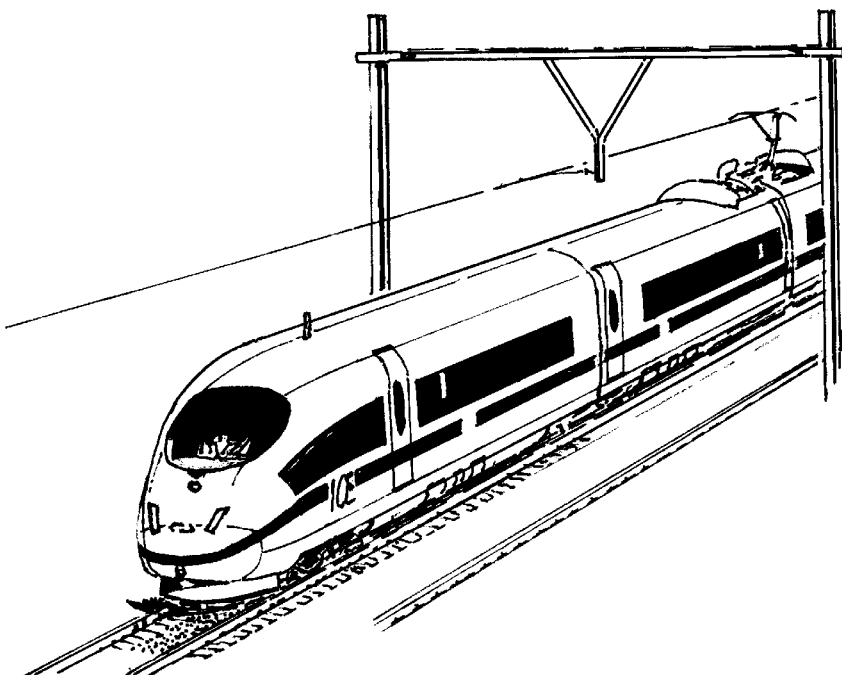
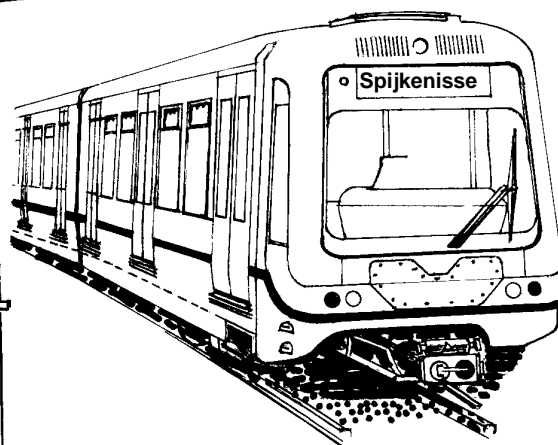
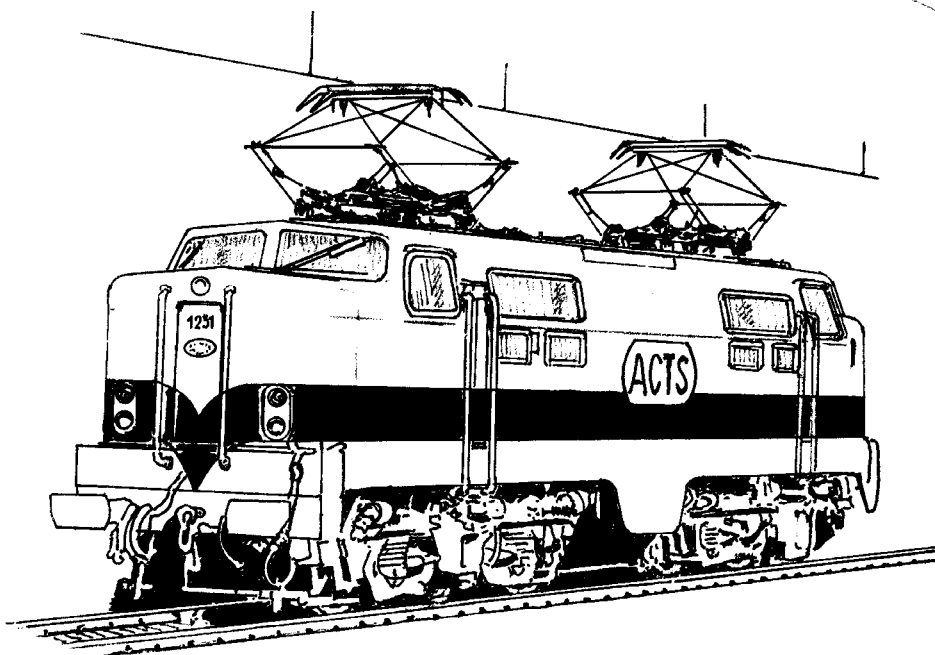
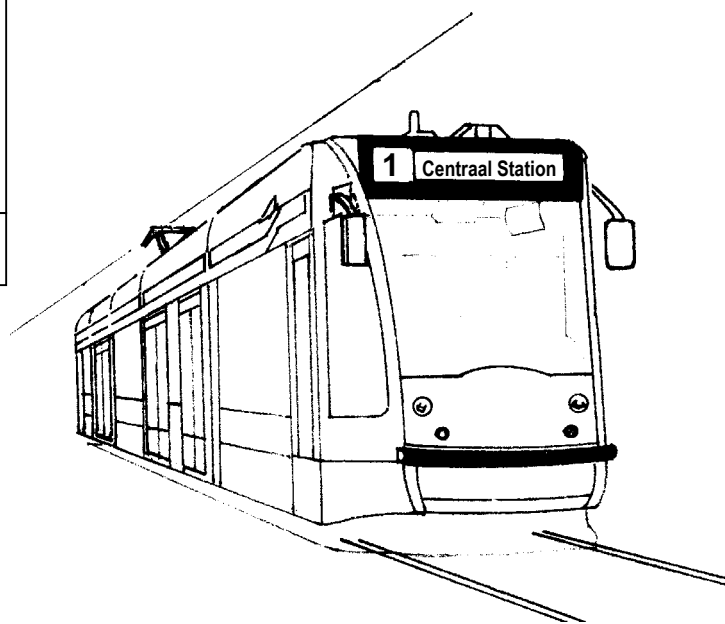


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 587 – november 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 11 (587)
november 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.

RandstadRail eindelijk volledig in bedrijf

Op maandag 8 oktober 2007 ging RandstadRail lijn 4 over het gehele traject met passagiers rijden. De trams reden al met passagiers tussen De Uithof en het Centraal Station. Het was voor het eerst sinds 29 november 2006 dat er weer met passagiers werd gereden naar de Javalaan in Zoetermeer. De eerste dagen was het niet helemaal duidelijk tot waar de passagiers mochten meerijden. Hoewel het eindpunt Javalaan was werd in sommige gevallen aan de reizigers verteld dat ze niet verder mee mochten rijden dan de halte Oosterheem. Op zich niet zo vreemd omdat de halte Javalaan eigenlijk nog op een bouwterrein ligt. De liftvoorziening op deze halte is nog niet voltooid dus reizigers die slecht ter been zijn kunnen op deze halte geen kant op. Ondanks alle problemen van de afgelopen tijd was er toch nog een officieel tintje aan de ingebruikname. In de ochtend werd op station Zoetermeer Centrum West symbolisch een sticker van een raam verwijderd. Om alles geleidelijk aan in goede banen te leiden ging vanaf maandag 8 oktober RandstadRail lijn 3 weer tijdelijk via de Laan van Nieuw Oost-Indië naar het gelijknamige station. Deze situatie bleef zo tot zaterdag 20 oktober toen ook lijn 3 naar Zoetermeer ging rijden. Lijn 3 reed vanaf deze datum met passagiers naar Zoetermeer Seghwaert en reed vanaf daar zonder passagiers door de krakeling. Op 27 oktober 2007 ging uiteindelijk ook lijn 3 met passagiers door de krakeling rijden zodat vanaf deze datum RandstadRail eindelijk volledig in bedrijf was. Om de passagiers kennis te laten maken met RandstadRail mocht er deze dag gratis gereisd worden tussen het Haagse Centraal Station en Zoetermeer. In de trams deelden voorlichters zakjes met dropprakelingen uit. Op deze zakjes zat een sticker met de tekst "Wij bieden u de Krakeling aan, RandstadRail rijdt nu in heel Zoetermeer".

Dat er soms ook wel eens een foutje wordt gemaakt in de dienstregeling bleek nadat een attente reizigster uit Zoetermeer ontdekte dat de eerste tram van RandstadRail van de Leyens naar de halte Driemanspolder bij het NS-station Zoetermeer pas om 07.10 uur vertrok. Dat was een uur en achttien minuten later dan de vertrektijd van het vervangende busvervoer. De attente reizigster zocht contact met de Zoetermeerse redactie van het Algemeen Dagblad. Op verzoek van de redactie zocht de HTM het een en ander uit en kwam tot de conclusie dat er een fout zat in het rooster. Vanaf maandag 5 november werd dit rechtgezet en rijdt de eerste tram vanaf De Leyens niet pas om 07.10, maar al om 06.03 uur (aankomst Driemanspolder: 06.10 uur). Om 06.33 uur vertrekt dan de volgende tram vanaf De Leyens.

Op de Haagse delen van RandstadRaillijnen 3 en 4 verschenen in de loop van oktober nieuwe witte langwerpige bordjes aan de haltepalen met daarop alle haltes verderop de route. Opvallend is dat de nu niet gebruikte kort-traject diensten (De Savornin Lohmanplein voor lijn 3 en Monstersestraat voor lijn 4) nog steeds zijn aangegeven op deze bordjes. Deze staan afgebeeld en een kader. Het is hopen dat deze kort traject diensten niet zullen worden gebruikt omdat dat wederom tot verwarring zal leiden bij de reizigers. Overigens is er ook een aantal langwerpige bordjes voor tramlijn 6 opgehangen.

Nu RandstadRail echt rijdt wordt het tijd om eens om je heen te kijken. Wat opvalt is de trage snelheid op het tramviaduct en de mannen die nog steeds bij Ternoot de wissels bedienen. Menigeen zal zich afvragen waarom zo'n ultra modern systeem als RandstadRail wisselwachters in dienst heeft. De verklaring is simpel: omdat het beveiligingssysteem nog storingen vertoonden stonden er zolang de RandstadRail trams rijden ook mannen langs de rails om handmatig de wissels om te zetten. Ze blijven volgens afspraak nog even staan als een soort extra veiligheid. Zolang die mannen daar staan kun je met de tram niet hard rijden. En nu maar hopen dat het niet gaat vriezen want dan sta je daar als wisselwachter echt te kleumen. De snelheid gaat op dit moment pas omhoog na station Laan van NOI. Niets nieuws, want dat deden de Sprinters toen ook al.

A M S T E R D A M

Woede over bouwput Noord-Zuidlijn op Damrak

Bewoners rondom het Damrak zijn woedend over de plannen om de bouwput voor de Noord-Zuidlijn vier jaar langer te laten staan dan gepland.

Het platform zou eigenlijk in mei 2008 verdwijnen, maar door de vertraging bij de bouw van de metrolijn wordt die termijn vermoedelijk fors overschreden.

Een bewoner zei dat hij desnoods tot aan de Hoge Raad zal strijden om de bouwput op het beloofde moment weg te krijgen. Met eenschadeloosstelling neemt men geen genoegen.

Het platform staat sinds 2003 op het Damrak, een van de oudste plekken in Amsterdam. Doordat de aanleg van het prestigieuze metroproject vertraging heeft opgelopen en het boren van de tunnel tot het sluitstuk behoort, moet het platform volgens een woordvoerder van het projectbureau Noord-Zuidlijn langer blijven staan.

Deze plek is namelijk nodig bij het maken van de tunnel. Daarom is nu een aanvraag voor een nieuwe vergunning ingediend, die sinds begin november ter inzage ligt. Bewoners kunnen de komende vijf weken nog bezwaar maken.

Strakke reistijden

Passagiers van het openbaar vervoer zijn de dupe van de strakke reistijden van de Amsterdamse trams en bussen. De bestuurders moeten, op straffe van een boete, exact op tijd rijden.

Het gevolg is dat veel passagiers vlak voordat ze willen instappen de deuren voor hun neus zien dichtslaan en verbijsterd op de halte achterblijven.

De oorzaak is het laatste exploitatiecontract tussen GVB en haar opdrachtgever Stadsregio Amsterdam. Daarin is vastgelegd dat bij elke vertraagde rit een boete van vijftien euro wordt opgelegd. In de eerste acht maanden zou die boete inmiddels al 2,5 miljoen bedragen.

Myriam Bergervoet, vervoerspecialiste voor de PvdA, noemt de situatie 'ronduit schandalig'. "Ik vind dat het GVB er op moet worden aangesproken. En ook de betrokken wethouders. We willen dat steeds meer mensen het openbaar vervoer nemen, maar dan moet het wel goed geregeld zijn."

Desnoods moet GVB extra materieel inzetten, aldus Bergervoet. "Op tijd rijden is goed, maar de passagiers mogen daar niet de dupe van worden." zegt zij. Onder toeristen circuleert, weet ze, al de uitdrukking Dutch treat. "Zo noemen ze het als ze tussen de deuren van de tram terecht komen en geplet dreigen te worden. En dat gebeurt regelmatig."

(Het Parool)

Personeelstekort

Van het GVB ontvingen wij bericht dat er bij de bus geen sprake is van personeelstekort. De werving van 70 nieuwe buschauffeurs is bedoeld om er voor te zorgen dat in 2008 de uitstroom en instroom in orde blijven. Er zullen in 2008 ca. 40 mensen met FLO (functioneel leeftijd ontslag) gaan en nog eens 30 mensen zullen op basis van ontslag of eigen verzoek het bedrijf verlaten. Wel is er bij de tram nog steeds sprake van een tekort aan personeel. Momenteel wordt dit opgevangen door de inzet van bestuurders van de museumtramlijn en oud-bestuurders (gepensioneerden). Ook worden er momenteel conducteurs opgeschoold tot trambestuurder wat dan weer tot gevolg heeft dat er een tekort is ontstaan bij de conducteurs hetgeen dagelijks te zien is door een aantal afgesloten conducteurcabines.

Station Bijlmer Arena

Het komt er dan toch eindelijk van; op zaterdag 17 november a.s. zal Station Bijlmer Arena officieel worden geopend door prinses Maxima. Het heeft eventjes geduurd (anderhalf jaar te laat) maar dan heb je ook wat. Het nieuwe station is groots opgezet en heeft 6 sporen voor de spoorwegen en twee sporen voor de metro. Het station is voorzien van vijf perrons (vier voor de trein en een voor de metro) en een ruim opgezette hal met veel ruimte voor neringdoenden en maar weinig ruimte voor de openbaar vervoerbedrijven. Alleen GVB krijgt er nu een loket maar voor een treinkaartje moet je bij de Kiosk zijn. Nog niet duidelijk is of er in dit vijfde grote station van Nederland ook nog iets van een NS-loket komt.

