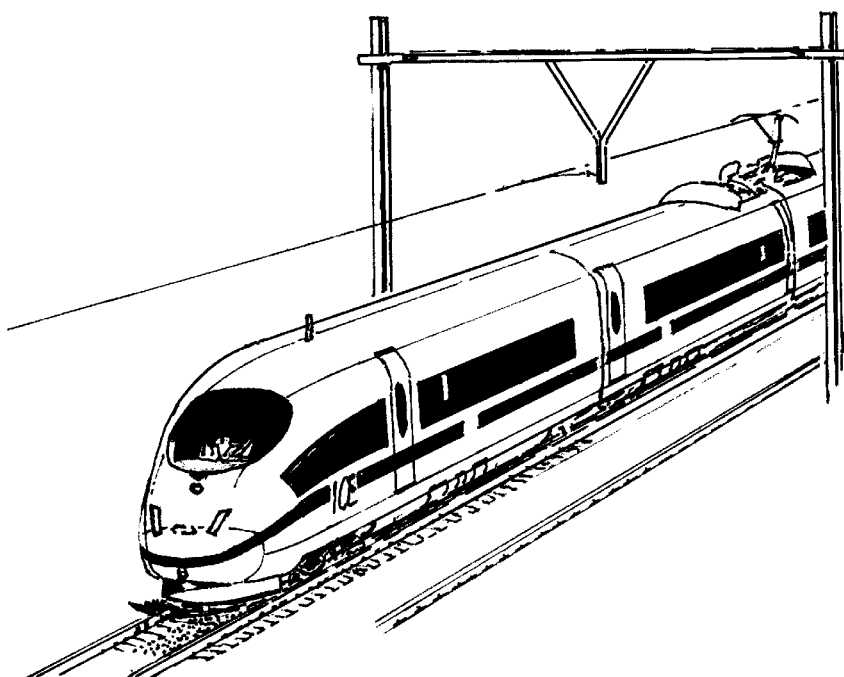
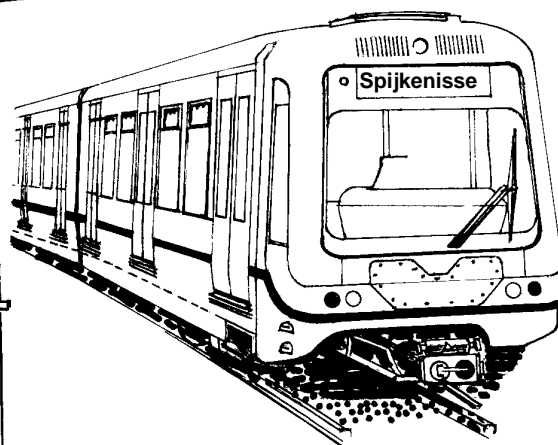
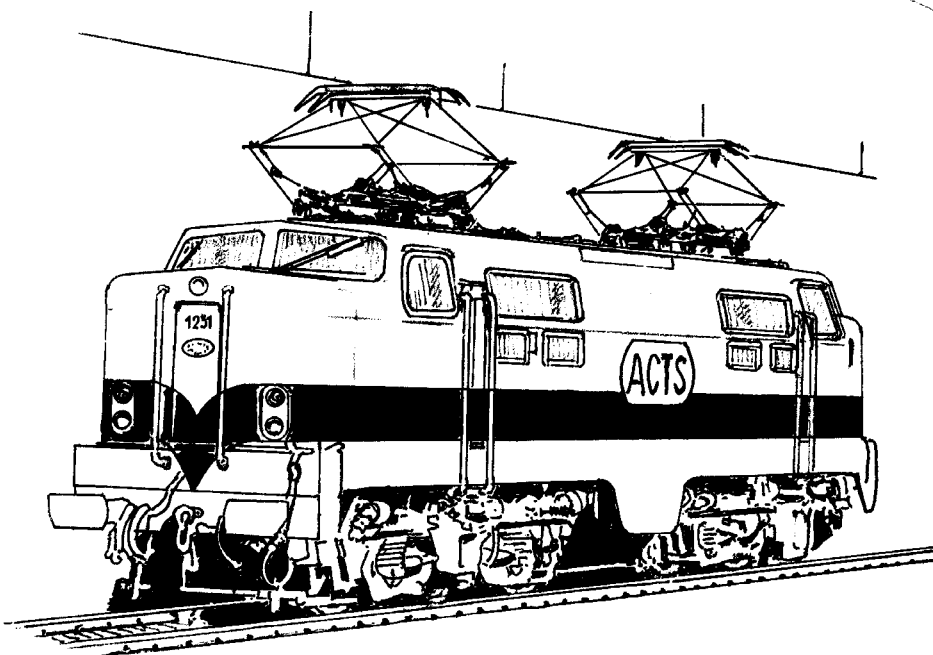
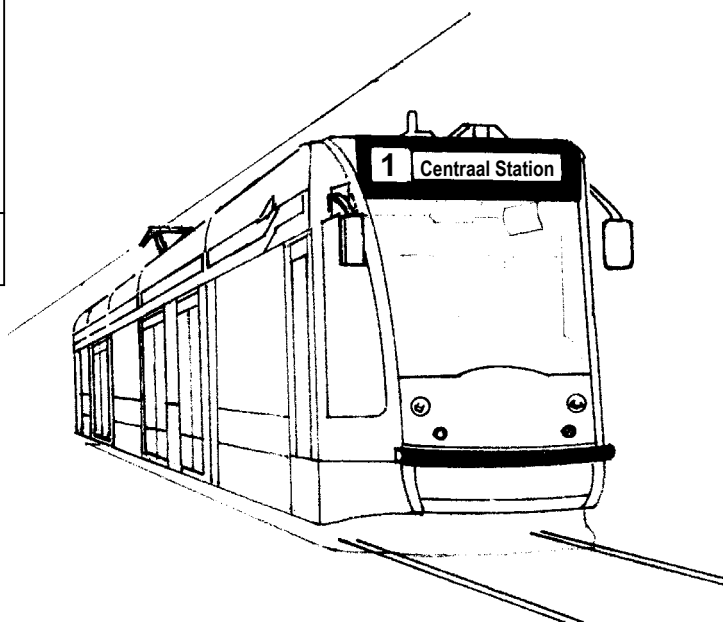


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 585 - september 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 9 (585)
september 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.

Steden hoeven openbaar vervoer niet aan te besteden

De grote steden hoeven hun openbaar vervoer niet aan te besteden. Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kunnen er ook voor kiezen om het onderhands te gunnen aan de bedrijven die de bussen, trams en metro nu laten rijden.

Dat heeft het kabinet eerder deze maand besloten. Tot nog toe was verantwoordelijk staatssecretaris Tineke Huizinga verklaard tegenstander van het schrappen van marktwerking voor het openbaar vervoer in de grote steden.

De Tweede Kamer nam echter een motie aan van PvdA-parlementariër Lia Roefs, waarop het kabinet besloot om alsnog keuzevrijheid tussen marktwerking en onderhandse gunning vast te leggen in de wet.

Het CDA heeft geen goed woord over voor het kabinetsbesluit. Kamerlid Jan Mastwijk stelt dat de reizigers in deze steden en de belastingbetaler de dupe zijn van het besluit. "Ik ben hier erg kwaad over", zegt Mastwijk. "Het kabinet had ook kunnen besluiten de motie niet uit te voeren. In het hele land profiteren reizigers van marktwerking. De dienstregeling is beter in gebieden waar het ov is aanbesteed, de bussen zijn moderner, de kosten dalen en de reizigersaantallen nemen fors toe."

In de grote steden krijg je die effecten niet, wanneer straks gekozen wordt voor onderhandse gunning."

De fractiespecialist van het CDA gaat bij staatssecretaris Tineke Huizinga pleiten voor een straffkorting voor gemeenten die niet aanbesteden. "Het Rijk is met jaarlijks honderden euro's subsidie hoofdsponsor van het openbaar vervoer in de grote steden. Ik vind het niet meer dan logisch om te korten op de ov-uitkering als gekozen wordt voor onderhandse gunning."

Premier Jan Peter Balkenende zei hierover dat het kabinet voorstander was van één benadering bij de aanbesteding van het openbaar vervoer, maar dat de Tweede Kamer een uitzondering wilde maken voor de drie grote steden. Hij wees erop dat in de gemeenten nu wel rekening moet worden gehouden met Europese regels rond aanbesteding.

"De stadsregio's moeten binnen de uitzondering blijven die Europa biedt. Dat is een lastige opgave. Ik denk dat geen van de drie eronder valt", aldus staatssecretaris Huizinga in een toelichting.

Zij wees er ook op dat marktconform werken vereist blijft. Gaat het niet allemaal naar behoren, dan kan er een claim van ongeoorloofde staatsteun komen. "Daarop hebben we de stadsregio's gewezen", zei de staatssecretaris fijntjes.

20 miljoen extra voor spoortunnel Delft

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat trekt 20 miljoen euro extra uit voor bouw van de spoortunnel in Delft. Het bedrag is een aanvulling op de in 2005 door Verkeer en Waterstaat toegezegde bijdrage van 269 miljoen euro. De spoortunnel Delft is de te realiseren tunnel in het centrum van Delft voor de spoorwegverbinding tussen Rotterdam en Den Haag. Het spoortraject Rotterdam – Den Haag is het drukste traject van Nederland.

Dit stelt minister Eurlings in antwoord op kamervragen. De spoortunnel in Delft moet de huidige sporen vervangen die de stad doorsnijden. Door het spoor ondergronds aan te leggen verbetert de leefomgeving voor de omwonenden en vermindert de geluidsoverlast. De spoortunnel maakt onderdeel uit van de herontwikkeling en herinrichting van het Plangebied Spoorzone Delft. Hiervoor wordt ook een nieuw openbaar vervoersknooppunt aangelegd met een nieuw treinstation en worden 1500 nieuwe woningen en circa 50.000 m² kantoren gebouwd.

De gemeente Delft heeft de minister om een extra bijdrage gevraagd om een toekomstvast oplossing aan te kunnen leggen ter plaatse van de Kampveldweg en het terrein van DSM-Gist. De nog aan te leggen tunnel wordt daarvoor langer gemaakt, waardoor het spoor minder snel bovengronds komt. Door de extra bijdrage van de minister kan aan een belangrijke wens van Delft tegemoet worden gekomen, namelijk het zo min mogelijk veroorzaken van bouwoverlast, wanneer later verdere uitbreiding van de spoorcapaciteit nodig blijkt te zijn. De aanpassing in het ontwerp voorkomt dat bij een eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding van het spoor de Kampveldweg opnieuw moet worden opgebroken en worden verlegd, wat tot extra kosten en grote verkeersoverlast (en bouwoverlast) in de stad bij het DSM-terrein zou leiden.

Met de aanleg van de tunnel wordt in januari 2009 gestart. Naar verwachting zullen de eerste treinen in de loop van 2012 door de tunnel rijden.

A M S T E R D A M

Winkels in metrostations

Nadat enkele jaren geleden uit vrijwel alle metrostations de winkels werden verwijderd in het kader van de actie "schoon, heel en veilig" lijkt het er nu op dat er weer zoveel mogelijk winkels terugkomen. Allereerst natuurlijk de AH-to-go-winkels en nu zal er binnenkort ook een AKO-winkel worden geopend in het Metrostation Waterlooplein en de AKO heeft ook al een contract gesloten voor de metrostation CS, Nieuwmarkt, Weesperplein en Wibautstraat. Ook AH wil nog enkele winkels openen in de metrostations.

Wel is het zo dat er geen winkels meer komen in het afgesloten gebied binnen de chipkaartpoortjes (perrons), maar deze winkels brengen in ieder geval wel rommel met zich mee. Dit is b.v. duidelijk te zien bij de nieuwe AH-winkel in het CS die nogal eens een actie houdt waardoor de hal en de trappen bezaaid liggen met papiertjes, bekertjes en lege pakjes. Ook de gratis bladen Spits en Metro zijn grote vervuilers in de metrostations en GVB doet er goed aan naast het binnenhalen van de vast lucratieve contracten een deel van de opbrengsten te gebruiken om te zorgen voor het schoonmaken van de hallen en trappenhuisen.

Toch wel vreemd dat knipperlichtenbeleid van GVB. Een paar jaar geleden werd alle moeite gedaan om winkels uit de metrostations te verwijderen en nu wordt er weer grote moeite gedaan om winkels in de leegstaande ruimtes te vestigen.

De winkels zijn uiteraard ten gunste van de reiziger die nog snel even wat kan kopen, maar dit overigens niet in de metro mag nuttigen. Het verlevendigt het uiterlijk van de metrostations en draagt bij aan de sociale veiligheid. Nu ook maar hopen dat GVB zorgt dat het ook netjes blijft.

Op Station Bijlmer Arena zijn inmiddels in de hal de meeste winkels geopend.

Infrastructuur

Voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn zijn er nu grote bouwputten op de volgende locaties:

Noord: langs het gehele traject van de lijn tussen Buikslotermeerplein en het IJ vinden werkzaamheden plaats die grotendeels bovengronds worden uitgevoerd en hun gevolgen hebben voor het verkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg. Deze laatste weg heeft daardoor min of meer de vorm van een achtbaan.

Centraal Station: hier zijn de grootse bouwlocaties met bouwplaatsen onder de middentunnel van het Centraal Station, een bouwput op het middendeel van het voorplein van het CS, naast de middentoegangsbrug en aan het begin van het Damrak.

Dam: hier worden werkzaamheden uitgevoerd op een bouwplaats voor de Bijenkorf (verstevigingen)

Rokin: hier wordt gewerkt aan de z.g. stille zijde van het Rokin (bouwput).

Munt: half augustus startten hier op het pleintje tussen Rokin en Kalverstraat een bouwput voor verstevigingswerkzaamheden

Vijzelgracht: hier wordt de bouwput uitgegraven.

Ferdinand Bolstraat: ook hier betreft het nog het uitgraven van de bouwput onder straatniveau.

Europaplein: hier worden in een open bouwput voor de RAI de werkzaamheden uitgevoerd voor de aanleg van het metrostation.

Ringweg: aanleg van een damwand voor de aanleg van de metrobaan/tunnel met de overbekende onderbreking van het normale metroverkeer.

Einde hoogzomerdienst

Zelden hebben wij een hoogzomerdienstregeling gehad met zoveel problemen. Het grootste probleem vormde afgelopen zeven weken de metroverbinding tussen Zuid en Oost. Door de aanleg van de Noord-Zuidlijn moest het gedeelte tussen Station Zuid en Station RAI geheel buiten gebruik worden gesteld doordat er een damwand moest worden geheid voor de Noord-Zuidlijn vlak naast de al verlegde metro-sporen van de lijnen 50 en 51.

In eerste instantie zou alleen lijn 50 via enkelspoor blijven doorrijden en lijn 51 worden ingekort tot het traject Amstelveen Westwijk – Amstelveen Centrum. Lijn 50 zou dan met langere eenheden doorrijden naar Gaasperplas en lijn 54 zou met een hoge frequentie gaan rijden tussen CS en Gein, terwijl lijn 53 dan niet zou rijden. Voorts zou lijn 5 met een hoge frequentie gaan rijden om het gebrek aan lijn 51 te compenseren. Van dit alles is niets terecht gekomen omdat tijdens het proefslaan van een stukje damwand bleek dat de metrobaan ernstig begon te verzakken.

Ruim een maand voor de start van de hoogzomerdienst werd toen besloten tot de maatregelen zoals wij dit inmiddels allemaal hebben moeten ondergaan.

De onderbreking in het metronet betekende voor veel reizigers dat ze twee keer moesten overstappen en daarbij ook steeds nog eens van spoor moesten wisselen zodat ze bij station Zuid als bij Station Duiven-drecht, Diemen Zuid of Bijlmer Arena met de trap en/of roltrap moesten. Naast de toch al lagere frequentie leidde dit vaak tot extra wachttijden. Een tweede vervelende zaak was dat Prorail had besloten om zowel op het Amstelstation als Station Bijlmer Arena de perrons aan te pakken waardoor er slechts sprake kon zijn van metrotreinen met een lengte van twee stellen per dw. Dit leidde vooral op lijn 54 in de spitsuren tot overvolle metrotreinen waarbij dit vooral op Station Bijlmer Arena bij het uitlopen van de kantoren tot een chaos leidde. Voorts vonden er in de zomer regelmatig evenementen (concerten en voetbalwedstrijden) in de Arena plaats waarbij in de avonduren een kwartierdienst met dw's van twee stellen eveneens ontoereikend was.

Echt goed mis ging het echter in de week van 21 juli. Gedurende een week lang werd de NS-dienst tussen Station Zuid en Station Bijlmer Arena gehalveerd omdat Prorail toen ook de treinperrons ging afwerken zodat de Intercity's niet meer op Station Bijlmer Arena konden halteren. Het weekeinde van 21 en 22 juli spande echter de kroon; naast de hierboven vermelde uitdunning naar Station Bijlmer Arena werd toen ook het traject Amsterdam Zuid-Duivendrecht-Diemen Zuid buiten gebruik gesteld ivm. spoorwerkzaamheden, zodat er voor de metroreizigers alleen een schamele halfuursdienst tussen Zuid en Bijlmer Arena overbleef.

Ook na de afbouw van het nieuwe metroperron op Station Bijlmer Arena duurde het door een interne communicatiestoring binnen het GVB nog even eer er weer drie gekoppelde dw's op de lijnen 53 en 54 gingen rijden. Overigens had het verstandig geweest om in deze hoogzomerdienst met een verschillend passagiersaanbod op de lijnen 53 en 54 beide lijnen exploitatief te ontkoppelen waardoor men beter op de vervoersvraag had kunnen inspelen. Edoch bij de metro lijkt de koppeling met het vorken aan het CS heilig te zijn en van enige vorm van flexibiliteit is bij de metro nooit sprake.

Met de communicatie bij het bovengenoemde was het gelukkig een stuk beter geregeld. Op alle metro-stations werd in de gehele periode steeds omgeroepen dat de metrolijnen 50 en 51 gestremd waren en werden ook de overstapverbindingen en de pendelbuslijn naar Overamstel vermeld. Op de belangrijkste metrostations waren sandwichborden geplaatst en op alle informatievitines was de aanpassing vermeld.

Alle metrotreinen werden voorzien van stickers over de normale routekaarten en route strips en overal waren aangepaste kaartjes aangebracht. Echter de omroepen in de metro waren niet aangepast en op lijn 53 en 54 werd gewoon vermeld dat kon worden overgestapt. De GVB-afpraak dat hierbij door de metro-bestuurders zou worden omgeroepen dat dit tijdelijk niet zo was hebben we nimmer mogen horen.

Ook op lijn 5 was het echter goed mis. Door personeels- en materieelgebrek was er dagelijks sprake van uitval op deze lijn waardoor er van de 6-minutendienst overdag en de 7½-minutendienst in de avonden weinig terecht kwam. Hierdoor ontstonden er grote gaten in de dienstregeling en om toch weer enige re-gelmaat terug te krijgen werd door het GVB besloten vanaf 1 augustus terug te vallen op de laagzomerdienst met een 10-minutendienst overdag op ma/vr, een 7½-minutendienst in de spitsuren en op zaterdag en zondag en een 12-minutendienst in de avonden.

In 2008 staat ons tijdens de hoogzomer een nog grotere ellende te wachten. Dan zal het traject CS-Amstel-station gedurende zeven weken buiten gebruik zijn ivm. spoorvernieuwing. Het is te hopen dat er tijdig maatregelen worden genomen.

Materieel tram

Luchtwagens (ingezonden bericht)

Met verwijzing naar de berichtgeving over de Amsterdamse "luchtwagen" 746 in de vorige aflevering van HOV-RN het volgende: deze staat op het terrein van het Montessori College Oost aan de Polderweg en niet bij de (of een) Mytyschool. Tot mijn grote spijt (en woede) moest ik eind juni constateren, dat vandalen een groot aantal ruiten van deze tram hadden vernield! M.i. is een en ander onherstelbaar en zal mogelijk mede om deze reden naar de schroothoop verdwijnen.

Blokkendozen

De 783 is in Lekstraat hersteld van zijn lakschade (als Cargotram) en aan de voorzijde weer voorzien van een wagennummer. Inmiddels zijn alle Blokkendozen voorzien van nieuwe GVB-logo's. Overigens zijn de logo's op deze wagens van het grote type.

Combino's

De 2063 keerde op 21 augustus na zijn renovatie terug uit Wildenrath. De wagen was eerder door Siemens overgebracht van Krefeld naar de proefbaan in Wildenrath in verband met een open dag van Siemens op deze testbaan.

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2063, 2071, 2083, 2086, 2088, 2090, 2099, 2100, 2114, 2123, 2125, 2135.

Gerenoveerd zijn: 2001-2062, 2064-2070, 2072-2076, 2078, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2108, 2116, 2131-2134, 2136-2151, 2201-2204.

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

metro/sneltram

BN-stel 47 werd in de Lijnwerkplaats Metro aangepast. Alle deuren zijn nu weer geheel blauw i.p.v. wit met blauw.

Onlangs werd in de nachtelijke uren in de Lijnwerkplaats Metro van een metrostel 1/44 een gehele zijwand in de NS-stijl beschilderd (geel met blauwe banen, deuren in het grijs, ramen met z.g. klappaam-pjes). Het is nog onduidelijk hoe dit heeft kunnen gebeuren. Door het GVB wordt een onderzoek ingesteld. Men is twee dagen bezig geweest om het metrostel weer schoon te maken en de kosten voor het schoonmaken alleen al bedragen € 750,00.

Veren

Het Javaveer werd op 31 augustus jl. opgeheven. Op deze dag pendelde het veer voor het laatst tussen het CS en het Javaeiland. De opbrengsten waren te laag zodat B&W hebben besloten het per 1 september op te heffen. Alternatieven zijn buslijn 42, tramlijn 26 en tramlijn 10. Wat er gaat gebeuren met de spitsverbindingen met Noord (Zamenhofstraat en Boorstraat) werd in de persberichten en mededelingen niet vermeld.

In verband met de perikelen rond de Hollandse Brug (de verbinding naar Almere) werd op 12 september jl. gestart met een pontverbinding ten oosten van de Hollandse Brug naar Almere over het Gooimeer. Dit veer zal dagelijks varen van 6.00 tot 22.00 uur en dit zal in ieder geval duren tot het 2^e kwartaal van 2008. De exploitatie is in handen van het GVB dat hiervoor nu de ponten 20 en 21 technisch gereed maakt en van nieuwe radarapparatuur voorziet.

ROTTERDAM

Strippenkaart langer geldig

Naar aanleiding van ruim duizend klachten op de website van Groen Links gemeenteraadslid Arno Bonte, blijft de strippenkaart ook na 1 oktober nog geldig in de Rotterdamse metro. Staatssecretaris Huizinga maakte dit op 6 september bekend na overleg met de Rotterdamse wethouder Baljeu en RET-directeur Peters. Huizinga geeft de RET nog geen ontheffing om met de strippenkaart te stoppen nu de OV-chipkaart wordt ingevoerd. Dit betekent opnieuw uitstel van de definitieve invoering van het op-

laadbare vervoerspasje in de metro in Rotterdam, welke op 1 oktober zou plaatsvinden. De strippenkaart blijft geldig tot de problemen zijn opgelost. De RET reageerde teleurgesteld maar besloot wel dat binnenkort het aantal 'strippenkaartpoortjes' zal worden teruggebracht. Het is de bedoeling dat er uiteindelijk maar één poortje per station open blijft.

Scholenkaart

De Stadsregio Rotterdam en de RET bieden basisscholen een OV-chipkaart aan die geschikt is voor groepsreizen: de Scholenkaart. Deze OV-chipkaart staat op naam van de school en geeft automatisch korting op de reiskosten. Scholen kunnen hierdoor groepsreizen maken tegen reductietarief, waarmee een passend alternatief is gevonden voor de huidige papieren groepskaarten en (roze) reductiestrippenkaart. De Stadsregio Rotterdam biedt circa 475 basisscholen in de regio Rijnmond gratis 60 scholenkaarten aan, zodat zij voldoende kaarten hebben om eventueel met twee klassen tegelijk groepsreizen kunnen maken. Een extra voordeel van de Scholenkaart is dat de kaart 'automatisch opladen' biedt. Hiervoor hoeven de scholen nooit meer naar een verkooploket om vervoerbewijzen aan te schaffen voor groepsreizen. Normaal zou een OV-chipkaart een school 7,50 euro kosten, dit betaalt de Stadsregio nu.

Gratis OV ouderen een succes

De proef met gratis openbaar vervoer voor Rotterdammers boven de 65 jaar is een succes. Van de circa 85.000 ouderen doen er 50.000 mee. De eerste reacties van de ouderen zijn positief. De proef van zes maanden kost Rotterdam 2,5 miljoen euro. Het rijk betaalt zes ton. Het idee is, dat ouderen zo meer uit hun isolement worden gehaald. Ook de ouderen van de achttien omliggende gemeenten zouden graag gratis willen reizen. De Stadsregio heeft hiervoor wel een budget maar de gemeenten moeten dan nog wel een eigen bijdrage leveren. Helaas blijken de meeste van deze gemeenten deze financiën niet te kunnen ophoesten. De RET liet weten dat de capaciteit geen probleem is als ouderen in de regio gratis mogen reizen. De uitkomsten van de Rotterdamse proef worden voorjaar 2008 bekend. Met enquêtes en de gegevens van de chipkaarten wordt het succes gemeten.

RET vertrokken uit remise Hillegersberg

Per 1 augustus 2007 heeft de RET de huur opgezegd van de vestigingen waar historisch materieel staat opgeslagen. Het betreft remise Hillegersberg aan de Kootsekade en Het Brein aan de Sluisjesdijk. De Stichting RoMeO heeft als nieuwe 'huisbaas' het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR). Het bestuur van RoMeO heeft inmiddels gesprekken gevoerd met het OBR over de toekomst van deze locaties. De bussen in Het Brein zullen snel weg moeten, omdat voor deze locatie reeds een nieuwe huurder is gevonden. Voor de remise Hillegersberg voert het OBR gesprekken over herontwikkeling van het gebied met de deelgemeente en een projectontwikkelaar. Bij de verzelfstandiging van de RET is bepaald dat er een zorgplicht bestaat om het RoMeO-materieel van goed onderdak te voorzien. Voorlopig kan de Stichting RoMeO hierdoor nog wel enige tijd van de remise gebruik blijven maken. Tevens mag RoMeO gebruik blijven maken van voorzieningen van de RET en van de infrastructuur. Ook praktische zaken zoals energie en water blijven voorlopig beschikbaar. Ook kan de St. RoMeO de kantoren gaan inrichten voor eigen gebruik. Het bestuur werkt aan een huisvestingsplan voor de lange termijn, maar het liefst blijft men aan de Kootsekade. Andere voorlopige opties zijn de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg, Rotterdam Airport, het Havengebied en Katendrecht. De gemeente Rotterdam heeft hulp toegezegd. Het bestuur van de Stichting RoMeO gaat op zoek naar nog meer locaties en vraagt daarbij de hulp van haar vrijwilligers, donateurs en relaties. Weet u een mooie plek in Rotterdam waar een museum of een transportpark kan verschijnen. Laat het weten via info@stichtingromeo.nl. Het bestuur zorgt dat de ideeën bij het OBR komen, die bekijkt het op haalbaarheid.

De remise Hillegersberg is bij de RET in gebruik geweest vanaf 20 augustus 1923 t/m 31 juli 2007. Bij calamiteiten kunnen RET-rijtuigen geen gebruik meer maken van de remise om te keren.

Jaardienstregeling

Vanaf 3 september rijden tram en bus van de RET weer volgens de reguliere jaardienstregeling. Bij de tram is de dienstregeling vernieuwd. Lijn 20 rijdt vanaf 1 oktober een nieuwe route vanaf de Erasmusbrug via Vasteland, de nieuwe Vastelandboog, Eendrachtsweg, Mauritsweg en vervolgens eigen route v.v. De Vastelandboog werd tot nu toe een aantal malen gebruikt bij omliegingen.

Op 24 september gaat de winterdienstregeling in voor de metro. Voor wat betreft de tijden heeft dit geen gevolgen voor de reiziger. Wel wordt bespaard op de inzet van materieel, door in de avonduren en overdag met kortere rijtuigen te rijden. Eén van de veranderingen in de reguliere dienst is de inzet van enkele metrorijtuigen (serie 5400) na 21.00 uur op het traject De Terp (Cappelle a/d IJssel) – De Akkers (Spijkenisse).

Energiebesparing

De RET moet na de verzelfstandiging zorgen dat zij een duurzame vervoerder is. Binnen de RET is men nu al enige tijd bezig met het project 'energiebesparing'. Zo heeft men bij de afdeling Onderhoud Infra Stations en Gebouwen inmiddels zo'n 25 procent minder gas verstoekt. Hierbij werd de zachte winter meegerekend. De verwachting voor 2007 is dat men nu 1,7 miljoen m³ gas zal verbruiken tegen 2,4 miljoen m³ in 2006, een besparing van ongeveer 30 procent.

