er is weer gekozen voor de fabriek Alstom, die een nieuwe versie van de Citadis zal gaan produceren. Bij deze nieuwe versie zullen de problemen waar de huidige Citadis trams mee kampen niet aanwezig zijn. De nieuwe Citadis2 trams krijgen een 100 procent lagevloer. De wielen zullen worden voorzien van dempers, waardoor het geluid in de bochten aanzienlijk zal worden teruggebracht. Verder worden de rijtuigen voorzien van zonwerend glas - een systeem dat het binnen vijf graden koeler maakt - en camera's. De totale order bedraagt ruim 300 miljoen euro en wordt gefinancierd door de stadsregio Rotterdam en de RET. Al dit materieel moet in 2010 rijden.

OV-chipkaart

Kort na invoering van de ov-chipkaart op 25 juni, stuurde het AD Rotterdams Dagblad drie verslaggevers op pad om te zien hoe een en ander momenteel verloopt. Samen maakten zij dertig veel voorkomende ritten in tram, metro, trein en bus. Hierbij is gebleken dat er nog veel aan het systeem mankeert. Reizen met het pasje zou eerlijker worden. Soms waren ritten goedkoper, maar in ongeveer de helft van de gevallen was het duurder, vooral bij langere afstanden en wanneer moest worden overgestapt. Bij enkele ritten kon door technische problemen niet eens worden opgemaakt wat het precies had gekost. Door fouten bij de incheck-machines vergde een busreis zomaar vier euro extra, anderzijds moest noodgedwongen zwart worden gereden. Bij de metro haperden de toegangspoortjes (Nesselande, De Terp), waren oplaadapparaten niet in orde en bleek het personeel niet met het systeem te kunnen omgaan. Bij de tram waren de controles niet waterdicht, vaak kon men volstaan met het tonen van de ov-chipkaart. In de Hoeksewaard en Voorne-Putten, het proefgebied voor de bussen van Connexxion, bleek het gemak nog ver weg. Een buschauffeur had geen idee waar het pasje kon worden opgeladen omdat hem nog niet door het bedrijf verteld was waar dit kon. De verslaggevers hadden wel enkele meevallers. De busrit van Spijkenisse naar Brielle, goed voor vijf strippen, bleek gratis te zijn omdat het scanapparaat defect was. De chauffeur zei: "Ga maar zitten, want dan moet dat ding maar werken". In de bus van Zuidplein naar Oud-Beijerland zat helemaal geen kaartlezer, zoals ook in de bus van Heinenoord naar Strijen. Volgens de chauffeurs gebeurde dit wel vaker. Ook bij de NS, op de lijn Rotterdam-Hoek van Holland verliep alles nog moeizaam. De kaartjescontroleur keek hier even naar de chip en zei vervolgens: "Ik snap er niks van, kunt u mij uitleggen hoe het werkt". Aangekomen in Hoek van Holland bleek de controleur hier niet met de scanner om te kunnen gaan. Ook bij de verkoop- en informatiepunten bleken vele medewerkers nog niet goed op de hoogte te zijn van het nieuwe vervoersbewijs. Zo moest er volgens de ene balie minimaal vijf euro op de kaart staan om in te checken, bij het volgende loket werd beweerd dat het minimaal 7,50 euro moest zijn.

In een eerste reactie liet RET-directeur Pedro Peters dat het systeem 'vreselijk ingewikkeld en onoverzichtelijk is, maar dat klanten ook positief reageerden, alleen hoor je die niet zo vaak'. Hij benadrukte nog eens dat de tarieven worden bepaald door de overheid en niet door de RET. Daarbij liet hij weten dat het betalen per kilometer bij de ov-chipkaart eerlijker is dan bij het zonesysteem met de strippenkaart.

Op de website, ov-chipkaart.nl, van Groen Links zijn in korte tijd ruim 500 klachten binnengekomen. De klachten zijn van allerlei aard. Volgens Groen Links is het in het belang van de reiziger de ov-chipkaart zorgvuldig en niet overhaast in te voeren, zij pleiten er dan ook voor om de afschaffingsdatum van de strippenkaart in de metro per 1 oktober 2007 (bij tram en bus 1 januari 2008) opnieuw uit te stellen. Later liet ook de reizigersvereniging ROVER weten er voor te pleiten het einde van de strippenkaart in Rotterdam uit te stellen. RET-directeur Peters liet echter weten dat men ondanks de aanloopproblemen met de chipkaart toch vast houdt aan de datum van 1 oktober 2007. Volgens Peters werkt de RET hard aan de bestrijding van alle kinderziektes waarmee het nieuwe systeem kampt. Zo maakte hij onder andere bekend dat alle vijftig oplaadmachines zo worden aangepast dat het geld eerst op de ov-chipkaart terecht komt en dan van de rekening afgaat. Nu is dat andersom. Ook komen er meer oplaadpunten, zoals bij supermarkten, postkantoren en sigarenwinkels. Daarnaast gaat de RET zo'n 100 van de 600 toegangspoortjes vervangen.

Veiligheid metro

Uit een onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gebleken dat de oude tunnels bij de metro niet meer voldoen aan de nieuwste eisen voor veiligheid en milieu. De ondergrondse tunnels met hun soms doodlopende perrons, krappe trappen en lange gangenstelsels zijn in combinatie met rookontwikkeling en de matige rookafvoer, bij brand zeer gevaarlijk. Naar aanleiding van de metroramp in 2003 in Korea waarbij 200 doden vielen, had men in Rotterdam al de brandmeldingsinstallaties aangepast, gaan de poortjes bij elke brandmelding direct open en is er voortdurend videobewaking. Men wil nu spoedig maatregelen nemen voor verbetering, die eind 2009 een feit moeten zijn. Dit najaar begint men bij de halte Eendrachtsplein met het aanbrengen van speciale afsluitschermen die moeten voorkomen dat rook zich kan verplaatsen. De RET hoopt en verwacht dat de ministeries geld beschikbaar stellen voor de renovaties.

Infrastructuur en exploitatie

Na het vrijgeven enige tijd geleden van de sporen naar de Diergaarde Blijdorp via de Bergselaan en Stadhoudersweg en via de Provenierssingel en Bentincklaan, werden nu ook de sporen via de Statentunnel weer in dienst gesteld. Alleen de Citadisrijtuigen kunnen nog geen gebruik maken van de Statentunnel. Op zaterdag 28 juli reden ter gelegenheid van het Zomercarnaval de lijnen 4, 8 en 21 met uitsluitend ZGT-rijtuigen vanaf ca. 12.00 tot 20.00 uur via de Statentunnel en de achterzijde van het

Centraal Station v.v. en lijn 25 reed in dezelfde tijd met Citadis-rijtuigen vanuit Schiebroek via de achterzijde C.S. naar het tijdelijk eindpunt Diergaarde Blijdorp v.v. Op het traject Diergaarde Blijdorp – Provenierssingel reden bovendien de vierassers 504 en 537 van de Stichting RoMeO vanaf 10.00 tot 18.00 uur als lijn 11. Tussen 12.00 en 18.00 uur reed lijn 11 vanuit Blijdorp niet terug via het kopspoor bij de Provenierssingel, maar werd terug gereden via de Schiekade, Schieweg, Bergselaan, Stadhoudersweg en v. Aerssenlaan. Om de reguliere dienst niet te verstoren reed men op lijn 11 van 17.00 tot 18.00 uur niet de 10 minutendienst maar werd de frequentie van 15 minuten gehandhaafd. Het was lang geleden dat er in dit gebied zoveel tramverkeer was.

Ook het gedeelte van de Zaagmolenstraat tussen de Bergweg en de Benthuizerstraat werd weer vrijgeven voor de tram.

Omleidingen op 27 en 28 juli in verband met het Zomercarnaval op zaterdag 28 juli.

Lijn 4 op 28/7 normale route tot 12.00 uur. Van 12.00 tot ca. 20.00 uur Marconiplein – eigen route tot de Nieuwe Binnenweg en vervolgens Heemraadsplein, Mathenesserlaan, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, Henegouwerlaan, Statentunnel, Stationssingel, Provenierssingel, i.a. Schiekade, Bergweg, eigen route v.v.

Lijn 7 van 12.00 tot ca. 20.00 uur opgeheven. Tussen de Burg. Oudlaan (Woudestein) en De Esch reed een pendeldienst via Oudedijk, Oostplein en Honingerdijk.

Lijn 8 vanaf aanvang dienst tot 12.00 uur omleiding 1: Westzeedijk, Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein v.v. Van 12.00 tot ca. 20.00 uur omleiding 2: vanaf de Kleiweg eigen route tot voor de Benthuizerstraat, vervolgens Bergweg, Schiekade, Provenierssingel, Stationssingel, Statentunnel, Henegouwerlaan, Middellandstraat, Claes de Vrieselaan, G.J. de Jonghweg, Binnenbrug Parksluizen en eigen route v.v. In de richting Kleiweg werd gereden via de Buitenbrug Parksluizen, Droogleever Fortuynplein (rond), G.J. de Jonghweg.

Lijn 20 de gehele dag opgeheven.

Lijnen 21 en 23 op 27/7 de gehele dag via Coolsingel, Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, West Kruiskade v.v.

Lijn 21 op 28/7 vanaf aanvang dienst tot 12.00 uur vanaf het Hofplein via Pompenburg, Goudsesingel, Oostplein v.v. Van 12.00 tot ca. 20.00 uur vanuit de richting Woudhoek vanaf de Middellandstraat via Henegouwerlaan, Statentunnel, Stationssingel, Provenierssingel en terug via de keerlus van lijn 11 van RoMeO op de kop van de Provenierssingel bij de Schiekade. Na 20.00 uur weer de omleiding via de Goudsingel. Op lijn 21 reden deze dag uitsluitend ZGT-rijtuigen.

Lijnen 23 en 25 op 28/7 vanaf aanvang dienst via Erasmusbrug, Vasteland, Vastelandboog, Eendrachtsweg, Mauritsweg, lijn 23 i.a. West Kruiskade eigen route v.v. en lijn 25 Kruisplein, Centraal Station, eigen route v.v.

Lijn 23 van 12.00 tot ca. 20.00 uur geknipt in twee delen: Beverwaard – Droogleever Fortuynplein v.v. en Vlaardingen Holy – Marcpniplein v.v. Na 20.00 weer de omleiding via de Vastelandboog.

Lijn 25 van 12.00 tot ca.20.00 uur geknipt in twee delen: Beverwaard – Erasmusbrug – Willemsplein v.v. en Schiebroek via Provenierssingel naar Diergaarde Blijdorp v.v.

In verband met rioolwerkzaamheden in Spangen kon lijn 8 vanaf maandag 30 juli t/m zondag 12 augustus niet naar eindpunt Spangen rijden. Lijn 8 werd ingekort tot het Marconiplein.

In ons vorige nummer hebben wij gemeld dat lijn 20 de route via de Vastelandboog gaat rijden zodra deze in dienst komt. Tijdens het Zomercarnaval op 28 juli is de boog gebruikt voor omleidingen, maar dit betekent niet dat de boog nu ook al in de normale dienst zal worden gebruikt, maar alleen voor omleidingen. Dit omdat er nog diverse werkzaamheden op de kruising plaatsvinden. Lijn 20 rijdt dus voorlopig nog de normale route.

Stichting RoMeO

De ritten met lijn 11 verlopen tot nu toe naar tevredenheid. Afhankelijk van het weer zijn de 504 en 537 in de vroege ochtend en namiddag goed tot zeer goed bezet. Daartussen is het uiteraard wat stiller. Mr. 537 kreeg twee keer een klein defect. Op 23 juli werd het rytuig enige tijd vervangen door de 565 en enige dagen later was mr. 522 de vervanger. Vanaf 31 juli is ook de Touristische Museumlijn 10 weer in dienst. De officiële openingsrit werd gereden door het stel 515+1001. Beide rijtuigen waren voorzien van nieuwe dakreclame voor de Stichting RoMeO. De normale dienst werd gereden met de 523+1020. De eerste twee weken was de belangstelling van het publiek voor de ritten uitstekend. Regelmatig werd gereden met een 100% bezetting.

In de CW wordt inmiddels weer aan de beide rijtuigen 606 en 2602 (ex 491) gewerkt. In de remise Hillegersberg gebeurt dit bij de 542 en de beide Schindlers 15 en 242.

Materieel

Metro/sneltram: De zijruiten in de bestuurderscabine van de 5320 en 5349 zijn als proef voorzien van lichtdempende folie. Bij beide rijtuigen zijn de linkerzijruiten in de cabine voorzien van een folie dat een lichtdempingswaarde heeft van 45 %. Op de rechterzijruiten is in beide rijtuigen een coating aangebracht die een lichtdempingswaarde van 35% heeft en eveneens is voorzien van reflectie. De bedoeling van de folie is dat de leesbaarheid van het instrumentenpaneel en de schermen van de Trein TV en Rytuig Informatie Systeem (RIS) aanzienlijk wordt verbeterd. In de periode van 12 t/m 20 juli werd hierover onder de metrobestuurders een enquête gehouden.

De motoren van alle Bombardier-rijtuigen (5301-5363 en 5401-5418) worden de komende tijd gereviseerd in lijnwerkplaats Waalhaven in verband met het mogelijk kunnen vastlopen van de motorlagers.

De 5244 kwam weer in dienst na revisie 2.

Tram: Nadat de 802, 805, 815 en 816 in de laatste week van juni naar remise Hillegersberg waren overgebracht, bleef de 812 nog enige dagen in dienst als lesrytuig. Nog voor het eind van de maand juni ging ook de 812 buiten dienst in de remise Hillegersberg. Begin juli werden de 802, 812, 815, 816 en 843 vervolgens overgebracht naar de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg en daar opgesteld op het buitenterrein. Mr. 805 bleef in remise Hillegersberg om daar voor de Stichting RoMeO weer als werkwagen te gaan fungeren. Mr. 720 kwam weer in dienst in de nieuwe kleurstelling en mr. 2051 na herstel deraillementschaade. In de C.W. begin augustus voor herstel schade, kleine onderhoudsbeurt en nieuwe kleuren de mr. 701, 713 en 733, de 728 met deraillementschaade en de 719 met aanrijdingsschaade. Het aantal nog buitendienst staande Citadis-rijtuigen in remise Hilledijk is momenteel tot een redelijk aantal teruggebracht. De langdurig buitendienst staande rijtuigen 2021 (sinds 26-06-2006) en 2032 (sinds 13-08-06) zijn nog altijd niet gesignaleerd.

Nieuws per datum:

29/06: 11.15 uur tot einde dienst: Een brandweerwagen die de hijskraan nog omhoog had staan haalde de bovenleiding naar beneden bij het eindpunt Charlois. Lijn 2 werd ingekort tot metrostation Maashaven.

07/07: 10.45 – 11.30 uur: Brugklep van de brug op de 's Gravelandseweg in Schiedam wilde niet sluiten. Aan beide zijden ontstond een lange rij trams van de lijnen 21 en 23.

13/07: 16.55 – 21.35 uur: 21-2004 verspeelde de pantograaf op de kruising Abr. v. Rijkevorselweg / Plantageweg in de richting De Esch. Bovendien brak de bovenleiding waardoor de gehele kruising moest worden afgezet door de politie. Er ontstond een enorme verkeerschaos. Lijn 21 werd ingekort tot de remise Kralingen. Lijn 7 op de Burg. Oudlaan en de ingezette pendelbus kwamen ook vast te staan in de file.

13/07: 18.30 – 21.55 uur: De lijnen 21 en 23 werden in Schiedam ingekort tot het Stadserf, daar de bovenleiding ter hoogte van de A 20 verzakt was door een loszittend gedeelte bij een bovenleidingmast. Aan de Schiedamse kant pendelden er van ieder van de lijnen 21 en 23 één wagen tussen de Prinses Beatrixlaan en Woudhoek / Holy.

16/07: 13.50 – 14.30 uur: 25-2018 richting Carnisselande aanrijding met voetganger op de Donkersingel. De lijnen 20 en 25 richting Schiebroek werden ingekort tot het Hofplein.

24/07: 16.45 – 18.10 uur: 21-2011 kon voor de keerlus Woudhoek niet verder rijden omdat de voorkant van het rijtuig door een combinatie van dunne wielflenzen en een lichte verzakking van de baan vast kwam te staan tegen het grindbed. Lijn 21 ingekort tot de Prinses Beatrixlaan.

26/07: 17.15 uur: Door een defecte pantograaf haalde het metrostel 5401 de bovenleiding omlaag tussen Capelsebrug en de Prinsenlaan. Enige tijd in beide richtingen geen metroverkeer mogelijk tussen Station Alexander en Capelsebrug, totdat de dienst via enkelspoor kon worden hervat. Na herstel werd het metroverkeer over beide sporen om 21.15 uur weer vrijgegeven.

28/07: 19.00 uur: 7-728 derailleurde na vertrek van het eindpunt Woudestein met het tweede truckstel en kwam tot stilstand tegen een bovenleidingmast, waarbij het rijtuig aan de zijkant schade opliep.

04/08: 13.00 – 15.00 uur: 21-2005 richting Woudhoek flinke aanrijding met een personenauto op het doorsteekje van de Vierambachtsstraat bij de v.d. Palmstraat. De chauffeur van de auto raakte bekneld en moest door de brandweer worden bevrijd. De man gewond naar het ziekenhuis en auto total loss. Mr. 2005 derailleurde met het voorste truckstel en liep flinke schade op aan de voorzijde.

D E N H A A G

Groot onderhoud tramnet

Vanaf 2 tot en met 13 juli 2007 werd tramlijn 12 tijdelijk opgeheven om het groot onderhoud uit te voeren. De vervangende busdienst reed tussen Duindorp en de Delftselaan. Tussen de Delftselaan en station Hollands Spoor werden de reizigers verwezen naar tramlijn 11. Vanaf zaterdag 14 juli kwam lijn 12 weer in dienst al reed deze lijn vanaf Duindorp niet verder dan de Wouwermanstraat. Daar werd gedriehoekt bij het Haags Openbaar Vervoer Museum. Deze situatie duurde tot en met maandag 16 juli. Voor veel reizigers was de zin van het tijdelijk driehoeken bij het museum niet helemaal duidelijk. De lijnen 9 en 11 reden namelijk wel door richting station Hollands Spoor. Deze situatie had alles te maken met feit dat het traject tussen de Wouwermanstraat en het Rijswijkseplein nog niet was vrijgegeven voor tramlijn 12 en de lijn vaste dienstwagens had gekregen. Vanaf zaterdag 14 juli werd tramlijn 16 tijdelijk opgeheven om ook op deze lijn het groot onderhoud mogelijk te maken. De vervangende busdienst naar Moerwijk reed vanaf de achterzijde van station Hollands Spoor. Reizigers van en naar het Centraal Station werden doorverwezen naar de lijnen 1, 9, 10 en 17. De werkzaamheden aan tramlijn 16 duurden drie weken. Pas op 6 augustus keerde tramlijn 16 terug in Moerwijk en was tijdelijk gekoppeld aan tramlijn 12. Tijdens de opheffing van tramlijn 16 reed tramlijn 15 een grote lus door het centrum. Dit duurde tot maandag 30 juli 2007 toen tramlijn 15 zelf tijdelijk werd opgeheven vanwege het groot onderhoud. De opheffing van tramlijn 15 had tot gevolg dat spitstramlijn 10 werd verlengd vanaf station Hollands Spoor naar de keerdriehoek 's Gravenmade. Tramlijn 10 kon immers niet naar Voorburg omdat er werkzaamheden gepland waren tijdens de zomervakantie aan de Geestbrug. Met de verlenging van tramlijn 10 reden er in de spits meer trams over de Rijswijkseweg. De vervangende busdienst van lijn 15 rijdt tussen het Centraal Station en Nootdorp waarbij de route door Ypenburg erg ver vanaf de tramlijn ligt. Deze situatie zal naar verwachting duren tot en met zondag 19 augustus 2007. Al met heeft de zomerdienst 2007 bij de HTM een sterk wijzigingsgehalte.

Verlenging tramlijn 16

Tijdens de tijdelijke opheffing van tramlijn 16 werden bij het huidige eindpunt in Moerwijk de nieuwe wissels gelegd richting Loevesteinlaan. De keerlus in Moerwijk blijft behouden voor calamiteiten en zal in de toekomst alleen in de huidige richting worden benut. Vrijwel alle sporen voor de verlengde tramlijn 16 zijn gelegd. Begin augustus moesten er nog spoorwerkzaamheden worden uitgevoerd op de Loevesteinlaan net na de kruising met de Erasmusweg. Op de Laan van Wateringse Veld liggen vrijwel alle sporen op hun plek. De sporen in het beton van het bruggetje over de Gantel bij het Oosteinde en in het beton van de Brug over het Hemelwater zijn nog niet gelegd omdat er een afwijking zit in de aanwezige betonnen goten. Om dit onafhankelijk van de weergoden te kunnen aanpassen werd er een grote tent gebouwd over de betonnen constructie van het bruggetje over de Gantel. De bovenleiding is vanaf de Melis Stokelaan tot voorbij het Oosteinde aangebracht, behoudens een klein stukje bij de Erasmusweg. Het traject vanaf het Oosteinde tot aan de oude sporen van tramlijn 17 heeft inmiddels bovenleidingmasten. Hoewel er sterk getwijfeld wordt aan de startdatum van 2 september houdt de gemeente Den Haag nog steeds vast aan deze datum. Het is echter nog maar de vraag of dat haalbaar is gezien de tegenslagen bij de genoemde bruggetjes. Omdat straks de tramlijnen 16 en 17 vanaf de Gouvenerlaan beiden via een andere route naar de Dorpskade rijden wordt er overwogen om de digitale richtingfilms te voorzien van de bestemming Wateringen met respectievelijk de teksten **via Leyweg** en **via Rijswijk**.

TW 6000-en

In de vroege uurtjes van 17 juli werd de 6057 als laatste TW6000 vanaf remise Scheveningen naar de voormalige werkplaats aan de Lijsterbesstraat overgebracht. Op respectievelijk 5 en 10 juli waren de 6058 en de 6037 al overgebracht.

Op maandagmiddag 23 juli 2007 werd bij de NedTrain vestiging Leidschendam de 6016 opgeladen voor een kort bezoek aan Hannover. De tram stond al lange tijd bij NedTrain en het bleek niet mogelijk om de tram daar te repareren. De 6016 vertrok diezelfde avond in de stromende regen richting Hannover nadat er enkele onderdelen van het dak waren verwijderd. Anders dan de vorige transporten werd er koers gezet naar de A12 onder de vernieuwde Vlietbrug van RandstadRail. Het transport arriveerde de volgende ochtend om 3:45 uur in Hannover bij Btf. Leinhausen. De tram werd daar vrijwel meteen de werkplaats ingereeden om de draaistellen af te draaien en te keren. De echte expertise voor deze trams zit natuurlijk bij de Üstra en daarom kreeg de 6016 ook meteen een onderhoudsbeurt. Op 1 augustus arriveerde de 6016 weer bij NedTrain in Leidschendam. Nadat de tram was afgeladen werd deze met een Unimog van de HTM de werkplaats ingeduid om de opbouw terug te plaatsen. In de nacht van 2 op 3 augustus werd de tram door loc. 6402 via de Nootdorpbog en een korte stop in station Den Haag Ypenburg overgebracht naar Houten. Helaas bleek de tram verkeerd te staan zodat in de nacht daarop volgend de tram werd gedrievoet ergens op het NS-net. Op maandagmiddag 6 augustus kwam de tram na een aantal testritten eindelijk weer in dienst. Een uitgebreide reportage over het uitstapje van de 6016 kun u lezen en zien op www.digitaletram.nl

Diverse nieuwtjes

Met het weer in dienst stellen van tramlijn 16 naar Moerwijk werd de lijn net als vroeger gekoppeld aan tramlijn 12. Vanaf Moerwijk rijdt tramlijn 16 naar het Rijswijkseplein, wisselt daar van nummer en gaat vervolgens als tramlijn 12 naar Duindorp. In de trams is de sticker 'Wagen uitsluitend inzetbaar lijn 12-16' aangebracht. Opvallend is de inzet van trams uit de lage 3000-serie. Deze trams hebben immers geen digitale displays en moeten dus handmatig van nummer gewisseld worden. Of dit zo blijft is nog maar de vraag want voor de bestuurders is dit niet handig.

Met de 'verlenging' van tramlijn 10 naar 's-Gravenmade verschenen er gele stickers op de bestemmingskasten met de tekst 'Statenkwartier – 's Gravenmade heen en terug'. Het geheel komt wat amateuristisch over en je kunt je afvragen waarom de digitale bestemmingen daarvoor niet gebruikt worden.

Er zijn weer twee nieuwe totaalreklametrans bij de HTM. De 3096 maakt in een groene uitmonstering reclame voor Eneco energie en de 3066 kreeg een totaaljasje voor AD Haagsche Courant.

Nieuws op datum

06-07-2007 (vrijdag)

Vanwege een bovenleidingbreuk bij het Tournooiveld reden de lijnen 10, 15, 16 en 17 in de ochtendspits een omleidingsroute via het centrum.

13-07-2007 (vrijdag)

In de ochtend werden er met de 3116 filmopnamen gemaakt voor een reclamespotje van de Postbank. De 3116 was daarvoor gedurende één dag voorzien van een totaalreclame aan één zijde.

18-07-2007 (woensdag)

Rond 10:30 uur ontspoorde de 3006/1, rijdend richting Scheveningen, met het eerste draaistel vlak voor de Hoornbrug. Deze plek is inmiddels berucht want de afgelopen tijd zijn er al diverse trams op deze plek ontspoord. Lijn 1 reed vanaf de Hoornbrug via de route van lijn 15 naar Nootdorp. De trams aan de kant van Delft driehoekten bij 's-Gravenmade. De tram is door middel van hydraulisch vjzelen weer in de rails gezet.

30-07-2007 (maandag)

Omstreeks 21:30 uur ontspoorde de 3144/17 door een losgeraakte rem net voor de halte Eikelenburg. De rem was losgeraakt en werd een stuk meegesleurd door de tram. Bij de bestrating kwam de rem tussen de wielen terecht en veroorzaakte een fikse ontsporing. De tram werd door de kraan van de brandweer herspoord.

Tuk-tuk *(ingezonden bericht)*

Nee, ook Zandvoort was in 2006 niet de eerste met de TukTuk. Wrijving met taxi's hadden de TukTuks in Amsterdam-Zuidoost al in 2004. Zie ook: http://gerardkempers.punt.nl/?id=47332&r=1&tbl_archief=&

Tot zover onze berichtgeving over de Tuk-tuk.

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

Ingaande zondag 22 juli 2007 zijn zonder al te veel uiterlijk vertoon de trams van RandstadRail lijn RR3 naar Zoetermeer gaan rijden. De trams nemen in beide richtingen tussen het Centraal Station en Loosduinen passagiers mee. Vanaf Den Haag Centraal wordt er vervolgens volgens de dienstregeling gereden naar Centrum West en daarna via de krakeling naar het kopspoor op Centrum West. Voor fotografen is dit best wel interessant omdat het nu mogelijk is om foto's te maken zonder publiek en men ook al niet lang hoeft te wachten. De frequentie is op sommige tijdstippen om de 7-8 minuten. RandstadRail lijn RR4 rijdt als enige nog door naar Station Laan van NOI (laag).

In de trams van RandstadRail begint het vandalisme al steeds meer op te duiken. Er rijden diverse trams rond met bekraste ruiten en hier en daar beginnen teksten op de wanden en de banken te verschijnen. De afdekplaatjes aan de wand naast de zittingen achter de bestuurder zijn vaak geheel verdwenen of hangen er verwrongen bij. Doordat de banken tegenover elkaar staan is het uitnodigend om de voeten op de bank tegenover je te leggen. Dit wordt vaak gedaan en is ook te zien aan de bekleding. Er is weinig toezicht in de trams en het is te hopen dat er meer toezicht komt als de trams straks met passagiers naar Zoetermeer doorrijden. Beginnend vandalisme moet direct de kop worden ingedrukt omdat meer vandalisme het gevoel van onveiligheid doet toenemen. Eén van de kernpunten van RandstadRail was om dit te voorkomen. Het is misschien ook een idee om de trams te voorzien van afvalbakken omdat het afval nu op de grond wordt neergegooid. Dat is een rommelig en soms onsmakelijk gezicht.

