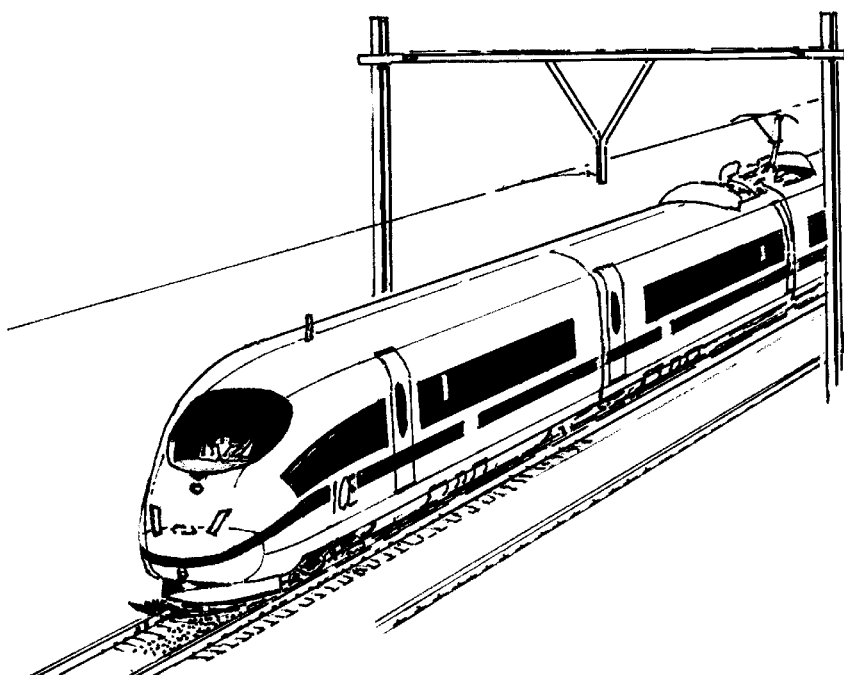
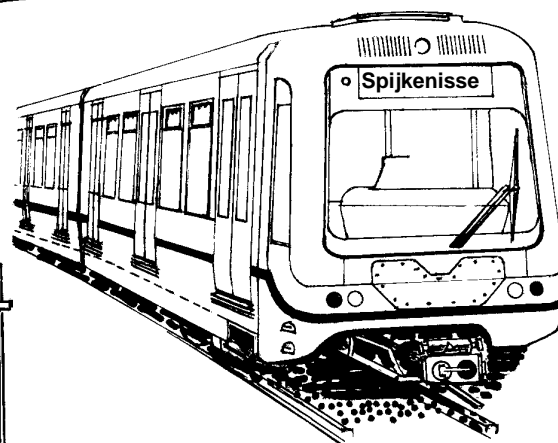
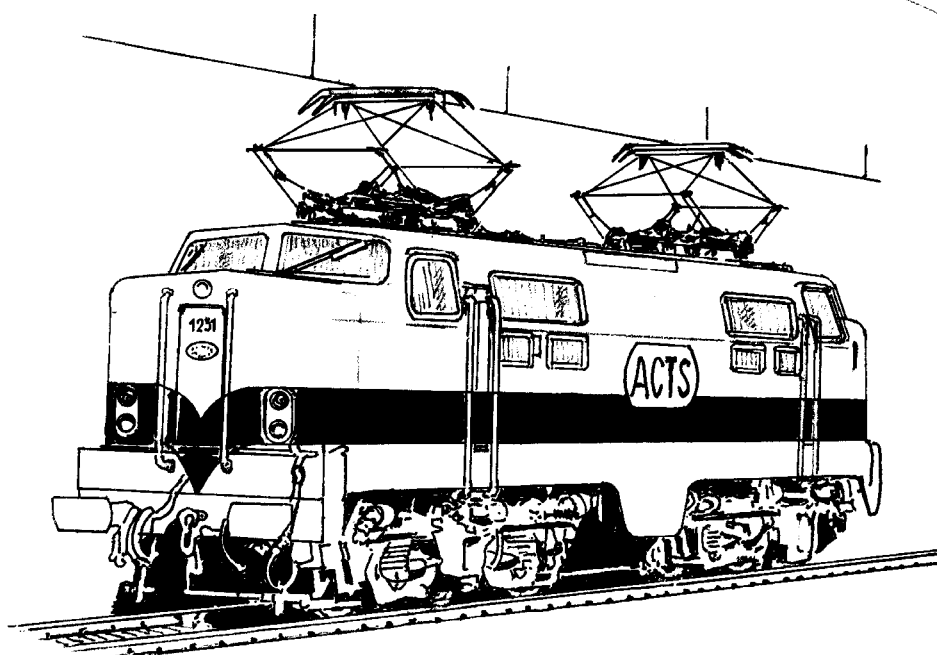
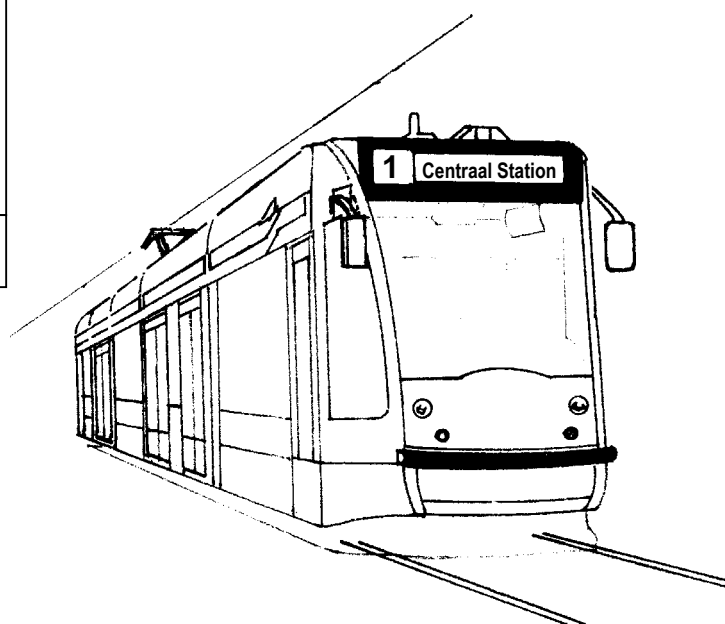


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 586 – oktober 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 10 (586)
oktober 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.

Keuze voor één tramsysteem in stad en Regio Utrecht

Burgemeester & Wethouders van Utrecht en het Dagelijks Bestuur van Bestuur Regio Utrecht kiezen voor één tramsysteem in stad en regio. Zij onderschrijven de positieve rapportage van adviesbureau HTM Consultancy over vernieuwing en uitbreiding van het tramnet.

Zij zijn het eens met de conclusie dat uit oogpunt van exploitatie, organisatie en ruimtebeslag één tramsysteem in Utrecht gewenst is. Nog voor het eind van 2007 nemen beide dagelijks besturen een definitief besluit over de wijze waarop een vernieuwde tramlijn naar Nieuwegein/IJsselstein in het Stationsgebied van Utrecht te koppelen is aan een nog te realiseren tramlijn naar De Uithof. Begin 2008 krijgen de gemeenteraad van Utrecht en het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht het tramvoorstel voorgelegd. Bij positieve besluitvorming volgt onderzoek naar de mogelijkheid van doortrekking van de tramlijn naar Zeist en Vianen.

Bestuur Regio Utrecht, Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein overleggen de komende maanden over de uitwerking van de tramrapportage. Een belangrijk uit te werken punt is de koppeling van tramlijnen in het Stationsgebied van Utrecht. Verschillende varianten zijn inmiddels bekeken. Het gebruik van de Leidse Veertunnel komt als het meest realistisch naar voren. Er is dan sprake van een uit vervoerkundig oogpunt gewenste tramhalte aan de binnenstadskant van de nieuwe OV-terminal op loopafstand van het centrum van Utrecht. De haalbaarheid van deze variant wordt de komende maanden verder onderzocht.

Het tramrapport van HTM Consultancy komt met de volgende conclusies:

- De verwachte vervoerwaarde (33.000 reizigers per dag) is voldoende om een tramlijn naar de Uithof te exploiteren. Het advies is om de al geplande nieuwe busbaan naar de Uithof meteen te vertrammen.
- Het huidige -in 2013 afgeschreven- tramsysteem Utrecht CS-Nieuwegein/ IJsselstein kan worden omgevormd tot een modern tramsysteem. De belangrijkste kenmerken daarvan zijn een lage vloer met een uitstekende toegankelijkheid ook voor minder valide gebruikers en een goede inpasbaarheid in de omgeving.
- Eén Utrechtse tram is het meest doelmatig en doeltreffend. Dat betekent dus koppeling van de vernieuwde tram naar Nieuwegein en IJsselstein aan de geplande, nog te realiseren tram naar De Uithof.
- De extra investering voor het vertrammen van de geplande busbaan naar De Uithof bedraagt naar schatting €55 miljoen. De koppeling met de tramlijn naar Nieuwegein/IJsselstein vraagt een investering tussen de €25 en €50 miljoen (het definitieve bedrag hangt af van de gekozen oplossing). De verwachting is dat de exploitatiekosten voor een gekoppelde tramlijn naar De Uithof gelijk blijven ten opzichte van een exploitatie met bussen.

Gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht werken de komende maanden aan voorstellen om de extra investeringskosten te dekken.

Materieel-erkenning

Het *Nieuwsblad van het Noorden* meldde op 2 oktober dat de EU-ministers hebben afgesproken elkaars toelatingen van materieel gaan erkennen. Een in Duitsland toegelaten locomotief of treinstel hoeft dan alleen nog te worden getoetst aan specifieke kenmerken van het Nederlandse spoorwegnet, zoals de ATB en de 1500 Volt bovenleidingspanning. Interessant wordt het om te zien welk effect dit heeft op landen die door middel van materieleisen allerlei barrières hebben opgeworpen voor de toelating van nieuw materieel, en de facto dus voor concurrenten van de nationale spoorwegmaatschappijen. Door de wederzijdse erkenningen vervalt immers de mogelijkheid om specifieke eisen te stellen, zoals de door de Oostenrijkers vereiste "laatste stand van de techniek", de Italiaanse eis om afwijkende kleuren voor de wijzerplaten in het dashboard van de loc te gebruiken of de door Nederland vereiste botsnormen die sterk vooruitlopen op mogelijke toekomstige regels. Hoewel de diverse landen hier en daar nog wel zullen sputteren als ze materieel moeten toelaten dat niet helemaal aan de soms overtrokken specificaties voldoet is te verwachten dat het toelatingsproces op termijn wel stukken makkelijker zal worden. Het voordeel voor vervoerders en industrie kan oplopen tot €2,5 miljoen per locomotieftype per land.

Chipkaart

In Rotterdam verloopt de invoering van de chipkaart nog altijd niet op rolletjes. De RET wilde de kaart op 1 oktober bij de metro definitief invoeren en dan de strippenkaart en het sterabonnement buiten gebruik stellen. Dat feest gaat echter niet door; enerzijds omdat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de RET geen ontheffing geeft om de kaart eerder in te voeren en anderzijds omdat er in-

middels zoveel klachten zijn over de chipkaart dat besloten moest worden tot uitstel. Het aantal kinderziektes is zo groot dat wellicht een deel van de apparatuur vervangen moet worden. Voorts zijn er nog altijd problemen met de software waardoor reizigers geconfronteerd worden met foutieve afrekeningen e.d.

De invoering van de chipkaart loopt over een groot aantal bedrijven. Naast TLS, de organisatie die de centrale computer beheert waarin alle ritten met de chipkaart van alle passagiers verreken, zijn er ook nog Districhip, de organisatie die zorgt voor het uitzetten van de kaartlezers, kaartverkoopautomaten, ophaal- en aanvulmachines. Daarnaast verzorgt Districhip de verkrijgbaarheid van de kaarten en aanvulpunten bij verschillende organisaties, zoals postkantoren, tabakwinkels en supermarkten e.d. In Amsterdam en omstreken is de chipkaart nu allen nog in gebruik bij de metro doch vanaf 9 december a.s. zal Connexxion deze invoeren in de regio Amstel/Meerlanden. In de loop van 2008 volgen dan ook Waterland (Arriva) en Zaanstreek (Connexxion) en tenslotte in het najaar van 2008 tram en bus bij het GVB.

Het is dan de bedoeling dat op 1 januari 2009 de chipkaart definitief de strippenkaart en het sterabonnement gaat vervangen. Overigens zal het sterabonnement gewoon worden overgezet op de chipkaart. Alleen de strippenkaart verdwijnt echter en hier maakt het zonetarief plaats voor het afstandstarief.

A M S T E R D A M

Financiering vrachtttram bijna rond

De Rabobank en City Cargo hebben op 1 oktober jl. een overeenkomst gesloten ter ondersteuning van de uitrol van de Amsterdamse vrachtttram. De bank steunt de exploitant van de vrachtttram met een bedrag van twee miljoen euro. Het is de bedoeling dat in juli 2008 de eerste echte vrachtttrams gaan rijden in de hoofdstad Amsterdam.

De Rabobank ondersteunt het project van City Cargo omdat de bank er volgens Rabobank bestuursvoorzitter Berry Martin alles aan wil doen om van Amsterdam een schone stad te maken. "City Cargo is een voorbeeld van een duurzaam project dat Amsterdam wil schoonhouden", aldus Martin.

Nadat in juli een concessieovereenkomst werd ondertekend met de gemeente Amsterdam, is City Cargo voortvarend aan de slag gegaan met het vinden van financiers. "We hebben 150 miljoen euro nodig om de vrachtttram in Amsterdam echt tot wasdom te brengen", aldus Peter Hendriks, directeur van City Cargo.

Hendriks verwacht dat deze maand de laatste financier wordt binnengehaald om het vrachtttram project daadwerkelijk in gang te zetten: "als we deze laatste horde hebben genomen, staat het vrachtttram project niets meer in de weg om de komende anderhalf tot twee jaar volledig uit te rollen."

Het is de bedoeling dat uiteindelijk 53 vrachtttrams, met daaraan gekoppeld ongeveer 600 zogeheten E-cars, de distributie op zich gaan nemen van bedrijven en winkels in de Amsterdamse binnenstad.

Inmiddels heeft City Cargo tien vrachtttrams, die gebouwd worden op Tatra-draaistellen, in Duitsland besteld. Het is de bedoeling dat de voertuigen over negen maanden worden afgeleverd in Amsterdam.

"Daarnaast zijn we bezig met het realiseren van op korte termijn zes lospunten in de binnenstad. Dat aantal wordt nog uitgebreid tot vijftien", aldus de City Cargo-directeur. Ook de realisatie van de crossdocks waar vrachtauto's aan de rand van de stad hun lading kunnen lossen, vormt volgens Hendriks geen enkel probleem. "We kunnen er drie aan de rand van de stad realiseren die direct bruikbaar zijn."

Peter Hendriks merkt dat logistiek dienstverleners en verladers, ondanks eerdere scepsis over met name het grote aantal schakels in de logistieke keten, steeds enthousiaster worden over het idee achter de vrachtttram. "We hebben als voordeel dat we in deze trams straks vracht van vier vrachtauto's tegelijk kunnen vervoeren op ook nog eens een veiligere en duurzamere manier dan bijvoorbeeld per truck."

City Cargo heeft inmiddels drie grote klanten binnengehaald, die volgend jaar gebruik gaan maken van de vrachtttram. Het gaat om afvalverwerker van Gansewinkel, AS Watson (eigenaar van drogisterijketen Kruidvat) en natuurvoedingleverancier TerraSana. Ook met DHL is de exploitant van de Amsterdamse vrachtttram een zogeheten Letter Of Intent aangegaan. "Als dat allemaal doorgaat dan zou DHL als onafhankelijk operator kunnen optreden van de distributiecentra die aan de rand van de stad worden gebouwd", aldus Hendriks.

De Telegraaf wist 29 september nog het volgende te melden (letterlijk citaat): "In het achterhoofd speelt nu al de gedachte tot aansluiting op Randstadrail, waardoor CityCargo ook verbinding kan gaan leggen met Leiden, Den Haag en Rotterdam."

Wij vroegen ons natuurlijk af wat met "verbinding" wordt bedoeld: een tramlijn van Amsterdam naar het traject van Randstadrail? Ambitieuze plan als een extra rijstrook op de A4 al onmogelijk lijkt. Of wil CityCargo haar activiteiten alleen maar uitbreiden op de RandstadRail-lijn? Misschien toch beter eerst de resultaten van het echte bedrijf in Amsterdam afwachten?

De Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) zei in juli jl. in een reactie op de vrachtttram dat het streven van City Cargo 'om het aantal vrachtauto's in Amsterdam te halveren aan de ambitieuze kant is'. Bovendien stelt de verlaadorganisatie dat door de extra overslag het niet mee zal vallen om met een concurrerend tarief te komen, omdat de goederen eerst buiten de stad van de vrachtauto in de tram worden geladen en vervolgens van de tram op electrovoertuigen. Het leveren van goederen per vrachtttram is in veel gevallen duurder en tijdrovender dan per vrachtwagen die gemiddeld per uur vijftig euro kost, aldus EVO.

Ook het Platform Detailhandel Nederland sprak zich in juli jl. nog gematigd positief over de vrachtttram. "Het is een spannend initiatief, maar het staat of valt bij de volumes die straks vervoerd worden per tram", aldus Robert Ploeg van het Platform Detailhandel Nederland. Ploeg, die secretaris bereikbaarheid is van het Platform Detailhandel, ziet ook niet snel gebeuren dat winkeliers uit zijn achterban gebruiken zullen maken van de goederentram. "Ze hebben al hun vaste afspraken met leveranciers en willen ze overstappen naar dit vervoersmiddelen dan moeten ze er toch de nodige garanties voor krijgen."

De vrachtttram en de milieuzonering zijn middelen voor de gemeente Amsterdam volgens Ploeg om vrachtwagens uit de stad te bannen. "Ik verwacht door deze trend een dwingendere regulering van Amsterdam, waardoor op termijn het gebruik van de vrachtttram door de winkeliers verplicht wordt gesteld."

Hij betreurt het dat zijn organisatie niet echt betrokken is geweest bij de totstandkoming van de vrachtttram. "Want om het bevoorraden van de winkeliers in de stad draait het uiteindelijk allemaal. Ik ben dan ook benieuwd hoe CityCargo de komende maanden zijn marketing campagne zal inrichten naar de Amsterdamse winkeliers toe."

Bron: www.logistiek.nl, De Telegraaf.

Noord/Zuidlijn

Stationsplein

De werkzaamheden voor het middendeel van het Stationsplein naderen hun voltooiing. Direct hierna is het de beurt aan het oostelijk deel van het plein waarbij ook de busbaan vanaf de Piet Heinkade, de busstrook op de Middentoegangsbrug en de strook voor het NZH-koffiehuis komen te vervallen. Voor de buslijnen vanuit Noord en Oost komt er een tijdelijke busbrug tussen de Piet Heinkade bij de Nicolaaskerk en het NZH-koffiehuis. Hierdoor wordt ook het busstation een stuk kleiner waardoor de lijnen 18,21 en 48 een tijdelijk eindpunt krijgen in het Piet Heinplantsoen bij de Connexxionlijnen. Dit busstation in het Piet Heinplantsoen wordt daarvoor tijdelijk uitgebreid. Ook de tram krijgt te maken met de werkzaamheden aan de oostzijde. Daar er ter hoogte van het NZH-koffiehuis en de Middentoegangsbrug een bouwput moet worden aangelegd om de tramlijnen vanaf het huidige tramstation met een grote boog om de bouwput heenrijden. Aan de westkant heeft de volgende fase als voordeel dat het 4^e spoor van het tramstation weer in gebruik genomen kan worden.

Helaas worden door de bouw van de Noord-Zuidlijn en de verdeling van de busstations de loopafstanden tussen de verschillende tram- en buslijnen wel een stuk langer.

Medio OK zal als eerste worden begonnen met de bouw van busbrug aan de oostzijde. Ook wordt inmiddels gewerkt aan de herbouw van de Nieuwebrug tussen Damrak en Piet Heinkade. Zodra deze af is zal de Nieuwe Nieuwebrug dan weer het veld moeten ruimen.

Verbeterde tunnelveiligheid

De veiligheidsmaatregelen voor de Noord-Zuidlijn zijn nu voldoende, concludeert de commissie Tunnelveiligheid. De gemeente heeft de plannen op diverse punten aangepast, doch de extra kosten daarvan zijn nog niet bekend.

Eerder dit jaar kwam de commissie met een zeer kritisch rapport over de veiligheid van de metroverbinding. In de gemeenteraad drongen vervolgens de PvdA en de SP aan op uitvoering van alle aanbevelingen van de commissie. Naar aanleiding van het advies werden de plannen voor de vluchtwegen verbeterd en zal de verlichting worden aangepast en wordt extra aangebracht. Tevens moet bij de bestelling van het materieel gelet worden op de brandveiligheid daarvan en moet het ballastbed in de sporen goed begaanbaar zijn. De commissie die ook twijfels had over het safe heaven-concept is nu van mening dat het eigenlijk alleen mogelijk is om treinen op de stations te ontruimen omdat in de tunnel de ruimte te beperkt is.

Alleen op de stations zijn er ruime mogelijkheden voor reddingswerkzaamheden. Dat een metrotrein ook kan ontsporen of met een vastgelopen motor in de tunnel vast kan komen te staan, behoort blijkbaar niet tot de mogelijkheden waaraan wordt gedacht. In de praktijk op de oostlijn is dit al meerdere keren voorgekomen waardoor reizigers toch in de tunnel moesten uitstapen en lopend naar een station moesten.

Je kan wel zeggen dat het niet mogelijk mag zijn, maar dat is iets anders dan de praktijk.

Opknappen Oostlijn

Jaren geleden waren er ambitieuze plannen om de Oostlijn van de metro rigoures op te knappen en door het Rijk werd hiervoor een budget van ruim 700 miljoen Euro beschikbaar gesteld. Vol ambitie werd gestart met het metro-station Ganzenhoef en gezegd moet worden dat er een fraai metrostation kwam dat vrijwel geheel uit glas bestaat en daardoor transparant is en goed is voor de sociale veiligheid. Al snel bleek echter dat de ombouwtijd van het station en daarmee ook de kosten de pan uit vlogen. Besloten werd toen om de renovatie van de stations een stuk eenvoudiger uit te voeren. Alleen de oosthal van station Reigersbos dat al was verwerkt in de renovatie van het winkelcentrum kreeg nog een volledige renovatie.

Vervolgens werden op eenvoudige wijze de westelijke hal van Station Reigersbos en station Waterlooplein opgeknapt en daarna werd het heel stil.

De zaak kwam echter weer aan het rollen toen geconstateerd werd dat het met de tunnelveiligheid van de Oostlijn niet goed was gesteld. Nu moest de tunnel in de zomer van 2008 toch worden opgeknapt en in de hoogzomer worden tussen CS en Amstelstation nu de sporen vernieuwd en komen er extra anti-ontsporingrails, branddetectie en blusvoorzieningen voorts wordt er een breder en verhoogd vluchtpad aangelegd en komen er mogelijkheden om op eenvoudige wijze de stroom uit te kunnen schakelen. De veiligheid van de stations wordt vanaf 2009 aangepakt. Dan worden onder meer rookafvoerkanalen en een brand-alarmsysteem aangebracht en worden de vluchtwegen verbeterd. Alle stations van de dertig jaar oude Oostlijn worden de komende jaren gerenoveerd. Dit zal overigens op dezelfde wijze gebeuren als bij de hierboven vermeld uitvoering van de westelijke hal van Reigersbos en station Waterlooplein. Geld om tot een renovatie te komen zoals station Ganzenhoef ontbreekt helaas. Wellicht maakt station Kraaiennest nog kans op een uitgebreide renovatie in verband met de bouw van een nieuw winkelcentrum op deze plek.

Voor de renovatie van de tunnel heeft de gemeenteraad een extra bedrag van 47 miljoen Euro uitgetrokken. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in de zeven weken van de hoogzomer van 2008. Dit heeft uiteraard grote gevolgen voor de dienstuitvoering. Een pendeldienst met bussen en metro's op deeltrajecten en een uitgebreide dienstregeling op enkele tramlijnen moeten het vervoer dan opvangen.

Dat er weer eens een probleem met de tunnelveiligheid nodig was om te zorgen dat het opknappen van de stations weer op gang wordt gebracht geeft aan hoe het leeft onder de ambtenaren van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). Met veel tromgeroffel werd als eerste het metrostation Ganzenhoef door de Minister van Verkeer en Waterstaat heropend en vervolgens werd het ambitieuze plan teruggefloten en uiteindelijk is de gebruiker weer de pineut.

Station Bijlmer Arena

Het nieuwe Station Bijlmer Arena dat in grootte het vijfde station van Nederland moet worden wil maar niet af komen. Het station is de afgelopen jaren veranderd van een eenvoudig station met vier sporen (twee voor de trein en twee voor de metro) in een mega-station met 8 sporen (6 voor de trein en 2 voor de metro). Ook heeft het nieuwe station een groot deel van het treinverkeer van het kruisstation Duivendrecht overgenomen. Dit station is nu voor wat betreft de verbinding met Utrecht tot een

stoptreinstation verworpen. Gezegd moet worden dat het nieuwe station Bijlmer Arena met zijn immense overkapping een goede uitstraling heeft, maar het enige probleem is dat het maar niet af komt.

De verbouwing/nieuwbouw staat onder regie van Prorail. Dit bedrijf heeft al vaak aangekondigd dat het station binnenkort klaar is. In eerste instantie zou het gereed zijn in september 2006, toen werd dat december 2006 met invoering van de nieuwe NS-dienstregeling, toen werd het april 2007 waarbij alsnog de nieuwe dienstregeling werd ingevoerd, vervolgens werd het september 2007 maar ook nu is het nog steeds niet af. Wel zijn afgelopen zomer de perrons afgewerkt (de metroreizigers hebben dit geweten) maar ook dit werk is nog altijd niet gereed. Perronomroepen, PID's en meubilair zijn er nog niet of hangen nog niet op de juiste plaats. Blinden en slechtzienden zien hun geleidelijnen geblokkeerd door de PID's. Ook op de begane grond wil het maar niet af komen. De bestratingswerkzaamheden liggen al een tijd stil. Verder zijn inmiddels wel alle winkeltjes geopend maar men zal nog vergeefs zoeken naar een nieuw onderkomen waar men GVB- en/of NS-plaatsbewijzen kan kopen. Voorts wordt de hal van het station een soort doolhof door het zeer grote aantal chipkaartpoortjes, uiteraard in twee uitvoeringen, die van het GVB en die van NS, want van enige vorm van intergratie is uiteraard geen sprake, dan zou de chipkaart te veel gemak gaan bieden. Wij wachten nu maar weer af welke nieuwe datum Prorail uit de hoge hoed tovert.

Aanbesteden van de baan

Begin september heeft het kabinet officieel besloten de motie Roefs uit te voeren. Hierdoor behoeven de drie grote steden (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) het openbaar vervoer niet meer aan te besteden en is onderhandse gunning aan het bestaande vervoerbedrijf mogelijk. De motie Roefs werd enkele maanden geleden in de 2^e Kamer aangenomen. Dit was mogelijk nadat het Europees Parlement een voorstel van Erik Meijer (ex-Amsterdams raadlid) had aangenomen waarin is geregeld dat aanbesteding in de grote steden niet hoeft om de continuïteit van het openbaar vervoer te bevorderen, de eenheid van vervoerder te bewaren en omdat grote steden vaak een railbedrijf hebben.

De motie Roefs zegt dat grote steden niet meer tot aanbesteding hoeven over te gaan, maar dat wel mogen. De gemeente Amsterdam heeft al in een eerder stadium laten blijken (bij monde van wethouder Carolien Gehrels) dat wat haar betreft aanbesteding van de baan is. Ingewikkeld is het nog dat niet de gemeente Amsterdam maar dat de Stadsregio Amsterdam over de concessies en het geld gaat. Maar duidelijk moge zijn dat onder druk van de gemeente in de Stadsregio en de opstelling van de vakbonden gelet op het eerder gehouden referendum er van openbare aanbesteding weinig terecht zal komen. Van groot belang is het dan dat bij de onderhandse gunning aan het GVB wel dezelfde eisen gelden als ware het een aanbesteding. Het GVB dat in de 80-er en 90-er jaren een volledig verambtelijk bedrijf was is inmiddels al een stuk professioneler geworden maar nog altijd heerst er een bedrijfscultuur die het niet tot een optimaal functionerende machine maakt. Nog besteedt het rijdend personeel 30% minder rijuren als bij de streekvervoerbedrijven en in de afgelopen jaren heeft het aanbesteden bij Waterland, Zaanstreek en nu ook Amstel- en Meerlanden geleid tot een fikse uitbreiding van de dienstregeling zonder dat de kosten hoger zijn geworden. Die slag moet het GVB nog maken.

Voor de stadsregio een schone taak om het bedrijf de duimschroeven aan te draaien bij een nieuwe gunning en er voor te zorgen dat het bedrijf meer gaat presteren tegen hetzelfde bedrag. Ook ligt er een schone taak voor de gemeente Amsterdam om er voor te zorgen dat het GVB ook daadwerkelijk meewerkt aan het professioneel werken en de bedrijfscultuur verre achter zich laat. Alleen dan kan er beter openbaar vervoer worden geboden tegen dezelfde prijs.

Inmiddels hebben de drie streekvervoerders in ons land, Connexxion, Arriva en Veolia, hun lidmaatschap van Mobis (de brancheorganisatie van de openbaar vervoerbedrijven) opgezegd. Dit moet worden gezien als een daad van protest tegen het besluit van de regering. In Mobis werken de vervoerbedrijven momenteel vooral samen voor de komst van de chipkaart en een CAO voor al het personeel van de vervoerbedrijven.

Infrastructuur

Afgelopen weken waren de werkzaamheden op het traject van lijn 9 en 14 in volle gang. Op de kruising Rembrandt-plein / Amstelstraat worden de sporen vrijgemaakt voor de vernieuwing en de aanleg van een extra boog, op de Hortusbrug zijn de bestaande sporen verwijderd en op de Plantage Middenlaan is eveneens gestart met de spoorvernieuwing waarbij op de kruising met de Plantage Kerklaan zelfs de gehele railkruising werd verwijderd.

Op de Parnassusweg zijn de voorbereidende werkzaamheden voor lijn 5 in volle gang. Tussen de Strawinskylaan en de huidige baan van lijn 5 en 51 is de middenberm al geheel uitgegraven en ook op de Strawinskylaan is begonnen met de grondwerkzaamheden.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel ook plaats in de Jan Evertsenstraat tussen Witte de Withstraat en Mercatorplein en in de 2^e Nassaustraat.

Van 1 oktober t/m 9 december vinden spoor- en wegwerkzaamheden plaats in de Raadhuisstraat, op de Rozengracht en de kruising Rozengracht/Marnixstraat waarbij op de laatste kruising in het weekeinde van 10 en 11 november de sporen worden vernieuwd waarbij het tramverkeer wordt omgeleid.

De spoorwerkzaamheden in de Sarphatistraat en op het Haarlemmermeercircuit werden afgesloten.

Winterdienst 2e deel

Op zondag 23 september ging het tweede deel van de winterdienst 2007 in die van kracht blijft t/m 8 december. In de dienstregeling zelf wijzigt weinig. Slechts op enkele plaatsen is er een extra wagen toegevoegd of gaat er op bepaalde tijden een wagen minder rijden. Dit gebeurt overigens zonder frequentiewijzigingen.

In de winterdienst rijden er bij de tram op maandag/vrijdag 175 wagens, op zaterdag 169 wagens en op zondag zijn het er 134 stuks. Bij de bus zijn er op maandag t/m vrijdag 2 midibussen, 150 standaardbussen en 64 gelede bussen. Vooral bij de bus zal het er om hangen of er voldoende rijvaardige wagens beschikbaar zijn.

Het tweede deel van de winterdienst 2007 ging zonder al te veel problemen van start. Er was in ieder geval geen sprake van materieel- en personeelsgebrek zodat dagelijks de normale dienst kan worden uitgevoerd. Was er de eerste dagen op lijn 16 en 24 nog sprake van maximale inzet van de 12G-wagens 817-841; in de loop van de week verslechterde de inzet van dit materi-

eel en moest er vooral een aantal 11G-wagens 901/920 bijspringen. In de Lekstraat is door de renovatie van de Combino's al een greep gedaan in de Havenstraat-wagens 2063-2076 doch dit blijkt in de praktijk niet voldoende zodat ook nog eens 3 blokkendozen (807,811 en 813) in de Lekstraat verblijven. Bij de bus is vooral de inzet van gelede bussen krap. Vanuit West rijden vrijwel dagelijks twee tot drie diensten van lijn 18 en 21 met standaardbussen. Voor de 18 diensten beschikt men over 22 gelede bussen hetgeen in de praktijk dus tot een tekort leidt.

Overigens ging voor de lijnen 9 en 14 direct een aangepaste dienstregeling in in verband met de omleiding via Frederiksplein en Roetersstraat wegens de spoorwerkzaamheden tussen Rembrandtplein en Plantage Middenlaan.

En zonder dat dit bekend is gemaakt werden er voor de periode van 23 september t/m 8 december nieuwe dienstregelingenvelletjes per lijn uitgegeven. De kleur is groen/blauw. De eerder uitgegeven vellen die van kracht waren t/m 8 december zijn daardoor vervallen.

Dienstregeling 2008

Op 9 december 2007 gaat de jaardienstregeling 2008 in; deze dienstregeling is wezenlijk anders dan de bestaande dienstregelingen. Voor het eerst zal er nog slechts sprake zijn van een z.g. hoogzomerdienst. Deze is dan gedurende 7 weken van kracht. Voor de rest van het jaar wordt steeds de winterdienst (jaardienstregeling) gereden.

Door de instroom van de nieuwe gelede bussen zullen met ingang van de nieuwe dienstregeling de buslijnen 19 en 41 met gelede bussen gaan rijden. Na de hoogzomerdienst (najaar 2008) zal voorts op lijn 26 in de spitsen om de 6 minuten gaan rijden (nu nog 7/8 minuten). Tenslotte zullen de buslijnen 244 en 336 wegens gebrek aan belangstelling worden opgeheven.

HTM-meettram in Amsterdam

Begin september reed PCC-HTM 1315 (meettram) door Amsterdam. De wagen arriveerde op 31 augustus rond 22.00 uur per trailer aan de HWR in Diemen en werd van maandag 3 september t/m vrijdag 7 september gebruikt om het Amsterdamse tramnet af te rijden. Op vrijdag 7 september vertrok de wagen weer per trailer de HWR om rond 21.00 uur terug te keren in Den Haag.

Materieel tram

Blokkendozen

De 783 keerde na zijn herstel van aanrijdingschade en gebruik als Cargotram op 10 september weer terug in de passagiersdienst.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2077, 2079, 2083, 2090, 2099, 2101, 2102, 2112, 2121, 2123, 2124.

Gerenoveerd zijn: 2001-2076, 2078, 2086, 2088, 2089, 2091, 2092, 2095, 2097, 2100, 2108, 2114, 2116, 2125, 2131-2151, 2201-2204. (opgave onder voorbehoud)

Materieelverdeling

Havenstraat: 798-806, 808-810, 812, 815-816; 817-841; 901-920; 2001-2062; 2201/2204.

Lekstraat : 780-797, 807, 811, 813; 2063-2130, 2141-2151.

Zeeburg : 2131/2140.

Metro/Sneltram

In het wit en blauw zijn nu uitgevoerd de CAF-stellen: 70, 73- 90, 92, 93, 103 en 105.

R O T T E R D A M

OV-chipkaart

Staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat heeft besloten dat ook na 1 oktober nog met de strippenkaart betaald moet kunnen worden in Rotterdam. Er is gebleken dat een aantal problemen met de ov-chipkaart zijn opgelost, maar een aantal ook niet. Zo zijn er bijvoorbeeld nog problemen bij het overstappen van de 'buitengebieden' van Rotterdam, schijnt het nog steeds mogelijk te zijn om de metropoortjes te openen met een visitekaartje en beschikken de controleurs in de tram pas per 1 november over controleapparatuur om te kijken of ov-chipkaartgebruikers echt betaald hebben. Directeur Peters liet hierop weten teleurgesteld te zijn omdat men het zwartrijden nu niet kan aanpakken en blijft er weer onduidelijkheid voor de reiziger. Peters blijft er bij dat het Rotterdamse systeem klaar is voor de ov-chipkaart, maar moet nu de keuze laten aan de Stadsregio Rotterdam en Verkeer en Waterstaat. Inmiddels hebben 450.000 RET-klanten een ov-chipkaart. Van de 200.000 metroreizigers gebruikt 37 procent de pas en dat stijgt volgens Peters vanaf 1 oktober naar 68 procent als de abonnementhouders en de studenten zijn omgezet naar het oplaadbare bewijs. Hij wees ook nog op de speciale overstapkaart van 1 euro die busreizigers van onder meer Connexion en Arriva op weg naar Rotterdam kunnen kopen. Met dit bewijs hoeft geen dubbel overstaptarief te worden betaald. Pas met overal de ov-chipkaart kan de RET het zwartrijden tegen gaan. Het percentage ligt bij de metro nu op 15 procent en met één systeem kan dit omlaag tot 4 procent. Tijdens een commissievergadering op het stadhuis lieten ook de raadsleden weten dat er nog te veel mis is met de ov-chipkaart en dat er terecht is besloten tot uitstel voor het afschaffen van de strippenkaart.