Langs de tram- en metrobaan wil men de gelijkrichterstations gaan vervangen. Die stations voeden het elektriciteitsnet van metro en tram. Bij het remmen van tram of metro komt remenergie vrij en als dit niet in de elektriciteitsnetwerken wordt opgevangen, gaat het min of meer op in warmte. Door gebruik van condensatorbatterijen kan deze energie worden opgevangen en worden teruggevoerd naar het netwerk om een rijktuig te laten rijden. De aanschafprijs van een gelijkrichterstation bedraagt 700.000 euro, die van een condensatorbatterij ongeveer 300.000 euro.

Bij de metro is men bovendien al enige tijd bezig met bezuinigingen door het koppelen en ontkoppelen. Begin dit jaar werd met fase 1 begonnen op de Calandlijn. In de weekeinden gingen de metro's van drie naar twee rytuigen en dit leverde een besparing op van 840.000 kilometer per jaar. Per 24 september begon fase 2 op de Calandlijn tussen Schiedam – Nesselande en Schiedam – Ommoord. In de ochtendspits rijdt men met drie rytuigen, 's middags van 9.00 tot 15.00 uur met twee rytuigen, dan de avondspits weer met twee. Er komen dan rytuigen binnen die kunnen worden schoongemaakt en eventueel gerepareerd. Met fase 2 wordt op jaarbasis 582.000 kilometer bespaard. Bovendien wordt bespaard op slijtage en energiekosten. In geld uitgedrukt bedraagt de besparing zo'n 1 miljoen euro.

Parksluizen bruggen

Op 30 augustus om 11.30 uur reed mr. 748 van lijn 8 richting Kleiweg, een slagboom van de Parksluizen (Buitenbrug) in tweeën. De stremming bij de brug duurde vijf kwartier. De tram had nauwelijks schade, de oorzaak was onbekend. Het komt tegenwoordig regelmatig voor dat er problemen zijn voor trambestuurders bij de Parksluizen. Het is de laatste tijd al vaker gebeurd dat de slagbomen vlak voor de neus van de trambestuurders dichtgaan. Ook als het licht op het Droogleever Fortuynplein voor linksaf naar de Buitenbrug of rechtsaf naar de Binnenbrug aangegeven staat, komt het voor dat bij het aanrijden naar de brug de bomen toch nog dichtgaan met dit soort ongelukken als mogelijk gevolg. Voorheen zat er in beide brugwachtershuisjes een brugwachter die de slagbomen, brug en sluisdeur bediende. Inmiddels verloopt dit proces via de computer, de brugwachtershuisjes staan leeg en de brugwachter is verhuisd naar het gebouw in het midden van het sluisencomplex. Hier staan de computerschermen waarop schematisch het hele complex met alle daaraan gekoppelde functies zichtbaar zijn. De brugwachter start via één druk op de knop het proces om één van de bruggen te openen. Het oranje licht gaat vijf seconden op oranje, vervolgens knippert het rode licht twee seconden en vervolgens verschijnt een vast rood licht. Detectoren in het wegdek zoeken naar obstakels en de brugwachter controleert via camera's. Vervolgens dalen de slagbomen en gaat de brug open. De brugwachter heeft vanuit zijn positie geen zicht meer op de trams en er is dan ook geen mogelijkheid om de tram er nog doorheen te helpen zoals vroeger wel gebeurde. Het is wel duidelijk dat het licht op het Droogleever Fortuynplein eerder geactiveerd moet worden, want in combinatie met de verkeerslichten op het plein is het vaak de oorzaak dat de tram regelmatig voor een open brug komt te staan. Het probleem heeft inmiddels de aandacht van DS+V (Verkeersdienst).

Stichting RoMeO

Het al sinds augustus 1983 in Engeland verblijvende Allan-motorrijtuig 109 uit 1951 werd door de St. RoMeO aangekocht. Over enige tijd zal het in niet al te beste staat verkerende voertuig naar Nederland worden overgebracht. Wilt u op de hoogte blijven van alle zaken rond de 109, zoals wanneer dit gaat gebeuren, hoe verloopt het transport en wanneer en waar arriveert het rijtuig in Rotterdam, stuur dan een e-mail naar allan109@stichtingromeo.nl en u wordt zo snel als mogelijk van het verloop op de hoogte gehouden.

Vanaf 31 juli tot en met 2 september en de weekeinden 8 en 9 en 15 en 16 september verzorgde de St. RoMeO weer de ritten van de Toeristische Museumlijn 10, terwijl lijn 11 (Diergaardetram) in de schoolvakanties reed. Om verwarring te voorkomen werden de overige verhuurde ritten gereden onder lijn 9.

Op 12 augustus derailleurde 9-522 in de bocht Vasteland – Scheepstimmermanslaan. Tussen 12.30 en 13.45 uur werd lijn 8 omgeleid via de Eendrachtsweg. Op 16 augustus kreeg lijn 10 523+1020 een storing waarbij de bekabeling van de railremmen is verbrand. Het stel werd vervangen door de 515+1001. Op 17 augustus reed de 522+1020 en werd de 565+1042 als reserve gereed gezet. Op 21 augustus derailleurde aanhangrijtuig 1020 tijdens het uitrukken in de remise Hillegersberg. Hierbij werd de automatische deurbeïnvloeding van de remise beschadigd en werkt deze voorlopig alleen op handbediening.

In de Centrale Werkplaats wordt bij de 606 momenteel de vloer hersteld. Bij de 2602 die weer wordt omgebouwd tot motorrijtuig 491, werd de bekabeling die zich sinds de ombouw tot sneeuwwagen 2602 binnenin het voertuig bevond, weer teruggebracht naar de onderzijde van de tram.

Infrastructuur en exploitatie

Door de vele evenementen in de periode juli t/m september in Rotterdam waren er ook deze keer weer vele omleidingen. Bij het Zomercarnaval op 28 juli hadden wij vermeld dat lijn 25 op het traject Schiebroek – Diergaarde Blijdorp met Citadis-rijtuigen had gereden. Op het traject Provenierssingel – Diergaarde Blijdorp is dit echter nog niet toegestaan en dus werd er toen met ZGT's gereden. Omleidingen op zondag 19 augustus ten behoeve van de "Bavaria City Race": Lijn 4 als op 28/7 van aanvang dienst tot einde dienst via de achterzijde CS, Statentunnel en Claes de Vrieselaan v.v., lijn 7 de gehele dag via Crooswijk en vanaf de Jonker Fransstraat als lijn 21 naar De Esch v.v., lijn 8 de gehele dag via achterzijde CS, Statentunnel en G.J. de Jonghweg v.v., lijn 20 de gehele dag opgeheven, lijn 21 op het traject De Esch – Oostplein de gehele dag opgeheven en vervangen door lijn 7 en vanuit de Woudhoek eigen route tot CS en vervolgens Delftseplein, Weena, r.a. Kruisplein en terug naar de Woudhoek, lijn 23 vanuit de Beverwaard eigen route tot CS en vervolgens omleiding als lijn 21 en naar Holy v.v., route 1 voor lijn 25 de gehele dag vanuit de Carnisselande eigen route tot de Erasmusbrug en vervolgens Vastelandboog, Eendrachtsweg, CS, Delftseplein, r.a. Weena, l.a. Kruisplein en terug naar de Beverwaard en route 2 met ZGT's, Schiebroek - Diergaarde Blijdorp. Voor in- en uitrukkende wagens ook omleidingen omdat de Blaak en Coolsingel de gehele dag niet kon worden bereden, terwijl van 9.00 tot 18.00 uur dit ook gold voor het Hofplein. Lijn 23 reed op de weekeinden 25 en 26 augustus en 1 en 2 september niet verder dan de halte Akkeroord, dit in verband met werkzaamheden aan het spoor en het op TramPlusniveau brengen van de haltes in de Beverwaard. Tussen de Groeninx v Zoelenlaan en de halte Akkeroord werd gedriehoek. Op zondag 9 september werden de Road Races gehouden. In verband met de veiligheid en opbouw van tribunes op het traject Coolsingel tussen het Hofplein en Aert v Nesstraat werd vanaf zaterdag 8 september 18.00 uur tot maandag 10 september aanvang dienst dit traject spanningsloos geschakeld. Omleidingen op 9 september: lijn 8 de gehele dag tot ca. 21.30 uur via Eendrachtsweg naar CS v.v., lijn 21 op zaterdag 8 september vanaf 18.00 uur tot einde dienst eigen route tot de Coolsingel/Beurs en vervolgens via Van Oldenbarneveldtstraat naar CS, Delftseplein, Weena, Kruisplein, eigen route v.v. en op zondag 9 september vanaf aanvang dienst tot ca. 21.30 uur vanaf de Woudhoek eigen route tot CS, Hofplein, Goudsesingel, Oostplein, bestaande route tot halte Woudestein en

vervolgens naar tijdelijk eindpunt Burg. Oudlaan v.v., vanaf 21.30 uur weer naar De Esch. De gehele dag met ZGT's., lijn 23 op 8 september als lijn 21, op zondag 9 september vanaf aanvang dienst tot ca. 21.30 uur eigen route tot Erasmusbrug en vervolgens Vastelandboog, CS, Delftseplein, Weena, Kruisplein, eigen route v.v., na 21.30 uur weer als op 8 september, lijnen 20 en 25 op zondag 9 september vanaf aanvang dienst tot ca. 21.30 uur eigen route tot de Erasmusbrug, Vastelandboog, Eendrachtsweg, CS, eigen route v.v. In het weekeinde van 15 en 16 september zal in een nachtelijke buitendienststelling de spoorverzakking bij de Schiekade/Heer Bokelweg worden hersteld. Ook in de week er voor en er na vinder er hiervoor werkzaamheden plaats. Op zondag 16 september omleidingen in verband met de autovrije zondag. Lijn 8 Westzeedijk, Eendrachtsweg, Mauritsweg v.v., lijnen 20 en 25 Erasmusbrug, Vastelandboog, Eendrachtsweg, Mauritsweg v.v., lijn 21 Coolingsel/Beurs, v. Oldebarneveltstraat, Mauritsweg, CS, Delftseplein, Weena, Kruisplein, eigen route v.v. en lijn 23 Erasmusbrug, Vastelandboog, Eendrachtsweg, Mauritsweg en verder de omleidingsroute als lijn 21 v.v. In het weekeinde van 6 en 7 oktober vindt railvernieuwing plaats van de bogen Heer Bokelweg/Noordsingel. Het gehele weekeinde is hier geen tramverkeer mogelijk. Lijn 4 wordt waarschijnlijk omgeleid via de Schiekade en Bergweg.

Het opstelspoor in de Wilgenplaslaan wordt pas in mei 2008 aangelegd.

Materieel

Tram: Het buitendienst staan van Citadis-rijtuigen is inmiddels tot een normaal niveau teruggebracht. Mr. 2021 buiten dienst sinds juni 2006 kwam in augustus 2007 weer in dienst. Mr. 2032 staat nog wel buiten dienst. Mr. 2051 dat in juli vanuit de C.W. weer in dienst zou zijn gekomen na herstel deraillementschaade, blijkt toch weer buiten dienst te staan. Eén van de truckstellen blijkt zodanig beschadigd dat het rijtuig inmiddels weer buiten dienst staat in remise Hilledijk in afwachting van een nieuw truckstel. In de C.W. nog altijd de 701, 713, 719, 728 en 733. Mr. 850 werd op 23/8 overgebracht van remise Hilleegersberg naar de C.W. en de 829 ging als plukwagen op 4/9 van remise Hilleegersberg naar remise Kralingen. Met ingang van de winterdienst op 3 september kwam er ook weer een aantal 800-en in dienst. Op de Rechter Maasoever kwamen op lijn 7 in dienst de 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834 en 835 en op de Linker Maasoever kwamen op lijn 2 in dienst de 839, 840, 841, 847 en 848. Ook was er regelmatig een aantal van deze wagens als lesrijtuig op straat. Buitendienst op het buitenterrein van de C.W., 802, 812, 815 en 816 (deze vier rijtuigen zijn momenteel nog inzetbaar), 843 en 850, remise Hilledijk 809, 810, 813, 821, 825, 826, 827, 831 en 833, remise Kralingen 829 en remise Hilleegersberg 806, 808, 811 (RET), 805 werkwagen RET/RoMeO en museumtram 819 (de laatste twee zijn rijvaardig).

Nieuws per datum

14/08: 16.00-17.00 uur: Tramverkeer gestremd op de Mathenesserdijk doordat de hulpdiensten de straat hadden afgesloten in verband met een poging tot suicide in een pand ter hoogte van het P.C. Hooftplein. Lijn 8 reed niet verder als het Marconiplein, de lijnen 21 en 23 vanuit de richting Schiedam/Vlaardingen reden ook niet verder dan het Marconiplein, dit kwam doordat de lijnen 21 en 23 vanuit het centrum strandden bij het wissel Nieuwe Binnenweg rechtsaf Mathenesserlaan. De lijnen 21 en 23 reden vervolgens een rondje in het centrum en terug naar resp. De Esch en Beverwaard.

26/08: 's Morgens gleed 23-2026 bij het tijdelijk eindpunt Akkeroord door tegen een hek dat ter afsluiting over de trambaan stond. De 2026 rukte met schade in naar remise Hilledijk.

UTRECHT

In verband met een promotie voor een stadstram door Utrecht kwam de eerste week van september een tram uit Mulhouse (Frankrijk) op bezoek. Deze nieuwe tram met lagevloer pendelde tussen een provisorisch perron Moreelsepark (tegenover HGB IV) en het Transferium. In verband met de lagevloer kon er niet gestopt worden op de gebruikelijke haltes van de sneltram. De Gemeente Utrecht denkt hard na over de (her)introductie van een stadstram nu blijkt dat ook de dubbelgelede bussen onvoldoende soelaas bieden voor de massa's tussen Utrecht C en de Uithof.

DEN HAAG

Groot onderhoud tramnet

Vanaf maandag 30 juli 2007 werd tramlijn 15 tijdelijk opgeheven vanwege groot onderhoud. Tussen Den Haag Centraal en Nootdorp reden bussen. De route door Ypenburg is vrij lastig te volgen voor een alternatieve busdienst omdat de tram daar op vrije baan rijdt. Veel reizigers moesten dus noodgedwongen een flinke wandeling maken naar de vervangende bushalte. De werkzaamheden zouden duren tot en met zondag 19 augustus 2007, maar half augustus werd duidelijk dat tramlijn 15 veel langer buiten dienst zou blijven. De werkzaamheden aan lijn 15 zouden aanvankelijk drie weken in beslag nemen, maar volgens de HTM is het traject waarop onderhoud nodig is groter dan verwacht. Verder heeft de onderhoudsploeg last van het regenachtige weer van de laatste weken. Mede door dit slechte weer kon het zogenaamde oplassen van de sporen niet voorspoedig verlopen. Het ziet er naar uit dat tramlijn 15 vanaf maandag 17 september weer een groot deel van de route gaat rijden. Waarschijnlijk zal station Hollands Spoor enige tijd het eindpunt zijn. Je kunt je wel afvragen waarom tramlijn 15, een relatief nieuwe tramlijn, nu al te maken heeft met ondeugdelijke sporen.

Tramlijn 16 kwam vanaf 6 augustus weer in dienst en werd tijdelijk gekoppeld aan tramlijn 12. In de praktijk komt het erop neer dat de lijnen 12 en 16 op het Rijswijkseplein van lijnnummer wisselen. Tramlijn 11 heeft op dit punt dus tijdelijk gezelschap van een tram met het lijnnummer 16. Voor reizigers tussen de beide Haagse stations wordt verwezen naar de lijnen 9 en 17. Opvallend was de inzet op de eerste dagen van GTL's uit de lage 3000 serie. Deze trams hebben geen digitale displays en de lijn- en richtingfilms moesten dus op het Rijswijkseplein handmatig verdraaid worden. Niet elke bestuurder was daar blij mee. Het gevolg was dat er na een aantal dagen geen lage 3000-en meer werden gesignaleerd op het lijnenpaar 12/16. Vanaf 20 augustus

tot en met 24 augustus 2007 werd tramlijn 11 buiten dienst gesteld. De vervangende pendelbusdienst reed vanaf de Strandweg min of meer de route van tramlijn 11 tot de aan Groot Hertoginnelaan. Via de Groot Hertoginnelaan werd een soort lus gereden via het Copernicusplein. Reizigers konden daar overstappen op tramlijn 12. Tussen de Groot Hertoginnelaan en de Delftselaan was geen vervangend vervoer geregeld. Het onderhoud op tramlijn 11 was veel eerder klaar dan verwacht en daardoor kon vanaf 25 augustus tramlijn 11 weer geheel in dienst worden gesteld. Lijn 11 wordt tijdelijk geëxploiteerd vanuit remise Lijsterbesstraat. Dit blijft zo tot het moment dat de sporen van de lijnen 1 en 9 zijn aangepakt. Vanaf maandag 10 september rijdt tram 1 in beide richtingen een andere route. De halten 'Lorentzplein' en 'Oudemansstraat' vervallen en de halte 'Broeksloot' is verplaatst. De werkzaamheden vinden plaats in de Jan van der Heijdenstraat. Tramlijn 1 rijdt daardoor in beide richtingen over de Rijswijksweg en de Laakkade.

Nieuwe sporen Duinstraat

In het weekend van 8 en 9 september werd bij de Duinstraat een wissel en een aantal bogen vervangen. Tramlijn 11 werd op 9 september vervangen door bussen. Nadat de oude sporen verwijderd waren werden met een hoge kraan de nieuwe sporen gelegd. De kraan was bijna net zo hoog als het nabij gelegen Lindoduinflat. De spoorsecties werden met uiterste precisie langs de bovenleiding gedirigeerd. Een week eerder waren er al voorbereidene werkzaamheden uitgevoerd waarbij de sporen tijdelijk werden gelegd op houten spoorbielzen, afkomstig van de voormalige keerlus van lijn 17 in Wateringse Veld.

Verlenging tramlijn 16

Op woensdag 5 september werd er een proefrit gemaakt over de Loevesteinlaan. Vanaf de Erasmusweg reed een bovenleidingswagen met daarachter GTL 3069 een slag heen en weer over de Loevesteinlaan. Zoals gebruikelijk bij Haagse proefritten reed de tram met twee pantografen omhoog. De tram driehoekte bij de Dedemsvaartweg en reed daarna via het andere spoor terug. Binnenkort zal er ook op het tramspoor over de Laan van Wateringse Veld een dergelijke proefrit plaats vinden. Op dit moment wordt er nog hard gewerkt aan het vervangen van een aantal mastringen. De leverancier bleek verkeerde mastringen te hebben geleverd iets wat pas duidelijk werd toen een deel van de pas gemonteerde bovenleiding naar beneden viel. Eind augustus werden de sporen op de Laan van Wateringse Veld ingereden door een drietal ballast-containers op tramwielletjes. Na bijna honderd keer heen en weer rijden lagen de sporen er glimmend bij. Een ander probleem waren de betonnen goten over de twee bruggetjes op de route. De goten waren niet goed gemaakt waardoor de sporen niet goed konden worden gelegd. Deze sporen waren toch tijdelijk neer gelegd omdat de bovenleidingswagen wat makkelijker uit de voeten kon. Vanwege de weersomstandigheden werd er tijdelijk een grote tent geplaatst over de betonnen goten zodat men ongestoord kon werken. Zoals het er nu naar uit ziet gaat de verlengde tramlijn 16 op 30 september rijden. Wij zullen daar een uitgebreid verslag over maken.

Lijsterbesstraat

Nu de oude werkplaats niet meer als zodanig in gebruik is wordt deze ruimte dankbaar gebruikt als stallingruimte voor een aantal tijdelijk buiten dienst staande GTL's en museumtrams van TS en de SHTM. Ook de zeven in Den Haag aanwezige TW 6000-en zijn hier afgesteld. Op 16 augustus 2007 stonden de volgende trams in de oude werkplaats:

- Put 23: 3092 - 6053.
- Put 24: 3060 - 6058.
- Put 25: 3069 - 6098.
- Put 26: 6057 (achterin)
- Put 27: 6099.
- Put 28: 1315 - 1180.
- Put 29: 6037.
- Put 30: 6064.
- Put 31: 3140.
- Put 32: 3017 (spoor bij schilder).
- Put 33: 36 (overgebracht op 4 augustus)
- Put 34: Kasselse 282 - 810.
- Put 35: 57+118.
- Put 36: GVB 307 (TS) - 14 (TS ; ex HTM H4)
- Put 37: Kasselse 269 - 1337.

Begin September is een aantal TW6000-en verplaatst naar een plek in de aangrenzende remise.

1315 naar Amsterdam

Op 31 augustus ging de 1315 op transport naar Amsterdam. De tram zou tussen 9 en 10 uur worden opgeladen, maar dit liep anders. De oplegger van de firma Van der Vlist, inclusief tram met beide beugels, bleek te hoog. Het was niet duidelijk wiens verantwoordelijkheid dat was. Het gevolg was dat de 1315 vanaf de werf de werkplaats in moest. Beide beugels werden verwijderd. Alleen de voorste beugel ging mee op transport, omdat de achterste beugel niet nodig was. De bovenleiding in Amsterdam hangt op sommige plaatsen hoger dan in Den Haag. De voorste beugel is een zogenaamde halve beugel en kan hogere bovenleiding raken. De tram arriveerde 's avonds laat in Amsterdam en werd op het terrein van de Hoofdwerkplaats in Diemen afgeladen. In de week van 3 september bereed de 1315 het gehele tramnet van Amsterdam. Alle lijnen werden lijn voor lijn bereden om de gebruikelijke metingen te verrichten, behalve lijn 5 naar Amstelveen. Deze lijn werd bereden tot aan station Zuid/WTC. Lijn 26 naar IJburg was de enige lijn die 's nachts werd bereden omdat lijn 26 een bijzondere beveiliging heeft en de 1315 niet tussen de lijndienst in mocht rijden. Vrijdag 7 september kwam de 1315 weer terug naar Den Haag en de dag later werd de tram alweer gesignaleerd in Zoetermeer-Oosterheem.

Nieuws uit de werkplaats

In augustus werd de 3060 voorzien van OV-chip apparatuur. Op het dak van deze tram werd een antenne geplaatst ten behoeve van het nieuwe communicatiesysteem Tetracom. De 3060 is de tweede GTL met OV-chip apparatuur aan boord. Eerder kreeg de 3071 dergelijke apparatuur.

Nieuws op datum**03-08-2007 (vrijdag)**

Op het tramviaduct kwam in de ochtendspits de 4018 van RR3 gestremd te staan vanwege een draadbreek en een achterover geslagen beugel. Lijn RR3 reed van Loosduinen naar De Uithof en lijn RR4 van De Uithof naar Loosduinen. De lijnen 2 en 6 reden vanaf de halte Brouwersgracht bovenlangs een rondje door het centrum. Aan de andere kant reden de lijnen 2 en 6 niet verder dan respectievelijk station Laan van NOI en het Stuyvesantplein. Tussen deze twee eindpunten en CS hebben de bussen 807 en 817 gependeld.

15-08-2007 (woensdag)

Aan het einde van de middag kwam de 3040/1 op de Scheveningseweg met een defect gestremd te staan. De tram werd door de 3065 van lijn 1 via de lus van Plein 1813 naar Scheveningen geduwd. Onder begeleiding van een wagen van de verkeersdienst ging het in rap tempo over de Scheveningseweg richting remise.

28-08-2007 (dinsdag)

In de Oudemansstraat raakte de 3104 van lijn 16 betrokken bij een aanrijding. De lijnen 16 en 17 reden in beide richtingen om via de route van lijn 10 naar 's-Gravenmade en vandaar uit via de route van lijn 1 naar het Lorentzplein en daarna rechtdoor over de Gouvenerlaan.

11-09-2007 (dinsdag)

Omstreeks 15.15 uur had op de Van Boetzelaerlaan ter hoogte van de 2de Antonie Heinsiusstraat een aanrijding plaats met de 3003 van lijn 11 en een personenauto. De auto kwam klem te zitten tussen de tram en de bovenleidingmast. Voor het vervangende vervoer werden bussen ingezet.

R A N D S T A D R A I L**Proefbedrijf Nootdorp – Den Haag Centraal**

Op 17 augustus jl. werd op de Erasmuslijn begonnen met het proefbedrijf op het traject Nootdorp – Den Haag Centraal. Deze beslissing heeft Peter Smit, regiobestuurder Verkeer en Vervoer van het Stadsgebied Haaglanden, genomen na een positief advies van de onafhankelijk veiligheidsdeskundige (ISA) en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW). De veiligheid op dit traject is tijdens het testbedrijf voldoende aangetoond.

Het proefbedrijf hield in dat met lege voertuigen de dienstregeling wordt getest. Nadat werd vastgesteld dat het proefbedrijf naar tevredenheid verliep, kon op 3 september jl. weer gestart worden met de volledige exploitatie op deze lijn. Deze verlenging gebeurde zonder enig feestelijk vertoon. Vanaf hetzelfde moment wisselden de lijnen 3 en 4 elkaar af. Lijn 3 reed vanaf dat moment weer leeg door vanaf Den Haag Centraal naar Station Laan van NOI laag. Lijn 4 ging vanaf 3 september vanaf Den Haag Centraal leeg door naar Zoetermeer Oosterheem.

Tegelijkertijd werd op de lijn de OV-chipkaart in gebruik genomen. Ter kennismaking bood de RET reizigers 10.000 gratis anonieme OV-chipkaarten aan met een reistegoed van 4,50 euro. Ook het station Forepark is nu geopend.

Groen licht voor proefbedrijf Oosterheemlijn

Nadat de Inspectie Verkeer en Waterstaat eerder groen licht gaf voor de laatste testfase voor de Erasmuslijn, ligt er nu ook toestemming voor de Oosterheemlijn.

Toch focust de Haagse wethouder Peter Smit zich eerst op de zogeheten Krakeling, de lijn door de stad Zoetermeer. „Daar willen we dat RandstadRail eerder van start kan, want daar is de nood hoger.

De Zoetermeerse politiek heeft inmiddels haar geduld verloren en wilde per direct het proefbedrijf op de Oosterheemlijn van start laten gaan. „De vraag is of RandstadRail met de veiligheid niet doorschiet,” zegt PvdA-raadslid Anja van Zantvoort. „Er zijn ook tussenoplossingen denkbaar. Laat bijvoorbeeld alvast een pendeldienst rijden tussen Zoetermeer en Den Haag.”

De oorzaak dat het proefbedrijf nog niet kan beginnen op de Krakeling ligt in een constructieprobleem. Op één plek - bij halte Voorweg - ligt de rails nog te schuin. Daarvoor wordt nu naar een definitieve oplossing gezocht. „In principe kunnen we daar wel rijden, zolang de snelheid maar wordt verminderd. Maar we willen natuurlijk door kunnen rijden.” Een dergelijk constructieprobleem veroorzaakte ook de ontsporing bij Ternoot vorig jaar. Daar reed het voertuig juist te langzaam, waardoor het in de bocht uit de rails 'sprong'. Die halte is begin dit jaar verbouwd voor een slordige 3,5 miljoen euro. Afgelopen maanden zijn er meer van dit soort hellingen ontdekt, vooral op de Krakeling. Volgens Smits voorganger Marnix Norder had dit geen financiële consequenties. En ook Smit had gisteren geen nieuws over de financiën. „Dat betekent dat we nog binnen het budget zitten.”

Exploitanten HTM en RET lopen wel tonnen per week mis doordat RandstadRail niet volledig rijdt.

Bussen RandstadRail van de weg gehaald

Bij een controle van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de RDW op het vervangend vervoer voor de stilgelegde RandstadRail zijn maandag 20 augustus vier bussen van de weg gehaald. De bussen mogen pas weer passagiers vervoeren als de aangetroffen mankementen zijn verholpen.

De controle vond plaats naar aanleiding van klachten van passagiers die de inspectie over het vervangend vervoer had ontvangen. Van de veertien aangehouden bussen werden er na een voorselectie tien ter plaatse nader onderzocht door medewerkers van de RDW. Daarop werden vier bussen voor verdere inspectie overgebracht naar het RDW-keuringsstation in Waddinxveen. Van deze vier werd uiteindelijk het kenteken ingenomen.

De gebreken varieerden van te veel speling op de stuurassen tot een kapotte voorruit, loszittende bouten op de aandrijfassen en niet goed functionerende remmen. Ook was bij één bus de nooduitgang niet te openen. Daarnaast kreeg de eigenaar van een van de bussen een bestuurlijke boete van €2.200 voor een defecte tachograaf.