BUSNIEUWS NEDERLAND

SAMENWERKING

Al bij de start van deze rubriek hebben wij ons voorstander betoond van samenwerking met andere busnieuwsmedia. Het mooiste zou het zijn als er een nationale busnieuwsruimte bestond, waarin de verschillende periodieken – gedrukt dan wel op het internet – deelnemen. Tot voor kort is onze wens tot samenwerking door (enkele van) die periodieken niet onwelwillend tegemoetgetreden, doch opzienbarend resultaat werd nog niet bereikt.

Recentelijk echter – u kon het in het vorige nummer al ergens lezen – konden afspraken worden gemaakt met de Stichting Museumbussen, die via haar website www.museumbussen.nl de digitale voortzetting van het eertijds door de Stichting BEVER uitgegeven periodiek “Op openbare wielen” verzorgt. Niet alleen ontleen HOV-RN en OOW busnieuws aan elkaar, ook zijn bij OOW actuele busfoto's te zien, die aansluiten bij onze berichtgeving, die aldus met een aantrekkelijke faciliteit kon worden uitgebreid.

Het behoeft geen betoog dat wij met de gemaakte afspraken zeer zijn ingenomen. Dit laat echter onverlet dat wij ons onverminderd zullen inzetten voor meer eenheid en gezamenlijkheid binnen het nederlands autobusnieuwsbestel. Bij een bestand van naar schatting 1000 busbelangstellenden – op een bevolking van 16 miljoen zielen – is verdeeldheid een toch wel erg inefficiënte zaak.

AMSTERDAM GVBA

De eerste nieuwe bussen worden in oktober van dit jaar verwacht; half december moeten ze allemaal binnen zijn. De beschadigde 548 is gerepareerd en weer in dienst. Ook bussen 473 en 476 doen, zoals de enigszins ingevoerde lezer weet, nog gewoon dienst. Bus 1225 kwam te lang en leste alsnog op de weg. 1211-1213 zijn ex Duisburg 5511, 5513 en 5502, 1214 ex Dortmund 1602, 1215 ex Demy Cars 611, 1216-1218 ex Berlijn 2621, 2633, 2637, 1219-1223 ex Bamberg 439, 438, 440, 437, 441, 1224 ex Berlijn 2610 en 1225 ex Dortmund 9643.. (dat)

AREA

De 26-29 van de stadsdienst Oss waren ex MTI 01-11 t/m 13 en 02-23. (adv)

ARNHEM Connexxion

Als laatste ex GVA diesel ging 7741 in juni buiten dienst. 2403 werd hersteld van brandschade. Tijdens de inbouw van Infox springen 1295, 1296, 2326, 7174, 7183, 7185 en 7188 bij.

In augustus en september rijdt museumtrolley 101 op zondag weer elk uur via Burgers naar Alteveer. Vertrek station 11.25 – 15.25. (en)

ARRIVA

Op 13 juli zijn de eerste bussen van de reeks 8201-8244 in noordoost Brabant in dienst gesteld. Voor deze concessies zijn 10 stuks VDL ProCity besteld, ook wel bekend als “Fryskers”, wat echter meer op een vervoersconcept dan op een voertuigtype blijkt te slaan. Met nummer 6026 rijdt sinds 2006 in Assen de ex Connexxion 7419, afkomstig uit het MB 411CDI/Kusters bestand van MTI (2002). In 2006 kwamen de buurtbussen 6071 en 6072, resp. een VW LT 28 (8 z.) en een MB 308CDI (8 z.) ex Juijn, ex Hermes 1628 (2000). Dit jaar volgden de 6073-6077, MB 908AC 35 (8 z.). Afgevoerd werden 4906, 4912, 4919, 5745 en 5747. De 5577 brandde op 23 april 2007 volledig uit, maar kwam al niet meer voor op de lijst 28.11.2006.(!/?) De 8081-8090 bleven na 31.12.2006 gewoon doorrijden. (adv/arriva)

BBA

En nog stond het er niet goed: 903-905 waren ex MTI 02-25 - 27. Gelede MB200 873 ging dit jaar uit dienst, zodat van dit type alleen 879 en 881 nog rijden. (adv)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

Connexxion heeft bekend gemaakt dat de Parkshuttle na een doorstart van de fabrikant weer gaat rijden. Na de zomer start de test van de voertuigen. (xx)

CONCESSIES

De Provincie Zuid-Holland heeft op 10 juli het vervoer Hoekse Waard/Goeree-Overflakkee (48 ex 49) per 1.1.2008 voor 7 jaar toegewezen aan ARRIVA, met een optie op verlenging met een jaar. Dit levert 10% meer vervoeraanbod op. (arriva)

Haaglanden zet de aanbesteding in wat nu gebieden 40, 42 en 43 (ex 41, 43 en 44) zijn door, en verlangt aardgasbussen, hoewel deze eis achterhaald lijkt. (xx)

Voor wie het allemaal niet meer snapt is op aanvraag bij de redactie herman@hoogerhuijs.nl een digitale kaart van de concessiegebieden per 1.1.2007 verkrijgbaar.

CONNEXXION

Dit jaar kwamen er vier buurtbussen 7421-7424 Mercedes-Benz 311CDI met 8 zit. De motorbranden werden voortgezet met 2625 (22 maart bij Veolia), die herstelbaar is en de 8064 (28 april ex Hermes), die geheel uitbrandde. Er is nu een brandpreventieprogramma in ontwikkeling. De van het GVBA teruggekeerde 1200-en werden overgebracht naar NOVIO. Ondanks het roerend afscheid op 23/6 bleven 4376 en 4377 per 16/7 gewoon in dienst. (en/smb/wp)

DEN HAAG HTM

In juli hebben twee aardgasbussen proefgereden, een Irisbus met nummer 331 en een Mercedes-Benz Citaro. Dit zal samenhangen met verlangens van het stadsgewest Haaglanden. (hbm)

HERMES

Op 1 juni 2007 bestond het park uit de volgende bussen:

1242, 1323, 1324, 1508, 1509, (terug van Connexxion) 1514, 1700-1732, 1733, 1748-1755, 1772, 1788-1793, 1801-1842, 1845-1849, 2058, 2061, 2062, 2064, 2067, 2240-2246, 2250-2257, 4883, 4884, 4886, 4888, 4890, 4891, 4894, 4901-4905, 4908, 4912-4917, 4996, 4997, 5348, 5376-5379, 5380, 5382, 5412, 5457-5459, 5462-5465, 5468-5478, 7121, 7124-7127, 7771-7775, 7793, 7794, 8002, 8003, 8006, 8017-8019, 8023-8026, 8031, 8041, 8043-8047, 8050, 8052, 8056-8060, 8078, 8083, 9019-9022, 9037, 9039 exclusief kleine bussen series 1600 en 7300.

De Phileassen 1201-1211 zijn eigendom van het SRE. Verhuurd aan Van Driel 1500, 1503 en 1510 (de laatste dus niet bij Connexxion; de 1505 is daar wel) ..

Naar Friesland werden nog overgebracht 8001, 8010, 8011, 8020-8022, 8055, 8081, 8082, 8084 en 8085, die derhalve niet in het overzicht zijn opgenomen. Aan Holland bus werden verkocht 2008, 2010-2012, 2065 en 5385. Via dit bedrijf gingen bovendien naar TCR de 4892, 4898 en 4906, naar Roemenie de 4893, 4896 en 4899 en naar Meering de 4897, 4900, 4907, 4909 en 4911.

De samenvoeging met NOVIO schijnt alleen KAN Zuid (21 ex 22) te betreffen, waar Hermes nog mede-concessiehouder is. (wp/smb)

NOORD-BRABANT VEOLIA

De FNV en Groen Links maken zich zorgen om het voortbestaan van Veolia, dat in de concessie West Brabant aantoonbaar met verlies draait. Voor een onderneming met een internationaal opererend moederbedrijf lijkt ons het risico niet bijzonder groot, maar duurzaam is duidelijk anders. (xx)

SYNTUS

De niet meer aanwezige 1481 is in januari uitgebrand. 6349 blijkt in 2005 bij een particulier te zijn beland. (adv)

TAXICENTRALE RENESSE

Ex Hermes 4898, 4906 en 4892 zijn als 404-406 in het park opgenomen. (adv)

VEOLIA

De Volvo 7700G voor HOV diensten krijgen de nummers 5811-5827, die voor streek en stad worden 5828-5858. (smb)

BUITENLANDS STADVERVOER

Agenda: zie berichten Brandenburg, Buckow, Dresden, Freiburg, Hamburg-DB, Stuttgart, Bolzano en Zürich.

BELGIË.

Antwerpen. Er is geld beschikbaar gesteld voor de verlenging van lijn 8 vanaf Eksterlaar naar Silsburg en een tunneltraject voor lijn 24 vanaf Opera via de Carnotstraat naar de Turnhoutsebaan. Hier gaat lijn 24 bovengronds doorrijden naar Silsburg met een latere verlenging naar Wommelgem.

Brussel. Per 2.7.2007 werd lijn 52 opgeheven en vervangen door een nieuwe lijn 4 op de route Esplanade – Noordstation – Zuidstation – Vanderkindere – Ukkel – Stalle. Lijn 82 kreeg een gewijzigde route: Berchem – Zuid – Vorst – Drogenbos. Na 19.30 uur wordt deze lijn ingekort tot Zuid en rijdt er een avondlijn 32 op de route Noordstation – Zuidstation – Vorst – Drogenbos. Op deze datum werden ook de lijnen 18 en 91 opgeheven en vervangen door een lijn 97: Louise – St.Gillis – Vorst – Stalle en een lijn 81 op de tijdelijke route Montgomery – Zuid – Heizel. Lijn 83: Berchem – Zuidstation, werd in verband met infrastructuur werken opgeheven.

Tot nu toe werden bij Bombardier 68 Flexity Outlook trams besteld in twee lengten. Na het afsluiten van een nieuwe contractperiode (2007-2011) met de stad Brussel kunnen nog eens 135 tot 150 lagevloertrams met een lengte van 32 meter worden besteld. Tot oktober 2008 heeft de MIVB hiervoor nog een optie lopen. Als deze trams besteld gaan worden, vervangen ze de PCC's series 7700/7800 en 7900.

Met enige vertraging werd door CAF het eerste van de 15 bestelde metrotreinen type BOA afgeleverd. Het eerste stel rijdt sinds juni 2007 op metrolijn 1B. Het zijn zeswagentreinstellen met een doorgaande lengte van 94 meter en een capaciteit voor 926 passagiers. Inmiddels heeft men 5 stellen bijbesteld zodat er 20 komen.

Gent. De financiering is rond voor de verlenging van tramlijn 21/22 vanaf Zwijnaardebrug naar Zwijnaarde Centrum.

Hasselt. De financiering is rond voor de aanleg van een tramlijn Hasselt – Lanaken – Maastricht.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Bijna een half jaar later dan eerder bericht, kwam op 30.5.2007 het 900 meter lange nieuwe traject via de Karl Liebknecht Strasse in dienst. Vanaf het kruispunt Mollstrasse/Prenzlauer Allee een kortere route voor tramlijn M2 naar het nieuwe eindpunt Dircksenstrasse, direct naast het S+U Bahn station Alexanderplatz. Het oude traject via het metrostation Rosa Luxemburg Platz naar het oude eindpunt Hackescher Markt (S-Bahn) wordt niet meer in de normale dienst bereden, maar blijft bestaan. Al eerder schreven wij over het met ophef bedreigde lijngedeelte van lijn M1 in Rosenthal. Dit hangt samen met de reconstructie van de Friedrich Engels Strasse in 2009. Men onderzoekt drie varianten. 1) Ophef van het traject Pastor Niemöller

Strasse – Rosenthal Nord; er komt dan een busdienst; 2) het bestaande traject handhaven; 3) handhaven en verlengen tot Wittau.

In april 2007 werd het design gepresenteerd van de bij Bombardier bestelde trams. Men spreekt van een Bauhaus stijl. Vanaf 2008 worden 4 prototypen getest op de lijnen M2, M4, M5 en M10. Het gaat hierbij om de volgende uitvoeringen:

- 1) GT6-08 ERK, een zesassige eenrichting tram met een lengte van 30,8 meter,
- 2) GT6-08 ZRK, een zesassige tweerichting tram met eveneens een lengte van 30,8 meter,
- 3) GT8-08 ERL, een eenrichting achtasser van 40 meter,
- 4) GT8-08 ZRL, een achtassige tweerichting tram met een lengte van 40 meter.

Na een testperiode en afhankelijk van de financiering vindt vanaf 2011 de serie aflevering plaats. In welke aantallen/uitvoeringen de volgende 148 trams (+ 58 optie) worden geleverd is niet bekend. De trams hebben een 10 cm. bredere binnenruimte en kunnen ongeveer 180, respectievelijk 240, personen vervoeren. Alle varianten krijgen vier multifunctionele afdelingen met plaats voor rolstoelen, kinderwagens en fietsen.

Toch weer technische problemen met de smalprofiel metrotreinstellen type HK06. Op een gegeven moment stonden 19 van de 20 stellen buiten dienst bij Bombardier in Hennigsdorf. Half april 2007 moesten ook de breedprofiel metrostellen type H met wiellager problemen uit dienst worden genomen. In de loop van de maand mei kwamen de meeste stellen weer in dienst. De pendeldienst op lijn U55 (Hauptbahnhof – Brandenburger Tor) moet nu begin 2009 van start gaan. Wanneer wordt begonnen om de tunnel te verlengen tot de Alexanderplatz is nog onduidelijk. Dat heeft alles met de financiering te maken. Het plan afblazen lijkt niet aan de orde omdat dan veel subsidiegeld moet worden terugbetaald. Als openingsdatum van de lijn Hauptbahnhof – Alexanderplatz wordt 2017 gefluisterd. Maar dat wordt wel heel, heel erg zachtjes gefluisterd.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Per 29.5.2007 werd lijn S8 ingekort tot Hohen Neudorf (zie ook HOV/RN 580). Wie verder moet, dient hier over te stappen op lijn S1. Op stillere dagdelen (zater-/zondag morgen en dagelijks na 21 uur) wordt op het gedeelte Blankenburg – Hohen Neudorf (lijn S8) een magere uurdienst uitgevoerd. Voor de dagelijkse dienstuitvoering beschikt DB over 637 Viertelzüge (499 stuks serie 481/482, 75 stuks serie 480 en 63 stuks serie 485/885). Van de serie 485/885 loopt in 2009 tot 2011 de revisietermijn af. Op korte termijn moet worden beslist of dit materieel nog wordt gereviseerd of dat nieuw wordt gekocht.

Brandenburg. Van 1 t/m 7.10.2007 zijn er activiteiten in verband met het 110-jarig tramjubiläum. Er is museummaterieel op straat (op 7.10.2007 zijn er ritten met de paardentram) en op 4.10.2007 kan de remise/werkplaats worden bezocht.

Buckow. Op de museumlijn Buckow – Münchberg (Buckower Kleinbahn) wordt nog tot 7.10.2007 op zaterdag en zondag gereden.

Döbeln. De toeristische paardentramlijn werd op 9.6.2007 geopend. Zie ook HOV/RN 579. Als rijtuig 1 wordt de uit een tuintje geredde wagenbak van motorrijtuig 1, ex Meissen, ingezet, die hiervoor werd gerestaureerd en aangepast.

Dresden. Het trambedrijf is gestopt met het verlenen van fotovergunningen voor de remises. Om de hobbyisten tegemoet te komen worden er nu speciale fotodagen georganiseerd. Dit jaar nog op 18.9.2007 in de remise Bühlau (8-14 uur). De inzet van nieuw trammaterieel heeft het aantal diensten met Tatra materieel verder gereduceerd. Op werkdagen worden nog 31 diensten met Tatra stellen uitgevoerd op de lijnen 4, 6, 8, 9, 10 en 12. Op zaterdagen rijden er nog 3 stellen op lijn 4, op zon- en feestdagen blijft dit materieel in de remises. Op 5.3.2007 werd het oude complex Reick gesloten. Inmiddels zijn de oude houten wagenhallen afgebroken. Er werd een nieuwe remise/werkplaats Reick in gebruik genomen.

Halberstadt. Een verkoop van de GT4 motorwagens 155, 160 en 163 ging niet door. Men wacht de sloper. Ook de eerder gemelde verkoop van de 162 werd teruggedraaid, waarbij deze wagen nu kans maakt als reserve wagen te overleven. Tot nu toe verschijnen de nieuwe Leoliners bij uitzondering op lijn 1. Met twee dienstwagens is er onvoldoende tijd om met deze eenrichtingwagens aan het kopeindpunt Friedhof te driehoeken bij de nabijgelegen remise. Met de oude tweerichtingwagens kan direct worden gekeerd voor de terugrit. Maar dat gaat veranderen. Per 26.8.2006 worden de lijnen 1 en 2 aan elkaar gekoppeld en ontstaat er meer tijd om bij het eindpunt Friedhof te driehoeken. Overigens mogen de Leoliners ook nog niet worden ingezet op (weekend)lijn 3 naar Klus. Hier blijkt de keerlus te krap.

Halle. Het nieuwe tramtraject tussen de eindpunten Kröllwitz en Heide komt in oktober 2007 in dienst. De enkelspoor lijn heeft een lengte van ± 1 kilometer. De keerlussen aan beide eindpunten blijven aanwezig.

Leipzig. In mei 2007 waren alle NGT12-LEI (Leoliner XXL) motorrijtuigen van de tweede serie 1313 – 1324 aanwezig. In theorie kwam daarmee bij het begin van de zomervakantie een eind aan de inzet van de Tatra T6+B6 tramstellen.

Naumburg. Zoals bericht in HOV/RN 580, werd op 30.3.2007 de tramdienst hervat. Voorlopig tot eind oktober 2007. De dienstregeling (halfuur dienst) is afgestemd met buslijn 1 waardoor tussen het Hauptbahnhof en het centrum een gezamenlijke kwartierdienst wordt uitgevoerd. De stadsbuslijnen hebben de lijncijfers 1 t/m 3, de tram rijdt als lijn 4. Op 1.4.2007 waren er tal van activiteiten ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram. Museummotorwagen 401 uit Halle verzorgde een gastoptreden.

Plauen. Op 30.3.2007 reed lijn 2 voor het laatst op de route Oberen Bahnhof – Unteren Bahnhof. De keerlus bij Unteren Bahnhof was nog tot en met 22.4.2007 in gebruik voor omléidingen en ritten met historisch materieel. Een dag later werd de bovenleiding tussen de Wiessenstrasse en Holbeinstrasse (de keerlus) verwijderd. De sporen tussen de Hofer Strasse en de remise Wiessenstrasse hebben nu de functie van dienstsporen. Overigens reed lijn 2 ook nog op 2.4.2007 een halfuurdienst tussen 5.45 – 12.00 uur. Vanaf dat tijdstip kwamen de kort daarvoor officieel ingestelde buslijnen A, B, C en D in dienst op een nieuw ingericht stadsbusnet. Door de ophef van lijn 2 kwamen twee diensten te vervallen. Op werk-/schooldagen zijn op alle tramlijnen nu 21 diensten onderweg.

Potsdam. Bij een reconstructie van de Humboldtring worden de in het midden gelegen tramsporen verplaatst naar de zijkant. Tot eind 2008 worden de 16 Combino's gesaneerd. Daarbij vertoeven gelijktijdig 6 Combino's bij Siemens. Enkele KT4DM stellingen werden weer gereactiveerd om over voldoende materieel te kunnen beschikken.

DUITSLAND west.

Augsburg. Zoals eerder bericht (HOV/RN 581) werden bij Bombardier 10 lagevloertrams van het type Flexity Outlook besteld. Dat vonden ze in Augsburg een wat oubollige benaming. Er werd een publiekswedstrijd tegen aangegeoid, met een voorronde, en uit een jury selectie werd uiteindelijk de typeaanduiding "City Flex" gekozen. Aan inspraak geen gebrek; eerder hadden de Augsburgers zich ook al met het uiteindelijke design mogen bemoeien. Na het doorlopen van de onteigeningsprocedure kan binnenkort worden begonnen met de aanleg van de nieuwe tramlijn naar Hochzoll – Friedberg West (lijn 6). Zonder tegenslag kan dan de opening in 2009 worden gemeld.

Braunschweig. In juni 2007 begon de aflevering van de motorrijtuigen 0751 – 0762 (type NGT8). De 0754 – 0759 krijgen een elektrische koppeling voor het trekken van een aanhangrijtuig. De overige trams zijn hiervoor voorbereid. Een lagevloermotorrijtuig met een vierassige Grossraum Duewag aanhangwagen (uit 1974) is echter met een totale lengte van méér dan 42 meter te lang voor de aanwezige halteperrons. In eigen werkplaats worden daarom bij de aanhangwagens de deuren op het achterbalkon dichtgemaakt. Eind augustus / begin september 2007 verschijnen de nieuwe trams in de personendienst. Dan neemt men afscheid van de uit Mannheim afkomstige Duewag motorrijtuigen series 73 en 75, waarbij het de bedoeling is om motorrijtuig 7351 als museumtram te bewaren.

Bremen. Met de indienststelling van motorrijtuig 3120 op 26.4.2007, zijn alle 20 GT8N-1 motorrijtuigen 3101-3120 in dienst. Ze worden uitsluitend ingezet op de voor dit brede materieel (2,65 meter) geschikte lijnen 1 en 6. In de periode maart - november 2008 volgen de nabestelde 3121-3130. Van de Wegmann tramstellen zijn er op werkdagen nog 17 aan te treffen op de lijnen 1, 1S, 2/10, 3, 3S, 4, 6 en 8. Op zaterdagen zijn nog 3 stellen actief. Verder rijden ze nog extra diensten bij voetbalwedstrijden. Hiervoor zijn nog 21 tramstellen in het bestand. Van het grote aantal terzijde gestelde tramstellen vertrokken begin maart 2007 10 motorwagens en 10 aanhangwagens per spoor naar Timisoara. (3509, 3510, 3512, 3513, 3516, 3521, 3534, 3539, 3554, 3559 en 3709, 3710, 3712, 3713, 3716, 3721, 3729, 3736, 3739, 3755). De proef met koffie (zie HOV/RN 580) verhuisde naar lijn 6. Nadat in het verleden de trams al eens waren voorzien van brievenbussen van Deutsche Post is het nu een particulier postbedrijf dat in alle trams weer brievenbussen heeft laten aanbrengen.

Darmstadt. Sinds 18.1.2007 is de serie ST14 motorrijtuigen 0775 – 0792 in aflevering. (zie ook HOV/RN 580). Op 16.4.2007 reden ze voor het eerst in de personendienst op lijn 1. De af te voeren ST10 en ST11 motorrijtuigen (van elk type blijft er één als museumtram in Darmstadt) gaan mogelijk naar Iasi (Roemenië).

Düsseldorf. De tramkwesie in Neuss. Bij een referendum op 13.5.2007 sprak een meerderheid van 53,8% zich uit vóór handhaving van lijn 709 door het centrum van Neuss. Omdat dit minder dan 20% van de kiesgerechtigden was, is de uitslag niet bindend. Toch heeft de gemeenteraad verklaard deze uitspraak te volgen. Een compromis zou nu een enkelspoor kunnen zijn. Er zijn meerdere oplossingen denkbaar, maar het zou ons niet verbazen als in 2008 gelijk met de werkzaamheden aan het riool de tram over één spoor door het centrum blijft rijden.

Van de NF8U motorrijtuigen 3301 – 3315 werden vorig jaar al de 3301 – 3303 afgeleverd, waarna enige vertraging ontstond bij de verdere aflevering en indienststelling. Na de officiële afname op 5.4.2007 (die had nog niet plaatsgevonden) was er op 17.4.2007 een perspresentatie en werden de "Silberpfeilen" op 18.4.2007 in dienst gesteld op lijn 715. Alle 15 trams zijn inmiddels afgeleverd en vervangen even zoveel GT8S motorrijtuigen. Deze worden nog achter de hand gehouden met het oog op de aanstaande sanering van de 51 NF8 en NF10 motorrijtuigen, die in feite ook Combino's zijn. De laatste, inmiddels klassieke Duewag tramstellen, achtassers met vierassige aanhangwagens, blijven nog minstens twee jaar in dienst. De Rheinbahn moet binnenkort beslissen over een eventuele vervolgbestelling uit een voor 61 motorrijtuigen genomen optie. De NF8U trams hebben een gelaste aluminium wagenbak (dus niet meer geschroefd) en naar aanleiding van de Combino sanering, gewijzigde wielstellen. De trams rijden dan ook beter dan de NF8/NF10 wagens. Een NF8U rijtuig heeft maar één stuurstand met deuren aan beide zijden. Solo rijdend zijn het dus eenrichtingstrams. Kont-aan-kont gekoppeld (maximaal 3 motorrijtuigen) kunnen ze als tweerichting treinstellen worden ingezet. Het koppelen en ontkoppelen kan alleen in de remise gebeuren. De letter U geeft aan dat de rijtuigen geschikt zijn voor tunneltrajecten, met name voor de toekomstige Wehrhahnlijn.

Essen. De laatste tijd kampen de trams van de typen P86 en P89 (ex Docklands) met geblokkeerde remmen. Dat veroorzaakt veel uitval. Omdat voor dit remsysteem geen onderdelen meer verkrijgbaar zijn, moet dit materieel van een nieuw remsysteem worden voorzien.

Frankfurt am Main. Na allerlei besluitvorming werd op 20.4.2007 de laatste knoop doorgesneden en wordt dit najaar begonnen met de aanleg van de tramlijn naar Preungesheim Ost. Een nieuwe, van lijn 12 aftakking, traject met een lengte van ± 3½ kilometer. Zoals bericht in HOV/RN 578 (febr.2007) gaat hier de nieuwe lijn 18 rijden. De opening is in 2010, drie jaar later dan waar ooit eerder sprake van was. Tijdens een kleine plechtigheid werd op 30.3.2007 aandacht besteed aan de voltooide aflevering van de motorrijtuigen type S, serie 201 – 265. Op deze dag kwam een eind aan de inzet van de motorrijtuigen type Pt. Ze reden voor het laatst op lijn 14. De omgebouwde Ptb motorrijtuigen rijden op lijn U5.

Freiburg. De rol van de GT8 Duewag motorrijtuigen raakt wat uitgespeeld. De motorrijtuigen 210 – 214 (uit 1981/1982) doen nog in de ochtendspits dienst op de lijnen 1 en 3. De 221 – 231 krijgen binnenkort een nieuwe chopperinstallatie en zijn nog dagelijks te zien op de lijnen 3 en 4 en in de spitsdiensten van lijn 1. In de weekenden rusten ze uit, welke rust hooguit wordt verstoord door een inzet in het voetbalvervoer. Tussen 10 en 17.30 uur rijdt er (onregelmatig) een lijn 7 met twee of drie diensten met historisch materieel op de route Paduaallee – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Stadthalle. Dit jaar nog op 1.9.2007.

Gelsenkirchen-VRR/DB. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. S-Bahn Rhein-Ruhr-Sieg. Na een grondige analyse zijn het VRR en DB met elkaar in gesprek over een aantal wijzigingen in het vervoerscontract.