Wie in de hal loop zal zich verbazen over het grote aantal chipkaartpoortjes. van zowel GVB als NS. Een ding is wel duidelijk wie in de toekomst van de trein naar de metro wil of omgekeerd moet twee maal door de poortjes slingeren. Dat is een gevolg van het zogenaamde gemak van de chipkaart.

Infrastructuur

In verband met de bouw van de Noord/Zuidlijn op het voorplein van het CS zal de busbaan over de Middentoegebruggen niet meer toegankelijk zijn. Ter vervanging hiervan zal een tijdelijke busbrug worden gebouwd over het Open Havenfront tussen de Prins Hendrikkade (bij de Nicolaaskerk) en het busplatform (bij het NZH-koffiehuis). De bouw van deze brug is op 17 oktober gestart en zal eind januari 2008 gereed zijn. Tijdens de bouw zal de halte van lijn 42 in het bouwterrein worden opgenomen. Deze lijn halteert dan ook op de naastgelegen reservehalte. Twee keer zal het tijdens een avond en nacht voorkomen dat ook de haltes van de lijnen 32 en 43 worden opgenomen in het bouwterrein waarbij dan een tijdelijk halte zal worden ingesteld. Ook de halte van lijn 22 en de nachtlijnen 293,359,361,362 en 363 is per 12 november tijdelijk verplaatst en komt meer richting Damrak te liggen net voorbij de toekomstige brug. Bij het in gebruik nemen van de busbrug is het niet meer mogelijk om alle huidige haltes op het busplatform te bereiken. Dit betekent dat een aantal buslijnen niet meer op het platform kunnen halteren en dat de haltes opnieuw worden ingedeeld. De lijnen 18,21,22 en 48 gaan halteren en/of hun standplaats innemen in of bij het Piet Heinplantsoen.

Materieel tram

Luchtwagens

De 746 die sinds 12 mei 2003 aan de Polderweg stond bij de school aldaar is enkele weken geleden verwijderd en op een truck met oplegger overgebracht naar het terrein in Noord alwaar in de loods ook de trams uit de voormalige werkplaats Tollensstraat staan. De wagen staat voorlopig nog buiten maar wel op een afgesloten terrein.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2077, 2079 - 2082, 2085, 2087, 2094, 2101, 2103, 2105, 2111 - 2113.

Gerenoveerd zijn: 2001-2076, 2078, 2083, 2086, 2088 - 2092, 2095, 2097, 2099, 2100, 2102, 2108, 2114, 2116, 2121, 2123 - 2125, 2131-2151, 2201-2204.

In navolging van andere vervoerbedrijven verscheen afgelopen week ook de eerste Combino met in de richtingfilm de tekst "sorry, geen dienst".

Metro/Sneltram

In het wit en blauw zijn nu uitgevoerd de CAF-stellen: 70, 73-93, 101, 103 en 105.

Expositie 30 jaar Metro

In de Openbare Bibliotheek Amsterdam aan de Oosterdokskade 143 is vanaf 8 december 2007 t/m 4 februari 2008 een expositie te zien over 30 jaar metro in Amsterdam.

R O T T E R D A M

Monopolie RET

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam wil de samenhang in het openbaar vervoer in de regio Rotterdam bewaken en daarvoor de bestaande onderhandse busconcessies tot 2012 verlengen. De stadsregio eist daarbij dat de concessiehouders marktconform werken volgens de Europese richtlijnen die daarvoor gelden. Vanaf 2012 is het bestuur voornemens het openbaar vervoer in te besteden aan de RET NV voor het grootstedelijk gebied.

Concurrent Connexxion is woedend. Het besluit betekent dat Connexxion het veld moet ruimen in Lansingerland (deze gemeente is op 1 januari 2007 ontstaan uit de fusie van Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek), Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel en Maassluis. Voor Voorne-Putten geldt een uitzondering; daar blijft Connexxion voorlopig nog wel rijden. Connexxion is boos over de handelwijze van de stadsregio en vindt dat dit niets te maken heeft met vrije marktwerking. Men wil hierover aankloppen bij de Europese Commissie. Ook Arriva en Veolia hadden graag via openbare aanbesteding het openbaar vervoer in de regio Rotterdam in handen gekregen. Zij verwijten de Stadsregio machtsmisbruik. Ook reizigersvereniging ROVER is bezorgd, want volgens hen presteert de RET ondermaats en is ook tien procent te duur.

De RET is blij met de toezegging, maar moet om een marktconforme prijs neer te leggen nu flink gaan snijden in het personeelsbestand. Zo moeten er van de 200 kantoorbanen zeker 70 verdwijnen. Door in de organisatie te schuiven hoopt men dat er geen gedwongen ontslagen zullen vallen.

(zie ook het commentaar bij het busnieuws)

Vervoersplan Rail 2009

De directie van de RET is akkoord met het opgestelde vervoersplan Rail 2009. Het belangrijkste aspect hierin is dat men voorstelt dat de tram in 2009 na 19.00 uur 's avonds om het kwartier rijdt. Nu is dat om de twintig minuten. De stadsregio moet dit nog goedkeuren, maar als dit gebeurt biedt men de reiziger een beter product. Het zou 10 tot 15 procent uitbreiding in dienstregelingen (DRU's) betekenen en het is dan wellicht nodig bestuurders te werven. Men verwacht dat de stadsregio eind 2008 reageert.

Veerdienst

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft de veerdienst Hoek van Holland – Maasvlakte voor twee jaar gegund aan de RET. De veerdienst levert een snelle verbinding over de Nieuwe Waterweg tussen Hoek van Holland en de Euro-poort/Maasvlakte voor voetgangers en fietsers. Omdat uit een analyse is gebleken dat het aandeel woon- werkverkeer in het totale gebruik bescheiden zal zijn, wil de RET zich vooral richten op de recreatieve markt. In de zomermaanden zal de veerdienst daarom ook de landtong Rozenburg aandoen, terwijl vanaf de start op 1 maart 2008 de Maeslantkering in de dienstregeling zal worden opgenomen. Vanaf juni 2008 wordt gevaren met een nieuw schip, dat voldoet aan de laatste milieueisen. Op 9 oktober 2007 tekende de RET met scheepsbouwer Damen het contract voor het nieuwe schip. De veerboot moet 130 passagiers kunnen vervoeren, samen met 30 fietsen die op het achterdek kunnen worden gezet. De reisbestemming wordt op het schip aangegeven via LCD-schermen aan de buitenkant. De veerboot wordt gebouwd op Damens werf in Singapore. De dienst gaat Fast Ferry Hoek van Holland heten en is een samenwerking tussen de RET NV en Ottevanger OV Exploitatie BV.

Onderzoek TramPlus

De Stadsregio Rotterdam heeft een onderzoek gehouden over de TramPluslijnen. Gebleken is dat de invoering van de TramPluslijnen succesvol is, maar dat op onderdelen de uitgangspunten niet worden gehaald. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gemid-

delde snelheid en punctualiteit. De directie van de RET deelt mee dat de punten die kunnen worden verbeterd zullen worden opgepakt. De aandacht zal vooral uitgaan naar het te laat of te vroeg vertrekken bij de halte en de rijtijdverdeling over een rit.

Nieuwe controle-apparaten voor ov-chipkaart in tram

Ondanks dat de strippenkaart nog wel enige tijd zal blijven, gaat de RET toch door met de voorbereidingen op de definitieve invoering van de ov-chipkaart. Binnenkort introduceert men in de tram dertig nieuwe apparaatjes waarmee conducteurs reizigers kunnen controleren of zij het oplaadbare pasje wel of niet hebben gebruikt. Van de draagbare mini-computers zijn tweehonderd exemplaren besteld, mogelijk volgen er later nog eens tweehonderd. De RET werkt op dit moment met honderd, iets grotere apparaten van de eerste generatie, die ook in gebruik blijven. Momenteel is men de nieuwe apparaten aan het testen en daarna worden ze ingevoerd. De RET ziet in het apparaatje het middel om het zwartrijden in de tram aan te pakken. Door de huidige overgangssituatie moeten er twee systemen in de lucht worden gehouden, hetgeen tot vreemde situaties leidt. Als straks iedere conducteur een mini-computer heeft om de chipkaart te controleren, zal het zwartrijden afnemen. Inmiddels neemt het rijden met de ov-chipkaart flink toe. In september waren er 2 miljoen ritten met de pas, 40 procent meer dan de maand ervoor. De eerste helft van oktober heeft de RET al ruim 1,5 miljoen digitale gebruikers genoteerd.

Langer gratis rijden voor 65-plussers

De proef met het gratis openbaar vervoer in de daluren voor de Rotterdamse ouderen, die per 31 december 2007 zou eindigen, wordt op last van de gemeenteraad verlengd. Als blijkt dat de proef een succes is wordt het waarschijnlijk een blijvertje. Tijdens de deze week gehouden vergadering van de begrotingsraad werd dit besloten. De gemeente trekt 3 miljoen euro uit voor het verlengen van de proef. Wethouder Baljeu is teleurgesteld omdat zij liever wilde wachten op de uitkomst van de evaluatie van de proef, maar de raad wilde dit niet afwachten. Baljeu verwacht dat de proef op zijn vroegst per 1 januari 2008 kan worden verlengd. De proef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers begon in juni en bleek al snel een succes. Het experiment kost 2,5 miljoen euro, het rijk betaald daarvan zes ton.

Infrastructuur en exploitatie

Op zaterdag 24 november wordt een FNV demonstratie betreffende het ontslagrecht gehouden. Op die dag is er vanaf aanvang dienst tot einde dienst geen tramverkeer mogelijk op de Coolsingel tussen de Aert v. Nesstraat en het Hofplein. De lijnen 21 en 23 worden als volgt omgeleid: Richting Woudhoek en Holy bestaande route tot de Coolsingel voor de Beurs, vervolgens Van Oldenbarneveltplaats, Mauritsweg, Kruisplein, Centraal Station, Delftseplein, Poortstraat, Weena, Kruisplein, West-Kruiskade, eigen route. In de Richting De Esch en Beverwaard bestaande route tot de West-Kruiskade en vervolgens Kruisplein, Centraal Station, Delftseplein, Poortstraat, Weena, Kruisplein, Mauritsweg, Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel, eigen route.

In Schiedam is in het nieuwe tracé van de TramPluslijnen 21 en 23 de (beweegbare) trambrug over de Schiedamse Schie bij station Schiedam Centrum in ruwbouw gereed. De bebouwing langs de westzijde van de Overschiesestraat is afgebroken, zodat binnenkort kan worden begonnen met het aanleggen van de sporen op het traject van Broersvest via station Schiedam Centrum en de genoemde brug naar de Burg. v. Haarenlaan. Het tramspoor in de 's Gravenlandseweg blijft in één richting liggen.

De Vastelandboog werd officieel op 26 oktober in gebruik genomen. De boog werd overigens al vanaf 1 oktober in dienst gesteld voor lijn 20, terwijl al eerder de boog werd gebruikt bij omleidingen. De haltes van lijn 7 op de Scheepstimmermanslaan kwamen per 1 oktober in beide richtingen te vervallen. In oktober werden ook de TramPlushaltes op de Schinnenbaan en de Beverwaardseweg voor lijn 23 in dienst gesteld.

Op zaterdag 27 en zondag 28 oktober werden werkzaamheden uitgevoerd op de G.K. van Hogendorpweg en de Melanchtonweg. De lijnen 20 en 25 konden hierdoor niet naar Schiebroek en reden via de Bergweg en Straatweg naar het eindpunt op het terrein van de Centrale Werkplaats. Op beide lijnen werd gereden met rytuigen van de 700 en 800 serie. Er reed een pendelbus naar Schiebroek. De TramPlushalte op de Melanchtonweg kwam gereed.

Begin oktober was er op het Rotterdamse metronet een railslijpwagen in dienst van de Italiaanse firma Mecno. Het slijpen van de sporen vond plaats in de nachtelijke uren en vooral de sporen van de Calandlijn werden onder handen genomen, onder andere bij station Blaak en op het sneltramtraject.

Stichting RoMeO

Verslag: Allan – motorrijtuig 109 terug uit Engeland

Dit rijtuig werd in november 1950 afgeleverd bij de RET. Tot mei 1982 reed de wagen vooral op de Rechter Maasoever, meestal op de lijnen 4, 8 en 14. Daarna verhuisde de 109 naar de Linker Maasoever en reed het rijtuig in de winterdienst 1982/1983 voornamelijk spitsdiensten op de lijnen 2 en 12. In augustus 1983 werd het rijtuig officieel afgevoerd en verkocht aan het West Yorkshire Transport Museum in Engeland. Na enige tijd ging dit museum echter failliet en ging de 109 over in particuliere handen. Een groepje jonge enthousiaste medewerkers die onder andere druk bezig zijn met het opknappen van de beide Schindlers nr. 15 en 242 en de vierasser 542, vroeg zich in maart 2007 af wat er van de 109 en aanhangrijtuig 1033 geworden zou zijn. Besloten werd om een zoektocht op touw te zetten en na een oproep in een engels tramforum werd mr. 109 gevonden. In eerste instantie ging het vooral om de 1033 omdat de Stichting RoMeO al twee Allan-motorwagens (115 en 123) heeft en slechts één aanhangrijtuig (1042), maar deze werd helaas niet gevonden en is dus mogelijk toch al gesloopt. Al snel kreeg men vervolgens het bericht dat de eigenaar wel van de 109 af wilde en werd een afspraak gemaakt om het rijtuig te komen bezoeken. Op zondag 29 april vlogen twee medewerkers op één dag heen en terug naar Newcastle in Engeland voor een bezoek aan de eigenaar in Sunderland. Het bleek echter lastig om het rijtuig te bezoeken omdat de gezondheid van de man te wensen overliet en het bovendien nog zeker anderhalf uur rijden was naar Frosterly waar het rijtuig zich bevond in een loods bij een voormalige kalkmijn. Gelukkig bleek de eigenaar na overleg met zijn vrouw bereid om de reis toch maar te maken. Bij het afgesloten terrein aangekomen bleek de portier niet aanwezig, maar gelukkig wachtte er een vriendelijke man die hen op het terrein kon toelaten. Helaas kon men niet de loods in om de 109 nader bekijken en moest men het doen met een wat beperkt gezicht