Lespakket voor scholieren

Wethouder Geluk, van Jeugd, Gezin en Onderwijs en directeur Peters van de RET, overhandigden begin oktober in het Rotterdamse stadhuis het lespakket "Scholieren voor scholieren samen met de RET", aan de eerste vijf scholen van het voortgezet

onderwijs. Het lespakket heeft als doel onveilig en overlastgevend gedrag in het openbaar vervoer te voorkomen en te bestrijden. Het maakt leerlingen uit de hoogste klassen van het basisonderwijs en de brugklassen van het voortgezet onderwijs bewust van hun eigen gedrag in en rond tram, bus en metro. Een meerderheid van incidenten die de RET de afgelopen twee jaar registreerde, kan worden toegeschreven aan overlast door jongeren tussen 12 en 19 jaar. In 2006 registreerde de RET 1955 overlast- en kattenkwaadincidenten waarbij jongeren betrokken raakten (31 procent van de dat jaar geregistreerde incidenten) en 1029 incidenten op het gebied van vernielingen en vandalisme, gepleegd door jongeren (17 procent van de dat jaar geregistreerde incidenten). Tezamen vertegenwoordigen jongeren dus 48 procent van alle in 2006 geregistreerde incidenten. In 2007 steeg dit percentage in het eerste halfjaar naar 70 procent. In het verleden was er ook al een lespakket voor scholen, waarbij trambestuurders gastlessen gaven op scholen op basis van eigen ervaring met overlastgevend gedrag. De RET kon het aantal gastlessen echter niet meer aan en besloot om een professionele organisatie (Stichting de Meeuw) in de hand te nemen. Zij ontwikkelde in opdracht van de RET dit lespakket.

Hekwerk

Half september werd een begin gemaakt met het plaatsen van een nieuw hekwerk rond de metroremise 's Gravenweg. Dit hekwerk wordt aan de bovenkant voorzien van draden, die onder stroom gezet kunnen worden om op die manier vandalisme tegen te gaan. Op de geluidsschermen die er reeds staan, zijn ook draden gespannen die onder stroom kunnen worden gezet.

Hoekse lijn

Tijdens de ombouw naar de metroverbinding vanaf eind 2010 is er op de Hoekse lijn negen maanden geen treinverkeer mogelijk. De Stadsregio Rotterdam denkt dat de ombouw een half jaar gaat duren en drie maanden voor het testen. Vanwege de ervaring met vertragingen bij RandstadRail heeft men wat pessimistisch ingeschat. Ook wordt er nog nagedacht hoe het alternatieve vervoer wordt ingezet. Het huidige spoor heeft de juiste breedte, maar er moet wel een voedingssysteem voor de metro worden aangelegd. Omdat metro's smaller zijn dan treinen komen er ook nieuwe perrons die bovendien korter zijn dan de bestaande. De nieuwe metrolijn wordt in Schiedam gekoppeld aan de Calandlijn, zodat de directe verbinding Hoek van Holland met Rotterdam CS komt te vervallen. Extra stations komen waarschijnlijk in de Steendijkpolder in Maassluis, bij de Maeslantkering en op het strand in Hoek van Holland. Tot 20.00 uur zullen de metro's tot Maassluis Steendijkpolder om de tien minuten rijden. Later in de avond en richting Hoek van Holland rijden ze minder frequent.

Stichting RoMeO

Na overleg met de transporteur staat de repatriatie uit Engeland van Allan-motorrijtuig 109 "voorlopig" gepland op dinsdag 23 oktober. Wilt u op de hoogte worden gehouden van het transport, stuur dan een e-mail naar: allan109@stichtingromeo.nl

In oktober verzorgde de Stichting RoMeO een aantal bijzondere ritten op de zaterdagen. Sinds enkele jaren bestaat er in Rotterdam een gratis krant voor de 50- plusser. De "Oud Rotterdammer" zoals deze krant heet verschijnt om de twee weken voor de wat oudere Rotterdammers in geheel Rotterdam en de belangrijkste gebieden rond de stad, zoals bijvoorbeeld Capelle a/d IJssel en Spijkenisse, plaatsen waar veel vroegere Rotterdammers zijn gaan wonen. De krant is gratis af te halen bij bejaarden-centra, wijkgebouwen, bibliotheken, supermarkten en ook een aantal kleinere winkels. De krant, die voornamelijk wordt gerund door vrijwilligers, bleek een gat in de markt en inmiddels heeft deze krant een oplage van 100.000 exemplaren. In oktober bestaat de krant inmiddels twee jaar en men besloot dit samen met geïnteresseerde lezers te vieren door middel van enige rondritten door Rotterdam met historische trams. De verwachting was dat zich een paar honderd liefhebbers zouden melden. Bij de Stichting RoMeO werden er enige ritten gepland met vierassers plus aanhangrijtuig. Zo'n tramstel heeft in totaal 56 zitplaatsen en men reserveerde daarom voorlopig vier ritten. Na het verschijnen van de krant met daarin het aanbod van de rondrit met de tram, kreeg men vanaf de dag erna met honderden tegelijk brieven binnen van belangstellenden. Binnen een week waren er aanvragen binnen voor ongeveer 3000 personen en nog een week later waren dit er ruim 4000 ! Veel te veel voor de mensen van de krant om te behappen, maar om toch zoveel mogelijk mensen tevreden te stellen, besloot men om op alle zaterdagen in de maand oktober met twee tramstellen telkens twee ritten te rijden, een rit om 11.00 uur en een rit om 14.00 uur. In totaal 16 ritten van elk ongeveer twee uur, waardoor in totaal 896 mensen van deze ritten konden genieten. Er werd gereden via de Rechter- en Linker Maasoever. De eerste ritten welke met de 522+1020 en de 515+1001 werden gereden, waren een groot succes, waarbij de nostalgie hoogtij vierde. Zowel voor de krant als voor de Stichting RoMeO een mooie reclame.

In de Centrale Werkplaats werd de oude beplating van mr. 491 verwijderd en werd alles in de menie gezet. De nieuwe beplating staat inmiddels klaar om te worden aangebracht. In de remise Hillegersberg werd na lange tijd (bijna 40 jaar) weer een SSW-beugel geplaatst op motorrijtuig 542. Deze vierasser werd in 1968 verkocht aan een aannemersbedrijf, waarbij na verwijdering van de beugel en plaatsing van een dieselaggregaat de wagen werd gebruikt voor het inrijden van de toen nieuwe trambaan voor lijn 5 naar Schiebroek. Later verbleef de 542 nog lange tijd als rangeerwagen op de museumlijn in Amsterdam. Voor het opknappen van motorrijtuig 542 heeft Siemens een bedrag beschikbaar gesteld.

Infrastructuur en exploitatie

Op 24 september ging de winterdienstregeling van de metro in. Voor wat betreft de aankomst- en vertrektijden had dit voor de passagiers geen gevolgen, maar de metrotreinen zijn nu op sommige momenten wel korter dan voorheen. Na de ochtendspits en voor en na de avondspits worden de stellen van de Calandlijn nu ontkoppeld tot kortere trein of gekoppeld tot een langere trein, afhankelijk van het tijdstip. Dit levert de RET een aanzienlijke energiebesparing op. De grootste verandering zijn de éénwagentreinen tussen De Terp (Capelle a/d IJssel) en De Akkers (Spijkenisse). Deze worden gereed gemaakt op de remise 's Gravenweg en gaan buiten dienst naar De Terp, alwaar de eerste rond 21.00 uur vertrekt. Op de opstelsporen van station De Akkers wordt ontkoppeld tot éénwagentreinen en ook daar vertrekt de eerste korte trein richting Capelle a/d IJssel rond 21.00 uur. De laatste driewagentrein gaat rond 21.45 uur buiten dienst. In totaal rijden er na de avondspits zeven éénwagentreinen op het traject De Terp – De Akkers. Na de avondspits wordt tussen Kralingse Zoom en Binnenhof (Ommoord) v.v. ook nog steeds

met éénwagentreinen gereden. Op het traject Nesselande – Schiedam Centrum v.v. wordt gereden met tweewagentreinen. Op de Erasmuslijn wordt structureel met driewagentreinen gereden. Rijtuig 5219 beet als eerste de spits af vanaf station De Terp en voor station De Akkers was dit de 5248. Overigens was dit de eerste keer dat er tijdens de normale exploitatie éénwagentreinen ingezet werden op de verlengde Calandlijn.

Vanaf 1 oktober werd een proefperiode van twee weken gestart met een nieuwe wisselinstallatie in de remise Kralingen. Via een bedieningspaneel kunnen bestuurders door middel van een druk op een knop aangeven naar welk spoor wordt ingerukt en vanaf welk spoor wordt uitgerukt. Ook geeft men aan of men de remise naar rechts of links (richting De Esch c.q. Woudestein of naar het Centrum) wilt verlaten.

Op 14 september werden de nieuwe TramPlushaltes op het Vasteland in dienst gesteld. Vanaf 3 oktober berijdt lijn 20 de nieuwe route vanaf de Erasmusbrug via het Vasteland, Eendrachtsweg en Mauritsweg v.v. in plaats van de route via de Schiedamdijk, Coolsingel en Van Oldenbarneveltstraat. De nieuwe verkeersinstallatie op de kruising Vasteland, Scheepstimmermanslaan, Westzeedijk en Eendrachtsweg functioneerde nog niet goed. De aanvraag van wit licht is nog niet helemaal in orde en lijn 20 richting Schiebroek kreeg te weinig tijd na het witte licht om de kruising over te steken waardoor het verkeer al groen kreeg terwijl lijn 20 de kruising nog niet was gepasseerd.

Op zaterdag 22 september was er in het centrum van Rotterdam de Military Street Parade. Vanaf ca. 15.00 tot 16.30 uur werden de volgende lijnen omgeleid: Lijn 8 werd via Westzeedijk, Eendrachtsweg en Mauritsweg v.v., lijnen 20 en 25 via Erasmusbrug, Vasteland, Eendrachtsweg en Mauritsweg v.v., lijn 21 vanaf het Oostplein via Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein en Weena v.v. en lijn 23 Erasmusbrug, Vasteland, Eendrachtsweg, Mauritsweg, CS, Delftsestraat, Poortstraat, Weena, Kruisplein en West-Kruiskade v.v. Lijn 21 reed alleen met ZGT's.

In verband met werkzaamheden voor de stadsverwarming op de kruising Blaak/Jan Scharpstraat werd lijn 21 op zondag 23 september vanaf aanvang dienst tot ca. 12.00 uur op dezelfde manier omgeleid als op 22 september. Vanaf 20 oktober t/m 28 oktober wordt er gewerkt aan de reconstructie van de Putsebocht (kruising Hillevliet). Lijn 2 rijdt op het traject Charlois – metrostation Maashaven een pendeldienst, waarbij vanaf de Maashaven achteruit via de Gaesbeekstraat terug naar de Maashaven wordt gereden. Onder toezicht worden de trams 's nachts opgesteld bij het eindpunt Charlois. Vanaf de Groene Tuin rijdt lijn 2 de normale route tot de Randweg en vervolgens via route van lijn 20 tot het Vasteland en via de route van lijn 7 naar het Willemsplein. Op het Willemsplein staat lijn 7 op spoor A en lijn 2 op spoor B. De lijnen 2, 20, 23 en 25 rukken uit via het normale spoor van de remise Hilledijk naar de Putselaan, vervolgens achteruit naar de 2^e Rosestraat en daarna naar hun eindpunten via de Beijerlandse laan. Voor het inrukken geldt de omgekeerde volgorde.

De verzakking op het traject Schiekade/Heer Bokelweg is inmiddels verholpen en in de bocht Heer Bokelweg/Noordsingel heeft railvernieuwing plaats gevonden.

De werkzaamheden om de trambaan op de Nieuwe Binnenweg (Noordzijde) tussen de Westersingel en de Mathenesserlaan geschikt te maken voor de Citadis tram, worden half januari 2008 gestart. Deze afspraak is gemaakt met wethouder Baljeu na protesten van de ondernemers, omdat zij de afgelopen jaren al veelvuldig zijn geconfronteerd met diverse werkzaamheden. Om ondernemers en bewoners tegemoet te komen wordt de omvang van het werk nu beperkt tot de spoorbogen ter hoogte van de Westersingel en de Van Speijkstraat. De werkzaamheden nemen nu 3 tot 4 weken in beslag, in plaats van 9 weken.

Materieel

Metro/sneltram: De rijtuigen 5243 en 5253 kwamen weer in dienst na een technische revisie in remise Waalhaven.

Tram: De nieuwe Citadis 2 trams blijven grotendeels gelijk aan de Citadis 1. De breedte wordt opnieuw 2.40 meter en alleen de kop en kont worden elk circa 20 cm. korter. De nu zwarte achterzijwanden naast de achterruit worden bij de Citadis 2 vervangen door zijruiten. Bij het achteruit rijden heeft men dan geen last meer van de grote dode hoeken. Bij de Citadis 1 blijven deze wanden aanwezig omdat dit technisch en economisch niet haalbaar is om te wijzigen. De nummering van de nieuwe serie trams wordt 2101 – 2153.

In de C.W. voor nieuwe kleuren mr. 701 (waarschijnlijk inmiddels gereed) en in de spuitcabine mr. 713. Mr. 733 nog steeds herstel schade. Verder aanwezig de 491 en 606 van de St. RoMeO. In dienst na herstel de 719 en 728. Op 1 oktober werden de 806, 808, 811 en 829 overgebracht naar het buitenterrein van de werkplaats. Op de momenten dat de 805 niet in gebruik als werkwagen, zal ook dit motorrijtuig buiten worden gestald. In de remise Hillegersberg bevinden zich vanaf nu alleen RoMeO voertuigen. In remise buiten dienst sinds 24/9 mr. 839 met aanrijdingschade en de 2051. De reeds lang buiten dienst staande 2032 reed inmiddels enkele proefritten. In remise Kralingen staat de 828 buiten dienst met een defecte middentruck. In de Centrale Werkplaats van de RET vindt ook het herstel van aanrijdingschade plaats van het motorrijtuig 23 van Syntus.

Nieuws per datum

Ontsporing railreinigingsvoertuig

Op 26 september ontspoorde om 10.40 uur op de Kleiweg ter hoogte van het Sint Franciscus Gasthuis (vermoedelijk door een combinatie van te hoge snelheid en een slechte baanligging) een railreinigingsvoertuig. Dit gebeurde direct na het verlaten van het tramviaduct naar Schiebroek. Het voertuig vernielde daarbij een aantal betonnen dwarsliggers en rolde vervolgens het talud van het viaduct af, waarbij het tegen een boom tot stilstand kwam. De beide inzittenden kwamen met de schrik vrij. De berging van het 13 ton zware gevaarte had nogal wat voeten in de aarde, doch het tramverkeer op de lijnen 20 en 25 kon stapvoets doorgang vinden. Opmerkelijk detail: het reinigen van de tramrails is met ingang van 1 januari 2007 door de RET uitbesteed aan de gemeentelijke reinigingsdienst Roteb. De RET-reinigingsauto is daarbij overgedragen aan de Roteb, doch stond voor reparatie in Duitsland. De Roteb had daarom dit rail/wegvoertuig van het Amsterdamse GVB gehuurd!

30/09: 15.35 – 16.25 uur, 25-2039 richting Carnisselande aanrijding met personenauto op de 2^e Rosestraat. De lijnen 20 en 25 werden omgeleid via de route van lijn 23.

02/10: 10.10 uur, 4-739 zware aanrijding met een personenauto op de kruising Nieuwe Binnenweg/Claes de Vrieselaan. Brandweer en traumahelicopter verleenden assistentie. Omleiding lijn 4 via de Mathenesserlaan.

DEN HAAG

Stadsgewest schort aanbesteding busvervoer op

De aanbestedingsprocedure van het stadsbusvervoer in Den Haag en het streekbusvervoer in de regio Haaglanden wordt zeker drie maanden opgeschort.

Het bestuur van het stadsgewest heeft daartoe besloten nadat het ministerie van verkeer eerder heeft laten weten dat de grote steden niet verplicht zijn het vervoer openbaar aan te besteden. In de bedenktijd wil het regiobestuur besluiten of en hoe het verder gaat met de aanbesteding.

Staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat stuurde onlangs een brief aan de Tweede Kamer, waarin ze aankondigt dat de verplichting tot openbare aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden zal worden afgeschaft. De komende drie maanden zal het dagelijks bestuur van Haaglanden de juridische en beleidsmatige gevolgen in kaart brengen van de mogelijkheid om het stadsvervoer niet openbaar aan te besteden. Daarna zal het dagelijks bestuur een besluit nemen over het verdere proces. Regiobestuurder verkeer en vervoer Peter Smit benadrukt dat hij met de denkpauze geen voorschot neemt op een definitief besluit. Het kabinet heeft de stadsregio's in een onoverzichtelijke situatie gemanoeuvreerd. Er moet meer duidelijkheid komen over de betekenis en de gevolgen van de brief van de staatssecretaris.

Nieuws uit de werkplaats

Vorige maand schreven wij dat de 3060 de tweede GTL was met OV-chip apparatuur. Een lezer maakte ons erop attent dat het hier om de derde GTL ging. De eerste GTL was de 3071 en de tweede GTL was de 3116. De 3116 kreeg de OV-chip apparatuur vanwege de presentatie van de veilige tram, begin dit jaar. De 3116 rijdt nog steeds rond in zijn nieuwe kleurenschema en is meestal te vinden op lijn 9. Deze tram heeft echter nooit zijn veiligheidsneus in de reguliere dienst gekregen en het is onduidelijk of deze veiligheidsneuzen ooit nog gemonteerd zullen worden op enkele GTL's. Ook is het niet duidelijk of het nieuwe kleurenschema op meer GTL's zal worden toegepast.

Proefrit tramlijn 16

Op maandag 17 september 2007 werd met de 3113 onder begeleiding van een bovenleidingswagen een proefrit gemaakt over de gehele verlenging van lijn 16. De 3113 was de eerste tram die de sporen van de Erasmusweg tot en met de Laan van Wateringse Veld volledig heeft bereden. Onder toezicht oog van HTM-technici vanaf de bovenleidingswagen werd gekeken of de bovenleiding goed hing ten opzichte van de stroomafnemer. Dit gebeurde in een langzaam tempo. Ter hoogte van het voormalige eindpunt van tramlijn 17 bleek de rijdraad niet helemaal goed te hangen. Dit werd in de loop van de dag verholpen. Via de keerlus aan de Dorpskade werd ook het traject terug bereden. Na deze inspectie reed de 3113 zelfstandig de hele verlenging voor de tweede keer. Bij de kruising Dedemsvaartweg en de Melis Stokelaan werden alle sporen getest en de beveiliging bijgesteld. Op deze kruising is ook een directe verbinding met remise Zichtenburg aanwezig.

Op maandagochtend 24 september 2007 maakte de 3117 een ritje op de verlenging ten behoeve van projectmedewerkers. In de laatste week van september 2007 werd langs het nieuwe traject van tramlijn 16 de laatste hand gelegd aan de infrastructuur. Deabri's op de halteperrons werden voorzien van halteborden en informatie. Op 27 september maakte de 1139 (slijptram) een rit over het nieuwe traject. Twee dagen later bereed de 1315 (meettram) het traject.

Verlenging tramlijn 16

Op zondag 30 september was het dan eindelijk zover. Ruim anderhalf jaar nadat de eerste schop in de grond was gegaan, reed tramlijn 16 door naar Wateringen. In januari 2006 werd begonnen met de eerste werkzaamheden op de Dedemsvaartweg. Sindsdien is er 4,4 kilometer nieuw spoor aangelegd en zijn er vijf nieuwe haltes gebouwd. Met de komst van de verlengde tramlijn 16 heeft ook het laatste deel van Wateringse Veld de beschikking over een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Ook de gemeente Westland heeft met tram 16 en 17 een goede railverbinding met Den Haag en omgeving. Om ongeveer 10:00 uur namen de verkeerswethouders Peter Smit van Den Haag en Bram Meijer van Westland het nieuwe traject van tramlijn 16 officieel in gebruik. De wethouders knipten gezamenlijk voor een feestelijk versierde 3117 een lint door bij de nieuwe halte Hardenbroekstraat in Moerwijk. Na het doorknippen van het lint ontsnapte een groot aantal ballonnen uit een groot net. Aansluitend gingen de genodigden met de tram naar het eindpunt aan de Dorpskade in Wateringen. De tram werd afwisselend bestuurd door de beide verkeerswethouders. De route vanaf het oude begin- en eindpunt in Moerwijk gaat over de Loevesteinlaan richting Melis Stokelaan. Vandaar gaat de route via het traject van tramlijn 9 en langs het winkelcentrum aan de Leyweg. Ter hoogte van de Dedemsvaartweg gaat tramlijn 16 linksaf om vervolgens via de Laan van Wateringse Veld het Parijsplein te bereiken. Vanaf het Parijsplein is er een gezamenlijk traject naar de Dorpskade in de gemeente Westland.

Ter gelegenheid van de verlenging van tramlijn 16 waren er de gehele dag activiteiten langs de nieuwe route. Zo waren alle haltes van de verlengde tramlijn 16 rijkelijk voorzien van ballonnen in de kleuren rood, wit en blauw, aangebracht door de firma De Ballonnerie uit Amsterdam. In de trams waren promotieteams actief om informatie te geven aan de reizigers. Behalve reisinformatie en balpennen werden er ook gratis kennismakingsretours uitgedeeld aan de reizigers. Ook was er voor entertainment gezorgd en was er een illusionist actief op de verschillende haltes langs de route. Zelfs koffie en thee waren verkrijgbaar en werd uitgereikt door studenten met mobiele automaten. Tramlijn 16 gaat overdag op werkdagen in de spitsuren acht keer per uur rijden. Buiten de spits wordt een frequentie aangehouden van tien minuten. Op zaterdag is er een twaalf minuten frequentie en op zon- en feestdagen rijdt tramlijn 16 om het kwartier. In de avonden is er ook een kwartierdienst. De diensten van tramlijn 16 zijn gekoppeld aan tramlijn 15.

We geven nog even een overzicht van de bijzondere eerste en laatste ritten. De eerste dienstwagen op de verlengde tramlijn 16 was de 3123. In de ochtend waren ook de volgende trams op de route: 3069, 3087, 3103, 3107, 3108, 3125, 3126 en 3135. Op de 3113 en 3117 zijn aan beide zijanten van de tram stickers aangebracht met de tekst "met tram 16 nu ook naar Wateringen".

Beide trams zullen hier een aantal weken mee rondrijden. De 3117 was de feesttram en was voorzien van een bloemstukje. Na afloop van de festiviteiten rukt de 3117 weer in naar de remise LB. Op 29 september bereed de 3107 als laatste dienstwagen de keerlus in Moerwijk.

OV-knooppunt

Op de Leyweg zijn de werkzaamheden weer opgepakt voor de realisatie van het OV-knooppunt. De rijbaan tussen de Escampaan en Meppelweg is versmald. Langs de Leyweg wordt een halte gemaakt voor de lijnen RR4 en 6. Tramlijn 6 rijdt totdat de nieuwe halte gereed is tot de keerlus op het Castricumplein. De toekomstige keerlus van tramlijn 6 bij het Zuidwoldepad is nog niet helemaal voltooid. De bovenleiding ontbreekt nog. Het is de bedoeling dat de nieuwe keerlus nog dit jaar in gebruik wordt genomen. Omwonenden zijn niet blij met het nieuwe OV-knooppunt. Behalve de piepende RandstadRail trams in de bocht naar en vanaf de halte Zuidwoldepad en de toekomstige keerlus van tramlijn 6 op dezelfde plek wordt vooral de toekomstige eindhalte voor bijna alle buslijnen vanuit het Westland fel bekritiseerd. Opvallend veel huizen aan de Leyweg staan inmiddels te koop.

Werkzaamheden

Op woensdag 19 september 2007 werd bij de ingang van de remise Lijsterbesstraat een wissel vervangen. Het in- en uitrukken van trams was daardoor tijdelijk niet mogelijk. Op het middenspoor bij de remise op de Laan van Meerdervoort werd tijdelijk een aantal trams opgesteld. Ook de niet gebruikte keerlus op het De Savornin Lohmanplein werd enige tijd gebruikt om trams op te stellen.

Begin oktober zijn op de Laan van Nieuw Oost-Indië de werkzaamheden gestart voor de herinrichting. De werkzaamheden duren tot en met juni 2008. Onderdeel van de werkzaamheden is de aanleg van een calamiteitenboog. Deze verbinding zal het mogelijk maken om vanaf het Stuyvesantplein in geval van calamiteiten in de richting van het Station Laan van NOI te rijden en omgekeerd. De werkzaamheden worden in fasen uitgevoerd. Na het vervangen van de riolering zullen de nieuwe bogen worden gelegd. Deze bogen zullen naar alle waarschijnlijkheid vrij krap worden omdat er weinig ruimte beschikbaar is.

Groot onderhoud tramnet

Vanaf maandag 10 september 2007 rijdt lijn 1 in beide richtingen tussen het Leegwaterplein en de Broekslootkade vanwege werkzaamheden aan het spoor in de Jan van der Heijdenstraat om via de route van lijn 10. Ingaande 17 september 2007 keerde tramlijn 15 na een lange afwezigheid weer terug tussen Nootdorp en station HS. Vanaf de Rijswijkseweg werd via de Jan van der Heijdenstraat en de lijnroute van lijn 1 naar station HS gereden. Aangezien de trams van de lijnen 15 en 16 aangepaste wielen hebben mogen deze wel het voor lijn 1 tijdelijk buiten dienst gestelde traject via de Jan van der Heijdenstraat berijden. Vanaf dat moment werd tramlijn 15 weer aan tramlijn 16 gekoppeld. De lijnwisseling vond plaats op het Rijswijkseplein. Op het Rijswijkseplein halteerden de lijnen 15 en 16 op het buitenspoor (eindpunt lijn 12). De lijnen 11 en 12 maakten gebruik van het binnenspoor (eindpunt lijn 11). Deze tijdelijke situatie duurde tot en met zaterdag 29 september 2007. Doordat de lijnen 15 en 16 tijdelijk niet naar het centraal Station reden reed er in de periode van 17 september 2007 tot en met 28 september 2007 op de doordeeweekse dagen tijdens de spitsuren een pendeltram tussen de beide Haagse stations. Deze pendeltram filmde soms het lijnnummer 19. De route van de pendeltram was als volgt: Station HS - route lijn 10 - Schedeldoekshaven - rechtsaf Lekstraat - route lijn 17 - Rijswijkseplein - Rijswijkseweg - Laakweg - route lijn 10 naar Station HS.

Vanaf zondag 30 september 2007 reden de lijnen 15 en 16 weer voor een deel door het centrum. Tramlijn 15 reed vanaf Station HS via de normale lijnroute 17 (de wagens van lijn 15 en 16 hebben aangepaste wielen en mogen daardoor het voor lijn 17 tijdelijk buiten dienst gestelde traject berijden) naar de hulphalte op de Schedeldoekshaven. Daar vond de overloop op de inmiddels verlengde lijn 16 naar Wateringen plaats.

Vanaf maandag 17 september 2007 reed lijn 17 vanwege 'groot onderhoud' richting Statenkwartier tussen het Rijswijkseplein en CS om via de route van lijn 10. Met ingang van zondag 30 september 2007 werd lijn 17 vanwege het 'groot onderhoud' tijdelijk ingekort tot de keerdriehoek aan de Volmerlaan. Op een deel van het tramloze gedeelte worden pendelbussen ingezet. Tramlijn 16, inmiddels verlengd naar Wateringen, was vanaf 30 september tijdelijk de enige tramlijn naar de Dorpskade in Wateringen. We kunnen wel stellen dat het 'groot onderhoud' tot veel overlast leidt bij de reiziger. Het is, ondanks de vele aankondigen, voor de gemiddelde reiziger lastig om up to date te blijven. De tijdelijke opheffing van tramlijn 17 tussen de keerdriehoek aan de Volmerlaan en de Dorpskade leidde tot veel boze reacties van reizigers.

Vaste conducteurs op tramlijnen 9 en 16

Om de veiligheid op de tram te verbeteren rijden er binnenkort op de tramlijnen 9 en 16 conducteurs "nieuwe stijl" mee. Deze mensen zijn vooral aanwezig om de sociale veiligheid te verbeteren. Het gaat om een proef van drie jaar waarvoor de gemeente per jaar 1 miljoen euro investeert. De proef start 1 november 2007. Na een jaar wordt bekeken of het ook de twee jaar daarna wordt voortgezet. De gemeente sluit hierover binnenkort een samenwerkingsovereenkomst af met HTM. Dat veel reizigers zich niet veilig voelen in de tram is bij de gemeente en HTM een doorn in het oog. Verkeerswethouder Peter Smit: "Met de comeback van de vaste conducteur gaan we dat verbeteren op een menselijke manier." Tot in de jaren zestig reden op de meeste trams ook conducteurs mee. Deze conducteurs liepen door de tram, verkochten en controleerden de kaartjes en waren gastheer en meester op de tram. De conducteurs nieuwe stijl zijn sociaal vaardige mensen die zich vooral richten op het verbeteren van de sociale veiligheid. Naast kaartcontrole zullen deze mensen contact onderhouden met de reizigers en overlast in de kiem smoren. Hiermee wil de wethouder bereiken, dat de waardering voor de veiligheid op deze tramlijnen stijgt met 25 procent. Bovendien moet het aantal zwartrijders op deze lijnen worden verlaagd. Met de inzet van de vaste conducteurs wordt het plan dat

hiervoor in het collegeprogramma was opgenomen uitgevoerd. De conducteurs rijden dagelijks vanaf 14.00 uur tot de laatste rit mee op het traject tussen Hollands Spoor en Vrederust. De reguliere flexibele controles, zoals deze nu plaats vinden, blijven gehandhaafd.

Halteperrons

In Den Haag verschijnen steeds meer verhoogde busperrons. Tijdens reconstructies van de bestaande wegen worden de bus-haltes meteen aangepakt. Inmiddels heeft buslijn 14 op veel plaatsen verhoogde halteperrons. Ook op de Oude Haagweg en op de Leyweg zijn inmiddels nieuwe busperrons aangelegd.

Nieuws op datum

18-09-2007 (dinsdag): Vanwege Prinsjesdag werden weer de gebruikelijke omleidingen van kracht. Tramlijn 1 reed tijdens de plechtigheid om via tramlijn 9 en tussen Scheveningen en het Plein 1813 reden pendeltrams. Tramlijn 17 reed enige tijd om via de Hofweg en de Kalvermarkt.

21-09-2007 (vrijdag): Aan het einde van de ochtend en een deel van de middag liepen de lijnen 2, 3, 4 en 6 enige vertraging op als gevolg van een seinstoring bij het begin van de tramtunnel Grote Marktstraat (aan de CS-zijde). Hierdoor ontstond een lange file van trams tussen Ternoot en het Centraal Station.

28-09-2007 (vrijdag): In de ochtenduren vond op de kruising Spui / Kalvermarkt een aanrijding plaats tussen de 3056/1, rijdend richting Scheveningen Noorderstrand, en een vrachtwagen. Lijn 1 reed richting Scheveningen tijdelijk om via de Kalvermarkt en het Voorhout. De 3056 werd na afloop van de stremming door een Unimog weggesleept.

RANDSTADRAIL

Na een lange periode van testrijden ging op maandag 8 oktober dan eindelijk de exploitatie van lijn RR4 van start. In de vroege ochtend trok Piet Jansen (HTM) de eerste sticker van een ruit van het stationsgebouw Zoetermeer Centrum West. Die sticker vermeldde dat RandstadRail niet reed en via die sticker werd doorverwezen naar het vervangend vervoer. Deze stickers zijn nu niet meer nodig. Althans, de eerste paar dagen reed het vervangend vervoer ook nog als back-up. In de praktijk leverde dat lege bussen op, want RandstadRail gaf verder geen problemen meer. Na het verwijderen van de sticker ging Piet samen met de wethouders Pieter Smit (Zoetermeer) en Peter Smit (Den Haag) mee met een voertuig van RR4. Er was geen aanleiding voor een groot feest. De bewoners van Zoetermeer zijn wel blij met de snelle verbinding naar Den Haag. Terloops werd ook nog gemeld dat lijn RR3 mogelijk binnen een paar weken ook zal rijden.

RIJNGOUWELIJN

De provincie Zuid-Holland gaat mogelijk haar zogeheten doorzettingsmacht gebruiken om de RijnGouwelijn door het centrum van Leiden te laten rijden.

De RijnGouwelijn moet vanaf 2010 Gouda, Alphen aan de Rijn, Leiden en verschillende kustplaatsen met elkaar verbinden. Maar de inwoners van Leiden spraken zich in een referendum op 7 maart uit tegen de komst van de railverbinding.

Volgens bronnen is het college voornemens een compromis te sluiten met de provincie, namelijk het aanleggen van de RGL over Hooigracht / Langegracht. Dat is de enige mogelijkheid die de provincie voor de gemeente Leiden openliet. Het is die route of de Breestraat, desnoods gedwongen.

Leiden kreeg van de provincie de kans om een maand lang te broeden op het alternatieve traject.

Het Leidse college leek de Hooigracht-optie nu te willen aanvaarden. Dat PvdA en GroenLinks deze optie serieus overwogen was bekend. Inmiddels zou ook de ChristenUnie 'om' zijn. De wethouders van de SP echter niet en speelden hoog spel door op te stappen. Hierdoor is de kans alleen maar groter gemaakt dat de RGL uiteindelijk toch door de Breestraat zal lopen. Dat vinden de drie overgebleven coalitiepartijen PvdA, GroenLinks en ChristenUnie. Zij willen daarom dat de resterende wethouders gewoon in onderhandeling blijven met de provincie.

Belangrijkste uitgangspunt voor de drie partijen is de RGL hoe dan ook uit de Breestraat te weren. Het Hooigrachtcompromis van de provincie zien zij als de 'uitgestoken hand' die daarover zekerheid kan bieden. Die afslaan zoals de SP heeft gedaan, is volgens de ChristenUnie 'een domme zet'. „Wij dachten dat er nog een goede mogelijkheid was tot een compromis te komen”, aldus Hans van Egdrom (GroenLinks).

Bron: Leidsch Dagblad

BUSNIEUWS NEDERLAND

GRATIS OPENBAAR VERVOER (V)

Het definitief rapport experiment gratis o.v. Algeracorridor (het Algerakaartje) geeft geen ander beeld dan hetgeen voorlopig bekend geworden was. Tijdens de proef was er geen daling van de verkeersintensiteit in de ochtendspits (uitgangssituatie = 100), met in de spitsrichting een toename tot 100,4, die na de proef opliep tot 105,1. Tijdens de proef was de intensiteit over de gehele dag 97,4 en daarna steeg hij tot 101,5. Aan te nemen valt dat een deel van het autoverkeer van dal naar spits is verschoven en zo de vrijkomende capaciteit heeft opgebruikt.

In de bus was er een reizigerstoename van 13 %, verdeeld over 35% ex auto/park + ride, 50 bestaande busklanten en 15 % voorheen anders reizenden (fiets etc.)

De ex automobilisten waren goed voor rond 1500 busritten per week. De toename in de categorie bestaande busreizigers vond vooral tussen/buiten de spitsen plaats. De mogelijkheid een zitplaats te vinden werd tijdens de roef met 7,8 hoger gewaardeerd

dan daarvoor/na; logisch door de inzet van extra materieel. Na de proef is er een permanente busreizigerstoename van 6 a 7 %.

Hoewel de meerderheid der ondervraagde deelnemers de proef geslaagd vindt kan bij het effect op de verkeersafwikkeling een duidelijk vraagteken worden gezet, vooral wanneer men bedenkt dat inmiddels na afsluiting van het onderzoek de verkeersintensiteit nog aantoonbaar verder is toegenomen, ook ten nadele van de busdoorstroming. Opvallend is ook dat velen het gratis zijn van het openbaar vervoer niet als voornaamste keuzemotief hebben opgegeven.

Kortom: de bussen worden voller maar de weg ook en dat lijkt niet echt de bedoeling; gratis busvervoer verandert daar nauwelijks iets aan. Wat de proef gekost heeft vermeldt het rapport niet, wat op zich een merkwaardige omissie is. Maar ik denk dat het geld beter besteed had kunnen worden aan de algehele verbetering van de kwaliteit van het o.v., dus meer en grotere bussen, en een betere positie van de bus voor de brugoprit in Krimpen aan den IJssel.

Wie het hele rapport wil lezen kan een exemplaar aanvragen via herman@hoogerhuijs.nl.

BUSFEITEN

De Mercedes-Benz 0405 is een taaie volhouder. Niet alleen doen de laatste Connexxion exemplaren (1990) nog steeds dienst op de Rivium lijn, Garage Pasteur zet nog een aantal wagens uit het voormalig OAD bestand (1987/1988) in op het Zoetermeer vervoer. (en)

Vervoerders Arriva, Connexxion en Veolia zijn uit de branchevereniging Mobis gestapt, omdat zij van oordeel zijn dat deze zich onvoldoende sterk heeft gemaakt voor het behoud van de verplichte aanbesteding. Connexxion dochters GVV en Hermes volgden korte tijd later. Insiders menen dat nu ook de door Mobis aangestuurde invoering van de chipkaart in gevaar komt.

Arriva, Connexxion, GVV, Hermes, NOViO en Veolia zijn nu voornemens een nieuwe, krachtige vereniging op te richten. (xx)

Ga vooral naar www.museumbussen.nl (op openbare wielen) om al die nieuwe bussen op de foto te zien !

AMSTERDAM GVBA

Bus 1225 is afkomstig uit **Munster**; hij verscheen nog niet in de lijndienst. De 1212 werd op 6 september ma een brandje naar garage Noord gesleept. Vandaar ging hij naar Evobus om niet meer terug te keren. (dat)

ARNHEM Connexxion

Na inbouw van Infoxx en chipkaartlezers in de dieselbussen kwamen de trolleys aan de beurt. Omdat Infoxx de 0 (nul) als eerste cijfer niet herkent werden rond 1 oktober de 0172-0182 vernummerd in 5172-5182 en de 0201-0231 in 5201-5231.