De HTM betreurt het voorval met de vier onveilige bussen. De Haagse vervoerder huurt voor het vervangend vervoer bussen in bij verschillende leveranciers. „En ook nog eens bij gerenommeerde maatschappijen. Dan verwacht je dat alles in orde is,” aldus woordvoerder Frank Wetters. „Ik kan me goed voorstellen dat reizigers dit vervelend vinden. Gelukkig is er actie ondernomen.”

Informatievoorziening over RandstadRail schiet tekort

Het stadsgewest Haaglanden en het gemeentebestuur van Zoetermeer geven te weinig informatie over de ontwikkelingen bij RandstadRail. De raad in Zoetermeer tast nu in het duister over de voortgang en over de toestanden bij het vervangend vervoer. De PvdA beklagt zich hierover en wil de gemeenteraad van reces roepen om de kwestie te bespreken.

Volgens PvdA-raadslid Anja van Zantvoort wordt de gemeenteraad aan het lijntje gehouden. De zorg over het uitblijven van vervoer op de krakeling in Zoetermeer en de problemen met het vervangende busvervoer lijken te zijn omgeslagen in berusting.

"Dat geeft bestuurders wellicht het gevoel dat Zoetermeer nog wel een maandje extra kan wachten. We moeten nog maar een keer duidelijk maken dat we het echt zo ontzettend zat zijn, dat er keihard moet worden doorgewerkt en dat bij elk besluit het belang van de reizigers voorop moet staan! Dat lijkt steeds meer vergeten te worden," aldus Van Zantvoort.

De PvdA in Zoetermeer wil van het gemeentebestuur opheldering over de volgende zaken: "Waarom wordt op de Oosterheemlijn niet zo vlug mogelijk proefgereden nu dat mag? Waarom duurt dat nog weken, terwijl de Erasmuslijn meteen na toestemming van de Inspectie gaat proefdraaien? Klopt de indruk dat Haaglanden en de Inspectie Verkeer en Waterstaat geen enkel risico meer willen nemen zonder de belangen van de reizigers daarbij in de beschouwing te betrekken? Slaat de voorzichtigheid niet te ver door?"

Er zijn nog steeds problemen met bochten op De Krakeling. Hoe kan dat nu nog steeds een probleem zijn? Wat heeft men dan al die tijd gedaan?

Hoe kan het dat bij het vervangend vervoer bussen van de weg worden gehaald? Ziet de HTM niet toe op de kwaliteit van de bussen?"

De PvdA gaat er vanuit dat ook andere Zoetermeerse partijen haar verzoek zullen steunen en dat door gezamenlijk op te trekken de Zoetermeerse verontwaardiging en boosheid over de gang van zaken bij de verantwoordelijk bestuurder duidelijk wordt.

Wederom ontsporing

Op vrijdag 24 augustus 2007 ontspoorde rond 19:45u. de inrukkende 4007 van lijn RR3 in de bocht met de Noord West Buitensingel met het derde draaistel en komt 50 meter voor de halte Monstersestraat tot stilstand. De bestuurder van de 4007 heeft na de ontsporing nog een flink stuk door gereden en kwam er pas achter toen een er achter rijdende lijn 2 dit meldde. De ontsporing had tot gevolg dat er lange tijd omgereden moest worden. Omdat de keerlus bij de Uithof kennelijk niet meer gebruikt mag worden reed tramlijn 6 tijdelijk met passagiers tot remise Zichtenburg. Tramlijn 2 reed om via de Paul Krugerlaan en de Hobbe- mastraat. De 4007 was rond middernacht door de noodploeg herspoord. Tijdens de hersporing konden de RandstadRail voertuigen niet inrukken naar remise Zichtenburg. Bij dit soort ongevallen blijkt elke keer weer dat het niet handig is dat er maar een route beschikbaar is voor RandstadRail naar Zichtenburg.

R I J N G O U W E L I J N

Provincie wil RGL doordrukken

In een open brief wijzen ROVER, STOOM en de Fietsersbond de provincie erop dat Leiden geen RijnGouweLijn door de binnenstad wil. Het lijkt erop dat de Gedeputeerde Staten de RGL door Leiden willen doordrukken.

Onlangs stuurde de provincie twee rekeningen naar Leiden voor de aanleg van de RGL-Oost. Die zou over de Breestraat of de Hooigracht moeten lopen, aldus de provincie. De drie organisaties schrijven dat Leiden een veel beter alternatief heeft dat kan rekenen op brede steun bij de bevolking, namelijk het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)plan. Hierbij kan bovendien dubbelspoor worden aangelegd tussen Leiden en Utrecht.

De organisaties wijzen erop dat het ondemocratisch is om de referendumuitslag van maart te negeren. Tijdens dit referendum over de RijnGouweLijn heeft 69% van de Leidenaren zich uitgesproken tegen de aanleg van de RGL. Er is de laatste maanden hard gewerkt aan een alternatief voorstel, dat de lightrailplannen moet vervangen. In dit nieuwe HOV plan wordt een busverbinding voorgesteld, in combinatie met rondwegen. Ook de NS kan zich vinden in dit plan en wil meewerken aan extra stations op de route Gouda-Leiden. Het plan is goedkoper in aanleg, veel goedkoper in exploitatie en bedient ook de geplande nieuwbouw in de regio.

De organisaties hopen dat ze de facturen aan de gemeente Leiden ‘moeten interpreteren als een ambtelijke vergissing.’ Niet alleen ROVER, STOOM en de Fietsersbond maken zich zorgen. Het Leidse college heeft ook al een bezorgde brief gestuurd naar de provincie. Al voor het referendum heeft de provincie Zuid-Holland gezegd de RijnGouweLijn hoe dan ook te zullen aanleggen.
bron: www.sleutelstad.nl

ARNHEM

Oude trolley of tram naar Arnhemse attracties

Het toekomstige Nationaal Historisch Museum krijgt een passende verbinding met het centraal station in Arnhem. De bedoeling is om de oude tramlijn via de Cattepoelseweg terug te brengen.

Deze zou ook via de Parkweg en de Zijpendaalseweg moeten gaan lopen (waar vroeger geen tram was). Het Nederlands Openluchtmuseum en Burgers` Zoo zouden ook van de nostalgische tramlijn moeten kunnen profiteren. De gemeente en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN) zijn een onderzoek begonnen naar de mogelijkheid om de tramlijn in ere te herstellen. Mocht een tram niet lukken dan wil wethouder Cees Jansen van Verkeer oude trolleybussen laten rijden. `Het zou natuurlijk geweldig zijn als we de tram terug konden halen`, zegt Jansen. `Maar een trolley is eenvoudiger.`

Het Nederlands Openluchtmuseum zou een tramverbinding met de binnenstad toejuichen, zei directeur bedrijfsvoering Nederlands Openluchtmuseum Adelheid Ponsioen eerder in “de Gelderlander”.

Stadsregiovoorzitter Jaap Modder heeft de gemeente voorgesteld om samen op te trekken. De Stadsregio regelt het openbaar vervoer in het gebied Arnhem-Nijmegen. De historische lijn zou daar een onderdeel van zijn. Hij zou het liefste de oude GETA-tram zien rijden.

Modder: `Dat zou toch een waanzinnige toeristische attractie zijn. Machtig. Langs Sonsbeek omhoog. Dit hoort bij het Nationaal Historisch Museum. De schoolkinderen komen aan op het station en stappen meteen in de geschiedenis.` Minister Plasterk van Onderwijs wees het Nationaal Historisch Museum na veel discussie over de vestigingsplaats in juli toe aan Arnhem. Hij zei te hopen dat veel schoolklassen de weg erheen zullen weten te vinden.

Voor het museum moet een nieuw pand gebouwd worden op het parkeerterrein van het Nederlands Openluchtmuseum. Bij de opening in 2011 moet de tram of trolley ook rijden, vindt wethouder Jansen.

De suggestie voor een historische tram is niet nieuw. In 2001 liet toenmalig burgemeester van Arnhem Paul Scholten al eens uitzoeken wat aanleg zou kosten. Voordeel is dat het oude tramtracé er in de vorm van de middenberm nog ligt op de Cattepoelseweg.

Voor aanpassingen van de wegen, vier haltes en bovenleidingen kwam hij toen op een bedrag van dik 7 miljoen euro. Toen waren haltes gedacht bij Burgers` Zoo / Nederlands Openluchtmuseum, ziekenhuis Rijnstate, het Watermuseum aan de Zijpendaalseweg en het Willemsplein.

Vervoerder Connexxion stond toen welwillend tegenover het plan en staat dat nog steeds, zegt woordvoerder Herman de Gooijer. `Als concessiehouder voor het openbaar vervoer in deze regio is het logisch dat wij partij zijn. En dan gaan we kijken wat we kunnen betekenen.`

BUSNIEUWS NEDERLAND

KLIK ook naar www.museumbussen.nl (op openbare wielen) voor actuele busfoto's (en veel meer) !

GRATIS OPENBAAR VERVOER (IV)

Hoewel het definitieve rapport over de Algeraproef pas in september uitkomt is er toch al iets over het resultaat bekend geworden. 5377 mensen uit de Krimpenerwaard hebben een kaartje aangevraagd, en tien tot twintig procent van hen vroeg daarna een abonnement aan. Dat lijkt mooi maar slechts dertig tot veertig procent van hen had daarvoor nooit een abonnement gehad. De indruk bestaat weliswaar dat meer mensen in de bus zijn gaan zitten, maar vast staat ook dat na een rustige decembermaand – maar dan is het kerstvakantie – de files in de ochtendspits zijn toegenomen; en dat was nu net niet de bedoeling.

Onthullingen en verklaringen zullen in het rapport te lezen zijn, maar globaal staat nu al vast dat het doel van de proef niet is gehaald. We wachten de tekst nu maar even af en dan hoort u nog van ons.

Staatssecretaris Huizinga heeft de Kamer doen weten dat onderzoek wordt gedaan naar alle vormen van gratis openbaar vervoer die op dit moment bestaan. De proef met gratis o.v. op zaterdag in Delft wordt eind 2007 beëindigd, omdat deze wel meer busreizigers, maar niet meer bezoekers aan de binnenstad heeft opgeleverd. (xx)

BUSFEITEN

Niet precies iets voor deze rubriek, maar in Rotterdam gaat rederij Tonissen een amphibische bus inzetten, zodat een rondrit door de stad kan worden afgesloten met een vaartochtje. Toch zouden hier ook mogelijkheden moeten zijn voor lijndienstverkeer, bijvoorbeeld in het gebied van de grote rivieren. Jammer is alleen dat de bus wegens de achterwiel aandrijving het water achterstevoren dient te verlaten, maar ook daar zal wel wat op te vinden zijn. (en)

VDL Berkhof dreigt orders mis te lopen door de steeds vaker gestelde eis dat gasbussen moeten worden ingezet. Berkhof maakt deze – duurdere -bussen niet (en is dat ook niet van plan) omdat de door hen geleverde bussen met DAF dieselmotoren aantoonbaar schoner zijn dan gasbussen (xx)

AMSTERDAM GVBA

De procedure voor de bestelling van nieuwe bussen heeft wat meer tijd genomen dan verwacht, maar toch zullen eind oktober in Ligny de eerste EEV bussen van de band rollen. In december zijn ze allemaal klaar. Op 6 augustus is van bus 127 het motor-

compartiment uitgebrand. De 551 ging op 7 augustus als oefenobject naar de brandweer in Amstelveen. De Citaro's 004-006 zijn overgenomen van Evobus, en blijven dus na het vertrek van de waterstofbussen doorrijden. (dat)

ARNHEM Connexxion

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft bij een controle op 25 augustus zeven diesel- en trolleybussen afgekeurd wegens ongedeelijke remmen. Het wordt inderdaad tijd dat de boel hier wordt aanbesteed. (nu.nl)

ARRIVA

De capaciteit van de reeks 8201-8244 is 38+2 zit/42 staan/1 rolstoel. 5567, 5569, 5580 en 5581 konden verkocht worden aan C.W. Ringelberg en 5586 aan Van Dongen. Keert de tijd terug dat de bussen weer gewoon in Nederland blijven? (en/adv)

CONCESSIES

De Provincie Overijssel heeft voor Salland (11 ex 12) gebruik gemaakt van de optie de concessie van de huidige vervoerder (Connexxion) met twee jaar te verlengen tot einde 2009. De provincie Gelderland verlengt de concessie Rivierenland (22 ex 23) tot het zelfde tijdstip. Zittend vervoerder is ARRIVA.

De ministerraad heeft besloten een voorstel in te dienen tot wijziging van de Wet Personenvervoer 2000, waardoor de stadsregio's de keuze krijgen tussen onderhands gunnen of aanbesteden. Als voorlopige maatregel wordt het besluit Personenvervoer 2000 zodanig gewijzigd, dat aanbesteding per 1.1.2009 kan worden uitgesteld totdat de wetswijziging van kracht is. (en/xx)

CONNEXXION

Voor Amstelland-Meerlanden komt het volgende nieuwe materieel in dienst:

3813-3942 MAN Lion's City standaard 12 m

3942-4001 MB O530 standaard 12 m voor het Schiphol Sternet

9182-9226 MB O530G 18 m voor de Zuidtangent.

De totale levering MAN standaard belooft 130 stuks, waarvan een (1) eigendom van MAN blijft, zoals destijds de 8277.

Men overweegt de busvloot in Twente op grond van toezeggingen bij de gunning van de concessie in te richten voor hybride aandrijving (diesel/electrisch). In Friesland wordt tijdelijk nog een Berkhof Ambassador demo ingezet, die administratief 3159 is, maar een in Denemarken opgeplakt nummer 4061 draagt. Museumbus NOF 1121 (ex Citosa 1111) was op 1 september in Nieuwolda betrokken bij een botsing en is volgens persberichten total loss. (en/adv/smb/xx)

CULEMBORG Connexxion

Per 22 september gaat men op de stadsdienst een "busje plus" inzetten, een kleine stadsbus waarachter in de drukke tijden een kleine aanhanger wordt gehecht. Het concept wordt reeds toegepast in Zwitserland. (xx)

FRIESLAND Connexxion

In kleine kernen die geen busvervoer (meer) hebben zijn (in totaal 10) flexx-haltes geplaatst, waarlangs men door een druk op een knop de lijnbus een ommetje kan laten maken. Dit alles naar goed gebruik op proef. (xx)

NOORD-BRABANT VEOLIA

De staakgrage chauffeurs in West- en Midden Brabant bleven de confrontatie zoeken met de Veolia directie, die op haar beurt de bonden uitdaagde met alternatieven te komen voor het 14 punten bezuinigingsplan. De bonden hebben zich toen tot het moederbedrijf van Veolia, dat nu in Zweden blijkt te zitten, gewend om tekorten bij te passen. Na een gesprek van de bonden met de Europese directie van Veolia, dat goed verlopen heet te zijn, beloofde FNV Bondgenoten met een eigen voorstel komen. Een gesprek met Veolia over dit voorstel op 31 augustus leverde echter geen resultaat op. Dus dreigde men weer met acties.

Het is duidelijk dat de bezuinigingen niet ten koste mogen gaan van de arbeidsvoorwaarden van het personeel. Niettemin zou een vervoerder waar zo gemakkelijk tot staking wordt overgegaan niet meer voor een concessie in aanmerking mogen komen. Directie en personeel hebben hier een gezamenlijke verantwoordelijkheid jegens opdrachtgevers en reizigers. Wellicht mede uit dit soort overwegingen trok de directie op 3 september het bezuinigingsplan in. Blijft over dat provincie en Veolia menen nog iets van elkaar te vorderen te hebben. (xx)

NOORD-HOLLAND

Voor de nieuwe concessie Noord-Holland Noord (32 ex 33) stelt de provincie voor een zoveelste tussenvorm tussen bus en taxi in te zetten, die de naam "Overstapper" heeft gekregen, en die de inwoners van kleine kernen telefonisch kunnen bestellen. (xx)

NOORD-HOLLAND/STADSREGIO AMSTERDAM Connexxion

In de concessie Amstelland-Meerlanden wordt dit najaar de gehele vloot vervangen door (135) nieuwe lagevloerbussen. Zie hiervoor onder Connexxion.

NIJMEGEN NOViO

Van 3 september tot 21 december rijdt op proef de Waalsprinter van P+R Ovatonde via de waalbrug en het centrum naar Heijendaal. Het parkeren kost EUR 2,- en dan mogen max. 4 personen gratis met de bus mee. (en)

VEOLIA

De ex Maastrichtse 842 en 851 zijn in augustus van Apeldoorn naar Tilburg overgebracht als 9842 en 9851. 844 en 845 rijden bij Ed Slangen. Sinds 25 augustus komen, te beginnen in Tilburg, de Volvo stadsbussen 3868 e.v. in dienst. De Deense 3001 etc (indeling 31/56) zijn – al of niet in dienst geweest – terug naar Connex Danmark, dat nu van ARRIVA is. (en/adv)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda. Zie bericht Stuttgart.

ARGENTINIË.

Buenos Aires. De 2 kilometer lange tramlijn in het stadsdeel Puerto Madero (een voormalig havengebied) werd op 15.7.2007 door president Kirchner officieel in dienst gesteld. In zijn toespraak stelde hij dat daarmee een fout van 45 jaar geleden werd goedge maakt en dat dit het begin moet worden van een nieuw tramnet in de Argentijnse hoofdstad. Met de twee trams uit Mulhouse (motorrijtuigen 2004 en 2005; zie ook HOV/RN 579) wordt een kwartierdienst gereden met een rijtijd van tien minuten. Met dank aan de lezer die ons dit bericht toezond.

AUSTRALIË.

Adelaide. Na zo'n 25 jaar dienst moeten de gelede O-Line bussen worden vervangen. Probleem is dat er geen busfabrikant te vinden is om deze speciale bussen met geleide wielen aan de zijkant te fabriceren. Het systeem is in Adelaide altijd een eiland bedrijf geweest waarmee in het voorstadvervoer de maximale capaciteit werd bereikt. Er wordt naar een oplossing gezocht. In het weekeinde van 4 en 5.8.2007 werd de tramexploitatie stilgelegd om op het Victoria Square de aansluiting met de verlenging door de King William Street aan te leggen. Het oude eindpunt Victoria Square werd per 6.8.2007 vervangen door een tijdelijk eindpunt met overloopwissels voor het Hilton Hotel aan de westkant van Victoria Square. Aan de verlenging werd toen nog gewerkt, o.a. aan de afwerking van de haltes en overige infrastructuur. Het nieuwe traject komt in september 2007 in dienst. Met de aflevering van de motorrijtuigen 111 en 112 zijn nu alle nieuwe trams aanwezig. In totaal 11 trams; motorrijtuig 103 ontbreekt. Dit rijtuig raakte, zoals destijds bericht, bij de overtocht onherstelbaar beschadigd en dit nummer bleef open. Ook dit bericht ontvingen wij van een lezer, waarvoor onze dank.

BRAZILIË.

Santos. Voor de succesvolle nostalgische tramlijn werd motorrijtuig 1799, ex Sao Paulo, aangekocht. Deze tram werd in 1938 in New York in dienst gesteld, ging in 1948 naar Sao Paulo, werd daar in 1968 afgevoerd en stond toen 30 jaar ergens in een park. De 1799 heeft nog het originele Brill onderstel en de originele motoren met schakelkast.

BULGARIJE.

Sofia. Ons laatste bericht over het enige trambedrijf in Bulgarije ging over een bestelling van 18 lagevloertrams bij Inekon (HOV/RN 569). Tot nu toe werd er daarvan nog geen een afgeleverd. Men exploiteert 15 tramlijnen met een spoorbreedte van 1009 mm en 2 tramlijnen (lijnen 20 en 22) met een spoorbreedte van 1435 mm. De uit Bonn overgenomen DUEWAG motorrijtuigen, waarvan een aantal als plukwagen dient, rijden uitsluitend op lijn 22.

DOMINICAANSE REPUBLIEK.

Santiago. Door de Spaanse spoorwegmaatschappij FEVE wordt een 22 kilometer lange tramlijn aangelegd. Als het goed is, is men inmiddels met de werkzaamheden begonnen.

DUITSLAND oost.

Erfurt. Nog eens 10 KT4D motorrijtuigen werden aan Tallinn verkocht. In april 2007 vertrokken de 488 en 513 als eerste naar Estland. In mei/juni 2007 volgden de 428, 477, 478, 481, 486, 487, 507 en 511. Op 5.10.2007 komt het nieuwe traject Rieth – Mainzerstrasse – Riethstrasse – Vollbrachtstrasse – Salinenstrasse in gebruik. Hier gaat lijn 1 rijden op een op deze datum te wijzigen lijnennet.

lijnennet per 5.10.2007:

- lijn 1: Europaplatz – Rieth – Magdeburger Allee - Anger – Thüringerhalle.
- lijn 2: Ringelberg – Anger – Messe (ongewijzigd).
- lijn 3: Europaplatz – Domplatz – Anger – Urbicher Kreuz *)
- lijn 4: Bindersleben – Hauptfriedhof – Domplatz – Anger – Wiesenhügel.
- lijn 5: Zoopark – Magdeburger Allee – Anger – Brühler Garten – Lutherstrasse.
- lijn 6: Rieth – Domplatz – Anger – Steigerstrasse.
- lijn 7: Hauptbahnhof – Messe (Messelijn, facultatief).

*) nieuwe naam voor het eindpunt Windischholzhausen.

In de avonduren wordt een aangepast lijnennet geëxploiteerd met de lijnen N1 t/m N5.

Halle. De Tatra driewagen tramstellen (motorw.+motorw.+aanhangw.), waarvan nog 14 combinaties inzetbaar zijn, rijden van ma t/m vr op de lijnen 1, 2 en 3/8. Het nieuwe traject Kröllwitz – Heide wordt op 14.10.2007 geopend. Slechts bij uitzondering berichten wij over tarieven, vandaag een uitzondering. In samenwerking met twee ziekenhuizen krijgen nieuwe moeders een startpakket met daar in een Familien Plus Karte. Moeder, baby en kinderwagen kunnen een half jaar lang gratis gebruik maken van bus en tram.

DUITSLAND west.

Bochum. Tussen Linde Mitte en Kesterkamp werd in juli/augustus 2007 een tweede spoor aangelegd. Op 9.9.2007 werd in de werkplaats Riemke een Spaans buffet aangeboden voor de prijs van € 15. Behalve dit gesmikkel kon ook worden genoten van enkele dansdemonstraties, naar wij aannemen met Spaans temperament. De echte liefhebber kwam natuurlijk voor de presentatie van het eerste normaalspoor Tango motorrijtuig.

Het voortbestaan van het enkelspoor traject Witten Zentrum – Heven Dorf van lijn 310 staat ter discussie. Dit gedeelte moet worden opgeknapt of opgeheven. Men onderzoekt drie varianten: een inkorting tot Witten Bahnhofstrasse; een inkorting tot Heven Hellweg; handhaven van het bestaande traject met ombouw tot dubbelspoor. Tijdens een informatiebijeenkomst spraken de inwoners van Heven zich uit vóór het behoud van de tram.

Bremerhaven. Na de ophef van de laatste tramlijn in 1982, verbleef alleen motorrijtuig 7 (bouwjaar 1908) nog in Bremerhaven. Het stond jarenlang ontoegankelijk in een busgarage en een plan om de tram in een grote glasvitruine in het centrum te plaatsen bleek te kostbaar. Sinds februari 2007 staat het historische rijtuig in een hal van een voormalig scheepsbouwbedrijf. Hier wordt door “Modellstadt Bremerhaven” onder andere een grote modelbaan aangelegd.

Darmstadt. Het is niet mogelijk om zo maar een SB9 aanhangrijtuig aan een ST14 motorrijtuig te koppelen. Dat werkt niet met de elektronica in de nieuwe motorrijtuigen. Daarom worden de aanhangrijtuigen voor dit doel aangepast. Alle bezwaarschriften in de onteigeningsprocedure voor de aanleg van de 950 meter lange verlenging van lijn 8 in Alsbach naar de Melibokusschule werden afgewezen. Als de deelstaat met de subsidie over de brug komt kan nog dit jaar met de aanleg worden begonnen. Met deze verlenging komt de huidige eindpuntlus Beuneweg te vervallen.

Dortmund. Met het in het centrum ondergronds brengen van de twee laatste tramlijnen 403 en 404 (zie HOV/RN 567) lijkt voorlopig het railnet voltooid. Het nieuwe tunneltraject wordt op 27.4.2008 geopend. Op deze dag komen ook de nieuwe lagevloertrams voor het eerst in de personendienst. Bombardier levert vanaf september 2007 vier trams, de rest volgt in 2008.

De verlenging Grevel – Bergkamen (lijn U42), de verlenging Hacheney –Wellinghofen (lijn U49) en de aanleg van de nieuwe lijn Huckarde Abzweig – Kirchlinde zijn uit de planning gehaald. Ook een nieuwe lijn Körner Hellweg – Schüren is van tafel, zij het dat het tracé voor deze lijn wordt vrijgehouden.

Veel rumoer in de wereld rond de aanbesteding van het openbaar vervoer volgens Europese regels. In Dortmund blijft dit tot 2018 in handen van DSW21 (Dortmunder Stadtwerke AG - Verkehrsbetriebe).

Düsseldorf. Ter aanvulling van het bericht in het vorige nummer: van de serie 3301 – 3315 (NF8U) worden de laatste rijtuigen in september/oktober 2007 afgeleverd. De eerder geleverde 3301 – 3303 gingen voor nawerk terug naar de fabriek.

De tramkwesie in Neuss. Na de uitslag van het referendum (HOV/RN 584) probeerden de verliezers/ tegenstanders toch nog de kwestie naar hun hand te zetten. Tevergeefs. Op 15.6.2007 besloot de gemeenteraad dat lijn 709 in de toekomst in enkelspoor door de voetgangerszone blijft rijden, waarbij mogelijke varianten niet meer aan de orde zijn. Hierbij wordt het voetgangersgebied nieuw aangelegd en de riolering vervangen. Een behoorlijke klus waardoor vanaf januari 2008 t/m augustus 2008 het tramverkeer wordt onderbroken. En nu maar hopen dat men straks niet “vergeet” het nieuwe tramspoor aan te leggen.

Aan de destijds in dit blad aangekondigde open dag in de remise Heerd (12 en 13.5.2007) zouden wij normaal gesproken achteraf geen aandacht meer besteden. De gebruikelijke ritten met museummaterieel, een materieelshow en een veiling. Bij deze veiling echter een opmerkelijke kavel: opgesteld stond het tweeassige motorrijtuig 616, ex Lissabon. Tot 20.5.2007 kon via de veilingssite ebay een bod worden uitgebracht. Is er een lezer die hier iets meer over weet?

In de maanden juli/augustus 2007 lagen de onteigeningsplannen voor de zogenaamde Hafentram ter inzage.

Naar verwachting kan binnenkort worden begonnen met de aanleg van de Wehrhahnlijn. De opening verschuift naar 2014. Projectontwikkelaars hebben inmiddels hun oog laten vallen op de Jan Wellem Platz waar na de opening van de Wehrhahnlijn de keerlus vervalt. Ter vervanging komt er een grote lus Sternstrasse – Marienhospital – Venloer Strasse – Nordstrasse – Sternstrasse, waarvoor de nodige aansluitingen moeten worden gelegd.

Hamburg. De oppositiepartijen in de Hamburgse gemeenteraad lopen te hoop tegen de steeds duurder wordende aanleg van lijn U4 in de Hafen-City. Onlangs werd bekend dat het € 43 miljoen duurder gaat worden. De teller staat nu op € 298 miljoen en men vreest een bodemloze put. De kostenoverschrijding wordt toegeschreven aan de prijsstijgingen in de bouwbranche. Men dreigt ook € 100 miljoen overheidssubsidie mis te lopen. Men eist een nieuwe kosten/baten analyse. En dan te bedenken dat al besparingen in het ontwerp van de lijn waren aangebracht. Ondanks al dit sombere gedoe wordt binnenkort een aanvang gemaakt met de aanleg. Tussen de toekomstige stations Lohnpark en Überseequartier wordt een 47 meter diepe damwand geslagen en in 2008 begint men met het boren van de eerste tunnelbuis. De opening is eind 2011. En als het aan de Hamburger Hochbahn ligt bouwt men gelijk door aan een verlenging naar Wilhelmsburg.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Negen nieuwe tweesysteem treinstellen (474.104 – 112) en 33 verbouwde treinstellen (474.113 – 145) worden vanaf 9.12.2007 ingezet op de lijn naar Stade. Op 9.7.2007 werd deze lijn (met systeemscheiding in Neugraben) vrij gegeven voor instructieritten.

Hannover. De eerder gemelde verkoop van 16 motorrijtuigen uit de serie 6000 ging niet door. Men is nu in gesprek met een mogelijke nieuwe koper die behalve de in HOV/RN 579 genoemde 16 trams, ook interesse heeft in de motorrijtuigen 6153, 6168, 6171 en 6180 uit de tweede serie. Hiervan zijn overigens de 6153 en 6180 nog in dienst.