op het rijtuig. Duidelijk werd wel dat de tram in slechte staat verkeerde. Bovendien hadden onze mensen niet veel tijd meer omdat men wel de vlucht voor de terugreis wilden halen. Na het verslag van hun reis besloot het bestuur van de Stichting om het rijtuig aan te schaffen en kon een datum voor het transport worden afgesproken. Helaas had de firma Tieleman geen trailer beschikbaar, maar gelukkig wist deze een bevriende collega bereid te vinden om het transport over te nemen. Op 21 oktober werd per boot vertrokken naar Hull en men ging er vanuit dat men op 23 oktober weer in Nederland zou zijn teruggekeerd. Helaas liep alles anders. Tot aan de kalkmijn liep alles voorspoedig maar daar aangekomen bleek de deur waardoor men de 109 naar buiten moest zien te halen, veel te laag. Hierdoor moest een andere deur worden gebruikt maar dan moest eerst het motorrijtuig 210 uit Graz worden verwijderd. Gelukkig waren er werklieden aanwezig die met een aantal bulldozers hielpen om de 210 te verplaatsen en kon de 109 naar buiten. Het bleek echter ook een probleem om de trailer bij de tram te krijgen. Na enkele verwoede pogingen om de trailer vooruit een heuvel op te krijgen en een bocht te laten nemen, werd besloten om achteruit naar boven te gaan. Hierna moest de trailer een museumspoorlijn passeren maar daarbij kwam men vast te zitten op de hobbel omdat de trailer te laag bleek en dus al vast liep zonder de 109. Tot grote teleurstelling moest de poging worden gestopt omdat de trailer niet geschikt was voor de klus. Na terugkeer in Rotterdam opnieuw overleg met de firma Tieleman en hierbij werd besloten om het te gaan proberen met een semi-dieplader en dan maar hopen dat het dan wel lukt. Men besloot op 2 november te vertrekken en na een goede reis arriveerde men op 3 november bij de kalkmijn in Frosterly. Besloten was om het rijtuig niet op rails op de dieplader te zetten, maar op rijplaten omdat hij anders te hoog was om af te laden. De RET heeft nergens sporen zonder bovenleiding zodat lossen erg lastig zou worden. Door het rijtuig niet op rails te zetten werd 18 cm gewonnen en kon er gelost worden op het terrein van de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg. Nadat men door middel van een kraan het rijtuig een stukje had opgetild kon men de achterkant op bokken zetten en kon men vervolgens de oprij rails onder het achterste draaistel schuiven en de wagen in de rails laten zakken. De chauffeur had inmiddels besloten om de trailer uit te schuiven en een proefronde te maken om niet voor verrassingen komen te staan als de 109 opgeladen was. Dit bleek niet voor niets want de trailer moest 32 keer steken om de bocht te kunnen nemen. Hierna moest ook nog "even" het voorste draaistel de rails worden opgetrokken, maar dit bleek lastig. Het draaistel stond namelijk lichtelijk gedraaid en kwam hierdoor verkeerd voor de oprij rails. Door middel van een potkrik van de vrachtwagen kon men de neus van de tram oplichten en het draaistel vrij van de grond krijgen en met behulp van veel mankracht kon men het draaistel in de richting van de rails verdraaien. Omdat er bij de mijn nog gewerkt werd en veel vrachtwagens af en aan reden, moest de trailer regelmatig wijken om de doorgang niet te versperren. Hierdoor liep alles veel vertraging op en moest na het opladen van de tram snel gewerkt worden om alles op tijd gereed te krijgen voor vertrek. Het was met recht inpakken en wegwezen, want de boot lag te wachten. Maar eerst moest de trailer nog de beruchte bocht nog genomen worden. Omdat de chauffeur daarop getraind had ging het nu wat sneller en daardoor hoefde hij nu slechts 27 keer te steken. Het ging overigens nog wel ten koste van een hekwerk en een routepaal. Nu moest alleen nog de moeilijke route worden bereden om vervolgens op de A1 komen. Op sommige zeer steile hellingen kon de trailer niet harder dan 20 kilometer per uur, maar uiteindelijk lukte het toch om op tijd bij de boot te arriveren. Na aankomst in de Europoort werd samen met een begeleidingswagen snel koers gezet naar de Kleiweg. Omstreeks 10.00 arriveerde men daar moe maar voldaan. Het lossen van de 109 gebeurde op maandagmorgen en dit verliep gelukkig ook goed en zo was de 109 weer terug op Rotterdamse bodem. Vervolgens werd de 109 door mr. 805 naar remise Hillegersberg gebracht en daar voorlopig op spoor 2 geplaatst. Inmiddels is men begonnen met het verwijderen van alle bruikbare losse onderdelen en de nodige troep. Het was een heel karwei maar de jonge medewerkers van RoMeO en de mensen van de firma Tieleman hebben het geweldig gedaan. Spoedig daarna waren onze mensen alweer bezig aan de beide Schindlers, vierasser 542 en metrorijtuig 5024. Deze jonge mensen staan regelmatig op hun vrije dag te klussen, waarbij het zelfs gebeurt dat men de vakantie hiervoor benut.

De lijnen 10 en 11

Het rijseizoen voor de lijnen 10 en 11 is inmiddels achter de rug. Tijd om te kijken hoe het is gegaan. In verband met de opdracht van de RET aan de Stichting RoMeO om lijn 11 tijdens de vakanties te exploiteren op het traject Centraal Station – Diergaard Blijdorp, werden de ritten voor de Touristische tramlijn 10 dit seizoen beperkt. Er werd gedurende een kortere periode gereden en bovendien gebeurde dit met slechts één tramstel dat vijf dagen in de week drie ritten per dag reed. Het drukste weekend was met de Wereldhavendagen toen ook met het tramstel 192+284 werd gereden. De dienst is vrijwel probleemloos verlopen, alleen mr. 523 kwam een keer buiten dienst te staan door kortsluiting. Met zo'n 20 minuten vertraging werd de rit alsnog gereden door de 515+1001. Op lijn 10 zijn in totaal 2054 plaatsbewijzen voltarief en 1417 plaatsbewijzen reductietarief verkocht. De bezettingsgraad bedroeg ruim 70 procent. Op lijn 11 werd gedurende 87 dagen gereden, waarbij 10752 plaatsbewijzen werden verkocht. Daarnaast konden passagiers ook gebruik maken van hun abonnement of betalen met de strippenkaart. Naar schatting zijn er gedurende het rijseizoen van lijn 11 in totaal zo'n 35.000 tot 40.000 passagiers vervoerd. Dit betekent per dag 400 tot 450 passagiers. In de periode van 10.00 tot ongeveer 11.30 uur en van 16.00 tot 18.00 uur waren de beide vierassers 504 en 537 met elk 22 zitplaatsen uitstekend bezet, in de periode van 11.30 tot 16.00 uur was het over het algemeen zeer rustig. De gemiddelde bezettingsgraad was ruim 50 procent. Motorrijtuig 504 kreeg in de herfstvakantie nog een kleine aanrijding, waarbij enige schade ontstond aan de voorzijde. Dit zal spoedig worden hersteld. Alles bij elkaar ook een uitstekend seizoen voor lijn 11.

Materieel

Metro/sneltram

De bouw van de 21 nieuwe metro/sneltramrijtuigen voor de RandstadRail Erasmuslijn door de vestiging van Bombardier Transportation in de Duitse plaats Bautzen vordert gestaag. De nieuwe RSG 3 rijtuigen zijn afwijkend van het huidige laatst geleverde metro/sneltrammaterieel. Ze bestaan uit drie bakken en zijn daarmee dubbelgeleed en voldoen aan de hoogste eisen van brand- en botsveiligheid. Naar verwachting wordt het eerste rijtuig in april 2008 afgeleverd.

Alle 81 rijtuigen van het type MG 2 (5301-5363) en SG 2 (5401-5418) krijgen de komende jaren een midlife revisie. De limiet van de fabrikant Bombardier bedraagt 940.000 km en deze is bij diverse wagens in zicht. Nog dit jaar gaan drie rijtuigen met de hoogste km-stand in revisie en vervolgens is de planning dat er ieder jaar 26 rijtuigen gereviseerd worden. De eerste metro's van de serie 5300 werden negen jaar geleden ingezet op het Rotterdamse metronet.

Tram

Tijdens de werkzaamheden voor de reconstructie van de kruising Putsebocht/Hillevliet reden in de periode 20 t/m 28 oktober de volgende motorrijtuigen op het afgesloten traject Charlois – station Maashaven: 820, 835, 840, 847 en 848. Mr. 820 reed zonder chipkaartapparatuur. Mr. 840 kreeg nog een kleine kop/staartbotsing met een onbekend motorrijtuig op het eindpunt Charlois. Mr. 840 verloor hierbij de voorbumper en werd buiten dienst gesteld op het eindpunt. Nadat de wagens weer naar remise Hilledijk konden, werd de 840 snel hersteld en kwam eind oktober weer in dienst. In remise Hilledijk nog aanwezig mr. 822 en 841. Mr. 839 bevindt zich in de CW voor herstel schade. In remise Kralingen zijn de volgende wagens beschikbaar: 818, 823, 828, 830 en 834. In de periode van de spoorvernieuwing bij de Putselaan/bocht en Hillevliet werd bij de remise over twee sporen ingerukt. Dit leidde nog tot een kleine aanrijding tussen de 2035 en 2048. Na herstel in de CW kwamen de 726, 733, 828 en 2051 weer in dienst. De 733 behield in tegenstelling tot eerdere berichten zijn gele kleur. Met nieuwe kleuren kwam de 701 in dienst, terwijl hiervoor werd binnengenomen de 711. In de CW voor herstel schade mr. 839 en 2018. Het buiten dienst staande mr. 850 werd binnengenomen om weer in orde te worden gemaakt als proefrijtuig voor de politie. Verder in de CW Syntus 23 en de Ro-MeO wagens 2602 en 606. In remise Hilledijk buiten dienst voor herstel schade mr. 2013 en 2045. Op 24 oktober kregen de mr. 2010, 2021 en 2025 als proef “dichte” zonneschermen ingebouwd. Deze schermen houden het zonlicht volledig tegen, net als in de ZGT's en ook in de metro en sneltram. Eerder was er een proef met een “halfopen” scherm in mr. 2060.

Nieuws per datum

10/10: 18.05 uur, 25-2045 richting Carnisselande aanrijding met een taxi op de Groene Hilledijk. De taxi raakte bekneld tussen de tram en een boom. Lijn 25 werd enige tijd ingekort.

12/10: 7.45 – 8.30 uur, Mr. 2013 derailde bij het achteruit rangeren met het achterste truckstel op het wissel bij de remise Kralingen op de Oostzeedijk. Lijn 21 richting De Esch enige tijd gestremd.

17/10: 14.00 – 15.20 uur, stroomstoring op de Calandlijn. Tussen de stations Blaak en Marconiplein was geen metroverkeer mogelijk. Er werd in fases weer opgestart, als laatste werd de route Coolhaven en Delfshaven weer vrijgegeven. Lijn 4 kon het aanbod van passagiers nauwelijks verwerken. Oorzaak van de stroomstoring was vermoedelijk wateroverlast bij station Delfshaven.

22/10: 15.40 – 18.00 uur, de 5243 had een aanrijding met een scootmobiel bij de Spinet ter hoogte van station Ambachtsplein op de Calandlijn. Op het traject Nieuw Verlaat – Nesselande werden pendelbussen ingezet. Na 45 minuten kon over enkelspoor worden gereden en om 18.00 uur waren beide sporen weer berijdbaar.

25/10: Aanrijding 25-2018 richting Schiebroek met RET-bus 241. De bus was verkeerd gereden en wilde keren bij de doorsteek op de Slinge. Beide liepen flinke schade op, terwijl de tram derailde.

26/10: 10.40 – 11.30 uur, 23-2020 richting Beverwaard aanrijding met een personenauto op de Burg. v. Haarenlaan bij de Parkweg. De lijnen 21 en 23 driehoeken bij de Broersvest.

28/10: 11.20 – 12.40 uur, storing bij de slagbomen op de Erasmusbrug. De lijnen 2 (tijdelijk naar eindpunt Willemsplein), 20, 23 en 25 gestremd. Op de Linker Maasoever werd gedriehoekt bij het Wilhelminaplein en op de Rechter Maasoever werd gereden naar het Droogleever Fortuynplein en het Willemsplein. Door de stilstaande rijtuigen op het Willemsplein werd ook de dienstregeling van lijn 7 ontregeld.

29/10: 17.00 – 18.45 uur, 21-2012 richting Woudhoek defect op de Vierambachtsstraat. Op het Marconiplein gereset en met lage snelheid weer richting Schiedam, al snel gevolgd door een rij trams. Door de geringe snelheid lukte het ook niet om te driehoeken bij het Broersvest. Opnieuw tot stilstand gekomen bij station Nieuwland. Omdat er voor de lijnen 21 en 23 geen omleiding was ingesteld kwamen er 14 trams achter de 2012 stil te staan. Er werden ook geen pendelbussen ingezet. Na assistentie van een monteur werd de route weer vrijgegeven. Onbegrijpelijk dat het rijtuig, dat toch al te laat was, niet buiten dienst werd gezet op het Marconiplein of terug laten keren naar remise Kralingen.

05/11: 18.00 – 19.05 uur, op de Schiedamseweg ter hoogte van Het Witte Dorp, een auto vast tussen de rails van de vrije trambaan. De lijnen 21 en 23 ingekort tot het Broersvest en Marconiplein.

07/11: 7.15 – 9.30 uur, 8-739 richting Kleiweg gleed bij de Parksluizen door op de gladde rails en kwam terecht tegen de slagbomen van de Buitenbrug. Lijn 8 reed tot 9.30 uur via de Binnenbrug.

D E N H A A G

Conducteur op de tram

Op donderdag 1 november 2007 startte bij de HTM een proef op een gedeelte van tramlijnen 9 en 16. Tijd én een investering van één miljoen euro moeten leren of de conducteur na drie jaar op meerdere lijnen wordt ingezet. De extra man of vrouw rijdt niet de hele dag mee, maar begint om twee uur 's middags tot en met de laatste rit. De avonden zijn namelijk het meest gevoelig voor incidenten. Om diezelfde reden zijn voor de proef de lijnen 9 en 16 uitgekozen. Overigens rijden de conducteurs niet de hele rit van begin- tot eindpunt mee. Ze stappen in op Hollands Spoor en stappen op lijn 9 weer uit bij De Dreef en op lijn 16 is station Moerwijk de laatste halte. Of dat een goede keuze is, valt te betwijfelen omdat ook op andere delen van deze lijnen soms problemen zijn. Toch lijkt de terugkeer van de vaste conducteur allerlei voordelen te hebben: het tegengaan van zwartrijden, een veiligheidsgevoel creëren en een extra service op de tram. In Rotterdam en Amsterdam is de extra man op de tram

inmiddels niet meer weg te denken. In Den Haag gaat het voorlopig om een proef van drie jaar. Na het eerste jaar is er een evaluatie en wordt bekeken of het zwartrijden genoeg is teruggedrongen en of reizigers zich veiliger voelen. Daarna valt de beslissing of er nog twee jaar wordt getest. En pas daarna komt het antwoord op de vraag of de conducteur op meerdere lijnen terugkeert. Het is algemeen bekend dat de HTM geen voorstander is van een conducteur op de tram. Het huidige systeem van controleren wordt voldoende geacht. Ook Rover ziet liever dat het geld wat hier mee gemoeid is wordt besteed aan het meer laten rijden van tram en bus. Vanwege een aantal incidenten in het verleden heeft het gemeentebestuur een tijdje geleden besloten tot het houden van deze proef. De conducteurs zijn niet te onderscheiden van de huidige controleurs en dragen de zelfde kleding.