Mogelijk keren de trolleybussen terug op de routes naar Hoogkamp een Vredenburg. De gemeente Arnhem heeft in de concept meerjarenbegroting geld gereserveerd voor de vernieuwing van de sinds eind 1997 niet meer gebruikte bovenleiding. Er moeten dan uiteraard ook extra trolleybussen komen. (en)

ARRIVA

Overeenkomstig de planning begon in week 40 de aflevering van de Citaro's 751 ev. voor Den Bosch; vanaf week 41 komen zij in dienst. Verder werden nog toegevoegd buurtbussen 6078 en 6079. 59 en 4748 gingen buiten dienst en 4750 naar Womy; 4741 werd verkocht aan Hofstad en 5533 aan Van Dongen.(wp)

BBA

Aan Womy werden afgegeven 498, 501, 502, 508, 514, 518, 519, 522-525, 527-532 en 535-536. Verder werden afgevoerd 507 (Scheldestroom), 593, 881 (SVA Brabant) en 983 (Brandweer Swalmen). Zwaluw huurde tijdelijk 492 en 497. (wp)

CONCESSIES

Arriva heeft als enige gegadigde een bod uitgebracht op de concessie Schiermonnikoog (5). Voor Vlieland (2), Terschelling (3) en Ameland (4) zijn bij de Provincie Friesland geen aanbestedingen binnengekomen. Dit kan betekenen dat Taxi Centrale Renesse (Vlieland) en Arriva hier (een jaar) blijven doorrijden.

Haaglanden schort de lopende aanbesteding voor 3 maanden op om zich te beraden op de gevolgen van de ontwikkelingen op legislatief gebied, of anders gezegd het voorstel tot aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000.

De procedure voor de aanbesteding Zuidoost Friesland is gestart, waarbij de provincie nadrukkelijk aandacht vraagt voor de toepassing van alternatieve brandstoffen.

Vraag: stel dat de stadsregio's – aan de orde zijn Den Haag en Rotterdam – besluiten tot onderhandse gunning aan HTM resp RET, betreft deze dan alle buslijnen, of alleen die lijnen die blijven binnen de gemeente die eigenaar is van het bedrijf ? Overigens stelt Didier van de Velde van de TU Delft niet ten onrechte dat GVBA, HTM en RET in hun huidige vorm geen gemeentelijke diensten zijn, zodat ondershandse gunning niet aan de orde is.(en/telegraaf/xx)

CONNEXXION

Op 14 september kwam de 9179 als eerste nieuwe Zuidtangent bus naar Uithoorn Ook het MAN prototype bracht daar een bezoek. Beide gingen terug naar de importeur nadat was vastgesteld welke wijzigingen nog wenselijk waren. Voorts werden buurtbussen 7425-7427 in dienst gesteld, gelijk aan de voorafgaande. De exacte capaciteit van 3700-3812 is 22 (waarvan 3 klap)/12. Chauffeurs zijn niet blij met de bus: hij dweilt, is windgevoelig en te klein. Cxx en leverancier beraden zich. De 2711

werd hersteld en is weer in de lijndienst; afgevoerd werden 1098, 1105, 7325 en 9166 (!) en verkocht aan Betuwe Express 1302 en 1304.

(en/wp/xx)

HERMES

Afgevoerd werden 4884, 4891, 4903 en 4913. (wp)

SYNTUS

Connexion heeft bekend gemaakt zijn aandelen in het bedrijf te verkopen aan NS en het Franse CMI, Carians Multimodale Internationale. Syntus kreeg op 12 september van minister Eurlings de OV-stimuleringsprijs 2007 vanwege de Digitale Achterhoekkaart. (xx)

UTRECHT GUV

In september werden de nummers van alle aanwezige bussen met met 4000 verhoogd, door er een 4 voor te plaatsen. 4119-4121 en 4123-4133 gaan naar NOViO. (en)

VEOLIA

De eenheid van het Brabantse bussenpark vindt zijn uitdrukking in de indeling van de standaard Ambassadors, die ook hier 38+2/42/1 is, al hebben de Arriva's wat meer toeters en bellen. Voor het materieel dat door deze bussen is vervangen zie onder BBA. Voor lijnen 400 en 401 zijn bij VDL nog eens 21 Ambassadors (Brabant Liners 5343-5363 met 36 zit) besteld. Voor Gorinchem wordt gehuurd Hermes 1632.

Besloten Vervoer Maastricht 558 werd afgevoerd; verder gingen 841, 843 en 849 naar Sieswerda, 846-848 naar Slangen en doen 9850, 9852 en 9852 dienst bij besloten vervoer. Ex Limex 9927-9929 hebben in de zomer Breskens-Knokke gereden. (wp).

ZUID-HOLLAND ARRIVA

In de concessie Hoeksche Waard /Goeree-Overflakkee (48) zullen Arriva en TCR 85 resp. 14 Ambassadors inzetten en 2 resp. 7 – nog te bepalen – Citybusjes. TCR laat voorts 3 13-meterbussen en 2 gelede bussen rijden en Arriva 1 buurtbus. (en)

BUITENLANDS STADVERVOER

Agenda: zie berichten Mülheim, München, Neurenberg en Stuttgart.

AUSTRALIË

Adelaide. Eind september 2007 werd begonnen met de instructieritten op het nieuwe traject naar het station. Als openingsdatum wordt 14.10.2007 genoemd, maar dat was tijdens het opstellen van dit bericht nog niet officieel. In tegenstelling tot eerdere berichten blijkt dat motorrijtuig 112 recentelijk in dienst gesteld is als 103. Het wrak van de originele 103 is niet gesloopt en de overblijfselen staan wat verborgen op het achterterrein van de remise in Glengowrie.

Brisbane. De regering van de deelstaat Queensland en het gemeentebestuur bepleiten de aanleg van een tramlijn van South Brisbane naar New Farm. De plannen voorzien in nog veel meer tramlijnen waarvoor men ook vrije busbanen wil ombouwen. Na de ophef van de tram in 1969 hebben verschillende plannen het nooit gehaald. Voor het laatst werd in 2000 een plan voor een nieuw tramnet door Queensland verworpen. Nu lijken de kansen gekeerd.

Melbourne. Tot 16.6.2007 werden met motorrijtuig 008 uit Almada proefritten gereden. Hierna ging de tram terug naar Portugal. Op 24.9.2007 vond een ernstige kop/staart botsing plaats bij de halte St.Kilda/Leopold Street in South Yarra waarbij Combino motorrijtuig 3519 inreed op Combino 3522. Een bestuurder en 11 passagiers werden licht tot ernstig gewond. Beide trams werden zeer zwaar beschadigd.

BELGIË

Algemeen. De vervoersmaatschappijen NMBS, De Lijn, MIVB en TEC hebben belangrijke stappen gezet voor de creatie van één vervoerbewijs, een OV-chipkaart, dat op alle openbaarvervoersnetten in België kan gebruikt worden. Volgens de krant La Libre Belgique blijkt uit een rapport van de bevoegde werkgroep dat dat bijjet er al in 2010 kan komen.

Oostende. De Lijn/VVM heeft plannen voor een tramlijn Knokke – Brugge en voor een lijn Oostende – Veurne. Kosten: € 450 miljoen. Hiermee zou dus na een halve eeuw beide tramlijnen herrijzen. Voor het zover is wordt de frequentie op de bestaande tram- en buslijnen belangrijk verhoogd. Een lezer zag dit bericht op het Belgische VRT-journaal.

DENEMARKEN

Kopenhagen. In oktober 2007 gaat de exploitatie van de metro door Serco over aan de ATM, het vervoerbedrijf van Milaan.

DUITSLAND oost

Berlijn. Na met Bombardier de problemen te hebben opgelost, kwam op 30.7.2007 het HK06 metromaterieel van de serieaflevering in dienst op lijn U2. Deze geheel doorgaande vierwagen treinstellen met een lengte van 50,84 meter bieden plaats aan 401 passagiers. Na de levering van 4 prototypen in 2001, levert Bombardier tot eind 2007 20 van deze stellingen. Ze gaan dan dienst doen op alle vier smalprofiel lijnen U1-U4. Ten aanzien van metrolijn U5/U55 werden knopen doorgesloopt. De aanleg van het traject Brandenburger Tor – Alexanderplatz start in 2010. De kosten bedragen € 370 miljoen, waarvan 80% door Berlijn wordt betaald en 20% door de staat. Het pendellijntje U55: Hauptbahnhof – Brandenburger Tor komt nu eind 2009 in dienst.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Door het te laat aanleggen van keerwissels kwam de inkorting van lijn S8 tot Hohen Neudorf (zie HOV/RN 584) pas op 25.6.2007 tot stand. Begin juni 2007 leidde de nieuwe dienstregeling bij de S-Bahn tot een ziektegolf onder het personeel. Op enkele lijnen werd een sterk uitgedunde treindienst uitgevoerd. Toen het verzuim een epidemische vorm aannam werd vanaf 2.7.2007 een nooddienstregeling van kracht met uitval van spitsdiensten en inkrimpingen. Aan het publiek werd dit verkocht als het ingaan van de vakantiedienstregeling; tien dagen eerder dan gepland. Het ziekteverzuim werd natuurlijk ook beïnvloed door de moeizame CAO onderhandelingen, waarbij het op 3.7.2007 en 9.8.2007 tot een staking in de ochtendspits kwam. Na de zomervakantie kon op 27.8.2007 weer volgens de normale dienstregeling worden gereden. Voor een aantal terzijde gestelde Vierteltzüge serie 485/885 werd, ondanks uit Polen getoonde belangstelling, geen koper gevonden. Ze werden gesloopt. De architectonisch waardevolle klokkentoren van het vroegere station Papestrasse (thans Südkreuz) werd na de afbraak netjes opgeslagen en werd in het nieuwe stationsgebouw weer opgebouwd.

Halberstadt. Het plan om de lijnen 1 en 2 exploitatief te koppelen (HOV/RN 584) voorzag ook in een frequentieverlaging naar 20 minuten. Dat laatste is al eens eerder voorgesteld en ook nu verdween dit voornemen weer van tafel. Het blijft zoals het was, waarbij van ma/tm vr om de 15 minuten wordt gereden waarbij op de lijnen 1 en 2 vijf motorrijtuigen nodig zijn. Omdat er maar 5 Leoliners zijn, worden nog 3 GT4 motorrijtuigen dienstvaardig gehouden. Op za/zo wordt elk half uur gereden waarbij de weekend lijn naar Klus één keer per uur door lijn 2 (vanuit één richting) wordt bediend met in de andere rijrichting van lijn 2 een overstapgarantie bij de halte Herbingstrasse. Dat wil zeggen dat per 26.8.2007 het lijncijfer 3 is vervallen.

Halle. Het nieuwe traject Heide – Kröllwitz wordt op 14.10.2007 officieel geopend.

Jena. Spoorwerken in de Karl Liebknechtstrasse in Jena Ost. Hierbij wordt een gedeelte van de weg gereconstrueerd met een dubbelsporige trambaan in het midden van de straat. Hier lag enkelspoor. Medio november 2007 is de klus geklaard en is de tramlijn naar Jena Ost tot aan de halte Rosenstrasse in dubbelspoor uitgevoerd. Op 16.7.2007 ging de eerste schep de grond in voor het nieuwe tramtraject Burgau – Göschwitz – Lobeda West (2,6 km.) Hierbij sluit deze lijn in Lobeda West aan op het bestaande net, waardoor in deze stadsdelen als het ware een ringlijn ontstaat. Tussen Lobeda West en Göschwitz (Station) komt een nieuwe brug met een lengte van ± 200 meter over de Saale en de Roda. De nieuwe verbinding komt eind 2009 in dienst.

Leipzig. Correctie op eerdere berichten: de XXL Leoliners, type NGT12-LEI, hebben de nummers 1201, 1202, 1203-1212, 1213-1224. Er kwam een eind aan de inzet van de T6+B6 tramstellen. Alleen in uiterste noodgevallen verschijnen ze nog op straat. Deze maand is het definitieve afscheid. Op dit moment doen er nog ongeveer 200 gemoderniseerde Tatra motorrijtuigen dienst. Het plan is om deze tot 2015 stapsgewijs te vervangen door nieuw materieel. Dit worden trams met een lengte van maximaal 30 meter, dus niet meer van die lange. De brug over een kanaal in de Karl Heinestrasse moet worden vervangen. Daarover rijdt lijn 14 naar Plagwitz. Een tijd was het spannend of er op de nieuwe brug wel weer tramrails zouden komen. Die gaan er komen, besloot de gemeente. Een mogelijke verlenging van deze lijn naar de Lützner Strasse is afhankelijk van de hoogteaanspassing van een spoorviaduct bij Plagwitz Bahnhof.

Naumburg. Op een druilerige zaterdagmiddag in september 2007 stond uw redacteur bij de remise, waar hij vriendelijk te woord werd gestaan door een medewerker die bezig was een motorwagen in gereedheid te brengen voor een besloten vervoer. Deze vertrok even later vóór de dienstwagen richting Hauptbahnhof. De historische binnenstad zag er, mede door de 's mid-dags gesloten winkels, troosteloos uit. Toch reed de elk half uur pendelende dienstwagen met een redelijk aantal passagiers heen en weer. Men lijkt tevreden over de vervoercijfers. Gemiddeld worden per dag 200 reizigers vervoerd met tijdens evenementen uitschieters tot 5000 reizigers per dag. Daar wordt flexibel op ingesprongen: men verhoogt dan de frequentie tot een kwartierdienst en zet een aanhangwagen in. Bij een wijnfeest in een naburige gemeente, in september 2007, werden in aansluiting op enkele late treindiensten, na einde tramdienst nog in de nachtelijke uren extra aansluitende tramdiensten uitgevoerd, waarbij de tram tot ver na 2.00 uur in bedrijf was. En let wel: deze afwijkende dienstregeling was bij alle halten aangebracht! Er zijn bij het trambedrijf 7 medewerkers in dienst in 5 voltijds banen. Of ook volgend jaar weer dagelijks wordt gereden is nog de vraag waarover verschillende bestuurslagen moeten beslissen. Dat zelfde geldt voor het voortzetten van de tramdienst in de wintermaanden.

Potsdam. Met ingang van 10.6.2007 werd in de avonduren op vrijdag, zaterdag en zondag lijn 93 opgeheven. Om na de Com-bino sanering ook de laatste KT4DM trams te kunnen vervangen wordt de levering van 8 nieuwe trams aanbesteed.

DUITSLAND west

Augsburg. Op 25.6.2007 werd in de Prinzstrasse begonnen met de aanleg van de nieuwe tramlijn naar Hochzoll – Friedberg West (lijn 6). De 5,2 kilometer lange lijn komt eind 2009 in dienst. Veel discussie over de voorgenomen ombouw van de Königsplatz, schreven wij vorig jaar. Die is noodzakelijk om lucht te scheppen voor het drukke tramverkeer, waarin 2009 lijn 6 bijkomt. Dit heeft inmiddels geleid tot een door een actiecomité afdgedwongen referendum dat op 25.11.2007 plaats vindt.

Bochum. Aan het bericht in het vorige nummer valt nog toe te voegen dat het eerste Tango motorrijtuig op 31.8.2007 werd afgeleverd. Stadler Pankow levert 6 van deze hogevloer Stadtbahn motorrijtuigen. In juli 2007 werd begonnen met het leggen van een tweede spoor tussen Linden Mitte en Kesterkamp (lijn 318). Lijn 318 werd per 16.7.2007 omgeleid/ingekort tot het keerwiel bij de halte Lewackerstrasse van lijn 308 naar Hattingen. Eind augustus 2008 zijn de werken voltooid. Ook het stukje enkelspoor van lijn 306 in de Riemker Strasse tussen het winkelcentrum Hannibal en de Eickeler Strasse behoort binnenkort tot het verleden. Op 13.8.2007 werd begonnen dit 600 meter lange gedeelte langs één kant van de weg te vervangen door een vrije dubbelspoor baan in het midden van de weg. Dit werk is in september 2009 klaar.

Bonn. Bij de profielwijziging van Bundesstrasse 9 wordt het tunneltraject vanaf de Heussallee verlengd tot de Ollenhauer strasse. In oktober 2007 wordt met de werkzaamheden begonnen. Of het keerwiel bij de Heussallee gehandhaafd blijft is nog on-

duidelijk. De Stadtbahn motorrijtuigen van de eerste drie series (bouwjaren 1974 t/m 1977) zijn van een dermate degelijke constructie dat ze na een grondige opknappbeurt en een nieuw interieur nog minstens 20 jaar mee kunnen.

Bremen. Men heeft een nabestelling van GT8N-1 motorrijtuigen verhoogd tot 14 stuks. Deze 3121 – 3134 worden geleverd in de periode februari 2008 – medio 2009. Tot 2011 heeft men een optie op nog eens 9 motorrijtuigen. De proef met een bekertje koffie in lijn 6 werd beëindigd.

Düsseldorf. Meerdere lezers reageerden op het bericht in het vorige nummer betreffende motorrijtuig 616, ex Lissabon. Dit rijtuig kwam in 1995 uit Lissabon en werd bij Kiepe gebruikt als proef- en demonstratiewagen. U weet: Kiepe moderniseerde destijds de oude tweeassers uit Lissabon volgens het principe moderne techniek in oude verpakking, waarbij het nostalgische uiterlijk van de oude trams behouden bleef. In 2000 schonk Kiepe de tram aan de Rheinbahn maar door de afwijkende spoorbreedte kon men er niets mee. Dat was de reden om de tram via Ebay te veilen. Voor een bedrag van € 506 werd de tram verkocht aan een plaatselijk restaurant, waar de tram nu staat.

De Hafengebäude. Hiervoor werden onlangs de plannen ter inzage gelegd. Na een eerder verworpen plan voor een nieuwe tramlijn vanaf de Neusser Strasse via de Stromstrasse en de smalle Hammer Strasse is nu sprake van een aftakking van lijn 708 in de Gladbacher Strasse bij de halte Franziusstrasse. Vanaf hier komt een nieuw traject met een lengte van ongeveer 500 meter tot een eindpunt (dubbelspoor keerlus) in de Kesselstrasse. Hiermee wordt het gebied Medienhafen aan de zuidzijde ontsloten. Als de besluitvorming vlot verloopt, denkt men in 2008 met de aanleg te beginnen en komt dit traject in 2009 in dienst. Ook het idee voor een nostalgische tramlijn in dit gebied kwam weer ter sprake. Deze lijn takt bij de halte Landtag/Kniebrücke af van het bestaande net en loopt dan langs het Apollo Theater, de Landtag, Rheinturm, WDR-Funkhaus en de Yachthafen tot een eindpunt aan de Handelshafen. Deze voor toeristen gedachte lijn zou ook een normale vervoerfunctie kunnen vervullen. Al rekenend is men tot de conclusie gekomen dat de inzet van historisch materieel of de bouw van replica's te duur wordt. Een alternatief lijkt de inzet van aangepaste GT8 Duewags of GT8S/SU materieel. De planning van dit project is nog niet afgesloten. Er zijn de nodige bezwaren van bewoners en bedrijven en er moet nog een politiek besluit worden genomen. Niets is nog zeker. Als in het gunstigste geval in 2008 een positief besluit wordt genomen kan in 2009 met de aanleg worden begonnen.

Freiburg. Als eerste van de serie 205-214 (bouwjaar 1981/1982) werd GT8 motorrijtuig 207, na van onderdelen te zijn ontstaan, gesloopt.

Hamburg. Op 23.8.2007 ging de eerste schep de grond in voor de aanleg van metrolijn U4. Het 4 kilometer lange geheel ondergrondse traject Jungfernstieg – Überseequartier – Lohsepark in de Hafen-City komt in december 2011 in dienst.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Op 29.8.2007 ondertekenden DB en de Hansestadt Hamburg het nieuwe vervoerscontract dat loopt van december 2009 tot december 2017. In deze periode komt o.a. de lijn naar het vliegveld in gebruik. Het gaat om een contract met een omvang van 10,2 miljoen treinkilometers waarvoor de Stadt Hamburg in 2009 een bedrag van € 69 miljoen op tafel ligt. Voor de jaren daarna is een soort indexering vastgelegd.

Krefeld. Al ongeveer 45 jaar spreekt men over een verlenging van de tramlijn in Hüls. Verschillende varianten zijn in de afgelopen decennia de revue gepasseerd zoals een grote en een kleine ring door Hüls. Met de voorgenomen aanschaf van nieuwe tweerichting trams lijkt een variant op de kleine ring in zicht. Het huidige traject langs de Krefelder Strasse verschuift daarbij naar de linker zijde van de straat en wordt verlengd tot Hüls Bahnhof. Hier komt een keerspoor met overstap op een viertal buslijnen en in de tegenrichting wordt gereden via de Schulstrasse.

Tot begin september 2007 kon de industrie offerten doen voor de levering van 19 (+ 19 optie) tweerichting lagevloer motorrijtuigen. Maar liefst zes fabrikanten zijn voor deze opdracht in de race. In december 2007 wordt de winnaar bekend gemaakt.

Mannheim. Men beschikt nu over 96 lagevloer motorrijtuigen. Met dit complete bestand kunnen alle diensten worden uitgevoerd. Bij uitzondering komen de oude achtassers nog op straat.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. In mei 2007 werd het DGEG-museum, de vroegere remise Viernheim, ontruimd. Het gebouw wordt gesloopt om plaats te maken voor woningen en kantoren. Een deel van het hier gehuisveste materieel werd overgebracht naar Edingen. Motorrijtuig 237 (een tweeasser uit Mannheim) en aanhangrijtuig 204 werden ter plaatse gesloopt. Ook in Edingen werd historisch materieel (motorrijtuigen 20, 80 en 356) gesloopt. Jammer.

Mannheim-RHB. Rhein-Haardt-Bahn. In RNV verband (Rhein-Neckar-Verkehr) wordt de RHB tramlijn sinds december 2006 geëxploiteerd als lijn 14. Vóór die tijd had de interlokale tramlijn naar Bad Dürkheim geen lijncijfer.

Mülheim. Op 25.11.2007 organiseert de DGEG een rondrit met een Grossraummotorrijtuig op de netten van Mülheim, Essen, Gelsenkirchen en Bochum. Info: www.dgeg.de

München. Op het 4,6 kilometer lange lijngedeelte van lijn 25 in Grünwald werd de bovenleiding vernieuwd. Na een onderbreking van drie maanden werd op 23.6.2007 de tramdienst hervat. Verrassend was hierbij het laten rijden van museummotorwagens 490 uit 1911 tussen Grosshesselohe en Grünwald waarvan men gratis gebruik kon maken. Kennelijk breekt bij het trambedrijf het inzicht door dat je met historisch materieel promotie kan bedrijven. Half juli 2007 begon men in de Parzivalstrasse met de aanleg van de nieuwe lijn 23.

Op 27.10.2007 vindt de officiële opening plaats van de verlenging van metrolijn U3: Olympiazentrum – Olympia Einkaufszentrum met het tussen gelegen station Oberwiesenfeld.

De 6 prototype DT metrotreininstellen type B uit 1981 werden afgevoerd. Het stel 6498/7498 ging naar Siemens voor proefnemingen met nieuwe aandrijftechniek. Bij proefritten kan dit stel nog in de personendienst verschijnen. Van het stel 6497/7497 werd het voorste deel afgezaagd. Dit krijgt een plaats in het nieuwe MVG museum. De rest wacht sloop.

Het nieuwe MVG vervoermuseum wordt op 27 en 28.10.2007 feestelijk geopend. Hierbij wordt vanaf de Sendlinger Tor met een historisch M tramstel naar het museum gereden. Helaas heeft het museum zelf geen spoor aansluiting met het tramnet en kan er slechts een deel van het museummaterieel worden ondergebracht. Liefhebbers maken zich zorgen over de rest van de collectie, maar de burgemeester heeft toegezegd een oplossing te zoeken.

Neurenberg. Het eerste Variobahn motorrijtuig wordt een maand later, half oktober 2007, afgeleverd. Het is de bedoeling de tram op 3 en 4.11.2007 tijdens de openingsdagen van het trammuseum te presenteren. Op 8.12.2007 wordt de verlenging van metrolijn 1 vanaf Fürth Klinikum tot Hardhöhe geopend. Dit najaar wordt het proefbedrijf op de nieuwe metrolijn 3 uitgebreid tot een volledige dagdienst (zonder passagiers). Hierbij rijden op het gemeenschappelijke traject met metrolijn 2 onbemande en bemande treinen.

Neurenberg-DB. S-Bahn Nürnberg. DB Netz AG en de Beierse minister van Verkeer tekenden op 4.9.2007 een overeenkomst betreffende de aanleg en financiering van 3 S-Bahn projecten. Het betreft de lijnen Neurenberg – Ansbach, Neurenberg – Neu-

markt en de verlenging van lijn S1 vanaf Lauf (I.Pr.) naar Hartmannshof. Met de aanleg wordt in 2008 begonnen en in 2010 moet het klaar zijn. Op dit moment wordt gewerkt aan het viersporig uitbreiden van het traject Neurenberg – Fürth en de aanleg van de S-Bahn Neurenberg – Forchheim. In de eindfase heeft het nu 67 kilometer lange S-Bahnnet een lengte van 206 kilometer.

Stuttgart. Agenda: afscheid van het trammuseum Zuffenhausen en de opening van het nieuwe trammuseum Bad Cannstatt. Het in het vorige nummer aangekondigde evenement op 13 en 14.10.2007 is verplaatst naar 27 en 28.10.2007. Er wordt dan o.a. gereden met museummaterieel. Alle informatie vindt u op www.shb-ev.de

De officiële opening van normaalspoor Stadtbahnlijn U15 vindt, zoals eerder bericht, plaats op zaterdag 8.12.2007. Rond het middaguur rijden er museumtrams, meterspoor GT4 trams van lijn 15 en Stadtbahn motorrijtuigen van lijn U15 een openingsoptocht op de route Nordbahnhofstrasse – Hauptbahnhof – Ruhbank/Fernsehturm. Op het laatste gedeelte rijden tram en Stadtbahn parallel!

Na afloop rijdt op het traject Zuffenhausen, Kellerplatz – Ruhbank alleen nog lijn U15 en rijden de trams van lijn 15 die dag nog op de noordtak Zuffenhausen – Stammheim. 's- Avonds is er dan een afscheidsfeest en komt er een eind aan 48 jaar GT4 trams en de meterspoor tram. Op zondag 9.12.2007 moet u om 14.00 uur in Stammheim zijn. Bij het dan verlaten trammuseum staan alle rijvaardige museumtrams opgesteld, inclusief een GT4 stel en wat werkmaterieel. Deze rijden in optocht een rit naar Zuffenhausen, Kellerplatz en terug naar Stammheim. Dan wordt dit lijngedeelte gesloten en komt het na ombouw in 2010 weer in dienst als onderdeel van Stadtbahnlijn U15

Ulm. De verlenging van de enige tramlijn vanaf de Donauhalle naar Böfingen. Een project met een lange voorbereidingstijd met steeds verschuivende data. Maar zie: op 22.8.2007 begon men met het verleggen van de nutsleidingen en op 28.8.2007 staken zes keurig in het pak gestoken heren, waaronder de burgemeester, ieder een eerste schep in de grond. Zes scheppen zand; geen half werk. Zoiets schiet lekker op. Het nieuwe traject komt dan ook in het voorjaar van 2009 in dienst.

FRANKRIJK

Bordeaux. Op 23.7.2007 werd lijn B vanaf Quinconces verlengd tot Bassin à Flots (2,6 km.). Over een lengte van 400 meter werd APS (ondergrondse stroomtoevoer) aangelegd.

Le Havre. Een klassieke tramlijn of een spoorbus, dat was de vraag in HOV/RN 581. Het antwoord: het wordt een klassieke tramlijn in Y-vorm met in lengte ongeveer drie gelijke takken met een totaallengte van 12,7 kilometer. De lijnen lopen vanaf Porte Océane tot Place Jenner en vertakken daar in een westelijke lijn naar Mont Gaillard en een oostelijke lijn naar Caucriauville. Bij de Place Jenner komt een ± 600 meter lange tramtunnel. Men hoopt op een opening in 2012.

Le Mans. In aflevering is een serie van 23 lagevloertrams, Alstom Citadis 302, met de nummers 01 – 23. Hiermee worden tussen St. Martin en het eindpunt Antarès proef- en instructieritten gereden. De officiële opening van de 11,8 kilometer lange tramlijn Antarès – St. Martin – Université is op 17.11.2007. Na een weekend gratis vervoer start de normale dienst op 19.11.2007. De aftakking St.Martin – ESPAL (Sablons) komt in maart 2008 in dienst. De tramlijn kruist met een onderdoorgang de provinciale weg Le Mans – Tours en autofanaten weten dat deze weg regelmatig wordt afgesloten voor het normale wegverkeer en dan onderdeel is van het autorencircuit van Le Mans. Zovende trams en brullende racemonsters: een plaatselijke delicatessen.

Lyon. Voor de nieuwe tramlijn T4 werden bij Alstom 13 vijfdeelige lagevloer tweerichting motorrijtuigen van het type Citadis 302 besteld. Ze krijgen de voor Lyon gebruikelijke lengte van 32,42 meter. Gebruikelijk om dat men al 57 van deze trams heeft die rijden op de lijnen T1, T2, T3. (801-839, 840-847, 848-857). De nu bestelde trams worden geleverd tussen september 2008 en april 2009.

Marseille. In het vorige nummer schreven wij over de heropening van het trambedrijf. Daar valt het volgende aan toe te voegen. De eerste tram in Marseille, een paardentram, reed in 1876. Vanaf 1892 reden er stoomtrams en in 1900 maakte de elektrische tram zijn entree. Na de tweede wereldoorlog, werd in de vijftiger jaren het zeer omvangrijke tramnet geleidelijk ingekrompen en na 1960 bleef lijn 68 als laatste tramlijn gehandhaafd. In 1977 kwam het eerste metrotraject in dienst, gevolgd door een tweede lijn en een aantal verlengingen. Dit metronet heeft thans een lengte van 18,6 kilometer, waarvan 16,3 kilometer ondergronds. Kenmerkend is de grote afstand tussen de stations. Plannen om tramlijn 68 te verlengen werden met het oog op een mogelijke uitbreiding van de metro niet uitgevoerd. Maar ook de metroplannen raakten in de vergetelheid wat voornamelijk zijn oorzaak vond in de wat tegenvallende vervoerscijfers. Bij een verkeersplan uit 2000 werd weer prioriteit gegeven aan de uitbouw van lijn 68 en de aanleg van nieuwe tramlijnen. In feite een nieuw trambedrijf met nieuw materieel. En aldus besloten reed lijn 68 op 8.1.2004 voor het laatst, gingen de PCC's aan de kant, en ging men aan de slag.

Voor de heropening van het nieuwe trambedrijf kunnen verschillende data worden genoemd:

30.6.2007: eerste dag tramvervoer, drie dagen gratis,

3.7.2007: officiële opening door de Franse president,

4.7.2007: aanvang normale dienst.

Drie lezers reageerden op het bericht in het vorige nummer. Wij combineren uit deze reacties de onderstaande correctie/aanvulling.

Op 4.7.2007 vond de opening plaats van een tijdelijk gecombineerde lijn met als route: Euroméditerranée Gantès – Canebière – La Blancarde – Les Caillols (8,8 km.). In oktober 2007 is de opening van de zijtak La Blancarde – Eugène Pierre (1,5 km.) en dan gaan er twee lijnen rijden:

lijn T1: Eugène Pierre – La Blancarde – Les Caillols,

lijn T2: Euroméditerranée Gantès – Canebière – La Blancarde.

Lijn T2 is dan in feite een inkorting van de startlijn met in La Blancarde het overstappunt op beide lijnen. In september 2008 is de heropening van de tramtunnel Noailles – Eugène Pierre (0,9 km.) en wordt lijn T1 verlengd tot Noailles. Ongeveer de helft van de route Noailles – Les Caillols volgt het traject van de oude lijn 68.

Begin 2009 wordt lijn T2 vanaf Euroméditerranée Gantès verlengd tot Euroméditerranée Arenc (0,7 km.). Omstreeks 2012 komen er twee takken bij vanuit het stadscentrum: zuidwaarts naar Castellane en naar Quatre Septembre, waardoor een derde tramlijn T3 zal ontstaan en een aanpassing van lijn T2.

Eén van onze lezers tipt nog de informatieve site: <http://www.le-tram.fr/>

Naast het vroegere depot werd in Saint Pierre een nieuwe remise/werkplaats geopend.

Ook de metro wordt uitgebreid. Als eerste komt eind 2009 de verlenging van metrolijn 1 vanaf La Timone via La Blanche – Louis Armand – St.Barnabé naar La Fourragère in dienst.

Nancy. Men blijft het dapper volhouden. Ondanks alle vroegere problemen met spoorbuslijn T1 besloot men tot de aanleg van een tweede lijn, T2. Voor deze “tram sur pneu” installeert Bombardier wel een ander systeem van spoorgeleiding.

Nantes. Per 27.8.2007 werd een aantal wijzigingen van kracht. Lijn 2 werd vanaf Neustrie verlengd tot het SNCF-station Pont Rousseau; een kort nieuw traject. Lijn 3 werd vanaf Hôtel Dieu via bestaande sporen tot Neustrie verlengd waardoor in het centrum tussen Commerce en Pont Rousseau het dubbele aantal trams rijdt. Op lijn 1 werd de frequentie tussen Hôpital Bellier en Croix Bonneau in de spitsuren tot 3 minuten verhoogd. De tussendiensten tot Croix Bonneau werden verlengd tot Jamet. Deze door lijn 1 verlaten sporen (er wordt tegenwoordig via een andere route gereden) waren blijven liggen en worden dus nu weer gebruikt.

Nice. Afhankelijk van de agenda van de Franse president vindt de officiële opening van het nieuwe trambedrijf plaats tussen 10 en 24.11.2007.

Parijs. In aanleg is de 2,3 kilometer lange verlenging van tramlijn T2 vanaf Issy Val de Seine naar Porte de Versailles waar aansluiting komt op lijn T3. Op 26.6.2007 werd de automatische metrolijn 14 verlengd van Bibliothèque F. Mitterrand tot Olympiades. Een stukje van 680 meter. In HOV/RN 584 schreven we over de VAL metro op het vliegveld Charles de Gaulle. Deze wordt geëxploiteerd als CDGVAL. De tweede lijn waarover wij schreven komt in 2008 als “Lisa” in dienst tussen de terminals 2 en S3. Deze krijgt geen verbinding met de CDGVAL. Voor de tweede lijn werden 3 VAL208NG motorrijtuigen besteld.

In het nabijgelegen Versailles is het spoorwegregiment van het Franse leger gelegerd. Op twee open dagen op 23 en 24.6.2007 werd het gebruikelijke militaire materieel getoond en werden in samenwerking met de museumorganisatie AMTUIR ritten gereden met motorrijtuig 1 uit Versailles (bouwjaar 1897) en twee historische Sprague motorrijtuigen van de Parijse metro. Op de niet geëlektrificeerde sporen werd de tractie geleverd door generatoren op meegevoerde lorries. Het genoemde motorrijtuig 1 en het opheffen van de tram in Versailles in 1947 waren destijds aanleiding voor het oprichten van AMTUIR. Deze organisatie heeft in het vervoermuseum Colombes een fraaie collectie materieel bijeengebracht.

Straatsburg. De in HOV/RN 578 genoemde verlengingen van de lijnen C, D en de nieuwe lijn E kwamen op 27.8.2007 (officiële opening: 25.8.2007) in dienst. In het weekend was er vrij vervoer op alle lijnen.

Lijnennet per 27.8.2007:

- lijn A Ilkirch – Hautepierre
- lijn B Elsau – Hoenheim Gare
- lijn C Elsau – Neuhof Rodolphe Reuss
- lijn D Rotonde – Astride Briand
- lijn E Wacken – Baggersee.

De verlengingen Elsau – Ostwald (lijn B) en Wacken – Robertsau, Boecklin (lijn E) komen in december 2007 in dienst.

Toulouse. Zoals eerder bericht (HOV/RN 581) kwam op 30.6.2007 VAL metrolijn B in dienst. Aan de geheel ondergrondse lijn werd ook een tweede metroremise in gebruik genomen. Siemens leverde voor deze lijn 35 tweedelige motorrijtuigen plus 21 identieke rijtuigen ter versterking van het wagenpark van metrolijn A.

Valenciennes. Na de officiële opening op 31.8.2007 en een weekend vrij vervoer kwam op 3.9.2007 de verlenging Dutemple – Denain in dienst. In eerdere berichten schreven wij over de opening van een zijlijn vanaf Saint Waast naar het ziekenhuis in 2007. Een traject met een lengte van 800 meter. Dat wordt beslist later omdat met de aanleg nog moet worden begonnen. De lijn naar Condé sur Escaut (er is nu sprake van een eindbestemming in Vieux Condé) zou in 2010 in dienst moeten komen. Nieuw is het plan voor een lijn richting België met een eindpunt in Quiévrain. Opening: 2011. Deels volgt men daarbij de route van de vroegere meterspoor tramlijn.

GROOT BRITANNIË

Londen. De tramplannen voor West Londen zijn afgeblazen. Burgemeester Livingstone heeft hiervoor gezorgd, maar hij gokt op regeringssteun voor transversale spoorlijnen van West naar Oost, waar ook Stratford ligt, de locatie voor de Olympische Spelen 2012. Vier jaar is er gesleuteld aan het tramplan en zonder dat er maar één meter rails zal worden aangelegd heeft dit zo'n slordige € 45 miljoen gekost. De lijn zou lopen van Uxbridge naar Shepherd's Bush langs de Uxbridge Road. Gemeenteraadsleden en bewoners langs de route waren fel tegen de komst van een tram. En wel omdat dan veel verkeer naar smalle parallelstraten moest. Nu zal zit de zaak praktisch verstoep. Om verlichting te brengen komen er meer buslijnen en straks de West/Oost spoorroute. Onze correspondent rekende uit dat men voor het nu weggegooid geld 120 dubbeldek autobussen had kunnen kopen.

TFL (Transport for London) heeft voor de door haar overgenomen East London Line en North London Railway bij Bombardier 36 (+ 116 optie) motorrijtuigen type Electrostar (serie 376) besteld. Deze worden gebouwd in de Bombardier fabriek in Derby en geleverd in 2009/2010. Zie ook HOV/RN 575.