Het gaat om het optimaliseren van de dienstregeling en de materieelinzet met als doel het verminderen van de kosten. Om de punctualiteit te verbeteren moet het wagenpark worden vernieuwd. Na een eerdere bestelling van 84 nieuwe S-Bahn treinstellen (in dienst vanaf 2008) gaat DB er nog eens 17 bijbestellen om alle diensten met materieel serie 422/423 uit te kunnen voeren. Alleen in de spitsuren vindt dan nog versterking plaats met ander materieel. In principe bestelt het VRR vanaf 10.12.2007 op alle S-Bahnlijnen minimaal een twintig minuten dienst, waarbij het echter niet is uitgesloten dat er ook in de dienstregeling geschrapt gaat worden. Zo gaan tussen Düsseldorf Wehrhahn en Düsseldorf Hauptbahnhof in plaats van 12 straks nog maar 9 treinen per uur rijden.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Over de viering van het 100 jarig jubileum op 2.9.2007 en het gereedkomen van het driedelige elektrische museumtreinstel ET 171.082 werd al bericht in HOV/RN 581 (blz. 162, spoorwegen Duitsland). Daar kan het volgende aan worden toegevoegd. Op 1.10.2007 reed de eerste (wisselstroom) trein tussen Altona en Ohlsdorf. Als gesproken wordt over 100 jaar S-Bahn is dit de referentiedatum. De aanduiding "S-Bahn" werd pas in 1938 ingevoerd. In 1939/1940 ging het gelijkstroombedrijf met stroomrail van start. Door de oorlog bleef het bovenleiding wisselstroombedrijf nog tot 1955 in exploitatie. Met ingang van 9.12.2007 keert de bovenleiding/wisselstroom exploitatie weer terug op de lijn naar Stade waar dan meerstroom materieel gaat rijden dat geschikt is voor bovenleiding en stroomrail.

Hannover. Het voortbestaan van lijn 1 naar Sarstedt staat ter discussie. Op het zuidelijke gedeelte, tussen Gleidingen en Sarstedt, verkeert het baanvak, door jarenlang uitgesteld onderhoud, in slechte staat. Op enkele plaatsen geldt door de slechte ligging van de sporen een snelheidsbeperking. Op korte termijn is voor het opknappen €1,2 miljoen nodig, op langere termijn gaat het om ruim het dubbele bedrag. Behalve de remisesporen vallen alle Stadtbahnsporen onder de Infrastrukturgesellschaft der Region Hannover. Even ten zuiden van Gleidingen liggen de sporen (4,4 km.) op het grondgebied van de Landkreis Hildesheim. En u voelt hem al: wie gaat dit betalen. De gemeente Sarstedt, die in 2008 ook aangesloten wordt op het S-Bahnnet van Hannover, heeft al laten weten de tram te willen behouden. Wij wachten het optimistisch af. In het verleden is het voorgekomen dat de vervangende bussen al klaar stonden bij een voorgenomen inkorting tot Rethen, wat onder druk van de bevolking op het laatste moment werd teruggedraaid. Ook tariefproblemen, er gold jarenlang een toeslag op het traject door de Landkreis Hildesheim, heeft de tram doorstaan. Saneren of opheffen? Wij gokken op saneren. Wordt vervolgd.

Kassel. Sinds 6.5.2007 rijdt de RegioTram op de lijn Kassel – Schwalmstadt – Treysa. en vervangt de verouderde DB regio-trein. Voorlopig alleen op zondagen omdat er door de werkzaamheden in het Hauptbahnhof van Kassel onvoldoende spoorcapaciteit beschikbaar is. Deze werkzaamheden (de ondertunneling van het stationsgebouw en het aanpassen van perronsporen voor de RegioTram) werden in juli 2007 voltooid.

Keulen. Zoals eerder bericht in HOV/RN 581, werden bij Bombardier uit een genomen optie, nog eens 15 motorrijtuigen type K5000 besteld. Dit met het oog op de in 2011 te openen noord/zuidlijn. Ze krijgen de nummers 5201 – 5215. Van de oudste type B motorrijtuigen serie 2000 (bouwjaar 1976-1978) staan ongeveer 20 rijtuigen terzijde. Na het verwisselen/ruilen van draaistellen kwamen enkele 2000-en weer in dienst. De afgelopen jaren diende motorrijtuig 2025 als demonstratierijtuig. Manchester had interesse in een aantal wagens en Croydon zou er twee willen overnemen als werkwagen. Recent werd de 2013 opgeknapt en wordt mogelijk verkocht aan Istanboel. Daar heeft men interesse in 30 van deze Stadtbahn motorrijtuigen. De B motorrijtuigen serie 2100 (bouwjaar 1984-1985) worden in eigen werkplaats gemoderniseerd. Het betreft de 28 Stadtbahn motorrijtuigen 2101 – 2117, 2119 – 2122, 2192 – 2196 (ex KBE) en 2198 - 2199 (ex KBE). Ze krijgen o.a. nieuwe deuren, een nieuwe elektrische installatie en airco. Zo moeten ze nog 30 jaar mee.

In augustus 2007 komt het tunneltraject Dom/Hauptbahnhof – Breslauer Platz na een stremming van tien maanden in verband met de aanleg van de nieuwe noord/zuid tunnel weer in dienst. Indachtig het principe: één lijn op één traject vervallen dan de lijnen 6, 8 en 19 die opgaan in de lijnen 7, 9, 15 en 18.

Krefeld. In HOV/RN 580 schreven wij over het voornemen om 38 lagevloertrams aan te schaffen in twee porties van 19 stuks. Om de bevolking zo veel mogelijk bij de aankoop te betrekken stonden er op 3.6.2007 3 trams van verschillend fabrikaat in de remise/werkplaats opgesteld:

- motorrijtuig 0778 uit Darmstadt (type ST14), een driedelige eenrichtingstram van Alstom,
- een vijfdelige tweerichting tram van het type Flexity Outlook van Bombardier, bestemd voor Valencia en
- een vijfdelige Combino van Siemens, het eenrichting motorrijtuig 656 uit Erfurt.

Er werden met de trams in Krefeld geen proefritten gereden.

Mannheim. Aan het interlokale trambedrijf van Lodz werden de met een lagevloerdeel verlengde achtassers 506, 509, 511, 513, 514 en 515 verkocht.

Mülheim. De lagevloermotorrijtuigen 201 – 210 doen weer allemaal dienst. Daarom konden de gereactiveerde motorrijtuigen 268, 269 en 284 weer terzijde worden gezet en keerden de geleende 1100-en weer terug naar Essen.

München. Het eind 2006 bij een aanrijding zwaar beschadigde motorrijtuig 2124 kwam na herstel weer in dienst. De A bak werd gesloopt en vervangen door de nog bruikbare A bak van het eerder met zware schade buiten dienst gestelde motorrijtuig 2141. Zoals eerder bericht (HOV/RN 577) werd ter vervanging van de 2141 bij Stadler een vierde Variobahn motorrijtuig besteld. Deze Variobahn trams worden eind 2008 geleverd. Het nieuwe trammuseum nadert zijn voltooiing. Op 27.4.2007 trokken de directeur van de MVG en de burgemeester de eerste bewoner naar binnen: motorrijtuig 670 (bouwjaar 1925). Binnenkort vindt de opening plaats.

Neurenberg. Op 10.4.2007 werd het laatste DT3 metromotorrijtuig afgeleverd. Men heeft nog een optie op 5 stellen.

Stuttgart. Op 2.7.2007 kwam het voor lijn U15 omgebouwde traject Geroksrue – Fernsehturm in dienst. Hier rijden nog vijf maanden de GT4 trams van lijn 15. Op 8.12.2007 vindt de officiële opening plaats van Stadtbahnlijn U15 en een dag later nemen de Stuttgarter Strassenbahnen (SSB) en de Stuttgarter Historische Strassenbahnen (SHB) met een groot feest afscheid van de laatste GT4 motorwagens en de laatste meterspoor tramlijn, lijn 15. Nog veel van dit trammaterieel treft u aan bij andere bedrijven en door de vele kilometers drierail traject blijft ook in Stuttgart dit materieel met het vele andere meterspoor museummaterieel in beeld.

FRANKRIJK.

Lyon. De bij Stadler bestelde trams (zie HOV/RN 581) krijgen de voor Lyon aangepaste typeaanduiding Tango Leslys. Het worden driedelige lagevloer (70%) tweerichtingmotorrijtuigen met een lengte van ± 26,2 meter en een breedte van 2,55 meter. De maximum snelheid wordt 100 km/u; capaciteit 156 passagiers (76 zit- en 80 staanplaatsen). Ze worden geleverd in mei 2009.

Een lezer corrigeert het bericht in HOV/RN 581. Daar schreven we over het stoppen van de sneltrams op de toekomstige lijn naar het vliegveld aan viersporige halten om zo de trams van lijn T3 te kunnen inhalen. Dat is natuurlijk onlogisch, want als alle trams stoppen zijn er geen vier sporen nodig. Die zijn er juist om snelle tramdiensten de gewone te laten inhalen. Bij de betreffende halten van lijn T3 hebben de binnenste sporen geen halteperons, ze zijn duidelijk bedoeld voor doorgaande trams. Overigens hebben de vier sporen bij het lijn T3 eindpunt Meyzieu Zone wel allemaal een perron zodat overstappen hier mogelijk wordt. Met dank voor deze correctie en met spijt dat we de meegestuurde foto's niet in dit blad kunnen weergeven.

Montpellier. Door Alstom werden de voor lijn 1 bestemde motorrijtuigen 2031 – 2033 afgeleverd. Ze zijn met een lengte van 43,72 meter, 2,75 meter langer dan de andere trams van deze lijn.

Materieeloverzicht:

nummers:	type:	lengte:	lijn:
2001-2028	Citadis 401	40,97 m.	1
2029-2030	Citadis 401	40,97 m.	1
2031-2033	Citadis 402	43,72 m.	1
2041-2064	Citadis 302	32.51 m.	2

De 2001-2033 rijden in het zwaluw design op lijn 1, de 2041-2064 in bloemen design op lijn 2. Beide lijnen hebben hun eigen remise.

Mulhouse. Een lezer laat ons weten dat op 23.4.2007 is begonnen met de aanleg van een eerste verlenging van tramlijn 1 tot aan de gemeentegrens met Kingersheim. Dit traject met een lengte van 1½ kilometer en 3 haltes komt in het voorjaar van 2009 in dienst.

Nice. In aflevering is een serie vijfdelige Citadis 302 trams met de nummers 001 – 020. Sinds februari 2007 worden proefritten gereden op de eerste tramlijn, ook op het niet van bovenleiding voorziene gedeelte Place Messina – Place Garibaldi.

Parijs. Op 4.4.2007 werd op de luchthaven Charles de Gaulle een 3,3 kilometer lange volautomatische VAL metrolijn in gebruik genomen. De lijn verbindt de terminals 1, 3 en 2 en tussengelegen treinstations en parkeerterreinen met elkaar. Ingezet worden 7 dubbele motorrijtuigen van het type VAL 208 NG (NG = Nouvelle Génération). Het vervoer is gratis met een maximale vier minuten frequentie. Het systeem komt in de plaats van een eerder geplande volautomatische kabelbaan op dit vliegveld. Begin jaren negentig was hiervoor met de aanleg begonnen, maar de gekozen techniek bleek in de praktijk niet toepasbaar. Het bijna voltooide systeem werd toen weer afgebroken en in 2002 kreeg Siemens de opdracht voor de aanleg van een VAL lijn. Er is sprake van een tweede lijn tussen terminal 2 en de nieuwe terminal S3 die aangelegd wordt voor de afhandeling van de supergrote Airbus 380 vliegtuigen. Deze lijn met een lengte van 600 meter krijgt geen verbinding met de nu geopende lijn.

GROOT BRITTANNIË.

Blackpool. Vanaf november 2007 tot april 2008 wordt het trambedrijf stilgelegd. In verband met spoorvernieuwing op verschillende plaatsen is het depot dan niet bereikbaar.

Croydon. Voor spooronderhoud werden van de Deutsche Bahn 2 tweeassige dieselmotorwagens type SKL gekocht met kraan en open laadbak en 3 tweeassige bakwagens. Ze kregen de nummers 058, 059 en 060 – 062.

Edinburgh. In HOV/RN 567 (maart 2006) schreven wij uitgebreid over de tramplannen in de Schotse hoofdstad. Twee lijnen: een ringlijn en een lijn naar de luchthaven. Over de derde lijn naar Newcraighall wordt niet meer gesproken. Hoewel in een eerder stadium de aanleg van de lijnen 1 en 2 al door het Schotse parlement was goedgekeurd (en de financiering rond was) gooide de uitslag van een recent gehouden verkiezing bijna roet in het eten. De Scottish National Party (SNP) behaalde een forse overwinning en leverde de minister-president en de minister van financiën in de nieuwe regering. En juist de SNP had zich in de verkiezingscampagne tegen de tramplannen gekeerd. Nu heeft deze partij geen meerderheid in het parlement dat zich op 27.6.2007 uitsprak voor de voortzetting van het project, waarop de SNP verklaarde dit besluit te onderschrijven. Het enige probleem is nu nog dat de nationale regering een plafond heeft aangebracht in haar financiële bijdrage zodat eventuele kostenoverschrijdingen door de gemeente moeten worden opgevangen. Geen onbelangrijk gegeven als we in herinnering brengen dat juist om deze reden de tramplannen in Leeds en Liverpool het niet gehaald hebben. Daarbij de opmerking dat tot nu toe al ruim € 170 miljoen is uitgegeven dan wel als verplichtingen is aangegaan. Het lijkt aannemelijk te veronderstellen dat het TIE (Transport Initiative Edinburgh) de plannen verder uitwerkt en realiseert. Hierbij zijn vier fasen voorzien.

Fase 1A: aanleg van het traject Airport – Ingliston – Park Station – Haymarket - St.Andrew Square (Waverly Station) – Newhaven.

Fase 1B: Haymarket – Roseburn – Granton.

Fase 2: Granton – Newhaven (sluiting van de ring).

Fase 3: Ingliston – Newbridge (aftakking van de Airportlijn).

Het eerste gedeelte (fase 1A) zou dan in 2011 in dienst komen. Voor de levering van lagevloertrams zijn Alstom en CAF in beeld. Er is sprake van 40 meter lange en 2,65 meter brede trams voor ± 230 passagiers.

Manchester. Er wordt een slordige £ 100 miljoen (€ 150 miljoen) uitgegeven aan de modernisering van het destijds wat goedkoop aangelegde trambedrijf. Zo worden de sporen vernieuwd van de lijnen naar Bury en Altrincham. In acht maanden tijd wordt 59 kilometer tramlijn vernieuwd en zo'n 40.000 dwarsliggers vervangen. Verder worden bruggen, signalering en elektrische voeding aangepakt. In verband met deze werken worden tramdiensten tijdelijk vervangen door bussen. Inmiddels heeft de GMPT (Great Manchester Passenger Transport Executive) het geld bijeen voor de uitbreiding van het tramnet met lijnen naar Oldham, Rochdale, Droylsden en Chorlton. Met de aanleg hiervan hoopt men in 2008 te kunnen beginnen. Men gaat ook iets doen aan het materieeltekort. Na de overname van trams uit San Francisco (ombouw/inzet mislukt) en pogingen materieel uit Bonn, Hannover en Keulen over te nemen (niet gelukt) werden bij Bombardier 8 lagevloer motorrijtuigen van het Keulse type K5000 (Flexity Swift) besteld. Deze worden geleverd in de eerste helft van 2009. De typeaanduiding voor deze uitvoering is M5000. Men nam twee opties: een voor 28 trams en voor op langere termijn (in verband met de uitbreiding van het tramnet) nog eens 61 stuks. Nu vervoert men dagelijks 55.000 passagiers met 32 door Ansaldo geleverde trams. Binnenkort wordt de exploitatie van het trambedrijf Metrolink voor een periode van 10 jaar door Stagecoach overgenomen van Serco.

IERLAND.

Dublin. In mei 2007 kwam het eerste verlengde motorrijtuig uit de serie 3001-3026 in dienst. Zoals eerder bericht worden deze driedelige motorrijtuigen met twee delen verlengd. Hiervoor levert de Alstom fabriek in Barcelona de tussenbakken. Alstom Barcelona kreeg opdracht voor de levering van 18 (+ 5 optie) Citadis motorrijtuigen met een lengte van 40 meter. Hiervan zijn er 4 bestemd voor de rode lijn en 4 voor de groene lijn; 8 trams zijn er nodig voor de verlenging van de groene lijn naar Cherrywood en 2 voor de verlenging van de rode lijn naar de Docks. (Spencer Dock). De genomen optie is voor de aan te leggen tramlijn naar City West. De nieuwe trams worden geleverd in 2008/2009.

ITALIË.

Ancona. Op een gedeelte van (trolley)buslijn 1 / 4 rijden trolleybussen in een zeer beperkte dienst. Men heeft te weinig dienstvaardige trolleybussen, de stroomvoorziening vraagt om een toe te voegen onderstation en in de middaguren kan een deel van de trolleylijn niet worden bereiden in verband met de instelling van een voetgangerszone in het centrum. Voor de rest en op de omleidingroute worden dieselbussen ingezet.

Bolzano. Dit jaar bestaat de Rittnerbahn (Bolzano – Klobenstein) 100 jaar. In 1966 werd het tandradgedeelte Bolzano – Maria Himmelfahrt opgeheven en rest nog de tramlijn op het plateau van de Rittner tussen Oberbozen en Klobenstein. Op het gedeelte Oberbozen – Maria Himmelfahrt worden op schooldagen nog enkele ritten uitgevoerd. Nog tot begin oktober 2007 worden er activiteiten georganiseerd zoals ritten met historisch materieel op 19.8.2007. Dat moet niet zo moeilijk zijn bij een bedrijf waar nog dagelijks tramwagens uit 1907 of 1908 dienst doen. Waarschijnlijk rijdt op deze dag alles wat kan rijden, normaal is slechts één wagen onderweg. Meer info op

www.ritten.com/100jahrerittnerbahn.

In het verre verleden hebben wij al eens een artikel aan dit unieke bedrijf gewijd. Na die tijd is er praktisch niets veranderd. Voor een korte beschrijving met foto's verwijzen wij naar een artikel in Op de Rails, nr. 2007-7.

Cagliari. Alhoewel de tramlijn Monserrato – Piazza delle Repubblica gereed lijkt is er nog steeds geen tram in dienst. Er rijdt een dieselmotorwagen tot een provisorisch ingericht eindpunt Largo Gennari aan de rand van het centrum.

Catania. De in 2001 in dienst gestelde vier nieuwe motorrijtuigen verkeren in slechte staat. Het komt nog al eens voor dat met één motorrijtuig een halfuurdienst wordt geïmproviseerd in plaats van de normale kwartierdienst. De normaalspoor Metro Catania begint in de voorstad Borgo bij het eindpunt van de Circumetna, een smalspoorlijn, en loopt via het FS station naar de haven. Tussen de halten Borgo en Galatea verloopt de lijn ondergronds met dubbelspoor. Er wordt op verschillende plaatsen gewerkt aan nieuwe tunnelgedeelten en er zijn een aantal verlengingen gepland waarvan de openingsdata nog wel zullen verschuiven.

Pescara. In mei 2007 kreeg de combinatie APTS/Vossloh Kiepe de opdracht voor de aanleg van een trolleybuslijn. Er is sprake van 6 gelede trolleybussen systeem "Phileas" met 3 stuurbare assen en automatische besturing.

NOORWEGEN.

Bergen. Voor de nieuwe tramlijn werden bij Stadler 12 Variobahn motorrijtuigen besteld. De 32,18 meter lange en 2,65 meter brede 100% lagevloertrams worden geleverd in 2009.

OOSTENRIJK.

Linz. Pöstlingbergbahn. Uit de vier aanbieders voor de levering van vier nieuwe lagevloermotorrijtuigen en uit de vijf aanbieders voor het ombouwen van drie oude motorwagens kwam Fahrzeug Technik Dessau (FTD) als beste uit de bus. Bij de nieuwe

trams gaat het om driedelige tweerichtingmotorrijtuigen met een lengte van 19 meter en een breedte van 2,30 meter. De 100% lagevloerrijtuigen (instaphoogte 32 cm.) krijgen 25 zit- en 55 staanplaatsen. In het interieur wordt veel hout verwerkt, o.a. de zitplaatsen worden in dit materieel uitgevoerd. Dit in overeenstemming met het nostalgische uiterlijk van de rijtuigen, ontworpen door Döllman Design uit Wenen en uiteraard goedgekeurd door het Bundesdenkmalamt. Net als met het oude materieel kunnen fietsen en sleden worden vervoerd. Van het oude materieel worden de motorwagens VIII, X en XI gemoderniseerd. Met behoud van het historische uiterlijk krijgen ze een nieuw onderstel, een nieuwe elektrische installatie met een groter motorvermogen en een aangepast remsysteem. Uiterlijk verschillen ze straks door de inbouw van elektrische schuifdeuren en wordt de stangstroomafnemer vervangen door een schaarbeugel. Om dezelfde capaciteit te kunnen bieden als een nieuwe tram kunnen ze straks gekoppeld ingezet worden (maximaal 2 wagens). Verder voldoen ze na ombouw, waaronder de omsporing op 900 mm., in verband met het doortrekken van de lijn via het tramnet naar de Hauptplatz, aan alle veiligheidseisen. Bij de remise naast het dalstation blijft het noordelijke verbindingsspoor met de klassieke sleepwissels uit 1898/1899 behouden. Op deze dan afwijkende spoorbreedte kunnen een gesloten motorwagen (nummer X) en een open motorwagen (nummer ?) in onverbouwde toestand nog korte ritjes rijden. Na vertrek van de om te bouwen wagens blijven de motorwagens VI, XIV, XV, XVI en XVIII nog tot eind 2007 in dienst. Dan wordt de tramdienst door bussen vervangen en begint men met de spoorwerken. De niet meer nodige trams worden afgegeven aan museumorganisaties.

De ombouw van de Pöstlingbergbahn moet in het eerste kwartaal van 2009 gereed zijn. De kosten bedragen €32 miljoen. Het nieuwe materieel staat voor €9,55 miljoen op de rekening en de ombouw van de drie oude trams bedraagt €5,35 miljoen.

Maar er kwam een kink in de kabel. Eind mei 2007 stonden de drie voor ombouwde bestemde motorwagens zonder onderstel in de remise Kleinmünchen te wachten op transport naar FTD in Dessau. Zover zou het echter niet komen. Na enig rekenwerk waren er aanzienlijke meerkosten en trok FTD zich terug. Linz AG Linien gaf toen de opdracht aan Vossloh Kiepe. Ook voor de levering van de nieuwe trams kwam FTD met een meerprijs van circa €8 miljoen. Hier gaat de opdracht nu naar Bombardier die bij de aanbesteding op de tweede plaats kwam. Wel met een hoger prijskaartje. In plaats van 4 nieuwe trams zijn er nu 3 besteld voor een prijs van €16,15 miljoen. Grofweg kost een nieuwe tram nu €5,4 miljoen per stuk in plaats van €2,4 miljoen. Men nam wel een optie op een vierde tram. Bij FTD wordt een schadeclaim ingediend.

De door Bombardier te leveren motorrijtuigen krijgen een ander design, maar ook in de voor het Bundesdenkmalamt aanvaardbare "Retro-Look". Zowel Bombardier als Vossloh Kiepe hebben een prijsgarantie afgegeven en de toezegging de rijtuigen tijdig (eerste kwartaal 2009) te leveren.

PORTUGAL.

Lissabon. Tramnet Almada. Op 30.4.2007 werd een eerste gedeelte van de Metro Transportes do Sul (MTS) officieel geopend. Op 1.5.2007 begon de normale dienstuitvoering. In exploitatie is het gedeelte Corroios – Cova da Piedade (± 4 kilometer). In een volgend nummer komen wij op dit nieuwe trambedrijf terug. Tot nu toe plaatsten wij de berichten over dit bedrijf onder Lissabon. Binnen de stedelijke agglomeratie nog wel verklaarbaar, maar Almada is een zelfstandige gemeente aan de zuidkant van de Taag tegenover Lissabon. De volgende keer vindt u de berichten over de MTS onder Almada.

SPANJE.

Alicante. Er zijn twee series trams in aflevering. Alstom levert sinds medio 2006 10 meersysteemtrams (wissel-/gelijkstroom) serie 4101 – 4110 en Bombardier levert sinds januari 2007 10 Flexity Outlook trams, serie 4001 – 4010, gelijktijdig met een serie voor Valencia.

De driedelige meersysteemtrams lijken uiterlijk op de trams van Saarbrücken (Saarbahn) en hebben per wagenbak een nummer. Zo is de 4101 eigenlijk 4101/4151/6101 (A/B/C bak). Deze meersysteemtrams zijn bestemd voor de te elektrificeren spoorlijn Alicante – El Campello – Benidorm – Altea. Voorlopig worden ze ingezet op de tramlijn tot El Campello waar moet worden overgestapt op de dieseltrein naar Benidorm – Altea (- Denia). De uit Valencia geleende trams worden niet meer ingezet. Het tramnet wordt uitgebreid met een nieuw traject tussen Lucentum en Cabo de Huerta en een tunneltraject vanaf het station via de markt (Mercado) naar het archeologisch museum. Vanaf dit laatste punt loopt de lijn bovengronds verder en takt tussen La Marina en La Isleta aan op de bestaande lijn naar El Campello.

Barcelona. Tramlijn T5 werd vanaf het eindpunt Besòs verlengd tot Sant Joan Baptista in St.Adrià de Besòs (2,2 km.). Tramlijn T3 werd verlengd vanaf Consell Comarcal tot Torreblanca (600 meter). Tot 13.10.2007 loopt bij de metro een proef waarbij in de nacht van zaterdag op zondag wordt doorgereden. Bij voldoende passagiers (men denkt aan ± 325.000 reizigers) is de proef geslaagd.

Bilbao. Op 20.1.2007 werd metrolijn 2 verlengd vanaf Sestao naar Portugaleta (1,9 km.).

Madrid. Op 24.5.2007 kwam de eerste nieuwe tramlijn, lijn ML1, in dienst. De opening van de twee andere lijnen ondervond enig uitstel na een ontsporing op een wisselstraat in de remise. In vergelijking met ons bericht in HOV/RN 574 wisselden de lijnen 2 en 3 van eindpunt.

Lijnennet:

lijn ML 1: Pinar de Chamartin – Las Tablas

lijn ML 2: Colonia Jardin – Estación de Aravaca

lijn ML 3: Colonia Jardin – Boadilla del Monte.

De drie nieuwe tramlijnen van de "Métro Ligero" (het woord tram wordt zorgvuldig vermeden) liggen in nieuwe stadswijken en geven aansluiting op het metronet.

En dat metronet groeit ook nog steeds verder uit. Na ons laatste bericht vonden de volgende verlengingen plaats:

18.12.2006: lijn 11: Pan Bendito – La Peseta

30.03.2007: lijn 1 : Pl.Casdtilla – Chamartin

11.04.2007: lijn 1 : Chamartin – Pinar de Chamartin

11.04.2007: lijn 4 : Parque de S.Maria – Pinar de Chamartin

21.04.2007 :lijn 3 : Legazpi – Villaverde Alto.

Murcia. De 2,1 kilometer lange tramlijn Plaza Circular – Hospital de Ibermutuamur kwam op 29.4.2007 in dienst. Voor dit testlijntje werden uit Madrid 2 Citadis trams geleend. Het vervoer is gratis. Op korte termijn volgt de aanbesteding voor een verlenging tot de universiteit en dan heeft ook Murcia een volwaardige tramlijn.

Palma de Mallorca. Volgens een lezer, die ons eerder informeerde, kwam kort geleden de metrolijn Placa de Espanya – Universiteit in dienst. Het ondergrondse station heeft 10 sporen langs 5 perrons. Hier vandaan vertrekken ook de treinen naar Sa Pobla en Manacor. Er is een groot busstation met 50 standplaatsen. In september 2007 gaat ook het busstation ondergronds. De toeristische tramlijn naar Soller vertrekt nog vanaf het oude eindpunt. Binnenkort zijn er verkiezingen. Van de uitslag zal het afhangen of grootschalige netuitbreidingen zullen worden gerealiseerd.