Groot onderhoud tramnet

Het groot onderhoud aan het tramnet concentreert zich op dit moment voornamelijk op lijn 17. Het is voor de gewone reiziger haast niet meer te volgen wat wel en niet rijdt. De HTM doet haar uiterste best om alles goed te communiceren maar de wijzigingen zijn zo frequent dat dit een ondoenlijke zaak is. Den Haag heeft al enige tijd twee lijnen 17. Zo reed de tak vanuit het Statenkwartier enige tijd tot de Schedeldoekshaven waar moest worden overgestapt op een tram 17 in tegenovergestelde richting welke weer richting Wateringen reed. Het heeft allemaal te maken met het wel of niet hebben van nieuwe wielbanden. Trams met nieuwe wielbanden mogen niet of de routes rijden waar trams met oude wielbanden rijden. Vanaf zondag 4 november 2007 werd de tak vanaf het statenkwartier ingekort tot de Grote Kerk en raakten de twee tramlijnen 17 elkaar even niet.

Calamiteitenboog Bezuidenhout

In het weekend van 3 en 4 november 2007 werd de calamiteitenboog tussen de laan van Nieuw Oost-Indië en het Stuyvesantplein aangelegd. Deze calamiteitenboog is een welkome aanvulling op het flexibel houden van het Haagse tramnet. De afgelopen jaren werd een dergelijke verbinding erg gemist. In de nabije toekomst kunnen de trams van de lijnen 2 en 6 gemakkelijker worden omgeleid als er zich problemen voordoen in de tramtunnel of op het tramviaduct. In principe kunnen er dan vrij eenvoudig twee ringlijnen tot stand worden gebracht. Een andere optie is om vanaf het Stuyvesantplein tramlijn 6 te laten keren bij het Station Laan van Nieuw Oost-Indië en tramlijn 2 te laten keren bij het Stuyvesantplein. In het verleden kon op beide plekken alleen maar gedrievoet worden. De calamiteitenboog is overigens vanwege de infrastructuur ter plekke krap aangelegd en mag alleen met matige snelheid bereden worden. Voor RandstadRail is de uitwijkroute naar de Laan van Nieuw Oost-Indië tijdelijk even verboden gebied. De aanleg van deze verbindingsboog had gevolgen voor de tramlijnen 2 en 6. Tramlijn 6 reed op zaterdagavond 3 november vanaf 18:00 uur naar het Kerkplein. Tramlijn 2 reed vanaf de Monstersestraat via de route van tramlijn 11 en 17 naar de Schedeldoekshaven en reed vanaf daar weer via het Zieken en de route van tramlijn 11 naar Kraaijenstein. Deze omleidingen waren ook op zondag 4 november van kracht.

OV-knooppunt Leyweg

Nog steeds is niet bekend wanneer de keerlus bij het Leyenburg ziekenhuis in gebruik zal worden genomen. De sporen liggen aan een tijdje op hun plek maar van een bovenleiding is nog geen sprake. Tramlijn 6 keert nog steeds op het Castricumplein. De keerlus op het Castricumplein zal in de toekomst verdwijnen waarna het opnieuw wordt ingericht. De halte Leyenburg Ziekenhuis komt halverwege de in- en uitrit van het ziekenhuis en de Escamplaan te liggen. Zoals bekend wordt hier ook het eindpunt van de buslijnen uit het Westland gerealiseerd. De Leyweg is inmiddels versmald en het verkeer moet het doen met twee rijstroken. Op de kruising met de Escamplaan zijn de verkeerslichten tijdelijk verwijderd. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties.

Werkzaamheden Loosduinen

Op de Lippe-Biesterfeldweg worden de sporen van tramlijn 2 vernieuwd. Het gaat hier om het stukje vanaf het winkelgedeelte van de Loosduinse Hoofdstraat tot halverwege de halte Kapelaan Meereboerweg. Vanwege de werkzaamheden wordt er ter plekke met matige snelheid gereden. Vanwege een onstabiele ligging werd op 1 november vanaf 18:00 uur de tramdienst ingekort tot de keerdriehoek aan de Volendamlaan. In de loop van vrijdag 2 november waren de sporen vernieuwd en kon lijn 2 weer met matige snelheid het gebied passeren. Deze werkzaamheden maken geen deel uit van het groot onderhoud. De tramsporen waren voor het eerst sinds de oplevering in 1983 aan vervanging toe.

Omleidingen wegens storm

Op vrijdagmiddag 9 november 2007 werd het gebied rondom de Hoftoren in Den Haag, waar het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) is gehuisvest, afgezet. Door de storm dreigden aluminium gevelplaten van de toren te waaien. De brandweer zette het gebied af tussen het nabijgelegen ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en het Koningin Julianaplein. Door deze afzetting konden bijna alle trams van en naar het Centraal Station niet rijden. Het ging hier om een voorzorgsmaatregel omdat bij windkracht negen de platen kunnen loswaaien van het 142 meter hoge gebouw. De overlast die de reizigers hadden door de afzetting was erg groot. Trams moesten worden omgeleid en op de stukken waar niet gereden kon worden werden bussen ingezet. Reizigers vanuit Zoetermeer konden met Randstad-Rail wel bij het Centraal Station komen. Oorzaak van dit alles zou een constructiefout zijn. De HTM gaat proberen de schade te verhalen op de aannemer van de Hoftoren. De meest opmerkelijke omleiding was de koppeling van de lijnen 3 en 4 in Den Haag. Zowel lijn 3 als lijn 4 reed tussen Loosduinen en De Uithof.

Nieuws op datum**20-10-2007 (zaterdag)**

Vanwege de doop van Prinses Ariane in de Kloosterkerk in de Parkstraat reed tramlijn 1 tussen circa 09:30u en 14:00u om via lijn 9. Tussen Scheveningen Noorderstrand en Plein 1813 pendelde een aantal trams.

28-10-2007 (zondag)

Vanwege de Laan van Meerdervoortloop was de Laan van Meerdervoort tussen de Kijkduinsestraat en het Valkenbosplein tijdelijk afgesloten. RandstadRail lijn 3 reed tijdelijk via de route van lijn 4 naar Zichtenburg. Tramlijn 12 werd enige tijd opgeheven.

29-10-2007 (maandag)

Aan het einde van de avond ontspoorde slijptram 1139 met de eerste as bij de kruising van het Spui met de Schedeldoekshaven. De tram werd na middernacht weer door de noodploeg herspoord.

07-11-2007 (woensdag)

In de ochtenduren klapte uitrukker (3055) van lijn 17 op de Scheveningseweg ter hoogte van de Adriaan Goekooplaan achterop de 3004 van lijn 1. Er vielen enkele licht gewonden en de trams raakten behoorlijk beschadigd. De stremming duurde tot halverwege de middag.

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

Zie ook bericht op bladzijde 2

Tunnelboormachine bereikt Blijdorp

Bijna een half jaar na het boren van de eerste tunnel voor RandstadRail bereikte de tunnelboormachine Pandora op woensdag 26 september 2007 voor de tweede keer station Blijdorp. In april was men begonnen bij de Sint Franciscus Driehoek. Hiermee is meer dan de helft (1480 m) van de tweede tunnelbuis geboord. Eind oktober is begonnen met de laatste ondergrondse tocht van 800 meter. Naar verwachting komt Pandora in februari 2008 aan bij de Conradstraat nabij het Centraal Station.

Zoetermeer reserveert grond voor tramlijn naar Bleizo

De gemeente Zoetermeer is begonnen met de verwerving van grond voor het doortrekken van de Oosterheemlijn naar de A12. Als alles goed gaat, moet RandstadRail-lijn 4 in 2010 of 2011 doorrijden naar het nieuwe station Bleizo (Bleiswijk-Zoetermeer). Dit blijkt uit het voorontwerp-bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn, waarmee het stadsbestuur akkoord is gegaan. Rondom de kruising van de Verlengde Oosterheemlijn, de A12 en de spoorlijn Den Haag – Utrecht, moet een vervoersknooppunt ontstaan met 80.000 vierkante meter aan bedrijven, winkels en vrijetijdsvoorzieningen. Niet alleen ontsluit het nieuwe station Bleizo (Bleiswijk-Zoetermeer) de nieuwe bedrijventerreinen, de halte biedt Zoetermeerders ook een overstapmogelijkheid naar Utrecht en Rotterdam. Bij Bleizo gaat onder andere de Zoro-bus (Zoetermeer- Rotterdam) stoppen.

De Oosterheemlijn eindigt nu bij de halte Javalaan. Vanaf 2010 of 2011 kunnen de sneltrams doorrijden naar de A12. Daartoe moet 1400 meter spoor worden aangelegd, globaal lopend over de oude Landscheidingsdijk, pal langs het Van Tuyllpark en industrieterrein Brinkhage. De spoorlijn zal grotendeels worden aangelegd op een aarden baan en kruist de Van der Hagenstraat, de Bleiswijkseweg en de A12/spoorlijn Den Haag - Utrecht. Het Van Tuyllpark krijgt een eigen halte.

De benodigde gronden - naast landbouwgrond ook recreatieterrein en volkstuinten - zijn nog niet allemaal in eigendom van de gemeente. Mogelijk moet een deel van de grond worden onteigend.

Een van de knelpunten is de uitbreiding van het hoogspanningsstation in Bleiswijk. Als dat niet wordt verplaatst zal een 'aan-trekkelijke stationsomgeving' onmogelijk zijn, stelt de gemeente.

Het voorontwerp-bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn gaat binnenkort de inspraak in.

(Bron: AD)

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

Als eerste provincie heeft Zuid-Holland een nieuw machtsmiddel toegepast om een gemeente te dwingen tot medewerking aan een grootschalig project. Leiden moet van de provincie meedoen aan de aanleg van de RijnGouwelijn door de binnenstad, ook al heeft de meerderheid van de Leidse bevolking zich tegen dat ov-project uitgesproken.

Provinciale Staten van Zuid-Holland stemde woensdag 17 oktober in met het voorstel van het provinciebestuur om gebruik te maken van de 'doorzettingsmacht'. De nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) biedt de mogelijkheid voor het maken van een provinciaal bestemmingsplan op lokaal niveau.

Het provinciebestuur heeft het machtsmiddel gebruikt, omdat er bij de RijnGouwelijn sprake is van 'een bovenregionaal belang'. De lijn is een lightrail, die Gouda via Leiden met Noordwijk en Katwijk verbindt. Alle gemeenten, behalve Leiden, steunen het project. De lijn kost ruim een half miljard euro.

Leiden bezint zich op de situatie. Een gemeentelijke woordvoerder: 'Een nieuw college bepaalt wat we gaan doen.'

De RijnGouwelijn heeft Leiden in een bestuurlijke crisis doen belanden.

Vorige maand stapte de SP uit het college en op 17 oktober werd het 'rompcollege' van PvdA, GroenLinks en ChristenUnie weggestuurd. Dat rompcollege kreeg het verwijt van de raad dat het een alternatief plan aan de provincie had voorgelegd en

daarmee de stem van de Leidse bevolking had genegeerd. In een referendum stemde op 7 maart 70 procent van de Leidenaars tegen de lijn.

Als de provincie de sneltram Rijn Gouwe Lijn (RGL) dan toch door het centrum van Leiden dwingt, dan moet het maar via de Breesstraat. Dat meent de Leidse CDA-fractie.

Dat het CDA 'om' is, heeft alles te maken met de mogelijke gevolgen van een rechtzaak. De kans groot is dat Leiden een juridische strijd zal verliezen. Dat levert niet alleen een gedwongen RGL op, maar betekent ook dat allerlei eerder overeengekomen Leidse wensen, zoals een verhoogde brug over het Rijn-Schiekanaal, mogelijk niet meer doorgaan. Dat risico vindt het CDA te groot. Om controle over het project te kunnen houden, kiest de partij er daarom voor onder protest mee te werken aan het Breesstraatracé. Het door de provincie als compromis geboden traject over de Hooigracht en Langegracht, vindt het CDA geen optie.

BUSNIEUWS NEDERLAND

BELEID STADSREGIO ROTTERDAM

Op 17 oktober bedacht het dagelijks bestuur van de Stadsregio Rotterdam dat men de openbaar vervoerssituatie in de regio zou bevriezen tot 2012. In dat jaar, zou luidde het plan, zou het busvervoer in Rotterdam ondershands gegund worden aan de RET, met inbegrip van gebied 46 (Rotterdam bus streek overig), waar nu Connexion rijdt. Staatssecretaris Huizinga toonde zich verbaasd over zoveel (voorbarige) daadkracht, Arriva, Connexion en Veolia gingen zich prompt op miljoenenclaims beraden, en ROVER en PROV (Platform Reizigers Openbaar Vervoer) zonden brandbrieven aan de regio, om vooral het vervoer niet te gunnen aan de, in hun ogen ondermaats presterende, RET.

De door Rotterdam gedomineerde stadsregio heeft duidelijk een politieke daad willen stellen. Maar die roept wel vragen op. Voor uitstel van de aanbesteding is er wel aanleiding, maar toch niet tot een datum na het van kracht worden van de wetswijziging die nu in voorbereiding is, en dan is ook nog van belang wat die wijziging precies inhoudt. Het is duidelijk dat het Europese Parlement bij zijn uitspraak van mei alleen gedacht heeft aan grote door de overheid geëxploiteerde entiteiten als de RATP in Parijs of de BVG in Berlijn; men handelde dan ook op verzoek van Duitsland en Frankrijk, en had zeker niet minibusbedrijfjes als Amsterdam, Den Haag of Rotterdam voor ogen. Twijfelachtig is dan ook of een bedrijf als de RET, dat juist geprivatiseerd is om vanaf 2009, als de Rotterdamse markt open zou gaan, ook elders aan aanbestedingen mee te kunnen doen, wel aan de begripsomschrijving van de EU (een "in-house" dienst) voldoet.

Als we aannemen dat dat wel zo is, dan is nog de vraag of ondershandse gunning alleen betrekking heeft op het net binnen Rotterdam – de eigenaar van het bedrijf – of ook op dat in de randgemeenten, waar het vervoer in de loop der jaren door bedrijfsovernames is verworven. Een lezer die op die vraag reageerde heeft mijn punt geloof ik niet begrepen, en dus geen nadere klaarheid gebracht. Heel grijs zou echter wel zijn als een door een marktpartij verzorgd gebied zo maar met een pennestreek van de huidige vervoerder kan worden afgenomen; daar lijkt toch echt een aanbesteding voor nodig, die trouwens de enige manier is om na te gaan of een partij wel een marktconform bod doet. Een marktconforme aanbieding wordt trouwens ook van de RET verlangd in 2012; directeur Peters is zich dat blijkens zijn column in het bedrijfsblad van september/oktober 2007 zeer wel bewust.

Met het vorenstaande heb ik geen oordeel willen geven over de kwaliteit van het huidig aanbod van de RET. Ik ben ook van oordeel dat eigenlijk het vervoer in de gehele regio – dus met Voorne-Putten-Rozenburg – in handen zou moeten zijn van 1 exploitant; maar dan wel op basis van een open en eerlijke aanbestedingsprocedure. En wel zo snel mogelijk, dus ingaande 1.1.2010, als de huidige concessie Voorne etc. afloopt. (herman).