Manchester. Correctie op een eerder bericht (HOV/RN 584). De bij Bombardier bestelde motorrijtuigen (8 stuks) zijn hogevloer rijtuigen.

HONGARIJE

Keszthely. Deze stad ligt aan de westkant van het Balatonmeer. Een naburige gemeente is het bekende thermaal kuuroord Hévíz. Een toeristisch gebied. Hévíz is niet aangesloten op het spoorwegnet en dat heeft tot het idee geleid om beide plaatsen door middel van een enkelspoor interlokale tramlijn met elkaar te verbinden. De aanleg van de normaalspoor lijn kan door beide gemeenten worden bekostigd maar er is geen geld genoeg voor nieuwe trams. Daarom denkt men aan de overname van de in Boedapest buiten dienst gestelde UV tramstellen, maar een interessant koopje van elders wordt ook niet versmaad.

Szeged. De 12 uit Potsdam en Cottbus overgenomen KT4D motorrijtuigen (deels gemoderniseerd in Praag) rijden hier als 200 – 211:

- 200 = ex Potsdam 106
- 201 = ex Potsdam 121
- 206 = ex Potsdam 206
- 207 = ex Cottbus 51

202 = ex Potsdam 112	208 = ex Cottbus 57
203 = ex Potsdam 201	209 = ex Cottbus 64
204 = ex Potsdam 204	210 = ex Cottbus 66
205 = ex Potsdam 221	211 = ex Cottbus 67

Van de uit Rostock overgenomen aanhangrijtuigen werd de eerste als volgmotorwagen in dienst gesteld. Het rijtuig kreeg een hulpstuurstand en een stroomafnemer en kan dus zelfstandig rangeren.

De via Mittenwalder Gerätebau geleverde KT4D trams uit Berlijn (219.098 en 219.100) staan nog buiten dienst.

ISRAËL

Onze lezer die ons regelmatig informeert over Israël, bezocht kortgeleden dit land en stuurde de onderstaande impressie.

Haifa. Van de Metronit (dubbelgelede bus) is nog niets te zien. Op een enkele plaats staat een projectbord met de afbeelding van een geavanceerde bus. Geen tram.

Jeruzalem. In het zuidwesten van de stad is ongeveer 2½ kilometer rails gelegd. Volgens informatie wordt binnenkort in het noorden van de stad begonnen met de aanleg van rails. De design trambrug naar het centrum kwam in september 2007 gereed. Ook zijn er aanwijzingen voor een tramverbinding naar Ma'aleh Adumim, een oostelijk stadsdeel van Jeruzalem. In het toekomstige lijnenoverzicht was deze lijn tot nu toe niet ingetekend.

Tel Aviv. In het centrum worden verschillende straten verbreed. In Bat-Yam vinden op verschillende locaties grondwerkzaamheden plaats, o.a. Joseptal en de aanrijroute naar Jaffa. In Petha-Tiqva ligt het centrum "open".

NOORWEGEN

Oslo. Op 19.8.2007 werd tramlijn 13 vanaf Jar verlengd tot Bekkestua. In de maanden daarvoor werden op deze lijn de sporen vernieuwd waarbij gedurende enige tijd wisselend enkelspoor werd gereden. Er zijn plannen voor een centrum ringlijn via de Frederiks Gate en nieuwe lijnen naar Björvika en Fornebu. In onderzoek zijn de tramlijnen Ljabru – Hauketo en Sinsen – Tonshagen. De al zo'n 50 jaar met ophef bedreigde lijn naar Briskeby wordt opgeknapt. Bij de metro bestaat het plan lijn 2 te verlengen vanaf Ellingsrudaasen naar Lörenskog. Met het oog op een verhoging van de frequenties (zo wordt de frequentie op de Grorudlijn in 2008 verdubbeld) wordt er geen ouder metromaterieel buiten dienst gesteld.

OOSTENRIJK

Graz. De verlenging van lijn 6 in Peterstal wordt onder voorbehoud op 3.11.2007 geopend.

Bij Stadler werden 45 vijfdelige lagevloertrams van het type Variobahn besteld. Optioneel is een latere verlenging met twee rijtuigbakken. De 27,1 meter lange trams (2,3 m. breed) kunnen 151 passagiers vervoeren. De eerste 14 trams worden geleverd in 2009/2010, de rest in deelseries tot 2015. Ze worden als eerste ingezet op de voor deze rijtuigbreedte geschikte lijnen 4 en 5. Ongeveer 75% van het tramnet in Graz is al voor deze breedte aangepast. In 2015 is het gehele tramnet aangepast.

Linz. Op 14.7.2007 werd op de Pöstlingbergbahn een afscheidsrit gereden met het open zomermotorrijtuig II. Na de aanstaande ombouw van deze berglijn blijft één open motorrijtuig bewaard en deze kan dan alleen korte stukjes rijden op een stukje spoor dat bij het dalstation blijft liggen. Mogelijk worden meer afscheidsritten met het open materieel georganiseerd. De open motorwagens worden alleen op bestelling ingezet. Hierbij de opmerking dat van de drie nog dienstvaardige zomermotorwagens, alleen nummer II mag worden ingezet.

Na de uitbreiding tot vier sporen werd op 22.6.2007 de nieuwe ÖBB-halte Linz Ebelsberg geopend. Een nieuw vervoerknooppunt met aansluitende buslijnen en een halte voor tramlijn 2 in de onderdoorgang direct onder de perrons.

Er zijn plannen om het trolleybusnet (4 lijnen) door een tweetal verlengingen uit te breiden. Maar men overweegt ook de trolleybussen te vervangen door aardgasbussen.

Wenen. Een lezer attendeert ons op de website www.wienerlinien.at Hierop worden 40 motorrijtuigen type E6 en 40 aanhangrijtuigen type c6 te koop aangeboden. In goede staat van onderhoud en geschikt voor elk trambedrijf. Dit op lijn U6 ingezette materieel wordt binnenkort vervangen door nieuwe T1 motorrijtuigen, zoals bericht in het vorige nummer.

Voor alle motorrijtuigen typen A en B werd nu pas een vergunning afgegeven voor het rijden van tunneltrajecten. Dat heeft zes jaar moeten duren. De vervolgserie A1 (in aflevering) heeft deze toelating nog niet.

SPANJE

Alicante. Het eerste gedeelte van de tramtunnel in het centrum tot Mercado Central kwam op 10.5.2007 in dienst. De aftakking naar Cabo de Huertas komt later in dienst. Er worden nu 2 tramlijnen geëxploiteerd op de routen:

- Mercado Central – Campello

- Puerta del Mar – La Goteta.

In eerdere berichten was steeds sprake van meersysteem motorrijtuigen voor de te elektrificeren spoorlijn naar Altea. Naar thans blijkt wordt deze lijn met 750V geëlektrificeerd waarvoor trams met deze spanning worden geleverd. Deze worden niet, zoals eerder bericht, gebouwd door Alstom, maar door Vossloh in de eerder overgenomen Alstom fabriek in Valencia. Alstom levert voor deze 10 motorrijtuigen wel de elektrische installatie.

Bilbao. De tramlijn werd met 1,4 kilometer verlengd vanaf Basurto tot Rekalde.

Santa Cruz de Tenerife. Dit nieuwe trambedrijf (zie HOV/RN) blijkt op verschillende data in gebruik genomen te zijn. Nagenoeg de gehele maand mei 2007 werd een proefbedrijf met passagiers afgewikkeld. De officiële opening vond op 2.6.2007 plaats met in het weekend gratis vervoer. De normale dienstuitvoering begon op 4.6.2007. De wat oudere inwoners herinnerden zich nog het vroegere trambedrijf van 1901 tot 1956. Men is van plan 6 motorrijtuigen bij te bestellen voor een zijlijn naar La Cuesta en een aftakking naar Tuca. Hiervoor wordt tot 2009 totaal 2,3 kilometer aangelegd. Als dit gereed is wordt een lijn 2 in dienst gesteld.

Sevilla. Toen in 1962 de laatste tram door de stad rammelde zal niemand hebben vermoed dat 45 jaar later dit vervoermiddel weer zijn opwachting zou maken. En daar waar wij sinds 2001 zes keer hebben bericht over een nieuw metro/trambedrijf, date-

ren de plannen uit de zeventiger jaren, al vrij snel dus na de ophef van de laatste tramlijn. Plannen die in de jaren vóór de komst van de Wereldtentoonstelling in 1992 steeds mooier werden. Maar van de metroplannen werd toen niets gerealiseerd op een kort tunneltraject na, dat straks alsnog gebruikt gaat worden. Alleen de spoorweginfrastructuur kreeg vóór de Wereldtentoonstelling veel aandacht, o.a. met de opening van de eerste AVE hogesnelheidslijn Madrid – Sevilla en een daarbij behorend nieuw station.

Wij zetten alle vorige berichten op een rij en wijzen op een lijnkaart en foto's in het tijdschrift Stadtverkehr 6/07 (juni 2007), waaraan wij ook een aantal gegevens ontlenu.

Vooraf dit: ook in Sevilla is men wat huiverig om over een tram te spreken. Men heeft het consequent over een Metro. Toegegeven: in het centrum komt alles ondergronds en dat lijkt er dus wel op, maar het bestelde materieel is typisch tram. En ook de bovengrondse Metrocentrolijn in het oude centrum is een tramlijn van de zuiverste soort. In dit bericht volgen wij deze verwarving: Metro en Metrocentro, maar u als geïnformeerde lezer weet dan dat wij het over een normaalspoor lijnennet hebben met lagevloertrams.

Onveranderd is er sprake van een net bestaande uit 4 lijnen. Zoals gezegd: in het centrum ondergronds met bovengrondse uitlopers tot in de voorsteden.

Sinds 2003 wordt gewerkt aan de aanleg van de ± 18 kilometer lange metrolijn 1 met 22 stations op de route Montequinto – Universidad Pablo de Olavide – Prado – Puerta de Jerez – Plaza de Cuba – Avenida Blas Infante – San Juan de Aznalfarache – Ciudad Expo. Deze oost/west lijn passeert het historische centrum langs de zuidkant. Door wijzigingen van de plannen en tegenslagen bij de bouw werd de aanleg vertraagd. Als openingsdatum wordt 30.9.2008 genoemd. Er zijn vier verlengingen/afzakkingen gepland, waarvan nog niet duidelijk is of dit verlengingen van deze lijn 1 worden of aparte toevoerende (pendel)lijnen. Zo komt er een oostelijke aftakking (12 km.) naar Alcalá de Guardaira en een verlenging vanaf Montequinto naar Dos Hermanas (5 km.). Aan de westkant komt er een verlenging in Aljarafe naar Palomares del Rio – Coria del Rio (28 km.) en een aftakking naar de gemeenten Bormujos en San Juan. Met de aanleg van de verlenging in Aljarafe wordt in 2008 begonnen, de andere uitbreidingen bevinden zich nog in de planfase inclusief plaatselijke onderzoeken naar tracévarianten.

Ook de metrolijnen 2 en 3 zitten nog in de planfase. Lijn 2 is een tweede oost/westlijn die langs de noordkant van het centrum is geprojecteerd en lijn 3 wordt een noord/zuidlijn ten oosten van het centrum. Uiteindelijk moet er nog een vierde lijn komen in de vorm van een ringlijn ruim rond het centrum.

Komen we toe aan de Metrocentro. Het historische centrum van Sevilla wordt gekenmerkt door een aantal onsamenvangende voetgangersgebieden, veelal in nauwe straten. Volgens een plan met een lange titel wil men de komende jaren het centrum opwaarderen en deze voetgangersgebieden aan elkaar smeden met veel ruimte voor voetgangers en fietsers met terugdringing van het gemotoriseerde verkeer, inclusief het intensieve busverkeer. Met in dit gebied een frequent rijdende tram: de Metrocentro. Dit is een bovengrondse tramlijn met een lengte van 1,3 kilometer met 4 haltes: Plaza Nueva – Archivo de Indias – Puerta de Jerez – Prado. Bij de haltes Puerta de Jerez en Prado kan worden overgestapt op metrolijn 1. De in dubbelspoor aangelegde tramlijn heeft in de Avenida de la Constitución, dat is langs de kathedraal, over een lengte van 250 meter een stuk strengespoor. Vanaf het eindpunt Prado ligt een 400 meter lang dienstspoor naar de remise bij het busstation op het terrein van het vroegere station. Over de gehele lengte is bovenleiding aangebracht, waarvan in 2008 weer 400 meter bij de kathedraal wordt verwijderd vanwege het storende aanzicht.

Voor de Metro werden bij CAF/Elin 17 vijfdelige motorrijtuigen met een lengte van 31,3 meter besteld. Hiervan werd dit voorjaar een vóórserie van 4 stuks afgeleverd. Door de vertraagde aanleg van metrolijn 1 worden deze trams eerst op de Metrocentro ingezet. Voor de Metrocentro werden bij CAF/Santana 5 lagevloer motorrijtuigen besteld die pas in september 2008 worden geleverd. Anders dan de trams voor metrolijn 1 worden deze voorzien van een batterijvoeding om het toekomstige bovenleidingloze stuk bij de kathedraal te kunnen berijden. Vandaar het tijdelijke karakter van dit stukje spoor met bovenleiding.

In Spanje waren in mei 2007 burgemeesterverkiezingen. Een bij ons onbekend verschijnsel is dat in landen/steden met een gekozen burgemeester zo'n man of vrouw binnen zijn ambtsperiode iets zichtbaars wil presteren. Het was de zittende burgemeester er dus veel aan gelegen om vóór de verkiezingen het project gereed te hebben. In april 2007 stond al een lagevloertram van CAF/Elin bij het eindpunt Prado onder bewaking opgesteld om het publiek met de tram kennis te laten maken. Op 7.5.2007 werd de stroom ingeschakeld en was er op 7 en 8.5.2007 een proefbedrijf. Of de burgemeester is herkozen weten wij niet. De normale dienstuitvoering op de Metrocentro laat nog enkele maanden op zich wachten. Wel ging in juni 2007 een proefbedrijf van start. Voor de Metrocentro zijn er forse uitbreidingsplannen. Zo is voorzien om het enkelspoor naar de remise van een tweede spoor te voorzien en via de Avenida de Carlos V te verlengen naar het station Santa Justa. Uiteindelijk moet er een C-vormige lijn door het centrum komen met in smalle straten enkelspoor en éénrichting verkeer.

TSJECHIË

Liberec. Ook voor Liberec hebben wij een actieve lezer. Dat wil zeggen: een lezer die ons regelmatig over dit bedrijf bericht. Zo ook het onderstaande.

Regiotram Nisa. In 2006 is op verzoek van de verschillende gemeenten in de streek een plan opgesteld voor light-rail verbindingen in en om Liberec met Karlsruhe als voorbeeld. Er zal namelijk waar mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande spoorlijnen. Het plan genaamd Nisa (de Tsjechische naam voor de hier stromende rivier de Neisse) voorziet in zeven lijnen:

1. Zittau (D) – Hradek n.N. – Liberec – Vratislavice – Jablonec n.N.
2. Jablonec n.N. – Tanvald
3. Tanvald – Harrachov, station ČD
4. Harrachov, station ČD – Harrachov, centrum
5. Smržovka – Josefuv Důl
6. Tanvald – Zelezný Brod
7. Liberec – Raspenava – Hejnice – Bily Potok

Lijn 1 zou de hoofdlijn moeten worden die de huidige tramlijnen 5 en 11 van Liberec gaat vervangen. Er zijn al eerder, minder uitgebreide plannen voor dit gebied gepresenteerd; eventuele uitvoering van het huidige plan zal zeker niet de eerstkomende jaren te verwachten zijn. Niet voor niets zijn de (smalspoor)baan en bovenleiding van genoemde lijnen 5 en 11 onlangs geheel vernieuwd.

Het trambedrijf van Liberec beschikt thans over 8 T3 motorwagens met verlaagd middendeel: 6 voor normaalspoor (37, 45, 46, 47, 48 en 54) en 2 voor smalspoor (22 en 23).

Museumlijn 1 reed/rijdt dit jaar zeven maal (op feestdagen) tussen Lidove Sady en Viadukt. Motorwagen 78 doet hierop dienst maar krijgt eind van dit jaar assistentie van motorrijtuig 117 die in 1953 te Jablonec in dienst werd gesteld en momenteel bijna geheel is gerestaureerd.

Pizen. Een aantal gelede KT8D5 motorrijtuigen kreeg een lagevloer middenbak. Tot 2010 worden zo alle 12 trams van dit type omgebouwd.

Praag. Op 22.8.2007 werd officieel begonnen met de aanleg van de verlenging Laurova – Radlicka. Het nieuwe traject met twee tussengelegen halten krijgt een vrije baan in het midden van de weg. Bij het station Radlicka komt een dubbelspoor eindpunt. De verlenging komt eind 2008 in dienst. Niet vóór 2010 denkt men met de aanleg van de ± 11 kilometer lange metrolijn D te beginnen. Deze lijn met 10 stations begint bij het Centraal Station, volgt de rechteroever van de Moldau en verloopt dan parallel aan metrolijn C naar het zuiden van de stad. De kosten worden begroot op € 1,6 miljard waarvoor via aanbesteding particulier kapitaal wordt aangetrokken. Deze investeerder(s) moet dan na een nog vast te stellen exploitatieperiode de metrolijn voor een zacht prijsje aan de gemeente overdragen.

TUNESIË

Tunis. In juli 2007 werden de eerste door Alstom geleverde Citadis 302 lagevloer motorrijtuigen in dienst gesteld op lijn 1. In totaal komen er 30. Er wordt gewerkt aan een verlenging (5,5 km.) van lijn 4 vanaf Den Den naar Manouba (Universiteit).

TURKIJE

Istanboel. In juni en juli 2007 arriveerden vanuit Keulen de eerste 6 Stadtbahn motorrijtuigen uit de serie 2000 (2011, 2013, 2015, 2016, 2025 en 2043). Ze zijn bestemd voor de tramlijn Zeytinburu – Buglicar die voorzien is van hoge halteperrons. Als eerste verscheen de blauw/wit geschilderde 213 (ex 2013) in dienst.

VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN

Doebai. In oktober 2007 wordt door Kinki Sharyo het eerste vijfdelige metrotreinset afgeleverd. In totaal gaat het om een levering van 44 stellen.

Met dank aan de vele lezers die ons berichten, aanvullingen, opmerkingen en correcties zonden. Die vindt u terug in de berichten Adelaide, Melbourne, Oostende, Bordeaux, Marseille, Londen, Haifa, Jeruzalem, Tel Aviv, Wenen en Liberec.

Nieuws uit Portland, Oregon USA

door Michael Feldman (24 augustus 2007)

Portland, Oregon heeft twee tramsystemen: de Portland Streetcar, een nieuwgebouwde stadstram met voornamelijk straat-spoor, en de Metropolitan Area Express, een regionaal light-rail sneltramnetwerk, met voornamelijk vrije baan. Van beide is er wat te berichten.

Op vrijdag 17 augustus, werd de laatste geplande verlenging geopend door management en de nodige politici. De Streetcar, waarvan het eerste gedeelte in

2001 in dienst ging, bestaat nu uit een grote 12-km lus, meestal in eenrichtingsstraten, door de binnenstad. Van Good Samaritan Hospital ten noordwesten van het centrum, gaan de trams oostwaarts tot 11th Avenue, dan zuidwaarts tot Portland State University (+/- 25000 studenten), dan nogmaals oostwaarts tot vlakbij de rivier de Willamette, en dan langs de westkant van de rivier tot South Waterfront, een lege "brownfield" wijk die herleving ondergaat met nieuwe flatteuren en een medisch centrum van Oregon Health and Science University. Van South Waterfront gaan de trams noord- en westwaarts terug door de stad naar het ziekenhuis.

Het materieelpark bestaat uit 001-007, Astra-modellen van Skoda-Inekon uit 2001-2002, en 008-010, vrijwel identieke Inekon Trio-modellen uit mei 2007.

Alle tien zijn 20 meter lang, driedelig volgens twee-kamers-met-bad ontwerp. De zwevende middenbak (met twee brede deuren per zijde) heeft een lage vloer; de eindbakken (met elk een 2-assige motordraaistel) een hoge. Zeven rijtuigen kunnen een 12-minutendienst onderhouden. Via de website www.portlandstreetcar.org kan men de werkelijke aankomsttijden op elke halte zien op een plattegrond. Tegenwoordig nemen zo'n 10.000 passagiers per dag de Streetcar.

Met veel discussie en inspraak is een financieringsplan in voorbereiding, om een tweede 10-km lus te bouwen, ditmaal ten oosten van de rivier. De twee delen zullen worden samengebracht door rails te leggen in de Broadway Bridge, aan het noordeinde van het centrum. De stadsoverheid gaat dit voorstel indienen aan de Federal Transit Administration in Washington, DC. Als het voorstel slaagt, dan betaalt de federale regering 50% van de infrastructuur- en materieelkosten (totale kosten geschat op \$150 miljoen). Wordt vervolgd.

Nog een streetcar-berichtje. In juni 2007, stelde het federale Congress \$4 miljoen beschikbaar aan de stad Portland, die het geld doorgeeft aan Oregon Iron Works, gevestigd ten zuiden van de stad, om het prototype te bouwen van een Astra-achtig stadstramrijtuig. Het blijkt dat OIW licenties heeft gekregen van Skoda. Daar er nu zo'n 80 steden in de VS interesse hebben in nieuwe stadstramsystemen, kan dit prototype tot een enorm orderboekje voor OIW leiden. Wordt vervolgd.

Nu de regionale sneltram, de MAX. Het huidige net bestaat uit een 53-km stamlijn tussen Gresham, 24 km ten oosten van het centrum (in 1986

geopend) en Hillsboro, 29 km ten westen (1998). In het centrum liggen de rails, oost-west-georiënteerd, in de eenrichtingsstraten Morrison en Yamhill. De rails en haltes liggen links in de straten, door tegels afgezet van het autoverkeer.

De lijn steekt de Willamette over op de Steel Bridge, een zeer interessante dubbeldekshefbrug uit 1912. Deze brug is de enige in de wereld met twee dekken die onafhankelijk van elkaar geheven kunnen worden. Boven rijden de MAX-treinen, en ook autoverkeer, terwijl beneden de reizigerstreinen van Amtrak en de goederstreinen van BNSF rijden. Buiten de binnenstad gaat de MAX vrijwel helemaal op eigen baan, langs autosnelwegen of verbrede gewone wegen.

Ten oosten van het stadscentrum vindt men twee zijlijnen, 8.9 km in noordelijke richting Luchthaven (2001) en 9.3 km ook in noordelijke richting Expo Center (2004). De Luchthaventreinen eindigen vlakbij de bagage claim. Beide zijlijnen zijn aangesloten op de stam, en alle treinen eindigen in, of doorkruisen, het stadscentrum. Expo Center splitst af van de stam op Rose Quarter Junction, en Luchthaven splitst af op Gateway Junction.

Het hele net is 71.3 km en 64 haltes lang. Op alle lijnen onderhoudt men een 10-15-minuten dienst in de spits, wat op gemeenschappelijk trajecten op een 5-minutendienst (of zelfs lager) neerkomt. De treinen rijden tussen ongeveer 5u00 's morgens en 1u30 's nachts. In de vroege en late uren bestaat er ongeveer een 20-25-minutendienst. Momenteel vervoert de MAX zo'n 110.000 reizigers per dag, een groei van 5.8% van vorig jaar.

Het materieelpark bestaat uit drie series van totaal 105 tramstellen:

-- 101-126 van Bombardier uit 1986. Dit zijn klassieke 6-assige, enkelgelede, tweerichting, hogevloervoertuigen, die nu steeds gekoppeld rijden met de latere lagevloermodellen.

-- 201-252 van Siemens SD600, en de vrijwel identieke 301-327, SD660, uit resp. 1997 en 2004. Deze zijn van het Grenoble-model, tweerichting, dubbelgelede, 70% lagevloer met korte middenbak en kleine middenwielen. De 201-252 waren de eerste moderne lagevloertrams in Noord-Amerika.

Aan de MAX worden twee verlengingen aangelegd, in 2009 afgerond. Ten eerste komt er een nieuwe 10,5-km zijlijn, nogmaals aangesloten op de oostelijke stamlijn, ditmaal richting Clackamas ten zuiden van de stad. Deze lijn splitst af op Gateway Junction, en volgt de autosnelweg I-205, net als die richting Luchthaven.

Ten tweede bouwt men een nieuw binnenstadstraject, noord-zuid georiënteerd en

2.9 km in lengte, in Fifth en Sixth Avenues, eenrichtingsstraten die als Bus Mall sinds 1978 hebben gediend. De Mall wordt helemaal verbouwd, met MAX rails en nieuwe haltes. De bussen rijden voorlopig op Third and Fourth Avenues, tot de nieuwe Mall klaar is in september 2009. Overigens is de Mall niet helemaal autovrij; de meest linker van de drie rijstroken blijft open voor autoverkeer.

De nieuwe lijn dient zowel de Universiteit (ten zuiden van de binnenstad) als het spoorwegstation (ten noorden), en komt op de Steel Bridge samen met de andere lijnen. Men is van plan zowel de Expo Center als de Clackamas treinen over de nieuwe Mall te leiden, terwijl de Gresham- en Luchthaven treinen op het oude traject blijven. Toch komen er vier in plaats van drie lijnen samen op de brug en de Rose Quarter Junction, wat betekent een trein om de 2-3 minuten per richting. Wel werd de brug zwaar verbouwd in 1984-86!

Portland heeft een interessant verkeersprobleem. De binnenstad heeft een strikt straatplan, uitgelegd rond 1860. Alle straten gaan of oost-west of noord-zuid, met "blocks" tussen twee straten van precies 200 voet (61 meter). Aangezien een SD600 of SD660 92 voet (28 m) lang is, neemt een stoppende tweewagentrein 184 voet -- bijna een heel block -- in beslag, dus is het onmogelijk de groei op te vangen met langere treinen zonder het kruisende autoverkeer te hinderen.

Momenteel is er discussie of de MAX op de lange termijn in een stadstunnel (wel dan niet onder de rivier) moet worden verhuisd. Dat zal (waarschijnlijk te) veel geld kosten.

Voor de nieuwe MAX-diensten komen er 21 stellen (met optie van nog drie) van Siemens, model S70-Avanto. De Avanto's zullen wat meer reizigers kunnen nemen dan de oudere SD's. Twee gekoppelde stellen zullen 193 voet lang zijn, en maar een bestuurderscabine hebben. Een trein zal steeds uit 2 stellen bestaan, rug-aan-rug gekoppeld.

Behalve de Streetcar en de MAX, komt er eind 2008 een 22-km regionale spoorlijn in dienst ten westen van de stad. Deze lijn, voornamelijk over een bestaande goederenlijn, verbindt een MAX-station in Beaverton met de buitensteden Tigard, Tualatin, Sherwood, en Wilsonville. Men plant een 30-minutendienst, uitgevoerd met diesel-multiple-unit (DMU) treinen van Colorado Railcar.

SPORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

Ingaande de nieuwe dienstregeling in december zou opnieuw een poging ondernomen worden de locomotieven van de reeksen 22 en 25 af te voeren. Dit maakt nu wat meer kans, omdat de M6-stuurstanden eindelijk massaal in dienst komen. Per trein wordt er zo één loc reeks 21/27 bespaard. Uiterlijk in 2009 moeten de reeksen 15 en 16 van de sporen verdwijnen.

Op de Baan meldt dat de beschadigd terzijde staande elektrische locomotieven 2305 en 2554, waarvan onze redactie nog geen afvoerdatum van gemeld is, in augustus te Salzannes zijn gesloopt.

Opnieuw zijn de 20's vervangen voor de treinen met M6 tussen Brussel en Luxemburg. Het vervangen van 13's voor de laatste IC's Oostende – Antwerpen die nog met deze locs reden hebben ervoor gezorgd dat nu twee 13's en de CFL 3005 beschikbaar zijn voor de dienst Brussel – Luxemburg. Reeks 20 is wel weer eens met goederen te zien op lijn 162! Zij hebben de ketelwagentreinen uit Feluy via deze verbinding overgenomen van reeks 26, welke niet meer is toegelaten op lijn 162 Namen – Luxemburg.

Diesel locomotieven

NMBS en DB gaan meer BR 225 inzetten in België, de locs zouden hierbij ook weer treinen tot Antwerpen moeten gaan rijden (ter compensatie van de reeks 77 in Duitsland). Overigens zijn meer ontwikkelingen rond de lease van zware diesel- en elektrische locomotieven te verwachten in de komende periode, maar hierover later meer. Het zou wel tot gevolg hebben dat de locs reeks 55 uiterlijk in 2010 verdwenen zijn, mogelijk al eerder. Momenteel staan van de 28 nog in dienst zijnde locs al meerdere exemplaren in Salzannes te wachten op een beslissing tussen herstel van schade of defecten, of afvoer. De 5504 werd na de 5541 (zie de vorige editie) al afgevoerd en is inmiddels ook al gesloopt.

De 5308, eerder zwaar beschadigd te Antwerpen, en de eerder buiten dienst gestelde 5525 werden in augustus gesloopt op het terrein van CW Salzannes. In dezelfde maand verdwenen er eindelijk weer eens buiten dienst gestelde locs naar de sloperij Recylux in Aubange: 5502, 5504, 5524, 6224, 6235, 6269 en 6307. Deze sloperij had tot begin dit jaar de beschikking over een eigen rangeerloc, de voormalige 8520. Nadat deze defect gegaan is, werd hij in april gesloopt. De loc is, met het afvoeren van een nieuwe sleep slooplocs, vervangen door de 8218, welke eveneens aan Recylux verkocht is. In Aubange staat verder nog de 8502, welke door een stootjuk is geduwd en niet mee zo makkelijk van zijn plek te krijgen is.

De 5101, 5143 en 5146 werden verkocht aan de Franse firma Seco-Rail, die ze gaat gebruiken voor bouwwerkzaamheden in Algerije.

Vooralsnog is alleen van de 5517 de ATB-installatie verwijderd. De overige vier ATB 55-ers zijn nog altijd te zien in Nederland, hoewel dat eigenlijk per 10 september niet meer zo zou zijn. In Salzannes zullende 7866-7870 voorzien worden van de ATB-apparatuur uit de 55-ers.

De 7388 muteerde van Schaarbeek naar Charleroi als gevolg van het inzetten van drie 77-ers (vooralsnog nog van de stelplaats van Antwerpen) in het Brusselse.

Saillant detail bij de aanrijding met het wegverkeer van de 8257 in de Antwerpse haven op 28 juni is overigens dat deze loc de enige rangeerloc van de reeks 82/73/74 is, welke uitgerust was met een zwaailicht, juist voor het wegverkeer. Zo wordt eens te meer duidelijk dat allerlei zichtbaarheidmaatregelen weggegooid geld zijn. Als je een trein over het hoofd kan zien, maakt een zwaailicht (of gekleurd vlak) ook niet veel meer uit...

Treinstellen

Inmiddels zijn de volgende CityRail-treinstellen in dienst gekomen: 966 (ex 671), 973 (ex 679), 975 (ex 681), 977 (ex 683), 978 (ex 707), 986 (ex 717), 992 (ex 723), 993 (ex 724) en 996 (ex 727). In Mechelen staan de 711, 712, 713, 715, 720, 725, 729 en 730 voor de verbouwing tot de CR-stellen 981, 982, 983, 985, 989, 994, 998 en 999.

In de CW van Mechelen werd in juni het eind 2005 uit dienst genomen stel 174 gesloopt.

Rijtuigen

Vanaf eind augustus worden de stuurstandrijtuigen type M6 eindelijk in de normale dienst ingezet. Eerst zijn ze te zien in de IC Antwerpen – Charleroi, vanaf 1 oktober ook Antwerpen – Oostende.

DLC/Crossrail

Begin oktober kondigden DLC en het Zwitserse bedrijf Crossrail (een deel van multinational Ewals) aan te gaan fuseren. Er ontstaat hierdoor één groot bedrijf, dat onder de naam Crossrail zal verdergaan. Uiteraard zijn de groeiprognoses enorm, maar dat is niet ongewoon in deze tijd.

Overig nieuws

Op 25 en 26 augustus werden voor het eerst enkele internationale treinen tussen Luik en Aken omgeleid via lijn 40, 24 en 39 als gevolg van werkzaamheden op de normale verbinding (lijn 37).

Op 15 september hield de NMBS een landelijk festijn met open dagen en extra ritten. Zo waren de werkplaatsen van Bascoup en Antwerpen Noord te bezoeken, waartoe er extra treinen waren ingezet. In Brussel werd met een stoomtrein over de ring gereden en was een materieelshow op het station Zuid.

Op 2 september ontspoorde enkele zelflossers van een lege kolentrein Creutzwald – Antwerpen tussen Ottignies en Genval.

Op 20 september ontspoorde de 1355 te Waremmé, tijdens het rijden van IC 430 Maastricht – Brussel, één van de twee dagelijkse treinen op deze verbinding, welke gebruik maakt van de klassieke verbinding tussen Luik en Leuven.

Ook het laatste deel van de Belgische Vennbahn, tussen Malmédy en Trois-Ponts, zal worden opgebroken.

In Clabecq wordt op het terrein van de oude hoogovensite een overslagstation gebouwd om steenslag uit de groeve van Quenast makkelijk over te slaan op de binnenvaart. Het nieuwe bedienpunt zal niet voor veel extra treinverkeer gaan zorgen, aangezien de bediening van Quenast nu al via Clabecq loopt om spoortechnische redenen.

Sinds september rijdt een nieuwe containershuttle op maandag, woensdag en vrijdag tussen de CHZ-terminal in Zeebrugge en Dourges (Frankrijk).

In november sluit de cokesfabriek van Macinelle, waardoor de kolentreinen naar het losspunt aan lijn 260A tot het verleden gaan behoren. Over genoemde lijn zal niet veel meer overblijven dan de losse locritten tussen Monceau en Blanchisseries voor het uitwisselen van locs en personeel. Om de hoogovens van Marcinelle toch van cokes te voorzien, zullen wel nieuwe cokestreinen gaan rijden uit de Antwerpse haven.

TTC gaat dit najaar een nieuwe 'Bergland-Expres' rijden tussen Rotterdam en Brussel en Bourg-Saint-Maurice in Frankrijk.

Nadat de NMBS jarenlang alle adviezen om de oude spoorweghandelsloods Tour & Taxis in Brussel om te turnen tot spoorwegmuseum in de wind had geslagen en het complex had verkocht aan een projectontwikkelaar, is men nu om duistere reden alsnog van plan het als nationaal spoorwegmuseum te gaan inrichten. Men wil het complex nu via de rechter terugkopen, waarbij men zich berust op een clause dat de NMBS het terug zou mogen kopen als er een aantal jaar niks aan gedaan zou zijn. Er is inderdaad weinig gedaan met de locatie, behalve het opbreken van sporen en een verdere verpaupering. Uiteraard laait de discussie over het museum weer op, en nog vanzelfsprekender – zeker in deze tijd – is dat in dergelijke discussies de Vlaams-Waals-Brusselse spanningen hoogtij vieren.

CHINA

Shanghai investeerde begin deze eeuw een bedrag van 1,25 miljard US\$ in een zweeftreinsysteem naar het vliegveld Pudong, dat eind 2002 in bedrijf kwam. Het betrof een traject van 30 km lang. Deze zweeftrein volgens het magnetische levitatiesysteem (malev) kent een snelheid van 431 km/h. De autoriteiten van Shanghai hebben de verlenging van deze lijn voorlopig in de ijskast gezet, waarvan de kosten begroot waren op US\$ 5,3 miljard voor 200 km, i.e. \$ 26.400.000 per km! Redenen ervoor zijn het ver achterblijven van het aantal passagiers, de angst van de bevolking voor magnetische straling en niet in het minst de bouwkosten, die tweemaal zo hoog zijn als voor een hoge-snelheidslijn. Het voortbestaan van het huidige commerciële zweeftreintraject is derhalve serieus bedreigd. Een tegenslag dus voor de joint venture van Thyssen-Krupp en Siemens. (Een uitgebreid artikel hierover staat in NRC / Handelsblad van 14-9-2007). ThN.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang

De soap rondom de beursgang van DB gaat onverdroten voort. Zoals eerder aangegeven is het belangrijkste kritiekpunt het gegeven dat DB het economisch eigendom van het spoorwegnet krijgt voor een periode van 15 jaar, waarna de Duitse staat dit kan terugkopen. Allerwegen wordt gewezen op de risico's die daarmee gepaard gaan, want het is niet ondenkbaar dat wanneer de *Bund* vanwege de enorme kosten (geschat wordt € 8 miljard) zal terugschrikken wanneer men het net over 15 jaar zou willen terugkopen.

De door de deelstaten gevormde *Bundesrat* (vergelijkbaar met onze Eerste Kamer) heeft al laten weten de voorkeur te geven aan een splitsing van DB in een staatsbedrijf dat voor de infrastructuur zorgt en een beursgenoteerd vervoerbedrijf. Als DB eigenaar van het spoorwegnet blijft vreest men dat de gebruiksheffing fors zal stijgen en de beschikbaarheid van infrastructuur voor met name het regionale vervoer juist zal verminderen. Om dit te bereiken heeft men een juridisch onderzoek gedaan, dat tot de conclusie kwam dat het voorstel om DB het eigendom over de infrastructuur te geven indruist tegen de Duitse grondwet, die stelt dat de Staat te allen tijde de controle over de (spoorweg)infrastructuur moet behouden. Ook een aantal TV-programma's wijdde aandacht aan de niet altijd even zorgvuldige manier waarop DB met de infrastructuur omgaat, zoals onder meer het programma *Kontraste*. De uitzending kunt u nog enige tijd bekijken via

http://www.rbb-online.de/_kontraste/beitrag.jsp?key=rbb_beitrag_6448369.html.

De deelstaten vrezen verder dat de privatisering van DB zal leiden tot een ongekend *Nebenbahnsterben*. De *Frankfurter Rundschau* berichtte over interne stukken van DB die spreken van de opheffing van 2.000 kilometer spoorlijn.