De dreiging om lijn 1 in te korten tot Gleidingen (zie HOV/RN 584) heeft in ieder geval tot resultaat gehad dat men met de Landkreis Hildesheim in gesprek is over haar aandeel in de kosten.

Op het terrein van de remise Buchholz werd een nieuw dienstgebouw in gebruik genomen. Het museummaterieel verhuist van hier naar een nieuw te bouwen hal bij de remise Döhren. En dat is jammer want met wat goede wil had dit ondergebracht kunnen worden in het historische deel van dit complex. Daar wordt nu met behoud van monumentale elementen een winkelcentrum in ondergebracht.

In het Nahverkehrsplan 2008 worden de doelstellingen geformuleerd voor het bus- en railvervoer in de regio Hannover tot en met het jaar 2013. Zie ook bericht Hannover-DB. De nieuwe tramlijn vanaf Lahe naar Misburg Nord (1½ km.) komt niet vóór december 2008 in dienst. Een verdere verlenging met 1,7 kilometer tot Misburg Zentrum niet vóór 2011. Het project wordt vertraagd door de vele bezwaren van omwonenden. In het plan is ook de verlenging opgenomen van Garbsen naar Garbsen Mitte en een tramlijn naar Hemmingen, aftakkend bij de halte Wallensteinstrasse aan de lijn naar Wettbergen. Railverbindingen naar Davenstedt, Ahlem Nord, Isernhagen Süd en Südstadt worden in studie genomen.

Hannover-DB, S-Bahn. In het Nahverkehrsplan 2008 is sprake van een S-Bahnnet dat in 2009 uit 9 lijnen bestaat.

Gepland S-Bahnnet 2009:

- lijn S1: Minden – Stadthagen – Haste – Wunstorf – Hannover Hbf – Weetzen – Barsinghausen – Haste.
- lijn S2: Nienburg – Neustadt a.R. – Wunstorf – Hannover Hbf – Weetzen – Barsinghausen – Haste.
- lijn S3: Hannover Hbf – Lehrte – Sehnde – Hildesheim.
- lijn S4: Bennemühlen – Langenhagen – Hannover Hbf – Messe/Laatzen – Sarstedt – Hildesheim.
- lijn S5: Paderborn – Hameln – Springe – Weetzen – Hannover hbf – Langenhagen – Hannover Flughafen.
- lijn S6: Hannover Hbf – Burgdorf – Celle (niet via Lehrte).
- lijn S7: Hannover Hbf – Lehrte – Burgdorf – Celle.
- lijn S8: Hannover Flughafen – Hauptbahnhof – Messe/Laatzen (Messelijn, bij evenementen).

Een verbinding Hildesheim – Hannover Flughafen via het Hauptbahnhof moet in 2012 gerealiseerd zijn. Verder wordt onderzoek gedaan naar een aantal nieuwe stations.

Kassel. De RegioTram dienst naar Treysa (zie HOV/RN 584) wordt geëxploiteerd als lijn RT9.

Op 12.5.2007 vonden de eerste testritten plaats in de tramtunnel onder het Hauptbahnhof door. Omdat de bovenleiding nog niet ingeschakeld was, gebeurde dit met dieseltractie met de duomotorrijtuigen 754 en 756. Op 19.6.2007 werd met de 754 elektrisch gereden en een dag later met een N8C motorrijtuig. Op 19.8.2007 werd de RegioTram tunnel vrij gegeven voor het tramverkeer en konden de in het Hauptbahnhof eindigende RegioTramlijnen via het centrum worden verlengd. Als eerste gebeurde dit op 19.8.2007 met lijn RT4 die komende vanuit Wolfhagen via het Hauptbahnhof en de voetgangerszone Königstrasse rijdt om dan terugkerend naar het Hauptbahnhof de retourrit te maken.

Op 16.9.2007 volgden de lijnen RT3 (uit Hofgeismar) en RT5 (uit Melsungen) die via het Hauptbahnhof en het centrum doorrijden naar het eindpunt (keerlus) Leipziger Strasse. In december 2007 volgt lijn RT9 (uit Treysa) waarvoor bij het Auestation de keerlus in aanleg is.

Sinds 14.5.2007 rijdt lijn 3 weer door de Landgraf Karl Strasse. De afgelopen twee jaar werden hier de sporen vernieuwd. De omleidingroute via de tijdelijke sporen in de Baunsbergstrasse kwam te vervallen.

De Duitse mededingingsautoriteit, het Bundeskartellamt, is akkoord gegaan met het vestigen van de "Regio Tram Kassel Betriebsgesellschaft mbH", een gezamenlijke onderneming van DB Regio en de RBK, Regionalbahn Kassel (Hessische Landesbahn/Kasseler Verkehrs Gesellschaft). Dit nieuwe bedrijf is de exploitant van het RegioTramnet.

Keulen. In aansluiting op het bericht in het vorige nummer: het tunneltraject Dom/Hauptbahnhof – Breslauer Platz en het gewijzigde lijnnet kwamen op 5.8.2007 in dienst. Daarbij is het station Breslauer Platz nog niet af en rijden de lijnen 5, 16 en 18 hier zonder te stoppen door. Pas in 2009 komt dit station in dienst. In juli 2007 werd het laatste K4500 motorrijtuig afgeleverd en is de 69 stuks tellende serie lagevloertrams compleet. Met uitzondering van lijn 7 (geen toelating) worden ze ingezet op alle lagevloerlijnen. In juni 2007 vertrokken de eerste 4 Stadtbahn B-motorrijtuigen uit de serie 2000 over de weg naar Istanbul. Hierbij motorrijtuig 2043 die eigenlijk een plaats zou krijgen in het trammuseum.

De aanleg van de nieuwe noord/zuidlijn bestaat uit 3 bouwfases.

Fase 1. Het tunneltraject Kurt Hackenberg Platz – Bonner Wall met een lengte van ± 4 kilometer.

Fase 2. De verbinding vanaf de Bonner Wall langs het tracé van de vroegere Hafentunnel aansluitend op het traject van lijn 16 (Rheinuferbahn) bij de halte Schönhauser Strasse. Lengte ± 1 kilometer.

Fase 3. Het bovengrondse traject, aansluitend op de tunnelsporen, vanaf de Bonner Wall naar Arnoldshöhe. Lengte: 2 kilometer.

Uit oogpunt van een optimale exploitatie zou het gewenst zijn dat alle delen gelijktijdig in gebruik worden genomen. Maar daar ziet het niet naar uit. Terwijl de tunnelwerken goed op schema liggen, zijn er op de aansluitende trajecten vertragingen ontstaan door allerlei procedures die op een laat tijdstip nog moesten worden doorlopen. De tunnel zelf komt eind 2008/begin 2009 in ruwbouw gereed. Inclusief de afwerking van de stations kan dit traject eind 2010 in gebruik worden genomen. Of dan ook de tweede fase gereed is, is nog maar de vraag. Een tijd lang heeft er een discussie gewoed over de gelijkvloerse kruising met de Bundesstrasse 9, een drukke verkeersweg, met de vraag of de tram hier nu wel of niet absolute prioriteit moet krijgen. Even is zelfs aan een tunnelvariant gedacht maar dat wel op een plaats waar de Rijn bij hoog water regelmatig buiten haar oevers treedt. Uiteindelijk is nu toch gekozen voor een gelijkvloerse kruising met prioriteit voor de tram. Na het doorlopen van de inspraakprocedure, kan dit traject, als het allemaal meezit, eind 2010 in dienst komen. Maar er moet ook nog met de DB worden onderhandeld omdat het tracé versteviging van de spoordam bij de Sudbrück noodzakelijk maakt. Het zou dus ook een jaar later kunnen worden. Als deze toevoerlijn naar de nieuwe noord/zuid tunnel in gebruik komt betekent dit voor de uit Bonn komende lijn 16 een tijdswinst van ongeveer 10 minuten en een ontlasting van het tunneltraject via de Neumarkt. De te verlaten sporen tussen de Schönhauser Strasse en Ubierring blijven als dienstsporen gehandhaafd.

In aansluiting op de tunneluitgang aan de Bonner Wall (3^e fase) komt er een bovengrondse verlenging via de Bonner Strasse naar Arnoldshöhe (Verteilerkreis Süd). In de oprit komt de halte Marktstrasse. Verder komen er nog vier halten aan dit gedeelte. Naar Arnoldshöhe rijdt op dit moment buslijn 132, de drukste buslijn in Keulen.

Neurenberg. In september 2007 wordt door Stadler het eerste Variobahn motorrijtuig afgeleverd.

Stuttgart. In het weekend van 13/14.10.2007 wordt met een groots programma afscheid genomen van het trammuseum Zuffenhausen. Dit wordt gesloten. In mei 2008 wordt het museum heropend in de remise Bad Cannstatt. Op 9.12.2007 worden afscheidsritten gereden met de GT4 trams op de per 8.12.2007 op te heffen laatste meterspoor tramlijn 15. Hierbij wordt ook voor het laatst het traject Zuffenhausen - Stammheim bereden. Dit traject wordt omgebouwd voor de normaalspoor Stadtbahnlijn U15. Vanaf 10.12.2007 rijdt er een tijdelijke busdienst. Van de onverwoestbare GT4 motorrijtuigen gaan de 401, 450, 629, 630, 631 en 632 naar het museum. Een welkome aanvulling voor de ritten met historisch materieel.

ESTLAND.

Tallinn. In mei/juni 2006 arriveerden uit Erfurt de KT4D motorrijtuigen 449, 453, 454, 489, 492 en 494. Na enige aanpassing kwamen ze in dienst als 144 – 149. Daarbij gaat motorrijtuig 148 (ex Erfurt 494) tegenwoordig door het leven als type KT6. Dit rijtuig kreeg de lagevloerbak ingebouwd van het verongelukte motorrijtuig 107. Door de indienststelling van de uit Erfurt overgenomen trams kon een aantal niet meer dienstvaardige KT4 trams worden gesloopt. In april 2007 arriveerden uit Erfurt de KT4D motorrijtuigen 448 en 513 en in mei/juni 2007 volgden de 438, 477, 478, 481, 486, 487, 507, 511.

FINLAND.

Helsinki. Al jaren kampt men bij de 40 door Bombardier geleverde Variobahn motorrijtuigen met allerlei technische problemen. Gemiddeld is minder dan de helft van deze trams dienstvaardig. Men onderzoekt nu de mogelijkheid om de trams aan Bombardier terug te geven al dan niet in ruil voor iets beters. Op 27.5.2007 werd lijn 8 doorgetrokken naar het eindpunt Arabia van lijn 6. Hier gaan trams van beide lijnen op elkaar over.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Op 29.5.2007 werd lijn B met 1,4 kilometer verlengd vanaf Pessac Bognard naar Pessac Centre. Op 21.6.2007 werd lijn A verlengd van Saint Augustin tot Mérignac Centre (4,6 km.). Over een lengte van 750 meter wordt hier APS, ondergrondse stroomtoevoer, toegepast.

Marseille. Op 30.6.2007 vond de officiële heropening plaats van het trambedrijf. Twee dagen gratis vervoer. Op 2.7.2007 begon de normale dienstuitvoering. In exploitatie zijn de lijnen:

T1: Eugène Pierre – Les Caillols,

T2 : Euroméditerranée – Blancarde.

In totaal 8½ kilometer met 21 halten.

In september 2007 wordt lijn T1 vanaf Eugène Pierre verlengd tot Blancarde en sluit daar aan op lijn T2. In 2008 wordt het net weer groter door de verlenging van lijn T2 vanaf Euroméditerranée naar Arenc (700 meter) en wordt lijn T1 vanaf Blancarde verlengd tot Noailles en vandaar via de route van de vroegere lijn 68 naar St. Pierre. Omdat het nieuwe materieel breder is werd de tramtunnel in Noailles voorzien van enkelspoor. In augustus 2007 waren alle 26 Flexity Outlook motorrijtuigen met de nummers 1 – 26 afgeleverd.

HONGARIJE.

Boedapest. Eind maart 2007 waren er al zoveel Combino's in dienst op de lijnen 4 en 6 dat op 2.4.2007 de achtassige gelede Ganz motorrijtuigen van deze lijnen de oude UV stellen op lijn 49 konden vervangen. Op deze dag werd lijn 49 in verband met de aanleg van metrolijn 4 voor een periode van twee jaar ingekort tot Kálvin tér. Inmiddels zijn alle Combino's (40 stuks) afgeleverd. De UV motorrijtuigen reden nog tot eind juli 2007 gekoppeld op lijn 41 en als driewagen stellen (motorrijtuig + aanhangrijtuig + motorrijtuig) op lijn 47. Toen werden ze ook hier door de achtassers vervangen en behoort hun inzet tot het verleden. Ongeveer 10 motorrijtuigen en 5 aanhangrijtuigen houdt men als reserve achter de hand. Voor de nieuwe metrolijn 4 wordt een 7,4 kilometer lange tunnel geboord tussen Kelenföld, onder de Donau en het centrum door, tot het station Keleti pályaudvar. De lijn komt in 2010 in dienst.

Miskolc. In juni 2007 kwamen uit Wenen motorrijtuig 4713 en de aanhangrijtuigen 1123 en 1132. Het hier al langer aanwezige Weense motorrijtuig 4716 kreeg het nummer 199.

INDUSTRIE.

United Streetcar. Dit nieuwe bedrijf is een dochteronderneming van Oregon Iron WORKS in Clackamas (VS). Hier worden voor de Amerikaanse markt de Skoda trams in licentie gebouwd. (Zie ook HOV/RN 581).

ISRAËL.

Tel Aviv. Zo als bekend gaat Siemens hier Combino Supra lagevloertrams leveren met een recordlengte van 72 meter. Dat wil zeggen als het lukt om aan de eisen van de opdrachtgever tegemoet te komen die een min of meer gepantserde uitvoering wenst, bestand tegen mogelijke terroristische aanslagen.

LETLAND.

Riga. Bij Skoda werden 150 nieuwe trolleybussen besteld ter vervanging van oud materieel. Ze worden geleverd vanaf september 2007 over een periode van vijf jaar.

NOORWEGEN.

Oslo. In plaats van een light-metro wordt nu vanaf Skøyen een tramlijn aangelegd naar een te ontwikkelen woonwijk op het terrein van het oude vliegveld. Het geld voor deze tramlijn is al beschikbaar. Men is het er alleen nog niet over eens of men hiervoor een aanwezige vrije busbaan gaat gebruiken of dat men een bovengronds tracé vrij maakt door een autoweg ondergronds te brengen. Verder bekijkt men een verlenging van de tramlijn vanaf Sinsen naar Tonsenhagen. In deze relatie wordt het vervoer verzorgd door de drukke buslijn 31.

OEKRAÏNE.

Dnepropetrowsk. Fabrikant Jushmasch bouwde in 2006 een driedelige achtassige gelede tram; prototype K1-M8. Bij gebrek aan een koper werd het rijtuig aan het trambedrijf van Dnepropetrowsk uitgeleend waar het zonder nummer dienst doet. Ook deze stad wordt overspoeld door minibusjes op particuliere buslijnen. Dit gaat duidelijk ten koste van het trolleybusbedrijf. Op vroeger drukke lijnen met hoge 5-8 minuten frequenties wordt nu slechts om de 20 minuten gereden.

Kiev. In HOV/RN 569 schreven wij over de productie van een serie dubbelgelede achtassers. Daar is niets van terecht gekomen, op één prototype na: motorrijtuig 401. Deze doet dienst op lijn 1. In plaats hiervan is men begonnen met een aantal Tatra T3 motorrijtuigen te moderniseren. In het centrum lijkt de tram het veld te moeten ruimen voor het steeds drukker wordende au-

toverkeer. De ooit zo drukke lijn 18 rijdt zeer onregelmatig of niet. In tegenstelling tot het trambedrijf wordt wel flink geïnvesteerd in het trolleybusbedrijf. De afgelopen jaren werden grote series van verschillend fabrikaat en typen aangeschaft.

Kriwoj Rog. Een aantal Tatra T3 motorrijtuigen, bestemd voor de sneltramlijn, werd/wordt gemoderniseerd. Ze rijden in dubbeltractie of met drie rijtuigen gekoppeld. Net als in Kiev werden twee T3 motorrijtuigen omgebouwd tot een dubbelgelede achtasser.

Vinnitsa. De eerste uit Zürich afkomstige tramstellen werden in hun Zwitserse kleuren in dienst gesteld. Nog steeds is er sprake van dan 10 buiten dienst gestelde T4 Tatra's naar Yevpatoria gaan. Enkele T3's worden gemoderniseerd voor de sneltramlijn in Kriwoj Rog.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-GM. Strassenbahn Gmunden. Dit jaar wordt het traject Bezirkshauptmannschaft – Frans Josef Platz onder handen genomen. Sporen en bovenleiding worden vernieuwd en er wordt een nieuw onderstation geplaatst. Alle halten worden aangepast voor de inzet van een lagevloertram die men in 2008 met het oog op de Oberösterreichische Landesausstellung uit Innsbruck wil lenen. Achter de schermen worden voorbereidingen getroffen voor de aansluiting met de Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf.

Stern & Hafferl-LH. Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck. Op deze lijn is motorrijtuig ET24.104 (ex Montafonerbahn) nagenoeg dagelijks in de personendienst aan te treffen. Méér dan anders. Normaal wordt dit rijtuig ingezet bij uitval van één der twee meersysteem motorrijtuigen. Deze meersysteem motorrijtuigen naderen de kilometerstand voor het uitvoeren van een revisie en door de inzet van de ET24.104 kan men dit wat uitstellen. En dat heeft ongetwijfeld te maken met het wel of niet voortbestaan van deze lijn.

Graz. Op 21.3.2007 werd lijn 4, zoals eerder bericht, met 1,54 kilometer en 4 halten verlengd vanaf Liebenau Stadion tot het winkelcentrum Murpark. De verlaten keerlus bij het Stadion blijft voor evenementen in gebruik. Museummotorwagen 121 vertrok op 29.3.2007 voor een gastoptreden naar het trammuseum in Wenen. De oldtimer verscheen ook voor speciale ritten op het Weense tramnet. In oktober 2007 keert de 121 terug. Uit Wenen werden de E1 motorrijtuigen 4654, 4677 en 4706 overgenomen. Ze krijgen in Graz de nummers 291 – 293.

Wenen:	Graz:	aankomst:
4654	291	14.06.2007
4677	292	18.06.2007
4706	293	20.06.2007

Linz. Volgend jaar worden de Flexity Outlook (Cityrunners) lagevloer motorrijtuigen 022 – 033 afgeleverd en worden de tienassers 68 – 79 buiten dienst gesteld. Dat vergt meer remiseruimte. Hiertoe wordt de remise Kleinmünchen vergroot. Een remise voor 20 lagevloertrams komt er later ook in Leonding aan de toekomstige verlenging van lijn 3.

Wenen. Op 16.3.2007 vond in de fabriek van Bombardier in Wenen Floridsdorf de roll-out plaats van de eerste van de 38 bestelde T1 motorrijtuigen voor lijn U6, motorrijtuig 2679. De laatste 20 motorrijtuigen van deze serie worden gebouwd in de nieuwe fabriek van Bombardier in Wenen Donaustadt. Door de komst van dit nieuwe materieel komt er eind 2008 een einde aan de (gecombineerde) inzet van T motorrijtuigen met de oudere E6 + c6 tramstellen. Dan kan ook met een maximumsnelheid van 80 km/u worden gereden. De nieuwe T1 trams wijken (technisch) in een aantal zaken af van hun T voorgangers 2601 – 2678. Zo hebben ze een groter motorvermogen en een andere bekabeling. Om T + T1 gecombineerd te laten rijden, worden de T motorrijtuigen aangepast. De nieuwe trams komen eind 2007 op lijn U6 in dienst. Voor de E6 motorrijtuigen en c6 aanhangrijtuigen hoopt men een koper te vinden.

Er werd in de afgelopen berichtperiode weer een aantal E1 motorrijtuigen en c3 aanhangrijtuigen buiten dienst gesteld. Naar Krakow gingen de motorrijtuigen 4685, 4698 (april 2007), 4473 en 4675 (mei 2007). Deze laatste twee worden in Krakow plukwagen. Aanhangrijtuig 1146 ging naar het Weense trammuseum (werd daar kinderspeelplaats) en in juni 2007 betrokken motorrijtuig 4713 en de aanhangrijtuigen 1123 en 1132 naar Miskolc.

In mei 2007 werden, onder de keurende blikken van vertegenwoordigers van het trambedrijf van Graz, proefritten gereden met motorrijtuig 4440. Na het circuleren van berichten met verschillende aantallen werden uiteindelijk 3 van deze E1 motorrijtuigen aan Graz verkocht: 4654, 4677 en 4706. Zie ook bericht Graz.

Voor de nummerfanaten onder onze lezers. De nieuwe zesdelige metrotreinstellen type V/v hebben een nummer per rijtuig. Het eerste stel is genummerd: 3801+2401+ 2801+2802+2402+3802 (2400/2800 = motorrijtuig; 3800 = stuurstandrijtuig). In de praktijk is de aanduiding 01/02.

POLEN.

Gdansk. De uit Dortmund overgenomen N8C motorrijtuigen 133 en 140 rijden sinds mei 2007 in huisstijl kleur als 1133 en 1140 op alle lijnen.

Gorzów. Een plan van de gemeente voor de herinrichting van het centrum staat ter discussie. Een belangrijke tramstraat wordt dan voetgangersgebied. Zonder tram. En dat betekent het opheffen van de lijnen 2 en 3. De dan overblijvende zwakke lijn 1 (deels enkelspoor) kan dan het kleine trambedrijf niet meer overeind houden.

Krakow. In april 2007 werden uit Wenen de E1 motorrijtuigen 4685 en 4698 overgenomen. In mei 2007 volgden de 4473 en 4675. Deze laatste twee worden als plukwagen gebruikt. Op 1.9.2007 kwam de verlenging Politechnika – Dw.Towarowy in dienst.

Lodz. Door het interlokale trambedrijf MKT werden uit Mannheim de met een lagevloermiddenbak verlengde motorrijtuigen 506, 509, 511, 513, 514 en 515 overgenomen. De 515 arriveerde op 20.4.2007 als eerste en was een week later al te zien op lijn 46 naar Ozorkow. De trams behouden hun wagennummer uit Mannheim.

Poznan. Volgens de bedrijfsleiding, zo laat een lezer ons weten, zullen de 11 Amsterdamse 3G motorrijtuigen nog vijf jaar in dienst blijven. Nieuwe trams, waarom men zit te springen, worden Europees aanbesteed.

Wroclaw. De achtassige trams, type 205 WrAS, die door Protram Wroclaw worden geleverd, hebben alleen een lagevloer middenbak. Ze krijgen de nummers 2701 – 2719. De in aflevering zijnde serie Skoda motorrijtuigen type 16T, hebben de nummers 3001 – 3017.

ROEMENIË.

Boekarest. Alstom kwam als winnaar uit de bus bij een aanbesteding voor de levering van 100 lagevloer trams. Skoda, die zijn type 14T had geoffreerd, had het nakijken. Onverdroten gaat men intussen in de eigen werkplaats verder met de ombouw (wat praktisch gezien neerkomt op nieuwbouw) van oud materieel. Een aantal Tatra's wordt omgebouwd tot gelede tram met de typeaanduiding V2S-T en een nummer vanaf 3001. Verder is men bezig met de bouw van een prototype lagevloertram.

Timisoara. Uit Bremen (al eerder leverancier van tweedehands materieel) werden nog eens 10 motor- en 10 aanhangrijtuigen overgenomen. Begin maart 2007 werden ze per spoor verzonden. Zie voor de nummers bericht Bremen in HOV/RN 584.

RUSLAND.

Astrakhan. Tijdens zware overstromingen op 29 en 30.4.2007 kwam het tramverkeer geheel tot stilstand. Voorgoed. Twee weken later besloot men het toch al sterk ingekrompen trambedrijf definitief op te heffen.

THAILAND.

Bangkok. Voor de spoorlijn naar de luchthaven Suvarnabhumi (zie HOV/RN 557) levert Siemens 4 vierdelige treinstellen van het type Desiro en voor de van deze lijn aftakende "City Line", via het centrum naar Phaya Thai, 5 driedelige treinstellen. In maart 2007 reed het eerste vierdelige treinstel (bovenleiding, 25KV/50Hz wisselstroom) proefritten in het testcentrum Wegberg-Wildenrath. Vanaf augustus 2007 tot december 2007 wordt het materieel vanuit Duitsland verscheept. In maart 2008 gaat een proefbedrijf van start. Op de op viaducten aangelegde hoofdlijn kan met een snelheid van 160 km/u worden gereden.

VERENIGDE STATEN (USA).

Boston. Om een lang verhaal samen te vatten: in maart 2007 waren eindelijk alle 85 door Ansaldo Breda geleverde lagevloer-motorrijtuigen in dienst. En zo kwam er op 16.3.2007 een eind aan de inzet van de zesassige Boeing motorrijtuigen. Er blijven er drie in Boston als werkwagen, een ging er naar een trammuseum, de overige 28 gaan naar de sloop.

Little Rock. Op 16.2.2007 werd de nostalgische tramlijn verlengd naar de Bill Clinton Bibliotheek.

Phoenix. Er is in de eigen werkplaats een begin gemaakt met de eindmontage van de 36 bij Kinki Sharyo bestelde lagevloer-trams. Hierbij is de bestelling verhoogd tot 50 trams. Op een kort stukje spoor worden al proefritten gereden.

San Francisco. Gelijktijdig met het in dienst komen van de nieuwe lijn T (zie HOV/RN 582) werd lijn N ingekort tot Embarcadero en lijn J in de spitsuren via Embarcadero verlengd tot de 4th Street/King Street. Weet u het nog? In 2005 werden uit Newark 11 PCC's overgenomen. Deze werden opgeknapt bij Brookville en komen hier in dienst op lijn F met de nummers 1070 – 1080. In april 2007 werd de spits afgebeten door PCC 1078 in de kleuren van San Diego. Ook de andere wagens krijgen kleuren van (vroegere) Amerikaanse trambedrijven.

Seattle. Voor de toekomstige tramlijn naar Tukwila (opening 2009) werd op 5.3.2007 de remise geopend. De tramlijn West Lake Center – Falview Avenue (South Lake Union Tram) komt in december 2007 in dienst. De Inekon 12T motorrijtuigen 301 – 303 moeten op dit ogenblik per schip onderweg zijn.

Washington. Met enige vertraging werd begonnen met de aanleg van de 2 kilometer lange tramlijn Bolling – South Capital Street – Anacostia (metrostation). Aanvankelijk was voor dit demonstratieproject een langere lijn gepland maar lukte het niet het tracé van een vroegere spoorlijn over te nemen. Bij Inekon werden 3 driedelige "Trio" lagevloertrams besteld die in Ostrava (Tsjechië) werden getest en in mei 2007 werden verscheept. De opening van de tramlijn verschuift naar voorjaar 2008.

VIETNAM.

Hanoi. Op 27.12.2006 werd de eerste steen gelegd voor een 12,7 kilometer lange tramlijn. De opening van dit door Frankrijk gefinancierde project vindt in 2010 plaats.

ZWEDEN.

Norrköping. De 5 door Bombardier geleverde lagevloertrams 25 – 29 werden omgenummerd in 31 – 35. Met de toelating wil het niet zo vlotten. De bedoeling is dat ze vanaf september 2007 in de personendienst verschijnen.

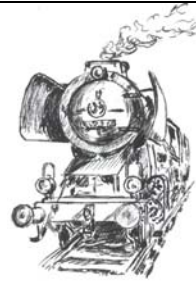
Stockholm. De politieke beslissing werd genomen om de Saltsjölijn om te bouwen tot tramlijn en in Henriksdal aan te laten sluiten op lijn 22. Hierbij wordt de klapbrug over het Danvika kanaal vervangen door een 26 meter hoge vaste brug en komt er een nieuw ondergronds eindpunt Slussen in het centrum. Verder werd besloten om tramlijn 22 vanaf Alvik via City Airport (luchthaven Bromma) – Sundbyberg – Solna Centrum te verlengen tot het voorstadstation in Solna. In Solna wordt in 2010 een nieuw voetbalstadion geopend en het streven is om dan ook deze tramverbinding in gebruik te nemen. Niet méér dan een oud plan, maar weer uit de kast gehaald, is het idee om museumtramlijn 7 (Djurgårdslijn) te verlengen tot het Centraal Station. In 2010 moeten hier dan lagevloertrams rijden en als aanvulling rijden dan op deze lijn ook de museumtrams. Over het voortbestaan van tramlijn 21 (Lidingölijn) in samenhang met de vervanging van de Ropstenbrug is nog niets beslist. Er is inmiddels ook een politieke meerderheid vóór de aanleg van een metrotak vanaf Odenplan naar het nieuwe Universiteitsziekenhuis in Solna. Bij de aanleg van het station Odenplan in 1950 werd al rekening gehouden met de aanleg van deze lijn in noordelijke richting. Aan deze lijn komt een nieuwe woonwijk op het terrein van het voormalige goederenstation.