BUSWORLD 2007

En alweer was daar de Busworld in Kortrijk, die voor de 19^e keer gehouden werd, zij het vroeger op de Heizel en ook onder andere namen, zoals "Het Salon". Het aantal bezoekers steeg van 520 in 1971 tot 25.236 in 2005, en dit jaar werden er weer meer verwacht; het werden er geloof ik 25.237. De pendanten die in de even jaren in de RAI – later het MECC – gehouden werden liggen nauwelijks meer in het geheugen. De beurs was weer groter en propvoller (of propper vol ?) geworden, wat het een hele klus maakte om tot een goed overzicht te komen.

Een geïllustreerd verslag over de aanwezige stads- en lijndienstproducten vindt u op www.museumbussen.nl onder "op openbare wielen". Uit dat verslag is weggevalle de Intercity/City LE 12,4 van Kutsenits. Deze bouwer, bekend van kleine bussen op VW, levert zijn bijdrage aan het stads- en streekvervoer met een lichte, goedkope bus. Goed bedoeld, maar voor dat mindere geld krijgt men wel een lelijk, platgeslagen voertuig.

CONCESSIES

De Provincies Groningen en Drente hebben de concessie van Arriva voor Groningen stad/land en Drente (1) verlengd tot eind 2008. (xx)

AMSTERDAM

De nieuwe bussen zullen volgens huidige planning met enige vertraging vanaf week 49 geleverd worden. Ze komen dan in ploegjes van zes (6) per week, zodat ze eind januari alle binnen zijn. De 1225 is uitgeleend aan TCR (Waterland) totdat daar de 91 is hersteld. (dat/adv)

ARRIVA

De Bossche Citaro's werden vanaf 13 oktober in dienst gesteld. Hun capaciteit is 26 zit en 56 staan; het meevoeren van een rolstoel kost 2 staanplaatsen ofwel: 26-26/56-54/0-1. Zie ook Veolia. De ex Area 28 en 27 kwamen in dienst als 6027 en 6028. Op 9 oktober brandde in Eelde Q-liner 7154 volledig uit. In het asfalt ontstond een diep gat. Ook de B91 5572 en 5579 zijn bij Ringelberg (Rijsoord) beland; 5532, 5534, 5535, 5538, 5567- 5571, 5573, 5574, 5576, 5581, 5583 en 5584 gingen naar Womy, Moerdijk. Verder werden dit jaar afgevoerd 4606, 4632, 4753, 5745, 5747, 5783-5785 en 7757. (en/wp)

BBA

De laatste Tilburgse CSAII 102, 111 en 293 konden eindelijk aan de kant; zij worden gevolgd door overige bussen uit de 300-groep. De 499, 500, 503, 505, 506, 509, 511-513, 515-517, 520, 521, 526, 533 en 534 volgden hun soortgenoten naar Womy Moerdijk. Van daar ging de 498 naar Taxicentrale Vlissingen, 501 naar PIOV Woensdrecht, 506, 511, 515 en 516 naar OTC Ziemerink in Doetinchem en 509, 512 en 514 naar Taxicentrale Renesse. Womy verkocht de 517-536 aan de Baltic Bus Group in Estland, waarvan 521, 529 en 533 zijn gezien bij GoBus.

SB220 597 werd verkocht aan Zwaluw (Giessen) en 710-712 gingen naar Besloten Vervoer Maastricht als 9710-9712. Buurtbus 1512 werd afgevoerd na een aanrijding en de van Hermes gehuurde 1607, 1632-1638 gingen terug. (en/wp)

CONNEXION

Het Rijk heeft 2/3 van de aandelen Connexion voor 244 miljoen Euro overgedragen aan het consortium Transdev-Bank Nederlandse Gemeenten. Verkoop van het restant vindt uiterlijk over 5 jaar plaats. (nrc)

De oplettende lezer zal begrepen hebben dat er GEEN Lion's City 3942 komt; er worden er immers 129 geleverd, en wel sinds begin november. Nadat de Citaro 9198 al in oktober voor instructiedoeleinden naar Schiphol Noord was gegaan begon de grote instroom van dit type in het weekeind van 3 en 4 november; deze luidt het vertrek richting Utrecht van de Van Hool AG300 in. De nieuwe bussen hebben een capaciteit van 46/86/1 en 24/69/1 in de avonduren, want dan gaat het achterstuk op slot. (en)

De meest avontuurlijke bus uit het park, de gelede Premier 232, kreeg zijn vijfde nummer: 5232; zusterbus 233 werd 5233, dus wederom in aansluiting op de trolleybussen. Vandalisiebussen 5124 en 4560 werden 4956 en 4716. De Parkshuttles, waarvan voor de zoveelste keer het bericht gaat dat ze weer gaan rijden, worden ingedeeld als 5800-5805, in plaats van de nummers 5100-5105, die ze nooit gedragen hebben; dit maakt de weg vrij voor het innummeren van de bussen van kleindochter SVN als 5101-5131.

Afgevoerd werden 1039, 1297, 2148, 2152, 2177, 4966 en 8064. (en/wp).

DEN HAAG HTM

Van de 0405N zijn nog 36 stuks in dienst. 801-803 zijn verbouwd voor het Rode Kruis en 821 is total loss. De al eerder genoemde gasbus 331 is een Irisbus Citelis uit 2006 met 30/63. (adv/en)

EINDHOVEN Phileas

Uit betrouwbare bron vernemen wij dat SRE en APTS daadwerkelijk afgesproken hebben 9 (negen) Phileassen van een nieuwe aandrijving te voorzien; deze is afgeleid van de Toyota Prius. Het risico van het project, waarvan de kosten EUR 4,5 miljoen belopen (waarvan SRE 3,75 miljoen betaalt) berust bij APTS. Eind november beslist de regioraad.(en)

HERMES

In het kader van de nummerharmonisatie binnen het Connexion conglomeraat krijgen de 2250-2257 op hun oude dag hun oorspronkelijke nummers 2342-2349. (wp)

NOORD-HOLLAND Zuidtangent

De nieuwe Citaros's gaan behalve op lijn 300 ook rijden op 310 Nieuw Vennep-Schiphol-Amsterdam Zuid. Op de 300 komt een nachtelijke uurdienst, in aansluiting op de nachttreinen. (xx)

NOORD-HOLLAND Waterland

Op 5 november geraakte de Arriva 6021 op lijn 88 bij Jisp door een klapband met 3 inzittenden te water. De brandweer bracht hulp. (en)

NIJMEGEN NOVIO

De bussen worden in het Connexion systeem opgenomen door de nummers met 9000 te verhogen, met dien verstande dat 101 en 102 de nummers 9301 en 9302 krijgen. Per 1.1.2008 zal een sterk gewijzigd wagenpark zijn aangetreden, waarover meer in het volgende nummer. (en)

TAXICENTRALE RENESSE

De Lion's Regio 97 en 98 met 58 zit gingen rijden in Waterland. GVBA 1225 doet dienst onder nummer 399. Ex BBA 512, 514 en 509 kregen de nummers 413-415, waarvan de laatste twee in Arriva-kleur. (adv/wp)

UTRECHT GUV

CSAII 41 is afgevoerd voor de vernummering. De 42 zal onvernummerd als museumbus voortbestaan. Evenmin vernummerd is toerbus 419. (en)

VEOLIA

De capaciteit van 3868-3942 is 30-32-30/57-55-53/0-0-1. Dit leggen wij een (1) keer uit: het is 30 zit met 57 staan, 32 zit (klapstoeltjes neer) met 55 staan, of 30 zit (klapstoeltjes op) met 53 staan en 1 rolstoel. Zou het echt zo werken? De 5319-5321 werden in eigendom overgedragen aan Zwaluw Reizen, waar ze dienst doen als schoolbus voor het AOC Andel. In oktober werden geleverd 5323-5342 met full-airco en 36+2+1/44/1 (HOV bussen).

Ex Maastricht 9840 doet dienst in Roermond; de derde Volvo 7700 bij Besloten Vervoer Maastricht is 9853. Inmiddels zijn/worden 9840, 9841, 9843-9850, 9852 en 9853 vernummerd in 3787-3788, 3790-3797, 3799 en 3800. (en/wp)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Nogmaals.... In tegenstelling tot wat wij schreven in het vorige nummer, wordt de tweede spoorbuslijn in Nancy niet aangelegd door Bombardier. Het wordt een optisch geleide trolleybuslijn van een andere fabrikant.

AUSTRALIË.

Adelaide. Op 14.10.2007 vond de officiële opening plaats van de verlenging van de enige tramlijn in Adelaide vanaf Victoria Square naar North Terrace. Flexity motorrijtuig 101, gevolgd door het versierde H-Class tramstel 351 + 367 maakten de "maiden voyage". Hierna kwam een gratis pendeldienst beschikbaar. Vanaf maandag 15.10.2007 wordt volgens de officiële dienstregeling gereden. En dat werd direct een groot succes waardoor men nu al in de spitsuren te kampen heeft met capaciteitsproblemen. De reeds verdubbelde frequentie kan niet verder opgevoerd worden vanwege de beperkte capaciteit aan de beide kopindpunten. Bovendien wil men de drie spoorwegovergangen met hoofdwegen niet te vaak afgesloten zien om de doorstroom van het overige wegverkeer niet al te veel te belemmeren. Er wordt nu gedacht aan de aanleg van een tramviaduct over South Road, een van de drukste invalswegen. Met dank aan de lezer die ons dit bericht zond en die wij wel onze vaste correspondent van dit bedrijf mogen noemen.

BELGIË.

Antwerpen. Op 27.10.2007 werd de nieuwe tramlijn 6: Luchtbal (Metropolis) – Olympiade (Jan van Rijswijcklaan) in dienst gesteld. Ter kennismaking met de twaalfde tramlijn in Antwerpen was er op deze dag vrij vervoer. Tussen het eindpunt Metropolis en de Minister Delbekelaan nam de tram een onbenut stuk spoor in gebruik. Bij Olympiade werd nieuwe halteinfrastructuur aangelegd en werd de keerlus vernieuwd. Voor de complete route van lijn 6 verwijzen wij naar het bericht in HOV/RN 581.

Oostende. Kustram. In de afgelopen zomermaanden werden dagelijks gemiddeld 50.000 passagiers vervoerd. Jaarlijks maken meer dan 10 miljoen reizigers gebruik van de Kustram. Met ingang van 5.11.2007 rijden in de ochtendspits twee sneldiensten tussen Nieuwpoort en Oostende als lijn "Kustram X-tra". Met vijf tussenhaltes wordt een tijdswinst van 8 minuten gehaald.

Het bericht in het vorige nummer over de uitbreidingplannen zijn onderdeel van het plan "Neptunus". Dit plan omvat verbeteringen in het openbaar vervoer in West-Vlaanderen. Naast plannen voor spoor en bus wil De Lijn op korte termijn (2007 – 2014) de kwaliteit van de trambaan en toegankelijkheid van de haltes verbeteren. Daarnaast wordt gestreefd naar een frequentieverhoging op de drukker trajecten van het Kustramnet. Zo wil De Lijn in het kader van het woonwerk verkeer een vlottere bereikbaarheid van de NMBS-stations aanbieden. Op langere termijn (2014 – 2022) wil "Neptunus" investeren in een betere frequentie en sneltrams. Daarnaast ambieert het plan tramverlengingen:

Koksijde – Veurne

Oostkust – Brugge

Oostende – Brugge

De Panne/Veurne – Duinkerken.

Voor dit laatste is de samenwerking met de Franse overheid onontbeerlijk. Bij deze uitbreiding van het tramnet zal worden onderzocht welk type voertuig het beste is: een lightrailtram of lightrain materieel.

DUITSLAND oost.

Berlijn. Als dit jaar niet met de aanleg wordt begonnen van de verlenging S-Bahnhof Adlershof – Rudower Chausee – Wissenschaftsstadt vervalt de eerder toegezegde subsidie. Daarom is besloten om deze tramlijn aan te leggen. De opening is in 2011. Ruim op tijd, want de bebouwing op het vroegere vliegveld Johannisthal komt pas daarna gereed.

Halle. Zoals bericht in het vorige nummer, werd op 14.10.2007 het nieuwe traject tussen de eindpunten Heide en Kröllwitz officieel geopend. Het traject heeft een lengte van 980 meter en is grotendeels enkelsporig met een kruising bij de tussenhalte Spechtweg. Er is ruimte voor een later aan te telleg tweede spoor. De tramlijnen 4 en 5 (en nachtlijn 94) rijden vanaf 15.10.2007 vanaf Heide door tot Kröllwitz.

Leipzig. De deelstaat Sachsen gaf groen licht voor de nieuwbouw van de remise/werkplaats Heiterblick tot Technisches Zentrum Heiterblick (TZH). Hier ontstaat op een terrein van 16½ hectare een nieuw remisecomplex met een centrale werkplaats. De investering van € 78,3 miljoen wordt met aan te trekken vreemd kapitaal gefinancierd. In 2011 moet het complex gereed zijn.

Het voornemen is om dan over drie grote remises te beschikken: Heiterblick, Angerbrücke en Dölitz en twee stallingruimten: in Lausen en een nog te bouwen stalling in het noorden van de stad. De nieuwbouw van Heiterblick hangt samen met de bouw van de Teslabrug en de aanleg van een nieuwe tramlijn in noordelijke richting naar Thekla.

Rostock. Per 26.8.2007 verwisselden de lijnen 1 en 4 hun noordelijke eindpunten. Lijn 1 rijdt nu naar Lütten Klein en lijn 4 gaat door naar Lichtenhagen.

Schöneiche. In de kleine werkplaats is men bezig met de ombouw van motorrijtuig 47 (ex Heidelberg 237). De ook uit Heidelberg overgenomen 227 en 238 staan buiten dienst in afwachting van.

Schwerin. Op 27.8.2007 werd de nieuwe tram/bus keerlus Am Schlossgarten (Jägerweg) officieel geopend. Deze wordt gebruikt bij omleidingen, in de late avonduren door buslijn 71 en is straks van nut bij de Bundesgartenschau 2009.

DUITSLAND west.

Essen. Voor de tussen 1976 en 1984 gebouwde motorrijtuigen serie 1100 (nog 42 stuks in dienst) is het einde in zicht. Ter vervanging wil men 37 nieuwe trams kopen.

Hannover. Op 24.7.2007 arriveerde uit Nederland motorrijtuig 6016. In de remise Leinhausen werden de draaistellen gedemonteerd voor een bewerking op de wieldraaibank in de werkplaats Glocksee. Op 27.7.2007 werden in Leinhausen de draaistellen weer onder de tram geplaatst en vertrok de 6016 op 31.7.2007 weer naar Nederland. De ex-Hannover tram doet dienst op de pendellijn Houten – Houten, Castellum.

Karlsruhe. In HOV/RN 583 (juli 2007) schreven wij over de “Kombi-Lösing”, het plan voor een tramtunnel onder het centrum. In dit bericht gaan we daar nader op in.