Daar voegen wij nog het volgende aan toe. De meterspoor lijn heeft een lengte van 8,2 kilometer, waarvan 5,6 kilometer ondergronds. Het gehele traject met 9 stations heeft vier sporen: twee voor de metro en twee voor de elektrische spoorlijn. Bij het eindpunt Universiteit is het beginpunt van de diesellijn naar Inca. De lijn werd in een recordtijd gebouwd. Begin 2005 begon men met de werkzaamheden. Op 11.4.2007 hield men open huis en op 25.4.2007 begon een kosteloos proefbedrijf. In september 2007 wordt het allemaal serieus: dan gaat de normale dienstregeling in. Voor de metro leverde CAF 6 tweewagen stellen met een lengte van 33 meter en een breedte van 2,55 meter.

Parla. Op 6.5.2007 vond de officiële opening plaats. Daarna werden alleen testritten en ritten met genodigden uitgevoerd. Op 5.6.2007 gingen de trams echt volgens dienstregeling rijden. Van de uiteindelijk 8,9 kilometer lange ringlijn kwam alleen het gedeelte Plaza de toros – Parla Est (± 5 km.) in dienst. De rest volgt over een half jaar.

Santa Cruz de Tenerife. Op 30.3.2007 werd de tramlijn Santa Cruz – La Laguna in dienst gesteld. Met 20 vijfdelige Citadis-trams (met elke wagenbak in een andere kleur) wordt een kwartierdienst uitgevoerd. Plannen zijn er om de tramlijn te verlengen tot het vliegveld Los Rodeos. Eerder schreven we over een tweede (interlokale) tramlijn Santa Cruz – Playa de Las Americas met een lengte van ± 80 kilometer. Hiermee wordt het vliegveld aan de zuidkant van het eiland aangedaan. Met de aanleg hoopt men in 2008 te beginnen. Van een tramlijn is dan echter geen sprake meer. Er wordt nu gesproken over treinen die met een maximum snelheid van 220 km/u het traject met 5 tot 7 stations in 35 tot 45 minuten afleggen. En dat is dus een spoorlijn, zeg maar bijna een hogesnelheidslijn.

Valencia. Sinds maart 2007 levert Bombardier 20 lagevloertrams van het type Flexity Outlook met de nummers 4201 – 4220. Deze vormen deel van een bestelling van 30 trams (+ optie) waarvan er 20 aan Valencia worden geleverd en 10 aan Alicante. Op 2.4.2007 werd metrolijn 5 met 500 meter in oostelijke richting verlengd vanaf Ayora naar Maritim Serreria en op 18.4.2007 kwam aan de andere kant de verlenging Mislata Almassil – Aeroport (4,9 km.) in dienst. Op deze westelijke tak rijden de metrolijnen 3 en 5. Op 16.4.2007 kwam er een tramlijn 5 in dienst. Deze heeft zijn beginpunt aan het eindpunt van metrolijn 5 in het ondergrondse station Maritim Serreria. Na een overstap aan hetzelfde perron verlaat de tram de tunnel en bereikt na 1,2 kilometer het eindpunt Neptu. Vlak voor dit kopeindpunt met twee sporen ligt een kort stukje enkelspoor. Hier bevindt zich een sporendriehoek met aansluitende sporen (400 meter) naar tramlijn 4. Deze sporen worden gebruikt als dienstsporen voor remiseritten en voor de toekomstige tramlijn 6. In aanleg is tramlijn 2. Hiervan wordt het noordelijke gedeelte vanaf Tossa del Rei (Oriols) in september/oktober 2006 als lijn 6 in dienst gesteld. Deze lijn 6 takt aan op lijn 4 richting Les Arenes (Dr. Luch) en bereikt dan via bovengenoemde dienstsporen lijn 5 en via deze lijn het ondergrondse eindpunt Maritim Serreria. Het zuidelijke gedeelte van lijn 2 is in aanleg tussen Bailén en Nazaret. Vanaf Bailén moet deze lijn door of onder het centrum via het RENFE station en Pont de Fusta in noordelijke richting naar Tossa del Rei gaan lopen. Maar u begrijpt: door of onder het centrum vraagt nog de nodige besluitvorming na ongetwijfeld veel discussie en inspraak. Tot slot zij nog gemeld dat er ook wordt gewerkt aan een verlenging van tramlijn 4 naar de stranden van Malvarrosa en Patacona.

TURKIJE.

Istanboel. Voor het sneltrambedrijf werden bij Rotem en Skoda 34 tweedelige motorrijtuigen besteld. Ze worden deels in Zuid-Korea, deels in Turkije geassembleerd. Ze worden geleverd in 2008. Al eerder schreven we over het tekort aan lagevloertrams bij het stadstrambedrijf. Daar worden op een lijn hogevloer sneltrams ingezet. Omdat men geen geld heeft voor de aanschaf van een vervolgsérie lagevloertrams is men, zoekend op de tweedehandse markt, in Keulen tegen de Stadtbahn motorrijtuigen type B, serie 2000, aangelopen. Men schijnt te onderhandelen over een overname van ± 30 van deze rijtuigen.

ZWITSERLAND.

Basel. De uitslag van het referendum op 17.6.2007 betekent het einde voor het trolleybusbedrijf. Een meerderheid sprak zich uit voor een vervanging door aardgasbussen en bussen op biobrandstof.

Bern. Bij een tweede referendum op 17.6.2007 sprak ± 70% van de stemgerechtigden zich uit voor het plan Tram Bern West. In 2004 was het plan nog afgestemd en werd daarna gewijzigd. Ook de financiering is rond zodat in 2008 met de aanleg van de lijnen naar Brünnen en Bümplitz kan worden begonnen. In 2010 worden deze lijnen geopend als doorgaande lijnen via het centrum, dat dan zonder overstappen kan worden bereikt:

lijn 13: Bümplitz – Stöckerquartier – Ausserholigen – Hauptbahnhof – Ostring

lijn 14: Bümplitz – Stöckerquartier – Ausserholigen – Hauptbahnhof – Saali.

Dat vraagt natuurlijk om meer trammaterieel. Bernmobil (Städtische Verkehrsbetriebe Bern) denkt aan de aanschaf van 25 lagevloertrams met een lengte van 42 tot 45 meter. Kandidaten zijn Stadler (Tango), Bombardier (Flexity Outlook) en Siemens (Combino Advanced).

Bern-RBS. Regionalverkeer Bern – Solothurn. Voor de lijn Bern – Solothurn werden bij Stadler 6 driedelige lagevloertreinstellen besteld. Deze komen vanaf 2009 in dienst als ABe4/12 nummers 21-26. Ze kunnen 437 passagiers vervoeren. Met dit nieuwe materieel kan de kwartierdienst worden uitgebreid. Na het in dienststellen van de 21 – 26 kunnen de treinstellen ABe4/12 62 – 72 worden gereviseerd en kan afscheid worden genomen van het oude spitsuurmaterieel op lijn S7. Behalve de lijn Bern – Solothurn exploiteert de RBS ook nog de lijnen S7, S8 en S9 en vervoert hiermee ongeveer de helft van het aantal passagiers van de S-Bahn Bern. De andere helft wordt vervoerd op de lijnen van de BLS. Daarnaast exploiteert men nog tramlijn G (Bern – Worb) en een tiental buslijnen.

Zürich. Op 22.3.2007 werd lijn 5 verlengd tot Laubegg. Hiervoor werd vorig jaar al een spoorverbinding aangelegd bij het eindpunt Enge waardoor lijn 5 kon worden doorgetrokken via de sporen van lijn 13. Dat zou aanvankelijk pas op 9.12.2007 gebeuren, maar het aan de lijnen 5 en 13 gelegen winkelcentrum Sihlcity betaalt de exploitatiekosten tot die datum. Behalve de betere bereikbaarheid van dit winkelcentrum is nu ook een belangrijke dwarsverbinding ontstaan met het stadsdeel Belevue in het zuiden van Zürich.

Op 2.9.1882 werd de eerste paardentramlijn geopend. Aan het 125 jarig tramjubileum werd deze zomer met verschillende manifestaties aandacht geschonken. Van 5 tot 9.9.2007 wordt er nog een 125 uur spektakel georganiseerd en het jubileum wordt begin november 2007 afgesloten met het congres "Stadt und Verkehr".

Met de instroom van de nieuwe Cobra trams worden meer en meer Be4/6 motorrijtuigen van het type Mirage aan de kant gezet. Bij voorkeur wagens zonder stuurstand die als tweede motorwagen in een stel rijden.

Er bestaat veel weerstand tegen het plan Tram Zürich West. Dit is een nieuwe tramlijn vanaf de Escher Wyss Platz via de Hardtstrasse naar het Bahnhof Oerlikon. Aan dit nieuwe traject is ook een nieuwe remise gedacht. Twee referenda worden er aan gewijd. De eerste vond plaats op 17.6.2007, waarbij het plan overleefde. Het tweede referendum, op kanton niveau, is op 25.11.2007.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

De op 27 april bij Izegem zwaar beschadigde 2132 wordt inderdaad hersteld.

Inmiddels worden er meer 27-ers voorzien van automatische koppeling en zijn zij zelfs reeds in de normale dienst gezien, waarbij er echter nog geen gebruik gemaakt wordt van de automatische koppeling zelf. Naast de 2742 en 2750 zijn nu de 2746, 2752 en 2753 ook uitgerust.

Diesellocomotieven

Het volgende slachtoffer van de reeks 55 is de 5541, welke in juli aan de kant werd gezet. De 5517 is als eerste van de vijf ATB-locs na zijn Indusi-apparatuur ook de ATB-apparatuur kwijtgeraakt en is dus weer ene normale 55-er. De ATB wordt terug ingebouwd in een loc reeks 77. De overige vier 55-ers zullen nog volgen, waarmee er dus 5 extra ATB-77-ers zijn. In de zomer werden de treinen van ERS naar Athus tussen Rotterdam en Muizen al met 77-ers gereden.

De 5101, 5143 en 5146 worden mogelijk verkocht aan de Franse bouwfirma SECO-Rail voor inzet in Algerije. Verder zijn er onderhandelingen tot verkoop van acht locs aan Saudi-Arabië.

Treinstellen

Op 10 juni werden weer twee treinstellen serie 151-270 buiten dienst gesteld: de 167 en 200 van de stelplaats Oostende.

Het duurt nogal even voordat er meer CityRail-stellen op de baan verschijnen. Dit is het gevolg van het vertraagd leveren van enkele onderdelen voor de statische omvormers. De verbouwing gaat ondertussen wel door, zodat er meerdere stellen in Mechelen op completering staan te wachten. Vanaf begin juli werden ze geleidelijk in dienst gesteld. Verbouwd of in verbouwing zijn nu:

966	ex 671	in dienst
973	ex 679	te CW Mechelen
975	ex 681	in dienst
977	ex 683	in dienst
978	ex 707	in dienst
985	ex 715	te CW Mechelen
986	ex 717	te CW Mechelen
989	ex 720	te CW Mechelen
992	ex 723	te CW Mechelen
993	ex 724	te CW Mechelen
996	ex 727	te CW Mechelen
998	ex 729	te CW Mechelen
999	ex 730	te CW Mechelen

Overig nieuws

Sinds eind juli wordt het type G2000 ingezet in België. De V201 van de Rurtalbahn rijdt voor Trainsport. Op 7 augustus werd door een DLC-loc een nieuwe, lichtgrijze G2000 voor Euro Cargo Rail (van EWS) aangeleverd voor proefritten.

De vereniging railtour 11911 (genoemd naar het ex NMBS ligrijtuig dat ze bezitten) heeft gevorderde plannen een toeristische dienst te gaan rijden tussen Aken via Montzen naar Hombourg. De treinen zouden dan onderdeel zijn in een toeristisch aanbod met een bezoek aan Aken, het 'spoorwegmuseum' in Hombourg en het fietspad over de voormalige lijn 37 vanuit Hom-

bourg. De vereniging zou willen gaan rijden op zondagen en in de zomer ook op zaterdag en naast het railtour-rijtuig zouden 6 Wegman-rijtuigen van de CFL worden aangeschaft. Ze zoeken met spoed sponsors voor het project. Een eerder Koninklijk Besluit van de Belgische overheid dat DLC geen eigen machinisten mocht opleiden wordt waarschijnlijk vernietigd. Het advies van de Raad van State is dat DLC voortaan zelf opleidingen mag verzorgen. Uitspraak waarschijnlijk in september.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang DB

Zie bericht op blz.254

Stakingen

De voorgaande editie eindigde met de hoop dat wij in deze kolommen konden melden hoe de strijd tussen DB en de *Gewerkschaft Deutscher Lokführer* (GDL) beslecht zou zijn. Niet dus, want de partijen zijn elkaar steeds verder in de haren gevlogen. GDL hield vast aan haar eis van een aparte CAO en een loonsverhoging van 31%. De actie van GDL is niet alleen tegen DB gericht, maar ook tegen de grotere bonden transnet en GDBA. Met hen bereikte DB wel een akkoord over een loonstijging van 4,5% voor alle DB-medewerkers, hetgeen ook tot tweedracht tussen werknemers onderling kan leiden.

DB probeerde de rust te herstellen met verschillende tactieken, variërend van nieuwe aanbiedingen tot rechtszaken en het aansprakelijk stellen van GDL voor eventuele bedrijfsschade. Dat hiep weinig, want 95,8% van de GDL-leden –een echte Oostblok-uitslag– stemde tijdens een peiling voor nieuwe stakingen. Deze werd aangekondigd voor donderdag 9 augustus, voornamelijk alleen in het goederenverkeer. Het reizigersvervoer werd bewust buiten de acties gelaten om de publieke opinie niet tegen zich te krijgen. Een door Railion Deutschland aangespannen spoedprocedure leidde echter tot een verbod op stakingen tot 30 september wegens de te verwachten grote economische schade. Wel werd op donderdag 9 augustus in de ochtendspits vrijwel onaangekondigd gestaakt bij de S-Bahn van Berlin en Hamburg, wat nou niet tot goede PR voor de vakbond leidde.

De gedwongen stakingspauze heeft kennelijk tot bezinning geleid, want op 10 augustus werd bekend dat de GDL gedane suggestie van *mediation* wordt opgevolgd. Kurt Biedenkopf (oud minister-president van Sachsen) en Heiner Geißler (oud bondsmi-nister) gaan proberen de strijdende partijen tot overeenstemming te brengen. Kennelijk helpt dit, want als bij toverslag zijn beide partijen ineens een stuk mildere taal gaan uitslaan en wordt het woord compromis in de mond genomen.

Overnames

Het boodschappenmandje van DB is ook deze maand weer goed gevuld:

- In de planning zit de oprichting van een DB-holding in Slovenië, waarbij dit land de aandelen van de SŽ zou inbrengen. Wij noemen zo iets een overname.
- Na de overname van het Spaanse Transfesa voor zo'n € 150 miljoen zinspeelt men nu op de overname van Spain-TIR. Het truckbedrijf zou een mooie aanvulling zijn op de activiteiten van Schenker. Een intentieverklaring met de huidige eigenaren is al ondertekend.
- De goederenpoot van de Hongaarse MAV staat in de etalage en dus is de interesse van DB eigenlijk logisch. Het lijkt er echter op dat DB niet als winnaar uit een "*beauty-contest*" met 12 geïnteresseerde partijen zal komen.
- In Denemarken heeft DB-Stadtverkehr branchegenoot Pan Bus uit Viborg overgenomen. De aandelen worden ondergebracht bij AK Busser A/S, een andere Deense DB-dochter.

Overig nieuws

- Minister Tiefensee heeft bij de EU een lans gebroken voor het doorberekenen van externe transportkosten bij alle vervoer-middelen. Dit zijn kosten die nu door andere partijen dan de verkeersdeelnemers en veroorzakers worden betaald, zoals de gevolgkosten van ongevallen (bijvoorbeeld ziekteverzuim), geluidsoverlast, milieu-verontreiniging en ruimtegebruik. De *Allianz pro Schiene* heeft laten uitrekenen dat de externe kosten van transport in Duitsland jaarlijks € 84,4 miljard bedragen; daarvan valt € 77 miljard toe aan het wegverkeer. Doorberekening van externe kosten zou dus gunstig zijn voor het railvervoer.
- Nog meer positief nieuws uit het verkeersministerie. Uit onderzoek blijkt dat het goederenvervoer de komende jaren fors zal groeien. Het goederenvervoer kent dit jaar een plus van 8,2%. Volgend jaar zal de ontwikkeling iets bescheidener zijn, maar nog altijd fors. Sowieso wordt verwacht dat het spoor vanaf nu marktaandeel gaat winnen van het wegverkeer.
- Nog een statistiekje: volgens het Eisenbahn Bundesamt telt Duitsland thans 353 spoorvervoerders, 22 toegelaten buitenlandse vervoerders en 151 infrastructuurbeheerders.
- Het **Bundesnetzagentur** is op zoek naar een model voor regulering van de gebruiksvergoeding. Het in de energiemarkt gebruikte model, waarbij een geleidelijk dalend maximum-tarief wordt vastgesteld valt in de smaak. Men wil het model nu aanpassen voor het spoorvervoer.
- Wij berichtten in de vorige editie van HOV-RN over het voordelige **Dauer Spezial**. Omdat het aanbod beperkt is maakte Martin Köhler uit Bonn een speciale zoekmachine en zette die op zijn website. Erg handig en makkelijk in gebruik, dus verwijzen wij u graag naar <http://www.bahn-spess.de/dauer-spezial/>.
- De eerste klasse van de **ICE** wordt vanaf 9 december opgewaardeerd om nieuwe klanten te winnen. Er komt meer servicepersoneel in de trein, het krantje is inclusief en bediening op de zitplaats wordt uiteraard voortgezet. Bovendien komen er op de belangrijkste stations speciale lounges. Vanaf 1 augustus komt er een **1. Klasse-Spezial**: een enkele reis in het lange afstandsvervoer voor de vaste prijs van € 49,- via de automaat en internet.
- Het persbericht over de toekomstige ontwikkeling van het materieelpark van DB werd door persbureau Reuters verkeerd begrepen waardoor plotseling de dreigende opheffing van alle IC-treinen door de pers denderde. DB heeft vriendelijk uitgelegd dat werd nagedacht over de vervanging van het materieel....
- **Thalys** heeft in de virtuele wereld van Second Life een eigen station geopend op www.thalys.com/second-life. Vermoedelijk rijden de treinen daar 100% op tijd.

- Bij Gröbenzell ontspoorde op 25 juli de stuurstandwagen van een Intercity München – Augsburg met vier assen. Drie reizigers liepen lichte verwondingen op, de machinist was in shock. De spoorlijn werd over een afstand van ruim een kilometer beschadigd; het duurde enkele dagen voor het verkeer weer volgens plan verliep. De oorzaak van de ontsporing is nog onbekend.
- Oplettendheid redde op 26 juli het leven van drie spoorwerkers in Wuppertal-Barmen. Ze hadden net een steiger opgebouwd om aan een brug te gaan werken toen deze overhoop werd gereden door een goederentrein. De oorzaak is ook hier nog niet opgehelderd.

Regionaal vervoer

Schleswig-Holstein

- In de juni-uitgave (pag. 195) schreven wij over de niet geheel volgens de regels verlopen aanbesteding van het *Bahnnetz Ost* rondom Lübeck. De *Landesminister* Austermann heeft nu ingezien dat DB wat al te opzichtig werd bevoordeeld en heeft beide bidders (DB en Veolia) de gelegenheid gegeven hun bieding te herzien. In september wordt de nieuwe uitslag bekend gemaakt. De door Veolia aangespannen procedure bij de *Landesvergabekammer* is ingetrokken.

Niedersachsen

- Een LINT-treinstel van de **Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH** (EVB) raakte op 12 juli zwaar beschadigd bij een overwegaanrijding in Bremervörde. Een vrachtwagen met aanhanger negeerde zowel de gesloten overwegbomen als de maximum-snelheid van 30 km/h en reed met een vaart van 80 km/h op de trein in. Het treinstel ontspoorde, waarbij de machinist en 9 reizigers lichte verwondingen opliepen; de vrachtwagenchauffeur raakte zwaargewond.

Hamburg

- De **S-Bahn Hamburg** nam op 16 juli het laatste van 42 tweesysteemtreinstellen voor 1200V gelijkstroom (derde rail) en 15kV wisselstroom (bovenleiding) in ontvangst bij Alstom in Salzgitter. De stellen zullen vanaf 9 december worden gebruikt op de doortrekking van lijn S3 naar Stade. 33 stellen zijn verbouwd uit bestaande stellen serie 474, 9 stellen zijn nieuw gebouwd.

Berlin & Brandenburg

- De Niederbarnimer Eisenbahn (**NEB**) reactiveerde in april de lijn Wensickendorf – Zehlendorf (zie pag. 126). Het bevat kennelijk goed, want het proefbedrijf wordt tot eind van dit jaar doorgezet. Medio juli is een extra treinpaar ingelegd, men rijdt 's morgens en in de namiddag een uurdienst.
- De deelstaat Brandenburg is gestart met de aanbesteding van de treindiensten RB33 Berlin Wannsee – Jüterbog, RB51 Brandenburg Hbf – Rathenow en RB35 Fürstenwalde (Spree) – Beeskow. Bedrijven die deze treindiensten van 9 december 2007 tot 12 december 2009 willen rijden kunnen zich melden; buiten DB Regio lijkt niemand echter mogelijkheden hiervoor te hebben. Binnenkort wordt gestart met een serieuze aanbesteding van deze treindiensten voor de periode vanaf eind 2009.
- De reactivering van de treindienst Mühlberg (Elbe) – Luckau-Uckro (zie pag. 225) was van korte duur, want na één week ging de beschikbare *Schienenbus* defect. De **DRE** vervoerde reizigers gedurende een week met busjes, daarna was een reserve-motorwagen beschikbaar.
- De in december 2006 vanwege bezuinigingen gestaakte treindienst Pritzwalk – Putlitz wordt gedeeltelijk weer hersteld. De bedoeling is dat de **Prignitzer Eisenbahn** dagelijks vier treinen voor scholieren gaat rijden, mogelijk al vanaf september. In Pritzwalk wordt daartoe per 27 augustus een extra halte Pritzwalk-West ingericht. Tussen 3 en 6 augustus kreeg men al een voorproefje in de vorm van extra ritten met de *Schienenbusse* T11 en T12 ten behoeve van het VuuV-festival 2007.
- De **S-Bahn Berlin** investeert in nieuwe beveiligingsapparatuur in de treinen, waarmee niet alleen stoptonend sein passages voorkomen kunnen worden maar ook de snelheid wordt bewaakt.

Sachsen

- Op 16 juli werd in Dresden Altstadt een nieuwe werkplaats voor **DB Regio** in gebruik genomen. Hier wordt het gehele park voor de regio Südostsachsen gehuisvest: 55 diesel-treinstellen, 46 E-locs en 147 rijtuigen.
- Ten behoeve van het Neiße-Spree-Netz bestelde de **ODEG** bij Stadler drie nieuwe RegioShuttles voor een bedrag van € 5,5 miljoen. De nieuwelingen worden voorzien van een extra schone motor die voldoet aan de EURO IV-norm. Het wagenpark voor het Neiße-Spree-Netz zal verder worden gevormd door twee bestaande RegioShuttles en zes nieuwe Desiro-treinstellen van Siemens.

Nordrhein-Westfalen

- De strijd tussen het Verkehrsverbund Rhein Ruhr (**VRR**) en **DB Regio** (zie pag. 225) over het doorberekenen van bezuinigingen ten bedrage van € 45 mln is verder geëscaleerd. DB weigert nu om extra treinen te rijden voor de Love Parade, die op 25 augustus in Essen plaats vindt. VRR kondigde daarop aan een andere vervoerder te zoeken. De 340 extra treinen worden nu door abellio, Prignitzer Eisenbahn, NordWestBahn en Regiobahn gereden. Deze concurrenten van DB zijn echter niet in staat elke zaterdag de vele bezoekers van Bundesliga-wedstrijden te vervoeren (in Duitsland verkeren de treinen na supportersvervoer doorgaans nog in dezelfde staat als voor dat vervoer), waardoor men vast zit aan DB. Tegelijkertijd ventileerde *Landesminister* Wittke zijn ontevredenheid over de kwaliteit en het engagement van DB in Nordrhein-Westfalen in de *Kölner Stadt-Anzeiger*. Inmiddels heeft DB een rechtszaak tegen het VRR aangespannen om hen te dwingen het vervoercontract na te leven zonder dat de bezuinigingen op het bord van DB terecht komen. Omgekeerd startte het VRR een procedure tegen DB om hen te dwingen het voetbalvervoer toch uit te voeren. Deze laatste procedure werd door het VRR gewonnen, waardoor DB in ieder geval tot en met 2 september voetbalvervoer moet aanbieden. VRR heeft ook aangekondigd het tempo van aanbestedingen op te voeren om op die manier de bezuinigingen te compenseren.
- **Abellio** heeft de eerste *Flirt*-treinstellen in dienst gesteld op lijn RB40 (Essen – Hagen). De *Taurus*-locs ES 64 U2 zijn teruggekeerd naar Dispolok. De locs hebben bij abellio inmiddels elk meer dan één miljoen kilometer afgelegd.
- Op 28 juli werd het 10 kilometer lange traject Lage – Lemgo-Lüttfeld van de Begatalbahn in gebruik genomen. Het traject van Lemgo naar Lemgo-Lüttfeld (1.100 meter) is gereactiveerd, waarbij de eindhalte nieuw gebouwd is. Het resterende traject is

opgeknapt. De treindienst wordt verzorgd door de *Talent*-treinstellen van **eurobahn**, die elk uur de verbinding met Bielefeld onderhouden.

Rheinland-Pfalz

▪ De vorige maand gemelde verlenging van de **S-Bahn Karlsruhe** van Wörth naar Germersheim (pag. 226) gaat wellicht wat langzamer. Buiten de toegezegde € 7,4 miljoen voor de elektrificatie kan de deelstaat vanwege bezuinigingen geen middelen vrijmaken voor de aanschaf van tweesysteemtrams. Wedden dat dat op het laatste moment toch nog goed komt?

Baden-Württemberg

▪ De **S-Bahn Stuttgart** heeft de dienst naar het vliegveld uitgebreid. Lijn S3 rijdt nu ook 's avonds en in het weekend door waardoor samen met de S2 een 10/20-minuten interval geboden wordt. Volgend jaar wordt de beveiliging van de lijn aangepast voor een nog hogere frequentie.

Bayern

▪ Opnieuw een tik op de vingers voor DB Netz. Het Eisenbahn Bundesamt geeft geen toestemming om de lijn Freyung – Passau buiten gebruik te stellen. De **Ilztalbahn** (ITB) en de bijbehorende *Förderverein* hebben nu hoop op reactivering van reizigers- en goederenvervoer. Hiertoe was al in 1998 een concept opgesteld door de Bayerische Eisenbahngesellschaft. In februari had de ITB daarom een contract voor het infrabeheer gesloten met de Rhein-Sieg Eisenbahn (RSE). Voor het EBA voldoende reden om de buitengebruikstelling te weigeren.

▪ De deelstaat Bayern is gestart met de gedetailleerde planning voor de "Erdinger Ringschluss", bestaande uit de aanleg van verbindingbogen tussen Erding en Freising en tussen Erding en de lijn München - Mühldorf, viersporigheid tussen Neufahrn en Freising alsmede tussen München-Ost en Markt Schwaben, integrale tweesporigheid tussen Erding en Markt Schwaben en de aanleg van een verbinding naar de Münchener Messe.

▪ DB en ÖBB intensiveren hun samenwerking ten gunste van het regionale grensoverschrijdende vervoer. Vanaf 1 augustus kunt u bij de Beierse kaartautomaten het "Einfach Raus Ticket" voor € 28 aanschaffen en daarmee per *Regionalbahn* een dag lang door heel Oostenrijk reizen.