► JAN VOERMAN ◀

RAILHOBBYREIZEN

Reizen voor liefhebbers van spoor- en tramwegobjecten in combinatie met
toeristische- en cultureel/historische onderdelen



REIZEN 2008

za. 26/01 : 8-daagse Winterreis Oostenrijk (Linz)

►► heen- en terugreis per ICE ◀◀

Trein- en tramexcursies o.a. Linzer Lokalbahn (Lilo), Mariazellerbahn,
Sporen door het Mühlviertel, Traunseebahn, Gmunden

vr. 21/03 : 4 daagse Paasreis naar Bremen

logies in het InterCityHotel – Bremer Strassenbahn AG – Bremerhaven –
Die Moorbahn – diner in Dückinghaus

za. 26/04 : 7 dagen Orléans/Nantes/Le Mans (Hemelvaartsreis)
3 Franse tramsteden – historie – stoomtreinen – fraai natuurschoon

za. 31/05 : 5 dagen Selketal (Harz)

logies in Alexisbad (trein stopt voor de deur) – veel smalspoor in
een schitterend gebied – tramstad Halberstadt – Mansfelder Bergwerksbahn

za. 28/06 : 10 dagen “ Sporen in Zwitserland “ (Andermatt)
jubileumreis met o.a. Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Rigi-Bahn (stoom),
Wilhelm Tell Express, Glacier Express & Lötschberg – Centovalli Bahn.

do. 31/07 : 8 dagen Bayern (München)

met o.a. Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) – Museumeisenbahn Wachtl –
Deutsche Feld-und Waldbahnen - Eisenbahnmuseum Würzburg

do. 21/08 : 13 dagen Noord Ierland – Ierland & Wales
(Belfast, Dublin, Waterford, Llandrindod Wells)

trams, (stoom)treinritten, oude steden en een fraaie natuur

do. 18/09 : 4 dagen “ Drielandentocht “ (Bonn)

o.a. stoomritten met de Vulkan-Express en Miljoenenlijn (lunch aan boord)

vr. 17/10 : 3 dagen Gent & Zeeland

logies in Gent – excursies o.a. Schepdael, trambedrijf De Lijn,
stoomrit Goes-Borsele, Vlindertuin Kwadendamme en RTM Ouddorp

►► **di. 30/09 : 18 - daagse vlieg- en treinreis** ◀◀

ontdek Afrika “ per Shongololo Express “

o.a. Swaziland, Krugerpark, Mozambique, Hwange National Park,
Chobe National Park & Victoria Falls.

WIJ VERZORGEN OOK UW PRIVÉ ARRANGEMENTEN

►►►►  of  voor nadere informatie ◀◀◀◀

Postbus 1071 – 2400 BB Alphen aan den Rijn Telefoon : 0172.434848 Fax.: 441248
info@railhobbyreizen.nl www.railhobbyreizen.nl

CHINA

Siemens TS gaat samen met het chinese CSR Zhuzhou Electric Locomotive CO., LTD (ZELC) 500 elektrische goederenlocomotieven bouwen. De 6-assige locomotieven, waarvan de eerste exemplaren begin 2009 op de baan verschijnen, beschikken over een vermogen van 9,6 MW, hebben een gewicht van 150 t en zijn goed voor een top van 120 km/u.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Halfjaarcijfers DB

Het resultaat van DB is in het eerste halfjaar van 2007 wederom sterk verbeterd. De omzet van het concern steeg met 5,8% naar € 15,3 miljard. De winst voor belastingen en rente (EBIT) steeg met 44% naar € 1,35 miljard, ofwel 8,8% van de omzet. Er werd voor € 2,8 miljard geïnvesteerd en de schulden namen met € 658 miljoen af. De fraaie cijfers komen zowel voort uit een groei van het reizigersvervoer (+ 1,5%) als in het goederenvervoer (+ 10%). Hartmut Mehdorn verkondigde dan ook vol trots dat DB voldoet aan de randvoorwaarden voor een succesvolle beursgang.

Beursgang

Ondanks de voorgestelde verbeteringen in het wetsvoorstel voor de beursgang van DB is de kritiek nog niet verstomd (zie pag. 254). De deelstaten blijven bij hun dreigement het wetsvoorstel in de *Bundesrat* te blokkeren. Als tegenzet heeft de bondsregering nu besloten een spoedprocedure te hanteren, waardoor de *Länder* minder kans hebben om invloed uit te oefenen.

In "Vanity Fair", een blad dat toch nauwelijks met politiek of vervoer van doen kan hebben, onthulde minister Tiefensee dat de volledige opbrengst van de beursgang ten goede zal komen aan DB AG. Een deel van de opbrengst krijgt DB rechtstreeks, het andere deel via de staat in de vorm van bijdragen voor uitbreiding van de infrastructuur. DB zou haar deel van de opbrengst moeten gebruiken om de internationale concurrentie van bijvoorbeeld de Fransen tegenwicht te bieden; tevens zou DB moeten voorkomen dat al te veel buitenlandse aanbieders op het Duitse spoor actief worden. Een cursus Europees recht zou aan Tiefensee wel besteed zijn volgens uw redacteur.

In de schaduw van het privatiseringsgevecht vindt nog een interessante ontwikkeling plaats. DB lijkt bezig te zijn haar onroerend goed-bedrijf **Aurelis Real Estate** te verkopen. Het bedrijf bezit alle niet meer voor het spoorvervoer benodigde gronden, goed voor een totale boekwaarde van € 1 miljard. De werkelijke waarde is echter vele malen hoger. Volgens berichten zijn er ongeveer zes gegadigden. Wanneer de naam Aurelis u bekend in de oren klinkt heeft u een goed geheugen: vorig jaar was het bedrijf betrokken bij ondoorzichtig geschuif met gronden tussen DB Netz en de DB-Holding (zie HOV-RN 2006-12, pag. 421).

Stakingen

De voorgaande editie van dit vervolgverhaal met verrassende wendingen eindigde bij het akkoord over conflictbemiddeling. In het akkoord was verder nog afgesproken dat DB geen arbeidsrechtelijke stappen zou ondernemen tegen individuele GDL-leden; omgekeerd beloofde GDL tot en met 27 augustus niet te staken. De mediation tussen GDL en DB vindt vooral in stilte plaats, zodat over een uitkomst op het moment van schrijven (eind augustus) geen zinnig woord te zeggen is. De vriendelijker wordende toon tussen DB en GDL werd nog wel onderbroken door de op TV uitgesproken beschuldiging aan het adres van de GDL-advocaat dat deze zijn fax had uitgeschakeld om op die manier geen stakingsverbod te kunnen ontvangen. GDL honoreerde dit prompt met een aanklacht wegens smaad, die door de rechter werd toegewezen. DB mag nu niet meer zeggen dat de advocaat dit expres gedaan had.

De stilte voor de storm lijkt de voorbode van een akkoord tussen DB en GDL te worden. Dat akkoord zal ongetwijfeld beter uitpakken dan het bestaande akkoord dat gesloten was met Transnet en GDBA. Transnet voelt de grond onder de voeten nu heter worden, en eiste medio augustus dat een door GDL bereikt akkoord ook voor andere DB-medewerkers moet gelden. Het risico is dat er nu een soort concurrentiestrijd tussen bonden ontstaat, die ieder voor zich door middel van stakingen proberen voor de eigen leden de gunstigste CAO af te sluiten.

Gebruiksvergoeding stations

Het *Bundesnetzagentur* gaat de door DB Station & Service gevraagde vergoedingen voor het bedienen van stations tegen het licht houden. Men wil toetsen of, en zo ja, in hoeverre DB-dochters anders behandeld worden dan concurrenten van DB en in hoeverre de door DB gevraagde vergoedingen marktconform zijn. Met het onderzoek wil het *Bundesnetzagentur* de regelmatig over DB geuite klachten over machtspolitiek en misbruik van monopolie op hun waarheidsgehalte toetsen.

Overige berichten

- Het *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung* heeft de afschaffing van het verbod op lange-afstandsvervoer per bus bepleit. Dit artikel uit het *Personenbeförderungsgesetz* uit 1934 was en is bedoeld om de positie van het spoorvervoer te beschermen. Door meer concurrentie zou DB gedwongen worden een betere prijs/prestatie-verhouding aan de klanten te bieden. Minister Tiefensee ziet weinig in het voorstel, gelet op de vele files die er nu al staan.
- DB maakte weinig vrienden in Mecklenburg-Vorpommern met de aankondiging dat het lange-afstandsvervoer naar Rügen wordt beëindigd. De deelstaat reageerde als door een wesp gestoken, waarop DB aangaf dat het een persbericht van DB *Autozug* betrof, en dus alleen betrekking heeft op (auto)slaaptreinen.
- Het tijdschrift LOK-Report kwam erachter dat DB met de overname van English Welsh & Scottish Railway (EWS) eigenaar is geworden van een bijzonder voertuig, namelijk de Royal Train. Wij vragen ons af of *Queen Elisabeth* en haar gevolg dit al door hebben.

Regionaal vervoer

Schleswig-Holstein

- De uitslag van de hernieuwde aanbesteding van het "Ostnetz" rondom Lübeck was verrassend snel bekend. Zoals verwacht sleepte DB de opdracht binnen door een nog lagere bieding van € 5,39 per treinkilometer. Hierdoor wordt de deelstaat eigenlijk

beloofd voor het hanteren van een zeer onduidelijke procedure: de besparingen lopen op tot €200 miljoen over de gehele looptijd van het contract. Ook komt er nieuw materieel, waaronder nieuwe dubbeldekkers tussen Hamburg en Lübeck en LINT-treinstellen op niet-geëlektrificeerde lijnen. Volgens geruchten staat verliezend bieder Veolia echter niet met lege handen. Het bedrijf kan mogelijk een flinke extra subsidie als compensatie voor de verliezen die worden geleden bij de sneltreindienst Hamburg – Westerland, onder meer als gevolg van werkzaamheden en gestegen energieprijzen. De oppositie heeft al aangekondigd één en ander in detail na te willen toetsen.

- Nog meer Veolia/NOB: eind augustus werd de opknopbeurt van de 17 kilometer lange lijn Niebüll – Tønder voltooid. De baanvaknelheid is verhoogd naar 80 km/h en er kwam een nieuwe halte in Uphusum. Vanaf 26 augustus wordt het traject ondanks de extra stop 5 minuten sneller afgelegd.

Hamburg

- Het Australische Babcock & Brown wordt de nieuwe partner van de Hamburger Hochbahn voor de exploitatie van treindiensten buiten Hamburg. Het bedrijf neemt 49% van de aandelen in HHA-dochter BeNEX over en brengt ruim € 100 miljoen aan kapitaal in.

Sachsen

- Het vervoercontract tussen de **Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH** (SOEG) en het Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) voor de treindiensten Zittau – Olbersdorf – Kurort Oybin en Bertsdorf – Kurort Jonsdorf is verlengd tot eind 2023. De door de EU hiervoor vereiste benchmark (prestatievergelijking) wees uit dat de SOEG de Zittauer Schmalspurbahn efficiënter werkt dan haar private concurrenten. Op 10 augustus nam de SOEG bovendien de gerestaureerde motorwagen VT 137 322 in gebruik. Twee dagen later ging het wagentje al weer defect, waardoor diesellocc 199 013 en twee rytuigen de honneurs gedurende een week moesten waarnemen.

Brandenburg

- Een bouwvallige spoorbrug bij Lindow lijkt het einde in te luiden van de zijlijn Löwenberg(Mark) – Rheinsberg (Mark). Verwacht wordt dat de brug over enkele jaren niet eens meer stapvoets bereden mag worden. DB Netz eist van de deelstaat de garantie dat de lijn nog 20 jaar gebruikt zal worden, anders wil men de brug niet vervangen. Het huidige exploitatiecontract met DB Regio loopt nog tot eind 2012.

Hessen

- De **RegioTram** Kassel is op zondag 19 augustus feestelijk in gebruik genomen. De festiviteiten speelden zich vooral af rond het Hauptbahnhof, waar de nieuwe tramtunnel in gebruik werd genomen. Vooralsnog maakt alleen lijn RT4 naar Wolfhagen gebruik van de verbinding; op 16 september volgen de lijnen naar Hofgeismar (RT3) en Melsungen (RT5). Vermoedelijk eind dit jaar komt daar nog de RT9 naar Treysa bij.
- Op 14 augustus werd het contract voor de levering van 3 nieuwe Itino-treinstellen getekend door Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma) en Bombardier. De treinstellen worden vanaf 2009 ingezet op de **Odenwaldbahn**, waar het vervoer met 30% toenam. Bombardier heeft inmiddels aangekondigd geen Itino's meer te bouwen, uitgezonderd vervolgoorders van Zweedse Itino-gebruikers.

Nordrhein-Westfalen

- De rechterlijke uitspraak over het voetbalvervoer dat DB verricht voor het **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** (VRR) heeft er in elk geval toe geleid dat DB samen met Abellio, Prignitzer Eisenbahn en NordWestBahn op 25 en 26 augustus zo'n 400 extra treinen inlegde naar de Love Parade in Essen. Desondanks woedt de strijd over de subsidie-korting die VRR wil doorvoeren voort (zie ook pag. 270). DB heeft voor de rechtbank in Gelsenkirchen nu geëist dat het VRR zich aan het in 2004 gesloten contract houdt.
- De **NordWestBahn** (NWB) bood op zondag 19 augustus gratis vervoer aan tussen Coesfeld en Dorsten. Doordat gelijktijdig verschillende manifestaties rondom de stations werden gehouden was het bijzonder druk. De bedoeling is natuurlijk om zo nieuwe reizigers te winnen.

Baden-Württemberg

- De exploitatie van de treindienst Radolfzell – Stockach (Seehäslle) blijft tot 2023 bij de **Hohenzollerische Landesbahn**, want dat bedrijf won de aanbesteding. De HzL nam de treindienst in december 2006 over van SBB Deutschland omdat de drie prototype GTW²/₆-dieseltreinstellen voortdurend defect waren. Sindsdien zet de HzL motorwagens NE81 en (in het weekend) Regioshuttles in. Vanaf volgend jaar gaan de Regioshuttles ook overdag rijden. Het contract omvat niet alleen de exploitatie van de treindienst, maar ook het beheer en onderhoud van de infrastructuur.

Bayern

- In het tussen Würzburg en Nürnberg gelegen Neustadt (Aisch) wordt een nieuwe halte in de nabijheid van het stadscentrum aangelegd. De inzet van nieuw materieel van de *Baureihe* 440 vanaf de dienstregeling 2009 genereert extra ruimte om deze stop in te passen.

Materieel

- Vrijwel onopgemerkt werd het eerste Flirt-treinstel 427 001 door Stadler aan DB overgedragen. Sinds medio augustus maakt het proefritten tussen Rostock en Neustrelitz. In deze regio wordt het vanaf december met vier vierdelige soortgenoten ingezet.

Infrastructuur

Gebruiksvergoeding en -voorwaarden

De opdrachtgevers voor regionaal spoorvervoer en het Netwerk Privatbahnen eisen dat DB het stelsel van gebruiksvoorwaarden en -vergoedingen aanpast. De hoogte van de vergoeding voor het gebruik van het spoorwegnet lijkt willekeurig tot stand te

komen. Bovendien heeft DB Netz geen enkele prikkel om het spoorwegnet te verbeteren en efficiënter te werken. Bovendien geeft DB onvoldoende informatie over de toestand van het spoorwegnet en de hoogte van de gebruiks-vergoeding, wat het leven van private vervoerders en opdrachtgevers onnodig moeilijker maakt.

Het Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg beschuldigde DB Netz er zelfs van de toestand van het spoorwegnet te rooskleurig weer te geven. Bijvoorbeeld de begin negentiger jaren voor 160 km/h geschikt gemaakte lijn Berlin – Dresden. Volgens DB zijn hier geen knelpunten of beperkingen, hoewel de trein hier wel regelmatig zonder duidelijke oorzaak. De door DB Netz aangegeven afname van het aantal snelheidsbeperkingen van 70 naar 35 wordt door het VBB dan ook met een forse korrel zout genomen, zij komen namelijk op 660 locaties die treinen niet met baanvaksnelheid kunnen passeren. De meeste snelheidsbeperkingen worden namelijk na verloop van tijd in de dienstregeling verwerkt en heten dan geen snelheidsbeperking meer!

Spookwerkzaamheden Nürnberg - Würzburg

Het bovenstaande is geen typefout, want reizigers tussen Markt Bibart en Kitzingen konden geen enkele activiteit op het spoor bespeuren. Desondanks was één van beide sporen buiten dienst genomen, waardoor ruim de helft van de treinen werd vervangen door bussen. Navraag door de *Nürnberger Zeitung* leerde dat DB Netz tot hun eigen stomme verbazing de werkzaamheden hadden opgeschort zonder de buitendienststelling te annuleren en DB Regio te informeren. DB Regio verdedigde de Netzcollega's door aan te geven dat de aangepaste dienst- en omloopplannen niet zomaar opnieuw konden worden omgegooid. Een week later was het opnieuw prijs, ditmaal omdat er te weinig wagens voor het transport van dwarsliggers beschikbaar waren. Die hadden we van ProRail nog niet gehoord!

Overige berichten:

- DB Netz heeft voor de dienstregeling 2008 meer dan 46.000 treinpaden uitgegeven, 5,7% meer dan in de huidige dienstregeling. Daarnaast zijn 880.000 treinpaden voor korte-termijn-aanvragen beschikbaar. Het reizigers- en goederenvervoer zit duidelijk in de lift, evenals de trefkans voor de spoorwegfotograaf.
- DB Netz heeft op 13 augustus opdracht gegeven voor een tracé-MER-studie voor de *Neubaustrecke* Rhein/Main – Rhein/Neckar, ofwel de hogesnelheidslijn Frankfurt – Mannheim. Volgend jaar moet het tracébesluit volgen.
- In Saarbrücken is de ruwbouw van de nieuwe noordelijke entree van het Hauptbahnhof gereed gekomen. Hier ontstaat onder meer een P+R-terrein dat gunstig gelegen is ten opzichte van diverse autosnelwegen. Eind 2008 moet zowel deze nieuwe entree als de renovatie van het ietwat desolate hoofdgebouw aan de stadszijde gereed zijn.
- In Alzey is een nieuwe computergestuurde beveiligingspost in gebruik genomen. De trajecten Monsheim – Alzey – Arnsheim – Gensingen-Horrweiler/Mainz worden nu vanuit Neustadt (Weinstraße) bediend. Bovendien kunnen treinen nu gelijktijdig een kruisingsstation binnenrijden, waardoor de capaciteit van de lijnen is verhoogd. Noviteit is de toepassing van GSM-R op deze lijnen.

Museum

- Het legendarische dieseltreinstel **VT08** kwam op 18 augustus voor het laatst in actie voor een speciale rit rondom Braunschweig. De revisietermijn van de *Eierkopf* is verstreken en men moet nog onderzoeken of een nieuwe revisie van het ruim vijftig jaar oude treinstel lonend is. Vermoedelijk zal het er wel van komen, want in 1954 keerde het Duitse voetbalelftal met dit treinstel terug van de gewonnen WK-finale in Bern.
- Het aantal reizigers bij de **Vulkaneifelbahn** Daun – Gerolstein is zodanig hoog dat men besloten heeft het seizoen met twee maanden te verlengen. Tot en met 28 oktober kunt u dagelijks genieten van *Schienenbus-idylle*.

ZWITSERLAND

125 jaar Gotthardlijn

Dit jaar is het 125 jaar geleden dat de spoorlijn over de Gotthard werd geopend. Het hele jaar zijn diverse festiviteiten georganiseerd, waarbij het publiek onder meer de kans kreeg om tegen forse betaling cabineritten te maken. Het hoogtepunt vond plaats in het weekend van 8 en 9 september met speciale ritten tussen Erstfeld en Biasca, waarbij de SBB groots uitpakte. De meest zichtbare verrassing was het bekende kerkje van Wassen, dat gedurende dit weekend op "Christo-achtige" wijze geheel in rood was ingepakt en zo een bijzonder decor vormde.

Op beide jubileum-dagen werden de gewone treinen gereden met niet alledaagse locs en rytuigen. Zo reden er locs in Cargo-uitvoering voor reizigerstreinen (onder meer Re⁴/₄, Re⁶/₆ en Re484); de getrokken Cisalpino-treinen reden met bijpassende locs hetgeen normaal alleen op de Lötschberg-route voorkomt. Tevens werden twee treinen gereden met gekoppelde ICN-treinstellen, hetgeen in de normale dienst pas vanaf 2009 zal voorkomen. Ook groene Re⁴/₄ en Re⁶/₆-locs waren te bewonderen, zowel voor reizigers- als goederentreinen. Op goederengebied werd onder meer gecombineerde tractie van DB (BR185) en BLS (Re485), van RM (Re⁴/₄) en Crossrail (zwarte BR185 en Re⁴/₄) respectievelijk van Hupac (grijze Taurus) en FNM (BR189) geboden.

Uiteraard kwam ook historisch materieel in ruime mate op de baan, waarbij de rode Doppelpfeil RAe⁴/₈ en de in TEE-kleuren gestoken RAe 1053 bewondering oogstten. Hoogtepunt was evenwel de inzet van een tweetal stoomtreinen. De eerste korte trein werd getrokken door de SBB C⁵/₆ 2978, de tweede trein door DB-locs 01 202 en 01 1066 met Be⁴/₄ 14 van Eurovapor als opdruk. Deze laatste combinatie maakte er een waar spektakel van; het duurde minstens een kwartier voor de rookwolken waren opgetrokken! Omdat de SBB het treinverkeer in de tegenrichting enige tijd had stilgelegd kwamen de fotografen en filmers perfect aan hun trekken. De stremming werd zelfs wat gerekt omdat de eerste reguliere trein in de Wattinger Kehrtunnel strandde met een brandalarm in de moderne E-loc type 484, veroorzaakt door de rook van de twee 01-en die een kwartier eerder gepasseerd waren!

De bekende fotoweide bij de Wattinger Kehrtunnel in Wassen was vol met fotografen en filmers die van heinde en verre waren toegestroomd. In combinatie met de perfecte weersomstandigheden was dit jubileum dus een goed georganiseerd feest. Ook het team van het SWF-programma "Eisenbahn Romantik" was aanwezig, zodat vermoedelijk dit najaar een reportage zal worden uitgezonden.

Door de sterke groei in het goederenvervoer (15 %) heeft de Cargodivisie van de **BLS** een offerte uitgeschreven voor 10 nieuwe meersysteem goederenlocomotieven. Door deze explosieve groei heeft het bestaande locomotiefpark zijn vervoerscapaciteiten bereikt. De locs zijn geschikt om dienst te kunnen doen in Duitsland, Italië en Oostenrijk. Aflevering vóór december 2008. Op 15 juni 2007 werd volgens planning de nieuwe Lötschberg Basis Tunnel in gebruik genomen. De eerste goederentrein uit Italië, 1300 ton zwaar, werd getrokken door BLS locomotief 465 001. Deze trein kwam in Frutigen, via de oostelijke tunnelbuis, onder licht en geluidseffecten de LBT uit. Dit werd gadegeslagen door 1200 genodigden, die met een IC 2000, getrokken door SBB locomotief 460 026 met LBT tunnelreklame, naar Frutigen waren gekomen om de feestelijke ingebruikname bij te wonen. Een dag later was iedereen welkom tijdens een open huis. De komende 2 jaar zal voor 51 miljoen Zw. Fr. station Burgdorf worden verbouwd. Het BLS gedeelte zal in het SBB gedeelte worden geïntegreerd.

Op 23 juni 2007 werd in Realp door de **Dampfbahn Furka Bergstrecke** met het nodige feestgedruis, en kerkelijke inzegening, het nieuwe stationsgebouw in gebruik genomen. Het in traditionele FO stijl gehouden gebouw was reeds in 2006 provisorisch in gebruik genomen. Het beschikt over een lokethal met winkel, toiletten en diverse dienstruimten. De FO stoomlok HGe 3/4 4 werd in een zwart/blauw glanzende beschildering in dienst gesteld. Een voormalig open zomerrijtuig, C4 42 van de BVZ, kwam als B4 4222 weer in dienst. Het werd door de DFB werkplaats in Aarau zo goed als nieuw gerestaureerd en van stoomverwarming voorzien. Eveneens werd de verbouwde en verlengde dieseltractor Tmh 985 (ex SBB Brüning) gepresenteerd. Een tweede, de Tmh 986, zal eveneens 30 centimeter langer worden. Gepland wordt de lijn Gletsch - Oberwald in 2010 in gebruik te kunnen nemen en een vervanging van het depôt in Realp door een ringloods.

Vanwege de modernisering van het rijtuigpark van de Golden Passlijn heeft de **Montreux Oberland Bernoisbahn** bij firma RAILITY AG (voorheen Ramseier & Jenzer) in Biel 8 nieuw ontwikkelde lagevloer panoramarijtuigen besteld. Dit ter verhoging van het reiscomfort en de toenemende behoefte aan toegankelijkheid door minder valide reizigers. Aflevering eind 2008 tot 2010. Ze krijgen een lagevloer instap, geblindeerde ramen en een klimaatregeling. De rijtuigen zullen zowel in het lokaalverkeer als in de expresstreinen worden ingezet. Station Gstaad wordt de komende jaren voor 11,9 miljoen Zw.Fr. verbouwd. Bovenleiding en sporen worden vernieuwd en er komt een voetgangerstunnel.

Motorwagen ABDe 537 312 van de Traverstalbahn, de **Régional Val de Travers**, werd door de Verein RVT Historique weer in haar oorspronkelijke uitvoering, met het nummer ABDe 2/4 102, teruggebracht. In de bagageafdeling werd een bar geïnstalleerd. Tot de herfst worden twee zaterdagen per maand publieksritten gereden tussen Fleurier en Neuchâtel. De eerste zaterdag rijdt men tevens tot Les Verrières.

Vorige maand werd gestart met een overzicht van het vernieuwingsprogramma Offensive 2012 van de **Rhätische Bahn**. De toekomstige veranderingen zijn zo rigoreus dat U over enige jaren de huidige RhB bijna niet meer zult herkennen. Vanaf 2010 zal elk jaar een deelproject worden uitgevoerd. De in dat jaar af te leveren 15 driedelige tweespanningstreinstellen zullen gaan rijden op de lijnen van Chur naar Arosa, van Davos naar Filisur en van St. Moritz naar Tirano. Ze beschikken over 24 zitplaatsen in de 1^e klas en 80 zitplaatsen in de 2^e klas. Verder 2 klapzittingen en vinden 126 reizigers een staanplaats, uitgaande van 6 pers./m². De lengte bedraagt 49,5 meter en wegen 95 ton. De maximum snelheid bedraagt 100 km/u. In het jaar 2011 zullen de 5 vierdelige treinstellen voor het voorstadsverkeer rondom Chur in dienst komen. Ze gaan de huidige pendeltreinstellen tussen Schiers en Thusis vervangen, die voor een rationele afwikkeling niet meer geschikt zijn. Deze treinstellen beschikken over 21 zitplaatsen in de 1^e klas en 168 in de tweede klas. Tevens over 18 klapzittingen. De lengte bedraagt 74,9 meter en wegen 105 ton. De totale aanschaffingskosten van deze treinstellen bedragen 50 miljoen Zw.Fr. Na de aflevering hiervan zal rond 50 % van de treinen uit nieuw materieel gaan bestaan. De Albulalijn wordt in het jaar 2012 op het comfortniveau à la SBB gebracht door de inzet van geacclimatiseerd rollend materieel. Deze 35 rijtuigen vergen een investering van rond 80 miljoen Zw.Fr. Het definitieve besluit zal in 2008 worden genomen. Als laatste tenslotte Disentis - Landquart - Scuol. Hiervoor zijn 10 vijfdelige composities benodigd. Details en financiering zijn niet voor 2010 te verwachten. Dit betekent echter wel dat als eerste de locomotieven Ge 4/4 I 601 - 610, de Berninamotorwagens ABe 4/4 I 31,32 en 35, de ABe 4/4 II 41 - 49 en de Be 4/4 511 - 516 vanaf 2010 richting sloper zullen gaan verdwijnen. Met de verkoop van de rangeerlok Ge 2/2 212 is dit type verdwenen, gevolgd door de Te 71 - 73. Het aantal tractoren Tm 2/2 loopt terug door de instroom van nieuwe en sterkere Schömarangeerloks Tm 115 - 120. Tot slot het hoge sloop tempo van oude goederenwagens. Gesloopt werden de niet meer benodigde laatste 12 gesloten goederenwagens van de serie Gb 5001 - 5100. Ook 15 Gbk-v uit 1911/12 gingen buiten dienst. Ook de cementwagens, de Mohrenköpfe, dienen eraan te geloven door de instroom van nieuwe cementcontainers. De Uce 8036 -8047, 8053 - 8060 en 8063 - 8066 met kleine ronde ketel uit de vijftiger jaren beten de spits af. Daar de bouw van de nieuwe Gotthardbasistunnel eveneens vanuit de bouwput in Sedrun plaatsvindt, de zogenaamde Porta Alpina, beleven ze hun laatste opleving. Een aantal vierassige ketelwagens krijgt gereviseerde draaistellen van de uit te rangeren goederenwagens type Gak-v.