De Kaiserstrasse is in het centrum van Karlsruhe een brede gezellige voetgangerzone met een gevarieerd winkelaanbod en u hoeft er zeker niet van honger en dorst om te komen. Het is er dan ook altijd erg druk. Druk is ook het fors toegenomen tramverkeer. Elk uur rijden er in beide richtingen 72 tot 96 trams met een lengte tot 75 meter door dit gebied. Al jaren worden er plannen gemaakt om het interlokale tramverkeer onder de grond te brengen en de stadstram bovengronds te laten rijden. Later kwam daar het idee bij om ook de Kriegsstrasse te gaan gebruiken als ontlastingsroute. Alles onder de grond was geen optie gezien het drukke tramverkeer. Voor al is er ook veel geld mee gemoeid en in maart 2007 schreven wij dat er nog wel jaren over de plannen gesproken zal worden. Maar op 4.7.2007 besloot de regering van de deelstaat Baden-Württemberg het project (financieel) te ondersteunen. De kosten worden begroot op € 500 miljoen, te weten € 335 miljoen voor de tunneltrajecten en € 165 miljoen voor de ombouw/aanpassing van de Kriegsstrasse. Hiervan betaalt het Land Baden-Württemberg € 100 miljoen en ook de centrale overheid komt met geld over de brug. Opmerkelijk is dat nu niet meer wordt gesproken over het aantrekken van privaat kapitaal. Na het doorlopen van de procedures kan in 2009 met de werkzaamheden worden begonnen en zijn deze voor wat betreft de tunneltrajecten in 2016 gereed. Vier jaar later, in 2010, is ook het werk in de Kriegsstrasse gereed.

Wat is er dan gerealiseerd? Er ligt dan een T-vormige tunnel bestaande uit een west/oost gedeelte Mühlburger Tor – Marktplatz – Durlacher Allee onder de Kaiserstrasse met 4 ondergrondse stations, lengte 2,4 kilometer en een noord/zuid gedeelte Marktplatz – Augartenstrasse met 3 ondergrondse stations, lengte 1 kilometer.

Centrum trajecten
west/oostlijn: Helmholtz Gymnasium / Grashofstrasse – Kaiserstrasse West – Europaplatz – Lammstrasse (Marktplatz) – Kronenplatz – Durlacher Tor – Gottesauer Platz.
Vetgedrukt: tunnelstations; Europaplatz, Kronenplatz en Durlacher Tor zijn ook halten op straatniveau.
noord/zuidlijn: Marktplatz – Ettlinger Tor – Kongresszentrum – Augartenstrasse.

In een gedeelte, of om het precies te formuleren, in twee gedeelten van de Kaiserstrasse, blijft de tram boven de tunnel ook nog op straatniveau rijden. Vanuit het westen tot de Europaplatz, hier afbuigend naar Karlstor en vanuit het oosten tot de Kronenplatz, hier afbuigend naar de Mendelssohnplatz. Hierdoor verdwijnen in de Kaiserstrasse tussen de Europaplatz en de Kronenplatz de bovengrondse tramsporen over een lengte van ± 1 kilometer. Door de aanleg van de noord/zuid tunnel wordt ook de rest van de Marktplatz en de Karl Friedrich Strasse vrij van tramsporen. Na het tunnelstation Kongresszentrum komt de tram weer aan de oppervlakte.

Het zijn geboorde tunnels voor dubbelspoor met 7 tunnelstations. Onder de Marktplatz komt een sporendriehoek met verbindingen in alle richtingen. Dit vereist twee stations: Lammstrasse aan de west/oostlijn en nagenoeg aansluitend Marktplatz voor de afbuigende trams op de noord/zuid route. Vergeleken met de huidige situatie vervalt de halte Herrenstrasse, op korte afstand van de westelijke toegang tot het tunnelstation Lammstrasse.

Het hogevloer (meersysteem) Stadtbahn materieel en de lagevloer stadstrams vragen om een creatieve perronoplossing in de tunnelstations. Dat wordt als volgt opgelost. Alle perrons krijgen een lengte van 100 meter. Hiervan krijgt 15 meter een hoogte van 55 cm., 5 meter is aflopend naar de resterende 80 meter perron met een hoogte van 34 cm. Een hogevloer tram of een gekoppeld hogevloer tramstel stopt dan met twee deuren van het voorste rijtuig aan het hoge perron. Bij alle andere deuren moet een trede worden genomen. Het lage perron is geschikt voor twee gekoppelde lagevloer trams.

In 2020 is de Kriegsstrasse over een lengte van ± 1,8 kilometer getransformeerd in een fraaie boulevard. Tussen de Mendelssohnplatz en Karlstor ligt dan een vrije dubbelspoor trambaan (± 1km.) in het midden van de weg en is het autoverkeer verdwenen in een 1,6 kilometer lange tunnel. De tunneltrajecten en de Kriegsstrasse vormen een optimale ontsluiting van de binnenstad en met alle verdere aanwezige sporen zijn er bij een stremming veel omleidingvarianten mogelijk.

Kassel. In HOV/RN 585 schreven wij over het in gebruik nemen van de tramtunnel onder het gebouw van het Hauptbahnhof. Daartoe zijn in dit DB-kopstation voor het tramverkeer drie sporen langs twee middenperrons ingericht. Deze gaan over in twee

sporen, die onder het gebouw door gaan, en komen via de helling van de vroegere tramtunnel onder het plein voor het Hauptbahnhof in de Kurfürstenstrasse bovengronds. De sporen in het station worden gebruikt voor de RegioTramlijnen die met meersysteem en hybride dieselmotorrijtuigen worden geëxploiteerd en via DB sporen tot ver in de regio rijden. Ook stadstrams, waarvan de beveiliging is aangepast, kunnen tot in het station rijden. Zo is hier het eindpunt van lijn 9 waarop N8C trams rijden. Het RegioTramnet bestaat momenteel uit 5 lijnen:

- RT2 Kassel – Kaufungen – Hessisch Lichtenau
- RT3 Kassel – Hofgeismar – Warburg
- RT4 Kassel – Wolfhagen
- RT5 Kassel – Baunatal – Melsungen
- RT9 Kassel – Baunatal – Treysa.

Daarbij de opmerking dat inmiddels de toch al beperkte tramdienst op lijn RT2 is wegbezuinigd, waarbij de meeste diensten werden overgenomen door tramlijn 4, en dat om dezelfde reden er alleen in de spits enkele diensten rijden tussen Hofgeismar en Warburg. De overige diensten op lijn RT3 eindigen in Hofgeismar, Hümme. Hierdoor was voldoende materieel beschikbaar om eerder dan gepland met de dienst naar Treysa te beginnen. Elk uur of elke twee uur rijdt op deze lijn een RegioTram. Op de andere RegioTramlijnen wordt ook nog niet de nagestreefde halfuurdienst uitgevoerd. Naar verwachting is dit pas in 2010 het geval. Dan is de daarvoor benodigde beveiliging aangepast en op de lijn naar Wolfhagen een gedeelte dubbelspoor gelegd. Op alle trajecten moet de RegioTram de spoorlijn delen met andere exploitanten zoals DB Regio, de Kurhessenbahn en Cantus. Eerder schreven we over de combinatie van bedrijven die eigenaar zijn van het materieel en betrokken zijn bij de exploitatie van het RegioTramnet. Daar kan aan worden toegevoegd dat het RegioTram materieel in onderhoud is bij de KVG (het trambedrijf van Kassel) en bij de DB (werkplaats Angersbachstrasse).

Zoals eerder bericht kwam de tunnel op 19.8.2007 in dienst. Op die dag werd lijn RT4 gekoppeld met het stadsnet en rijden de RegioTrams van deze lijn vanaf het Hauptbahnhof een lus via de Scheidemannplatz – Lutherplatz – Stern – Königsstrasse (voetgangerzone) – Rathaus – Fünffensterstrasse – Wilhelmstrasse – Stadtmuseum – Scheidemannplatz – Hauptbahnhof.

Op 19.9.2007 volgden de lijnen RT3 en RT5. Lijn RT3 rijdt vanaf het Hauptbahnhof in beide richtingen via de Scheidemannplatz – Lutherplatz – Stern naar het eindpunt Leipziger Strasse (keerlus) en lijn RT5 bereikt ditzelfde eindpunt via de route Hauptbahnhof – Scheidemannplatz – Wilhelmstrasse – Stadtmuseum – Rathaus – Fünffensterstrasse – Königsstrasse.

Lijn RT9 eindigt in het Hauptbahnhof en wordt eind van dit jaar verlengd naar het Auestadion. Dit eindpunt is in aanleg.

Zo is dan na enige vertraging (DB werkte niet optimaal mee bij het aanpassen van de beveiliging en de systeemovergang) een belangrijke stap gezet in de vervlechting van het regionale vervoer met het stadsnet. Dat hierbij de RegioTram ook een belangrijke rol vervult in het stedelijk vervoer moge duidelijk zijn. Ongetwijfeld laten de winkeliers in de Königsstrasse binnenkort weer van hun ongenoege blijken. Dat de tram klanten brengt in plaats van hinderlijk door de voetgangerzone te rijden moeten zij nog ervaren. En wie weet wordt het tramverkeer ooit zo intensief dat net als in Karlsruhe er wat onder de grond gebracht moet worden. U leest dat dan in deze rubriek.

Keulen. Met de aflevering van motorrijtuig 4569 is nu de serie K4500 (4501 – 4569) compleet. Ze zijn samen met de motorrijtuigen type K4000 te zien op de lagevloer lijnen 1, 9, 12 en 15. Naar Istanboel vertrokken de Stadtbahn motorrijtuigen 2013 (op 1.6.2007), 2043 (25.6.2007), 2011, 2015 (11.7.2007), 2016, 2025 (25.7.2007). In de maanden augustus t/m oktober 2007 werden de beide tunnelboormachines gedemonteerd en afgevoerd. In 401 dagen boorden zij de oostelijke tunnelbuis (2688 meter) en in 370 dagen de westelijke tunnelbuis (2692 meter) van de nieuwe noord/zuidlijn. Op andere wijze wordt nu aan de rest van de tunnel gewerkt.

Neurenberg. Tot juni 2008 worden door Stadler Pankow 8 vijfdelige Variobahn motorrijtuigen afgeleverd. De presentatie/voorstelling in het trammuseum St.Peter verschuift naar het weekend van 1 en 2.12.2007.

Neurenberg-DB. S-Bahn Nürnberg. Uit een totaalbestelling van 321 treinstellen bestelde DB Regio 42 vierdelige treinstellen van het type Talent2 voor de S-Bahn Neurenberg. Deze nieuwe generatie Talents (serie 428/438) is leverbaar in een twee- tot zesdelige uitvoering. De Neurenbergse uitvoering biedt 225 reizigers een zitplaats 2^e klasse. Het treinstel krijgt veel voorzieningen voor gehandicapten en blinden in de vorm van akoestische en visuele hulpmiddelen. Zo komen er in de eindrijtuigen inrij voorzieningen voor rolstoelgebruikers en krijgt elk treinstel een invalidentoilet. Ze komen vanaf eind 2010 in dienst.

Wuppertal. Een week later dan gepland kwam na de zomerstop op 7.8.2007 de Schwebebahn weer in dienst. Omdat de werkzaamheden bij het eindstation Vohwinkel uitliepen en hier niet gekeerd kon worden werd de dienst ingekort tot Bruch. Vanaf hier reden bussen. De treinstellen reden leeg door het bouwwerk heen en keerden in de remise. Behalve de al eerder aangekondigde onderbreking van de treindienst van 24.9.2007 t/m 5.10.2007 werd ook in het weekend van 15 en 16.9.2007 niet gereden. Op 6.10.2007 kwam ook Vohwinkel weer in dienst.

FINLAND.

Helsinki. Ten aanzien van de problemen met de 40 Variobahn trams kwam men met Bombardier tot een regeling. De fabrikant neemt gedurende tien jaar het onderhoud voor zijn rekening, brengt een aantal technische verbeteringen aan en garandeert een inzetbaarheid van 92%.

FRANKRIJK.

Clermont-Ferrand. Met een korte verlenging tot La Pardieu, gelegen aan de spoorlijn naar Le Puy, werd op 27.8.2007 de spoorbuslijn voltooid.

Grenoble. Op 6.10.2007 werd de van lijn C aftakende lijn D in dienst gesteld op de route Etienne Grap – Les Taillées.

Nantes. Een lezer corrigeert het bericht in het vorige nummer, waarvoor dank. Lijn 2 is niet verlengd, maar juist ingekort van Neustrie tot Pont Rousseau. Tegelijkertijd nam lijn 3 de hele zuidelijke tak van lijn 2 over van Hotel Dieu tot aan Neustrie. Per saldo dus wel een groei van de lijnlengthe met het resultaat zoals correct beschreven in het bericht. Het meegestuurde kaartje konden wij niet openen, maar kijkt u zelf eens op de site www.tan.fr klikken op semitan en daar aanklikken "project de développements". Daar staat onder meer ook de geplande verbinding tussen de lijnen 1 en 2 in het noorden van de stad vermeld.

Parijs. Siemens werkt aan de ombouw van metrolijn 1. Deze oudste metrolijn wordt vanaf 2011 volautomatisch geëxploiteerd. Een huzarenstukje omdat tijdens de aanpassing de personendienst onverminderd doorgaat. En dan gaat het om 160 miljoen reizigers op jaarbasis. Op de "nieuwe" lijn 1 komen vanaf 2011 de 49 (+ 10 optie) bij Alstom bestelde zeswagengetrotreinstellen type MP05 in dienst. Besteld in 2005, worden ze tussen juni 2008 en eind 2010 afgeleverd. Het nu ingezette materieel type MP89 schuift door naar lijn 4 ter vervanging van het meer dan 40 jaar oude MP59 materieel. De ombouw van lijn 1 is onderdeel van een pakket van maatregelen om het sterk gegroeide vervoer bij de metro het hoofd te bieden. Op meerdere lijnen werd/wordt gewerkt aan uitbreiding van de capaciteit en de renovatie van de stations. De grootste knelpunten zijn te vinden bij metrolijn 13. Op de stamlijn wordt in de spits om de twee minuten gereden. Onvoldoende, deze frequentie is al nodig op de afzonderlijke takken. Zeker als in mei 2008 de verlenging in noord/westelijke richting tot Le Luth in dienst komt. Met het op de perons markeren van in- en uitstapzones en een proef op enkele stations met toegangsdeuren langs de perronrand zijn wat noodmaatregelen genomen. Meer lucht moet het nieuwe beveiligingssysteem "Ouragan" brengen. Hierbij vervallen de vaste seinen en kan om de 90 seconden worden gereden. Dit systeem, dat de capaciteit met ongeveer 10% verhoogt, kan in 2011 operationeel zijn. Op langere termijn is dit ook bij volautomatisch bedrijf ontoereikend. Gedacht wordt aan het ontkoppelen van de lijnvertakkingen (dit komt alleen bij lijn 13 en lijn 7 voor) met eventueel een verbinding met lijn 14 en de aanleg van nieuwe railinfrastructuur. Behalve de hierboven genoemde verlenging van lijn 13 worden ook de metrolijnen 4, 8 en 12 verlengd. Eind 2010 wordt lijn 8 bovengronds verlengd naar Créteil, Parc des Sports. In 2006 is begonnen met de verlenging van lijn 4 in zuidelijke richting tot Mairie de Montrouge. Een verlenging met 1 station die in 2011 in gebruik komt. Aansluitend volgt een verdere verlenging naar Bagneux. Dit jaar is begonnen met de noordelijke verlenging van lijn 12 tot Mairie d'Aubervilliers. Naar verwachting komt de tunnel met 3 stations in 2012 in ruwbouw gereed en komt het gedeelte tot Proudhon-Gardinoux dan in dienst.