DB reageerde gewoontegetrouw direct en scherp op deze uitspraken en ontkende alle snode plannen, hield de risico's voor overdreven en noemde de juridische bezwaren grote onzin. Desondanks is het de vraag of deze achtergrondgevechten iets uithalen, want de deelstaten hebben onder aanvoering van Hessen, Brandenburg en Sachsen-Anhalt aangekondigd dat de *Bundesrat* de beursgang zal afwijzen wanneer niet aan een aantal voorwaarden is voldaan. De *Länder* willen onder meer inspraak in de ontwikkeling van de spoorweg-infrastructuur en verlangen een compensatie voor de verwachte stijgingen van de gebruikvergoeding. De *Bundestag* liet zich ook niet onbetuigd en gaf aan dat men de voorstellen grondig wil bestuderen alvorens tot een oordeel te komen. De voorzitter van coalitiepartij SPD Hermann Scheer gaf zelfs aan dat zijn partij de huidige voorstellen voor de beursgang niet zal steunen, waardoor het voorstel geen meerderheid zal krijgen in de *Bundestag*. De andere coalitiepartij, CDU/CSU, is optimistischer maar verlangt we enkele aanpassingen, vooral op het gebied van de zeggenschap over de infrastructuur en het verzekeren van een vrije concurrentie tussen spoorvervoerders.

Net voor redactiesluiting ontplofte nog een ander bommetje, waardoor de toch al niet optimale verhouding tussen *Bund* en *Länder* verder op scherp wordt gezet. De *Financial Times Deutschland* berichtte dat uit analyse van het onderhoudscontract voor de infrastructuur was gebleken dat de onderhoudsplicht van DB Netz beperkingen kent. Voor trajecten met een vervoerwaarde van minder dan 1.000 reizigerskilometers per kilometer per werkdag en perrons met minder dan 100 in- en uitstappers per werkdag (bij "complexe" perrons, zoals een middenperron op een dubbelsporig traject met gelijkvloerse toegang) geldt deze plicht niet; de *Länder* zouden hier evenmin geld voor krijgen. Voor een landelijke deelstaat als Mecklenburg-Vorpommern zou dit de sluiting van de helft van de stations en halten betekenen. De *Länder*, wier verkeersministers toevallig bijeen waren voor een conferentie over de beursgang, ontstaken in woede en kondigden aan nu zeker niet zonder duidelijke en schriftelijke garanties met de beursgang in te zullen stemmen. DB en Tiefensee maakten het aanvankelijk nog erger door in alle toonaarden het bestaan van de plannen te ontkennen, terwijl de documenten gewoon op de site van de krant stonden (www.ftd.de). De gevol-

gen van deze onhandige actie zijn nog niet te overzien, maar zullen het toch al wankele vertrouwen in de plannen beslist niet verbeteren. Intern wordt al gerekend met vertraging van de beursgang tot (ver in) 2008.

Nog een aantal opmerkelijkheden rondom de beursgang:

- *Bahn für Alle* organiseerde op 8 september een *flash mob* als protest tegen de beursgang. Op 50 stations werd om 5 voor 12 een hels kabaal ontketend met fluitjes en trommels en liet men spandoeken zien. Twee minuten later was het spektakel weer voorbij. Op 7 oktober werd het spelletje herhaald.
- Het eigen vermogen van DB Netz bedraagt volgens een rapport dat aan de *Bundestag* is gezonden € 7,5 miljard. *Bahn für Alle* rekende voor DB als geheel de infrastructuur, transportmiddelen, gronden en gebouwen mee en kwam op een geschat vermogen van € 183 miljard. Als 49% van de aandelen € 8 miljard moet opleveren kunt u op uw vingers natellen dat de aandelen wel erg goedkoop worden.
- De *Westfälische Rundschau* meldde dat de *Bundestag* bezorgd is over de mogelijkheid dat de Russische RZD grote hoeveelheden aandelen DB zou willen kopen, om op die manier het goederenvervoer naar het westen te kunnen controleren.
- De SPD stelde voor de aandelen DB op naam te stellen, zodat op die manier duidelijk is welke partijen invloed kunnen uitoefenen op DB. *Bahnchef* Mehdorn was hier wel voor te porren, maar Minister Tiefensee zag dit niet zitten.
- Tijdschrift *stern* hield een enquête onder 1.001 burgers en kwam tot de conclusie dat 67% van de Duitsers tegen een beursgang van DB is.
- Op 8 oktober werd in het ARD-programma "Anne Will" gediscussieerd over de beursgang en de stakingen, waarbij minister Tiefensee werd geconfronteerd met de treurige stillegging van de spoorlijn langs het gelijknamige station. Daar beargumenteerde Tiefensee samen met Mehdorn dat de Duitse staat ook na de aandelenverkoop nog altijd 51% van de aandelen DB overhoudt, en daarmee de macht over de infrastructuur kan uitoefenen. Omdat dit in het verleden ook niet erg succesvol was (denk aan de vele capaciteitsverminderingen) kan aan dit argument worden getwijfeld. De uitzending is terug te zien via http://daserste.ndr.de/annewill/t_spm-15224_mid-4310284_.html.
- Het *Bundeskartellamt*, dat is de evenknie van onze Nederlandse Mededingings autoriteit, sprak zich in de *Tagesspiegel* bij monde van opperhoofd Heitzer uit tegen een beursgang van DB met infrastructuur, omdat DB op die manier teveel macht kan krijgen. Als nadeel van een echte splitsing van exploitatie en infrastructuur noemde hij de ontwikkeling van materieel.

Stakingen

Nog een soap die maar geen einde wil bereiken. In tegenstelling tot onze eerdere verwachtingen (pag. 304) is het DB en machinistenvakbond GDL niet gelukt om onder leiding van "mediators" tot een vergelijk te komen. Uiteraard beschuldigen beide partijen elkaar van oneerlijk spel en het niet nakomen van gemaakte afspraken, waardoor de onderhandeling mislukten. Gevolg is dat GDL na 30 september nieuwe stakingen organiseerde, want op die datum eindigde het stakingsverbod. Om te voorkomen dat DB de staking via de rechter zou verhinderen zond GDL aan alle 121 rechtbanken die bevoegdheden hebben op het gebied van arbeidsconflicten een verdedigingsschrift. De rechtbank van Chemnitz velde een salomons-oordeel door toestemming te geven voor de op 5 oktober tussen 8.00 en 11.00 uur geplande staking in het regionale vervoer, maar tegelijkertijd deze staking te verbieden voor het goederen- en langeafstands-vervoer.

DB had vooraf al rekening gehouden met een staking in alle sectoren en op basis daarvan een nooddienstregeling gemaakt waarin de pijn over alle vervoersoorten werden verdeeld. Het oordeel van de rechtbank werd pas op 4 oktober 's middags bekend gemaakt, waardoor het niet meer mogelijk was de nooddienstregeling aan te passen. Hierdoor reed een aantal IC/EC- en goederentreinen niet. De IC van Amsterdam naar Berlijn reed bijvoorbeeld de gehele dag niet verder dan Bad Bentheim, waar reizigers moesten overstappen op de resterende stoptreinen. Het regionale vervoer werd het hardst getroffen met in sommige regio's een uitval van 50 tot 75% van de treinen. De hierdoor veroorzaakte chaos was volgens GDL groter dan bij een "gewone" staking het geval zou zijn geweest en leidde tot veel terecht chagrijn bij de reizigers. DB was niet ontevreden over de manier waarop de staking was opgevangen, maar zag wel verbetermogelijkheden. Kennelijk was GDL hier van overtuigd, want kort voor redactiesluiting begon men te dreigen met onaangekondigde stakingen.

De staking leidde natuurlijk niet tot een verandering in de vastzittende standpunten en droeg evenmin bij aan een verbetering van de volledig verziekte verhoudingen tussen de partijen. Ook de weinig subtiële wijze waarmee GDL en DB elkaar proberen door het slijk te halen is daar niet echt bevorderlijk voor. GDL-chef Schell noemde Mehdorn een leugenaar en kreeg per kerende post via de media te horen dat hij de realiteit volledig uit het oog was verloren. Enzovoorts, enzovoorts.

Het zal sowieso nog zeer moeilijk worden om uit de impasse te komen, want feitelijk is sprake van een tweetal conflicten. Het eerste conflict betreft de strijd tussen GDL en DB, dat onder geen voorwaarde een aparte CAO voor rijdend personeel wil toestaan en tevens weigert tegemoet te komen aan de looneis van 31%. DB bood wel een extra loonstijging van 2,5% aan bovenop de met Transnet en GDBA afgesproken 4,5%, maar eiste dat in ruil daarvoor een uur per week extra gewerkt zou worden. Om de 31% extra loon te halen zouden de machinisten dan 10½ uur extra per week moeten werken, iets waar GDL feestelijk voor bedankte. GDL is op haar beurt evenmin van plan haar eisen bij te stellen, waardoor de standpunten onoverbrugbaar ver uiteen liggen. GDL kan het zich echter moeilijk veroorloven terug te krabbelen, want daarvoor heeft men zich veel te hard opgesteld.

Het tweede conflict gaat tussen de vakbonden onderling, want het samenwerkingsverband van de bonden Transnet en GDBA was deze zomer al een CAO met een loonstijging van 4,5% overeengekomen voor alle DB-personeel. Als GDL een hogere loonsverhoging weet binnen te slepen is dat voor beide andere bonden een afgang die ongetwijfeld zal leiden tot ledenverlies. Het is dus te verwachten dat deze bonden in opstand zullen komen als DB met de GDL een gunstiger CAO afsluit. Een voorzetje werd door Transnet en GDBA al gegeven door het eisen van een nieuwe salarisstructuur. Bovendien maakte GDL zich bij haar collegabonden niet populairder door de bij de mediation afgesproken samenwerking direct aan hun laars te lappen; Transnet en GDBA kunnen inmiddels het bloed van de GDL-ers wel drinken. Inschikken is voor GDL echter ook in dit conflict moeilijk geworden, want dan verliezen de GDL-leden het vertrouwen in hun vertegenwoordigers. Door dit vakbondenconflict is DB volledig klem gezet, want toegeven aan GDL betekent ruzie met Transnet en GDBA en vasthouden aan het bestaande akkoord betekent dat het conflict met GDL niet wordt opgelost. In de tussentijd betalen de reizigers en de verladers het gelag. Kort voor redactiesluiting lijken beide partijen heel voorzichtige (schijn)bewegingen voor te bereiden, doch de dreiging met onaangekondig-

de stakingen op 11, 12, 15 en/of 16 oktober (!) was ondanks een door DB gedane uitnodiging tot onderhandelen nog niet uit de lucht.

CityNightLine / DB Nachtzug

Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden alle nachttreinen in Duitsland onder de vlag van CityNightLine (CNL) gereden. CNL heeft vestigingen in Dortmund en Zürich die beide volledige dochters van DB Fernverkehr zijn. Het materieel krijgt een nieuwe kleurstelling: wit met een horizontale rode baan over het midden van de wagenbak. De eerste wagens zijn al omgeschilderd, zodat de CNL-treinen de komende maanden extra bont zullen zijn. Het netwerk wordt gereorganiseerd en uitgebreid, onder meer met verbindingen van Amsterdam naar Praag en Wenen. Ook Parijs, Kopenhagen en Zürich worden of blijven in het netwerk opgenomen. In het wintersportseizoen wordt meer doorgereden naar specifieke bestemmingen zoals Brig en Innsbruck. De verbinding München – Leipzig – Dresden – Praag (Orion) verdwijnt wegens het te geringe aantal reizigers. Het eigen tariefsysteem van CNL verdwijnt en wordt vervangen door het bestaande tariefsysteem van DB Fernverkehr.

Overige berichten

- DB heeft aangekondigd de **tarieven** in de 2^e klasse per 9 december met 2,9% te verhogen. Belangrijkste reden voor de verhoging is volgens DB de gestegen kosten voor personeel en energie. “DB wijst erop dat deze stijging geringer is als de prijsstijging bij de *Verkehrsverbünde*, die gemiddeld 3,3% bedraagt”, aldus het persbericht. Het Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg kondigde direct daarop aan dat het haar tarieven niet verhoogt en voegde er fijntjes aan toe dat dit dus ook voor het door DB gereden regionale spoorvervoer geldt.
- Wellicht om de pijn van de tariefstijging wat te verzachten gooit DB de BahnCard in de aanbieding. De nieuwe **Umwelt Bahn-Card** kost € 25,- en geeft 25 weken lang recht op 25% korting.
- Het **Eisenbahn Bundesamt** heeft per 25 september de verplichting ingesteld dat alle treinen moeten beschikken over het treinbeïnvloedingssysteem PZB90, ook bekend onder de naam Indusi. In de praktijk betekent dit dat het aantal uitzonderingsmogelijkheden sterk is ingeperkt.
- De verkoop van **Aurelis**, het onroerend goed-bedrijf van DB, is inmiddels rondgekomen (zie pag. 304). Een combinatie van bouwbedrijf Hochtief AG en financier Redwood Grove International nam de boel voor het lieve sommetje van € 1,65 miljard over. De opbrengst wordt gebruikt om de schuldenlast van DB Station & Service te verminderen.
- DB is naarstig op zoek naar **personeel**. Om de service in met name de eerste klasse van de ICE te verbeteren zoekt men 200 *Zugbegleiter*. En om de treinen in beweging te houden zijn DB en Railion gezamenlijk op zoek naar zo'n 1.000 machinisten.
- De *Bundestag* heeft besloten de compensatieplicht die deelstaten hebben naar een aantal regionale spoorwegaondernemingen op te heffen. Het gaat om compensaties voor de betaling van kinderbijslag en pensioenpremie aan het personeel van “oude” regionale bedrijven zoals de WEG. Deze compensatie ontving DB tot de privatisering in 1994.
- Een aardig succesje voor de ICE-verbinding Köln – Frankfurt/Main. De treinverbindingen zijn zo attractief voor de reizigers dat **Lufthansa** besloten heeft alle vluchten tussen beide steden op te heffen. Inmiddels rijden 12 ICE-verbindingen ook onder een vluchtnummer van Lufthansa. Hoe je dan vertragingen moet uitleggen (“mijn vlucht was vertraagd wegens een seinstoring”) blijft de vraag...
- Een mooie ego-trip voor Hartmut Mehdorn, want op 8 oktober is onder de titel “*Diplomat wollte ich nie werden*” een heuse **biografie** over hem verschenen bij uitgeverij Hoffmann und Campe. Voor de geïnteresseerden het ISB-nummer: 978-3-455-50047-9.
- De reizigers van IC 1846 keken onlangs raar op toen hun trein in de buurt van Minden tot stilstand kwam en ook niet meer in beweging te krijgen was. De machinist van het ICE-treinstel meldde dat de tank leeg was. Tja, dat krijg je als je diesel-ICE's inzet...
- Minister van consumentenbescherming Horst Seehofer heeft DB gevraagd om speciale coupés in te richten voor mensen met allergieën. Niet zomaar een proefballonnetje, maar opgeschreven in een heus “*Aktionsplan gegen Allergien*”. DB heeft aangegeven dat dat organisatorisch niet te realiseren is, want je kan nu eenmaal niet voorkomen dat mensen met een kat of hond door de trein lopen om een zitplaats te vinden.

Regionaal vervoer

Financiën

De bondsregering heeft een aanpassing van het *Regionalisierungsgesetz* aan het parlement voorgelegd, op grond waarvan de middelen voor de exploitatie van regionaal (spoor)vervoer vanaf 2009 jaarlijks met 1,5% kunnen stijgen. De *Länder* krijgen daarmee voor de periode tot en met 2014 financiële zekerheid. De *Bundesrat*, die bestaat uit vertegenwoordigers van de *Länder* en als een soort Eerste Kamer fungeert, is allerminst tevreden. Men wil financiële zekerheid tot minstens 2019, wat gezien de vaak 10 tot 15 jaar durende vervoercontracten begrijpelijk is. Evenmin is men gecharmeerd van de verplichte verantwoording over de besteding van de middelen. In een federale staat zoals Duitsland is dat laatste namelijk een inbreuk op de zelfstandigheid van de deelstaten.

Schleswig-Holstein

▪ Aan de lijn **Kiel – Rendsburg** (KBS 134) wordt een nieuwe halte Kiel-Hasse geopend. Voor € 3 mln ontstaan twee perrons van 160 meter lengte en een voetgangersbrug over de sporen. De kosten worden gedeeld door het *Land* Schleswig-Holstein, de stad Kiel en de uitbater van het winkelcentrum Cittipark, dat door de nieuwe halte een uitstekende OV-verbinding krijgt. Men vanaf de ingebruikname in december van dit jaar dagelijks 3.000 in- en uitstappers.

Niedersachsen

▪ De **Weserbahn GmbH** heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de aanschaf van 33 tot 39 elektrische treinstellen. Een definitieve bestelling wordt echter pas geplaatst wanneer men de aanbesteding van de Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen heeft gewonnen. De Weserbahn werkt daartoe samen met Arriva en de EVB.

Mecklenburg-Vorpommern

▪ Voor de verlenging van de **Usedomer Bäder Bahn** van Ahlbeck Grenze naar het Poolse Swinoujscie (Swinemünde) zijn nu ook aan Poolse zijde de bouwvergunningen verleend. Op 5 oktober ging de eerste spade de grond in en al op 1 april 2008 moet de verlenging in gebruik worden genomen.

Berlin en Brandenburg

▪ **DB Regio** heeft de aanbesteding van de treindiensten Cottbus – Falkenberg/Alster – Leipzig Hbf (RE10) en Cottbus – Falkenberg (RB43) gewonnen. DB vroeg het minste subsidie en bood bovendien nieuw materieel aan. Daarbij is voor het eerst gekozen voor elektrische *Talent*-treinstellen, vergelijkbaar met het bij de ÖBB ingezette type. Er komen zes viertjes, die voor december 2009 in dienst moeten zijn. Zo langzamerhand lijkt het erop dat de variatie in elektrische treinstellen minstens zo groot gaat worden als bij de dieseltreinstellen. Dat is voor ons hobbyisten natuurlijk leuk, maar niet bepaald economisch.

▪ De aanbesteding van de treindiensten Berlin-Wannsee – Beelitz – Treuenbrietzen – Jüterbog (RB33) en Rathenow – Premnitz – Brandenburg (RB51) is gewonnen door Veolia-dochter **Ostseeland Verkehr** (OLA). De treindiensten worden nu nog door DB Regio verzorgd. Het contract met de deelstaat Brandenburg heeft een looptijd van 2 jaar en gaat in december aanstaande in. De OLA zal voor deze treindiensten 4 *Desiro*-treinstellen inzetten, vermoedelijk afkomstig van Veolia-zusje Lausitzbahn.

▪ Nog een uitslag van een Brandenburger aanbesteding en weer verlies voor DB. De **Ostdeutsche Eisenbahn** (ODEG) heeft de aanbesteding van de treindienst Fürstenwalde – Bad Saarow-Pieskow gewonnen. Het contract gaat op 9 december in en kent een looptijd van 2 jaar. De ODEG zet op de lijn Regioshuttles in die in één omloop met de andere Brandenburger treindiensten van ODEG zullen rijden.

▪ Naar aanleiding van de met deze aanbestedingen behaalde voordelen (naar schatting 2 tot 3 miljoen euro per jaar) eisen het *Berlin-Brandenburgischer Bahnkunden-Verband* nu dat de deze winst wordt gebruikt om bezuinigingen op de treindienst terug te draaien en verdere verbeteringen te realiseren. Dat geldt ook voor de winst van toekomstige aanbestedingen, want het tempo moet omhoog.

▪ Een klein relletje rondom de uitbreidingsplannen van de **S-Bahn Berlin**. De deelstaat Brandenburg weigert toestemming te geven voor de (her)aanleg van de trajecten Spandau – Falkensee, Blankenfelde – Rangsdorf en Henningsdorf – Velten. Hoewel de aanleg (vrijwel) volledig door de *Bund* wordt betaald is Brandenburg niet van plan op te draaien voor de exploitatie-tekorten.

▪ De **S-Bahn Berlin** gaat ook een nieuw design invoeren op alle treinstellen. Dat klinkt heftiger dan het is, want het gaat alleen om een aanpassing van het logo: zowel de emblemen van de Berliner S-Bahn GmbH als van DB zullen de treinstellen sieren.

Sachsen

▪ De bestelling van een zestal *Desiro*-treinstellen ten behoeve van het door de **Ostdeutsche Eisenbahn GmbH** (ODEG) gewonnen contract voor het Spree-Neiße Netz (zie pag. 270) is geplaatst door moederbedrijf Benex. De € 16 mln kostende treinstellen worden in september 2008 geleverd.

▪ De **Vogtland Express** Hof – Plauen – Zwickau – Berlin Zoo wordt tijdelijk gereden door een combinatie van een dieselloco *Baureihe* 223 (Siemens ER20) en vier rijkstrijtuigen, gestoken in een fraaie blauw-witte uitmonstering. Dit materieel wordt vanaf december ingezet op de nieuwe *Allgäu Express* (ALEX) van moederbedrijf Arriva om proef te draaien. Tevens kan op die manier het personeel vertrouwd worden gemaakt met het nieuwe materieel. Inmiddels is ook de eerste *Taurus* e-loc voor Arriva afgeleverd onder het nummer 183 001; ook deze loc heeft de blauw-witte kleurstelling.

Hessen

▪ Het **Nordhessische Verkehrsverbund** (NVV) heeft de met DB Kurhessenbahn gesloten overeenkomst voor de reactivering van de lijn Korbach – Frankenberg opgezegd. De kosten voor zowel de reactivering zelf als voor de exploitatie van deze treindienst zijn hoger dan verwacht. Daarbij komt dat de gemeenten aan de lijn weigeren mee te betalen.

▪ De deelstaat Hessen gaat monter door met aanbesteden. Geïnteresseerden kunnen een bod uitbrengen op de exploitatie van het **Rheingau-Netz**, dat bestaat uit de treindienst Frankfurt – Wiesbaden – Rüdeshheim – Koblenz Hbf – Koblenz-Lützel. De offertes moeten op 29 januari aanstaande worden ingediend, het contract gaat in december 2010 in met een looptijd van 13 jaar.

▪ De **Hessische Landesbahn** (HLB) heeft bij de regio Kassel een aanvraag ingediend om de 4 kilometer lange lijn Eschwege West – Eschwege Stadt te reactiveren. Tevens moet er een nieuwe verbindingsboog met de lijn Eichenberg – Bebra, zodat treinen in de toekomst ook zonder kopmaken van Eschwege-Stadt richting Eichenberg en vice versa kunnen rijden. De regio zal naar verwachting begin 2008 een besluit nemen over de bouwvergunning en de subsidie, zodat de HLB de lijn in september 2009 in gebruik kan nemen. Naar verwachting zullen dan de door **cantus** gereden treinen tussen Eichenberg en Bebra het omgeetje via Eichenberg-Stadt gaan maken.

Nordrhein-Westfalen

▪ Een samenwerkingsverband van het Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Aachener Verkehrs Verbund (AVV), het Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) en het Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) heeft de aanbesteding van de treindienst Aachen Hbf – Köln Hbf – Siegen (RE 9). De offertes moeten op 21 december aanstaande zijn ingediend en ook hier gaat het contract medio december 2010 in met een looptijd van 15 jaar. De vervoerder die de gunstigste combinatie van een lage subsidie en nieuw materieel aanbiedt krijgt de opdracht. Opmerkelijk is dat de vervoerder de risico's over de opbrengsten moet dragen; de meeste Duitse regionaalspoor-contracten zijn zogeheten brutocontracten waarbij de overheid het verschil tussen de overeengekomen exploitatiekosten en de ontvangen reizigersopbrengsten betaalt.

▪ Ten behoeve van deze aanbesteding heeft **Westigo**, een volledige dochter van de Kölner Verkehrs Betriebe, een aanbesteding gepubliceerd voor de aanschaf van 14 tot 20 elektrische treinstellen of 9 e-locomotieven en 54 dubbeldekkers uitgeschreven. Het toekennen van de opdracht is afhankelijk van de vraag of Westigo de aanbesteding weet te winnen.

Baden-Württemberg

▪ De aanbesteding van de **S-Bahn Stuttgart** is opnieuw gestart nadat de eerder gekozen opzet juridisch niet houdbaar bleek (zie pag. 226). Inmiddels is bekend geworden dat vier aanbieders zich hebben gekwalificeerd voor de tweede ronde van dit spektakel. Dat zijn Keolis Deutschland, Veolia en twee aanbieders die anoniem willen blijven. Onze gok is dat DB Regio één van die partijen is. Eén aanbieder viel af, vermoedelijk omdat de financiële draagkracht van dit bedrijf te gering is om deze meegarder aan te kunnen. De vier bedrijven mogen nu een eerste bieding voorleggen op basis waarvan met de partijen verder onderhandeld wordt. Over ongeveer één jaar moet de keuze gemaakt zijn; de gelukkige winnaar heeft dan nog vier jaar de tijd om materieel aan te schaffen en de exploitatie voor te bereiden.

Bayern

▪ Na lang touwtrekken is op 4 september het contract getekend voor de verdere uitbouw van de **S-Bahn Nürnberg**. Lijn S1 wordt verlengd van Lauf links der Pegnitz naar Hartmannshof en er komen twee nieuwe lijnen: Nürnberg Hbf – Ansbach en Nürnberg Hbf – Neumarkt (Oberpfalz). De voor het S-Bahn verkeer benodigde aanpassingen en uitbreidingen van de infrastructuur gaan volgend jaar van start en moeten al in 2010 zijn afgerond. Het totale project kost inclusief nieuwe stations, spoorverdubbeling en elektrificatie van Fischbach – Feucht € 220 miljoen. In 2010 is het net dan gegroeid van 67 naar 206 kilometer. Ook komt er nieuw materieel, zie hoofdstuk "materieel".

▪ Bij de **S-Bahn München** is een vierdaagse proef gehouden met een express-dienst op lijn S2, de drukste lijn van het net. Een vijftal spitstreinen reed tussen Erding en Markt Schwaben als stopdienst om vervolgens non-stop naar München-Riem door te rijden. Tussen Erding en Ostbahnhof werden vijf extra treinen gereden die in Markt Schwaben door de expressdiensten werden ingehaald. Als de proef slaagt wordt dit dienstregelingmodel in december definitief ingevoerd. Deze noodgreep is noodzakelijk omdat de infrastructuur geen verdere frequentieverhogingen toelaat.

▪ Vermoedelijk is de hiervoor beschreven exploitatieopzet van tijdelijke aard, want inmiddels is tot veler verrassing besloten dat München zijn **Transrapid-verbinding** naar het vliegveld krijgt. De verbinding krijgt een lengte van 37,4 kilometer die non-stop in 10 minuten wordt afgelegd. In de stad komt de lijn in een tunnel die begint onder het Hauptbahnhof, waar het onder de grond al net zo druk begint te worden als boven de grond. De totale kosten van de verbinding bedragen € 1,85 miljard. Dit bedrag wordt opgehoest door de *Bund* (€ 925 mln), de *Freistaat Bayern* (€ 490 mln), DB (€ 235 mln), het vliegveld München (€ 100 mln) alsmede Siemens en Thyssen Krupp (elk € 25 mln). De snelle rekenaar ziet nog een gat van € 50 mln, dat naar verwachting gedicht zal worden met een subsidie van de EU. Daarnaast heeft de *Bund* aangegeven niet op te willen draaien voor financiële tegenvallers. Critici en tegenstanders verwachten dat die er wel zullen komen, want inmiddels circuleert al een kostenpost van € 2,2 miljard voor het project. De bouw zal naar verwachting volgend jaar zomer; in 2014 moet het project gereed zijn.

Privaat goederenvervoer

Materieelbestellingen

▪ September was een zeer goede maand voor Bombardier, want twee lease-maatschappijen plaatsten orders voor elektrische locomotieven. De **Allco Finance Group** uit London bestelde 12 locs type TRAXX F 140 AC voor een bedrag van zo'n € 40 miljoen. Men wil de nieuwe locs in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland verhuren. De locs worden tussen mei en december volgend jaar geleverd.

▪ **Angel Trains** plaatste bij Bombardier een order voor maar liefst 60 TRAXX F 140-locomotieven voor een bedrag van circa €225 miljoen. Besteld zijn drie subtypen, namelijk MS (gelijk- en wisselspanning), AC (wisselspanning) en DC (gelijkspanning). De uiteindelijke verdeling over deze typen is afhankelijk van de ontwikkeling van het private (goederen)vervoer in de diverse Europese landen. Er is ook een optie genomen op een nog onbekend aantal locs.

▪ **Häfen und Güterverkehr Köln** (HGK) heeft een samenwerkingsverband gesloten met Voith voor het onderhoud van de door dit bedrijf ontwikkelde nieuwe loctypen. De HGK-werkplaats in Brühl-Vochem wordt het Europese distributiecentrum voor onderdelen en zal ook reparaties en onderhoud uit gaan voeren. HGK zal de werkplaats hiervoor uitbreiden en moderniseren. Als onderdeel van de deal zal HGK twee Maxima 40CC-locs ter beschikking krijgen, waarvoor een toelating in Duitsland, Nederland, België en Polen wordt nagestreefd. De eerste loc komt in 2008 in dienst. Omdat HGK binnenkort een aanbesteding houdt voor de lease van een groot aantal zesassige diesellocs publiceert heeft Voith zich met deze deal mooi op de eerste rang weten te manoeuvreren. De lease van Maxima-locs wordt verzorgd door het in Nederland gevestigde bedrijf Ox-traction. Dit bedrijf zal ook de beschikking krijgen over de in aanbouw zijnde nieuwe Voith-locs Gravita 10BB (3 stuks) en 15BB (2 stuks); deze locs worden in 2008 op de beurs Innotrans gepresenteerd.

Korte berichten

▪ **Stiebel-Eltron** laat tot en met 22 november een speciale trein door Duitsland toeren om de door dit bedrijf gemaakte warmtepompen te promoten bij het publiek. Na het verschijnen van deze uitgave zal de trein onder meer te zien zijn in Hannover (15+16-10), Göttingen (17+18-10), München (29+30-10), Karlsruhe (12+13-11), Frankfurt (14+15-11) en Mainz (21+22-11). De vaste trekkracht van deze trein is de 110 243, die van wat stickerwerk is voorzien. De trein krijgt daardoor meer aandacht van spoorwegliefhebbers dan van potentiële klanten voor warmtepompen.

▪ **Kombiverkehr** breidt het internationale netwerk verder uit. In september ging een nieuwe shuttle Leipzig-Wahren met Verona-Quadrante Europa. Deze shuttle rijdt vanaf oktober vijf maal per week. De shuttle tussen Neuss-Hessentor en Wels rijdt sinds medio september weer twee maal per week; in de zomervakantie lag het vervoer stil. Tussen Köln-Eifeltor en de terminals Grannollers en Constanti in de regio Barcelona is het aantal treinen uitgebreid naar 10 per week. Ook nationaal is er groei: de capaciteit van de treinen tussen Lübeck en het Ruhrgebied werd per 9 oktober vergroot door het inleggen van vier extra treinen naar en van Duisburg.

▪ De **Rhein-Sieg Eisenbahn** (RSE) gaat de terminal Heinsberg-Oderbruch in de markt zetten. Samen met NUON worden de 5 kilometer opstelspoor, een tankinstallatie, een vulinstallatie voor ketelwagens en een kleine werkplaats voor locs en goederenwagens aangeboden.

▪ In **Mannheim-Hafen** is een nieuwe containerterminal feestelijk in gebruik genomen voor scheepvaart-, weg- en spoorvervoer. Men verwacht er veel van, want de investering bedroeg maar liefst € 0,5 miljard.

- In **Erfurt-Vieselbach** is de capaciteit van de terminal voor gecombineerd vervoer verdubbeld, waardoor nu twee treinen van 340 meter lengte gelijktijdig kunnen worden behandeld.

Materieel

Talent-2

Voor de S-Bahn van Nürnberg plaatste DB bij Bombardier een order voor 42 vierdelige elektrische Talent-2 treinstellen als *Baureihe 428/438*. Het is de eerste daadwerkelijke bestelling die is voortgekomen uit de optie op 321 van dergelijke treinstellen, die de DB in februari 2007 heeft genomen. Het vermogen van de nieuwe treinstellen bedraagt maar liefst 3030 kW waardoor ze niet alleen een hoge acceleratie hebben, maar ook een hoge topsnelheid van 160 km/h. Voor de reiziger van belang zijn airconditioning, akoestische en visuele reisinformatie binnen en buiten, een verlaagde vloer en uitschuiftreden waarmee de spleet tussen perron en wagenbak wordt overbrugd. De treinstellen komen voor december 2010 in dienst. Opvallend is overigens wel dat ondanks de lippendiensten aan het fenomeen “standaardisatie” DB voor de treindienst Cottbus – Falkenberg/Alster – Leipzig Hbf (zie Brandenburg) ook zes elektrische viertjes van het oude type heeft besteld.

Nieuwe ICE's

DB Fernverkehr heeft een aanbesteding gepubliceerd voor het leveren van zeven tot vijftien nieuwe hogesnelheidstreinstellen. De treinstellen moeten geschikt zijn voor de spoorwegnetten in Nederland, België, Frankrijk en Duitsland en dus onder vier stroomsystemen uit de voeten kunnen. Het nieuwe materieel moet een dienstregelingsnelheid van 320 km/h kunnen aanhouden, hellingen van 35 % mogen geen probleem zijn, er moeten 330 zitplaatsen aan boord zijn – en dat alles met een maximale asdruk van 17 ton... Kortom: het zal wel uitdraaien op een additionele bestelling van ICE 3-treinstellen.

Bij wijze van proef worden twee *Triebköpfe* serie 401 (ICE-1) de thyristor-besturingen omgebouwd naar IGBT. DB zoekt via een aanbesteding leveranciers hiervoor. Als de proef slaagt worden nog eens 36 motorwagens ICE-1 omgebouwd met een optie voor de resterende motorwagens ICE-1 en 2.

DOSTO-plaag

Opnieuw heeft DB een aantal Bombardier-dubbeldekkers besteld, dit keer 17 rytuigen voor treindiensten Stuttgart – Tübingen. Deze worden geïmmatriculeerd bij dochterbedrijf DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB). Ze zullen zich uiterlijk niet onderscheiden van hun circa 1.600 soortgenoten, waardoor het langzamerhand wel wat saai wordt langs sommige lijnen. De keuze van DB is echter wel te begrijpen, want qua betrouwbaarheid en inzetbaarheid zijn de rytuigen onverslaanbaar.

Overig nieuws

- In de nacht van 13 op 14 september brandde diesellocc **298 163** (oost-V100) uit, toen zij als opzendloc achterop een goederentrein tussen Leipzig en Halle vlam vatte. Toen de machinist dit bemerkte, koppelde hij met gevaar voor eigen leven de brandende loc af en reed vervolgens zijn trein bij de brandhaard weg. Ondanks de steeds kwalijker wordende reputatie van de serie 298 krijgen de locs nog steeds revisies in Cottbus, waarbij nieuwe Caterpillar-motoren met een vermogen van 750 kW worden ingebouwd.
- Diesellocc **217 002** is terug in de normale dienst. De loc reed jarenlang met zuster 217 001 voor het Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) van de DB, maar werd daar begin van dit jaar overbodig. De machine werd in Bremen aangepast aan de overige 217'en en rijdt sinds een maand in de goederendienst vanuit Betriebshof Mühldorf, ten oosten van München. De loc, die de rood/beige kleurstelling heeft behouden, is meestal te vinden op de lijn naar Burghausen, waar een grote chemische fabriek voor spectaculaire goederentreinen zorgt over de nog klassiek beveiligde lijn naar Mühldorf.
- De tournee van de **Ameropa-promotietrein** zit er op. De in blauw/grijze jas gestoken 110 325 kwam daardoor vrij voor andere diensten en rijdt achtervolgt door grote hoeveelheden met camera's behangen lieden met chartertreinen kriskras door de Bondsrepubliek. Op 7 en 9 september was de loc zelfs in Venlo te gast, toen zij dat weekeinde was belast met het rijden van de autoslaaptreinen Den Bosch – Bologna op het Duitse deel van het traject.
- Nog meer nieuws over kleurrijke of afwijkend gekleurde locomotieven: De 140 450, een populaire Einzelgänger omdat deze als enige met ononderbroken witte balkjes op de fronten rijdt, kan er weer een tijdje tegen aan. De machine verliet medio september de werkplaats in Dessau na een grote revisie. Ook een grote revisie kreeg Taurus 182 004, de zilvergrijze reclamedragger voor Porsche. De loc behield haar reclame-outfit.
- Voor de liefhebbers van **reclamelocs** nog meer (goed) nieuws: De 101 102 rijdt sinds september rond om aandacht te vestigen op de actie “*Wir Menschen sind alle gleich*”, geïnitieerd door praktijkleerlingen bij de DB. De loc is daarvoor in overwegend blauwe outfit gebracht. De 152 005 kreeg een opvallend groene jas aangemeten met uitingen voor Claas, een producent van landbouwvoertuigen. In het verleden maakten 152'en al reclame voor Märklin, Porsche en Siemens.
- Evenals vorig jaar huurt Railion elektrische locomotieven om het loctekort het hoofd te bieden. De ÖBB leverde vijftien Taurus-locs, die worden ingezet in omlopen van de Traxx-locomotieven serie 185 op Oostenrijks grondgebied. Dus eigenlijk valt het nauwelijks op. En onder het mom van ‘alle kleine beetjes helpen’ rijdt de 120 150 van Fernverkehr tijdelijk vast in dienst van Railion.
- Het loktekort bij Railion Deutschland maakt dat er zo langzamerhand geen 155 meer terzijde staat. De werkplaats Dessau gaat in hoog tempo door met het weer rijvaardig maken en reviseren van eerder afgedankte machines. Begin oktober kwamen de 155 084 – 086 en 089 vanuit Rostock voor herintreding naar Dessau.
- Vorig jaar nam leasemaatschappij MRCE de 189 090 – 099 over van Railion. Het tiental werd direct door Railion in de lease genomen; de 189 095 verruilde korte tijd later wel zijn verkeersrode jas voor het meer stemmige zwart van MRCE. In september werd de lease van 189 090 en 095 beëindigd en sindsdien staan de twee locs op een kopspoortje in het Hauptbahnhof van München. Als compensatie huurt Railion nu Taurus ES64U2-026 van MRCE.
- Railion maakt voort met aanpassen van de 189 065 – 089 voor dienst op het Nederlandse spoorwegnet. De locs die al zijn behandeld –herkenbaar aan het grote witte vlak op de neus en de twee extra pantografen– rijden nog wel gewoon mee in de reguliere 189-omlopen. De 189 065 werd begin oktober beplakt met de (Nederlandstalige) teksten als ‘DB maakt transport schoner’ en ‘DB rijdt elektrisch’, geflankeerd door wat obligate afbeeldingen van tulpen en molens. De machine kwam op 8 oktober naar Utrecht om in het Spoorwegmuseum de tentoonstelling Vracht84NL op te luisteren.