De **Schynige Platte Bahn** is het afgelopen zomerseizoen nog sterker als nostalgiespoorlijn voor het voetlicht getreden. De in de laatste jaren gerestaureerde open rijtuigen B 3 II, B 6, B 7 en B 8 en locomotief He 2/2 12 zullen na de komende winter gezelschap krijgen van locomotief He 2/2 14. De locs zagen het levenslicht in 1913. Alle voertuigen dragen de bruine kleur uit de 50er jaren. Lok He 2/2 16 rijdt nu in een signaalrode kleur rond.

Het aantal voormalige Gotthardloks van de **Schweizerische Bundesbahn** type Ae 6/6, serie 610, groeit gestaag. Tijdens de revisie worden de stuurstanden gemoderniseerd en krijgen ze de Cargo kleurstelling. Hierbij verliezen ze, voorzover ze deze hadden, hun chromen sierstrips, met uitzondering van het wapen op de neuzen. Voor de motorwagens RBe 540 ziet de toekomst er heel wat minder rooskleurig uit. Men is gestart met het buitendienststellen van de eerste 4 eenheden sinds het instromen van de in de aflevering zijnde dubbeldeks treinstellen RABe 514. De overvloedige regenval op 8 en 9 augustus 2007 noopte de SBB om tussen Schmiten en Flamatt het doorgaande treinverkeer stil te leggen doordat het baanlichaam verzadigd was door het overvloedige water. Alle doorgaande treinen, inclusief S-Bahn lijn 11, tussen Bern en Fribourg vielen uit. De S-Bahn lijn 1 keerde in Thörishaus en Schmiten. Tussen deze plaatsen reed een vervangende busdienst. De spoorlijn St. Maurice - Monthey - St. Gindolph wordt voor 24 miljoen Zw.Fr. gemoderniseerd. De komende 2 jaar zal de lijn volledig worden vernieuwd. Op

het gedeelte St. Gindolph - Monthey komt een automatisch blok met assentellers. De bedienpost in Vouvry wordt afgebroken en gedegradeerd tot halte. In Le Bouveret zal de electromechanische bediening plaatsmaken voor relaisbeveiliging. De verbindingsoog Les Paluds, tussen Bex en St. Maurice, en het station van Monthey worden uitgerust met Domino 67 beveiliging. Sinds 2006 wordt er in Lausanne afval verwerkt wat per trein wordt aangevoerd. Onlangs werd door uitgelopen werkzaamheden een 3850 lang geëlektrificeerd spoor in gebruik genomen vanuit het rangeerstation Lausanne Sébeillon, welke in een S-vormige boog met een hellingspercentage van 50 promille ondergronds in het afvalstation eindigt. In St. Margreten zal voor 2 miljoen Zw.Fr. worden verspijkerd aan het stationsgebouw. Een inwendige verbouwing genereert een gemoderniseerd open loketgroep en een zgn. AVEC winkel voor de dagelijkse boodschappen. Station Stettbach wordt door de komst van de 3^e etappe van de Züricher Glattalbahn tot 2010 overhoop gehaald. Voor 34 miljoen Zw.Fr. wordt een snelle overstap op taxi, tram en bus gerealiseerd. Vanaf december 2007 is het Verkehrshaus in Luzern per trein te bereiken. Na jarenlange weerstand wordt de halte geopend aan de S-Bahnlijn 3 van het Züricher Verkehrs Verbund. Bouwkosten 7,3 miljoen Zw.Fr. Er komen 2 zijperrons van 200 meter lang en 3 meter breed.

De **Südostbahn** heeft eveneens verbouwingskriebels. De verouderde en personeelintensieve stations Wattwill en Lichtensteig zullen tot 2010 compleet worden vernieuwd. De bedieningsposten van het type Jüdel uit 1910 dienen voor het treilverkeer ter plaatse bediend te worden door 15 medewerkers voor per uur 4 kruisende treinen, welke alleen op niveau bereikbaar zijn. In 2009 wordt in Wattwill gestart met de bouw van een 2^e eilandperron zodat in totaal 5 perronsporen ter beschikking zullen staan. In de dubbelsporige lijn naar Lichtensteig zal bij Schomatten een dubbele spoorwisseling worden ingebouwd. In Lichtensteig zal de sporensituatie worden vereenvoudigd en richting St. Gallen zal de baanvaknelheid worden verhoogd naar 100 km/u.

Op 22 en 23 september 2007 vindt bij de **Sursee Triengenbahn** een Tigerli stoomlocfestival plaats. Dit naar aanleiding van het feit dat stoomlok E 3/3 5 uit 1907 100 jaar wordt. Daarnaast zal stoomlok E 3/3 8522 na revisie weer in dienst worden gesteld. In totaal zullen 6 Tigerli's acte de presence geven. Er zal met 2 rijtuigstammen volgens dienstregeling worden gereden. Er zal tevens dubbeltractie en een fotogoederentrein te zien zijn. Info is te vinden op www.dampfzug.ch

De **Wohlen - Meisterschwandenbahn** is, na 10 jaar, weer tot leven gekomen met de indienststelling van de gerestaureerde motorwagen BDe 4/4 2. Medewerkers van de Draisinen Sammlung Frick, thans eigenaar van de motorwagen, brachten haar weer in de oorspronkelijke staat, oranje grijs, terug. Tijdens een excursie werd de oorspronkelijke stamlijn met een bezoek vereerd. Op eigen kracht werd Wohlen bereikt, waarna de motorwagen richting Vilmergen werd gesleept, voor zover de infrastructuur nog aanwezig was, wegens ontbreken van de bovenleiding.

Met enig feestgedruis nam de **Zentralbahn** na verbouwing station Stans weer officieel in gebruik. De vernieuwde perrons en het vernieuwde busstation voorzien in een geriefelijke overstap. Het sporenplan werd teruggebracht tot 2 doorgaande sporen, waarvan alleen spoor 1 zal worden gebruikt, daar er geen dienstregelingkruisingen zullen plaatsvinden. Prijskaartje 4,7 miljoen Zw.Fr. De ZB heeft een goed 2006 achter de rug. Er werden 17% meer reizigers vervoerd. Door het onweer in 2005 is een financiële vergelijking niet reëel. Voor de tunnel Engelberg, waarvan de bouw werd stilgelegd vanwege ernstige waterinlaat, tekent zich een oplossing af. Door planning en bijkomende werkzaamheden is op z'n vroegst in 2010 een ingebruikname te verwachten. Op korte termijn zal er toch nieuw materieel, zoals twee berglocomotieven en de vervanging van de Brünigrijtuigen type III, dienen te worden besteld. Op kosten van goederenwagenbouwer Josef Meyer AG in Rheinfelden, die ook rijtuigen wil gaan bouwen is deze bouw van een prototype rijtuig voor de ZB gestart.

Wat schreven de anderen

Rail Magazine, september 2007, nr. 7 (247) * Nieuwe trams en metro's voor Rotterdam * Connexion-treinstel 5031 in Nederland * Bouw vijf grote nieuwe stations van start * 125 jaar Gotthardlijn * 662400 bij SNCF uitgediend * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, september 2007, nr. 9 * De Franse TEE * Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen (deel 2) * Railview * Railmuseumnieuws * diverse modelspoorartikelen * www.railhobby.nl

Strassenbahn Magazin, September 2007, 38^e jaargang, nr.213 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal: Wegens groot succes van het railgebonden openbaar vervoer de toekomstige infrastructuraanpassingen in Karlsruhe; voorts het 125 jarig bestaan van de tram in Görlitz; het einde van de Leipziger T6A2/B6A2-Tatratrams en allerlei andere nieuwsfeiten * In Döbeln is na opheffing 80 jaren geleden de paardentram weer heringevoerd! Een uitgebreid verslag met fraaie foto's, met voorts een historische terugblik * Hoofdartikel: De regiostramlijnen kunnen nu tot in het centrum van Kassel doordringen dankzij een verbindingstunnel * In Krefeld zal in 2009 de befaamde Düwagtram verdwijnen. Uit 3 nieuwe tramtypes kon de lokale bevolking de opvolger kiezen * Deel 2 over het honderdjarig bestaan van de S-Bahn in Hamburg * Twee sneltrams uit Karlsruhe trokken op eigen gelegenheid naar Innsbruck om aldaar hun kunnen te demonstreren * In 1953 werd in Werdau een experimentele 4-assige tram gebouwd, waaraan een 3-assige bijwagen werd toegevoegd * Het voortgaande tramsucces in Frankrijk leidt tot de nodige persartikelen, ook al omdat het 20 jaar geleden is dat de eerste lagevloertram ter wereld in Grenoble geïntroduceerd werd. * In de modellenrubriek aandacht voor Tatra-trammodellen * Een verslag over de jaarbijeenkomst te Graz van o.m. trammuseabeheerders en uitbaters van museumtramlijnen * (www.geramond.de) ThN

Schweizer Eisenbahn Revue, augustus- en septembernummer gecombineerd. 10,20 euro, A4, 48 blz. Als eerste artikel de inwijding van de Lötschberg basistunnel. Deze tunnel creëert een omwegroute om Brig te vermijden. Men kan nu direct van Bern naar Genève. Dan volgt het succesverhaal van de nieuwe TGV-Est die in de eerste dagen al 380.000 reizigers vervoerde tussen Parijs en Straatsburg. Overal lange rijen voor de loketten en dan - - - - geen plaats meer vrij! Ook nog problemen met de

ÖBB 1210 serie in Noord Italië. Vervolgens een artikel over goederenvervoer met de Ferrovie Emiglia Romagna in Italië. Erder zeer goede berichten over Stadler in 2006 en meerstroom tussen Duitsland en Polen. Ook een artikel over de Franse Fret SNCF en een verhaal over het nieuwe materieel voor de Italiaanse tak van de Centovallibahn. Dan nog een bladzijde over onze Betuweroute en tenslotte de DB-103 184 met de TEE Rheingold in Zwitserland. Verder nog veel Zwitsers en Internationaal nieuws. Alles zeer de moeite waard dit keer: bestelnr. 1832. MINIREX, www.minirex.ch

K A L E N D E R

Kalender Strassenbahn 2008. Uitgave GeraMond, ISBN 978-3-7654-7436-1, artikelnr. 7436, €14,95 (in D.). Formaat 33,5 cm hoog bij 39 cm breed. Met spiraal-voorziening, zodat elke maandplaat omgeslagen kan worden. Fraaie tramfoto's, schitterend afgedrukt op zwaar, degelijk papier. Op de achterzijde van de kalender een foto-overzicht van alle 12 platen bijeengebracht. Een overzicht van al het fraais in een nutshell: Het stemmige eindpunt van de Thüringerwaldbahn Gotha in de sneeuw met een klassiek tramstel, een ex-Duisburger Düwagtram in Gera, een Tatra-driewagenstel in Leipzig, in Lviv (Oekraïne) een Tatra KT-4, Een robuuste Kasselse regiotram in een autovrije winkelstraat, in Nordhausen staat een Combinotram broederlijk naast een dieselmotorwagen van de HSB, een echt stokoude tram in Porto geniet van de avondzon langs de Douro rivier, een lege dubbeldekker te Blackpool wacht op passagiers bij de North Pier. Voor de remise Niederschönhausen zonnen twee Berlijnse 2-assertjes. Een Hanoverse groene tramtrein zal weldra in een onweersbui terechtkomen, en tenslotte een Combino rijdt door een feestelijk verlichte Bernse winkelstraat op een avond in December. (www.geramond.de) ThN

EK-Special nr. 85, **Die Eisenbahnen in Schlesien**, deel II. Deel I ging over de Duitse tijd tot 1945. Deze brochure gaat over de Poolse periode na 1945 tot heden. Het betreft hier een soort Ruhrgebied met kolen- en staalindustrie. Lange tijd was het goederenvervoer dominant. Het reizigersvervoer is grotendeels met forensentreinen en trams. De echte D-treinen zijn weinig talrijk. De oude Reichsbahn had hier al een groot elektrisch net vóór 1945. De brochure begint met een beschrijving van de vele particuliere en kleine lijnen. Dan een verhaal over een grote granietgroeve. Met de bus door Silezië en herinneringen aan de Reichsbahn volgen. Dan 1945 einde van de elektrificatie (de Russen namen alles mee), overgang naar de PKP, industrieloctypen, en de Schlesische SandBahn zijn verdere hoofdstukken. Dan volgt een gewone reis naar het gebied en een reis met EK. Verder nog een tocht dwars er doorheen en tenslotte een opsomming van bewaarde locs. A4, 9,80 euro, 98 blz., veel fraaie zwart/wit en kleurenfoto's met ook wat aandacht voor de industrie. Zeer de moeite waard. EISENBahn KURIER <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

R E I S V E R S L A G Dresden en omgeving (1)

De tram van Dresden

Het openbaar vervoer in de Saksische hoofdstad Dresden wordt geëxploiteerd door de Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB). Er zijn trams, bussen, een Standseilbahn (funiculaire), de Bergschwebebahn en enkele veren over de Elbe. Het maakt deel uit van de VVO, VerkehrsVerbund Oberelbe (www.vvo-online.de). De tramlijnen hebben een afwijkende spoorwijdte van 1450 mm.

Op de tramlijnen rijden vijf types trams, bijna allemaal eenrichtingwagens:

Serie 2500, type NGT 6 DD, korte, vijfdelige trams, bestaande uit drie korte twee-assers met twee lange zwevende tussenstukken; hiervan is een deel uitgevoerd al tweerichtingwagen serie 2580 e.v. Deze worden gebruikt ingeval van tijdelijke inkortingen bij werkzaamheden. De 2500'en stonden model voor de Belgische Hermelijnen, lengte 30 m.

Serie 2600, type NGT D8 DD, korte, driedelige trams, bestaande uit twee vierassers met een kort zwevend tussenstuk met twee deuren, lengte ca. 40 m.

Serie 2700, type NGT 8 DD, lange, zevendelige trams, bestaande uit vier korte twee-assers met drie lange zwevende tussenstukken, lengte ca. 30 m.

Serie 2800, type NGT D12 DD, lange, vijfdelige trams, bestaande uit drie vierassers met twee korte zwevende tussenstukken met één deur, lengte ca. 40 m.

Daarnaast zijn de gemoderniseerde Tatra-trams nog niet te missen. Er wordt met tweewagen koppelstellen gereden. De voorste motorwagen is er altijd een van de serie 224 200, type T4D MT, met volwaardige stuurstand en de tweede motorwagen kan zowel van de serie 224 200 zijn, als van het type TB4D M, met hulpstuurstand (vergelijk de Haagse koppelstellen 1300 + 2100).

Verder doet nog Tatra 201 002 dienst als "Schienenschleifzug", een railslijper als de Haagse 1139 en zijn voorloper H23. Alle nu nog rijdende Tatra's zijn geen PCC's meer, maar hebben een thyristorinstallatie met de bijbehorende geluiden aan boord. En dan zijn er natuurlijk nog de beide Cargotrams voor Volkswagen, bestaande uit vijf vierassige wagens zijn dit de langste trams die in Dresden (en wellicht ter wereld) rijden: bijna 60 m lang.

Op de internetsite www.dvbag.de staat ook een materieeloverzicht, deze is echter niet up to date. Hierin staan nog Tatra-bijwagens vermeld terwijl deze al buiten dienst zijn. Merk op dat de Tatra's nog computernummers dragen terwijl de lagevloertrams die niet hebben.

Er zijn 12 tramlijnen genummerd 1 t/m 4 en 6 t/m 13. Niet alle tramlijnen berijden het hele traject de heel dag door. Een aantal tramlijnen rijdt alleen in de spitsuren door naar de eindpunten als versterking van andere tramlijnen. De langste tramlijn is lijn 4 met het buitenlijntraject naar Weinböhla. Elk half uur rijdt lijn 4 vanaf Radebeul West door naar Weinböhla. Dit traject is enkel spoor met wisselplaatsen en loopt als een Kleinbahn tussen de huizen door. Er doen uitsluitend 2500'en dienst. De lijnen 10 en 12 gaan in Striesen op elkaar over. De drukste tramhalte is de Postplatz. Onlangs geheel gereconstrueerd komen hier acht tramlijnen langs en omdat lijn 10 een omleidingsroute reed waren het er deze zomer zelfs negen. Alle tramtypes komen hier langs. Denkt u eens in: negen tramlijnen met elk een 10-minutendienst. Voeg daarbij ook nog de Cargotrams voor Volkswagen en af en toe een extra tram voor een rondrit. Er is eigenlijk geen moment zonder trams. De cargotrams staan overigens ook op

de halte-displays vermeld. Ook enkele buslijnen rijden over de Postplatz, dat is vlakbij de Zwinger. Diverse tramhaltes in de stad zijn zo'n 80 m lang. Er moeten tenslotte twee lange trams van 40 m kunnen staan.

Nabij het DB-station Dresden zijn van een aantal viaductbogen de wanden beschilderd met diverse trams en andere voertuigen. Het ziet er leuk uit.

Het Strassenbahnmuseum was tijdens mijn bezoek niet open. Het museum is gevestigd in de remise Trachenberg en is alleen bij bijzondere gelegenheden open. Zoals tijdens de museumnacht op 14 juli. Volgens jaar is dat op zaterdag 13 juli. Tram 2509 maakte reclame hiervoor met diverse trams en andere voertuigen op de zijkant. Dat zag er ook fraai uit.

Bussen

Op de stadslijnen rijdt de DVB met verschillende types bussen:

Serie 453 000, Mercedes O405NG, gelede lagevloer bus met hele voorruit

Serie 453 100, idem met gedeelde voorruit

Serie 454 000, MAN gelede lagevloer bus, twee varianten

Serie 455 000, MAN 12 m-lagevloer bus

Serie 457 000, Solaris Urbino 12, 12 m-lagevloer bus, driedeurs

Serie 458 000, Solaris Urbino 18, gelede lagevloer bus, twee varianten

Serie 930 200, Solaris Urbino 12, 12 m-lagevloer bus, tweedeurs

Serie 930 300, Solaris Urbino 10, 10 m-lagevloer bus, tweedeurs

De bussen dragen allemaal een computernummer. Volgens de website rijden er ook nog andere bustypes bij de DVB maar die heb ik niet gezien. Er zijn ook enkele streekvervoerders met eigen bussen. De DVB heeft een aantal bussen bij o.a. Taeter en Satra & Eberhardt gehuurd en zet ze in op eigen stadslijnen. Bij veel kleinere streekvervoerders is het nummer op de kentekenplaat ook het busnummer. Bij de DVB-bussen komen de laatste cijfer(s) van het busnummer overeen met het laatste cijfer(s) van de kentekenplaat.

Het merk Solaris is afkomstig uit Polen. Op de site www.solarisbus.pl is te zien dat er in diverse Europese landen toch al dik 3300 Solaris-bussen rondrijden. Nog niet in Nederland. In Dresden zijn deze bussen herkenbaar aan een groen tekkeltje voor en achterop.

De Dresdner Parkeisenbahn

De Parkeisenbahn ligt in de Großer Garten. In de noordwesthoek ligt de Gläserne Manufaktur van Volkswagen, alwaar de Cargotrams naar toegaan. Hier vlakbij is het beginstation Strassburger Platz. In 1950 is deze miniatuurspoorbaan begonnen als Pioniereisenbahn in de DDR-tijd, bedoeld om oudere kinderen klaar te stomen voor het grote spoorwegvak. De spoorwijdte is 381 mm. Er rijden momenteel twee grote stoomlocs type Pacific (asindeling 2'C1'), een vierassige acculoc en een achtassige acculoc, bestaande uit twee helften, maar met één cabine. Ze rijden over een dubbelsporige baan tot station Zoo waarna men via een grote lus door het park rijdt, normaal alleen linksom bereden, om weer bij station Zoo uit te komen. Langs de lus liggen nog twee stationnetjes. Daarna rijden de treinen weer naar Strassburger Platz. Hier bevindt zich een kleine lus die leeg bereden wordt. De treinen bestaan uit open, deels overdekte rijtuigen waarin je met zijn tweeën naast elkaar zit. Er zijn ook vier gesloten rijtuigen, gebouwd in Engeland. Op de open dag van 8 juli was ik in de gelegenheid ook het seinhuis te bezoeken. Er wordt nog steeds gewerkt met de aloude DDR-techniek. Er is ook een overweg met oude spoorbomen en op twee plaatsen staan nog armseinen. De lijn heeft een behoorlijke lengte en een rit over het hele traject duurt toch nog zo'n 20 à 25 minuten. De stoomlocs komen uit een serie van 15 stuks die in 1925 gebouwd is door Krauss-Maffei. De andere machines rijden in diverse parken in Duitsland en Oostenrijk.

De Kirnitzschtalbah.

Vanuit Dresden ga je met de trein naar Bad Schandau. Je steekt met een pontje de Elbe over. Aan de overkant is de beginhalte van de Kirnitzschtalbah, een enkelsporige interlokale tramlijn naar de Lichtenhainer Wasserfall. Deze halte ligt naast het Kurpark. Hier rijden in een half uursdienst drie Gotha-tramstellen heen en weer. De tramlijn is een verkeerstechnisch onding, enkel-sporig aan één kant van de weg, dus als de tram terugrijdt naar Bad Schandau, rijdt hij tegen het verkeer in. Bij de Lichtenhainer Wasserfall staat een groot bord dat waarschuwt dat je auto's die aan de verkeerde kant om de tram heen moeten rijden, voorrang moet verlenen. Een Weense automobilist had dat ter hoogte van de remise even niet in de gaten en prompt kwam hij dus tegenover een ander auto te staan (gelukkig niet er tegenaan). De trambestuurder zag het aankomen en kon aanwijzingen geven. De lijn slingert door het Kirnitzschtal met aan de ene kant het beekje waar het dal naar is vernoemd en aan de andere kant flinke rotspartijen (je zit in de Sächsische Schweiz).

Op de dag dat ik er was reden er twee tweewagen-stellen en een driewagen-stel. Aan de eindpunten wordt omgelopen. Er zijn twee wisselplaatsen, bij de remise en bij het Jagdhaus. Hier wordt de staf uitgewisseld. De Gothatrams zijn tweerichtingswagens. De motorwagens hebben deuren aan beide kanten maar aan één kant zijn dichtgezet. De aanhangers hebben alleen deuren aan één kant. In de remise stonden o.a. de historische motorwagens 6 en 8.

De lijn wordt geëxploiteerd door de OVPS, Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna Sebnitz, die ook de streekbussen rijdt (www.ovps.com).

De Standseilbahn en de Bergschwebbahn

Je gaat met tram 6, 10 of 12 naar de Schillerplatz. Dan loop je over de brug over de Elbe, het "Blaues Wunder" en volgt de weg naar rechts. Je moet even goed opletten want links tussen de huizen door ligt het dalstation van de Standseilbahn (funiculaire). Twee wagentjes die elkaar via een kabel in evenwicht houden en halverwege elkaar passeren. De passeerplaats ligt op een stalen viaduct. Vanaf de openbare weg heb je nauwelijks zicht van opzij. Alleen vanaf een parallelle weg beneden zie je tussen de bomen door vanaf een afstand de wagentjes op het viaduct elkaar passeren.

Als je weer beneden bent loop je een stuk verder, steekt het grote kruispunt over en ook weer aan de linkerkant ligt het dalstation van de beroemde Bergschwebebahn. Deze is in 1901 aangelegd volgens hetzelfde principe als de Wuppertaler Schwebebahn, met één groot verschil: In Wuppertal hebben de wagens een eigen aandrijving, maar in Dresden worden de beide wagens met een kabel voortgetrokken, een hangende funiculaire dus, uniek in de wereld. De baan is echter volledig dubbelspoor. Naast het bergstation is een uitzichtplatform en ook bovenop de toren van het bergstation is een uitzichtplatform, bereikbaar met een lift. Hiervandaan kun je ook mooi het "Blaues Wunder" zien liggen. Er zijn hier wat betere fotomogelijkheden.

Het Verkehrsmuseum Dresden

Dit is gevestigd in het Johanneum en staat midden in de stad op een steenworp afstand van de herbouwde Frauenkirche. Er wordt aandacht besteed aan diverse verkeerssystemen, behalve ruimtevaart. Voor ons interessant zijn de afdelingen tramwegen en spoorwegen. In verband met een verbouwing was de ingang naar de rechterkant verplaatst. Als je dan binnenkwam, liep je gelijk tegen een Große Hecht aan, een vierassige tram met lange spitse koppen. Er staan op de tramafdeling hoofdzakelijke trams uit Dresden en enkele uit de omgeving, zoals een elektrische locomotiefje van de goederentram uit Meißen. Ook staat er een oude wagen van de Standseilbahn. Het blijkt dat er vroeger ook een goederenplatform op en neer ging. Op de spoorwegafdeling is er natuurlijk aandacht voor de ontwikkeling van de Saksische spoorwegen. Tot mijn verrassing stonden daar ook de restanten van het vooroorlogse Kruckenbergtreinstel, het zilverkleurige driewagenstel met de lange neuzen. Er bleek nog een draaistel te bestaan. Men heeft een dieselmotor op de kop kunnen tikken, van ongeveer hetzelfde type als destijds in het treinstel zaten. Op dit motordraaistel heeft men het geraamte van de neusconstructie nagebouwd. Ook is te zien hoe een electromotor van een oude E-loc er uitziet. Er staat een onderstel van een oude E50, die nog uit de Pruisische tijd stamt. De motor zelf is meer dan manshoog en dreef met drijfstanden vier assen aan. Toch wel een heel verschil met de tegenwoordige electromotoren. Ook te zien is het proeflocje van de lijn Marienfelde - Zossen, waar in 1903 de snelheidsrecords werden gebroken. Op het dak staan drie verticale stroomafnemers. Een andere bijzondere locomotief is een Fairley-achtige stoomloc van Franse makelij. En natuurlijk staat er een koninklijk rijtuig van de vroegere Saksische koningen.

Van de andere verkeerstukken wordt aandacht besteed aan de tweewielers, personenauto's (o.a. Trabant, Wartburg en de stroomlijnauto's van Tatra), vrachtwagens, bussen, scheepvaart en de luchtvaart. Bij dit laatste helaas geen aandacht voor Fokker, die toch een groot stempel heeft gedrukt in de begintijd van de Duitse luchtvaart, zeker in de Eerste Wereldoorlog, denk maar aan de rode Dreidecker van de Rode Baron. Ook is het Verkehrsmuseum in het bezit van de enig overgebleven romp van het enige DDR-straalverkeersvliegtuig, het type 152. Deze romp staat op het vliegveld van Dresden, vlakbij zijn geboortegrond. Er zijn er maar een paar gebouwd die nooit in de lijndienst hebben gevlogen. Het is altijd bij proefvluchten gebleven. Het project is slachtoffer van de politiek geworden, net als de tramindustrie. Vliegtuigen kwamen voortaan uit de Sovjet Unie en trams van Tatra.

De grote rijvaardige museumstukken staan in het museumdepot Dresden Altstadt. Het museum heeft ook een modelbaan in spoor 0. Deze is alleen 's woensdags te bezichtigen.

De Lößnitzgrundbahn

Deze lijn begint in station Radebeul Ost en loopt via Moritzburg naar Radeburg. De spoorwijdte is 750 mm. Tegenwoordig wordt deze lijn, en enkele andere, geëxploiteerd door de SDG, de Sächsische Dampfeisenbahn Gesellschaft, als opvolger van BVO Bahn. In het weekend van 7-8 juli was er het Schmalspurbahnfestival. De dienst met normale stoomtreinen werd aangevuld met een aantal Traditionszüge. Deze reden als GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) en werden meestal getrokken door een stoomloc type IVk van het type Meyer met meerdere historische personenrijtuigen en goederenwagens. Op het emplacement van Radebeul Ost stond divers materieel opgesteld, waaronder rolbokken en rolwagens voor het vervoer van normaalspoorwagens. Ook de Trabanten, Wartburgs, Barkassen en Roburs waren van de partij. In één van de treinen reed een rijtuig van de Weisseritztalbahn (ook een SDG-lijn) mee, om aandacht te vragen voor het herstel van deze lijn die in augustus 2002 werd getroffen door de overstromingen. Op het terrein is ook in een nieuwe loods een permanent spoorwegmuseum gevestigd met aandacht voor de lijn en het materieel dat voor een groot deel nog uit de tijd van het koninkrijk Sachsen bestaat, of bijvoorbeeld een postrijtuig van de Kaiserliche Post.