Al enkele jaren wordt gewerkt aan de renovatie van 269 stations. Dat werk schiet aardig op. De oudere stations worden gerestaureerd in de jaren 20 stijl waarbij het karakteristieke witte tegelwerk in ere hersteld wordt.

Over het nieuwe materieel type MF2000 schreven wij al eerder. Een prototype doet dienst op lijn 2. Inmiddels is de serieaflevering begonnen waarbij tot 2016 door Alstom en Bombardier 160 stellingen worden geleverd. Ze zijn bestemd voor de lijnen 2, 5 (vanaf 2010) en 9 (vanaf 2012). Dit materieel is bij aflevering uitgerust met het beveiligingssysteem "Ouragan".

Net als bij de metro is bij het trambedrijf vertraging ontstaan bij de aanleg van nieuwe lijnen. Gewerkt wordt aan de 2,3 kilometer lange verlenging van lijn T2 vanaf Issy, Val de Seine naar Porte de Versailles waar kan worden overgestapt op lijn T3. Opening: 2009. Voor lijn T3 bestaan plannen de lijn aan beide zijden te verlengen. Vanaf Pont de Garigliano tot Porte d'Auteuil en in oostelijke richting vanaf Porte d'Ivry tot Porte de la Chapelle. Prioriteit heeft de oostelijke verlenging (14 km.) waarvan men hoopt dat deze in 2012 in gebruik kan worden genomen. Maar voor beide verlengingen staan nog tracé varianten ter discussie. Voor vijf andere projecten werden de plannen goedgekeurd:

Lijn T1: verlenging Saint Denis – Asnières Gennevilliers.

Lijn T2: verlenging La Défense – Pont de Bezons.

Een nieuwe tramlijn (dat wordt de 5^e) Villejuif, Louis Aragon – Vitry – Chevilly Larue – Rungis – Orly – Athis Mons (- Juvisy sur Orge).

De lijnen Châtillon – Meudon – Viroflay en Saint Denis – Garges Sarcelles. Deze twee laatste lijnen zijn gepland als spoorbuslijnen.

Deze werken worden vóór 2008 in uitvoering genomen en in 2010 – 2012 voltooid.

De plannen voor de twee van lijn T1 aftakkende tramlijnen Saint Denis – Epinay en Saint Denis – Villetaneuse Université liggen ter inzage en wachten op definitieve besluitvorming. Het plan om lijn T1 aan de andere kant te verlengen vanaf Noisy le Sec naar Montreuil, Théophile Sueur verschuift naar een later tijdstip.

GRIEKENLAND.

Athene. Op 26.5.2007 werd metrolijn 3 in westelijke richting verlengd tot Monastiraki – Agaleo.

GROOT BRITANNIË.

Douglas. Isle of Man. De rijksglads in Laxey krijgt een nieuw dak en kan dan weer als stallingruimte dienen. Donkere wolken pakken zich samen boven het historische materieel dat zich in een vroegere busgarage bevindt. Dit pand moet worden verlaten en het gerucht gaat dat men deze rijksglads wil verkopen. Hieronder o.a. de motorrijksglads 14, 15 en 17 uit 1898.

HONGARIJE.

Boedapest. De laatste dag dat de UV tramstellen reden was op 20.8.2007. Op die dag werd in verband met de sanering van een Donaubrug lijn 47 opgeheven, de laatste lijn waarop ze nog reden. Om dezelfde reden werd ook lijn 49 stilgelegd. Omdat de renovatie van deze brug ruim een jaar duurt werd het lijnennet ingrijpend gewijzigd.

INDUSTRIE.

Bombardier Transportation / Transmashholding. Deze twee bedrijven sloten een tweetal samenwerkingsovereenkomsten. In Moskou komt een technologie centrum waar nieuwe ontwikkelingen worden uitgedacht en in Novochoerkassk (waar de fabriek van Transmash staat) komt een gezamenlijk productiebedrijf. In eerste instantie gaat het om het ontwikkelen van nieuwe aan-

drijftechnieken voor elektrische locomotieven die op een later tijdstip ook bij metromaterieel toepasbaar kan zijn. Transmashholding is in Rusland de grootste producent van spoorwagematerieel en spoorwegtechniek.

Ust-Kataw. Met in 2007 de aflevering van motorrijtuig 057 aan Salawat werd de productie van KTM8M trams beëindigd. In totaal werden 599 trams van dit type gebouwd, inclusief de afgeleide typen KTM15 (meterspoor trams voor Pyatigorsk) en KTM17 (leswagen uitvoering voor Moskou). In de tramfabriek in Ust-Kataw wordt nu alleen het type KTM19 gebouwd en de hiervan afgeleide typen 71-619A en 71-619T.

KROATIË.

Zagreb. Na een eerste bestelling van 70 lagevloer trams type Crotram, werd bij Koncar een tweede serie van 70 stuks besteld.

OEZBEKISTAN.

Taschkent. Dit sterk ingekrompen trambedrijf exploiteert op dit ogenblik 8 lijnen. Door Uraltransmasch werden twee motorrijtuigen van verschillende typen "Spektr" geleverd, maar tot een vervolgbestelling is het niet gekomen. In augustus 2007 leverde Ust Kataw een motorrijtuig type KTM19. Er zou sprake zijn van een bestelling van 60 trams.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl - GM. Strassenbahn Gmunden. Motorrijtuig 10 is sinds begin september 2007 in dienst met geluiddempende afscherming om de draaistellen. Dit beperkt het geluid met 4 decibel.

Stern & Hafferl – GV. Gmunden Traundorf – Vorchdorf-Eggenberg. Het stationsgebouw Gmunden Seebahnhof werd overgedragen aan de gemeente. Deze verkoopt het gebouw door aan een projectontwikkelaar. Na sloop komt hier een hotelcomplex waarvoor ook een deel van het emplacement moet wijken. Twee problemen: het stationsgebouw staat sinds 1998 op de monumentenlijst, dat probeert men nu ongedaan te maken, en er moet een nieuw eindpunt voor de St&H tram worden aangelegd.

Stern & Hafferl – LVE. Lambach – Vorchdorf-Eggenberg. Op deze lijn verblijven twee van de Linzer Lokalbahn overgekomen motorrijtuigen ex-Keulen.: ET 22.133/233 en ET 22.136/236. Ze rijden de dagelijkse scholierentram, worden ingezet bij grote drukte en dienen als reserve.

Graz. Siemens en Bombardier hebben bezwaar aangetekend tegen de aan Stadler Pankow gegunde levering van 45 lagevloer trams. Op 9.11.2007 werd de 1,8 kilometer lange verlenging van lijn 6 in Peterstal officieel in dienst gesteld. De motorrijtuigen 291 – 293 (ex Wenen) kwamen in dienst op lijn 4.

Innsbruck. Op 28.8.2007 arriveerden op vrachtwagens de twee nieuwe rijtuigen voor de nieuwe Hungerburg kabelspoorlijn. Ze werden tijdelijk in de Weiherburgtunnel geparkeerd. OP 1.12.2007 wordt de lijn heropend via een nieuw tracé. De vorige Hungerburgbahn was op 8.12.2005 voor het laatst in bedrijf.

Linz. Volgens een laatste bericht blijft de Pöstlingbergbahn nog tot 25 maart 2008 in bedrijf. Dienstvaardig zijn nog de gesloten motorwagens VI, XIV, XV en XVI en het open zomermotorrijtuig II dat alleen op bestelling en bij redelijk weer wordt ingezet. Motorwagen XVIII staat defect terzijde. De motorwagens VIII, X, en XI zijn niet meer aanwezig. Deze worden in Zwitserland bij RAILITY AG gemoderniseerd en omgespoord voor het "nieuwe" bedrijf. Dit bedrijf is gespecialiseerd in de vervaardiging van rijtuigbakken. Men werkt samen met Leipziger Fahrzeugbau en Vossloh Kiepe die respectievelijk de onderstellen en de elektrische installaties leveren.

Eind 2008 begint men met de aanleg van de 5½ kilometer lange verlenging van lijn 3 naar Weingartshof. Zie ook het bericht in HOV/RN 573 waar wij toen berichtten over een opening in september 2009. Dat wordt nu eind 2011

Tussen september 2007 en 2011 worden in deels series 86 Mercedes-Benz Citaro aardgasbussen (biogas) geleverd. Hiervan 61 gelede bussen. Op 25.9.2007 kwam de eerste van 10 gelede bussen in dienst, dit jaar volgt nog een serie van 10 gelede. Er was sprake van dat dit type bus ook de vervanger zou worden van de trolleybus. Maar de gemeenteraad besloot onlangs dat de 4 trolleybuslijnen zeker tot 2011/2012 in exploitatie blijven. Dan is het materieel aan vervanging toe en dreigt een onderbreking van de trolleylijnen 41 en 43 in verband met de tot vier sporen uit te breiden Westbahn van de ÖBB. Wij noemen dat uitstel, in 2011 staat de veravnging ongetwijfeld opnieuw ter discussie.

PORTUGAL.

Lissabon. In het ten zuiden, aan de overkant van de Taag gelegen Almada wordt hard gewerkt aan het nieuwe trambedrijf. In het voorjaar van 2007 kwam een klein deel van het bedrijf in dienst. Het betreft hier een traject van zeven haltes waarop op werkdagen drie Combino's rijden. Deze trams zijn blauw wit van kleur en zijn afgeleid van de Combino's welke ook in Budapest rijden. Er wordt gereden tussen de halte Corroios en halte Cova da Piedade. Even voorbij deze halte is men druk bezig met het leggen van sporen. Uiteindelijk komen er vier lijnen. Vanuit Lissabon is de tram te bereiken met de buslijnen 52 en 53 van Carris. Ook is het te bereiken door met de trein vanaf station Campolide over de brug over de Taag naar Pragal te reizen. In de toekomst rijdt ook hier de tram.

ROEMENIË.

Braila. In de spits worden maximaal 25 diensten uitgevoerd met materieel afkomstig uit Berlijn en Rotterdam. Van het uit Neurenberg overgenomen materieel zijn nog 5 tramstellen dienstvaardig. Het verhaal gaat dat men uit Brussel 15 PCC's serie 7000 wil overnemen.

Brasov. Rails en bovenleiding zijn nagenoeg geheel verdwenen. De Duewag motorrijtuigen ex Frankfurt/M. werden gesloopt en de Tatra's ex Leipzig wachten hetzelfde lot.

Galati. In Galati is een verscheidenheid aan materieel te zien. Naast een kleurrijk park van werkmaterieel rijden hier trams uit Magdeburg, Dresden, Frankfurt am Main, Dresden en Rotterdam. De uit Rotterdam afkomstige trams rijden hier als 0206 – 0210, 0212 – 0216 en 0226 – 0230. Zie onderstaand overzicht. De komst van de Rotterdamse trams heeft er wel voor gezorgd dat het grootste deel van de trams uit Magdeburg buiten dienst kwam te staan.

Galati = ex Rotterdam	Galati = ex Rotterdam
0206 = 803	0215 = 832
0207 = 804	0216 = 836
0208 = 837	0226 = 801
0209 = 845	0227 = 814
0210 = 846	0228 = 838
0212 = 807	0229 = 842
0213 = 817	0230 = 844
0214 = 824	Plukwagen = 849

Sibiu. Een toerist die eind juni 2007 deze stad bezocht constateerde dat na een zware storm op verschillende plaatsen de bovenleiding naar beneden was gekomen en er geen tramverkeer was op de charmante interlokale lijn naar Rasinari. Het zou jammer zijn als dit het einde voor het trambedrijf zou betekenen.

RUSLAND.

Astrakhan. Aanvulling op het bericht in HOV/RN 585. Na de overstromingen van eind april 2007 kwamen de lijnen 3 en 4 weer in dienst. Maar niet voor lang. Eind mei 2007 werd lijn 4 opgeheven en op 25.7.2007 reed lijn 3 voor het laatst en kwam er een eind aan het trambedrijf.

Iwanowo. Lijn 2 vormt het restant van het trambedrijf. De vraag is: hoe lang nog?

Kasan. Door PMTS (de tramfabriek in St.Petersburg) werden 4 motorrijtuigen van het type LM99A geleverd.

Nizhniy Novgorod. In de centrale werkplaats van de tram in Moskou werden 20 Tatra T3 motorrijtuigen gereviseerd en daarbij van een nieuwe wagenbak voorzien.

Twër. Vier jaar geleden waren wij nog somber gestemd over het voortbestaan van dit trambedrijf. Het wagenpark verkeerde in slechte staat en regelmatig werd toen de stroom uitgeschakeld omdat de rekening niet kon worden betaald. De situatie lijkt zich te verbeteren. Door PTMS (St.Petersburg) werden 2 nieuwe LM99A motorrijtuigen afgeleverd die als 171 en 172 in dienst werden gesteld.

Wolgograd. Men blijft doorgaan met het moderniseren van T3 motorrijtuigen. Bij het Tsjechische Pragoimex werden twee rijtuigen voorzien van een lagevloer middenbalkon. In eigen werkplaats wil men 110 T3's op deze wijze opknappen.

Yaroslavl. Na de ophef van het zuidelijke net en de sluiting van een remise zag het er even somber uit. Maar men vernieuwt voor naar Russische begrippen op grote schaal het wagenpark. Dit jaar kwamen 24 nieuwe KTM19 motorrijtuigen in dienst.

SPANJE.

Gasteiz. (Vitoria). Voor de in aanleg zijnde meterspoor tramlijn werden bij CAF 11 lagevloer trams besteld van het type Bilbao.

Madrid. U krijgt van ons nog de uitgestelde openingsdata van de tramlijnen ML2 en ML3 (zie HOV/RN 584). Beide lijnen kwamen op 27.7.2007 in dienst, waarbij op 7.8.2007 de officiële opening plaats vond. De lijnen ML2 en ML3 hebben geen verbinding met de eerder, op 24.5.2007, geopende lijn ML1. In totaal beschikt men over 61 Citadis motorrijtuigen, waarvan er maximaal 35 worden ingezet. Op lijn ML1 rijden er 8. Deze hebben hun thuisbasis in de metroremise Hortaleza. De 12 trams voor lijn ML2 en de 15 trams voor lijn ML3 beschikken over een gemeenschappelijke remise Ciudad de la Imagen. Het overschot aan materieel en een optie voor nog eens 100 trams houden verband met de plannen voor meer tramlijnen. Het was dan ook geen enkel probleem om de motorrijtuigen 151 en 152 aan het proefbedrijf in Murcia uit te lenen.

Murcia. Uit Madrid werden de motorrijtuigen 151 en 152 geleend, zie bericht in HOV/RN 584.

Sevilla. De Metrocentro (zie vorige nummer) kwam op 28.10.2007 in dienst. Twee dagen later kon de eerste ontsporing worden gemeld.