- De bladeren vallen dus de maximum snelheid van de treinstellen series 423, 424, 425 en 426 moet weer omlaag, in de Duitse pers treft men een “**Vollgas-Verbot**” genoemd. Zo'n 750 treinstellen mogen de komende periode niet harder rijden dan 125 km/h, omdat ze –door het ontbreken van magneetremmen– makkelijk kunnen gaan glijden over de gladde rails. 25 treinstellen serie 425 zijn achteraf uitgerust met magneetremmen, maar door de hoge kosten (er wordt gesproken over een miljoen euro per treinstel) is het daarbij gebleven. De nieuw gebouwde serie 422 krijgt wel magneetremmen. En nu maar niet te hard roepen dat de nieuwe NS-Sprinters op de glijtreinen uit Duitsland is gebaseerd: stel je voor dat de Telegraaf er lucht van krijgt.

Infrastructuur

Rechtszaken

DB Netz blijft een vaste klant bij de Duitse rechtbanken. Dit keer had DB Netz zelf een procedure aangespannen tegen de uitspraak van het *Bundesnetzagentur* waarmee het heffen van een toeslag op de gebruiksheffing verboden werd. DB Netz had per december 2004 een toeslag van 10% ingesteld voor *Sondertrassen*, ofwel treinpaden die niet met de jaardienstregeling waren aangevraagd en die niet vaker dan drie maal per dienstregelingjaar gebruikt werden. Dit trof “toevallig” steeds de concurrenten van DB en Railion die steeds proberen flexibel in te spelen op veranderingen in de marktvraag. Zoals u al kunt raden haalde DB Netz bakzeil, want de rechter oordeelde dat dit tegen de in de Europese en Duitse wetgeving opgenomen gelijkwaardige toegang voor alle spoorvervoerders inging. Omdat in de tussentijd de wet veranderd is en de rechter DB Netz inmiddels wel kent werd direct aangegeven dat de toeslag ook onder de nieuwe regelgeving verboden is.

Overige berichten

- De stations Berlin-Hauptbahnhof en Landsberg am Lech zijn gekozen tot **station van het jaar 2007**. In deze door de *Allianz pro Schiene* uitgeschreven verkiezing wordt gekeken naar klantvriendelijkheid, service, inrichting en ambiance. Het aardige is dat het station van Landsberg niet door DB Station & Service wordt geëxploiteerd maar door ideal mobil AG. Dit bedrijf uit München kocht het stationsgebouw en liet het met steun van de gemeente in oude luister herstellen. De exploitatie van het station wordt gefinancierd uit de provisie op kaartverkoop en voor uit de verhuur van stationsruimte. Bij dat laatste wordt scherp gelet op de aantrekkelijkheid voor reizigers. Met succes, want het station biedt de reizigers nu alle faciliteiten die men maar wensen kan en ook de 26.700 inwoners van Landsberg hebben het station ontdekt. Wellicht een idee voor kleinere stations in Nederland? Op www.bahnhof-landsberg.de kunt u zien wat wij bedoelen.
- De **Güterumgehungsbahn Hamburg** wordt over een lengte van 1929 meter voorzien van twee meter hoge geluidsschermen. Vervelend voor de fotografen, de bewoners van de 460 nabijgelegen huizen zijn er echter blij mee.
- In **Rathenow** is een nieuw perron in gebruik genomen. *Regionalbereichsleiter* Trettin van DB Station & Service en Brandenburgs *Landesminister* Dellman kwamen op 2 oktober opdraven om lintjes te knippen.
- In **Gotha** is de verbouwing van het *Hauptbahnhof* afgerond. Op 2 oktober werd het complex officieel in gebruik genomen met het onthullen van een tekst van Goethe: “*Den mann reist doch wahrlich nicht, um auf jeder Station einerlei zu sehen und zu hören*”. Naast de gebruikelijke verbeteringen aan perrons en stationsgebouw werd ook een nieuw tram- en busstation en een vernieuwd stationsplein gerealiseerd.
- Het sinds 4 juni wegens werkzaamheden gesloten traject **Zella-Mehlis – Suhl – Rohr** (KBS 570/815) is op 8 oktober weer in gebruik genomen. Bovenbouw en sporen werden geheel vernieuwd, 13 bruggen gesaneerd en een aantal hellingen naast het spoor gestut. De werkzaamheden maken deel uit van de *Ausbau* van de lijn Erfurt – Würzburg ten behoeve van de inzet van kantelbakmaterieel.
- In **Ludwigshafen-Mundenheim** is de renovatie van het station gestart. Voor anderhalf miljoen euro worden de perrons en overkappingen vernieuwd en worden stationsgebouw en omgeving opgeknapt. Ook komen er nieuwe, dicht bij het station gelegen bushaltes.
- Op 4 oktober werd een overeenkomst getekend waarmee de diverse partijen hun bijdrage aan het project **Stuttgart21** vastleggen (zie pag. 272). Daarmee is de financiering van het project rond.
- De ombouw van de 75,5 kilometer lange **Brenzbahn** Aalen – Ulm (KBS 757) is na een periode van vier jaar afgesloten. De beveiliging van deze enkelsporige lijn is gemoderniseerd, bovenbouw en sporen werden vernieuwd en de 22 stations en haltes en de 44 overwegen zijn opgeknapt. De baanvaksnelheid is verhoogd van 120 naar gedeeltelijk 160 kilometer per uur. De kosten bedroegen € 75 miljoen.
- Op twee andere lijnen in Baden-Württemberg gaat het bouwcircus binnenkort juist van start. In Sinsheim werd op 1 oktober een overeenkomst getekend om de lijnen Steinsfurt – Eppingen, Neckargemünd – Meckesheim – Aglasterhausen en Meckesheim – Bad Friedrichshall-Jagstfeld (samen 80 kilometer) op te knappen en te elektrificeren. Ook komt er een nieuwe beveiliging en worden de perrons over een lengte van 140 meter verhoogd naar 76 centimeter ten behoeve van een uitbreiding van de S-Bahn Rhein-Neckar. Eind 2009 moet alles klaar zijn en heeft men € 81,5 miljoen verspijkerd.

Museum

- De **Mecklenburgische Bäderbahn**, ook bekend onder de naam “Molli” heeft een nieuwe loc besteld. U hoeft niet bang te zijn voor moderniteiten, want de nieuweloc wordt een kopie van de *Baureihe* 99, een stoomloc dus. Het is de eerste Duitse bestelling van een nieuwe stoomloc sinds 50 jaar. De wordt in Meiningen gebouwd en moet in het voorjaar van 2009 worden geleverd.
- De **Ilmetalbahn** heeft bij haar 125^e verjaardag haar eerste motorwagen in gebruik kunnen nemen. Het gaat om een in 1934 door Wismar gebouwde tweewasser van het type Lübeck, dat tot voor kort bij de Ost Hannoverische Eisenbahn dienst deed als DT 511. Voorafgaand aan de overbrenging werd de wagen volledig gereviseerd zodat deze als nieuw kan worden ingezet voor speciale ritten.
- Tussen zaterdag 29 september en woensdag 3 oktober werd in het Kraichgau een **Plandampf** en **Plandiesel** georganiseerd. Diverse treinen in de regio reden met historische diesel en stoomtractie. Ingezet werden onder meer 23 042 en 058, 52 740, ET25 en V200 033.
- De **Chiemgauer Lokalbahn** is gestart met de aanleg van een halteperron in Aindorf aan de lijn Bad Endorf – Obing. Met hulp van vrijwilligers was het klusje in één dag geklaard, iets wat weinig infrastructuur-beheerders kunnen zeggen.

EUROPESE UNIE

Derde Spoorwegpakket

Het Europees Parlement heeft op 25 september ingestemd met het zogeheten Derde Spoorwegpakket, een nieuw pakket nieuwe wet- en regelgeving dat de Lidstaten in hun wetgeving moeten opnemen. De komende jaren moet er heel wat gaan veranderen. Allereerst wordt nu op Europees niveau een regeling voor de **rechten van reizigers** van kracht. Vanaf eind 2009 krijgen reizigers onder meer recht op:

- door de vervoerder verstrekte reisinformatie, tarieven, vervoervoorwaarden, schaderegeling bij beschadiging van bagage en informatie over de rechten van de reizigers zelf;
- de vervoerders moeten een niet-discriminerende regeling opstellen voor het vervoer van gehandicapten, waarbij het heffen van een toeslag verboden is. Vervoerders moeten er ook “naar beste vermogen” voor zorgen dat gehandicapten op onbemande stations “toegang tot mobiliteit” hebben;
- schadevergoeding bij vertragingen vanaf een uur (minimaal 25% van de ritprijs) respectievelijk meer dan twee uur (minstens 50% van de ritprijs). Lidstaten hebben echter de mogelijkheid om de invoering van een schadevergoeding bij vertraging in het binnenlands vervoer maximaal drie maal vijf jaar uit te stellen, mits ze daar goede argumenten voor hebben. Ook mogen Lidstaten het vervoer over korte afstanden (stadsspoorwegen, regionale lijnen) uitsluiten van de werking van deze Richtlijn;
- veilig vervoer en aansprakelijkheid van de vervoerder bij onder meer ongevallen.

Een tweede belangrijke vernieuwing is de **openstelling van het grensoverschrijdende personenvervoer** per 1 januari 2010. Vanaf die datum mag iedere vervoerder een treindienst van het ene land naar het andere exploiteren. Daarbij is het toegestaan op de route ook binnenlandse reizigers te laten in- en uitstappen, want de regeling is niet bedoeld om binnenlandse markten te openen. Het zal echter moeilijk zijn deze regeling op die manier te handhaven. De in Nederland aan NS verleende concessie staat op gespannen voet met deze nieuwe regel, want het nu vrijgegeven vervoer van bijvoorbeeld de Duits-Nederlandse grens naar Amsterdam Centraal valt onder de concessie voor het HoofdRailNet en zou daarom alleen door NS mogen worden verricht. Daar de Europese regels boven de Nederlandse wet gaan kan dit dus niet verhinderd worden, op één uitzondering na: vervoerders uit landen die geen vergelijkbare rechten hebben verleend (zoals Frankrijk en België) hoeven niet te worden toegelaten. Een volgend (vierde) spoorwegpakket zal vermoedelijk een opening van de markt voor binnenlands reizigersvervoer afdwingen. Duidelijk is in elk geval dat de huidige concessie van NS in 2015 niet zo maar kan worden verlegd.

Andere nieuwe regels betreffen onder meer:

- de mogelijkheid om een concessie met een looptijd van maximaal 15 jaar te verlenen wanneer grote investeringen in voertuigen en infrastructuur worden gedaan door de vervoerder;
- een uniform Europees “rijbewijs” voor machinisten, waaraan aanhangsels worden toegevoegd betreffende de materieel- en wegbekendheid van de machinist;
- een minimum-leeftijd voor machinisten van 20 jaar.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: 6561, 9201, 9251, 9263, 9275, 9276, 25162, 25206, 25214 en 25228. Naast het administratieve afvoeren van de laatste CC 6500 is de 9201 vermeldenswaard. Deze nestor van de beroemde sneltreinloos serie BB 9200 was één van de meest beroemde SNCF-elocs, vooral ook vanwege het feit dat de loc het record van afgelegde kilometers voor één loc op zijn naam had.

Nieuw in dienst kwamen de Transillien-Prima's tot en met de 27332.

Diesel locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: 63571, 63585, 64022, 64035, 64723, 72006 en 72036 en de rangeerloos Y 7124, Y 7302, Y 7409.

Nieuw in dienst kwamen de 60011, 60017 en 60019 tot en met 60023 en de 75000-en tot en met de 75043.

Geremotoriseerd en vernummerd werden: 66224, 66256 en 66277 in 69224, 69256 en 69277.

In Frankrijk is men altijd goed in het voorzien van nieuwe kleurstellingen van locomotieven die nog maar kort te leven hebben. Terwijl de Infra- en FRET-kleurstellingen op de 63500-en niet voortgezet zijn, zijn de 63912 en 63928 naast enkele aanpassingen voorzien van de En Voyage kleuren. De reden zou zijn dat men de locs, welke En Voyage-reizigerstreinen voortbrengen, een passend modern uiterlijk wil geven...

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: X 4357, X 4395, X 4546, X 4578, X 4620, X 4650 en X 4653. Dit betekent, dat de laatste ongemoderniseerde, rood-crème Caravelles uit dienst zijn verdwenen! De X 4395, samen met de X 4357 de laatste rijvaardige rood-crème, wordt bewaard door Le Train de la Doller (TTDA).

Elektrisch stel Z 5401 werd weer opgenomen in het materieeloverzicht.

Nieuw afgeleverd werden de TGV-POS stellen tot en met de 4415 en TGV-R 530 werd omgebouwd tot TGV-RD 616.

Dieselmotorwagen X 2123 heeft op proef een nieuwe MAN-motor gekregen.

Euro Cargo Rail

In steeds meer delen van Frankrijk duikt de class 66 van ECR (van EWS/DB) op. Vanaf 1 oktober rijdt ECR ook een trein Calais – Basel via Metz, waardoor ook het noordoosten kennis maakt met de locs.

VFLI

VFLI heeft te kennen gegeven nog dit jaar te willen stoppen met het interne vervoer voor de hoogovens van Arcelor/Mittal Steel in Grandange en de cokesfabriek van Rombas. VFLI reed daar op contractbasis cokestreinen tussen Rombas en Grandange (langs de hoofdlijn Thionville – Metz en deed enkele interne bedieningen. Ze beschikten daar over drie BB 1000-en van Vossloh en enkele van

de SNCF overgenomen 63500-en. Volgens VFLI zouden deze treinen te weinig opleveren. G por gaat nu de treinen rijden, waarschijnlijk met de Arcelor-locomotieven die ook de rest van het vervoer in en om Grandange en Rombas doen. In elk geval is een aantal buiten dienst gestelde Fauvet-Girel diesellocomotieven weer in herstelling genomen.

Sinds 1 oktober is de VFLI als zelfstandige vervoerder toegelaten op het SNCF-net. Voorheen reed het bedrijf, waarvan de SNCF grotendeelhouder is, alleen op interne netten. Om treinen te kunnen rijden, zijn enkele locomotieven serie 61000 van de SNCF gehuurd. VFLI rijdt in eerste instantie de cokestreinen tussen Creutzwald, Bouzonville en Dillingen via Forbach en autotreinen Corbehem – Le Havre. In deze regio zijn voor het eerst 61000-en te zien. In Corbehem worden ook andere rangeringen en bedieningen voortaan door VFLI uitgevoerd, waarbij ook een voormalige SNCF 63500 gebruikt wordt. Het is jammer dat VFLI geen 62400-en inzet in Corbehem, omdat dit vlakbij Henin-Beaumont ligt, waar ooit de 62400-en hun Franse carrière begonnen...

GROOT BRITANNIË

Virgin Trains is zijn Cross-Country netwerk kwijt geraakt aan Arriva, die het nu mag gaan exploiteren tot 2016. Het gaat hier om de dwarsverbindingen tussen de hoofdlijnen, bijvoorbeeld York (East Coast Main Line), Birmingham (West Coast Main Line). In totaal betreft het dwarsverbindingen die hoofdzakelijk met Class 125 dieselstellen worden gereden. De overheid besteedt 1,6 miljard euro aan deze verbindingen. Virgin zag in zijn 10 jaar kans het reizigersaantal te verdubbelen en is dus zeer teleurgesteld. Er moeten nu meer verbindingen en meer comfort en zitplaatsen komen. Tevens komt er nieuw materieel. De 125-ers zijn al 30 jaar oud, wat veel is voor dieselstellen die allround gebruikt worden. Virgin behoudt de verbinding London – Birmingham – Liverpool - Manchester/Glasgow (de West Coast Main Line). Hier rijden gloednieuwe Pendolino's. Verder gaat men het spoor uitbouwen en moderniseren, onder andere met uitbreiding van de bestaande Thames-Link verbinding tussen de luchthavens Luton en Gatwick via London Centrum (in totaal 50 stations).

Er moet zoals eerder gemeld een Oost-West verbinding komen tussen Paddington en Stratford (niet klaar voor de Olympiade van 2012). De Thames-Link verbinding moet van 8 naar 24 treinen per uur met 12-wagen- in plaats van 8-wagentreinen. Dit alles is hard nodig want de Tube kan het allang niet meer aan.

In november gaat de Eurostar naar het statige St.Pancras-station komen. Er is al proefgereden. St. Pancras ligt strategisch tussen Euston (West Coast Main Line) en Kings Cross (East Coast Main Line). Reizigers zijn met 2 minuten lopen in Kings Cross en met 8 minuten in Euston. Daar kunnen dan de andere hoofdlijntreinen benut worden. Toen de Kanaaltunnel gereed kwam was een Eurostar-net gepland voor het Midden en Noorden. Dit vond geen doorgang en de 300 luxe rytuigen gingen voor een appel en een ei van een sloopdump naar Canada.

Het zwaar overbelaste station Birmingham New Street dat midden in de stad ligt zonder dat er veel uitbreidingsruimte is wordt gemoderniseerd. Al jaren geleden zei de stationschef eens: het is hier zo druk dat het een wonder is dat met die gebrekkige signalisatie geen ongelukken gebeuren.

Het station van Reading krijgt er perrons bij. Dit is een knooppunt van lokale lijnen en de 2 grote hoofdlijnen van de Great Western, namelijk London – Bristol – Cardiff - Swansea en London – Exeter – Plymouth - Penzance.

Met het goederenvervoer door de Kanaaltunnel gaat het steeds slechter, nog slechter dan bij de Franse Fret zelf, die samenwerkt hiervoor met het Engelse EWS. In het eerste halfjaar 2007 werd 680.000 ton vervoerd, terwijl de Zwitserse Lötschberg-tunnel op topdagen 100.000 ton per dag boekt!

ISRAËL

Op spoorweggebied is men bezig met een gigantische inhaalslag. Overal in het land worden nieuwe spoorlijnen aangelegd en komen er steeds meer nieuwe treinen. In Jeruzalem wordt naast het centraal busstation een (tweede) nieuw station gebouwd voor een sneltreinverbinding naar Tel Aviv. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van een kantelbaktrein nagegaan.

Daarnaast wordt er nagedacht over de elektrificatie van enkele belangrijke spoorverbindingen, o.a. Tel Aviv – Haifa en Tel Aviv – Ben Gurion (luchthaven).

RUSLAND – FINLAND

Alstom gaat vier Pendolino's (+ twee in optie) leveren voor de Joint Venture, die Helsinki - Sint Peterburg (450 km.) bedient. Ze worden 220 km/h snel en gaan in 2010 in dienst. Het zijn 7-wagenstellen.

ZWITSERLAND

De **chemin de fer Bi re Apples Morges** heeft van de SBB twee rangeerlocomotoren gekocht, genummerd Te III 147 en 155. Ze gaan in Morges het rolbokverkeer verzorgen. Dit omdat de SBB Cargo haar rangeerteam uit Morges had teruggetrokken. Ze zullen in de werkplaats Bi res hun periodieke onderhoud krijgen.

Sinds Pinksteren is de **chemin de fer musée Blonay - Chamby** een nieuw gerestaureerde aanwinst rijker. Het betreft rytuig CF 21 van de Aigle Leysinbahn. Het rytuig zag in 1900 bij fabrikant SIG in Neuhausen het levenslicht. Het is een rytuig bestaande uit compartimenten met zijdeuren en heeft een geheel teakhouten opbouw.

In augustus 2007 botsten twee goederentreinen met vier elocs Re 425, de 170 en 187 met trein 66966 en de 175 en 184 met trein 400997, van de Cargodivisie van de **BLS** in Biel RB op elkaar. De opgelopen schade is echter zodanig dat de locs rijp zouden zijn voor de sloop, ware het niet dat de locs inmiddels waren voorzien van het nieuwe beveiligingssysteem ETCS. De locs zijn inmiddels 40 jaar oud, zodat een eventueel herstel een dure tijdrovende kwestie zal gaan worden. Terwijl de 10 nieuwe locs voor de goederendienst nog niet zijn afgeleverd, wordt inmiddels bekeken of de bestelling kan worden verhoogd. Op korte termijn konden 2 Re 4/4 van de SBB worden gehuurd voor een langere periode en 1 Re 4/4 tot het moment dat eloc Re 4/4 465 017 weer in dienst zal komen.

De **Transports Publics Fribourgeois** hebben de twee elektrische locomotieven GDe 4/4 101 en 102 verkocht aan de Montreux Oberland Bernoisbahn, die ze inmiddels inzet onder de nummers GDe 4/4 6005 en 6006. De locomotieven dragen nog wel hun oranje-grijze livrei uit de GFM periode. Van de chemins de fer du Jura konden tijdelijk 5 steenslagwagens gehuurd worden omdat de SBB niet in de gelegenheid was enkele te verhuren, daar deze ze zelf allemaal nodig had. Zelfs de aanvoer van steenslag gebeurt per vrachtwagen, daar de SBB niet bij machte was met een diesellok Am 843 het transport te verzorgen tussen Romont en Bulle vanwege het dichte reizigersverkeer. De lijn wordt momenteel grondig vernieuwd waarbij de korte spoorstaven en stalen dwarsliggers worden vervangen. Vanwege het vele goederenvervoer (met reizigerstreinen) blijft de lijn overdag open.

Na een aardverschuiving is de **Harderbahn** sinds begin augustus 2007 buiten dienst. Rijtuig 1 werd zwaar beschadigd, maar zal zo ver gangbaar worden gemaakt, dat hij als tegengewicht, zonder passagiers, van rijtuig 2 kan dienen. Volgens planning zal ze van half september tot eind oktober 2007 weer in dienst zijn. In verband met het 100 jarig jubileum in 2008 zullen beide rijtuigen door nieuwe exemplaren worden vervangen.

De **Matterhorn Gotthard Bahn** nam in het Matteredal een 1,2 kilometer lang herlegd traject in gebruik. Tussen Kalpetran en St. Niklaus overspant een nieuwe betonbrug, 150 meter lang, de rivier de Vispa. Deze kwam in de plaats voor de provisorische Chipferbrug, die sinds 1999 na een lawine dienst heeft gedaan. Het vernieuwde traject is beter beschermd door nieuwe lawinegalerijen en door slankere bogen kan ter plaatse sneller worden gereden. Half september 2007 werd de nieuwe Matterhorn terminal, parkeergarage annex station in Täsch voor het eindtransport voor het laatste deel naar Zermatt ingewijd.

Eind augustus 2007 werd bij de **Metro Lausanne** het gedeelte van de nieuwe metrolijn M2 tussen Ours en Ouchy onder spanning gezet. De treinen kunnen nu het gehele traject van 6 kilometer berijden. In een testbedrijf dient de volautomatische metro het steile gedeelte met een stijgingspercentage van 120 promille tussen Ouchy en station Lausanne zonder problemen te berijden.

De **chemin de fer Nyon-St. Cerque-Morez** heeft van de chemin du Jura een tweede motorrijtuig, BDe 4/4 1 607, overgenomen. Het motorrijtuig zal worden vernummerd als BDe 4/4 232 en dient ter vervanging van motorrijtuig BDe 221 dat afkomstig was van de chemin de fer Lausanne Eschallens Bercher en uit 1936 stamt.

Hoewel niemand het had voorzien is het binnenhalen van opbrengsten uit totaalreclame op locomotieven erg lucratief. Vanaf begin november 2007 rijdt bij de **Rhätische Bahn** de eerste Ge 4/4 II hierin rond. De 611 werft voor een opleidingsinstituut voor beroepen in het openbaar vervoer. Bij de SBB rijdt de Re 4/4 460 053 in dezelfde uitvoering rond. Beide locomotieven reden na de officiële onthulling in Landquart parallel naar Chur. In aanvulling op de 2 ongevallentreinen, de LRZ wat staat voor Löscht- und Rettungs Zug, zijn door de firma Tony Brändle AG uit Sirnach 2 brandweerwagens en 2 reddingsvoertuigen afgeleverd, die zowel op het spoor als op de weg kunnen rijden. De Xm 2/2 9926 tot en met 9929 zijn respectievelijk in Susch, Klosters, Lavin en Bergün gestationeerd. De LRZ noord blijft gestationeerd in Selfranga, terwijl de LRZ zuid Samedan als nieuwe standplaats krijgt.

Met de diesellocs 203 558 en 203 652 heeft de Cargo divisie van de **Schweizerische Bundesbahn** de eerste twee Ost V 100'ers uit voormalige DDR na revisie bij Alstom Lokomotiven Service in Stendal in haar bestand opgenomen. Ze lossen de diesellocs Am 843 af, die in Duitsland in Völklingen in het vloeibare staalvervoer werden ingezet. Vanwege de wereldkampioenschappen voetbal die in 2008 gezamenlijk door Oostenrijk en Zwitserland zullen worden georganiseerd rijdt de Oostenrijkse eloc 1116 075 met een Zwitsers kruis met de naam Schweiz op de zijwanden rond..

Motorrijtuig Be 4/4 17 van de **Wynental- en Suhrentalbahn** is het eerste motorrijtuig, dat na een grondige modernisering weer in dienst kwam. Het 30 jaar oude motorrijtuig kreeg nieuwe bekleding. Het plafond kreeg een doorgaande lichtbak en een in het rijtuig geïntegreerde instap. Doorgaande frontverglazing, waar de spijlen vervielen en een opvallende witte en grijze kleurstelling gescheiden door een schuin oplopende blauwrode band sieren thans het rijtuig. De kleurstelling is echter nog niet definitief. Dit wordt pas besloten ten tijde van de aflevering van de 10 nieuwe stuurstandrijtuigen door fabrikant Stadler.

REISVERSLAG

Dresden en omgeving (slot)

In Dresden zijn twee grote stations en een aantal voorstadstations. De grote stations zijn natuurlijk het Hauptbahnhof en het station Dresden Neustadt op de rechter Elbe-oever. Het Hauptbahnhof is een bijzonder station op twee niveaus: het stationsgebouw staat tussen de twee hooggelegen gedeeltes in. Ertussen in liggen de laaggelegen kopsporen. De hooggelegen sporen zijn de doorgaande sporen richting Bad Schandau en Tsjechië. Dresden heeft een S-bahnnet, maar toch heb je niet echt gevoel met een S-bahn te maken te hebben. Soms lijkt het of ze niet vooruit te branden zijn. Niet de vergelijken met de S-bahnen van bijvoorbeeld Berlijn, Hamburg, München en Stuttgart. Er rijden dubbeldeks-trekduwtreinen met twee tot vier rijtuigen en een loc serie 143. Ook de oude DR-dubbeldekkers rijden hier nog. De lijn naar Flughafen Dresden is opgenomen in het S-bahnnet en rijdt ook met dubbeldekkers. In het begin reden hier de Flughafendesiro's. Deze dieselstelletjes serie 642 rijden nu de Regionalbahnen (RB) op de diesellijnen in de omgeving, o.a. op de dienst Pirna – Neustadt – Bad Schandau door de Sächsische Schweiz. De Regional Express (RE) en de Interregio Express (IRE) worden gereden door de Regioschwingers serie 612. Zeker in de IRE-dienst naar Nürnberg komen ze goed tot hun recht. Kort na vertrek uit Dresden kantelt hij er lustig op los. De elektrische RB- en RE-treinen worden gereden door dubbeldekkers of enkeldeksrijtuigen met locs serie 143.

Dresden is eindpunt van ICE-diensten uit Frankfurt en het Ruhrgebied. Hierin rijden de vijf- en zevendelige kantelbakstellen serie 415 en 411. Doorgaande internationale treinen zijn er in de vorm van de EC-treinen uit Berlijn naar Praag, Wenen en Budapest. Onder hen de beroemde Vindobona, wel de meest internationale wat rijtuigen betreft: Tsjechische, Oostenrijkse en Duitse rijtuigen.

gen rijden erin mee. De treinen uit Hongarije hebben ook Hongaarse rijtuigen. Hierin valt op dat sommige rijtuigen als eigendomsmerk niet MAV maar H-START dragen. De Oostenrijkse rijtuigen dragen soms als merk A-ÖBB. Ook bij de personenrijtuigen komen de landenletters in beeld. In Dresden wordt loc gewisseld. Ondanks het gebruik van tweesysteemlocs van de CD-serie 371 wordt toch gewisseld naar DB-locs serie 101 of ook 120.1. Goederentreinen rijden met de Duitse tegenhanger serie 180 de grens over. In Dresden is ook een Oostenrijkse Taurus 1116 237-7 actief, gehuurd door ITL en ondergracht bij ČSKD-Intrans. Op het emplacement Dresden Altstadt (tegenover het bekende museumdepot) stond nog een stel ex-Nederlanders: De bekende blauwe tweeassige zelflossers met zwenkdak type Tds waarvan op sommige de tekst DSM-Meststoffen nog duidelijk leesbaar was. Ze rijden nu voor ITL.

Een bekend fotopunt langs de lijn is bij de tabakkontor Yenidze, nabij de spoorbrug over de Elbe.

Echter, bovenleidingportalen vertroebelen het zicht op het gebouw dat eruit ziet als een moskee. De koepel is overigens doorschijnend. Carl Bellingrodt kon in de jaren '30 gelukkig nog wel mooie platen maken. Op de naast gelegen verkeersbrug (Marienbrücke) rijden ook trams, zodat ook deze samen met Yenidze gefotografeerd kunnen worden.

Hans Krijnen

D V D ' S

Alle genoemde dvd's verschijnen bij EISENBAHN KURIER <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Die Baureihe 95, die Bergkönigin. De bekende Pruisische 1-E-1 stomer, type T20, die in 14 exemplaren na 1945 in de DDR achterbleef. U ziet de opnames uit haar actieve leven in personen- en goederdienst. Saalfeld was een goed centrum. Maar er zijn ook mooie opnamen van de BR 16 en 17 na de Wende met onder andere de 16 in de goederdienst. Speelduur: 45 min., 19,80, bestelnr. 8129. Een genoegen om vanuit de leunstoel naar al dit stoomgeweld te kijken.

Die DB in den 60-er Jahren. Toen was het nog "stomen" geblazen. U ziet op deze DVD zwart/wit 16 mm. film van praktisch alle stoomlocseries die nog in West-Duitsland waren. Voor het Zuiden waren dat de series 18^e, 39, 64 en 03 en voor het Noorden 01¹⁰, 78 en 82 en natuurlijk de 50 en 44, die we in het Waterbergland zien tussen Paderborn en Herzberg onder andere. Dit is een film die elke echte stoomenthousiast in huis moet hebben of hij het zelf nog beleefd heeft of niet! 60 min., 24,80 euro, bestelnr. 8134.

Dampfwolken über Bundesbahn-Gleisen. Nog zo'n film, maar nu uit de 70-er jaren. Het stoomende is onafwendbaar. EK heeft zeer veel filmrollen bekeken en de beste scènes eruit genomen. De verschillende kwaliteiten heeft men zo bewerkt en van geluid voorzien dat er een top-DVD ontstaan is. Historie pur sang. Dit jaar is het 30 jaar geleden dat we in Rheine massaal afscheid namen van de Duitse reguliere stoomtractie, in West Duitsland wel te verstaan. 24,80 euro, 60min., bestelnr. 8133.

Die Geschichte der Freiburger Strassenbahnen. Het begon in Freiburg in 1891 met een paardentram, vanaf 1901 gevolgd door de eerste "Elektrische" vóór 1945 met 4 zogenoemde "letterlijnen" (A-B-C-D). Dan valt de stad ten dele ten offer aan een zinloos RAF-bombardement. Na WO II herstelt Freiburg zich zeer snel, zo ook de tramdienst. Het werd een echte moderne tramstad met een zich nog steeds uitbreidend net. In het historische gedeelte beelden van de "Schauinslandbahn" en een mega-inzet bij thuiswedstrijden van de SC Freiburg (Duitse betaald-voetbal-club). Extra aandacht is er voor de uitbreidingen in 2002 en 2004 met herstel van lijn 5 in Haslach. 90 (!) min., 19,90 euro, bestelnr. 8155.

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burgemeester Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

25/10: "Smalsporig door Zwitserland, deel 1". Diaprogramma van Bert van der Kruk.

01/11: Filmprogramma van Rob de Haan: Herinneringen aan de Duitse Democratische Republiek.

15/11: Diaprogramma van Frans van Loevezijn: "Per trein door Europa 1960-1982".

22/11: Filmprogramma "NS door de jaren heen". Samenstelling en productie: Willem Dijkman.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

19/10: Filmprogramma. Railjournaal 1965 * Rheingoldloc 18 316 * NS in de jaren '60 * Films van Aad de Wolf.

26/10: geen voorstelling

02/11: "Smalsporig door Zwitserland, deel 2". Diaprogramma van Bert van der Kruk.

09/11: Filmprogramma "NS door de jaren heen". Samenstelling en productie: Willem Dijkman.

16/11: geen voorstelling

23/11: Filmprogramma "Buurtspoorwegen en stadstrams in België". Presentatie Rob de Haan.

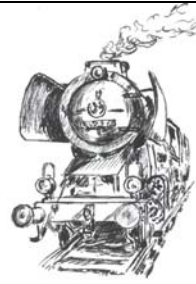
Meer info op: www.railtheater.nl



► 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

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

HSL-Zuid

▪ Begin september kwam Railion-loc 189 023 ten behoeve van ETCS-proefritten op de HSL-Zuid vanuit Duitsland via Venlo naar Hoofddorp.

Half september verschenen in de media opnieuw berichten dat de ingebruikname van de HSL-Zuid vertraging oploopt. Op 9 oktober werd dit pijnlijk bevestigd doordat de minster van V&W de Kamer inlichtte over een verdere uitstel van de start van de exploitatie. Per 9 december 2007 zal niet gereden kunnen worden doordat Rijkswaterstaat het project HSL-Zuid feitelijk nog steeds niet in de hand heeft. Naast uiterst banale zaken als een noodzakelijke schoonmaak van de Groene Harttunnel van excessieve stofvorming spelen meer technische, maar eigenlijke eveneens banale kwesties als de beschikbaarheid van een goed werkende ERTMS-versie in de Traxx-locomotieven een rol (Bombardier-treinapparatuur die niet goed samenwerkt met Siemens-baanapparatuur van dit Europese standaardsysteem!), het toelatingsproces van het Traxx-materieel en het te doorlopen vrijgaveproces door de Inspectie verkeer en Waterstaat om te kunnen starten met het proefbedrijf (die kennelijk een geheel eigen bestaan leidt, los van de rest van Verkeer & Waterstaat).

▪ Het uitstel van de start van de exploitatie zal minstens drie maanden bedragen, maar garanties worden niet gegeven. De start van de exploitatie als hogesnelheidslijn in oktober 2008 is hiermee ook weer onzekerder geworden.

Onregelmatigheden bij vervoerders

▪ Van Plan V 817 brandde op 05-09 te Zutphen de centrale kast uit. Het treinstel werd naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam gesleept en daar hersteld. Daarbij werd gebruik gemaakt van onderdelen uit de ontstelde 871 en 472.

▪ In de Westhaven botsten in de avond van 10-09 tijdens rangeren twee goederenwagens met elkaar, waarna één van beide, een ertswagen, naast de rails kwam te staan.

▪ Op 13-09 botste op de Kijfhoek een rangeerdeel met een juk en ontspoorde daarbij met een as. Lok 6479 kon na iets opgetakeld te zijn, zelfstandig weer in het spoor komen.

▪ Een dag later ontspoorde R4C-wagen 33 87 4 555 353-1 in de Waalhaven Zuid met twee assen op wissel 948. Na drie uur stond de wagen weer in het spoor.

▪ Op 15-09 strandde trein 8842 met rookontwikkeling onder een treinstel in Alphen aan den Rijn. Het treinstel werd op 16-09 weggesleept, na door de ongevalploeg rijvaardig gemaakt te zijn. In de nacht van 15- op 16-09 werd het stel bewaakt door NSR-personeel.

▪ De Sprinters 2988 en 2025 strandden op 13-09 onderweg van Rhenen naar Utrecht net voorbij De Haar doordat de stroomafnemers van beide treinstellen in de bovenleiding verstrikt waren geraakt. Railion-loc 6417 sleepte de treinstellen naar Utrecht.

▪ Van Arriva-Plan V 867 brandde op 16-09 in Beesd de lijnschakelaarkast uit, nadat het treinstel de bovenleiding naar beneden had getrokken en als gevolg daarvan kortsluiting ontstond. Bij het incident werd 400 meter bovenleiding naar beneden getrokken. Het treinstel werd naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept.

▪ Diezelfde dag botste trein 32276 bij Swalmen met een auto. Bij de botsing kwam de bestuurder van de auto om het leven. De 3117 raakte beschadigd en lekte aanvankelijk wat diesel. Het treinstel kwam na drie uur op eigen kracht naar Venlo en op 23-09 naar het revisiebedrijf Tilburg.

▪ Op 19-09 werd tussen Boxtel en Vught brand gesticht in het toilet van trein 9676. De brandweer kwam ter plaatse.