Privaat goederenvervoer

▪ De firma **Klausner** heeft van de regering van Oberbayern toestemming gekregen de 3,8 kilometer lange spoor aansluiting tussen Frauenwald en het station van Kaufering te reactiveren en uit te breiden. Dit maakt de weg vrij voor houtvervoer per spoor: vanaf deze herfst al 250.000 ton per jaar en mogelijk groeiend naar 400.000 ton.

▪ Arriva-dochter **Osthannoversche Eisenbahnen** (OHE) heeft op 23 juli de eerste van drie nieuwe Siemens ER20-locs in ontvangst genomen. De levertijd was slechts 2 weken!

▪ De **Bocholter Eisenbahn** (BEG) nam op 19 juli een door Alstom gemoderniseerde V100 in gebruik met nummer 202 271. De loc wordt ingezet voor kopervervoer tussen Lünen en Hettstedt.

▪ De laatste gemoderniseerde V100 werd door Alstom aan de **Eisenbahngesellschaft Postdam** (EGP) geleverd. Als vervolgmodel biedt Alstom gemoderniseerde West-V100-locs aan.

▪ De capaciteit van de haven van Lübeck wordt uitgebreid. Vanaf eind 2009 moet het baanvak Bad Schwartau-Waldhalle – Kücknitz dubbelsporig zijn.

▪ De **Hamburger Hafenbahn** heeft een uitstekend eerste helft van 2007 achter de rug. Het vervoer groeide met 16,1% naar 881.000 TEU. Het netwerk werd door in totaal 44 vervoerders aangedaan.

▪ De **MEV** heeft als eerste Duits bedrijf een privé-opleiding voor machinisten opgezet. De eerste groep startte op 16 juli.

▪ De **PressnitzalBahn**, ook bekend onder de naam PRESS, gaat voor DB het vervoer van dwarsliggers verzorgen. Vanuit Waren (Müritz) wordt twee tot drie maal per week een treinlading weggebracht.

▪ Zelfs op het Nederlandse nieuws was de frontale aanrijding tussen twee goederentreinen in Lippstadt te zien. Ondanks een ingezette remming was de botsing zo hevig dat één van de wagons recht op tegen een kantoorgebouw belandde. De betrokken locs waren de **RLG 52** (type G1206) en de **WLE 34** en deze kunnen als verloren worden beschouwd; de schade bedraagt minstens € 4 miljoen. Eén van de machinisten raakte gewond, een stagiair liep een shock op. De enkelsporige lijn was vijf dagen lang geblokkeerd.

▪ Op 1 augustus is de **Ost-Westfalen-Xpress** van start gegaan tussen Duisburg en Unna. De trein wordt gereden door **duisport rail** in opdracht van Rhein-Ruhr Terminal.

▪ Loc 185 142-7 van **Railion** is voorzien van een speciale bestickering die de start van Railion Schweiz memoreert. Het gebruik van Edelweiss is natuurlijk zeer origineel.

Materieel

▪ DB Regio heeft voor de exploitatie van het **E-Netz Würzburg** een vervolgserie van 27 vierdelige Coradia Lirex-treinstellen besteld bij Alstom; eerder bestelde men al 12 stuks voor de treindienst München - Passau. De treinstellen worden de serie 440 en komen voor december 2009 in dienst.

▪ Railion Deutschland publiceerde een aanbesteding voor 130 locs voor rangeertaken en, zoals dat zo mooi in het Duits heet, *Leichte Streckendienst*. De nieuwe locs krijgen een middencabine, radiobediening en kunnen 100 km/h rijden.

▪ Op 8 augustus ontving Railion Deutschland van Bombardier haar 300^e locomotief van het type TRAXX F140, beter bekend als *Baureihe* 185. De leveringen gaan met een tempo van 40 locs per jaar nog door tot er eind 2009 400 stuks aanwezig zijn.

▪ Ook werden deze maand aanbestedingen gepubliceerd voor enorme hoeveelheden goederenwagens. Telt u even mee?

▫ 310 vierassige platte wagens hoofdtype R met een optie op 760 extra;

▫ 100 plus 100 optie zesassige platte wagens voor het vervoer van staalrollen type Sah;

▫ 283 stortgoederenwagens type Tds930 met mechanisch bedienbaar zwenkdak en opties voor maximaal 270 stuks extra;

▫ 612 vierassige containerwagens type Sgns voor het vervoer van 3 TEU, optie voor 600 stuks;

▫ 100 vierassige middenlossers met beweegbaar dak type Tagnoos ten behoeve van graantransport met een optie tot 100 stuks extra;

- Maximaal 300 vierassige bulkwagens type Falns121;
- 80 zesassige gelede containerwagens met een capaciteit van 4 TEU type Sgrrs met een optie op 140 stuks.

Of het in alle gevallen daadwerkelijk tot een bestelling komt blijft afwachten; één en ander zal afhangen van de geboden prijs/kwaliteit-verhouding en van de marktontwikkeling.

Infrastructuur

Capaciteitsontwikkeling

De *Netzbeirat*, een uit vertegenwoordigers van de vervoerders bestaand onafhankelijk adviescollege van DB Netz, heeft de noodklok geluid over de ontwikkeling van de capaciteit van het Duitse spoorwegnet. Door de grote groei van zowel reizigers- als goederenvervoer ontstaan steeds meer knelpunten. Gevolg is dat veel door de markt geboden kansen niet verzilverd kunnen worden. DB Netz is opgeroepen zo snel mogelijk een programma uit te werken waarmee de vervoergroei kan worden bijgehouden. Hiervoor is tussen 2008 en 2011 in totaal € 725 miljoen nodig. De belangrijkste knelpunten zijn de verbindingen naar de havens van Hamburg en Bremen, alsmede de noord-zuid-routes. Geadviseerd wordt dan ook het profiel van de Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Gießen te vergroten, zodat deze lijn meer goederenvervoer kan verwerken. Ook de aansluiting op de Betuwe-route wordt als prioriteit genoemd.

Het netwerkoverzicht dat DB Netz over het jaar 2006 publiceerde geeft echter een heel ander beeld. De netlengte nam met 47 kilometer af tot 34.019 kilometer, de spoorlengte daalde met 322 kilometer tot 62.948 en het aantal wissels verminderde met 2.110 tot 77.080. De gemiddelde vertraging ten gevolge van infrastructurele problemen bedroeg volgens DB Netz 2,4% van de totale rijtijd. Het aantal storingen nam eveneens toe van 482 naar 505 per dag; de gemiddelde duur van een storing daalde met 10 minuten tot 111 minuten.

Stuttgart21

In tegenstelling tot hetgeen wij twee maanden terug verwachtten (zie pag. 164) zal het project Stuttgart21 gerealiseerd gaan worden. Het geldprobleem is op een creatieve manier opgelost, namelijk met gebruikmaking van de middelen voor exploitatie van regionale treindiensten. De gevolgen daarvan zullen te zijner tijd wel duidelijk worden.

De komende jaren gaat het spoorwegnet rondom Stuttgart dus op de schop. Het huidige kopstation Hauptbahnhof wordt vervangen door een ondergronds doorgangsstation dat haaks op de huidige S-Bahn-tunnel komt te liggen. Het nieuwe station wordt door deels in tunnels gelegen nieuwe lijnen verbonden met Feuerbach / Bad Cannstatt aan de westzijde, Ober- en Untertürkheim aan de oostzijde en Wendlingen in het zuidoosten. De verbinding in zuidelijke richting naar Singen en Zürich wordt gemaakt via het vliegveld van Stuttgart, waarna de bestaande S-Bahn verbinding langs Leinfelden gevolgd wordt. Een nieuwe verbidingsboog ten zuiden van Vaihingen maakt het mogelijk om richting Böblingen te rijden. Naast al deze infrastructuur wordt ook een 90 kilometer lange nieuwe hogesnelheidslijn naar Ulm gebouwd. Als er geen kinken in de kabel komen kan de bouw rond 2010 van start gaan; de eerste treinen rijden dan zo'n 10 jaar en € 4,8 miljard later.

Uiteraard is er wel enige kritiek op dit erg ambitieuze project te horen. Velen vragen zich af of een modernisering van bestaande lijnen en handhaving van het huidige kopstation niet tot een betere kosten/baten-verhouding zou leiden. Daarnaast zijn de goederenvervoerders niet erg happy met het ontwerp van de hogesnelheidslijn, die alleen voor reizigersvervoer is ontworpen. Het goederenvervoer zal dus ook in de toekomst over de beroemde Geislinger Steige moeten rijden met de noodzakelijke opdrukdiensten of moeten omrijden.

Polen-programma

Ondanks de ietwat bekoelde relatie tussen Polen en Duitsland investeren beide landen wel in verbetering van het grensoverschrijdend vervoer. Naast de nieuwe grensovergang bij Swinemünde (doortrekking van de Usedomer Bäder Bahn vanaf oktober aanstaande) wordt een aantal toeleidende baanvakken verbeterd:

- Angermünde – Stetting wordt doorgaand tweesporig en geëlektrificeerd; de baanvaksnelheid gaat naar 160 km/h;
- Berlin – Küstrin wordt buiten het programma om geschikt gemaakt voor 120 km/h;
- Berlin – Cottbus – Tuplice: snelheidsverhoging naar 160 km/h en spoorverdubbeling tussen Lübbenau en Cottbus;
- Hoyerswerda – Horka – Kohlfurt (Weglinie) wordt doorgaand tweesporig en met 120 km/h elektrisch berijdbaar;
- Op Dresden – Görlitz wordt op een aantal deeltrajecten de snelheid verhoogd van 120 km/h naar 160 km/h; bovendien komt de gehele lijn onder de draad.

Korte berichten

- De werkzaamheden aan het Hauptbahnhof van Lübeck zijn na vier jaar afgerond. De boven de sporen gelegen passage is gerenoveerd en 60 centimeter hoger geplaatst. Dit laatste vanwege de elektrificatie van delen van het netwerk rondom Lübeck.
- Het rangeerterrein Maschen bij Hamburg wordt vanaf 2008 gesaneerd. Voor een bedrag van € 400 miljoen wordt zo ongeveer alles vernieuwd en komen er enkele sporen bij.
- In Sachsen is de lijn Döbeln – Meißen tussen 28 juli en 17 september gesloten ten behoeve van een sanering. De baanvaksnelheid, die als gevolg van achterstallig onderhoud was gezakt tot 40 km/h, kan daarna worden verhoogd naar maar liefst 70 km/h. Een verdere verhoging tot 100 km/h is voorzien.
- Eveneens in Sachsen kunt u tussen 31 augustus en 2 september een bezoek brengen aan de bouwwerkzaamheden aan de stadstunnel van Leipzig. Er worden maximaal 500 bezoekers per uur toegelaten, dus op tijd komen is aan te raden.
- De bouw van de nieuwe Rijnbrug bij Kehl in de lijn Offenburg – Strassbourg kan van start gaan. Het geld (€ 23 mln) is geregeld en de vergunningen zijn binnen. Komend voorjaar gaan de schoppen de grond in.
- Vanaf 30 juli wordt ook geknutseld aan de Rangaubahn Fürth – Cadolzburg. Hier worden de perrons opgeknapt, verhoogd en ingekort tot 120 meter.
- De ministers van Oostenrijk en Duitsland hebben afgesproken het grensoverschrijdende traject Freilassing – Salzburg van een derde spoor te voorzien. Hiertoe moet een nieuwe brug over de grensrivier Saalach gebouwd worden. Oostenrijk betaalt 60%, Duitsland 40% van het € 33 miljoen kostende project.

Museum

- De bij het Albtalbahnhof als monument opgestelde **AVG**-loc 2 van het vorige metersporige bedrijf is naar de werkplaats in Ettlingen gebracht. De loc wordt daar opgeknapt ten behoeve van het 50-jarig bestaan van de AVG, dat eind oktober in Ettlingen gevierd wordt.
- De herbouw van de **Adler** heeft een eerste mijlpaal bereikt. Op 12 juli werd de ketel op het nieuw gebouwde frame geplaatst. Eind oktober moet de Adler weer als nieuw uitvliegen.
- De bij brandstichting beschadigde rytuigen van de **Berliner Parkeisenbahn** kwamen op 26 juli per vrachtwagen volledig hersteld terug uit de hoofdwerkplaats van de S-Bahn Berlin.
- Het **DB-museum** in Nürnberg heeft een expositie over 50 jaar Trans Europa Express ingericht. Naast foto's, documenten en modellen zijn de echte blikvangers de VT601 en VT602.
- Op 8 en 9 september wordt Duitsland weer een museumlijn rijker. De **Rodachtalbahn** start in dat weekend de exploitatie van de lijn Steinwiesen – Nordhalben, waartoe men beschikt over een *Schienenbusgarnitur* bestaande uit 798 731-6 en 998 744-7. Meer informatie over de feestelijke opening vindt u op www.rodachtalbahn.de.
- De **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn Geschichte** (DGEG) organiseert op 29 september een *Sonderfahrt* met een sneltrein in de stijl van de jaren zestig, getrokken door een V200. De rit voert via Hagen en Limburg naar Linz aan de Rijn en terug. Info onder: www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

EUROPESE UNIE

Eurobarometer

Eind juli werd de nieuwe Eurobarometer gepresenteerd, waarin ditmaal het vervoer van de Europeaan centraal stond. De belangrijkste en opvallendste resultaten geven wij even weer. Maar liefst 81% van de Europeanen kan over een auto van zichzelf of van een huisgenoot beschikken, in Nederland is dat 86%. De auto is in Europa voor 53% van de bevolking de belangrijkste vervoerwijze (NL 41%), gevolgd door openbaar vervoer met 21% (NL 11%) en fietsen/lopen met 23% (NL 46%). De belangrijkste gebruikersgroepen van het openbaar vervoer voldoen perfect aan het stereotype beeld: vrouwen, kinderen/scholieren en ouderen.

Om meer mensen in het OV te krijgen moeten vooral dienstregelingen worden uitgebreid tot een regelmatig interval met vroege en late ritten (EU 29%, NL 27%) en moeten betere aansluitingen geboden worden (EU 28%, NL 27%). Ook de milieu-problematiek beweegt mensen om minder of anders met de auto om te gaan. 57% (NL 53%) paste zijn rijstijl aan om zuiniger te rijden, 56% (NL 63%) ging vaker fietsen of lopen en 25% (NL 16%) kocht een zuiniger auto. Vaker het openbaar vervoer gebruiken deed 26% (NL 21%). Desondanks zal 22% (NL 26%) van de automobilisten niet vrijwillig het openbaar vervoer betreden.

Belasting- of tolheffing, parkeerbeperkingen en beter openbaar vervoer zijn de meest populaire methoden om het verkeer rondom steden te verbeteren. Opvallend is dat 40% van de EU-burgers vindt dat de opbrengsten van dergelijke heffingen gebruikt moeten worden voor uitbreiding van het openbaar vervoer (NL 50%), terwijl 36% (NL 31%) vindt dat dit geld moet worden geïnvesteerd in meer wegen. Hopelijk leest VVD-kamerlid Hofstra deze berichten ook...

Staatssteun in het spoorvervoer?

De Commissie werkt aan nieuwe richtlijnen voor de financiering van spoorvervoer. In deze richtlijnen wil de commissie een uitzonderingspositie creëren voor voormalige staatsbedrijven, zodat het voor regeringen mogelijk blijft om historische schulden over te nemen en nieuw materieel te subsidiëren. De Europese vereniging van goederenvervoerders (ERFA) is van plan een proces aan te spannen wanneer deze laatste punten niet worden veranderd.

Nieuw arrest aanbestedingen en staatssteun

De Commissie heeft besloten een formele procedure te starten tegen het Verkehrsverbund Tirol (VVT). Het VVT betaalt ÖBB Postbus namelijk jaarlijks € 2 miljoen voor de exploitatie van busdiensten in de regio Lienz. Een concurrent van ÖBB Postbus heeft nu bezwaar aangetekend, waarbij is aangevoerd dat de subsidie als staatssteun te beschouwen is. Een eerste toetsing aan de hand van het *Altmark-arrest* wees uit dat het VVT niet heeft onderzocht of de door ÖBB Postbus geleverde prestaties marktconform zijn; evenmin kan men aantonen dat ÖBB Postbus een minstens even goede prijs/prestatie-verhouding biedt als haar concurrenten. De constructie is volgens de commissie alleen toelaatbaar wanneer de som van vervoeropbrengst en door VVT betaalde subsidie gelijk is aan de exploitatiekosten van ÖBB Postbus; er mag dus geen winst gemaakt worden. In alle andere gevallen zou een aanbesteding dus verplicht zijn.

F R A N K R I J K

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd werden de 6549, 6559, 6575, 9702, 16636, 16666, 16679, 16717, 16747, 25191, 25204, 25208, 25209, 25218 en 25232. Hiermee behoort de illustere serie CC 6500 bijna en de aanzienlijk minder illustere serie BB 9700 definitief tot het verleden. Van eerstgenoemde is de 6561 nog tijdelijk in dienst gehouden voor de divisie TER vanuit Vénissieux. Het afvoeren van vijf van de dertig nog rijdende 25200-en voorspelt ook niet veel goeds voor deze serie. Afgeleverd werd de 27329

Diesel locomotieven

Afgevoerd werden de 63589, 64059 en 67353. Het afvoeren van een 67300 is nog bijzonder op dit moment en er moet rekening mee worden gehouden dat dit tijdelijk is, net zoals het afvoeren van een 67300 en 67400 eerder de afgelopen periode. Van de afgevoerde locs serie 63000/63500 rijden er inmiddels al behoorlijk wat exemplaren bij VFLI. Bij de hoogovens van Carling op het net van de voormalige HBL rijden ze als vervanging van de Alstom BB's. Deze locs zijn allemaal grijs geschilderd.

Niet ver daarvandaan rijdt VFLI op het industriële net tussen Thionville en Metz, en daar worden ook locs in SNCF-kleuren ingezet.

Opmerkelijk is overigens dat er na 57 66000-en en 60 66400-en al enige tijd geen locs uit deze series zijn geremotoriseerd en vernummerd in 69000/69400.

Afgeleverd werden de 60009, 60014, 75031, 75035, 75036 en 75037.

Treinstellen

Afgevoerd werden de elektrische settel Z 5393 en Z 6333 en de dieselmotorrijtuigen X 2804, X 2812, X 2836, X 2883, X 4363, X 4392, X 4417, X 4420, X 4446 en X 4624. Van de INOX-stellen serie Z 6300 rijden er nog zeven, alleen vanuit Thionville in noordoost Frankrijk.

Als 12^e TGV-POS werd de 4413 afgeleverd. De 4408 is op papier in eigendom overgedragen aan de Zwitserse SBB (maar blijft natuurlijk geïmmatriculeerd bij de SNCF).

GROOT BRITANNIË

Algemeen

Juli was voor de Britse spoorwegen toch wel de meest spannende maand van dit jaar. Niet alleen werd bekend gemaakt welke vervoerder er vandoor zou gaan met de nieuwe Cross Country concessie die al dit najaar ingaat, ook de High Level Output Specification (HLOS) werd door DfT Rail bekendgemaakt. Dit document beschrijft wat er moet gebeuren op het Britse spoor voor de komende 30 jaar. In de vorige editie berichtten we al over 1024 rijkundigen die gebouwd zouden worden. De HLOS gaat zelfs uit van 1300 rijkundigen die geleverd worden tussen 2008 en 2014. Maar er gebeurde nog veel meer. Door het wassende water spoelde spoorlijnen weg en werden hele delen van het spoorwegnet afgesloten van de rest van het land. De Severn Valley museumlijn spoelde op maar liefst 40 plaatsen weg en de schade loopt in de enkele miljoenen (lees bericht op volgende blz.). Grand Central, de nieuwe Open acces vervoerder die gaat rijden tussen Sunderland en Londen Kings Cross verkreeg in de aanloop voor het rijden van reizigerstreinen haar papieren die het mogelijk maken om ECS en opleidingsritten in te leggen over de East Coast Mainline. EWS werd overgenomen door de Duitsers en men vreest dat dit voor een hoop locomotiefseries het einde betekent aangezien DB aangekondigd heeft EWS efficiënter te willen maken... Waarschijnlijk past een mottenballenvloot van enkele honderden locomotieven daar niet tussen. Maar het was wel hetzelfde EWS dat bekendmaakte een locomotief Class 66, een machinist en een onbeperkte hoeveelheid bouwmaterialen kosteloos beschikbaar te stellen voor de wederopbouw van de Severn Valley Railway. En als klap op de vuurpijl is het nu overal verboden om te roken in het engelse openbaar vervoer... zelfs op de stations waar geen overkappingen zijn. Met een dreigende staking van het verkeersleiding- en onderhoudspersoneel dat het niet eens is over de torenhoge bonussen van het Network Rail management ten aanzien van de veiligheid op het spoor in het vooruitzicht belooft ook Augustus -de drukste maand voor het reizigersvervoer op de lange afstand - weer spannend te worden.

Miljarden ponden bepleit voor Britse spoorwegen.

Miljarden ponden sterling dienen aangewend te worden voor een groter en sterker spoorwegsysteem in de toekomst dat tweemaal zoveel passagiers tegen 2030 vervoert, aldus de Britse minister voor transportzaken Ruth Kelly. Zij deelde mee dat £ 10.000.000.000 tegen 2014 moet geïnvesteerd zijn om de dienstverlening uit te breiden en de treinen te verlengen. Daarbij werd gedacht aan een extra van 1300 rijkundigen en aanpassingen aan 150 stations. Consumenten maakten bezwaar tegen mogelijke tariefsverhogingen. Specifiek belangrijke punten in het discussiestuk zijn (High Level output specification):

- het doel om tenminste 180.000.000 méér passagiers binnen zeven jaren te vervoeren
- meer dan 150 stations te verbeteren en aan te passen voor een bedrag van £ 150.000.000, waarbij station London Bridge en station Blackfriars verbeterd dienen te zijn tegen 2015 resp. 2011
- £ 5.500.000 goed te keuren t.b.v. het Thameslink moderniseringsprogramma inzake alle stations van het Londense netwerk
- £ 425.000.000 ter verbetering van Reading Station
- £ 128.000.000 ter verbetering van Birmingham New Street Station
- Punctualiteitsgraad van 92.6% tegen 2014, hoger dus dan de huidige graad van 88%
- Geen sluitingen meer van plattelandsspoorlijnen
- Handhaving van gereguleerde tariefsverhogingen, welke niet meer mag bedragen dan 1% boven de jaarlijkse inflatiecorrectie.

De regering gelooft dat haar plannen ervoor zullen zorgen dat tegen 2030 tweemaal zoveel passagiers en vracht vervoerd kunnen worden, geeft echter toe dat door de toekomstige vraag zulks achterhaald kan worden. In dat geval dienen "meer radicale opties" in ogenschouw te worden genomen, speciaal voor de corridor Londen – Birmingham – Manchester en op de drukste pendelaarsroutes naar en van Londen. Dit vereist extra lange treinen van tot 16 dubbeldeksrijtuigen, echter magneettreinen en speciale vrachtlijnen worden te duur geacht. Volgens mevrouw Kelly is dit de meest ambitieuze strategie voor de groei van de spoorwegen voor de komende 50 jaar. Zij zei dat het de uitdaging was om spoorwegdiensten te verschaffen met meer passagiers op meer en betere treinen met meer frequenties en meer betrouwbaar en veilig dienstbetoon. Voorts voegde zij er aan toe dat we niet precies kunnen weten hoe over 30 jaren ons spoorwegsysteem er zal uitzien, maar we wel er op kunnen vertrouwen dat het systeem groter, sterker en meer flexibel zal worden. Echter, het treinkaartje zal duurder worden omdat de overheidssubsidies bijna verdubbelden tijdens de moeilijke periode van Railtrack. De transportbond TSSA daarentegen verwacht een tariefsverhoging van 34% Deze bond stelt dat de passagiers tweemaal de verbeteringen zullen gaan betalen: als consument en nog als belastingbetaler, terwijl toch die verbetering op de eerste plaats voor de reiziger bedoeld was en op die manier wordt de reiziger dus de trein uit en de weg op gejaagd. Verder in het discussiestuk blijkt de regeringsvoorkeur voor Crossrail, voorstellende een hogesnelheidsverbinding van Berkshire via centraal Londen naar Essex. Een campagneorganisatie (Transport 2000) vond het discussiestuk van de overheid een belangrijke stap in de goede richting, maar zag o.a. als hoofdprobleem dat die extra rijkundigen er niet voor 2014 zullen zijn en dat duurt te lang voor de opvang van het groeiend aantal reizigers. Voorts kan men de passagiers alvast sneller helpen door het huidige signaliseringssysteem te verbeteren.

(Bron: BBC NEWS).

Severn Valley Railway

Op 19 juni 2007 is als gevolg van extreme regenval de bekende Severn Valley Railway in Groot-Brittannië ernstig beschadigd geraakt. De spoorlijn met een lengte van 25 km is op 45 plaatsen ondermijnd of zelfs compleet weggespoeld. Slechts het meest zuidelijke deel (tussen Kidderminster en Bewdley, 5 km) is nog intact en berijdbaar. De schade werd in eerste aanleg geraamd tot maximaal £ 1.500.000 en het zal vele maanden gaan duren alvorens deze hersteld is. Er zijn geen ongelukken gebeurd, doordat deze ramp zich in de nacht en vroege ochtend voltrok, voordat de dagelijkse treindienst een aanvang zou nemen. De SVR beschikt over twee depots en tracht zo snel mogelijk vanuit beide eindpunten een treindienst op te zetten. Echter, vooral rond Highley (waar men op het punt stond een nieuw museum te openen) is de schade zeer groot. Er loopt een fondsenwervingscampagne om de spoorlijn te ondersteunen bij het herstel van de schade. Overigens hebben ook collega-museumlijnen zoals de Bluebell Railway, West Somerset Railway en North Yorkshire Moors Railway hun steun toegezegd.

Een paar dagen later ontstond het dreigend gevaar vanwege een instabiele, van vocht verzadigde helling langs het spoor bij Northwood Halt, zodat tonnen aan rotsblokken, modder en afval op de rails dreigden terecht te komen. Bomen voorkwamen dat dit zou gebeuren. Het gevaar op schuiven is evenwel nog niet geweken, zodat zelfs huizen ontruimd werden en alle verkeer gesloten moesten worden. De rails bleken voorts verschoven en het ballastbed met rails en al ingezakt te zijn. Verder blijkt de helling langs het spoor van water oververzadigd te zijn, waardoor er een grote waterdruk op het spoor blijft bestaan. De herstelkosten zullen daarom ook belangrijk hoger uitvallen dan eerder geraamd. Men zal evenwel alles op alles zetten om deze spoorweg weer geopend te krijgen. Omdat de omvang van de ramp steeds somberder werd, werd het prikken van een heropeningsdatum steeds verder opgeschoven. Voor de reeds geplande activiteiten e.d. kan men het beste gaan naar website: www.svr.co.uk/appeal.php, waarop tevens nadere details en fotowerk van deze natuurramp gegeven worden.

Fastliner aan de "Shed"

Na maanden van speculatie heeft men nu bevestigd dat Fastline freight, de huidige exploitanten van drie Class 56's voor intermodaal verkeer tussen Yorkshire, de Midlands en Kent zich in het steenkoolvervoer zal storten. Hiervoor heeft het bedrijf vijf Class 66's besteld, die begin 2008 worden gebouwd. Men verwacht ook dat 94 wagens worden gebouwd die 102 ton kunnen vervoeren. De treinen zullen rijden naar de centrales: Ratcliffe en Ironbridge vanuit de overslaghavens Hunterston, Immingham en Portbury.