Vanaf Dresden Hbf reed een pendeltrein bestaande uit stoomloc 89 6009 (T3 met losse tender), Windbergbaan-rijtuig C 70252 en de oranje diesellocc 102 188-0. De volgende dag stond de trein jammer genoeg andersom.

Hans Krijnen

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Vanwege vakantie van één van uw redacteurs is het binnenlandse spoornieuws deze maand korter dan gebruikelijk.

ProRail

HSL-Zuid

Op 01-09 werd een calamiteitenoefening gehouden op de HSL-Zuid. De 'ramptrein' bestond uit een TRAXX-loc en zeven ICR.

ERTMS oorzaak nieuwe vertraging start HSL-Zuid

HSA ging tot voor enkele weken uit van een tijdige levering van het TRAXX-materieel. De eerste twee locomotieven zijn inmiddels aan HSA geleverd. Vervolgens bleek uit signalen van de producent Bombardier dat er sprake was van problemen bij het testen van ERTMS in de locomotieven.

Onlangs is duidelijk geworden dat er nog geen definitieve duidelijkheid kan worden gegeven over de tijdige werking van ERTMS in het materieel.

Er zou van vier weken vertraging sprake zijn bij de ERTMS trein-baan integratietesten van de locomotieven die vanaf oktober nodig zijn voor de start van het proefbedrijf. Hiermee is de kans dat de start van het vervoer in december gehaald wordt sterk gereduceerd. Op 20 september 2007 vindt een volgend overleg plaats met de betrokkenen. Daarna kan een prognose worden gemaakt over de tijdige beschikbaarheid van ERTMS in de TRAXX.

Nog meer problemen HSL-Zuid

Minister van Verkeer Eurlings heeft opnieuw gewaarschuwd voor nog meer vertraging van de hogesnelheidslijn HSL-Zuid. De bedoeling was dat de treinen in december met 160 kilometer per uur van Amsterdam naar Rotterdam zouden rijden. In oktober volgend jaar moet de grensoverschrijdende hogesnelheidstrein driehonderd kilometer per uur gaan rijden. Eurlings schreef 10-09 in een brief aan de Tweede Kamer dat het onzeker is of de streefdata worden gehaald. In mei uitte hij eenzelfde waarschuwing. Een van de knelpunten is de overmatige stofvorming in de tunnel Groene Hart. De schoonmaak kan pas in oktober beginnen waardoor ook het testen vertraging kan oplopen. Ook verzoeken om aanpassingen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat omtrent de veiligheid van de hogesnelheidstrein nemen langer in beslag dan gedacht.

De minister besluit volgende maand definitief of de streefdata moeten worden aangepast.

Infarct

Door een storing in de systemen van de verkeersleiding waarmee wissels en seinen worden bediend, heeft op 10-09 een groot deel van de avond het treinverkeer rondom Utrecht – het spoorweghart van Nederland - compleet stilgelegd. Omstreeks 21.30 uur was de storing opgelost en kwam het treinverkeer weer op gang.

Reizigersvereniging Rover noemde in een reactie de storing de "zoveelste blamage" van ProRail.

Onregelmatigheden bij vervoerders

Op 16-08 bij aanvang dienst ontstonden grote problemen met de GSM-R-radio's van alle Thalys- en ICE-treinstellen. Diverse treinen werden opgeheven omdat er geen contact mogelijk was tussen de treindienstleiders van ProRail en de machinisten. Diverse treinen werden gereden met vervangend (binnenlands) materieel.. Omstreeks het middaguur waren de problemen voorbij. In de nacht van 20- op 21-08 ontspoorde op de Kijfhoek een wagen met twee assen en overbufferde met een andere wagen. Op 21-08 botste in nabij de Dow-fabriek in Terneuzen een tractor met een rangeerdeel. De tractor raakte fors beschadigd.

Betuweroute

Nederlands jongste spoorlijn laat nog wekelijks van zich horen in de media. Tot half augustus bleek er nauwelijks gebruik van te worden gemaakt. Storingen en veel buitendienststellingen zijn er mede debet aan dat er weinig gebruik van gemaakt kan worden. Doordat er zo weinig gebruik van wordt gemaakt moet er vaak roestgereden worden. Voor de BR is het dan nodig om met minimaal 20 assen de lijn op te gaan. Ook bleek dat er treinen bij Keyrail ruim van te voren moeten worden aangevraagd. Zo strandde een overbrenging van een werktrein laatst doordat er niet voor donderdag de week ervoor al was aangegeven dat er mogelijk een trein naar Valburg moest rijden...

Door de paniek in Brabant wegens de zgn. gevaren van het vervoer van gevaarlijke stoffen door deze provincie werd half augustus ineens het roestrijden-programma serieus opgepakt. RRF reed met de toevallig overstaande Obelixkraan van Volker Rail een aantal slagen tussen Kijfhoek en Emmerich.

In de tweede helft van augustus ging R4C meer gebruikmaken van de BR. Helaas was dit ook niet zo'n succes want onderweg zijn er vaak 'sein'-storingen en begin september strandde er nog een trein in de Sophia tunnel omdat een sein niet veilig kwam. Later bleek dat doordat een vluchtdeur open stond...

Het rijden van en naar Duitsland leverde de laatste weken toch al veel problemen op. Na de ontsporing van de Veoliatrein op 23/8 zorgde een dag later een ontploffing in een onderstation te Emmerich er voor dat vervoer van en naar Emmerich niet mogelijk was. Een grote brand in een loods naast het emplacement op 4/9 zorgde er weer voor dat er bijna een dag geen treinverkeer mogelijk was.

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-09					
<i>RB Haarlem</i>					
	<i>nummer</i>	<i>ex-</i>	<i>reden</i>		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8549	9425	Anna Paulowna	21-06-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8664	9502	Hoofddorp	11-06-2007	schade kabels
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	Anna Paulowna	21-06-2007	onbeschadigd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8327	9425	Anna Paulowna	21-06-2007	onbeschadigd
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
<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

- Eind augustus werd in Halberstadt het herstel van de 380 8128 en 380 8409 afgerond. Voor het ophalen van beide bakken werd een even creatieve wijze gevonden als voor het brengen (dat per schip geschiedde): de 9502, die na gedeeltelijk herstel van verbrande tractiekabels op 28-08 door OB Amsterdam werd afgeleverd, werd in Haarlem gereed gemaakt om naar Halberstadt gesleept te worden. Dat geschiedde op 30-08. Direct werden daar de twee herstelde bakken ingerangeerd, waarna de '8702' per kerende post terug kwam naar de Spaarnestad. Daar kwam hij op 01-09 aan, waarna de beide bakken werden uitgerangeerd. Voor vertrek had de 9502 overigens nog een bakwisseling ondergaan: mBvk 290 8664 bleef in Haarlem; de uit de 9426 afkomstige, onbeschadigde 290 8551 werd ingerangeerd.
- Die dag werd in Haarlem tevens van de 8707 mBvk 290 8577 gewisseld met de 290 8698 van de 8656, die op 30-08 in het revisiebedrijf was binnengelopen voor LT1-revisie. De 290 8577 (een oude DD-IRM-bak) kon op deze wijze in revisie zonder dat twee zesjes aan de kant stonden (de 290 8698 is immers een VIRM-bak die niet in revisie hoeft). De 9502 werd op 05-09 door het revisiebedrijf afgeleverd en kwam naar Leidschendam voor een onderhoudsbeurt.
- De 8711 werd in 2006 voorzien van een camerabewakingssysteem en werd doorvoor in een semi-officiële omloop in de treinseries 2100/2400 en 2600 ingezet. De camera's zijn inmiddels verdwenen, maar de (verplichte) waarschuwingsstickers zijn nog steeds aanwezig in het stel.

DDM/DD-AR

- Naar verluidt vanwege een tekort aan werk voor de cascoafdeling in het revisiebedrijf Haarlem werd op 18-08 Bvk 270 7020 in het sternet van het onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Haarlem gesleept. Naar de mogelijkheden de bij de brand in Putten op 01-12 (blz. 2006-440) zwaar beschadigde 270 7072 ook te herstellen, is wel gekeken, maar werd vooralsnog afgezien. Het is naar het schijnt wel de bedoeling deze Bvk weer op te bouwen. De 270 7020 is één van de stuurstandrijtuigen die al lange tijd in Leidschendam verbleven als plukbak. De botsschade was op 23-04-2007 ontstaan door een aanrijding met een persoon.
- De met een aangepaste reminstallatie uitgeruste mDDM 7849 maakte tussen 31-08 en 02-09 proefritten tussen Helmond en Horst-Sevenum. Op twee plekken was het spoor ingesmeerd met zeep. De reminstallatie van de 7849 is zodanig aangepast dat het leeuwendeel van de remkracht in eerste instantie door de elektrodynamische rem van het motorrijtuig wordt geleverd. Wordt een grotere remkracht gevraagd (of valt de ED-rem uit), komt de pneumatische rem van de hele stam in bedrijf. Toch nog sneller dan verwacht rondde het revisiebedrijf Tilburg de revisie af van het DDM-1-materieel. Per 10-09 wordt de omloop uitgebreid naar de eindsituatie: elf stammen van zes rijtuigen. Na twaalf jaar is daarmee het volledige park DDM-1 terug in de stammendienst; als enige staat rijtuig 26-37 472 met schade terzijde. Omdat rijtuig 6915 nog steeds in het revisiebedrijf Tilburg staat, was de aflevering van de bij Amsterdam Muiderpoort op 12-03 beschadigde 6907 op 04-09 geen overbodige luxe. Het rijtuig is daarmee op een totaal van dertien Bvk's, het enige reserve-stuurrijtuig. Een lezer meldde ons dat van de 6907 de beschadigde zijwand geheel opnieuw geschilderd en de gestileerde afbeelding van de Zeehond aan die zijde verdwenen is.

Samenstelling DDM-1-stammen per 14-08												Samenstelling DDM-1-stammen per 25-08											
6901	6938	6626	6831	6632	6827	6901	6938	6626	6831	6673	6827	6902	6814	6634	6877	6625	6828	6902	6814	6634	6877	6625	6828
6902	6814	6634	6877	6625	6828	6903	6824	6621	6834	6624	6618	6903	6824	6621	6834	6624	6618	6904	6823	6613	6832	6628	6807
6903	6824	6621	6834	6624	6618	6904	6823	6613	6832	6628	6807	6904	6823	6613	6832	6628	6807	6908	6818	6675	-	6622	6822
6904	6823	6613	6832	6628	6807	6905	6801	6616	6812	6670	6811	6905	6801	6616	6812	6670	6811	6911	6833	6635	6806	6671	6803
6908	6818	6675	-	6622	6822	6906	6802	6632	6834	6621	6824	6906	6802	6632	6834	6621	6824	6912	-	6617	6826	6674	6816
6911	6833	6635	6806	6671	-	6907	6817	6617	6826	6674	6816	6907	6817	6617	6826	6674	6816	6913	6825	6627	6808	6623	6821
6912	-	6617	6826	6674	6816	6913	6825	6627	6808	6623	6821	6913	6825	6627	6808	6623	6821	6914	6811	6670	6812	6616	6876
6913	6825	6627	6808	6623	6815	6914	6811	6670	6812	6616	6876	6914	6811	6670	6812	6616	6876						
6914	6811	6670	6812	6616	6876																		
Samenstelling DDM-1-stammen per 28-08												Samenstelling DDM-1-stammen per 06-09											
6901	6838	6626	6831	6673	6827	6901	6838	6626	6831	6673	6827	6901	6838	6626	6831	6673	6827	6902	6876	6634	6877	6625	6828
6902	6876	6634	6877	6625	6828	6902	6876	6634	6877	6625	6828	6902	6876	6634	6877	6625	6828	6904	6823	6613	6832	6628	6807
6904	6823	6613	6832	6628	6807	6904	6836	6622	6832	6628	6807	6904	6836	6622	6832	6628	6807	6905	6801	6616	6812	6670	6811
6905	6801	6616	6812	6670	6811	6905	6801	6616	6812	6670	6811	6905	6801	6616	6812	6670	6811	6906	6802	6632	6834	6621	6824
6906	6802	6632	6834	6621	6824	6906	6802	6632	6834	6621	6824	6906	6802	6632	6834	6621	6824	6908	6818	6675	6805	6614	6878
6908	6818	6675	6805	6614	6878	6908	6818	6675	6805	6614	6878	6908	6818	6675	6805	6614	6878	6911	6833	6635	6806	6671	6803
6911	6833	6635	6806	6671	6803	6911	6822	6631	6823	6613	6813	6911	6822	6631	6823	6613	6813	6912	6817	6617	6826	6674	6815
6912	6817	6617	6826	6674	6815	6912	6817	6617	6826	6674	6815	6912	6817	6617	6826	6674	6815	6913	6825	6627	6808	6623	6821
6913	6825	6627	6808	6623	6821	6913	6825	6627	6808	6623	6821	6913	6825	6627	6808	6623	6821	6914	6803	6671	6806	6635	6833
6914	6803	6671	6806	6635	6833	6914	6803	6671	6806	6635	6833	6914	6803	6671	6806	6635	6833						

ICM

▪ Een oplettende lezer trof treinstel 4206 eind augustus aan met een merkwaardige beschildering van de kopdeuren van de stilgelegde doorloopkop van de mBDk. Beide deuren was grotendeels in een menierode kleur geschilderd, waarvan niet duidelijk is of het echte menie betrof of (provisorisch overgeschilderde) graffiti. Uitgerekend deze 4206 was op 04-09 betrokken bij een botsing met een kraan van een spooraanwerner tussen Riekerpolder Aansluiting en Schiphol. De rondtollende kraan raakte de ICM-IV niet minder dan drie keer; een reiziger raakte gewond in de trein, terwijl de machinist ernstig gewond raakte. De 4206 kwam na langdurig onderzoek naar Haarlem station en werd al op 05-09 naar het revisiebedrijf gesleept door de 711.

SGM

▪ Op 13-08 werd SGM-treinstel 2015 van het onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Bentheim gesleept. Het is het vierde SGM-tweewagenstel dat voor renovatie naar Bombardier in Randers kwam. Als vijfde treinstel vertrok op 11-09 de 2035.

▪ De compressoren van de SGM-tweewagenstellen zijn nagenoeg versleten. Omdat het filter erg hard moet werken om de niet-zuivere lucht die de compressor levert, te filteren, raakt dit snel verstopt. Om de tijd tot aan de revisie te overbruggen, wordt de reiniging van het filter geïntensiveerd. Het filter hoefde aanvankelijk alleen in de winter periodiek gereinigd te worden, nu ook in de warme tijd van het jaar.

DM '90

▪ De laatste maanden komt het steeds regelmatig voor dat defect materieel van NSR door private vervoerders van en naar onderhouds- of revisiebedrijf wordt gebracht. Omwille van de snelheid wordt in bepaalde gevallen de voorkeur gegeven aan de tractie van een goederenvervoerder (anders dan het in de markt als duur bekendstaande Railion). De 3403 werd bijvoorbeeld op 05-09 van Zwolle naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept door Volker Rail.

▪ Per 13-08 keerden de DM '90-treinstellen 3447 en 3448 van Arriva terug bij NSR. Even overwoog Arriva de huur van de Buffels te verlengen, maar zag daar vanaf. NS overweegt de teruggekeerde DM '90-treinstellen vanaf 10-12 in te zetten voor nieuwe treinen tussen Leeuwarden en Wolvega. Met het oog daarop werden in de nachten van 05- op 06-09 en 06- op 07-09 proefritten gereden met twee Buffels. De 3446 en 3449 zullen per 10-12 van Arriva naar NSR terugkeren.

Series 1700 & 1800

▪ De op 21-05-2004 beschadigde 1838, waarvan vaak aangekondigd werd dat hij gesloopt zou gaan worden in Roosendaal, werd ten langen leste op 17-08 in twee delen per dieplader afgevoerd naar een Rotterdams sloopbedrijf.

▪ Loc 1855 werd op 05-09 door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd na terugbouw van de beveiligingsinstallatie naar een conventionele ATB.

Reeks 11

▪ Het tekort aan rijvaardige locs reeks 11.8 is van dien aard dat het opheffen van de slag 613/633 structureel is geworden tot 09-12. Wel wordt sedert 03-09 structureel van/tot Roosendaal vervangend gereden met een VIRM-VI, afkomstig van 3225, die 's avonds weer in trein 3260 overgaat.

Rangeerloos en serie 700

▪ Op 22-08 werd in het onderhoudsbedrijf Leidschendam de Niteq-rangeerloos afgeleverd middels een dieplader.

ICR

▪ Sinds begin september worden van de binnenlandse ICRm-trekduwstammen de stuurstroomkabels dubbel aangesloten. Daarvoor werd altijd maar één van de stuurstroomkabels gebruikt, maar door ze alletwee te gebruiken hoopt men het aantal storingen terug te dringen. In geval van storing mag ook enkel worden gestoken. De kabelverbinding tussen het laatste rijtuig tegen de loc en de loc zelf, moet altijd met (tenminste) de kabel van het rijtuig gemaakt worden, om een goede werking van het groene-lampsysteem van de deuren te waarborgen.

▪ Op 12-08 merkte een opmerkelijke lezer een aantal ICRm-rijtuigen in de Beneluxdienst op die tot voor kort niet als Beneluxgeschikte rijtuigen te boek stonden. Die dag was de eerste Beneluxstam op de baan gekomen die op de '1700'-stuurstroomkabel rijdt. De stam werd aanvankelijk voortbewogen door loc 1191, al na enkele dagen werd deze vervangen door loc 1187. De verbinding tussen het laatste rijtuig en de NMBS-loc wordt gemaakt middels een driehoekskabel.

▪ Voor het rijden op het groene-lampsysteem wordt de deursluiting van ICRm gewijzigd. Er komt een tijdrelais waarmee het mogelijk wordt het sluitcommando terug te komen binnen de tijd dat de sluitfluit buiten klinkt. Op deze manier kan de conducteur meerdere malen de sluitfluit laten klinken. In enkele aangepaste rijtuigen bleek de aanpassing niet goed te zijn doorgevoerd, zodat de deur waar de conducteur het vertrekbevel gegeven had, pas sloot drie seconden na het sluitcommando.

ICK, ICL & DF

▪ De drie laatste ONE-vrachtrijtuigen die nog op emplacement Amersfoort stonden, werden op 22-08 door loc 6473 bij de Herik Rail-rijtuigen op het terrein van de voormalige wagenwerkplaats gestald.

▪ BD 82-37 053 blijkt begin mei een scheur in een hoogspanningskast opgelopen te hebben. Samen met drie andere ICK-rijtuigen 22-37 922 (ontsporingsschade Binckhorst 17-04-2007), 927 (brandschade Rotterdam 25-04-2007) en 977 (brandschade Eindhoven 15-06-2004) werd het rijtuig op 23-06 met trein 80548 naar Neumünster gestuurd voor herstel. De 82-37 055 keerde begin augustus terug in Nederland en werd als losse BD naar de Watergraafsmeer gebracht voor inzet in de treinserie 1500. De bij Muiderpoort beschadigde 82-37 055 verblijft nog voor herstel in Duitsland (correctie HOV-RN 584).

▪ De van de DB gehuurde IR-rijtuigen hebben binnen NS inmiddels de benaming ICL gekregen, waarbij de L waarschijnlijk voor 'lease' staat. Op 11-08 nam NSR de rijtuigen 22-91 208, 214, 223 en 297 over van de DB. Doordat tegelijk vier rijtuigen naar Duitsland vertrokken voor ombouw, waren met de omloopwijziging van 10-09 niet de geplande 49 rijtuigen beschikbaar, maar slechts 41. Wel werden namelijk op 08-09 twee geel geschilderde en drie rijtuigen die nog niet eerder bij NS hadden gereden, geleverd. 15/9: 2 rijtuigen (2 ge-upgrade rijtuigen). Naar verwachting verschijnen half september twee, eind september drie en begin oktober nog twee 'nieuwe' rijtuigen op de baan.

- Rijtuig 22-91 225 heeft gediend als prototype voor een ander type deursluiting: in plaats van sluiting met de vierkantsleutel heeft het rijtuig op proef de bij NS gebruikelijke centrale deursluiting met driekantsleutel gekregen.
- In de volgende zendingen rijtuigen zullen ook exemplaren zitten met nummers in de reeksen 22-94 en 84-95. Enkele DB-rijtuigen zullen daarom een NS-nummer krijgen waarvan het volgnummer met één of twee is opgehoogd of verlaagd. De reden is dat anders dubbele verkorte rijtuignummers ontstaan doordat rijtuigen worden gehuurd in met dezelfde volgnummers maar een verschillend snelheids-/spanningsnummer (22-91 en 22-94; 84-90 en 84-95).

ICL met gewijzigde NS-volnummers	
DB-nummer	NS-nummer
51 80 22-94 200-8	51 84 22-94 201-2
51 80 22-94 214-9	51 84 22-94 212-9
51 80 22-94 215-6	51 84 22-94 216-0
51 80 22-94 218-0	51 84 22-94 217-8
51 80 84-95 007-1	51 84 84-95 006-9
51 80 84-95 008-9	51 84 84-95 009-5
51 80 84-95 018-8	51 84 84-95 017-6
51 80 22-94 234-7	51 84 22-94 233-5

- Volgens de huidige inzichten krijgen 22 Bimdz-rijtuigen een verbrede deur om rolstoelgeschikt te worden. De Duitse typeletter voor een rolstoelgeschikt rijtuig is een kleine letter b; of de DB de rijtuigen zelf Bimbdzf gaat noemen, is nog niet bekend. Overigens creëert de DB hiermee een rijtuigtype dat zij zelf nooit heeft bezeten: de bistro-rijtuigen ARkimbz/WRmbz waren bij de DB ingericht voor rolstoelvervoer.

ICL-rijtuigen voor rolstoelvervoer	
DB-nummer	NS-nummer
51 80 84-90 007-6	51 84 84-90 007-2
51 80 84-90 019-1	51 84 84-90 019-7
51 80 84-90 028-2	51 84 84-90 028-8
51 80 84-90 018-3	51 84 84-90 018-9
51 80 84-90 026-6	51 84 84-90 026-2
51 80 84-90 029-0	51 84 84-90 029-6
51 80 84-90 008-4	51 84 84-90 008-0
51 80 84-90 003-5	51 84 84-90 003-1
51 80 84-95 007-1	51 84 84-95 007-7
51 80 84-95 008-9	51 84 84-95 008-5
51 80 84-95 018-8	51 84 84-95 018-4
51 80 84-95 038-6	51 84 84-95 038-2
51 80 84-95 052-7	51 84 84-95 052-3
51 80 84-95 056-8	51 84 84-95 056-4
51 80 84-95 076-6	51 84 84-95 076-2
51 80 84-95 077-4	51 84 84-95 077-0
51 80 84-95 080-8	51 84 84-95 080-4
51 80 84-95 086-5	51 84 84-95 086-1

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 246 (82-77 031)	24-08				4014	31-08	
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
				8657	15-08	8676	13-08
				9478	27-08	8667	29-08
				8656	30-08		
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
82-70 976	15-08	20-70 417	15-08	476	13-08		
20-70 571	22-08	10-70 491	15-08	474	29-08		
10-70 353	24-08	10-70 492	29-08				
20-70 572	29-08	20-70 207	04-09				
20-70 573	29-08						
10-70 370	31-08						
20-70 574	04-09						
20-70 575	06-09						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
270 7020	20-08	botsschade		20-70 202		10-08	
9512	20-08	botsschade		4013		29-08	
964	20-08	botsschade		9502		30-08	
4013	27-08	garantiewerk		4012		31-08	
9502	28-08	gereedmaken Halberstadt		8707		01-09	
4012	30-08	garantiewerk		6907		04-09	
9502	01-09	retour Halberstadt		9502		05-09	
+ 380 8409	01-09	retour Halberstadt					
+ 380 8128	01-09	retour Halberstadt					
8707	01-09	bakwisseling					
4011	03-09	garantiewerk					
3403	04-09	onbekend defect					
4206	05-09	botsschade					

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				700 Cw rangeertrede			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
				701	13-08	706	10-08
				705	20-08	701	17-08
				712	24-08	705	27-08
				709	31-08	712	31-08
						709	07-09
DDM-1 LTO				DDM-1 LTO nawerk			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
		6802 (ex-5902)	16-08				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
				1855			05-09

Connexxion**PROTOS**

Op 26-08 sleepte loc 140 876 het tweede PROTOS-serietreinstel 5032 naar Venlo. Op 28-08 bracht RN 6515 het stel naar Amersfoort.

DH

Begin september werden de twee VeeneXXpress-DH-treinstellen die tot juni dienstgedaan hadden tussen Almelo en Mariënberg, van Hengelo naar Amersfoort gesleept. Zij werden nog niet in/bij de voormalige wagenwerkplaats gestald. De Connexxion-logo's zijn van beide treinstellen verwijderd.

Exploitatie

Ondanks de levering van nieuw materieel kon de exploitatie van de Valleilijn niet per 01-09 met het nieuwe materieel worden uitgevoerd. NS toonde zich mild naar Connexxion en zegde toe dat de busvervoerder tot oktober van alle vijf de Plan V's gebruik mocht blijven maken, hoewel het ontstickeren op de Bokkeduinen en de overbrenging naar NedTrain voor het terugbouwen van de treinstellen (terugplaatsen NS-koersrolkasten en in dienst stellen WC) al gepland waren.

Opvallend was dat de provincie Gelderland zich niet door Connexxion in de luren liet leggen en klip en klaar stelde dat het tekort aan materieel enkel en alleen te wijten was aan de kennelijk veel te ambitieuze planning van Connexxion. Pogingen van Connexxion om in de media NS af te schilderen als oorzaak van de problemen, werden zo effectief onwaardig, hetgeen overigens wel zo fair is wanneer men bedenkt dat Connexxion niet minder een 'voormalige staatsmonopolist' is dan NS.

De inzet van DH op de Kippenlijn ter vervanging van vier Plan V's ging definitief niet door, omdat enerzijds geen keurvoorziening in Barneveld Noord mogelijk is voor de richting Lunteren en anderzijds opleiding van rijdend personeel voor en onderhoud/storingsherstel van het DH-materieel niet mogelijk was.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

De DH-treinstellen van Veolia vertonen regelmatig storingen. Op 15-08 strandde een Wadloper met een defecte dieselmotor tussen Boxmeer en Cuijk, hetgeen een stremming van anderhalf uur tot gevolg had. Op 06-08 ontstond rookontwikkeling onder 3227, waarschijnlijk het gevolg van een gesprongen olieleiding. De machinist koppelde de achteroplopende 3227 van het voorste treinstel af; de brand was reeds geblust.

Een partij Russische kolen bracht een verandering in het kolentreinprogramma van Veolia. Normaal rijdt de trein 5 maal per week tussen EMO Maasvlakte en Duisburg. Door deze partij werd EBS in de Botlek bediend. Door de beperkte spoorcapaciteit daar werd de trein in twee delen behandeld bij EBS. In augustus heeft dit zes keer plaatsgevonden.

Op 23/8 ontspoorde één wagen van de kolentrein tussen Westervoort en Duiven. Wonderwel kwam de wagen ook weer in het spoor! Hierdoor werd wel bijna twee kilometer spoor vernieuwd en moest er over zo'n 600 meter de dwarsliggers vernieuwd worden. Hoe de ontsporing heeft kunnen gebeuren is nog een raadsel. Met de bewuste wagen was niks mis en de machinist had niks gemerkt. Na passage van de trein werd ontdekt dat overwegen in de storing raakten en werd aan de aflos van de machinist in Emmerich gevraagd z'n trein 'ns te onderzoeken. Op 'n wagon vond hij allemaal kraagbouten die uit het spoor kwamen...

ACTS

Op 1/9 reed ACTS de laatste retourrit met de Tulipanshuttle naar Emmerich. Sinds die datum rijdt ITL de trein zelf. Voorlopig weer de laatste reguliere actie van ACTS in Emmerich.

CTL

Op 4/9 maakt de 33^e vervoerder zijn opwachting op het Nederlandse net. CTL logistics is een Poolse vervoerder en wil graag rijden op Oost Europa. Hoe en wanneer de vervoerder in de praktijk te zien is, is nog niet bekend.

DLC

Op 31/8 kwam de PB15 naar de Botlek om de nieuwe Bertschi terminal te openen die in de oksel van het Gevelco terrein ligt. Op 29/8 had RRF met loc 19 al een setje wagens gebracht zodat men deze trein kon beladen. Nadat de openingshandelingen waren voltrokken bracht de PB15 de trein naar de Waalhaven waar de trein bij een andere shuttle werd gevoegd. De PB15 is later los teruggegaan naar Antwerpen!