▪ In de nacht van 19- op 20-09 ging in Zutphen een goederenwagen van Strukton spontaan aan de rol van spoor 6 naar spoor 1 van Zutphen GE en kwam tot stilstand tegen een onbekende VIRM. De schade was, ondanks een kleine overbuffering, gering.

▪ In de vroege uurtjes van 20-09 ging treinstel 802 in Eindhoven eveneens spontaan rollen van spoor 2 naar spoor 62, waarschijnlijk als gevolg van een defecte handrem. Het stel kwam tot stilstand tegen de 450.

▪ Een vrachtwagen geladen met zand botste op 20-09 in de Amsterdamse Westhaven met een rangeerdeel. De cabine van de vrachtwagen kwam klem te zitten in een goederenwagen.

▪ Tussen Aalten en Winterswijk botste op 20-09 trein 30941 op een overpad in de Velthorstweg met een auto. Er vielen geen gewonden.

▪ De 8640 ontspoorde in de nacht van 20- op 21-09 tijdens rangeren in Eindhoven op stopontspoorblok 871A. Na ruim vier uur stonden beide ontspoorde assen weer in het spoor.

▪ Loc 1738 strandde op 27-09 met trein 3534 bij Amsterdam Zuid met een defecte stroomafnemer.

▪ Diezelfde dag trok de 1851 bij binnenkomst in Venlo met trein 1917 de bovenleiding naar beneden.

▪ Trein 3080 botste in de avond 05-10 bij Utrecht Zuilen op een in het spoor gelegd bouwhek. Aanvankelijk kon het overige treinverkeer over de andere sporen worden afgehandeld, maar de als altijd overrijverige agenten van de politie meenden na een klein half uur ook die buiten gebruik te moeten nemen, hetgeen door de Utrechtse treindienstleiders natuurlijk prompt gedaan werd. Het kostte enige moeite het hek onder de trein vandaan te krijgen; rond 01.00 uur was de trein gereed voor afvoer.

▪ Op 07-10 ontstond in Den Haag Centraal brand in de verwarmingskast van treinstel 8656. Nadat het vuur gedoofd was, kwam het treinstel naar de Binckhorst.

▪ De 4248 botste op 10-10 bij Den Dolder als trein 2826 met een vrachtwagen die achteruit een overweg opreed. De sBFK-kop van het treinstel raakte ernstig beschadigd. De 4057 en een kundige machinist kwamen eraan te pas om de 4248 naar het revisiebedrijf Haarlem te brengen.

- Op 11-10 had een rangeerdeel in de Botlek op terminal 70 een aanrijding met een vrachtwagen. De schade was gering.
- In Maastricht ging die dag een rangeerbeweging door een juk. Rijtuig 10-70 378 ontspoorde daarbij met één as.

Nederlandse Spoorwegen

Korte berichten

- NS en NedTrain doen sinds begin september proeven met het plaatsen van schuifjes met koolsleepstukken van andere fabrikanten op diverse materieeltypen. Binnenkort wordt een Europese aanbesteding gedaan voor de levering van koolsleepstukken en de proef is daar de voorbereiding was. Zestien locomotieven serie 1800/1700, vijftien ICM-en en vijftien Plan V's rijden gedurende zes maanden met een ander type koolsleepstuk. Om de schuifjes herkenbaar te maken en te houden, zijn de eindhoorns van de schuifjes van de locomotieven rood geverfd. De hoorns van de proefschuifjes op het stroomlijnmaterieel zijn blauw.
- In al het materieel dat met de klassieke noodremtrekker (de rode beugel) is uitgerust, wordt deze voorzien van een witte stip. Het wordt zo voor het treinpersoneel makkelijker een bediende noodrem te lokaliseren. In VIRM zijn bediende noodremmen via het diagnosedisplay op te sporen.
- Een behulpzame lezer informeerde ons over een calamiteitenoefening die op 22-09 plaatsvond in tunnelbuis 2 van de Schipholtunnel. Voor de oefening Trainspotting werd mDDM 7834 gebruikt. Voor het insceneren van een ongeval werd tevens gebruik gemaakt van oude ICM-banken. Toevallig of niet: halverwege de oefening ontstond een echte storing toen de bovenleidingsspanning tussen Riekerpolder Aansluiting en Schiphol enige tijd stroomloos was.

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-10					
<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 8579	8656	Haarlem RB	26-09-2007	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 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 8397	9516	onbekend	18-06-2007	brandschade
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

- Op 20-08 is in revisiebedrijf Haarlem ABv6 380 8327, onbeschadigd gebleven bij de botsing tussen de 9425 en een vrachtwagen op 29-06 (blz. 242), gewisseld met de 380 8397 uit de 9516. De 380 8397 verblijft in Haarlem voor herstel van brandschade. Bovendien blijkt het nummer van de in de VIRM-tabel opgevoerde mBvk van de 9426 onjuist te zijn geweest. Niet de 290 8581 liep schade op, maar de 290 8551. Deze (herstelde) bak werd in de 9502 ingebouwd (zie blz. 312).
- Met de aflevering van de 8656 op 02-10 werd het laatste VIRM-zeswagengestel na LT1-afgeleverd. Er hoeven nu alleen nog vierwagengestellen behandeld te worden. De 8656 werd echter niet in eigen samenstelling afgeleverd, maar met de herstelde 290 8733 van de 8736. De 290 8579 raakte namelijk beschadigd op het terrein van het revisiebedrijf.
- Als eerste VIRM is de 8636 voorzien van extra roosters voor de aanzuigmonden van koellucht in de bakwanden. Voor de bestaande roosters met horizontale lamellen is een tweede rooster gemonteerd met een fijnmaziger structuur.
- De 9434 werd op 29-09 gebruikt voor een speciale rit ter gelegenheid van de première van de Fabeltjeskrant-musical. Het gestel werd beplakt met stickers van de verschillende Fabeltjeskrant-figuren en maakte, met aan boord de 'echte' figuren, een rit van Utrecht via Hilversum, Amsterdam en Utrecht naar 's-Hertogenbosch.

Sprinter-Lighttrain

- Op 21-09 vond in de Siemens-fabriek in Krefeld de perspresentatie plaats van het eerste nieuwe Sprinter-treinstel. Zeswagengestel 2601 werd door een rookgordijn aan de professionele en hobbyers gepresenteerd. Voorlopig zal de 2601 nog niet in Nederland te zien zijn: eerst staan proefritten op de testbaan in Wegberg-Wildenrath op het programma, samen met het tweede zesje en de eerste twee vierwagengestellen, die door Bombardier worden gebouwd. Daarna komen de treinstellen naar Nederland, waarna de opleiding aan storingsmonteurs, werkplaatspersoneel en machinisten zal plaatsvinden. De kans is groot dat SLT als eerste in de series 9800 en 19800 wordt ingezet.
- Het nieuwe materieel, geschilderd in de van SGMm bekende Sprinter-kleurstelling, valt op door een stevige kop en een grote uitsparing voor de automatische koppeling daarin.
- NS maakte op de presentatie bekend een eerste optie te hebben ingelost: 32 vierwagengestellen en evenzoveel zesjes zijn bijbesteld. Bij de order is een snelle levertijd bedongen: aansluitend aan het nieuwe materieel worden de bijbestelde treinstellen geleverd. Bij de eerste order bouwde Bombardier meer bakken (bakjes) dan Siemens; bij de tweede order is het omgekeerde het geval.

Thalys

- Het eerste Thalys-treinstel met een WiFi-netwerk maakte op 25-09 een proefrit om het netwerk in de trein tijdens het rijden te testen. Het treinstel reed een retourrit Brussel-Zuid – Watergraafsmeer.

DDM/DD-AR

- Op 19-09 werd de met brandschade in de Watergraafsmeer verblijvende mABk 390 7716 met het werkplaatssternet naar Leidschendam geslept. Daar wordt de bak als eerste voorzien van een constructiewijziging.
- In de eerste dagen na de omloopwijziging van 11-09 was de beschikbaarheid van DDM-1 zeer matig. Blijkens meldingen van lezers waren van de elf voorgeschreven stammen op 12-09 nog maar vijf exemplaren in dienst. In Hoorn stond van 13- tot 21-09 de stam met de 6901 en 1843 defect. In het onderhoudsbedrijf Amsterdam was naar verluidt geen plaats voor deze stam, mede vanwege het grote aantal defecten aan de andere stammen. Eerst op 22-09 waren elf stammen in de omloop te vinden.

Samenstelling DDM-1-stammen per 12-09						Samenstelling DDM-1-stammen per 14-09					
6901	6838	6626	6831	6673	6841	6901	6838	6626	6831	6673	6841
6902	6877	6618	6816	6625	6828	6902	-	6618	6816	6625	6828
6904	6836	6622	6832	6628	6807	6904	6836	6622	6832	6612	6807
6905	6801	6616	6812	6670	6811	6905	6801	6616	6812	6670	6811
6906	6802	6632	6834	6621	6824	6906	6802	6632	6834	6621	6824
6908	6818	6675	6805	6614	6878	6907	6827	6634	6835	6624	6814
6911	6822	6631	6823	6613	6813	6908	6818	6675	6805	6614	6878
6912	6817	6617	6826	6674	6815	6911	6822	6631	6823	6613	6813
6913	6825	6627	6808	6623	6821	6912	6817	6617	6837	6633	6815
6914	6803	6671	6806	6635	6833	6913	6825	6627	6808	6623	6821
						6914	6803	6671	6806	6635	6833
Samenstelling DDM-1-stammen per 24-09						Samenstelling DDM-1-stammen per 01-10					
6901	6838	6626	6831	6673	6841	6901	6838	6626	6831	6673	6841
6902	-	6618	6816	6625	6828	6902	6834	6618	6814	6625	6828
6904	6836	6622	6832	6612	6807	6904	6836	6622	6832	6612	6806
6905	6801	6616	6812	6670	6811	6905	6801	6616	6812	6670	6811
6906	6802	6632	6877	6615	6824	6906	6802	6632	6877	6615	6824
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6908	6818	6621	6805	6614	6878	6908	6818	6621	6805	6614	6878
6911	6822	6631	6823	6613	6813	6911	6822	6631	6823	6613	6813
6912	6817	6617	6837	6633	6815	6912	6817	6617	6837	6633	6815
6913	6825	6627	6808	6623	6821	6913	6825	6627	6808	6623	6821
6914	6803	6628	6876	6674	6833	6914	6803	6628	6876	6674	6833
Samenstelling DDM-1-stammen per 04-10						Samenstelling DDM-1-stammen per 05-10					
6901	6838	6626	6831	6673	6841	6901	6838	6626	6831	6673	6841
6902	6834	6618	6814	6625	6828	6902	6834	6618	6814	6625	6828
6904	6836	6622	6832	6612	6806	6904	6836	6622	6832	6612	6806
6905	6801	6616	6807	6635	6804	6905	6801	6616	6807	6635	6804
6906	6802	6632	6877	6615	6824	6906	6802	6632	6877	6615	6824
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6908	-	6621	6805	6614	6878	6908	6812	6621	6805	6614	6878
6911	6822	6631	6823	6613	6813	6911	6822	6631	6823	6613	6813
6912	6817	6617	6837	6633	6815	6912	6817	6617	6837	6633	6815
6913	6825	6627	6808	6623	6821	6913	6825	6627	6808	6623	6821
6914	6803	6628	6876	6674	6833	6914	6803	6628	6876	6674	6833

ICM

- Op 21-09 maakte de vers uit revisie gekomen 4015 een rit met genodigden van NedTrain Haarlem van Haarlem naar Leiden en terug. Het gezelschap bekeek de uitbreiding en vernieuwing van het revisiebedrijf, die gereedgekomen is en die dag officieel werd afgesloten. Een nieuwe hal voor het schadeherstelbedrijf en een voor het zogeheten in/uitproces vormen het sluitstuk van een totale renovatie die feitelijk al in 1986 begonnen is.
- Van Mendini-ICM 4023 werd in het weekeinde van 22-09 in Amersfoort het interieur van de mBDk-bak deels verbouwd en voorzien van een viertal grote beeldschermen. De ramen werden dichtgeplakt met folie dat aan de buitenkant gesloten gordijnen suggereerde, en voorzien van sfeervolle lampjes. Aan de buitenkant werd de bak voorzien van geblokte banden en de titel "Herfstbioscoop". Ook werd een aggregaat geplaatst in de vroegere keuken voor de energievoorziening. Ter gelegenheid van het Nederlands Filmfestival reed de 4023 met ingang van 24-09 in de reizigersdienst. Op 29-09 vond een speciale rit met pers en cineasten plaats tussen Amsterdam Zuid en Utrecht, waarna het stel tot 05-10 opnieuw in de reizigersdienst te vinden was. Op 07- en 08-10 werd het treinstel in Amersfoort ontdaan van het speciale interieur. De terugbouw is van korte duur: in november gaat de 4023 in revisie.

SGM

- Binnenkort zal een SGM-treinstel worden voorzien van een aangepast reizigersinformatiesysteem (RIS). Met name de microfoon in de machinistencabines en de mogelijkheden voor het treinpersoneel om 'eigen' berichten om te roepen, zullen worden verbeterd. Vanaf de introductie van SGM is dit deel van het – voor het overige ook niet erg betrouwbare – systeem de zwakke plek.

Mat '64

- Op 14-09 werden de ABk 852 en Bpk 916 van Amersfoort naar het revisiebedrijf Haarlem geslept. Daar zal van beide bakken mogelijk een 'nieuwe' 852 geformeerd worden. De stellen waarvan zij deel uitmaakten, zijn beide slachtoffer van brandstichting: ABk 916 ging verloren bij een brand bij Utrecht Lunetten op 26-02-2004; Bk 852 werd op 02-05 van dit jaar bij Delft Zuid zwaar beschadigd. Overigens werd de 916 destijds uitgeschakeld kort voordat hij R6-revisie kreeg, zodat de Bpk 916/852 deze nog zal moeten ondergaan. Omdat de Bpk 916 nog van een postruimte voorzien is, krijgt de 852 deze voorziening terug (tenzij de ruimte alsnog uitgebouwd wordt). Bij de revisie van de 852 zelf in 2003 is de ruimte verwijderd. Nog onbehandeld werden beide bakken in de nacht van 05- op 06-10 door de 1777 van Haarlem naar de nieuwe werkplaats in de Watergraafsmeer geslept, om als oefenobjecten voor de nieuwe kuilwielenbank te fungeren. Ook DDM-1-Bv 26-37 472 werd, gekoppeld tussen (!) beide Plan V-bakken, meegenomen voor hetzelfde doel.
- De 886 en 827 maakten op 11-09 geluidsproefritten tussen Roosendaal en Kruijningen-Yerseke. Tussen kilometer 31.5 en kilometer 32.5 was een meetinstallatie opgesteld.

- De 884 en 911 werden op 29-09 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam voorzien van een Sandite-installatie. In tegenstelling tot de 934 zullen deze stellen de basisuitrusting voor de Sandite-sproeiinstallatie behouden ook na afloop van het 'smeerseizoen'.
- Voordat de 467 op 05-10 door het revisiebedrijf Haarlem werd afgeleverd, kwam het treinstel tussen 01- en 03-10 voor een draaistelwisseling naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.

DM '90

- Begin september leende RegioNS (Zutphen – Apeldoorn) een aantal DM '90-treinstellen uit aan Syntus, die dienst deden op Zutphen – Winterswijk.

DH

- Op 20-09 sleepte de 9469 het laatste DH-treinstel dat nog in Onnen verbleef, de 3216, naar Amersfoort ter opstelling in de werkplaatsloods.

Rangeerloos en serie 700

- Als laatste 700 onderging loc 703 de constructiewijziging van de rangeertrede. De loc werd in de nacht van 03- op 04-10 naar Tilburg overgebracht. Daarbij ontstond in Leidschendam een probleem: de 703 is als enige uitgerust met een automatische koppeling die zowel zijdelings wegklapbaar is (om DD-AR-Bvk's te kunnen slepen met de schroefkoppeling) als, door een wijziging in het luchtsysteem, geschikt is om RET-metro's te kunnen slepen. De in de plaats van de 703 gestuurde 710 heeft deze voorzieningen niet. De nieuwe acculoc was nog niet toegelaten op een deel van het terrein op het moment dat de 703 naar Tilburg moest.

ICR

- Tussen 13- en 20-10 wordt bij het binnenlandse ICRm-materieel omgeschakeld van UIC- op treinstelmodus. De machinist krijgt dan, net als in stroomlijnmaterieel, middels de groene meldlamp 'deuren dicht' op de stuurtafel te zien of de deuren van de trein vergrendeld zijn. Tevens komt dan de sluitfluit in dienst.

- Het deurmechanisme met handgreep voor het openen van de deuren en mechanische vergrendeling (die bij de bouw van ICR is ingebouwd vanwege UIC-richtlijnen) blijft nog even gehandhaafd; vanaf eind oktober wordt dit systeem bij alle rijksturen voor de binnenlandse dienst vervangen door een systeem met drukknop (zie blz. 245). De rijksturen die in de Beneluxdienst rijden, houden het bestaande (en in combinatie met de groene lamp storingsgevoelige) systeem met handgreep en mechanische vergrendeling. Wel gaan deze rijksturen met het groene-lampsysteem rijden zodra er vaste Beneluxstammen komen die met een TRAXX gaan rijden. Twintig rijksturen worden daarvoor uitgerust met een vertaalapparaat dat het groene-lampsysteem laat communiceren met de TRAXX-loc. Het betreft dezelfde rijksturen waarvan het toilet wordt afgesloten ten behoeve van evacuatieladders en die dus ook geen bioreactor krijgen. Deze rijksturen moeten altijd aan de uiteinden van de stam lopen.

ICRm-Benelux met vertaalcomputer			
20-70 401	20-70 411	20-70 417	20-70 571
20-70 402	20-70 413	20-70 418	20-70 573
20-70 403	20-70 414	20-70 422	20-70 575
20-70 405	20-70 415	20-70 546	20-70 583
20-70 407	20-70 416	20-70 548	20-70 585

- Met ingang van 01-10 werden de ICRm 20-70 241 en 269 overgeplaatst van het onderhoudsbedrijf Maastricht naar Amsterdam voor de Beneluxdienst. Deze rijksturen zijn tevens bestemd voor aanpassing tot HST-Prio. In tegengestelde richting gingen de 20-70 228 en 264, die enkele maanden waren uitgeleend voor de Beneluxdienst, terug naar Maastricht.

ICK, ICL & DF

- NS heeft definitief besloten (in totaal) 143 IR-rijtuigen van de DB te huren, zo maakte het bedrijf op 14-09 bekend. Op dat moment waren er 39 reeds overgenomen exemplaren in dienst. Het ICL-materieel zal in 2008 naast de serie 1500 ook worden ingezet in de treinserie 2000 Den Haag – Arnhem.
- Eind september liep de beschikbaarheid van ICL-rijtuigen fors terug. Op 24-09 werd een stam gezien met nog slechts vijf rijtuigen. Van een eerste-klasrijtuig ontbrak bovendien elk spoor.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 223 (82-77 032)	18-09	5226 (82-77 026)	17-09	4020	07-09	4015	25-09
		5227 (82-77 027)	24-09	4021	05-10		
Plan V R7				VIRM LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
475	12-09	449	16-08	9481	14-09	9431	22-08
471	25-09	466	31-08	9477	20-09	8657	12-09
		470	14-09	9411	04-10	9478	19-09
		467	05-10			8656	02-10
ICRm ombouw HSA							
binnengekomen		afgeleverd					
82-70 977	10-09	20-70 418	21-08				
20-70 583	12-09	20-70 209	07-09				
10-70 371	14-09	10-70 351	10-09				
20-70 216	18-09	82-70 976	14-09				
82-70 978	20-09	20-70 571	18-09				
10-70 372	24-09	10-70 351	21-09				
20-70 414	28-09	20-70 572	26-09				
20-70 415	28-09	10-70 370	26-09				
10-70 373	02-10	20-70 573	26-09				
		20-70 574	02-10				

		82-70 977	04-10				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
20-70 202	07-08	onbekend defect		20-70 202		10-08	
951	20-08	botsschade		915		16-08	
860	10-09	onbekend defect		9516		22-08	
457	10-09	ATB defect		9502		07-09	
ABk 852	14-09	bakwisseling		4011		07-09	
BPk 916	14-09	bakwisseling		457		18-09	
867	18-09	brandschade		270 7020		20-09	
9427	27-09	defecte airco		9427		27-09	
467	03-10	retour uit OB Amsterdam		964		28-09	
				467 (1)		01-10	
				ABk 852		05-10	
				BPk 916		05-10	
				26-37 472		05-10	
				860		05-10	
				9516			

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				700 Cw rangeertrede			
<i>binnengekomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
				704	19-09	704	25-09
				710	21-09	710	27-09
				703	25-09	703	02-10
DDM-1 LTO				DDM-1 LTO nawerk			
<i>binnengekomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
6837	06-08	6633	06-08	6813	20-08	6813	29-08
6835	10-08	6803	09-08	6816	28-08	6816	30-08
6841	10-08	6805	14-08	6674	09-10		
		6878	14-08				
		6802	15-08				
		6631	17-08				
		6836	22-08				
		6837	27-08				
		6841	31-08				
		6835	06-09				
		6804	20-09				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
1732	21-09	defecte weerstanden		1754		09-08	
1770	26-09	onbekend defect		1755		13-08	
3117	23-09	botsschade		1823		31-08	
3227	27-09	brandschade		1732		26-09	
1718	09-10	elektrische schade		1770		27-09	
6502	09-10	scheuronderzoek					

Connexxion

PROTOS

- Het PROTOS-prototype was op 15-09 te gast op de open dag van NedTrain in OB Amsterdam, hoewel dit materieel niet door NedTrain onderhouden zal worden. In datzelfde weekend werden de 5031 en 5032 door Connexxion van FTD overgenomen. De nieuwe 5033 arriveerde op 04-10 in Nederland.
- Het PROTOS-materieel draagt naast de 5000-nummering ook computernummers. Treinstel 5032 heet bijvoorbeeld ook 94 84 48-12 003-0. In Duitsland wordt sinds begin dit jaar al het materieel van twaalfcijferige computernummers voorzien.
- Nadat vier van de vijf Plan V's op 22-09 Connexxion verlieten, moest de dienst op de Kippenlijn met de overgebleven 840 en de eerste PROTOS in de reizigersdienst, de 5032 gereden worden. Uitval en vertragingen waren het gevolg. Enkele dagen later kwam ook de 5031 in dienst.
- Op 27-09 strandde treinstel 5031 met een defect bij Lunteren. Het duurde geruime tijd voordat de proto-Protos ter plaatse was om zijn soortgenoot weg te slepen. Tot overmaat van ramp viel een cabinedeur in het slot terwijl de machinist (zonder sleutel) buiten stond. Na ruim vier uur waren beide stellen in Ede-Wageningen. De twee actieve PROTOS-en lieten op 04-10 verstek gaan, nadat op 06-10 al een treinstel was gestrand in Ede Centrum en een kleine stremming had veroorzaakt. Het protostel mag (en zal) niet worden ingezet in de reizigersdienst. Op 11-10 kwam ook de 5033 in dienst.
- Op 09-10 reed Connexxion slechts een tweeurdienst tussen Amersfoort en Ede met de 840, omdat alle PROTOS-en defect waren. Op 11-10 in de avond strandde een Protos in Barneveld Noord. Men hoeft geen deskundige te zijn om te voorspellen dat dergelijke meldingen dit jaar nog talrijke malen geplaatst zullen moeten worden.

Mat '64

- De 839 werd op begin september al ontdaan van zijn Connexxion-bestickering.
- Op 22-09 kwamen de 839, 838 en 837 van Amersfoort Bokkeduinen naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam om weer geschikt gemaakt te worden voor inzet door NSR. De toiletten werden weer toegankelijk gemaakt, terwijl de koersrollen door exemplaren met NSR-bestemmingen werden vervangen. De 836 kreeg in het weekeinde van 22-09 nog onderhoud in Amsterdam, kwam vervolgens naar Amersfoort om ontstickerd te worden en kwam aansluitend terug naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam. De stellen kwamen vanaf 25-09 successievelijk in dienst bij NSR. De 840 blijft tot november bij Connexxion rijden.

Overige vervoerders

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Opvallend is dat Veolia bij haar Plan V's de buitenste bolle zijruitjes van de cabines weer doorzichtig heeft laten maken.

De op 15-08 bij Boxmeer beschadigde 3227 (blz. 314) werd vervangen door de 3203, een van de in Zwolle gestalde treinstellen. Het stel kwam bij Veolia bijna direct defect te staan, maar kwam op 5-10 werkelijk in dienst.

Op 05-10 moest de dienst tussen Nijmegen – Boxmeer worden opgeheven vanwege een hoge defectenstand aan de Wadlopers. Veolia zorgde wel voor extra bussen.

Eind oktober arriveren naar verwachting de eerste nieuwe GTW-treinstellen van Veolia in Venlo. Veolia gaat er vanuit de eerste nieuwe stellen eind november te kunnen inzetten. De presentatie van het eerste treinstel vond op 12-10 in de Stadler-vestigingen in Bussnang en Altenrhein plaats.

ACTS

Loc 7104 mocht op 17/9 met de mP Jules meertritten rijden op de HSL.

DLC

Sinds 22/9 rijdt DLC zelf de nieuwe shuttle van de Bertsh terminal in de Botlek naar Frankfurt. Loc 6303 was de gelukkige. De eerste twee weken werd de trein uitbesteed aan R4C. Op 3/10 werd bekend dat DLC verder door het leven samen gaat met Crossrail.

ERS

Bij ERS heeft wisseling van de wacht plaatsgevonden. Directeur Frans Zoetmulder is naar EMD (leverancier van ondermeer de Class 66) overgestapt en zijn functie is overgenomen door Alan Gibson.

HGK

Per 1/1/2008 zal HGK in z'n geheel het sigarettenvoer vanuit Bergen op Zoom voor fabrikant Philip Morris gaan rijden. Tot die datum maakt Railion hun contract nog af maar verlengd dat bewust niet vanwege aanhoudende problemen met verzekering en belasting met dit waardevolle vervoer.

ITL Nederland

In Stendal was men tot begin oktober druk met de verbouwing van de eerste twee V100'en. Ex DB-locs 202368 & 202369 worden resp. ITL101 & ITL102. ITL 101 werd afgeleverd op 10/10, de 102 volgt waarschijnlijk op 17/10. ITL wil ook graag zoveel mogelijk gebruikmaken van de Betuwe route. Sinds 18/9 rijdt de Tulipan shuttle ook vaak over deze goederenspoorlijn.

Railion

Op 15/9 bracht loc 1604 de eerste suikertrein van dit jaar het land in. Het vervoer kwam bij Bad Bentheim de grens over en reed naar Onnen waar het later richting Eemhaven werd gebracht. Waarschijnlijk loopt het vervoer tot begin januari 2008. Door capaciteitsproblemen bij RN rijdt Spitzke een aantal keren suikertreinen.

Sinds half september rijdt RN een nieuw vuilvervoertje vanaf Acht naar Amsterdam Westhaven. Helaas voor de fotografen gebeurt dit 's nachts afgezien van het laatste stukje naar de Houtrakpolder wat wel overdag rijdt.

Tijdens het dieselweekend op 22 & 23/9 van de ZLSM kwam Railion met locs 2225 & 2278 gesleept door de 6401. Loc 2539 van de VSM haalde op de zaterdag 22/9 nog loc 677 van RN op die al als plukloc bij de DSM te Lutterade stond. De loc wordt waarschijnlijk ook onderdelen leverancier bij de ZLSM. Verder was de plan u 121 ook van de partij met bijna nog natte verf!

Loc 189021 bracht op 25/9 de derde Protos van Connexion, 5033, naar Venlo Venlo waarna RN het stel de nacht van 25 op 26/9 doorbracht naar Amersfoort. Die samenwerking wordt opeens pikant gezien het conflict tussen Railion en Connexion voor de dienstregeling in 2008 waarbij Connexion-reizigerstreinen moeten vervallen omdat Railion een paar paden opeist voor twee goederentreinen Emmerich-Amersfoort.

Aan de exotische bediening van General Electric in Bergen op Zoom is ook een einde gekomen. Een paar keer per jaar kwam hier wel één hele wagen maar nu het spoor voor het hek is afgekapt en alles op het terrein van GE is verdwenen zal er ook wel spoedig een einde komen aan de stamlijn.

Sinds begin oktober is loc 363825 weer terug op de Waalhaven t.b.v. instructie.

Op 11/10 bracht RN 6464 de NSR plan V 461 van Zwolle naar het brandweeroefencentrum in het Sloehavengebied.

Op 9/10 werd in het Spoorwegmuseum de tentoonstelling 'Vracht 84NL' geopend. Dit gebeurde met loc 189065 die hiervoor in speciale bestickering naar Nederland was gekomen. RN presenteerde hiermee ook hun schone zuinige loc die op de Betuwe Route moet komen te rijden. De loc reed ook zeer zuinig in het NSM want werd daar geduwd door locomotor 345. Helaas is deze loc nog niet voorzien van ETCS...

Vanaf eind november rijden de nieuwe locomotieven van de serie BR 189 dóór aan de grens tussen Nederland en Duitsland, aldus Railion.

De loc 189 is ontwikkeld als 'Europa-loc'. Afgeleid van het succesvolle type 152 dat gemaakt was voor Duitse stroom- en beveiligingssytemen, is deze locomotief voorzien van verliesarme energie-omzetters die nagenoeg alle stroomsoorten van bovenleidingen kunnen omzetten in de draaistroom die nodig is voor de tractiemotoren. Bovendien is de locomotief uitgerust met twee extra stroomafnemers voor 1,5 en 3 kV gelijkstroomsystemen. Met een vermogen van 6,4 MW (vergelijkbaar met het vermogen van 15 zware trucks) kan deze locomotief probleemloos treinen met 50 wagons en een totaalgewicht van 2500 ton vervoeren. De maximum snelheid van de machine is 140 km/u.

De locomotief is extra energiezuinig omdat kan worden geremd op de tractiemotoren. Daarbij wordt bewegingsenergie omgezet in elektrische energie die weer wordt teruggeleverd aan de bovenleiding.

De ergonomisch ontworpen cabines bieden de machinist een maximum aan comfort. Het volledig geïntegreerde instrumentenpaneel ondersteunt daarbij een energiezuinige rijstijl van de machinist.

In de maanden november en december zullen 26 van deze nieuwe locomotieven beschikbaar komen. In totaal beschikt Railion over 90 locomotieven van deze serie, die vooralsnog in Duitsland en Tsjechië worden ingezet. En binnenkort ook in andere Eu-

ropese landen. In Nederland wordt de loc ingezet op de belangrijkste internationale corridors van en naar Rotterdam. Via de Betuwroute. Daarmee heeft Railion een belangrijke stap gezet op weg naar internationalisering van het Europese railtransport.

In de regio's Amsterdam (Westelijk havengebied) en Rotterdam (havengebied) is Railion per direct op zoek naar volledig bevoegde treinmachinisten of mensen die daarvoor willen worden opgeleid. De belangrijkste eis die RN stelt, is dat kandidaten volledig bevoegd zijn voor het rijden van treinen op de hoofdbaan én dat zij kunnen aantonen PO/MO geschikt te zijn (overeenkomstig de geldende IVW normen).

www.railion.nl

Rail4Chem

In de eerste weken dat de Bertschi terminal van de Botlek open was reed R4C in opdracht van DLC de treinen van en naar de terminal.

Op 16/9 bood R4C de helpende hand door op deze zondagmorgen gestrande plan V van Arriva in Beesd op te halen en deze met loc 2001 naar Dordrecht te brengen.

Maar intern zijn er wat zorgen bij het bedrijf. Door aanhoudend verlies binnen het hele bedrijf worden aandeelhouders opstandig wat op de kantoren vooral voor ontslagen zal gaan zorgen. Hopelijk komt het bedrijf in beter vaarwater.

Kleine opsteker was op 11/10 het voor de 2^e keer rijden door R4C van zg. longrails van Oberhausen naar Crailoo.

Rotterdam Rail Feeding

Half september maakte RRF gebruik van Volker Rail loc 203-1. Onder meer bracht deze loc op 11/9 een wagen met een vrachtwagen als lading van Dordrecht Zeehaven naar de HSL te Hoofddorp. De vrachtwagen is een grote stofzuiger die meter voor meter de tunnel onder het Groene Hart stofvrij maakt. Speciaal daarvoor zijn twee 600-tjes, RRF1 & 4, voorzien van roetfilters. Ook ACTS leverde twee V60's om in de andere tunnelbuis spullen te vervoeren.

Sinds half september zijn er weer 'graanbewegingen' te zien bij de Maassilo op de Botlek. De treinen zijn deze keer wel van RN en RRF rangeerde deze in opdracht van RN.

Sinds 8/10 heeft RRF RN treinenpaar 41776/7 overgenomen. RRF doet dit in samenwerking met Kombiverkehr en heeft hier de G2000 NE9 van de Neusser Eisenbahn gehuurd. Deze loc was ooit al eerder voor deze trein te zien maar dan in opdracht van RN! Ook heeft de loc diverse keren gereden voor ERS. De treinen rijden nu onder de nummers 42770 & 42771.

Rurtalbahn

Sinds 9/10 is Rurtalbahn GmbH officieel gecertificeerd en erkend door IVW (Prorail).

Betuweroute

De BR wordt nog steeds geplaagd door storingen aan de beveiliging en vooral door gebrek aan vervoer. Soms zijn de storingen van dien aard dat vervoer helemaal niet meer mogelijk is. Zo brak op 11/9 een leiding van de Sprinkler installatie van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Op 15/9 was de zoi weer opgeruimd en kon het vele treinverkeer weer worden hervat.

Maastricht – Lanaken

Op maandag 17/9 gaf minister Eurlings het startsein om de sinds 1990 in onbruik zijnde spoorlijn Maastricht – Lanaken op te knappen en weer klaar voor exploitatie te maken. Met o.a. behulp van Europese subsidie is het vanaf 2009 weer mogelijk om van deze spoorlijn gebruik te maken.

Strukton

Kennelijk groeide in Limburg het onkruid naar ongekende hoogte want half september werd er weer eens gebruik gemaakt van een sproeitrein! Deze kwam vanuit Duitsland en werd getrokken door twee Strukton 2200'en. De trein deed alle sporen in Zuid Limburg aan. Als deze proef slaagt volgt elk jaar een vervolg. Dat gaat dan niet meer gebeuren met de 2200'en want ook de laatste twee gingen over naar Eurailscout om na ombouw te gaan rijden als Videoschouwtreinen.

Volker Rail

In Stendal wordt druk gewerkt aan nog twee V100'en voor VR, ex DB-locs 202413 & 202518 worden 203-4 & 203-5. Naar welke striphelden deze locs worden vernoemd is nog niet bekend!

Correcties

- Bij de botsing tussen een bouwkraan en ICM 4206 op 04-09 raakte niet de treinmachinist gewond, maar de kraanmachinist.
- Uw redacteur ging op blz. 313 in de fout door te spreken over Bimbdzf-rijtuigen. De f staat bij de DB echter voor een stuurstandrijtuig en NS is niet van plan die van de DB te huren.

Wist u dat...

- op 10-09 's middags de halfjaarlijkse ProRail-computerstoring rond Utrecht zich weer voordeed?
- ditmaal de problemen eerst in de namiddag van 11-09 volledig waren opgelost?
- deze keer een softwarefout werd aangevoerd als oorzaak van de problemen?
- minister Eurlings eindelijk een onderzoek instelt naar de prestaties van ProRail?
- op 11-09 de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal volgelopen was met water en blusschuim vanwege een lekgeraakte leiding van de sprinklerinstallatie?
- een lezer ons wist te melden dat tijdens het jaarlijkse fruitcorso in Tiel NS de treinserie 6000 met VIRM-VI-en (8742, 8636, 8649 en 8674) reed en Syntus twee sets DM '90 (50+51 en 58+59) liet rijden tussen Arnhem en Tiel?
- de 8657 op 11-09 na zijn LT1-beurt een proefrit maakte naar Leiden en terug?
- de 273 op 24-09 door een lezer werd gesignaleerd tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal?
- de 41 de fraaie Pec 8502 op 28-09 van het Spoorwegmuseum naar Blerick bracht en solo terugkeerde naar Utrecht?

- de 1202 op 26-09 een platte wagen met een tank ophaalde in 't Harde en deze naar het Spoorwegmuseum bracht?
- de 453 op 28-09 als SpitsPendel tussen Rotterdam en Vlaardingen werd gezien?
- trein 5820 op 28-09 in de samenstelling 3x CityPendel+ 1x SGMm werd gezien?
- de 4042 op 02-10 in de treinserie 6300 werd gezien?
- ICK 22-34 934 als één van de weinige ICK's nog steeds rondrijdt met een dak waar nagenoeg geen verf meer opzit?
- op 10-10 in trein 6308 twee SGMm-en werden gesignaleerd, terwijl daar eigenlijk DD-AR in behoort te lopen?
- de 8610 in de ABv3/4 op de benedenverdieping in de tweede klasse nog steeds een cartoonsticker heeft ter aanduiding van de stiltezone?
- de stiltezone inmiddels naar de bovenverdieping verhuisd is?
- enkele Fabeltjeskrant-stickers op de 9434 wel erg scheef geplakt waren?
- op 06-10 een zwaan in het spoor liep bij Rijswijk?
- de politie het nodig vond voor het vangen van het dier alle vier de sporen Den Haag HS – Delft Aansluiting buiten gebruik te nemen?
- wij ons wel eens afvragen of de politie ook snelweg A13 compleet sluit als er een zwaan op of langs gesignaleerd wordt?
- op 05-11 de eerste twee nieuwe sporen van Harmelen Aansluiting naar de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Utrecht in dienst gesteld worden?
- aansluitend het oude tracé wordt afgegraven om de twee resterende hooggelegen sporen te kunnen bouwen?
- er belangstelling is uit enkele Oost-Europese landen voor DH-treinstellen?