Eurostar maakt Dienstregeling over High Speed 1 bekend

Eurostar, de exploitant van de hogesnelheidstreinen die het UK en het Continent verbindt, heeft zijn dienstregeling voor treinen vanuit St Pancras International gepubliceerd. Voor het eerst zullen de reizigers van Groot-Brittannië de centra van zowel Parijs als Brussel vóór 09:00 uur lokale tijd kunnen bereiken. Eurostar zal vanaf Februari 2008 het aantal treinen van maandag t/m vrijdag op de route Londen-Parijs verhogen van 15 naar 17. Op de verbinding naar Brussel worden dat er tien en in het weekend komen er nu acht in plaats van zeven retourslagen. De treinen zullen 20 minuten later uit Londen vertrekken dan nu het geval is. De reistijden worden met 20 minuten verkort met non-stop tijden van Londen-Parijs in 2h15m, Londen-Brussel in 1h51m en Londen-Lille in 1h20m. Het verhuizen van Waterloo naar St Pancras op 14 November is een verbetering voor miljoenen reizigers uit het noorden en zuiden van het Verenigd Koninkrijk daar veel treinen op Euston, St Pancras en Kings Cross aankomen, dat slechts op enkele minuten loopafstand is.

"Olympic Javalin" onderweg

Het eerste treinstel Class 395 "Javalin" voor de binnenlandse diensten op High Speed 1 heeft inmiddels de Hitachi fabrieken in Japan verlaten en is nu onderweg naar Engeland waar het zesdelige stel vanaf augustus zal worden gebruikt voor testritten op zowel de Hogesnelheidslijn als het normale spoor.

De 29 treinstellen die geschikt zijn voor snelheden tot 250 km/h zullen in December 2009 in dienst gaan.

Cross country in handen van Arriva

Arriva is als beste uit de bus gekomen bij de aanbesteding van het felbegeerde Cross Country contract dat alle treindiensten van Virgin Cross country en enkele diensten van Central Trains omvat. De belangrijke voordelen voor passagiers omvatten:

- Een nieuw online e-ticketteringssysteem zal vanaf December 2009 worden geïntroduceerd dat klanten in staat stelt om tot 10 minuten vóór vertrek hun treinkaarten te reserveren.
- De concessie zal ook reductiekaarten accepteren die door andere spoorbedrijven worden uitgegeven;
- Meer en latere treinen van en naar Stansted Airport door de treinen uit Birmingham door te laten rijden naar Cambridge.
- Gerenoveerde Turbostar (class 170) treinstellen op Birmingham - Stansted en Cardiff - Nottingham, met extra zitplaatsen, en eerste klasse in alle treinen.
- Tot 25% meer ruimte ten behoeve van bagageopslag in de Voyager treinen die intern volledig verbouwd zullen worden.
- Catering in de eerste klas aan de zitplaats, inclusief maaltijden.
- Toegang tot draadloos internet, dat voor 1e klas reizigers overigens gratis zal zijn.
- Meer servicepersoneel op de treinen, die op de lange afstanden minstens drie keer door de trein komen.
- Extra hulp voor passagiers die bij Birmingham New Street de trein verlaten, Het personeel zal met een railpocket worden uitgerust met toegang tot actuele informatie over treintijden en verbindingen. Er zal een voorlichtingscampagne komen om reizigers er op attent te maken dat er makkelijkere overstapstations zijn dan New Street.

De Overheid zal de jaarlijkse stijgingen van de vervoerprijzen beperken tot de inflatie +1%. Zoals met alle concessies, zullen de niet vastgestelde vervoerprijzen de verantwoordelijkheid van de exploitant zijn. Arriva heeft erop gewezen dat zij de vervoerprijzen met gemiddeld 3,4 procent per jaar zal verhogen.

De concessie houdt in dat er vooral meer treinen en meer rechtstreekse treinen gaan rijden. Dat vertragingen die te wijten zijn aan de vervoerder dalen met 25% aan het einde van de concessie. Meer capaciteit, meer ruimte voor bagage en een "geld terug bij vertraging regeling" die zeer veel weg heeft van die van NS.

Rollend Materieel - Vijf gerenoveerde Hogesnelheidstreinen (class 43) met acht rijtuigen waarvan er dagelijks vier stellen in omloop zullen zijn. De wijziging van bestaande Voyager treinen zal 14 zitplaatsen opleveren in een vierdelig treinstel en 16 zitplaatsen in ieder vijfdelig treinstel. Deze ruimte moet ergens vandaan komen, en daarom zullen er 1 WC en de winkel in de trein moeten verdwijnen.

C2C en Virgin gaan groen:

C2C heeft in maart bij wijze van proef een aantal constructiewijzigingen van haar Class 357 treinstellen doorgevoerd waardoor bij het remmen de opgewekte energie terug gestuurd word aan de bovenleiding. Hierdoor verwacht de onderneming 20% te kunnen besparen op energieverbruik. Treinstel 357 010 heeft als laatst voltooide treinstel ook een nieuwe groene uitmonstering gekregen om dit te benadrukken.

Ook Virgin is op de groene toer. Voyager treinstel 220 007 is de eerste trein in Europa die biodiesel gestookt word. Momenteel wordt er gereden met een mix waarvan 20% bestaat uit biodiesel. Over enkele jaren moet dat zijn verhoogd naar 80%. Om dat doel te bereiken moeten de treinstellen wel uitgerust worden met nieuwe motoren. Met de huidige installatie is 23% het uiterst haalbare.

Belangenvereniging "Passenger Focus" verontwaardigd over prijsstijging van 20%.

South West Trains heeft toestemming gekregen om een prijsverhoging van maar liefst 20% door te voeren op haar "Off-peak" tarief. De toezichthouder op het Britse spoor (Office of Rail Regulation) ziet geen reden een onderzoek in te stellen naar monopolistisch gedrag van SWT.

Passenger Focus heeft geen goed woord meer over voor South West Trains. Woordvoerder Anthony Smith: "In de spits raken bijna dagelijks mensen onwel door de drukte, en als je buiten de spits wil reizen word je nog gestraft ook. Als je geen gebruik maakt van door de overheid vastgestelde tarieven ben je de klos".

Nog meer "Sheds".....

First GbrF heeft nog eens vijf locomotieven Class 66 besteld in Canada. Ze zullen in April 2008 geleverd worden en komen in de "Barbie kleuren" op de baan. Ondertussen worden de tien door DRS bestelde 66-ers al voor December verwacht... eerder werd uitgegaan van Februari 2008.

DRS blijft doorgroeien:

Direct Rail Services (ook wel het blauwe team genoemd) heeft de eerste 6 door Freightliner terzijde gestelde locs Class 57 opgenomen in haar materieelpark en in eigen kleurstelling weer de baan op gestuurd.

De locs zijn toegewezen aan de XHNC omlopen die beter bekend staan als "Nuclear Flask express" treinen.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

HSL-Zuid

▪ Begin augustus arriveerde Taurus-loc 1216 050, nog steeds in zijn record-livrei, in ons land voor proefritten op de HSL-Zuid. Op 07-08 voegde zich een zwarte MRCE-Class 66 bij de Siemens-loc.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 31-07 botste een A32 in Waddinxveen met een auto.
- Trein 787 botste bij aankomst in Groningen in de nacht van 06- op 07-08 met een stootjuk. De schade viel mee: slechts het juk werd een halve meter opgeschoven.
- Op 26-08 vond bij Tilburg West een bijna-botsing plaats tussen de Plan V's 855 en 879 (trein 5236) en loc 266 452 met vijftien ketelwagens. De beide Plan V's kwamen drie meter van de diesellocc tot stilstand.

Nederlandse Spoorwegen

Korte berichten

▪ Nog in augustus begint de inbouw van Sandite-sproei-installaties in enkele treinstellen van NSR. De apparatuur wordt voor drie jaar ingebouwd; in vorige jaren werd ze na de herfstperiode weer uitgebouwd. Drie Plan V's, een DD-AR en twee ICM-treinstellen krijgen de installatie ingebouwd. In de Plan V's wordt de installatie in de voormalige postruimte ondergebracht. Drie klappzittingen zullen wijken. Voor de benodigde elektrische energie wordt de cabineairco tijdelijk buiten bedrijf gesteld. In het DD-AR-materieel vindt apparatuur een plekje op het grote balkon van het Bv-rijtuig; in ICM is de ongebruikte keuken in de mBDk uitgekozen. In tegenstelling tot vorige jaren worden de ritten waarin dit Sandite-materieel rijdt, in de aparte treinserie 19900 ondergebracht. Het kwam in het verleden te vaak voor dat de (ledig-materieel-) treinen die ook als Sandite-rit fungeerden, abusievelijk werden opgeheven.

VIRM

VIRM-schadebakken per 16-07					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8549	9425	Breezand	29-06-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8581	9426	Eindhoven	02-07-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8733	8727/8736	Weesp	16-06-2007	botsschade

mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8025	9425	Breezand	29-06-2007	onbeschadigd
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8397	9516	onbekend	18-06-2007	brandschade
<i>VIS Halberstadt</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	botsschade
<i>Wagenwerkplaats Amersfoort</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
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 9427 liep direct na herstel van botsschade in het onderhoudsbedrijf Amsterdam binnen om als prototype te worden omgebouwd met de Smart Connection-uitrusting. Na de ombouw zal de VIRM dezelfde proeven ondergaan als de omgebouwde ICRm-stammen. Op 23-, 28-, 30-08 en 04- en 06-09 zal de VIRM het land doorkruisen om de apparatuur te beproeven.
- In juli en augustus werd weer dankbaar gebruik gemaakt van de mogelijkheid VIRM-bakken onderling te wisselen. De op 02-05 beschadigde 8727, wiens mBvk 290 8703 in de 8736 terechtgekomen was, kwam op 20-07 op de baan met de 290 8675 uit de 8707. Op 16-07 liep de 9516 in Haarlem binnen met een uitgebrande snelschakelaarkast in de ABv6. Die werd gewisseld met de 380 8327 van de 9425. De stam kwam tot op 10-08 nog niet in dienst.

DDM/DD-AR

- Nog wel voorzien van de oranje stickers met de tekst “Testrijtuig”, maar nog niet voorzien van het nummer 6902, werd de 26-37 op 12-07 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverd en naar Amsterdam overgebracht. Na een onderhoudsbeurt en het uitvoeren van vele achterstallige constructiewijzigingen – de 102 was bijvoorbeeld het laatste NS-voertuig dat nog GSM-R moest krijgen – kwam het rijtuig op 30-07 in dienst als stuurstandrijtuig.
- De 6806 raakte na zijn revisie maar voor de eerste inzet in de reizigersdienst beschadigd door een kleine brand in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Tevens bleek van het rijtuig de vloer over een fors deel verrot te zijn, een feit dat kennelijk in het onderhoudsbedrijf Maastricht nooit was opgemerkt en ook bij de revisie in Tilburg niet gezien was.
- Diverse lezers berichtten ons over rijtuig 6671, dat bij de revisie is ‘gereclasseerd’ maar waarvan men was ‘vergeten’ de stickers in het interieur aan te passen. De afdelingen eerste klasse waren volgens de stickers op de coupéwanden toegankelijk voor reizigers met een tweede-klaskaartje.
- In het revisiebedrijf Tilburg wordt het completeren van de ‘knuffelhoek’ op de bovenverdieping van diverse Bv-rijtuigen voorbereid. De 6813 en 6816 hebben in hun IC-tijd met een statische omzetter gereden, waarvoor destijds een zithoek tussen balkon en afdeling moest wijken. De omzetter zijn inmiddels verwijderd, maar de kasten zijn nog niet verdwenen. Enkele andere rijtuigen zijn nog steeds voorzien van het rooster waarachter een diesellaggregaat werd geplaatst toen ze in 1995 in de IC-dienst verschenen. Het rooster maakt van de benedendekse ‘knuffelhoek’ een donker en tochtig hol.
- Medio juli werd een vijfdelige stam DDM-1 samengesteld met rijtuigen die alle voorzien zijn van stille remblokken zijn uitgerust. De stam (6914, 6811, 6670, 6812 en 6876) werd op 16-07, na instructie van een Maastrichtse machinist voor DDM-1, van het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Maastricht overgebracht. Aansluitend werd op 17- en 18-07 een fors aantal proefritten gereden tussen Roermond en Sittard. Daarbij traden aanvankelijk wat problemen met de dodemaninstallatie op. Naast de bovengenoemde rijtuigen zijn ook de 6628, 6673, 6674, 6814, 6838 en 6913 van de zogeheten LL-sinterremblokken voorzien. In tegenstelling tot de bestaande gietijzeren multiblokken, zijn de nieuwe blokken monoblokken (uit één stuk). De proef loopt tot het einde van dit jaar.
- In de week van 06-08 nam het aantal te kleine DDM-stammen plotseling fors toe, blijkens meldingen van trouwe lezers. De reden is waarschijnlijk de achterstand die het revisiebedrijf Tilburg op de revisieplanning heeft opgelopen. Nu de omloop in juni is verhoogd naar negen stammen en per 10-09 maar liefst elf stammen op de baan moeten zijn, wrekt zich de achterstand van Tilburg. In een laatste poging in september ten minste tien stammen op de baan te hebben, besloot NSR in de vakantieperiode te korte stammen te accepteren. Daarmee kon een drietal rijtuigen naar Tilburg gezonden worden, hoewel ooit was afgesproken dat enkel rijtuigen naar het revisiebedrijf zouden gaan in ruil voor gereviseerde exemplaren.

Samenstelling DDM-1-stammen per 16-07						Samenstelling DDM-1-stammen per 25-07					
6901	6832	6671	6841	6635	6836	6901	6832	6671	6841	6635	6838
6903	6837	6621	6834	6624	6618	6902	6675	6634	6877	6625	6828
6904	6817	6625	6877	6634	6875	6903	6837	6621	6834	6624	6618
6905	6807	6615	6814	6617	6824	6905	6807	6615	6814	6617	6824
6906	6821	6628	6836	6614	6827	6906	6821	6628	6836	6614	6827
6908	6813	6616	6823	6613	6831	6912	6818	6612	6835	6622	6822
6912	6818	6612	6835	6622	6822	6913	6825	6627	6808	6623	6815
6914	6811	6670	6812	-	6876	6914	6811	6670	6812	-	6876
Samenstelling DDM-1-stammen per 28-07						Samenstelling DDM-1-stammen per 08-08					
6901	6832	6671	6841	6635	6838	6902	6817	6634	6877	6625	6828
6902	6675	6634	6877	6625	6828	6903	6824	6621	6834	6624	6618
6903	6837	6621	6834	6624	6618	6904	6823	6613	6813	6615	6807
6904	6823	6613	6813	6615	6807	6906	6821	6632	6831	6614	6827
6906	6821	6628	6836	6614	6827	6908	6818	6675	-	6622	6822
6908	6818	6612	6835	6622	6822	6911	6833	6635	6806	6671	-
6913	6825	6627	6808	6623	6815	6912	-	6617	6826	6674	6816
6914	6811	6670	6812	-	6876	6913	6825	6627	6808	6623	6815
						6914	6811	6670	6812	6616	6876

SGM

- Na het herstel van de Bk1 2951 kwam de bak op 19-07 naar de Watergraafsmeer, maar helaas met de neus in de andere richting dan dat hij gekomen was. In de Watergraafsmeer kon en er daarom niets mee beginnen. Omdat ProRail niet wilde

meewerken aan driehoeken via Weesp, werden de 2013 en 2027 op 23-07 gebruikt om de bak via Breukelen, Woerden, Alphen en Leiden andersom te zetten. Voor enig nawerk kwam het treinstel op 25-07 in z'n geheel naar het revisiebedrijf Haarlem.

- De 2984 werd in de week van 23-07 op proef voorzien van sluitseinen die als LED's zijn uitgevoerd. De proef duurde tot 10-08. Elk sluitsein heeft twee parallel geschakelde groepjes van acht LED's. Bij uitval van één groep hoeft de lamp niet vervangen te worden. De LED's gaan ruim duizend keer langer mee dan de bestaande lampen, maar zijn ook aanzienlijk duurder.
- Treinstel 2954 is in het onderhoudsbedrijf Leidschendam voorzien van één treeplank met een gele waarschuwingsstreep. NSR en NedTrain beschouwen de proef als 'innovatie'; kennelijk is men vergeten dat ICR sinds de renovatie al van geel gemarkeerde treeplanken is voorzien!
- De automatische beschermkappen op de automatische koppelingen van SGM worden de komende maanden verwijderd. De verwarming van de automatische koppelingen beschermt de AK's voldoende.

Mat '64

- Treinstel 441 wordt gebruikt voor proeven met een aangepaste tractiewals.
- Plan V 964 raakte op 03-08 beschadigd toen hij tussen Veenoord en Dalen met een auto botste. De trein sleurde het busje ruim 500 meter mee; de bestuurder ervan kwam bij de botsing om het leven. De botsing vond plaats kort nadat de van forse botsschade herstelde 957 in het Zwolse was teruggekeerd. In de omloop voor de 'turbo-V's' is ruimte voor uitval van één treinstel. Jammer genoeg raakte op 07-08 de 951 ernstig beschadigd bij een botsing met een hooiwagen te Dalfsen. De wagen beschadigde niet alleen de neus van de 951, ook de zijwand en het voorste draaistel raakten gehavend. Het hooi van de wagen lag op het dak van de ABk 951. Om het hooi te kunnen verwijderen moest de bovenleiding spanningloos geschakeld worden. Van de 964 was ook de ABk beschadigd, zodat een bakwisseling niet tot de mogelijkheden behoort. De 951 werd op 08-08 door de DM '90-treinstellen 3423 en 3410 naar Zwolle geduwd.
- Vier Plan V's hebben een ontheffing gekregen om nog iets langer dienst te doen eer ze in revisie moeten.

verlenging revisietermijn		
treinstel	oorspronkelijke datum	nieuwe datum
470	23-06	07-07
467	09-07	23-07
476	12-07	09-08
474	09-08	06-09

A32

- In juli lieten de A32-wagens het massaal afweten. Op 09-07, de eerste dag van de zomerdienstregeling tijdens welke de spitstoevoegers serie 19500 niet rijden, reden er in het geheel geen trams. De beide composities van twee SGM-II, die normaliter de spitstreinen rijden, sprongen in. Een dag later deed opnieuw SGM-II dienst, ditmaal tot circa 14.00 uur. Twee langdurige seinstoringen op respectievelijk 11- en 12-07 waren niet aan de trams te wijten, maar al spoedig nadat op 12-07 de storing voorbij was, ging in Boskoop een tram defect. Nadat de onfortuinlijke tram in Alphen aan de Rijn was aangekomen, deed de overgebleven wagen nog een uur dienst, waarna de dienst door een losse Plan V werd overgenomen. Op 13-07 verzorgden tenslotte twee Sprintertweetjes de dienst. Op 17-07 werd de dienst opnieuw overgenomen door SGM: de setjes 2033+2024 en 2010+2012 sprongen in. Deze situatie duurde tot 20-07.

TW6000

- Na herstel in Hannover van een hardnekkig defect werd de 6016 31-07 en 01-08 op een dieplader teruggebracht naar Leidschendam. Daar werd de tram weer voorzien van enkele voor het vervoer per vrachtwagen verwijderde onderdelen en kwam op 02-08 per spoor naar Houten. Daar bleek de tram verkeerd om te staan, waarna hij in de nacht van 03- op 04-08 werd gedrievoekt. (zie ook Haags tramnieuws)

DH

- Op 23-07 vonden de voorlopig laatste transporten van te conserveren DH-stellen van Onnen naar Amersfoort plaats. De eerste overbrenging was van de 3112, 3113, 3115 en 3116; met de tweede rit kwamen de 3211 en 3213 naar Amersfoort.
- Een behulpzame lezer zond ons een overzicht van de huidige verblijfplaats van het DH-materieel.

verblijfplaats DH-treinstellen	
WPH Amersfoort	3112, 3113, 3115, 3116, 3201, 3204, 3205, 3209, 3211, 3213, 3215, 3220, 3221, 3229
OB Zwolle	3104, 3109, 3203, 3206, 3212, 3214, 3217
OB Onnen	3216
SB Hengelo	3101, 3102
RB Tilburg	3119 (schade)

Plan U

- In aanvulling op de berichtgeving op blz. 244 kan worden gemeld dat op 14-06 ook de 116 en plukstel 195 naar Amersfoort gesleept werden. Enkele dagen later werd treinstel 194 via Katwolde naar sloper Hoebe in Hasselt getransporteerd.

TRAXX

- Loc E 186 114 werd op 07-08 in Rotterdam Centraal gesignaleerd.

Series 1700 & 1800

- Medio juli maakte ETCS-proeflocomotief 1855 de voor de proef voorgeschreven 60.000 kilometer vol. Na enkele kinderziekten in het begin van de proefperiode, bereikte de loc zonder grote problemen het kilometrage. De loc wordt nu in RB Tilburg teruggebouwd naar de normale uitvoering. Daarbij zal ook cabinekoeling worden ingebouwd.

ICR

- Voor het uitvoeren van garantiewerk bezochten in juli de nieuwe BDs-en 5223 en 5224 het revisiebedrijf Haarlem.

- De op blz. 245 genoemde 5204 blijkt niet alleen voorzien te zijn van drukknoppen voor het openen van de deuren, maar ook van witte signaleringslampjes boven de buitendeuren. Wanneer een deur niet in de vergrendeling is gekomen, brand het lampje boven deze deur.
- De ICRm die in 2003 provisorisch geschikt gemaakt werden voor de Beneluxdienst door de stekers van de stuurstroomkabel te wisselen met stekers van de NMBS-kabels, worden de komende maanden teruggebouwd. De 20-70 216 – 218 (de 20-70 219 is omgebouwd tot BDs), 10-70 351, 353 en 370 – 373 zijn na ombouw weer normale ICRm met de 61-aderige stuurstroomkabel. Zij zullen in de Beneluxdienst blijven, hetgeen door de geleidelijke overgang van de Beneluxstammen op de 61-aderige stuurstroomkabel geen probleem is. Van de ‘gewone’ Beneluxrijtuigen, die beide kabels hebben, wordt de 61-aderige-kabel doorgemeten, daar deze nog nooit gebruikt is.
- Met de Smart Connection-proefstam 5604+5204 werden eind juli opnieuw diverse proefritten gemaakt. In de tweede helft van juli was gestart met de bouw van omkasting voor de apparatuur.
- Op 23-07 arriveerde vanuit Maastricht BAB-stam 5662, bestaande uit de 10-70 362, 20-70 215 en 20-70 228 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam. De rijtuigen zijn bedoeld voor tijdelijke inzet in de Beneluxdienst. Voor datzelfde doel kwam op 26-07 de 5664 in het Amsterdamse aan. De zes rijtuigen zijn niet voorzien van 18-aderige Benelux-stuurstroomkabels, maar inmiddels is een overgangskabel vervaardigd waarmee de 61-aderige ‘1700’-stuurstroomkabel kan worden aangesloten op de dubbele NMBS-kabels. Stuurstandrijtuig 28-70 107 werd als eerste omgebouwd om via de 61-aderige kabel te kunnen rijden. Op deze manier kan NS Internationaal flexibel zijn met de inzet van rijtuigen ten tijde van de HSA-ombouw.
- In dezelfde bewegingen kwam ook BAB 5679 van Maastricht naar Amsterdam en werd daar ontdaan van zijn B-rijtuigen 20-70 209 en 207. Die werden voor HSA-ombouw naar het revisiebedrijf Haarlem gezonden, waarna het A-rijtuig terugkeerde naar het onderhoudsbedrijf Maastricht.
- De nieuw omgebouwde BDs-en maken doorgaans een proefrit naar Den Haag HS en terug. Proefritloc 1734 werd op 25-07 ingeruild voor de 1777.
- De 20-70 401, 82-70 971 en 20-70 585 worden door NS Internationaal gebruikt voor proefnemingen met de TRAXX-locomotief. Op 27-07 werd TRAXX-loc E 186 113 gebruikt voor proeven met de deursluiting. Het ICR-materieel gaat met groene-lampcircuit rijden als het in combinatie met een TRAXX wordt ingezet. Omdat het groene-lampsysteem van ICRm een zogeheten lussysteem is dat alleen functioneert tussen een BDs en een eloc (1700), is een speciaal kastje gebouwd voor de HST-Prio-stammen (werknaam voor de omgebouwde ICRm). Deze hebben immers geen BDs. Het kastje wordt in het laatste rijtuig gemonteerd om de lus rond te maken.
- De 186 113 maakte op 30-07 een proefrit van de Watergraafsmeer naar Lunetten v.v. met de 20-70 582, 20-70 585 en een onbekend rijtuig. Op 08-08 bracht hij beide B’s van de Watergraafsmeer naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam ten behoeve van onderhoud.

ICK, ICB & DF

- De bij de botsing in Muiderpoort zwaar beschadigde BD 82-37 053 werd na herstel bij de DB in Neumünster al in de week van 06-08 naar Nederland gezonden. Het rijtuig komt na onderhoud in Maastricht weer in dienst in de serie 1500.