ERS

Het zit niet mee met de G1206-en bij ERS. De ERS1202 is net terug van herstel en de 1201 weg voor ETCS inbouw en gaat de 1202 weer stuk. Reddende engel G2000 1001 038 bracht op 27/8 de loc richting Kiel en kreeg er later een tijdelijke G1206 voor terug. Dit is een oude bekende! Loc 5001505 gaat nu door het leven als ERS1505 maar daarvoor hadden we al kennis gemaakt met de loc als Shortline's SL1201 en later R4C1202!

Toch had ERS nog ff een loc over om op 28/8 een keteltrein vanaf Kijfhoek naar Bad Bentheim te brengen. Loc 6609 was de gelukkige! De trein zou door ACTS gereden worden maar die had geen capaciteit. ERS doet meer aan goede samenwerking met andere vervoerders. Op 29/8 had Veolia G1206 1648 over staan in Bad Bentheim welke ze graag naar Rotterdam wilde hebben. ERS nam de loc voorop mee met trein 42330 met de 6603 in opzending.

ITL Nederland

Nog voor de eigen toelating liet ITL een aantal keren van zich horen op ons nationale spoornet. Op 14/8 bijvoorbeeld bracht RRF voor ITL een keteltrein naar Emmerich. Maar op 16/8 was het zover. Als 32^e vervoerder tekende ITL Benelux een toegangsovereenkomst met Prorail. ITL is een onderdeel van ITL GmbH en is ruim 10 jaar actief in het goederenvervoer per spoor. ITL is de twaalfde goederenvervoerder in Nederland. De vervoerder heeft vier V100 en vier Traxx 186 locs in bestelling. Op 24/8 reed ITL voor het eerst een eigen trein. Tractie heeft ITL nog niet zelf dus hiervoor werd van Volker de VR203-2 gehuurd. Het plan was dat de Tulipanshuttle het echte eerste wapenfeit zou worden. ACTS reed voor ITL tot nu toe de trein in Nederland tussen Maasvlakte en Emmerich. Maar de RN6449 stond met een militaire trein en panne in het Harde. ITL werd 'gevorderd' door Prorail om de trein naar Amersfoort Vlasakkers te brengen.

Naast nieuwe tractie is de bedoeling dat de wekelijks rijdende Styrentrein vaker gaat rijden en dat de Tulipanshuttle zes keer per week gaat rijden. Totdat er een eigen V100 is heeft ITL loc Alstom 203-102 gehuurd die eerder al bij RRF dienst deed.

Nedtrain / Lloyds

Momenteel vinden aan de 700-tjes constructiewijzigingen plaats aan o.a. de opstaptreden in de werkplaats Tilburg. De locs worden stuk voor stuk uitgewisseld. Op 10/8 bracht de 6443 loc 706 naar de Zaanstraat en nam retour de 701 mee.

Op 18/8 zorgde de RN6450 voor uitwisseling met de 705 & 701. De 705 kwam uit Zwolle en de 701 ging daar heen. Op 25/8 ging achter de RN6518 loc 705 naar Maastricht en kreeg retour de 712.

Op 1/9 werd de 712 met de 709 geruild in Eindhoven.

Op 7/9 ging de 709 naar Maastricht toe en loc RN6513 nam de 710 mee terug

Vanuit de werkplaats Tilburg vinden nog dagelijks proefritten plaats met toekomstige ACTS Class 66 JT-4. Deze loc is voorzien van ERMTS & ATB beveiliging van Bombardier. Zo was in de tweede helft van augustus de loc te zien in Hoorn, Maastricht en Vlissingen voor proefritten. Of dit systeem het gaat worden is niet zeker. Het ATB systeem werkt alleen op EG baanvakken wat nogal voor beperkingen zorgt. Naast de JT4 hebben in augustus ook de JT10 en G1206-en R4C1201 & ACTS 7106 op de HSL proefgereden.

Railion

Voor RN worden langzaam maar zeker BR189-ers omgebouwd voor exploitatie in Nederland. Vanaf half augustus wordt er proefgereden met de 189023 welke voorzien is van ATB en aan de buitenkant herkenbaar is aan een wit slabbetje zoals we dat ook kennen op de 232-ers. Helaas zijn er nog veel problemen met de stroomstromen van de 189-ers die een toelating nog in de weg staan.

Sinds 17/8 rijdt de 232908 weer nadat deze gruwelijk was aangereden in Venlo op 15/2 dit jaar. Helaas voor ons gaat er nu een andere loc achter het nummer schuil dan eerst. Was de oorspronkelijke 232908 omgetoverd uit loc 234606. Nu is het de ex-232699 die de ATB-installatie heeft gekregen van de collega loc.

Railion had toch weer graanvervoer naar de Maassilo in de Botlek. Op 30/8 bracht men een trein daar heen.

Op 5/9 bracht RN weer een aantal opgewerkte radioactieve staven naar de Sloe. RN nam de trein van B-cargo over in Roosendaal. Ook op 5/9 bracht RN loc 363 825 vanaf Waalhaven naar Zwolle Rangeer. Wellicht dat de instructie op de loc nu gaat beginnen. Na het lange verblijf op Arnhem Berg heeft de loc een tijdlang bij Shunter op het terrein gebivakkeerd.

Al twee weken worden op zaterdagen wat Unit Cargo's vanuit België geminimaliseerd tot losse locritten. Nadat op 1/9 al de 2558+2551+2555 op sleptouw loc RN6457 met profiertrein meenamen in het pad van trein 44602 was het een week later op 8/9 de beurt aan losse loc-trein 2556+2555+2558+2557! Komende week vijf locs?

Rail4Chem

Beide G1206-en, 1203 & 1204, rijden veelal in het DSM vervoer vanuit Geleen. Soms gaan de locs snel voor onderhoud of ander werk richting Rotterdam. In de Duis4Chemshuttle van 11/8 zaten dan ook achter de 2001 locs 1203 & 1204 in opzending.

Door tegenvallende oogsten in Tsjechië is het aantal graantreinen meer dan gehalveerd. Wel wordt nog graan vervoerd vanuit Hongarije. Ook is er nog soja vervoer richting Tsjechië.

Vanaf 31/8 rijdt R4C een containertrein vanaf Antwerpen naar het Duitse Diepholz voor BASF. De trein rijdt vanaf Roosendaal en Bad Bentheim door ons land. De trein moet drie keer per week gaan rijden.

Rotterdam Rail Feeding

In de maand augustus reed RRF ook de Tilburg-shuttle voor ACTS op de zaterdagen. In het weekend van 8 & 9/9 reed RRF op zaterdag de Achtshuttle en op de zondag de Tilburgshuttle.

Op 12/8 bracht de RRF17 class 66 loc MRCE 653-10 van de HSL in Hoofddorp naar Tilburg. Ook was snelle jonge öBB1216050 in het convooi mee. Deze loc ging retour mee naar de Waalhaven. RRF zorgde er daarna elke werkdag voor dat de loc naar de HSL Zuid gebracht werd voor proefritten van Lloyds en haalde de loc 's middags weer op. Kennelijk mag er geen eloc gestald worden op de snelle lijn... Rond het weekend van 19/8 ging de Taurus loc naar Siemens in Wegberg Wildenrath waar de loc mee deed in de materieelshow tijdens de opendag in het testcentrum.

Rurtalbahn Nederland

Met de V201 verzorgde de RTB i.o.v. CTL op 9/9 een ketelwagentrein in Dordrecht Zeehaven. De afgelopen tijd deed ACTS dat meestal i.o.v. CTL.

In de eerste week van oktober krijgt Rurtalbahn GmbH de erkenning van IVW als vervoerder voor het gehele Nederlandse spoorwegnet voor de periode van 3 jaar.

Eurailscout

Ex Strukton Berta, 302270, is inmiddels voorzien van Eurailscout bestickering. De loc gaat nu door het leven als VST-07 en is net als de VST-05, een voormalige zg. stabilisator, een videoschouwtrein.

Infra

Op de Waalhaven is begin september de aansluiting naar de RET opgebroken. Nu wordt er daar een onderstation voor de 25 kV bovenleiding gebouwd maar hopelijk komt de aansluiting weer terug. De enige aansluiting die de RET nu nog heeft met het spoornet is in Leidschendam en dat is voor het grootste deel van het metronet nog ruim een jaar lastig te bereiken.

Wist u dat...

- op 20-08 de treinen 3864/3851 Zwolle – Emmen v.v. werden gereden door VIRM 8674 (!)?
- op 18-08 NMBS-loc 1182 met een Beneluxstam naar het onderhoudsbedrijf Zwolle kwam om te worden gereinigd na een aanrijding met een persoon?
- op 13- en 14-10 de ICE's en de CNL vanwege werkzaamheden tussen Arnhem en Amsterdam worden omgeleid via Nijmegen – 's-Hertogenbosch – Geldermalsen?
- daarbij (dus) wordt koptgemaakt in 's-Hertogenbosch?

LEVENSLOPEN

Op verzoek van enkele lezers treft u hierna de levenslopen van een tweetal Hondekop-II-stellen, die de snijbrander wisten te ontlopen.

ELD2 375

De 375 werd op 12 april 1962 door Werkspoor aan NS overgedragen, die het stel meteen in dienst nam. Op het stel was trouwens lang als datum te lezen "REV 16 april 1962 Wsp". De 375 kwam in onderhoud in Leidschendam, maar verhuisde per 28 september 1964 naar Amsterdam, samen met de andere treinstellen uit de series 354 – 365, 371 – 393 en 780 – 786. De 375 verbleef van 11 juli – 10 augustus 1967 bij Werkspoor voor inbouw ATB. Kilometerrevisie onderging het tweetje van 18 mei – 2 juni 1966. Emblemen kreeg het in januari 1969. De 375 kwam opnieuw naar Werkspoor op 26 november 1969 voor modernisering en was terug op de baan op 12 december, het 16^e treinstel van zijn serie. Uitgebreide kleine revisie (H2+) werd gegeven van 14 april – 29 mei 1970, bij welke gelegenheid het stel geel werd geschilderd, het 8^e treinstel van zijn serie.

Het derde frontsein werd in maart 1971 aangebracht. Opnieuw kleine revisie was van 10 februari – 12 maart 1975, de eerste Grote Revisie (H3) van 5 september – 30 november 1979.

Per 14 augustus 1985 reed de 375 met verwarmde automatische koppelingen.

Het jaar daarop vond de volgende revisie plaats (H2): 20 januari – 14 maart 1986. Roosendaal was het toneel van de uitgebreide opknappbeurt (16 april – 16 juni 1993).

Op 15 januari 1995 werd begonnen met het systematisch afvoeren van de laatste series hondekoppen. Ook voor de 375 viel toen het doek, samen met de 371, 372, 373, 377 en de 762, 772 en 782-785. Ten opzichte van deze collega's ging het de 375 echter beter af: het stel kreeg een nieuw leven in de Verkeerstuin in Assen. Op 31 januari 1995 werd de 375 aan deze instelling verkocht en op 20 februari werden de bakken op twee diepladers vervoerd van Onnen naar Assen.

EID2 386

De 386 wordt op 14 september 1962 afgeleverd door Werkspoor en komt na geslaagde proefritten op 15 september in dienst, als laatste treinstel van de bestelling plan Q2. Het stel komt in eerste instantie in onderhoud in Leidschendam, maar verhuist per 28 september 1964, samen met de 354-365, de soortgenoten uit de serie 371-393 en de viertjes 780-786 naar de lijnwerkplaats Amsterdam.

De 386 komt voor inbouw van de ATB-apparatuur van 15 april – 4 mei 1965 naar Werkspoor in Utrecht. De eerste kilometerrevisie vindt plaats in de wph Hlm van 18 april – 12 mei 1967. In december van 1968 wordt de 386 voorzien van emblemen. Het stel komt weer terug bij Werkspoor, nu voor modernisering in het kader van Spoorslag '70, van 7 – 23 oktober 1969. Bij die gelegenheid wordt ook de nieuwe ATB relaiskast van ASI-NSEM geplaatst.

Voor completeren van de moderniseringswerkzaamheden is het stel wederom bij Werkspoor, nu van 1- 3 april 1970. In maart 1971 wordt het derde frontsein aangebracht.

De eerste Grote Revisie (H3) vindt plaats van 18 februari – 17 mei 1977, waarna de 386 in de gele kleur de werkplaats verlaat. Het is het veertiende gehuisstijlde treinstel uit de serie. De eerste klasse heeft op proef een nieuwe bankbekleding: in plaats van egaal rood is deze rood met veelkleurige spikkels. Het ziet er erg druk uit en wordt (daarom?) ook niet verder toegepast.

In 1981 loopt de 386 de eerste vermeldenswaardige schade op, het is ook meteen flink raak: als trein 8148 botst de 386 met de ABdK tussen Onnen en Assen op een tractor. Het stel is van 29 april – 28 juli 1981 in de Wph.

Voor herstel van daklekkage is de 386 vanaf 25 oktober 1984 in de Wph. Meteen aansluitend hierop krijgt het stel vanaf 12 november de eerste H2-revisie. Op 9 januari 1985 komt de 386 weer in dienst. Voor herstel van een ATB-storing is de 386 van 1 - 6 februari 1985 in Haarlem. Op 15 juli dat jaar komt het stel in dienst met verwarming in de automatische koppelingen.

De volgende (en laatste) forse schade krijgt de 386 op Tweede Kerstdag 1987 op het opstel terrein Binckhorst: daar raakt de 1711 zijdelings de kop van de Bk 386. Het herstel in Haarlem is van 6 – 23 januari. Op 3 september 1990 komt de 386 in de wph voor het ondergaan van een proefrevisie, met als oogmerk een aantal '54-ers nog enige jaren in dienst te kunnen houden, op 22 januari 1991 komt de 386 weer in dienst. Nadat per 19 juni 1995 de voorlaatste groep '54-ers buiten dienst is gesteld, bevindt de 386 zich bij het laatste groepje overlevenden van materieel '54 dat verder bestaat uit de 384, 388, 389, 392, 761, 765, 766, 770, 774, 775, 790 en 781. Op 14 oktober dat jaar wordt de 386 gebruikt bij de Stibans-rit Utrecht-Beverwijk (Hoogovens). Vermeldenswaard zijn van de laatste actieve dagen van de 386 in NS-dienst het (met de 388) op 11 en 12 januari 1996 rijden van een paar plan V-diensten. Op 12 januari maken zij in de avondspits hun laatste slag in de reizigersdienst op Arnhem-Zevenaar. Daarna worden zij naar de Watergraafsmeer overgebracht. Op 14 januari nemen zij deel aan een grote line-up op de Dijkgracht, samen met de 770, 766, 765, 763 en 381.

Het Spoorwegmuseumtijdperk is dan al begonnen: op 26 januari arriveert de 386 in de loods van de werkplaats Amersfoort voor een schilder- en opknappbeurt. Hiertoe zal de 770 de benodigde onderdelen leveren. Wegens plaatsgebrek in Amersfoort wordt de 386 op 24 mei achter de 273 naar de Watergraafsmeer overgebracht. Daar blijft het stel een paar maanden: op 29 augustus komt het met de 765 van de Meer naar Blerick ter opberging. Met het transport komen ook de 38 061, de 21 37 462 en de C 6703 die kant op.

Het duurt tot 4 april 1999 als de 386 met een lange sleep ander museummaterieel, achter de 2215, van Blerick naar de Wgm wordt teruggebracht omdat de loodsen in Blerick met sloop worden bedreigd. In juli ontstaat het plan de 386 met de 273 in de HTMU te parkeren. Op 15 juli komen de treinstellen daadwerkelijk, samen met de 21 472 en achter de 1306 naar Utrecht en gaan door naar de loods van de voormalige lijnwerkplaats. Helaas, het paste er niet allemaal in, waardoor men genoodzaakt is de 386 terug te sturen naar de Watergraafsmeer. Op 3 juni 2001 gaat een sleep van minstens dezelfde omvang als in 1999 retour van de Watergraafsmeer naar Blerick, waar de loods inmiddels gered is en verhuurd wordt aan het Spoorwegmuseum. De 386 is daar andermaal bij en kan nu opnieuw overdekt worden opgeborgen. In 2004 is het geld beschikbaar voor een opknappbeurt van het treinstel, dat daartoe naar Tilburg wordt overgebracht. In een duidelijk te lichte grasgroene kleur geschilderd wordt het op 13 mei 2005 overgebracht naar het onderhoudsbedrijf Zaanstraat, waar een splitsing van de bakken wordt voorbereid. De 273 brengt het stel op 16 mei naar het vernieuwde Spoorwegmuseum, waar de ABdK wordt tentoongesteld. De Bk wordt opgeborgen in de loods van het HTMU in Utrecht: een merkwaardige gang van zaken voor een rijvaardig museumtreinstel.

MUSEUMNIEUWS

Stichting TEE Nederland

Op dinsdag 7 augustus jl arriveerden in Lelystad twee Wärtsilä SACEM dieselmotoren met aggregaat, de motoren zijn afkomstig uit Plan U-stellen, die in Hasselt werden gesloopt. Het is de bedoeling om in de toekomst deze motoren te gaan gebruiken voor de nieuw te bouwen motorwagons. De motoren zijn door Hoebe Metaal uit Hasselt voor de Stichting uit de te slopen treinstellen verwijderd.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Restauratie AB8 van start gegaan

De Museumstoomtram Hoorn-Medemblik heeft een begin gemaakt met de restauratie van personenrijtuig AB8 van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij (ZVTM).

Dankzij de A-status van dit 'mobiele monument' in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed hebben de landelijke cultuurfondsen en de Tramweg-Stichting een bijdrage geleverd om de restauratie van het fraaie houten tramrijtuig mogelijk te maken. Het houtwerk van de rijtuigbak is inmiddels gedemonteerd en de draaistellen zijn in aanbouw.

Geschiedenis

Rijtuig AB8 werd in 1916 door de Rotterdamse firma Allan geleverd aan de ZVTM. Het rijtuig verzorgde als gecombineerd eerste en tweede klasse rijtuig het reizigersvervoer op het dichte tramnet in het centrale en oostelijke deel van Zeeuws-Vlaanderen. Het deed dienst tot in de Tweede Wereldoorlog en kwam niet ongeschonden uit de strijd. Na de oorlog werd het een zogenaamd 'plukrijtuig' en leverde het onderdelen aan de overige achttien rijtuigen van dit type. Vijf daarvan waren inmiddels tot diesel-elektrische motorrijtuigen verbouwd. Tot 1960 werd de rijtuigbak gebruikt als noodwoning te Kapellebrug. Daarna ging hij als duiventil fungeren! Op 1 december 1998 verliet de bak Zeeuws-Vlaanderen om opgenomen te worden in de collectie van de Museumstoomtram.

Restauratieproces

Het rijtuig heeft een opvallend fraai ontwerp. Het is voorzien van teakhouten latten, gesloten balkons en een lichtkap. Er zijn negen zitplaatsen eerste klasse en 24 in de tweede. Van het rijtuig ontbreken de draaistellen en het interieur. Een van de zijwanden is grondig verbouwd. Het frame en de overige wanden hebben de tand des tijds beter doorstaan. Op basis van onder andere deze gegevens is in de afgelopen periode een restauratieplan opgesteld en zijn werktekeningen gemaakt, die nodig zijn om belangrijke onderdelen te kunnen reconstrueren. Op dit moment is de houten wagenkast geheel gedemonteerd. Veel hout is nog bruikbaar, maar de verbindingen zijn beschadigd, bijvoorbeeld door het uitzetten van roestende ijzeren schroeven. Met name voor het dak en de lichtkap is dit het geval. Alle onderdelen worden stuk voor stuk gerepareerd, terwijl de zware onderbalken

van de houten kast worden gereconstrueerd. De vier wielstellen zijn inmiddels met nieuwe assen en wielbanden in Hoorn afgeleverd om over enige tijd onder de draaistellen te worden geplaatst, die thans worden gereconstrueerd.

Nationaal Register

In het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is personenrijtuig ZVTM AB 8 opgenomen met de hoogste A-status als cultuurhistorische waardering. Hierdoor kon met succes een beroep worden gedaan op de grote landelijke cultuurfondsen om bij te dragen in de financiering van het restauratieproject. Voor de restauratie van het personenrijtuig zijn de volgende financiële middelen beschikbaar gesteld aan de Stichting Beheer Museumstoomtram (de eigenaar van het rijtuig):

Mondriaan Stichting	€ 80.000,-
Stichting VSB Fonds	€ 80.000,-
Tramweg-Stichting	€ 37.000,-
Prins Bernhard Cultuurfonds:	€ 20.000,-

De bijdrage van het Prins Bernhard Cultuurfonds komt ten dele uit het Jan Meester Fonds, een van de Cultuurfondsen op naam. Dit fonds heeft tot doel de restauratie van mobiel erfgoed te ondersteunen en dan met name spoor- en tramwegmaterieel.

Via de website www.museumstoomtram.nl kunt u op de hoogte blijven van de ontwikkelingen rond de restauratie van stoomtramrijtuig AB8 van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij.

Medemblik houdt geld voor tram nog in zak

De gemeente Medemblik is niet van plan vóór 1 november een eenmalige subsidie aan de Museumstoomtram te verstrekken. Het college legt met dit voorstel aan de raad een verzoek van de commissie `Reddingsplan` terzijde. Eerst moet er voldoende informatie komen.

In februari besloot de gemeenteraad van Medemblik bereid mee te helpen de nood bij de Museumstoomtram te lenigen. Wel werden hier voorwaarden aan gesteld: zo zou vóór 1 juli een tussenrapportage komen. Die kwam niet ondanks herhaald aandringen van de raad. Begin juli besloot Medemblik vooralsnog niet uit te betalen. Overigens was op dat moment de tussenrapportage al wel in het gemeentehuis van Midwoud aanwezig, zo bleek later.

Niettemin stelt het college de raad nu voor om met betaling van de bijdrage in het liquiditeitstekort in ieder geval tot 1 november te wachten. Dan zijn de verschillende opties door de speciaal ingestelde commissie Reddingsplan Museumstoomtram financieel uitgewerkt.

Volgens directeur Jaap Nieweg is alle informatie via de gemeenten Hoorn en Opmeer al bij de betrokkenen. „En op tijd. Wij hebben in overleg met onze accountant alles geleverd.“

Het bezoekersaantal ligt veertig procent hoger dan afgelopen jaar, aldus Nieweg. „Dat hernieuwd vertrouwen van het publiek doet ons goed.“

bron: www.nhd.nl.

B O E K E N

Eisenbahn Reise mit Carl Bellingrodt. Kleurenfoto's uit de 50-er en 60-er jaren van de DB van de hand van de "Altmeister". In dit boek staan er veel te veel, daardoor zijn ze te klein: ook de trein in het landschap is soms moeilijk te ontdekken. Men had beter met minder, en dan uitvergroet, kunnen volstaan. Nu zijn er slechts enkele toppers. Hoofdstukken: iets over zijn leven, dan Wuppertal en omgeving waar hij woonde. Vervolgens door het Ruhrgebied naar Hamburg. Dan naar het Zuiden: Spessart-Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Passau-München-Oberbayern. Verder rond Stuttgart, naar Frankfurt etc. Tenslotte Eifel, Saar, Pfalz en langs de Rijn naar Keulen. 117 blz. 270 foto's, oblong formaat, 25 bij 21,5 cm., 29,80 euro. ISBN 978-3-88255-300-0. Zie dit boek als een curiosum bij al het excellente zwart/wit werk dat hij leverde. EISENBAHN KURIER <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Die ersten Neubau Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. "Die Baureihen 25, 65¹⁰ en 83¹⁰" (Müller, Stange, Wenzel). Dit is weer zo'n "bijbel" uit de Baureihenserie. De BR 25 was een roemloze 1D-loc. Weinigen zagen deze ooit. Ook BR 83 hoorde niet tot de geslaagden. De 65 was zeer goed en overbekend. Het boek (A4 formaat) vertelt in 312 bladzijden hun leven. Zeer veel fraaie zwart/wit foto's en ook wat kleur. Het boek bevat een zeer gedetailleerde inhoudsopgave, die wij kort weergeven. Men opent met het moeilijke begin na 1945. Wat waren de overwegingen om deze machine te bouwen? Wat waren de eisen en de constructieve vormgeving? Dan de resultaten van proefnemingen. Vervolgens van prototype tot serie-uitvoering. Ook is er aandacht voor hun rol in de zogenoemde "Zugforderung" en tevens het einde daarvan. Het boek wordt afgesloten met het verloop van de levering en het verblijf van de machines. Depôtvermelding, gebruik en ongelukken vormen het eindhoofdstuk. Behalve voor de hobbyist is hier veel te lezen voor de echte technicus of modelbouwer. De drukkwaliteit van dit boek is zonder meer "hervorragend". De DDR-stoom was voor ons hobbyisten vaak heel belangrijk. In dit kader is het ook interessant dat nu eens 2 praktisch onbekende BR-en figureren. De prijs is 45,50 euro. 350 afb., ISBN 978-3-882-55-165-5.

Ook is er een herdruk verschenen van de 2 boeken over de BR 50 (Reichsbahn en Bundesbahn). Deze recenseerden wij jaren geleden toen ze voor het eerst verschenen. Vergelijkbare 'pillen' van grote klasse. De prijs is 45 euro per deel. Ongewijzigde uitgave. Misschien is de 50-er wel 's werelds meest bekende stomer! EISENBAHN KURIER <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

EK-Aspekte nr. 25, deel 5 over de USA. **Eisenbahnen in Nord-Amerika.** Allereerst een verhaal over het spoor in de Feather River Canyon, gevolgd door een artikel over de diesellocs van General Electric, type U-Boat. Dan een groot artikel met fraaie zwart/wit foto's over de stoom in de laatste jaren. Ook interessant is het artikel getiteld Legenden auf der Spur (zeer gevarieerd verhaal over allerlei diesellocs). All aboard: de modelbouwscene, geïllustreerd met veel kleur. A4, prijs 9,80 euro, 98 blz., bestdnr. 1904. Ook deze uitgave is zeer aanbevelenswaard, vooral door de excellente fotografie. EISENBAHN KURIER

Dieselbetrieb in Lahntal van de hand van Udo Kandler. Vanaf de 80-er jaren tot heden. Dit is alweer een deel uit de serie van het Eisenbahn-Bild Archiv. Een beeld bijna geheel in kleur van de treinstellen en diesellocs langs de Lahn vanaf Koblenz naar Limburg a/d Lahn en verder fraaie stations onderweg, bijvoorbeeld in Bad Ems. Zo'n 100 foto's, 19,80 euro, formaat 16,5 bij 23 cm. het bestelnummer is niet bekend. ISBN 978-3-88255-368-0. Het is ook een mooi boek voor de liefhebbers van fraaie landschappen. EISENBAHN KURIER

TRANSPRESS, www.paul-pietsch-verlage.de

Berlin Hauptbahnhof van Erich Preuss. Alweer de 2^e druk. Het boek laat overduidelijk de constructie in wording zien in kleur. Het Hbf ligt niet meer "in te middle of nowhere", maar dat lag zijn voorganger, het Lehrter Bahnhof (na 1945 opgeblazen), ook. Aan dit Lehrter Bahnhof wordt ook een hoofdstuk gewijd (dit met zwart/wit foto's). Ook interessant is een aantal kaarten met voorziene ligging van het peperdure Hbf (schattingen tussen 700 en 900 miljoen euro!). Er is een lang hoofdstuk over de spoorse omgeving onder de titel "Neue Anlagen um den Hbf". De bouw van de Nord-Süd-tunnel vormt een belangrijk epistel want het station bestaat uit 2 lagen: West-Oost en Noord-Zuid. Wat schrijft Preuss verder nog: duidelijk aandacht voor de kritiek op het gebouw. Men spreekt over "das Wunder an der Spree", maar ook over een architectonisch monster zonder meer. Over de naam van het station blijkt ook een strijd geweest te zijn: Hbf of Lehrter Bahnhof o.a. Ook wordt de vraag gesteld of het zijn geld wel waard is geweest. Een hoofdstuk is gewijd aan rechtzaken die nog komen. Genoeg leesvoer dus voor de geïnteresseerden. 176 blz., 160 foto's etc. 23 bij 26,5 cm., prijs: 29,90 euro. ISBN 978-3-613-71318-15.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

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. <http://www.mijnopenbaarvervoer.nl/index.htm>

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

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

7, 8 en 9 maart 2008: "Rail 2008" te Houten. www.rail.nl

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

17 en 18 mei 2008: Stoomweekend in Friesland. <http://www.friesestoomtreinmaatschappij.nl/Home>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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

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

22 september 2007: vanaf 13 uur tot 17 uur pendelen met 3 oldtimertrams tussen de keerlus Montignystraat en de Voetbalstraat (Zwaantjes) te Antwerpen. Het publiek mag gratis mee!

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

6 en 7 oktober 2007: Euromodelbouw '07 in de Limburghal te Genk (B). www.euromodelbouw.be

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

www.busworld.org

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