Eurlings: geen nieuwe datum start HSL

Minister van Verkeer Camiel Eurlings (CDA) heeft geen idee wanneer de HSL-zuid in gebruik wordt genomen. Dat zei hij 11 oktober jl. in de Tweede Kamer tijdens een debat over de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Parijs. Eurlings beloofde de Kamer eerder rond deze tijd met een datum te komen, maar meldde deze week de zoveelste vertraging.

De HSL zou oorspronkelijk in maart van dit jaar worden geopend, maar vanwege problemen werd dit al enkele malen uitgesteld. Eurlings streefde ernaar om de HSL vanaf 1 december stapsgewijs in gebruik te nemen. De treinen zouden dan maximaal 160 kilometer per uur rijden vanwege een gebrek aan snel materieel. Vanaf 1 oktober 2008 zou dan op volle snelheid met 300 kilometer per uur worden gereden.

Uit een risicoanalyse die de projectorganisatie HSL-zuid in september liet maken, blijkt dat er 50 procent kans bestaat dat de start van het tijdelijk vervoer alsnog drie maanden vertraging oploopt. Zo is er stofontwikkeling in de tunnel onder het Groene Hart en moet deze worden schoongemaakt. Ook zijn de locomotieven nog niet uitgerust met het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS.

De Tweede Kamer reageerde boos op deze nieuwste vertraging. "Heeft de minister de risico's nog wel in de hand?", vroeg Diederik Samsom (PvdA) zich af. GroenLinks wil zelfs een parlementaire enquête naar 'het drama van de HSL'. Fractielid Wijnand Duyvendak krijgt hiervoor niet genoeg steun in de kamer. Wel eisten alle fracties dat Eurlings met een datum komt waarop de eerste vervangende trein rijdt.

De minister weigerde dit. "Ik noem geen harde data die nergens op zijn gebaseerd." Er zijn nog veel onzekerheden in de planning en het is daarom onverantwoord om met nieuwe data te komen. "Ik verkoop u geen knollen voor citroenen." De voornaamste boosdoener is het nieuwe veiligheidssysteem dat moet worden ingebouwd. Vanwege de nieuwe technologie is het moeilijk om een inschatting te maken wanneer dit gereed is. "Wanneer het kastje het doet en kan praten met de baan, zal ik u direct inlichten", zei Eurlings.

Aan de vertraging hangt een prijskaartje. Aan exploitant HSA wordt een schadevergoeding betaald van 37,5 miljoen euro vanwege gederfde inkomsten. Eurlings blijft wel vasthouden aan de streefdatum van 1 oktober volgend jaar voor het snelle vervoer. Tot die tijd blijft de Beneluxtrein naar Brussel rijden. Ook wanneer 1 oktober niet wordt gehaald, verzekerde Eurlings. Met name de SP spoorde de minister aan om de Nederlandse Spoorwegen achter de broek te zitten. "In de dienstregeling voor 2008 is de Beneluxtrein vanaf oktober uit de dienstregeling gehaald", zei Emile Roemer (SP). Daarnaast is de NS bezig om het gebruik van deze trein te ontmoedigen ten faveure van de HSL, zei Roemer. Zo wordt in Amsterdam niet aangegeven dat de trein ook stopt op Schiphol en zijn de treinen regelmatig te kort. "Dit zit me zeer dwars. Ons wordt een rad voor ogen gedraaid."

Desgevraagd toonde Eurlings zich bereid om met de NS een gesprek te voeren over de kwaliteit van de dienstverlening van de Beneluxtrein.

(bron nieuws.nl)

MUSEUMNIEUWS

NBM-wagens van het NSM naar Tramweg Stichting.

Twee voormalige paardentrams van de NBM zijn van het Nederlands Spoorwegmuseum overgedragen aan de Tramweg Stichting. Het is de gesloten aanhangwagen NBM 23 uit 1902 en de zomer aanhangwagen NBM 28 eveneens uit 1902. Beide wagens werden in 1909 geschikt gemaakt als aanhangrijtuig voor de elektrische tramdienst en waren als zodanig tot 1948 in dienst bij de NBM (Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij). Het Spoorwegmuseum stoot, zoals bekend, haar trammaterieel af aan instanties waarvan de doelstellingen liggen bij langdurig behoud ervan. De gesloten NBM 23 ging op woensdag 19 september naar het depot van de Tramweg Stichting in het Brabantse Overloon en blijft daar vooralsnog in opslag. De open NBM 28 ging op maandag 17 september naar TS depot Scheveningen. Er zijn nog geen concrete plannen voor eventuele restauratie of mogelijke inzet van de wagens, die al ca. 60 jaar museumvoertuigen zijn en de A-status genieten in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed van de stichting Mobiele Collectie Nederland.

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Het landschap langs de miljoenenlijn heeft een aantal kleine veranderingen ondergaan. Op een zestal plaatsen zijn op enige afstand van de spoorlijn poelen aangelegd en de vrijkomende grond als dijklichaam hiertussen aangebracht. Deze werkzaamheden waren hard nodig, omdat bij overvloedige regenval löss van de hellingen de spoorbaan op stroomt en de afwatering van het baanlichaam verstopt raakt, waardoor het water niet meer kan weglopen in het ballastbed.

De verlenging van de museumlijn naar Valkenburg is een doorslaand succes. Hoewel werd gevreesd voor overvolle treinen, is dit echter niet het geval, daar de reizigers zich boven verwachting over de gehele dag verspreidden. De stoomtreinen zijn goed tot zeer goed bezet.

Tijdens het dieselweekend van 22 en 23 september 2007 werd door diesellok 2530 van de VSM rangeerlokomotief 677 (ex 612) naar Simpelveld overgebracht, daar rangeerlocomotief 639 door een defect verstek moest laten gaan.

Tijdens het dieselweekend waren eveneens diverse 2200'ers te bewonderen. Diesellok 6401 in Railprokleuren, bracht de geelgrijze 2278 en de schitterend uitzierende bruine 2225 mee, terwijl Strukton aanwezig was met de 302328, José.

Verder kwam de HIJSM met de in het rood gezette Plan-U 121. Eveneens waren in Simpelveld diverse kleine rangeerlocs van de ZLSM rijdend te bewonderen. In de vroege ochtend reed een goederentrein tot Wijlre.

RTM Ouddorp

Met de onthulling tijdens de jaarlijkse RTM-donateursdag, zaterdag 22 september j.l., van bakwagen 458, is de restauratie van dit unieke exemplaar voltooid. De wagon is gebouwd in 1898 bij Métallurgique, Nijvel, België, met het nummer 208 voor gebruik op het zojuist aangelegde smalspoornet op IJsselmonde en in de Hoekse Waard. De wagon had de bekende Belgische kenmerken van tramwagens aan het eind van de 19^e eeuw: halfronde kopschotten, korte radstand en een handrem op twee wielen aan één zijde. Tevens was de wagon voorzien van een bekerkoppeling, die al een jaar later werd vervangen door het zo bekende Vici-neaux-trekwerk. Hierbij kreeg de wagon ook het nummer 458. De korte radstand, de kleinere Krupp-wielen en de afwijkende handrem werden in de loop der jaren niet vervangen. Alleen de kopschotten werden recht gemaakt, bij het laatste exemplaar pas in de jaren '50. Na gebruikt te zijn voor kolenvervoer werden de wagons uit deze kleine serie (slechts tien exemplaren) voor diverse klussen gebruikt, waaronder vuilafvoer naar de Centrale Werkplaats aan de Kromme Zandweg in Rotterdam Zuid.

Voor de 458 kwam op 1 juli 1963 het einde in actieve dienst. Samen met gesloten goederenwagen 635, rijtuigen AB 417 en B 364 en stoomloc 57 vertrok de 458 die dag naar het Spoorwegmuseum, om jarenlang de bekende RTM-tramtrein te vormen op het voorplein naast de hoofdingang. Later was er geen plaats meer voor de twee goederenwagens en in 1994 kreeg de Stichting v/h RTM in Ouddorp de wagons weer terug, samen met de M67 en later de rest van de tramtrein. De 635 heeft het verblijf in de buitenlucht beter doorstaan dan de 458. Daarom moest al snel ingegrepen worden om verder verval te voorkomen. In diverse stappen werd de restauratie uitgevoerd, waarbij het oude hout werd gedemonteerd en de slechte stukken in het frame werden vervangen door nieuwe stalen profielen. In 2006 werd door een kleine werkgroep de uiteindelijke definitieve restauratie opgepakt. De laatste stalen onderdelen werden vervangen (o.a. alle staanders, behalve die op de hoeken, en drie van de vier deuren) en de rest werd afdoende geconserveerd. Het hout, dat al een keer in het Spoorwegmuseum was vervangen, werd nu wederom vernieuwd (een groot deel van het oude hout is verwerkt in het dak van de B 364, die ook in herstelling is), behalve dat van de vloer. De halfronde kopschotten werden weer hersteld, een bekerkoppeling werd niet aangebracht. Voor de kleur werd lichtgrijs met zwarte stijlen en frame gekozen met witte letters. De wagon zal nooit in een tram te vinden zijn, daar is het frame te licht voor, zodat is gekozen voor een opstelling in de museumrij met daarin een thematentoonstelling. Er is gekozen voor het thema Massagoedvervoer (kolen, suikerbieten en graan) met aan de ene zijde de tentoonstelling en aan de andere zijde een berg kolen, vastgehouden en begrensd door een muur van briketten. De bezoekers bevinden zich wel in een van de topstukken van de collectie. In het Register is de 458 begiftigd met een A-status. Wanneer de deuren gesloten zijn is van de tentoonstelling niets te zien.

De B 364 is voorzien van een volledige dakbedekking. De ronde latten zijn, het is al eerder genoemd, gemaakt van overbodig hout van de 458. Tussen de nieuwe dakbedekking en het oude planken dak bevindt zich een dunne laag triplex. Dit is aangebracht om het dak voor het zicht mooi strak te maken en tegelijkertijd de oude sporen van okergele lijnolieverf met zand te bewaren. Van buiten is niets te zien van deze oplossing. Op dit ogenblik is men bezig de sponningen gereed te maken voor de plaatsing van het nieuwe veiligheidsglas. Het plafond wordt opnieuw in gebrokenwit geschilderd. De 24 V. elektrische installatie is reeds vernieuwd.

WERKGROEP LOC-1501

Op 15 september jl. was de Werkgroep Loc-1501 – samen met enkele andere museumorganisaties en vervoerders - te gast bij NedTrain te Amsterdam. Het Onderhoudsbedrijf Zaanstraat vierde het 75 jarig bestaan en hield die dag open huis.

De organisatie was in handen van enkele actieve NedTrain-medewerkers, die er geen geheim van maken spoorwegliefhebber te zijn, in samenwerking met NS-Chartertains. U mag van ons aannemen dat er achter de schermen heel veel werk is verzet om deze open dag te organiseren. Denk aan het overbrengen van al het museummaterieel, het inzetten van machinisten, het maken van de dienstregelingen, het huren van marktkraampjes, het optreden van een dweilorkestje, de uitstekend verzorgde catering, het stellen van personeel, enz. enz. De open dag werd een groot succes; gelokt door het zonnige weer en een gratis pendeldienst vanaf Amsterdam CS brachten vele honderden belangstellenden een bezoek aan het onderhoudsbedrijf.

De medewerkers van de Werkgroep Loc-1501 hoefden enkele maanden geleden niet lang na te denken over het antwoord op de vraag of zij mee wilde doen aan de open dag. Met de beelden van de locomotieven op een rijtje te Goes tijdens de donateursrit op 2 juni jl. nog vers in het geheugen, besloten ze deel te nemen met de 1122, 1201, 1315 en de 1501. Ook de KLOK-shop zou een verkoopstand krijgen.

De voorbereidingen konden beginnen. Om locomotieven over het spoor te verplaatsen of om er mee te mogen rijden heb je toestemming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat nodig. Alle genoemde locomotieven beschikken over een dergelijke "Verklaring van geen bezwaar", met dien verstande dat de 1501 ook is toegelaten om op eigen kracht te rijden.

Omdat de Werkgroep niet over een eigen onderkomen beschikt, moesten de locs vanuit meerdere locaties worden overgebracht naar Amsterdam.

Voor de 1122 werd het een thuiswedstrijd; deze loc bevond zich al in Amsterdam en dient als stationaire leverancier van hoogspanning voor de rijkstuggen van EETC op de Watergraafsmeer. De loc zou in de nacht van 14 op 15 september worden opgehaald door de 1202 van het Spoorwegmuseum.

De 1501 is gestald bij de Stoom Stichting Nederland (SSN) te Rotterdam en enige tijd geleden is daar de 1315 aan toegevoegd. Besloten werd de 1501 op eigen kracht naar Amsterdam te sturen met de 1315 in opzending aan de trekhaak. Het plan om de 1201 onderweg in Den Haag op te laten pikken door dit konvooi moest op het laatste moment worden afblazen wegens het ontbreken van dieseltractie ter plekke. Zo gebeurde het dat de 1201 niet van de partij was, hoewel dit aanvankelijk wel het plan was. De komst van een 1200 van ACTS werd op het laatste moment ook geannuleerd. De aanwezigheid van de glimmende 1202 van het NSM maakte veel goed.

Er komt echter meer voor kijken om de 1501 met de 1315 van Rotterdam naar Amsterdam te laten rijden. Om te beginnen moet er een machinist zijn, die onder de vlag van NS-R op de 1501 kan en mag rijden. Als u weet dat er in ons land nog maar 5 van dergelijke machinisten zijn, wordt het al moeilijk om hem op de gewenste dag deze dienst te geven. Er zijn er wel meer die het kunnen, maar zij werken inmiddels bij een andere vervoerder.

Vervolgens moesten de locs vanaf het SSN-emplacement naar het zijspoor naast de hoofdbaan – waar bovenleiding hangt – worden gerangeerd. Doorgaans gebeurt dit met dieseltractie. Hiervoor moet dan weer een bevoegd machinist van de SSN komen opdraven, die tevens de sleutel van het grote hek bij zich moet hebben. De trein was ingelegd op vrijdag 14 september, 's morgens in alle vroegte. Normaal gesproken is het SSN-depot op dat tijdstip echter nog gesloten. De locs de avond tevoren buiten het hek plaatsen is ook geen optie: je kunt er op wachten dat ze de volgende dag in een nieuwe huisstijl zijn gespoten. Op 14 september had de Werkgroep echter mazzel: het toeval wilde dat de SSN die dag zelf op pad ging met de 01 1075 en zodoende was er bij wijze van uitzondering die dag toch heel vroeg personeel aanwezig. Met stoomtractie werden de locs naar het gewenste spoor gebracht.

Voordat een extra trein gaat rijden, moet er eerst een dienstregeling worden gemaakt. Je kunt niet zomaar het wissel omleggen en gaan rijden. Er moet een "pad" worden gemaakt, zodat het overige treinverkeer niet wordt gehinderd. Neemt u van ons aan dat het geen eenvoudige klus is om op ons druk bezette spoorwegnet zomaar even een extra treintje te laten rijden en dan hebben we het ook maar niet over de kosten: een machinist moet gewoon worden betaald; het (laten) maken van een dienstregeling brengt kosten met zich mee en er moet infraheffing worden betaald voor het rijden over het spoor: een soort wegenbelasting, maar dan voor treinen.

Als u denkt dat er nu gereden kan worden heeft u het mis: voor de communicatie werd tot voor kort gebruik gemaakt van "Tele-rail". Dit systeem bestaat als zodanig niet meer en is vervangen door een systeem dat werkt met een soort van GSM-toestellen, "GSM-R" genaamd. De Werkgroep beschikt zelf niet over zo'n GSM-R toestel, maar een bevriende organisatie had welwillend een exemplaar beschikbaar gesteld. De trein kon nu echt vertrekken en arriveerde zonder problemen vrijdagmorgen in Amsterdam.

Enkele vaste "klussers" en de mannen van de KLOK-shop waren op zaterdag al vroeg uit de veren. Keurig op tijd, voordat het publiek de werkplaatshallen binnenstroomde, was de verkoopstand naast de 1122 keurig ingericht.

De organisatie van de open dag had er voor gezorgd dat de locs op hun plek kwamen te staan. Het viel ons op dat er goed nagedacht was over de opstelling van het materieel: het was ruim opgesteld waardoor het goed fotografeerbaar was. Opgesteld stonden o.a.:

E-locs 1122, 1202, 1312, 1315, 1501, E 186 113 (Traxx) met 1 Hispeed-rijtuig ;

DE-locs 2225, 2278, Nedtrain 706 (rangeerloc),

Voormalige Motorposttrekkers Eurailscout "Jules" en Railion 3030;

stroomlijnmaterieel Mat'36 252, Mat'46 273, Mat'54 766, Plan V 419, Plan V 869 (Arriva), Plan V 456; TEE-stel;

SGMm-III 2972, Het prototype Protos FTD01; Blokkendoos C9002 "Jaap"; VIRM in Olympia-uitvoering,

Stuurstand ICR-Benelux; rijkstuggen RD7659 (Plan D), B4118 (Plan W), C6703 (Plan E), Hersporingswagen 157 108 (stalen D).

Leden van de Werkgroep maakten tijdens de open dag kennis met medewerkers van de Stichting Museum Materieel Railion (SMMR) en al spoedig werden ervaringen met het opknappen van materieel uitgewisseld. Een nieuwe welkome samenwerking tussen twee museumorganisaties is geboren.

Ook leuk was de ontmoeting in de stand van de KLOK-shop met een bezoeker, die in de jaren '50 de turkooizen lak van een e-lok heeft laten mengen en daar nog voorbeelden van thuis had. Op 20 september jl. zijn de bevindingen vergeleken en beide voorbeelden stemden exact overeen. Was de Werkgroep tot op heden al 100 % zeker van het feit dat zij de juiste kleur turkoois voor de 1201 hadden; na de "second opinion" van 20 september zijn ze 200 % zeker van hun zaak.

Tijdens de open dag hebben de medewerkers van de Werkgroep gepoogd nieuwe vrijwilligers te werven voor het opknappen van de locs. Het was natuurlijk leuk de 1122 te mogen exposeren, maar eigenlijk ziet de loc er niet uit. Als je goed luistert kun je de loc horen roesten... ☺ Men komt echt handen tekort om de loc op te knappen. Inmiddels hebben zich recent voor en tijdens de open dag een viertal nieuwe medewerkers aangemeld waarmee ze verder aan de slag hopen te kunnen gaan aan met name de 1201.

Bij de stand van de KLOK-shop zijn zeker 300 exemplaren van een extra editie van het KLOK-infobulletin nummer 37 uitgedeeld (<http://www.klassieke-locs.nl/archief/info-37.pdf>). Men hoopt hiermee nog meer de aandacht gevestigd te hebben op de werkzaamheden en doelstellingen van de Werkgroep.

Aan het einde van de dag is de 1501 weer naar Rotterdam gereden, waar 's avonds een medewerker van de SSN speciaal nog even op de vrije zaterdagavond naar het depot kwam om de lok binnen te laten, ter voorkoming van een gratis schilderbeurt op Rotterdam Noord. De 1122 werd weer teruggebracht naar de Watergraafsmeer. De 1315 staat nog in Amsterdam. Hierover misschien binnenkort meer ! De medewerkers van de Werkgroep Loc-1501 kijken met plezier terug op de open dag. Een compliment aan de organisatoren lijkt hier zeker op zijn plaats.

Thans is een open dag bij NedTrain te Maastricht op 24 november a.s. in voorbereiding. De Werkgroep onderzoekt de mogelijkheid ook hier acte de presence te kunnen geven.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, september 2007, nummer 2007-9 * Themanummer liberalisering * Spoorliberalisering leidt tot variatie in materieel * Het regionale reizigersvervoer in Duitsland * Nieuw op het spoor: de Protos * Veranderingen in het Britse langeafstandsverkeer * NS in Engeland: Merseyrail * www.NVBS.com/Opderails

Op de Rails, oktober 2007, nummer 2007-10 * Werkplaats Zaanstraat 75 jaar * De eerste Amsterdamse achtassers * De LGV Est * Het ontdekken van nieuwe Spaanse trambedrijven * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, oktober 2007, nr. 8 (248) * Evacuatieoefening in de Groene Harttunnel * Grote opdracht voor NedTrain Tilburg * Nieuwe perspectieven voor de tram in Utrecht * Zomaar veertig jaar geleden * Railport bij Cabooter Blerick * Veolia: de stand van zaken (1) * Infrabel start Diabolo-project * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, oktober 2007, nr. 10 * DB serie VT 11.5 * De Protos in Nederland * De wonderlijke GTW * Spoorwegen in de VS, de hoofdlijnen (deel 2a) * Liabe Kloane Eisenbahn * Bouwen rond Weesp * Railview * Railmuseumnieuws * diverse modelspoorartikelen * www.railhobby.nl

Op Oude Rails, september 2007, nummer 223 * Donateursdag 2007 * De geschiedenis van de Amsterdamse kleine drieramers * TS-depot Scheveningen * De tram van Weert naar Den Haag * Centrale Werkplaats HTM-Lijsterbesstraat verleden tijd * TS-afdeling Rotterdam * RTM Ouddorp * Museumstoomtram Hoorn – Medemblik * Pennock, een Haagse fabriek van tramwegmaterieel * <http://home.hetnet.nl/~tram/TS/opouderails/inhoud.html>

Autobuskroniek, editie 4-2007 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Nieuwe bussen uit de begintijd van ADV-Afdeling Noord * 30 jaar ADV-afdeling Noord * 125 Jonckheere, deel 2 * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws * Boekbespreking: Toen Schutte nog door Zwolle reed * www.autobusdoc.nl

Trolleyberichten, juni 2007, nummer 158 * Trolley am Kapellbrücke (Luzern) * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Een beetje Basel * NTV-berichten *

De Stoomtram, september 2007, nummer 113 * Diverse korte berichten * De laatste stoomtrams in Gelderland * De Spannendste Tijdreis deze zomer * De restauratie van personenrijtuig ZVTM AB8 * Een retourtje vanuit Medemblik * De oudste rijdende locomotief van Nederland * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum * <http://www.museumstoomtram.nl/> *

Miljoenenlijn Expresse, september 2007, nummer 75 * ZLSM heeft organisatie strak in de hand * De trein overvol, hoezo ? * Valkenburg een succes * Korte berichten * Lagerprobleem B 1220 opgelost * Een zomerdag anno 1923 * Stoomtreindagen 2007 * Keulse paardentramwagen bij de ZLSM * Langs de baan * www.miljoenenlijn.nl *

Strassenbahn Magazin, Oktober 2007, 38^e jaargang, nr. 213. ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal: In Keulen is na 10 maanden lijn 12 weer in bedrijf, wat € 32.000.000 mocht kosten. Wie tramlijn 15 met de bekende GT4's in Stuttgart nog wil zien en beleven moet zich haasten: 8 december is dat fraais definitief geschiedenis. Hoe een stevig onweer het gloednieuwe sneltramsysteem van Palma de Mallorca wist lam te leggen. In Padua (Italië) rijdt sinds eind mei de "Tram a Gomma". Wie de Pöstlingbahn met haar geinige trammetjes in zijn huidige vorm wil zien, heeft tot maart de tijd * Hoofdartikel: Het tramsysteem van Halle a.d. Saale bestaat 125 jaar. Een terugblik, kijk op het heden en de toekomstverwachting. * De regiotramlijnen kunnen nu tot in het centrum van Kassel doordringen dankzij een verbindingstunnel, deel 2 * In Stuttgart heeft men een nieuw S-Bahn-concept, dat tevens leidt tot 6 nieuwe lijnen * Aandacht voor de Düwag 12-assers van de Rhein-Haardtbahn, ruim 40 jaar oud en voorlopig nog onmisbaar * Over Peter Witt, naar wie de 502 roemruchte Milanese 4-assers vernoemd werden en na 80 jaar nog steeds actief zijn * In Zürich wist men een 2^{de} "Kurbeli" Be 4/4 als museumtram te redden. * Ooit had het stadje Ybbs (Oostenrijk) het kleinste tramsysteem ter wereld: 3 km enkelspoor en 2 elektrische trammetjes * In de modellenrubriek aandacht voor o.a. het Hannoverse tramtype TW6000 * Waarom Bremen destijds goedgekeurde U-Bahn-plannen toch niet ten uitvoer bracht * Deel 1: de geschiedenis van de paardentram * www.geramond.de

ThN

Schweizer Eisenbahnrevue, nr. 10/2007 (Minirex). Een alweer dikker nummer met onder andere veel Zwitserse en internationale berichten. Verdere artikelen gaan over de eerste Zwitserse treinen, die sinds juli dit jaar 200 km/h rijden. Dan de nieuwe montagefabriek in Sidice (Polen) van Stadler. Een ernstig ongeluk in Biel; Bern-Fribourg weer in bedrijf; storend spoorgeluid door de Lulla-draaistellen. Dan nog Stuttgart 21 (een zojuist goedgekeurde peperdure herstructurering onder andere van het Hauptbahnhof); Lötschberg basistunnel (ingebruikstelling in kleine fasen); Flirt in Zuid-Italië en Slovenië. Ook nog het protocol van Luxemburg: een nieuwe grondslag van de financiering van rollend materieel; toekomst van het station Bern. Verder nog een zeer kritisch artikel over misrekeningen van het spoor met extra treinen voor een luchtshow in Interlaken: de meeste extra treinen bleven leeg doordat het spoor waarschuwde voor "overcrowding" en wachttijden. De helft van het geplande aantal kijkers kwam maar opdagen. Tenslotte een lang verhaal over de machtspositie van verschillende spoorbedrijven: iets voor getrainde economen. 57 blz. A4, geheel in kleur, € 10,20. www.minirex.ch

B O E K E N

Zojuist verschenen: “BLAUWE TRAMLIJNEN IN KLEUR” (Deel 2) De lijnen Leiden - Oegstgeest/Katwijk/Noordwijk en Leiden - Voorburg - Den Haag – Scheveningen. Uitgave: Uquilair BV te Den Bosch. Auteur: Luud Albers.

In de afgelopen decennia is er veel over het legendarische trambedrijf van de NZH gepubliceerd. Alleen een kleurenfotoboek ontbrak nog. Onlangs werd daarin voorzien door een boek over de smalspoor-tramlijnen in Noord-Holland. Met het dit boek maakt u een fotorit langs de normaalspoorlijnen van de NZH in Zuid-Holland. De foto's werden gemaakt in de periode van 1955 tot 1961, toen op 9 november de laatste Blauwe Tram te Voorburg de remise inreed, tot groot verdriet van zijn talrijke gebruikers en vrienden. Kleurenfotografie was in die dagen nog niet voor iedereen weggelegd. Slechts enkele beseften dat de NZH-tramlijnen behalve in zwart/wit ook in kleur zouden moeten worden vastgelegd en besteedden daaraan een groot gedeelte van zakgeld of salaris. Luud Albers was een van die enkelen zodat hij, dankzij Uitgeverij Uquilair, u na een halve eeuw nog van zijn inspanningen kan laten meegenieten. En met dit laatste is geen woord teveel gezegd. Stuk voor stuk juweeltjes van opnamen, waarbij naast de mooie trams ook het overige wegverkeer en het straatmeubilair het nauwkeurig bestuderen waard zijn. Elke lijn begint met een kort historisch overzicht, gevolgd door de foto's met korte of soms iets langere bijschriften. Het boek is 23,5 X 29,7 cm groot en bevat 160 pagina's met 160 foto's. Prijs € 30,= incl. verzendkosten, te bestellen door overmaking op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch o.v.v. NZH-normaalspoor. ISBN 907151361-0

“Sporen rond de Lange Jan”. De geschiedenis van station Amersfoort en halte De Vlasakkers. Auteur: Ger Russer. Prijs: € 22,50; 228 pagina's, ISBN: 9789087880200. Uitgave: BDU/Boeken (www.bduboeken.nl)

Sporen rond de Lange Jan behandelt de rijke geschiedenis van Amersfoort als spoorwegknooppunt, zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer. Het knooppunt dat al meer dan 140 jaar bestaat, bracht in de stad een groot aantal voorzieningen tot stand. De geschiedenis van het ontstaan, de ontwikkeling, bloei en ook het verval van deze voorzieningen komt in woord en vooral in beeld uitvoerig aan bod. Achtereenvolgens worden de spoorlijnen, de stations, de locomotievendepots, het rangeercomplex met de goederendienst, de omvangrijke wagenwerkplaats en de gasfabriek op het werkplaatsterrein uitgebreid belicht. Ook wordt de infrastructuur en het seinwezen behandeld. Het laatste hoofdstuk over de halte Amersfoort De Vlasakkers, die een belangrijke functie had in de Tweede Wereldoorlog en de jaren daarna, completeert de tekst.

Het unieke fotomateriaal in combinatie met de gedegen toelichting biedt een bijzondere visuele dimensie en ontsluit een schat aan informatie. Het beschreven tijdvak bestrijkt de periode vanaf de komst van de NCS in 1863 tot het einde van de stoomtijd en het begin van de elektrische tractie in en rond Amersfoort.

“Schilderachtig Spoor”, spoorwegschilderijen van Hans Kaas. 128 pagina's, formaat oblong, prijs € 29,95. ISBN: 9789059941892. Uitgave: Aprilis BV. www.aprilis.nl

Treinen hebben door de jaren heen altijd een groot aantal liefhebbers weten te trekken. Hoewel de gouden jaren van het spoor ver achter ons liggen en de moderne spoorwegbedrijven nog maar weinig romantiek uitstralen bestaat er ook vandaag nog steeds een grote interesse voor het spoor. Privatisering en opsplitsing van ons nationale spoorwegbedrijf veroorzaakten een revolutie op het spoor en een grote verscheidenheid aan rollend materieel in veelal exotische beschildering berijdt tegenwoordig de spoorstaven.

Schilders en tekenaars hebben zich over het algemeen minder met spoorwegen beziggehouden. Het aantal spoorwegschilders en spoorwegschilderijen in ons land is niet zo groot. Dit in tegenstelling tot Engeland waar het spoor een bijzonder geliefd onderwerp is. Vooral het 'oude spoor' met zijn stoomlocomotieven, seinhuizen, seinen, telegraafmasten, bruggen en tunnels werd vanaf het eerste begin door kunstenaars als een interessant motief erkend.

Meer dan veertig jaar geleden, tijdens een reis door Engeland, maakte Hans Kaas kennis met het werk van de Engelse spoorwegschilders en werd er door gefascineerd. Hoewel hij van jongs af aan zondagschilder is en al even lang spoorweghobbyist duurde het tot zijn pensionering voordat hij de twee liefhebberijen combineerde en hij zijn eerste spoorwegschilderij maakte. Nadien heeft hij zich met veel overgave op het onderwerp gestort en in de loop van de tijd ontstond er een collectie schilderijen die voornamelijk het spoor in de periode tussen 1930 en 1970 tot onderwerp hebben. In dit geheel fullcolour uitgevoerde boek is een selectie van zijn werk samengebracht. In het boek niet alleen aandacht voor het spoor in eigen land: ook treinen in de DDR en West Duitsland, België, Engeland en Frankrijk worden getoond. Het is leuk om oude taferelen uit eigen land, die we doorgaans kennen van zwart-witopnamen, nu eens in kleur te kunnen zien. Knap gedaan.

Faszination Güterzug, auteur Claus-Jürgen Jacobson. Een merkwaardig boek met uiteenlopende facetten van het goederenvervoer per spoor. Men begint met een hoofdstuk getiteld 'Am Anfang war das Bier', gevolgd door 'Tausend Tonnen Westwärts', ofwel goederentreinen in de USA. Dan een hoofdstuk over de Chinese Jing-Peng pas (Fortschritt im Doppelpack). Verder 'Erz für Europa' (Kiruna-Narvik) met de bekende gelede elocs. 'Reptilien' heeft het over de krokodillen in de Alpen, 'Zahn um Zahn' belicht de Oostenrijkse Erzbergbahn, 'Huckepack' (aanhangers op de trein in Duitsland), 'Strecke der Irsinn' beschrijft de Afrikaanse lijn Mombasa-Vildoriasee. Vervolgens een zeer treffende titel: 'Schmutziges Geschäft' over Hoogovens en Mijnspoorwegen. Dan nog 'Down Under'; (ertsvervoer in Australië) en 'Zurück zur Natur' (Feld- und Waldbahnen). Tenslotte dan nog 'Ein Kessel Bunes (Variationen und Visionen) met onder andere wat toekomstbeelden. Het boek is bijna geheel in kleur geïllustreerd met beelden van stoom, diesel, electrisch. € 29,90 kost dit boek dat als een van de weinige speciaal over het goederenvervoer per spoor gaat. 160 blz., ISBN 978-3-613-71320-8, formaat 23 bij 27 cm. Een boek dat uitmunt door onder andere leuke treffende hoofdstuktitels.

Mit Dampf durch China. Een soort dagboek van een reis van Gabriel Habermann, 10 dagen in een Novembermaand. Het geheel wordt voorafgegaan door een historisch overzicht betreffende het spoor in China. De meeste kleurenfoto's zijn van de bekende grote QJ locs. Maar er zijn ook enkele foto's van stations en een spoorwegmuseum. Ook zijn er enkele routekaartjes opgenomen. Uit de foto's spreekt vooral de geheimzinnige sfeer rond de getoonde stoommonsters. Door zijn indeling en inhoud is dit boek vooral een persoonlijk verhaal geworden, iets dat je vaker in een artikelenreeks dan in een boek ziet. Een aantal hobbyisten zal waarschijnlijk dezelfde reis gemaakt hebben, een mooie memorie en voor de anderen ? Een geval van “dat hebben we mooi gemist”. Want nu kan dit niet meer door het verdwijnen van de stoomtractie in China. De prijs is € 29,90. 160 blz., ISBN 978-3-613-71323-9, 23,5 bij 26,5 cm. Bijna alles is in kleur behalve het historische gedeelte.

Schienerverkeer in der DDR door Jan Reiners. Een dikke pil over onder andere het politieke en economische wezen van de Deutsche Reichsbahn in de DDR tot de val van de muur. Dit figuurlijk en letterlijk zwaarwichtige boekwerk is eigenlijk geheel in de oude DDR-stijl uitgevoerd. De vele zwart/wit foto's maken dit direct duidelijk. Wat er echter in de echte DDR-tijd niet in gestaan zou hebben is het uitgebreide geïllustreerde artikel over het vervoer van de NVA (Nationale Volks Armee). Dit is echt een boek voor mensen die er al veel van weten maar nog niet alles. Er zijn hoofdstukken over onder andere verkeerspolitiek, de spoordienst zelf, trajecten, smalspoor, materieel zoals stomers, diesellocs, dieselmotorwagens, elocs, rytuigen en goederenwagens. Een echt leesboek of wel studieboek met een encyclopedisch karakter. De – veelvuldige – illustraties zijn minder interessant. 424 (!) blz. voor maar 14,95 euro. ISBN 978-2-613-71329-1, 23 X 26,5 cm.

De drie bovenstaande uitgaven verschijnen bij TRANSPRESS (www.paul-pietsch-verlage.de)

I N M E M O R I A M

Op 9 oktober jl. is als gevolg van een hartstilstand en daardoor geheel onverwacht **Hans van Engelen** overleden.

Hans was zijn hele leven spoor- bus- en trambobbyist en een zeer verdienstelijk fotograaf en cineast. In veel boeken en tijdschriften zult u zijn foto's terugvinden, vooral als het om opnamen uit een grijs verleden gaat. Maar ook het heden boeide hem nog steeds, de ontwikkelingen bij Rand-stadRail werden door hem op de voet - en met de camera - gevolgd.

Maar Hans had nog een passie, die echter niet bij iedereen bekend was. Hij speelde graag een stukje muziek op zijn orgel of zijn piano en dat liet hij maar al te graag even horen tijdens een van onze bezoeken bij hem thuis. Na de muziek werd het filmdoek uit het plafond getrokken en werd de projector in gereedheid gebracht. Vervolgens werd een keuze gemaakt uit zijn grote collectie films.

Tot zijn pensioen werkte Hans bij de HTM, afdeling trammaterieel. Ook stond hij aan de wieg van het Railtheater Voorburg. Zeer recent sprak hij tegen mij nog zijn verbazing uit over zijn goede gezondheid met de woorden: "ik weet niet wat ik mankeer, want ik mankeer nooit wat...".

Op zijn rouwkaart staat de tekst: "het filmdoek is gevallen".

Met Hans is een levende legende heengegaan; hij werd zesenzeventig jaar.

Aad de Meij

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

Heden t/m 31 maart 2008: Tentoonstelling over het goederenvervoer per spoor "VRACHT84NL" in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

Heden t/m 4 november 2007: Tentoonstelling "Retourtje Blauwe Tram". http://www.nzh-vervoermuseum.nl/index_evenementen.htm

13 en/of 14 oktober: Modelbouwtenoonstelling in de oude wagenwerkplaats te Blerick. www.nlmv.nl

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/>

17 en 18 november 2007 organiseert de Voornse Modelspoor Vereniging voor de 2e keer de tentoonstelling "Smalspoor aan Zee". Dit wordt gehouden in de grote zaal van Hotel 't Wapen van Marion, Zeeweg 60 te Oostvoorne. Open: za 10-17, zo 10-16 u. <http://www.voornse-modelspoor.nl/>

21 november 2007 t/m 6 januari 2008: Expositie '120 jaar Fleischmann' in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

24 november 2007: Open dag bij het Onderhoudsbedrijf van NedTrain te Maastricht, Nieuweweg 35.

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>

R A I L - A G E N D A (B U I T E N L A N D)

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

27 en 28 oktober 2007: Stationsfeest in Ettlingen t.g.v. 50 jaar AVG. Stoomritten met de 58 311 op de Albtalbahn. www.uef-dampf.de

8 en 9 december 2007: afscheid van de laatste metersporige tramlijn in Stuttgart. Tramparade.

<http://www.shb-ev.info/web/index.php>

15 december 2007: Met stoomlocs 52 8079 en 475.179 vanuit Radebeul Ost en Dresden naar de Praagse Kerstmarkt en terug. <http://www.fluegelradtouristik.net/>

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 ?

1731 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