DB-rijtuigen per 23-07-2007				
DB-nummer	toekomstig NS-nummer	aankomst NL	type	stam
51 80 10-91 204-7	51 84 10-91 204-3	08-12-2006	Aimz	18011
51 80 22-91 323-1	51 84 22-91 323-7	15-12-2006	Bimz	18011
51 80 84-90 029-0	51 84 84-90 029-6	05-01-2007	Bimdz	18011
51 80 10-91 215-3	51 84 10-91 215-9	15-12-2006	Aimz	18012
51 80 22-91 276-1	51 84 22-91 276-7	15-12-2006	Bimz	18012
51 80 84-90 018-3	51 84 84-90 018-9	05-01-2007	Bimdz	18012
51 80 10-91 213-8	51 84 10-91 213-4	15-12-2006	Aimz	18013
51 80 22-91 213-4	51 84 22-91 213-0	15-12-2006	Bimz	18013
51 80 84-90 007-6	51 84 84-90 007-2	13-04-2007	Bimdz	18013
51 80 10-91 224-5	51 84 10-91 224-1	08-12-2006	Aimz	18014
51 80 22-91 200-1	51 84 22-91 200-7	08-12-2006	Bimz	18014
51 80 84-90 028-2	51 84 84-90 028-8	13-04-2007	Bimdz	18014
51 80 10-91 223-7	51 84 10-91 223-3	05-01-2007	Aimz	18015
51 80 22-91 330-6	51 84 22-91 330-2	05-01-2007	Bimz	18015
51 80 84-90 026-6	51 84 84-90 026-2	05-01-2007	Bimdz	18015
51 80 22-91 311-6	51 84 22-91 311-2	13-04-2007	Bimz	21001
51 80 22-91 338-9	51 84 22-91 338-5	13-04-2007	Bimz	21001
51 80 22-91 232-4	51 84 22-91 232-0	13-04-2007	Bimz	21002
51 80 22-91 342-1	51 84 22-91 342-7	13-04-2007	Bimz	21002
51 80 22-91 248-0	51 84 22-91 248-6	05-01-2007	Bimz	21003
51 80 22-91 251-4	51 84 22-91 251-0	13-04-2007	Bimz	21003
51 80 22-91 310-8	51 84 22-91 310-4	13-04-2007	Bimz	21004
51 80 22-91 340-5	51 84 22-91 340-1	13-04-2007	Bimz	21004
51 80 22-91 272-0	51 84 22-91 272-6	?	Bimz	21005
51 80 22-91 294-4	51 84 22-91 294-0	08-12-2006	Bimz	21005
51 80 22-91 239-9	51 84 22-91 239-5	13-04-2007	Bimz	21006
51 80 84-90 019-1	51 84 84-90 019-7	16-06-2007	Bimdz	21006
51 80 22-91 215-9	51 84 22-91 215-5	13-04-2007	Bimz	21007
51 80 22-91 274-6	51 84 22-91 274-2	13-04-2007	Bimz	21007
51 80 22-91 211-8	51 84 22-91 211-4	15-12-2006	Bimz	21008
51 80 22-91 238-1	51 84 22-91 238-7	13-04-2007	Bimz	21008
51 80 22-91 285-2	51 84 22-91 285-8	13-04-2007	Bimz	21009
51 80 22-91 296-9	51 84 22-91 296-5	05-01-2007	Bimz	21009
51 80 22-91 265-4	51 84 22-91 265-0	15-12-2006	Bimz	21010
51 80 22-91 291-0	51 84 22-91 291-6	05-01-2007	Bimz	21010
51 80 22-91 260-5	51 84 22-91 260-1	13-04-2007	Bimz	21006

Internationale rijklijnen

▪ Het Spoorwegmuseum heeft in juli slaaprijtuig WL4750 aangekocht. Het Mu-rijtuig draagt nog de NS-sterrenbeschildering waarmee het in 2003 buiten dienst gesteld werd. Het rijtuig werd op 03-08 in een goederentrein van Brugge naar de Kijfhoek gebracht en kwam aansluitend naar Blerick. De overige in Oostende verblijvende Mu-rijtuigen van NS en ÖBB werden eind juni in Gent gesloopt.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 221 (5230)	19-07	82-77 025 (5225)	24-07	4019	07-08	4013	27-07
		82-77 026 (5226)	08-08				
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
		6902	12-07	8676	12-07	8663	30-07
				9431	23-07		
				8667	30-07		
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
10-70 491	12-07	20-70 413	09-07	467	30-07	446	17-07
10-70 492	24-07	10-70 487	09-07			469	30-07
20-70 418	23-07	20-70 218	18-07				
20-70 207	30-07	10-70 488	18-07				
20-70 209	03-08	20-70 217	03-08				
10-70 351	08-08	20-70 416	03-08				
		82-70 975	03-08				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
9516	16-07	brandschade ABv6		5223			17-07
1777	25-07	wisselen proefritloc		5224			17-07
2951	25-07	nawerk herstel botsschade		957			18-07
20-70 202	07-08	lekke watertank		Bk1 2951			19-07
4019	08-08	retour na reiniging		8727			20-07
				9427			20-07
				1734			25-07
				931			27-07
				2951			02-08
				4019 (1)			07-08

(1) de 4019 werd direct doorgestuurd naar Amsterdam om te worden gereinigd

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				700 Cw rangeertrede			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
				707	02-07	707	11-07
				711	19-07	711	31-07
				708	16-07	708	03-08
				706	06-08		
DDM-1 LTO				DDM-1 LTO nawerk			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
6632	06-06	6632	06-07				
6878	13-07	6801 (ex-5901)	30-07				
6631	13-07						
6836	03-08						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
1709	16-07	botsschade		6442			13-07
1743	20-07	defecte cabinekoeling		3210			06-07
1781	20-07	botsschade		1831			24-07
1855	20-07	terugbouw ETCS/ATB		1743			27-07
978 1 602 (Jules)	24-07	onderhoud		707 (1)			27-07
1755	30-07	defecte inverter		1781			03-08
1754	31-07	brandschade					
6434	02-08	nawerk ETCS					
6442	02-08	nawerk ETCS					

(1) de 707 kreeg ook de Cw rangeertrede

Connexxion**Protos**

▪ Begin augustus presenteerde Connexxion het eerste Protos-treinstel van de serie. Het stel is in de lichtblauwe Valleilijn-kleurstelling geschilderd.

▪ Ten behoeve van proefritten op de Valleilijn zelf werden op 13-07 de reguliere tussenslagen Amersfoort – Barneveld opgeheven. Waarom de proefritten niet in de nachtelijke uren konden plaatsvinden, is niet duidelijk.

Mat '64

▪ In juli werd gestart met het polijsten van de ramen van Connexxion-treinstellen. Aanvankelijk had alleen NSR de ramen van haar Plan T's en V's laten oppoetsen.

▪ Begin augustus ontstond onenigheid tussen Connexxion en NS Financial Services over de teruggave van de geleasde Plan V's. Ooit was afgesproken dat de stellen per 12-08 geretourneerd zouden worden. Door de vertraagde levering van Protos-stellen was de huur van drie Plan V's verlengd. Inmiddels is duidelijk dat deze maatregel niet afdoende is: per 12-08 is nog

geen enkele Protos beschikbaar voor de dienst. Door de aanhoudende problemen rond RandstadRail en de door het ministerie van V&W gevraagde versterking van de treindienst op de Flevolijn vanwege de sanering van de Hollandse Brug, is NS FSC niet bereid de huur te verlengen. NSR wil de treinstellen graag leasen. Connexion is nu naarstig op zoek naar vervangend materieel, waarbij ook gekeken is museummaterieel en DH-treinstellen. De inzet van DH's is niet zonder meer mogelijk, omdat op het traject Barneveld Aansluiting – Amersfoort 130 km/h gereden moet worden en dat halen de Wadlopers niet. Een in Barneveld Noord geknipte dienst behoort eveneens niet tot de mogelijkheden, omdat alleen in de richting Amersfoort gekeerd kan worden en niet in de richting Lunteren. Een overstap in Lunteren is beveiligingstechnisch wel mogelijk, doch het aantal Plan V's is niet toereikend voor een halfuurdienst tussen Amersfoort en Lunteren.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Materieel

- Begin augustus gaf Veolia opnieuw lucht aan haar frustratie over de DH-treinstellen. De vervoerder, met een Franse moederonderneming die niet bepaald een onervaren speler in de spoorwegmarkt genoemd kan worden, kon er blijkens berichten in de media niet over uit dat NS niet bereid is geweest DM '90 voor één jaar te verhuren aan Veolia. (Zelfs) de media pikten de leugens van Veolia niet meer: klip en klaar werd uitgelegd dat Veolia simpelweg gegokt en verloren heeft door erop te vertrouwen dat NS in tweede instantie alsnog Buffels voor kortere tijd zou verhuren.
- Naast NS FSC, dat het ook moest ontgelden vanwege de beroerde staat waarin de DH-treinstellen verkeren, kregen ook NedTrain en ProRail een veeg uit de pan. NedTrain zou de reiniging van het materieel niet goed verzorgen. Dat is aantoonbare onzin: elke reiziger kan zelf vaststellen dat Veolia het weinige beschikbare materieel zo intensief inzet dat er nauwelijks tijd is voor reinigingswerkzaamheden. Volgens Veolia-directeur René de Beer zou ProRail Veolia regelmatig benadelen ten gunste van Railion bij de afhandeling van vertragingen. Hoewel ProRail met de beste wil van de wereld geen goede infrabeheerder genoemd kan worden, snijdt de beschuldiging dat ProRail met andere ogen naar Veolia kijkt omdat bij de verkeersleiding vooral oud-NS-ers werken, na zeven jaar zelfstandigheid inmiddels geen hout meer. De Beer moest in De Limburger direct toegeven dat juist zijn vertraagde treinen – het is een publiek geheim dat de huidige Veolia-dienstregeling, die het bedrijf zelf verzonnen heeft, feitelijk niet maakbaar is – zorgen voor vertragingen op de Maaslijn.

Arriva

DH

- De berichtgeving over het einde van het DH-tijdperk in het noorden van Nederland op blz. 244 bleek niet helemaal te kloppen. Op zaterdag 07-07 werd de dienst naar Sneek en Stavoren tot halverwege de avond geheel met Wadlopers gereden. Die ochtend was tevens een Wadloper tussen Leeuwarden en Groningen gesignaleerd. Op zondag 08-07, wat volgens Arriva de laatste dag met DH-exploitatie had moeten zijn, reden alleen in de avond twee DH-I-stellen achter een DM '90 van Leeuwarden naar Groningen. Op 09-07 waren de 3211 en 3213 tussen Leeuwarden en Stavoren in actie. De 3213 sloot als trein 30070 de inzet van Wadlopers bij Arriva en in Noord-Nederland af.

EETC

Materieel

- De van de Werkgroep 1501 gehuurde 1122 werd op 23-07 in de Watergraafsmeer afgeleverd. Slechts aan één zijde werden de NS-logo's afgeplakt met EETC-stickers. De loc mag alleen bediend worden door een daartoe bevoegd medewerker van EETC.

ACTS

Op 4/8 bracht loc 1251 een gezelschap van Emmerich naar Amsterdam ten behoeve van de Gay Pride. De trein bestond uit 4 ex DB Bm's welke nu van Centralbahn AG zijn. De retourrit begon wat onrustig omdat NSR ingangscntrole hield in Amsterdam en de Duitse vrienden natuurlijk geen NSR vervoerbewijs hadden...

BEG

Op 17/7 gaf locje 360 608-4 de geest tussen Zevenaar en Arnhem. RN bracht uitkomst met een hulploc die de onfortuinlijke trein terugsleepte naar Zevenaar.

ERS

Op 19/7 vertrok de eerste ERS containertrein vanuit Zeebrugge naar Neuss. Aangezien ERS zelf het materieel en personeel heeft rijden Rurtalbahn en Trainsport de trein door België. De RTB V201 reed de eerste trein.

Als eerste loc van ERS krijgt G1206 1201 ERMTS beveiliging. De loc is op 29/7 naar Vossloh in Kiel gegaan waar deze beveiliging wordt ingebouwd. Na de 1201 is de 1202 aan de beurt. Als tijdelijke vervanger bewijst G2000 smalbek 1001038 zijn diensten die eerder te zien was bij ACTS.

Nu het in de zomer wat rustiger is met goederenvervoer rijdt de Athus shuttle, die gereden wordt door B-Cargo, ook wel met Reeks 77 in plaats van met Reeks 55. De locs zijn dus nog niet vervangen ook al zal dat waarschijnlijk nog wel dit jaar gaan gebeuren. De vier van ATB-L voorziene Reeks 55 locs raken de ATB kwijt aan locs van de reeks 77.

Railion

Op 22/7 bracht RN6460 het eerste echte Protos treinstel van Connexxion van Venlo naar Eindhoven waar het treinstel getest wordt.

Sinds half juli rijdt Railion voor Hupac de Mannheim shuttle welke eerst door R4C gereden werd.

Voor constructiewijzigingen aan de Nedtrain 700-en wordt momenteel elke vrijdag een loc uitgewisseld met Nedtrain Tilburg. Loc 6505 had op 27/7 deze taak en bracht de 711 naar Haarlem en de 708 naar Tilburg.

Augustus begon goed voor RN. Op 1/8 kwam loc 6431 terug uit Duitsland waar de loc een proefrevisie heeft gehad. DE loc heeft meteen een fel rood jasje gekregen en witte hekjes! Voorop de neuzen staat een groot wit vierkant wat, in tegenstelling tot bij de Duitse Herders, rechtop staat. De loc heeft ook de naam 'Antonius' behouden.

Bij Shunter in Rotterdam werkt men momenteel aan de inbouw van een airco installatie in loc 6457. Wanneer alles goed functioneert krijgen 100 6400'en een airco installatie.

Er zit eindelijk beweging in de West V60 die alweer een paar maandjes stond weg te roesten te Arnhem Berg. Op 5/8 bracht loc 6408 de BR363 325 van Arnhem naar Waalhaven ten behoeve van instructie!

Rail4Chem

Sinds half juli rijdt RRF het P&O gedeelte van de Ludwigshafen shuttle en de Cinema shuttle (Waalhaven-Maasvlakte). R4C heeft ook de Mannheim trein afgestoten welke door Railion is overgenomen. Nu het werk in de haven wat minder is heeft R4C weer wat capaciteit over voor andere zaken. Zo reed R4C op 25/7 een 'longrail' trein naar Crailoo.

Op 29/7 bracht loc 2001 met een graantrein ook weer de hogesnelheid Taurus het land in. Deze keer kwam het ding niet verder dan de Europoort. RRF heeft de loc later richting HSL gebracht. Op dezelfde dag verhuisde het kantoor van R4C van de Europoort naar een nieuw kantoorpand aan de Albert Plesmanweg aan de Waalhaven waar men een mooi uitzicht heeft op het emplacement.

Rotterdam Rail Feeding

Op 16/7 nam RRF afscheid van Alstom tweede Proto V100 203.102. De loc was hier voornamelijk voor de proefritten op de Betuweroute en was de eerste V100 die van ERMTS beveiliging was voorzien. De loc heeft korte tijd ook bij ERS dienstgedaan maar ging al snel onder RRF vlag rijden. De loc werd in Bad Bentheim uitgewisseld met de RRF17 en zo was het kwartet V100'en van RRF weer compleet. Overigens komt eind dit jaar de vijfde telg in de RRF V100 familie die gaat luisteren naar de naam RRF20! Met het eerste prototype, de 203.101, die eerder al bij RRF dienst deed gaat het minder goed. Op 20/7 had deze loc een aanrijding met een vrachtwagen aanhanger in het Duitse Niedererbach.

Sinds half juli rijdt RRF een tweetal containershuttle's over de havenspoorlijn. Het gaat over de P&O shuttle en Cinema shuttle die eerst door R4C gereden werden. De eerste is een deel van R4C's Ludwigshafen trein die na aankomst bij het Rail Service Center op de Waalhaven gedeeltelijk doorgaat naar P&O op de Europoort. De tweede shuttle is een pendel tussen de Waalhaven en de ECT terminal op de Maasvlakte. Beide treinen zijn van Hupac en RRF is tractieleverancier.

Strukton

Strukton heeft medio juli de drie rangeer 600 locs buitendienst gesteld. Ook heeft men de 302270 (Berta) van de hand gedaan. De loc is naar Eurailscout gegaan. De loc is de Strukton bestickering kwijt en rijdt nu in een geheel geel jasje.

Infrastructuur

Op 11/7 raakte de Barendrechtunnel in calamiteitenmodus en het treinverkeer gestremd. Toen de brandweer aan kwam troffen ze een groot schuimbad aan in beide goederenbuizen. De reizigerssporen waren schoon. Tussen 13 & 14.30u kon er helemaal geen treinverkeer door deze bunker rijden. Daarna kon het reizigersverkeer weer op gang komen. Pas 's avonds rond half negen kon er met beperkt goederenvervoer gestart worden door één van beide buizen.

De inspectie van VROM constateerde dat ProRail afspraken niet nakwam omtrent het niet rijden van goederentrein op de lijn Groningen Leeuwarden. De inspectie heeft een dwangsom van 10.000 Euro per week opgelegd met een maximum van 2,5 miljoen Euro. Omwonenden van Zuidhorn en Tytjerksteradeel ondervinden te veel geluidsoverlast stelt de inspectie. De partijen hebben al vele keren overleg gevoerd maar kunnen het niet eens worden

Station Bijlmer Arena

Het heeft even geduurd maar Station Bijlmer Arena nadert dan toch eindelijk zijn voltooiing. In de loop van september moet het station worden opgeleverd. Dat is dan een jaar later dan de bedoeling was en al meer dan twee jaar moeten reizigers zich door de ellende een weg banen. Maar het begint nu eindelijk wat de te worden. Naast de roltrappen, die het overigens vaak niet doen, zijn nu ook de vaste trappen in gebruik genomen en in de centrale hal struikel je zowat over chipkaartpoortjes van zowel NS als GVB. Ook is er op de ronde pilaren al een verwijzingsstelsel verschenen en de neringdoenden zijn druk bezig met het inrichten van hun winkels waarbij een groot station eigen de bekende winkels van Smullers, een bakker, de Etos, AH, AKO, Grenswisselkantoren ed, niet ontbreken. Alleen de ruimtes van NS en GVB zijn nog niet te ontdekken....

Wist u dat...

- op 07-08 twee SGM-en werden gezien in de treinserie 6300?
- de 2969 op 14-07 in de treinserie 8800 werd gezien in de dienst van een Plan T?
- een oplettende lezer op 30-06 de 7853 in trein 9121 Zwolle – Groningen (!) aantroef?
- hij op 14-07 twee composities ICM (4084/4222+4063) signaleerde in deze serie, die sedert december vorig jaar het 'do-mein' van DM '90 is?

- in ICRm 29-70 498 aan één zijde de schakelaars voor de leesverlichting verkeerdom zijn gemonteerd?
- de 3403 met Zwolle-Kampen bestickering op 13- en 14-07 in de treinserie 7900 reed?
- de 802, 443 en 902 in 1933 reden?
- de 7821 die dag in 702034 (in verband met werkzaamheden Den Haag – Gouda) Rotterdam – Arnhem reed in plaats van een VIRM?
- de 504 en 887 een dag later in 1531 reed?
- de 4239 en 4069 op 16-07 in de treinserie 1900 reden (startend in 1916)?
- trein 12529 die dag met de 9443 reed en de 5165 met de 9416?
- trein 870 op 16-07 met de Plan V's 873, 814 en 834 reed?
- deze trein in Roermond werd opgeheven na een aanrijding met een persoon?
- de 3529 op 17-07 voorop de locs 1835 en 1852 en achterop de 1839 had?
- trein 2425 op 18-07 met DD-AR reed?
- dit op 20-07 ook het geval was?
- trein 3946 die dag bestond uit een SGMm en een SGM-tweetje?
- trein 1530 een dag later bestond uit een Plan T en een Plan V?
- de 937 en 527 op 20-07 in 1514 reden?
- de 7521 op 20-07 met een DD-AR reed?
- de SGMm-en 2957 en 2954 op 21-07 in trein 2261 werden gesignaleerd?
- die dag de treinserie 1900 een bonte mix van VIRM, ICK, DD-AR (7424) en mat '64 (518+894) was?
- de 896 en 851 op 23-07 als 1514 reden?
- een dag later deze stellen opnieuw deze trein reden, aangevuld met de 828?
- de museumpendel die dag bestond uit een SGM-II en een SGMm?
- op 26-07 een combinatie SGM-II+III+III in de treinserie 8800 reed?
- diezelfde dag de 4011 als derde stel van trein 545 werd gezien?
- de 2029+2958 op 27-07 in de 8816 reden?
- de gele LINT 24 op 27- en 28-07 tussen Almelo en Mariënberg reed?
- de oranje 4240 die dag in trein 4340 werd aangetroffen?
- de 4211 een op de mBDk enkele klasseaanduidingen in het nieuwe cijfertype heeft?
- op 28-07 diverse treinen van de serie 3500 vanwege personeelstekort met VIRM en ICM gereden werden?
- de 4240 bijvoorbeeld 3545 reed?
- vanwege de DTM-races op 29-07 de treinserie 800 als 695400 doorreed naar Zandvoort en aldus oude tijden liet herleven?
- 1958 die dag bestond uit drie Plan V's?
- de 7828 op 30-07 in trein 3035 werd gezien en de 7866 trein 3532 reed?
- op 30-07 een compositie SGMm+SGM-II bestond uit 2 Sprintertweetjes?
- op 30-07 een ICM in trein 2058 werd gesignaleerd?
- op 01-08 trein 2159 na een stremming werd opgestart met de Sprintertweetjes 2010 en 2035?
- de reizigers die naar Vlissingen moesten, hiermee niet onverdeeld gelukkig zijn geweest?
- trein 318 op 02-08 vanwege een defecte loc 167 minuten vertraging opliep?
- een duo SGMm die dag in de treinserie 5100 reed?
- de 949, 910 en 809 op 02-08 in de 4000 Rotterdam – Gouda – Uitgeest reed?
- het treinverkeer tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Sloterdijk in de avond van 06-08 kort gestaakt moest worden omdat onverlaten onder het spoorviaduct meubels in brand hadden gestoken?

<p>75 jaar Afsluitdijk 75 jaar geen Afsluitdijkspoorlijn</p>

Dit jaar wordt gevierd dat de Afsluitdijk 75 jaar geleden is gesloten en de Zuiderzee IJsselmeer werd. Minder bekend is dat het ooit de bedoeling was om ook een spoorlijn op de Afsluitdijk aan te leggen. Die is er dus nooit gekomen. Maar er was wel een tracé vrijgehouden en bij de sluizen van Den Oever en Kornwerderzand waren zelfs brugpijlers en landhoofden aangelegd. Ook op het voormalige eiland Wieringen was een tracé vrijgehouden; dat is voor een deel nog steeds vrij. De spoorlijn zou bij Anna Paulowna aftakken van de lijn Alkmaar – Den Helder en dan via de Amstelmeerdijk, Wieringen en Den Oever naar de Afsluitdijk gaan. Op de Afsluitdijk zou de spoorlijn aan de noordkant van de autoweg gelegen hebben. De lijn zou de uitwateringssluizen van Den Oever en Kornwerderzand tussen de afsluitdeuren door passeren. Aan de Friese kant zou de lijn naar het noorden afbuigen en bij Harlingen op de lijn naar Leeuwarden aansluiten.

In 1976 is besloten om op de Afsluitdijk een tweede rijbaan van de autoweg aan te leggen op het tracé van de spoorlijn. De reeds aanwezige brugpijlers en landhoofden zijn benut om daar de bruggen op aan te leggen. Omdat voor draaibruggen is gekozen liggen de beide rijbanen van de A7 nogal ver uit elkaar. In de zuidelijke rijbaan liggen daarom vrij scherpe S-bochten. De noordelijke rijbaan ligt immers op het oude spoortracé en is daarom recht gehouden.

Tegenwoordig rijdt Connexxion met buslijn 350 over de Afsluitdijk tussen Alkmaar en Leeuwarden, maar via andere routes dan de spoorlijn zou doen. Het is een beetje merkwaardige lijn. Officieel staat hij te boek als Q-Liner, maar dat blijkt niet uit de bussen. Momenteel rijden hier drieassige 15 m-wagens serie 5600 van Volvo Polska in normale Connexxionkleuren, aangevuld met grijze Interliners serie 2900 type Mercedes Integro, overgekomen uit Zuid Holland. Eerder was de lijn een "groene Interliner" met NS-tarief. Toen kon je dus wel met een treinkaartje over de Afsluitdijk. Als je nu op station Alkmaar een dagkaart koopt, krijg je een dagkaart voor lijn 315 Lelystad – Groningen, ook een Q-Liner van Connexxion. Dat product is overigens oorspronkelijk van Arriva. Na de herziening van het product (groene) Interliner is dit in het noorden kennelijk door Connexxion overgenomen. In het westen is het de grijze Interliner geworden.

Als de Afsluitdijkspoorlijn wel zou zijn aangelegd, wat zou er dan overheen gereden hebben?

In het begin natuurlijk stoomtreinen. Na de oorlog zouden de Dieselvijfen een goede kans gehad hebben. Zou de lijn ooit geëlectriceerd zijn? Misschien wel, maar op de dijk zelf zou men maatregelen hebben moeten treffen met het oog op noordwester-

stormen, die de bovenleiding wel eens zodanig naar opzij zouden kunnen blazen dat de stroomafnemers eronder vandaan zouden schieten. Dus op zijn minst korte portaalafstanden. Ik denk dat in ieder geval de Hondekoppen er gereden zouden hebben. Die waren lekker zwaar, dus minder zijwindgevoelig. Al het latere materieel dat voor snel- en intercitytreinen is gebruikt, zou er overheen gereden zijn. Ik denk dat er een soort intercitydienst zou zijn van Amsterdam via Alkmaar naar Leeuwarden. Als er een verbindingsboog zou zijn aangelegd bij Anna Paulowna richting Den Helder, zouden er misschien nog rechtstreekse "Bahohosezüge" hebben gereden vanuit Noord-Duitsland naar Den Helder. Er zouden ook de nodige goederentreinen gereden hebben. Bedenk wel dat andere treindiensten tussen Amsterdam en het noorden anders zouden zijn ingericht. Iets dat nu ook speelt bij de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn.

Wie het tracé via de Afsluitdijk op de kaart bekijkt zal bemerken dat er toch een omweg zou worden gemaakt. Vanuit Amsterdam moet je immers eerst in noordwestelijke richting naar Castricum, dan in noordelijke richting om na Anna Paulowna pas in noordoostelijke richting te gaan. Meer voor de hand liggend zou een tracé vanaf Hoorn zijn geweest, via Medemblik, Wieringerwerf naar Den Oever. Maar de aan te leggen spoorlijn zou dan langer geweest zijn dan vanaf Anna Paulowna. Dat kostte dan ook meer en in 1932 (crisistijd) was dat er natuurlijk niet.

Nu ik toch aan het fantaseren ben, kan ik nog even verder gaan. Eerdere plannen voor de Schiphollijn voorzagen in een ondergronds eindpunt nabij het Museumplein in Amsterdam. In plaats van de Noord-Zuidlijn van de metro die nu in aanleg is, zou je kunnen denken om de spoorlijn ondergronds door de trekken onder het Centraal Station door naar Amsterdam Noord en verder naar Purmerend. Dan zou je ook de omweg via Zaandam niet meer hoeven te maken. Het aantal treinen bovengronds in Amsterdam Centraal zou dan een stuk minder zijn, dat zou allemaal ondergronds gegaan zijn. Je zou bijvoorbeeld een rechtstreekse treindienst kunnen hebben van Den Haag Centraal via Schiphol, Amsterdam ondergronds, Hoorn, Afsluitdijk naar Leeuwarden en misschien nog verder naar Groningen.

Genoeg gefantaseerd. De spoorlijn is er niet gekomen, maar het is soms leuk om eens te kijken hoe het had kunnen zijn.

(Hans Krijnen)

MUSEUMNIEUWS

Nederlands Openlucht Museum

Sinds vrijdag 20 juli jl. staat bij de loods van Van Gend & Loos in het NOM de groene locomotor 285 samen met twee zgn. Geelbanders. De ene is afkomstig uit Amersfoort en de andere uit Roosendaal. De wagens zullen gebruikt gaan worden voor een videopresentatie te verzorgen door DHL. De loc is in principe rijvaardig en de leden van de stichting Locomotor zorgen voor verdere afwerking van de wagens en het rijvaardig houden van de loc. Het stuk spoor, waar het materieel op staat, heeft geen verbinding met het tramspoor.

In de toekomst meer brullende 2400-en in Nederland?

Terwijl het Spoorwegmuseum beschikte over de niet-dienstvaardige 2498, liet de VSM zusterloc 2459 terugkomen uit Frankrijk en men wist daar de loc binnen no-time bedrijfsvaardig te maken. Een feit waar spoorminnend Nederland tot op de dag van vandaag van kan genieten. Deze twee bewaarde locs (buitenbeentje 2530 van de VSM daargelaten) steken in schril contrast af tegen de 11 bewaarde 2200-en, en dus besloot de Stichting Historisch Dieselmaterieel om te proberen om enkele van de naar Frankrijk geëxporteerde locs terug te halen. Deze recentelijk gereviseerde locomotieven zouden anders gesloopt worden.

De SHD, zoals de afkorting van deze stichting luidt, is in 2004 officieel opgericht door een kleine groep spoormedewerkers. Het materieelpark bestaat inmiddels uit de locs 2275 (NMBS 7608, de enige 2200 die nooit geel/grijs is geweest) en 2205 (NMBS 7618), locomotor 243, drie fietsenrijtuigen Df (verbouwd uit 2x Plan E restauratie en 1x Plan L post) en een ongevallenrijtuig Plan E (verbouwd uit restauratierijtuig). Meer informatie over het materieel van deze stichting en over ander museummaterieel in Nederland is te vinden op de Nederlandse Museummaterieel Database website, <http://www.nmld.nl>.

Maar terug naar het verhaal van de eerste alinea. De SHD wil dus twee gereviseerde locs van de serie 2400 uit Frankrijk terughalen naar Nederland. Het betreft hier de locs 2403 en 2412. Net als ander materieel van deze stichting zullen ook deze locs gestationeerd worden in gebouwen van de voormalige wagenwerkplaats Amersfoort. Deze locatie ligt centraal in het land, en het is de bedoeling om deze locs landelijk in te zetten. Natuurlijk behoort ook inzet bij collega-museummaatschappijen tot de mogelijkheden. De SHD heeft zich tot doel gesteld: het bevorderen van het behoud van Nederlands historisch dieselmaterieel, gericht op de jaren 1970-1980. Nadat er in het verleden al een aantal museumspoorwegbedrijven voor behoud van de stoomtractie is opgericht, wil de SHD er dus voor zorgen dat ook liefhebbers van dieseltractie aan hun trekken komen. In de toekomst zullen de vier bovengenoemde rijtuigen hier ook een rol in gaan spelen. Meer informatie is te vinden op de website van deze stichting: www.dieseltreinen.nl. Op deze website zijn tevens foto's te zien van de revisie van de 2205.

Er is echter nog een hindernis bij de aanschaf van de twee 2400-en, en dat is de financiering. Het aanschaffen en transporteren, alsmede het verkrijgen van een nieuwe toelating op het Nederlandse spoorwagennet is immers een kostbare zaak. Wie dit doel een warm hart toedraagt en de stichting hierin wil ondersteunen, wordt uitgenodigd om een donatie te doen op Postbankrekening 1089186 ten name van Stichting Historisch Dieselmaterieel. Alle beetjes helpen uiteraard. Wie andere ideeën heeft waarmee dit doel bereikt zou kunnen worden, kan zich via de website wenden tot de stichting. Hopelijk kunnen we in de toekomst genieten van de inzet van deze 2400-en...

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Dieselweekend groter dan ooit!

Tijdens 'het Dieselweekend' van 22 en 23 september 2007 worden de ZLSM-sporen geheel overgenomen door dieseltractie. Stichting 2225 (Railion) stuurt een '6400' en een tweetal 2200'en en de Plan 'U' van HYSM zal acte de présence geven. Daarnaast lopen nog onderhandelingen om een Class 66 en een Franse 6400 (MAK) van SABIC en de '2530' en '2200' van de VSM naar Simpelveld te halen.

Kosten en dienstregeling

De toegangkaart voor station Simpelveld die mede te gebruiken is als vervoersbewijs voor al het ZLSM treinverkeer in het weekend van zaterdag 22 en zondag 23 september 2007 kost € 10,00 p.p. vanaf 12 jaar en voor kinderen van 4 t/m 11 jaar €

3,00 p.p. Station Simpelveld is geopend van 10.00 tot 18.00 uur. De dienstregeling is 2 weken voor het dieselweekend terug te vinden op de site

www.miljoenenlijn.nl.

Elektrische Museumtramlijn Amsterdam

De nieuwe website van de Museumtramlijn-winkel (Tramshop) te Amsterdam is : www.tramshop.amsterdamsetram.nl

Na langdurige afwezigheid kwam zondag 5 augustus jl. de Praagse motorwagen 352 weer in dienst. De wagen werd in eigen beheer voorzien van nieuwe aslagers. Na enkele proefritten verscheen de wagen weer in dienst en draaide zonder problemen mee. Soms leiden nieuwe aslagers tot z.g. warmlopers. Ook de Haagse motorwagen 816 zal worden voorzien van nieuwe aslagers en staat om deze reden buiten dienst. Ook staat de Rotterdamse vierasser 507 aan het begin van zijn revisie waarbij de wagen o.a. van nieuwe beplating zal worden voorzien.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Op maandag 23 juli 2007 zijn de eerste plaatsbewijzen verkocht aan reizigers van de Museumstoomtram in het gerestaureerde station te Medemblik. Vanaf die dag kunnen bezoekers station Medemblik in volle glorie bezichtigen en in de fraai gerestaureerde tweede en derde klasse wachtkamers op de tram, boot of autobusdienst wachten. Aannemer Koninklijke Woudenberg zal de restauratie van dit grootste object uit de collectie van ons museum de komende maanden verder afronden.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2007-8 * Vijftig jaar Trans Europ Express * Capaciteitstekort in de Benelux-treindienst in 1965 * 31 augustus 1957: een zwarte tramdag * Het goederenvervoer in Nederland * www.NVBS.com/Opderails

Strassenbahn Magazin, Augustus 2007, 38^e jaargang, nr. 213 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., €7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal lezen we over de voltooide renovatie van lijn 25 naar Grünwald * In Döbeln is sprake van een ware paardentramrenaissance! * Goed nieuws voor Siemens: dit bedrijf ontvangt een innovatieprijs voor zijn nieuw draaistel "Syntegra" * Het hoofdthema van dit nummer gaat over het eens zo uitgebreide tramnet van Wuppertal, dat in een periode van 35 jaar kaasschaaftechnisch aan zijn einde kwam * In Hannover vraagt men zich af hoe het sneltramnet zich verder dient te ontwikkelen * Lijn 310 van de Bogestra - 20 km lang – zal mogelijk aan één uiteinde geamputeerd worden * Nieuws uit Berlijn en het land Brandenburg. Zo is bijwagen 339 uit 1924 weer geheel gerestaureerd en maandelijks actief. Ruim 20 jaar verkommerde deze wagen in Nederland. De Schöneicher-Rüdersdorfer-Strassenbahn blijkt de snelste tram van Duitsland te zijn * In Dortmund kwam men sneltrams te kort. Met succes nam men een aantal van Bonn over en zette men deze na ingrijpende aanpassingen (waren al 30 jaar!) succesvol op lijn U42 in * Onze RET te Rotterdam schafte destijds 4- en 6-assige trams van het merk Schindler aan en brak daarmee met een paar tramtradities * In Melbourne dienen onderhand de 4-assige Z1- en Z2-trams te worden vervangen. Siemens probeert daarom zijn "Combino-Plus" voor te stellen * N.a.v. het 100-jarig tramjubileum van de Rittnerbaan in Zuid-Tirol, (deel 2), waarin men zich nu bezint op de toekomst * In de modellenrubriek veel aandacht voor Gotha-trams * De S-Bahn in Hamburg viert haar 100-jarig bestaan * Historisch artikel over het toenmalige bijwagenbedrijf van de stad Würzburg * (www.geramond.de) ThN

B O E K E N

Die "Bauart 1924" der Berliner Strassenbahn. Der Beiwagen 339 des Typs B24 und seine Geschichte. Uitgave Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.. Berlin. Mai 2007. www.dvn-berlin.de. Deze brochure start zijn verhaal als in 1924 de Berlijnse tram 500 motorwagens (type T24) en 500 bijwagens (type B24) besteld. En al snel focust het verhaal zich op tramaanhangwagens 339, welke inmiddels een bewogen geschiedenis achter de rug heeft, en wat nog fraaier is, uiteindelijk in volle en oorspronkelijke glorie werd hersteld. Het duurde eventjes eer het "kwartje" viel: Want stond die bijwagen niet jarenlang ooit bij de NTM van de heer Kühne in Weert en nadien bij de EMA, Haarlemmermeerstation? Inderdaad, dat bleek allemaal heel juist te zijn. In 1964 ontliet deze bijwagen zijn verschotting in West-Berlijn. In hetzelfde jaar ging hij naar Roermond als jeugdclubhuis. Vandaar een paar jaar verder naar Weert. Ruim 20 jaren weer later was hij op een buitenspoor van de EMA geparkeerd aan te treffen. En in 1997 ging hij zwaar onderkomen terug naar Berlijn. Vanaf 2006 is hij weer bij speciale gelegenheden in het straatbeeld te zien, getrokken door leeftijdsgenoot motorwagen 5984 (type T24). Deze brochure omvat 24 pagina's en daarin ook historische foto's, idem van de "wederopbouw"-fase alsmede voorzien van actuele foto's. ThN

D V D ` s

S-Bahn Berlin: Wartenberg – Berlin-Spandau, Uitgave GeraMond. DVD, duur 70'. ISBN 3-89724-619-8. bestelnr. 31619. Van het perspectief van de bestuurder uit ziet men de hele tocht a.h.w. 'live'. De reis vangt aan in Wartenburg in het oostelijk deel van Berlijn en verloopt via Lichtenberg, Ostkreuz, Olympiastadion naar de eindbestemming Spandau. Veel andere bekende stations worden nog aangedaan zoals Alexanderplatz en Friedrichsplatz. Kwaliteit van beeld en belichting is voortreffelijk. De cabinegeluiden alsmede die van buitenaf worden goed weergegeven. Natuurlijk ontmoet men S-Bahn-materieel als tegenliggers, alsook allerlei DB-treinstellen. Desgewenst kan men over 4 aparte menudelen de reis verdelen. www.geramond.de ThN

BVG 1881 – 2006: 125 Jahre elektrische Straßenbahn, der Jubiläumsfilm 16.Mai 1881 – 16.Mai 2006. Uitgave BVG. DVD, duur 17', Duits gesproken. Met een film van ca. 9 minuten wordt een inzicht gegeven over het huidige, moderne trambedrijf in de stad Berlijn, dat ooit een net kende van 600 km en waarop dagelijks 4000 trams circuleerden. Dat hoogtepunt gold de dertiger jaren. Wereldoorlog en nadien de tragische tweedeling van deze stad droegen ertoe bij dat het bergafwaarts ging met dit ooit zo glorieuze trambedrijf. In 1967 reed de laatste tramlijn in West-Berlijn, omdat men op straatniveau het particuliere transport zoveel mogelijk de ruimte wenste te geven en de tram derhalve achterhaald achtte. In Oost-Berlijn kende men geen particulier vervoer van enige betekenis en vormden tram, S- en U-Bahn de ruggengraat voor het dagelijkse woon- en werkverkeer. Na de politieke eenwording van deze wereldstad werd het bestaande tramnet aangepast aan de moderne eisen van de tijd en deed het ook weer zijn (bescheiden) intrede in het voormalige weste-

lijke stadssegment. Omdat het om een jubileum gaat, ontbreken uit de aard der zaak niet de nodige sprekers.... Voorts staat op deze dvd een fraaie film van 8 minuten over een trip met de historische tram #3802 (uit de serie TM34) met bijwagen 984, waarbij de nodige ontmoetingen met oranjekleurige 2-assige Reko-trams te zien zijn.

Jammer is het dat er nog niet meer geboden wordt dan 17 minuten beeldmateriaal van overigens prima kwaliteit.

www.bvg.de

ThN

BVG: Die Straßenbahn für Berlin. Uitgave BVG 2006 op DVD, 4 gesproken-taalkeuzes: Duits, Engels, Frans en Russisch. In deze film rijden er nog (gemoderniseerde) Tatra- en veel lagevloertrams, afgewisseld gelukkig met een aantal historische flashbacks, in zwart-wit uiteraard. Ook veel belangrijke bedrijfsaspecten zoals tram- en baanonderhoud, reizigersinformatie, centrale geleiding, rijsimulatie voor bestuurders in opleiding e.d. komen aan de orde. En natuurlijk ontbreekt het niet aan fraaie Berlijnse stadsgezichten. En een rijdende bar-tram (met de slogan: Drink 'n Drive!) is ook niet weg, een fenomeen overigens thans in veel tramsteden (in de vorm van partytram) waarneembaar. Voorts is een film over een trip met een historische tram 3110 met bijwagen 1420. Daarbij ook nog ontmoetingen met oranjekleurige Reko-trams uit de DDR-periode. De moeite waard en prima kwaliteit. Tenslotte krijgt men desgewenst cijfermatige feiten en exploitatiegegevens in de vorm van allerlei tabellen. www.bvg.de

ThN

Straßenbahn Stuttgart: Abschied vom GT4 und der der letzten Straßenbahnlinie 15 (= Tram Stuttgart: Afscheid van GT4 en van de laatste tramlijn 15), Uitgave: A. Hellmuth C.I.C. GmbH, 2006, DVD Video 16:9 beeldformaat, duur 66', taal Duits, stereo, € 19,95 (richtprijs). Vroeg in de morgen (3:45h) controleert een bestuurder in de remise zijn tram in dubbeltractie: het werken van deuren, remmen, zand, omroep etc. Een uitgebreid filmdocument van het enkelgelede tramtype GT4 (fabrikant Maschinenfabrik Esslingen), dat vanaf begin jaren 1960 in Stuttgart zijn intrede deed. Intussen zijn alle tramlijnen van 1000 mm verdwenen, waarop ooit 360 GT4's rondtoerden. Op lijn 15 nog net na, zo'n 20 km lang, van Stammheim naar de TV-toren hoog op de heuvels met een fantastisch panorama over de stad. Dit hele traject met al zijn haltes wordt weergegeven, vanuit diverse standpunten. Ondanks de leeftijd kan dit tramtype een stijging van 8,4% moeiteloos aan, mede gezien het feit dat alle assen zijn aangedreven. Ongetwijfeld geënceneerd, maar ook nog historische trams zien we op deze gauw verdwenen lijn 15 rijden, ja zelfs nog een slijpwagencombi. Tot slot geeft men voorts een show van 7' met een driewagencombinatie! Jammer dat er een paar reclametrans in die trein zitten (persoonlijke mening). Zonder twijfel mag hier gesteld worden dat dit filmdocument wel zeer geslaagd is qua beeld en geluid.

www.cic.cc

ThN

Die Geschichte des Kölner Stadtbahnwagens (= De geschiedenis van de Keulse sneltram), Uitgave: tram-tv Köln, DVD nr. 115, duur 65', taal Duits, stereo, € 19,95 (richtprijs). Het KVB Keulen had in 2006 net zijn omvangrijke vloot Düwag achtassers definitief uitgezwaaid en nu is het de beurt aan de sneltrams type 2000 en 2100 van hetzelfde fabricaat. Dit nog degelijk uitziend en goed onderhouden materieel begon 30 jaren geleden aan zijn eerste ritten in stad en ommelanden. Samen met die genoemde achtassers kon daarmee destijds het verval in de vorm van een dramatische afname van passagiers op het Keulse tramnet ten goede gekeerd worden. Het is dan ook een juiste zaak dat een filmisch document over deze beide succesvolle sneltramtypes gemaakt werd. En het resultaat mag best gezien worden. Tussen beide types zijn voor de kritische kijker enige verschillen waarneembaar. Eén noemen we: de panoramische voorruit van de 2100-en. Het is niet de bedoeling dat de wagens meteen de smeltkroes tegemoet gaan. Een 30-tal zal compleet gerenoveerd worden voor eigen gebruik. Steden zoals Manchester en Istanbul zouden belangstelling hebben voor overname. En een exemplaar is inmiddels aangemerkt als toekomstig museumstuk. Opvolger wordt het type 4500, waarvan terloops een in deze film zichtbaar is. De per definitie sterke dynamiek (max. 100 km/h op de buitenlijnen) van deze sneltrams wordt afgewisseld met aardige en rustige stadsbeelden, die Keulen rijk is. Voorts werden op lijn 5 vanuit de bestuurderscabine filmbeelden gemaakt met een vaste camera, totdat deze dan abrupt worden beëindigd door de duik in het ondergrondse tramnet van het stadscentrum.

www.tram-tv.de

ThN

MODELSPoor

Onlangs werd bekend gemaakt dat LGB is overgenomen door Märklin en dat de productie in de bestaande Märklin productielocaties wordt geïntegreerd. Het bedrijf in Neurenberg blijft dus gesloten. Meer gedetailleerde informatie kunt u vinden op de website: www.gartenbahnprofi.de onder "news"

R A I L - A G E N D A (BINNENLAND)

Elk laatste weekend van de maand: ritten vanuit het Spoorwegmuseum. Zie bericht op blz. 250

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

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

31 augustus 2007: avondopening NZH Vervoer Museum te Haarlem. www.nzh-vervoermuseum.nl

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

www.stoomtrein.org

1 september 2007 t/m 4 november 2007, woe t/m zo van 13-17 uur: Tentoonstelling over de Blauwe Tram in he Zandvoorts Museum, Swaluëstraat 1 te Zandvoort.

www.blauwetram.nl

8 september 2007: Open monumentendag.

8 september 2007: Dieseldag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

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

www.smalspoormuseum.nl

8 en 9 september 2007: Wereldhavendagen, pendeltrains met SSN-stoomtractie door het Rotterdamse Havengebied.

<http://www.wereldhavendagen.nl/> <http://www.stoomstichting.nl/>

15 september 2007: 75 jaar Onderhoudsbedrijf Amsterdam Zaanstraat. Open dag met materieelshow.

22 september 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

22 september 2007: STAR-dagen bij de Stichting Stadskanaal Rail. www.stadskanaalrail.nl

29 september 2007: Meccano dag in het spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

29 en 30 september 2007: Manifestatie “Mijn Openbaar Vervoer” op en rond de stations in Hengelo, Almelo, Enschede, Oldenzaal en Delden. Hengelo geldt daarbij als het middelpunt waar de centrale activiteiten plaatsvinden. Het evenement belicht zowel het verleden als de toekomst van het openbaar vervoer. In dat kader komen er stoomtreinen naar Hengelo, waarmee gependeld kan worden. Maar ook de vernieuwde intercitytrein Koploper is van de partij. Over de komst van andere treinen en materieel naar Hengelo wordt nog gesproken.

13 en/of 14 oktober: In voorbereiding: Open dag(en) in de oude wagenwerkplaats te Blerick. Aankondiging nog onder voorbehoud.

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

26 t/m 28 oktober 2007: Eurospoor 2007, Jaarbeurs Utrecht. www.eurospoor.nl

10 november 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

15 december 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

19 en 20 januari 2008: Nederlandse Modelspoordagen; Evenementenhal Rijswijk.

7, 8 en 9 maart 2008: “Rail 2008” te Houten

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

14 en 15 augustus 2007: 36 jaar stoom op de Selfkantbahn. www.selfkantbahn.de

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

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

1 en 2 september 2007: viering 100 jaar elektrische tram in Potsdam. Info: <http://www.swp-potsdam.de> , menu “presse” en dan op 13-07-2007 klikken.

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/>

1 t/m 7 oktober 2007: Feestweek t.g.v. 110 jaar tram te Brandenburg. <http://www.vbbr.de/>

19 t/m 24 oktober 2007: “Busworld” te Kortrijk (B).

www.busworld.org

Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

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

6 september 2007: Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

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

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

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

1720 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com

Lijst nr. 1.
augustus 2007.

Onderstaande foto's zijn te bestellen door overschrijving van het verschuldigd bedrag op girorekening 791154 t.n.v. Railfoto, Heemskerk. Vermeldt u adres en fotonummers; dit kan ook per post of e-mail. Prijs: € 1,00 per foto; verzendkosten € 1,50 per bestelling.
HTM-Den Haag, 1965/1966 zwart/wit foto's 10x15 cm.

fotonummer:	omschrijving:	datum:
1143.5808	lijn 6: Hofzichtlaan – Castricumplein; emr 1014. Herengracht.	3.10.1965
1143.5809	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinlaan; emr 1108. Herengracht boog Fluwelentoren Burgwal.	3.10.1965
1143.5810	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; motorrijtuig 1135. Spui	3.10.1965
1143.5811	lijn 17: Loevesteinlaan – Ln.v.N.O.Indië; emr 1113. Spui	3.10.1965
1143.5812	lijn 6: Inkomende dienst vanaf Fr.Halsstraat; emr 1012. Zieken/Spui.	3.10.1965
1143.5813	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinlaan; emr 1103. Spui/Zieken.	3.10.1965
1143.5814	Stempelautomaten op de lijnen 6, 8 en 9. Rode schijf rechts op het front/balkonscherm en bord boven de instapdeuren. Deze foto toont beide details op motorrijtuig 1128 (lijn 9). Op foto 1143.5815 staat de tram in zijn geheel; zie hieronder.	3.10.1965
1143.5815	lijn 9: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1128. Stationsweg, beginpunt Holl.Spoor.	3.10.1965
1143.5816	Spoorwerken Parallelweg-Stationsplein; aanleg keerdriehoek Jan Blankenstraat voor lijn 11 i.v.m. inzet PCC's. Geen materieel op foto.	3.10.1965
1143.5817	als 5816, Stationsplein met aftakking Jan Blankenstraat.	3.10.1965
1143.5818	lijn 17: Loevesteinlaan – Ln.v.NOI; emr 1107. Lorentzplein.	8.10.1965
1143.5819	lijn 16: Nw.Haven – Loevesteinlaan; emr 1104. Oudemansstraat.	8.10.1965
1143.5820	lijn 16: Nw.Haven – Loevesteinlaan; emr 1104. Lorentzplein	8.10.1965
1143.5821	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1102, rechts: lijn 16 richting Nieuwe Haven; emr 1113. Oudemansstraat/Lorentzplein.	8.10.1965
1143.5822	lijn 17: Loevesteinln. – L.v.NOI; emr 1112. Oudemansstraat/Laakkade	8.10.1965
1143.5823	lijn 16: Nw.Haven – Loevesteinln.; emr 1101. Laakweg/Oudemansstraat	8.10.1965
1143.5824	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1111. Laakweg.	8.10.1965
1143.5826	Aanleg sporen voor keerdriehoek lijn 11. Jan Blankenstraat. Op de achtergrond gedeeltelijk zichtbaar: lijn 12, emr 1222	8.10.1965
1143.5830	Spoorwerken Parallelweg-Stationsplein; aanleg keerdriehoek Jan Blankenstraat voor lijn 11 i.v.m. inzet PCC's. Op de foto ook lijn 12: Staatsspoor – Markenseplein, emr 1198.	17.10.1965
1143.5832	lijn 7: Ln.v.NOI – De Sav.Lohmanpl.; emr 1197. Bij trambruggetje vlak na vertrek beginpunt Station Laan van Nieuw Oost Indië.	29.10.1965
1143.5833	lijn 17: Loevesteinln. – Ln.v.NOI; links: emr 1101, rechts emr 1110. Op trambruggetje bij het eindpunt Laan van Nieuw Oost Indië.	29.10.1965
1143.5834	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1110. In de boog vanuit de eindpuntlus naar de Laan van Nieuw Oost Indië.	29.10.1965
1143.5835	lijn 17: Ln.v.NOI - Loevesteinln.; emr 1101. Eindpunt Ln.v.N.O.Indië.	29.10.1965
1143.5836	Links: lijn 7, emr 1200; rechts: lijn 17, emr 1101. Eindpunt Ln.v.N.O.Indië	29.10.1965
1143.5903	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln; emr 1101. Laan van Nieuw Oost Indië.	29.10.1965
1143.5904	lijn 17: Loevesteinln. – Ln.v.NOI; emr 1113. Boog Bezuidenhoutseweg / Laan van Nieuw Oost Indië.	29.10.1965
1143.5906	lijn 6: Castricumplein – Hofzichtlaan; emr 1018. Bezuidenhoutseweg.	29.10.1965
1143.5907	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1113. Bezuidenhoutseweg.	29.10.1965
1143.5908	Als 1143.5907, linksachter.	29.10.1965
1143.5909	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1109. Bezuidenhoutseweg, kruispunt Boslaan. Daarnaast agent met mobiel verkeerslicht.	29.10.1965
1143.5910	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1109. Bezuidenhoutseweg.	29.10.1965
1143.5911	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1112. Bezuidenhoutseweg bij Staatsspoor, rechts: lijn 3.	29.10.1965
1143.5912	lijn 17: Loevesteinln. – Ln.v.NOI; emr 1101. Brug Herengracht.	29.10.1965
1143.5913	lijn 14: De Sav.Lohmanplein – Schev.-Zeebad; emr 1154. Brug Groot Hertoginnelaan kruispunt Conradkade.	30.10.1965

1143.5914	lijn 14: Schev.-Zeebad – De Sav.Lohmanplein; emr 1167. Groot Hertoginnelaan, halte Conradkade.	30.10.1965
1143.5915	lijn 11: Schev.-Strand – Holl.Spoor; emr 806+ahr 771. Conradkade. Laatste dag oud materieel lijn 11.	30.10.1965
1143.5916	Als 1143.5915, tramstel linksachter.	30.10.1965
1143.5917	lijn 11: Holl.Spoor – Schev.-Strand; emr 813+ahr 764. Conradkade tussen Ln.v.Meerdervoort en Gr.Hertoginnelaan. Laatste dag oud materieel lijn 11.	30.10.1965
1143.5918	Als 1143.5917, tramstel linksachter. Halte Groot Hertoginnelaan.	30.10.1965
1143.5919	lijn 14: Schev.-Zeebad – De Sav.Lohmanplein; emr 1174. Valeriusstraat hoek Groot Hertoginnelaan.	30.10.1965
1143.5920	lijn 14: De Sav.Lohmanplein – Schev.-Zeebad; emr 1175. Groot Hertoginnelaan, afbuigend Valeriusstraat.	30.10.1965
1143.5921	lijn 14: als 1143.5920. Valeriusstraat.	30.10.1965
1143.5922	lijn 17: Loevesteinln. – Ln.v.NOI: emr 1105. Kalvermarkt.	30.10.1965
1143.5923	lijn 17: Ln.v.NOI – Loevesteinln.; emr 1114. Fluwelen Burgwal.	30.10.1965
1143.5924	lijn 11: Schev.-Strand – Holl.Spoor; keerdriehoek in de Jan Blankenstraat met emr 1160. Eerste dag PCC's op lijn 11.	31.10.1965
1143.5925	Als 1143.5924; emr 1160 komt achteruit uit de Jan Blankenstraat naar het beginpunt op het Stationsplein. Eerste dag PCC's op lijn 11.	31.10.1965
1143.5926	lijn 11: Holl.Spoor – Schev.-Strand; emr 1160. Beginpunt Stationsplein.	31.10.1965
1143.5927	lijn 11: Schev.-Strand – Holl.Spoor; emr 1170. Eindpunthalte Holl.Spoor, Parallelweg. Vóór het keerdriehoeken. Eerste dag PCC's op lijn 11.	31.10.1965
1143.5928	lijn 11: Schev.-Strand – Holl.Spoor; emr 1170. Jan Blankenstraat, keerdriehoek. Eerste dag PCC's op lijn 11.	31.10.1965
1143.5929	lijn 37: Den Haag – Delft; emr 1217. Beginpunt Turfmarkt. Eén van de eerste 1200-en met claxon naast de filmkast; vlaggetjes i.v.m. Koninkrijksdag.	15.12.1965
1143.5930	lijn 36: Den Haag – Voorburg, emr 1219. Kruispunt Rijswijk, Haagweg / Geestbrugweg.	9.1.1966
1143.5931	lijn 36: Den Haag – Voorburg; emr 1219. Rijswijk, Geestbrugweg	9.1.1966
1143.5932	lijn 37: Den Haag – Delft; emr 1209, Rijswijk, Haagweg. Oude situatie.	9.1.1966
1143.6004	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsl.; emr 1161. Eindpunt Trekweg in de sneeuw.	13.2.1966
1143.6005	Links: lijn 12 emr 1236, rechts: lijn 11 emr 1116 (beide achterzijde). Stationsplein ter hoogte standplaats lijn 11.	13.2.1966
1143.6007	lijn 11: Schev.-Strand – Holl.Spoor; emr 1116 in de sneeuw. Eindpunt Scheveningen Strand.	13.2.1966
1143.6008	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor. Links: emr 1146, rechts: emr 1153. Gevers Deynootweg. Oude situatie.	13.2.1966
Opmerking foto's lijn 8>	Spoorvernieuwing Gevers Deynootweg: richting Holl.Spoor via hulpspoor; richting Schev.-Zeebad omleiding via lijn 14.	
1143.6009	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1154. Hulpspoor Gevers Deynootweg.	24.2.1966
1143.6010	Als 1143.6009, emr 1154 rechtsachter.	24.2.1966
1143.6011	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1127. Draait vanaf het Gevers Deynootplein het hulpspoor op de Gevers Deynootweg op.	24.2.1966
1143.6012	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1127 (rechtsachter) op hulpspoor Gevers Deynootweg.	24.2.1966
1143.6013	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1156. Gevers Deynootplein, tijdelijk beginpunt voor de ingang van het Kurhaus i.v.m. spoor- vernieuwing Gevers Deynootweg.	24.2.1966
1143.6014	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1156. Gevers Deynootplein. Passeert via binnenboog het tijdelijk opgeheven beginpunt i.v.m. boog naar het hulpspoor op de Gevers Deynootweg.	24.2.1966
1143.6015	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1123. Parklaan/Gev.Deynootpl. halte voor het Circus. Omleiding via lijn 14 (zie hierboven). Rechts: lijn 9 emr 1137.	24.2.1966