Valencia. Door Vossloh werden alle 20 nieuwe vierwagen metrotreinstellen 4301 – 4320 afgeleverd. Deze werden gebouwd in de vroegere fabriek van Alstom in Valencia. In de samenstelling motorrijtuig + tussenrijtuig + tussenrijtuig + motorrijtuig is de lengte 60 meter (2,55 m. breed).

TURKIJE.

Antalya. De in 1999 geopende korte tramlijn met uit Neurenberg overgenomen Grossraum tramstellen lijkt de aanloop te worden naar een “echt” trambedrijf. Het consortium Alarco/CAF kreeg de opdracht voor de aanleg van een ruim 11 kilometer lange tramlijn waarvoor CAF 14 lagevloer trams levert.

ZWEDEN.

Göteborg. De Sirio motorrijtuigen 401 en 402 (prototypen) gingen terug naar de fabrikant in Italië om aangepast te worden aan hun serie genoten 403 – 420. De aflevering van de 421 – 440 laat nog op zich wachten.

Norrköping. De motorrijtuigen 31 – 35 (ex 25 – 29) kregen naast een gewijzigd rijtuignummer ook een naam van een stad waar dit type tram al in dienst is. In deze trams worden door de bestuurder geen vervoerbewijzen verkocht. Omdat zich noch in de tram, noch aan de halten automaten bevinden vindt de kaartverkoop plaats door een lopende conducteur. Door het in gebruik nemen van dit nieuwe materieel konden de gemoderniseerde vierassers 81 – 90 op reserve worden gezet. De Dueweg motorrijtuigen 61 – 70 blijven nog hard nodig. Ze krijgen dezelfde kleur als de nieuwe trams. Ook motorrijtuig 21 (ex Bremen) krijgt na een revisie deze nieuwe kleur. Aanhangrijtuig 120 (ex Kassel 568) en party/sauna aanhangrijtuig 119 (ex Kassel 570) werden enige tijd terug gesloopt.

Stockholm. Over het bericht in het vorige nummer over de verlenging van de Djurgårdslin vanaf Norrmalmstorg via de Hamngatan en Sergelstorg tot het Centraal Station (± 1 km.) valt nog het volgende te zeggen. Het is niet zo zeer een verlenging van museumtramlijn 7 maar een uitbreiding van het tramnet. Van groot nut als versterking van enkele overbelaste buslijnen (o.a. lijn 47) en de mogelijkheid de tramlijn later vanaf het Centraal Station in westelijke richting te verlengen naar Kungsholmen, een woon- en werkgebied in ontwikkeling. Voor deze nieuwe tramlijn zijn ongeveer 7 nieuwe lagevloer motorrijtuigen nodig waarvoor de aanbesteding wordt voorbereid. Gedacht wordt aan tweerichting materieel met een korte lengte in verband met de krappe boogstralen op de Djurgårdslin. Voor de museumtramlijn blijft de dubbelspoor keerlus Norrmalmstorg gehandhaafd en is het niet ondenkbaar dat er bij het station ook een keerlus komt voor een eventuele verlenging.

Er werd wat trammaterieel uitgeruild. In juli 2007 vertrok motorrijtuig 700 (ex Oslo) van de museumtramlijn naar Norrköping. Eind augustus 2007 arriveerde in Stockholm een Citadis tram uit Madrid. Deze werd enkele weken ingezet op de museumtramlijn en lijn 21.

Van groot belang is het besluit dat de 6 kilometer lange spoorwegtunnel, de Citybanan, nu toch wordt aangelegd. De tunnel, met de nieuwe ondergrondse stations City en Odenplan, komt in 2016 in dienst. Na een eerder gehouden proef met stedelijke tolheffing werd deze per 1.8.2007 definitief ingevoerd.

ZWITSERLAND.

Bern. Men vraagt offerten voor de levering van 20 lagevloer trams met een lengte van 40-45 meter en een capaciteit voor 240 passagiers. Met het oog op de uitbreiding van het tramnet (Tram Bern West) overweegt men de Combino motorrijtuigen 751 – 764 met twee delen te verlengen.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. Het station van Bern barst uit zijn voegen. Men heeft het plan om het S-Bahnverkeer onder de grond te brengen. Daarbij wordt als eerste het eindpunt van de RBS (meterspoor) ondergronds aangelegd. Het kostbare project omvat een realiseringstermijn van 20 tot 30 jaar.

Schaffhausen. De gemeenteraad besloot in juni 2007 dat de enige trolleybuslijn nog tot 2010 blijft rijden. Dan beslist men over de voortzetting met mogelijke uitbreiding van het trolley-net of vervanging door gasbussen of diesalbussen met compenseerbare CO2 uitstoot. Het besluit betekent dat de nieuwe onderdoorgang in de spoorlijn in de Zollstrasse van bovenleiding moet worden voorzien.

NIMBY-gedoe in België (Bron: Nieuwsblad.be)

'Pleziertreinen zijn gevaar en verstoren zondagsrust'

Buurtbewoner zamelt handtekeningen in

EEKLO - 'Pleziertreinen hebben niks te zoeken in het stadscentrum.' Dat zegt Erwin Van Waeyenberghe, die handtekeningen inzamelt in de straten die aan de spoorlijn Eeklo-Maldegem liggen. De vzw Stoomcentrum Maldegem is niet gelukkig met de actie. Het feit dat de treinen opnieuw tot aan het station van Eeklo rijden en niet meer stoppen in Balgerhoeke, is tegen de zin van Erwin Van Waeyenberghe uit de Nieuwe Berkenstraat.

'De stoomtrein veroorzaakte deze zomer veel overlast, verstoorte onze zondagsrust door soms vier keer per uur te passeren. Het passeren van de trein geeft aanleiding tot levensgevaarlijke verkeerssituaties met ongevallen tot gevolg. Ik wil daarom een actiecomité oprichten om die nutteloos passerende treinen een halt toe te roepen.'

Nieuwe terminus

Het Stoomcentrum is niet ingenomen met Van Waeyenberghes actie, maar voelt zich gesterkt door vele positieve reacties, ook van mensen die net als de actievoerder, vlakbij de spoorlijn wonen. 'We krijgen niet alleen meer bezoekers (dit jaar 26.000), maar ook ruimere waardering', zegt voorzitter Jason Van Landschoot.

'In 2006 was er de Vlaamse Monumentenprijs, in 2007 werden we Meetjeslander van het Jaar. Vooral die laatste prijs deed veel plezier, omdat die door de mensen uit de regio zelf werd toegekend. We werken ook belangeloos mee in het circuit van alternatieve straffen.'

Ondertussen werkt het Stoomcentrum aan een verdere verbetering van de spoorweg. Er komt een nieuwe terminus in de Oostveldstraat; samen met stad en provincie kwamen er oplossingen voor nieuwe fietspaden, zodat misbruik van het spoorwegdomein stopt. Ook de veiligheidsmaatregelen worden verbeterd, en het Stoomcentrum ijvert om de overweg aan de Zandvleugel uit te rusten met slagbomen. Want soms kan het nog mislopen, zoals op 9 juli.

'Toen negeerde een autobestuurster in de Opeisingstraat de signalisatie en belandde onder de trein', zegt Van Landschoot.

'Hier treft het Stoomcentrum geen enkele schuld, maar toch is het voldoende om hiervoor een petitie op te starten.'

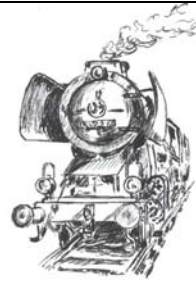
Het Stoomcentrum heeft inmiddels een e-mailactie op touw gezet, een steunbetuiging kunt u doen via hun website: <http://www.stoomcentrum.be/>



► 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 BUITENLAND

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang

De door diverse partijen geuite twijfels aan de opzet van de beursgang van DB hebben inmiddels geleid tot heroverweging van onderwerp van de plannen. De coalitiepartijen SPD en CSU/CHU hebben besloten de plannen nog eens tegen het licht te houden, want ook vanuit de *Bundestag*-fracties van deze partijen komen steeds meer twijfels naar voren. Men voorziet dat de huidige uitwerking, waarbij de *Bund* de infrastructuur na 15 jaar kan terugkopen van DB niet op een meerderheid voor het voorstel zal leiden.

De belangrijkste aanleiding voor de heroverweging was de door de *Bundesrat* uitgesproken afwijzing van de beursgang van DB in de voorgestelde vorm. Belangrijkste reden om de plannen af te wijzen is het voornemen om de infrastructuur bij DB te laten. De *Bundesrat* eist garanties voor onafhankelijkheid van de infrabeheerder; de voorgestelde controle op DB Netz vindt men volstrekt onvoldoende. Daarnaast bestaat de vrees dat de terugkoop van de infrastructuur een groot financieel debacle voor de *Bund* zal worden. Het in de *Financial Times Deutschland* gepubliceerde bericht over beperking van de onderhoudsplicht van DB Netz (zie pag. 339) en een uitgelekt geheim DB-rapport over de na een beursgang te volgen strategie deden de rest. In dat DB-rapport werd door de Amerikaanse zakenbank Morgan Stanley aanbevolen om zo min mogelijk te investeren in stations en infrastructuur (beide moeten exact aan de door de *Bund* geformuleerde eisen voldoen, maar meer ook niet) en tot maximaal 14.000 kilometer spoor stil te leggen, teneinde de winst te vergroten. DB gaf in een reactie op het rapport aan dat men slechts varianten onderzoekt en niet van plan is lijnen stil te leggen, doch zo langzamerhand klinkt dat steeds minder geloofwaardig.

In spoedoverleg tussen de coalitiepartijen zijn nu twee varianten uitgewerkt met een sterkere scheiding tussen exploitatie en infrastructuur. Daarmee probeert men tegemoet te komen aan de belangrijkste bezwaren van de betrokken partijen. De eerste variant (*Holding-Modell*) gaat uit van het opzetten van een holding waarin alle vervoer-activiteiten van DB worden ondergebracht. De aandelen van deze holding komen bij het moederbedrijf DB in eigendom; DB krijgt vervolgens de mogelijkheid de aandelen van de vervoer-holding naar de beurs te brengen. De tweede variant gaat over een interne verzelfstandiging van alle goederenvervoer- en logistiek-activiteiten, waarbij alleen deze aandelen naar de beurs worden gebracht. Opmerkelijk is dat een directe splitsing van DB in een (publieke) infrabeheerder en een (commerciële) vervoerder / logistiek dienstverlener niet wordt overwogen. De leiding van DB, die zich deze maand overigens opvallend stil hield over de beursgang, heeft al aangegeven dat een scheiding van infrastructuur en vervoer tot het verlies van duizenden arbeidsplaatsen kan leiden; gezien de ontwikkeling van de werkgelegenheid bij ProRail en NS lijkt dit uw redacteur niet erg aannemelijk.

De komende weken gebruiken de coalitiepartijen, SPD-minister Tiefensee en de leiding van DB om zich te beraden op eventuele wijziging van de plannen. Dit overleg is door de SPD op voorhand al op scherp gezet met de eis dat de aandelen DB alleen aan particulieren worden verkocht. De SPD verwacht dat de treinreizigers de aandelen zullen gebruiken om DB een meer maatschappelijk gerichte koers te laten varen. Kennelijk ziet men de politiek daar niet toe in staat. Het laatste nieuws is dat het *Holding-Modell* op een brede meerderheid lijkt te kunnen rekenen.

Nog enkele korte berichten over de beursgang:

- *Bahnchef* Mehdorn kreeg steun voor de beursgang van zijn voorganger, Johannes Ludewig. In een interview met de *Tagesspiegel* zei Ludewig dat het onverstandig is om een project waar meer dan 10 jaar aan wordt gewerkt zomaar af te blazen.
- De jeugdafdeling van privatiserings-tegenstander *Attac* hield opnieuw een ludiek protest tegen de beursgang van DB. Door middel van een menselijke keten werden diverse stations, zoals Hamburg Dammtor, Köln Hbf en Berlin-Zoo omarmd en geknuffeld om aan te geven hoezeer men van de (huidige) DB houdt.
- TV-zender N24 meldde dat de aandelen DB wel eens heel interessant konden worden voor beleggers. Kennelijk wordt ons blad daar gelezen, want wij meldden dit al in onze augustus-editie op pag 254.

Stakingen

In de voorgaande editie eindigden wij met een nieuwe stakingsdreiging van de zijde van vakbond GDL. Die dreiging werd meer dan bewaarheid, want op vrijdag 12 oktober lag het regionale treinverkeer opnieuw voor een belangrijk deel stil. DB had opnieuw een nooddienstregeling gemaakt om het treinverkeer provisorisch overeind te houden. Volgens DB hielp dat, want zij gaf aan dat 60% van de regionale treinen wel reed; GDL claimde dat 85% van de treinen niet reed. De volgende staking vond plaats op donderdag 18 oktober tussen 2 uur 's nachts en 11 uur 's morgens en volgde hetzelfde patroon. Opnieuw gaf DB aan dat 60% van de treinen gereden had; GDL constateerde een nog hogere stakingsbereidheid. Ook tussen donderdag 25 oktober 2 uur 's nachts en vrijdag 26 oktober 8 uur 's morgens lag het treinverkeer stil, waardoor maar liefst twee ochtendspitsen werden ontregeld.

GDL ging in beroep tegen de rechterlijke uitspraak dat stakingen in het goederen- en langeafstands-vervoer niet werden toegestaan (zie pag. 340). Met succes, want op 2 november maakte de rechter bekend dat ook hier stakingen zijn toegestaan. Dit was aanleiding om de eisen voor de zoveelste keer te onderstrepen, waarna DB natuurlijk geen krimp gaf. Gevolg was een nieuwe staking, waarbij ditmaal het goederenvervoer werd getroffen. Tussen donderdag 8 november 12 uur 's middags en met zaterdag 10 november 6 uur 's morgens lag een groot deel van het Railion-verkeer stil, wat aanvankelijk slechts tot forse vertragingen leidde. Railion probeerde met het beschikbare personeel zoveel mogelijk diensten overeind te houden, maar vooral in het oosten van Duitsland –waar GDL veel leden heeft– was dat onbegonnen werk. Gevolg was dat na verloop van tijd het gehele goederenvervoer tot stilstand kwam, iets wat DB deze keer wel toegaf.

Ondanks de schijnbare onoplosbaarheid van het conflict is aan beide zijden enige voorzichtige beweging te bespeuren. Zo gaf GDL begin oktober aan dat de looneis van 31% van tafel wordt gehaald wanneer men een eigen CAO kan krijgen; DB maakte bekend dat een apart hoofdstuk voor rijdend personeel in de DB-CAO bespreekbaar is. Deze bewegingen lijken vooral bedoeld om de achterbannen, die met hoge eisen en harde taal gepaaid zijn, rijp te maken voor een dergelijk compromis. Door de totaal verziende sfeer zowel tussen DB en GDL als tussen de vakbonden onderling zullen vermoedelijk nog de nodige manoeuvres

nodig zijn voordat een compromis bereikt kan worden. Tot die tijd lopen alle onderlinge gesprekken in elk geval formeel op niets uit. Ondanks het begin november door zowel DB als GDL opnieuw afgegeven signaal dat men bereid is te onderhandelen verwachten wij ook volgende maand opnieuw over stakingen te moeten berichten. Dat is zeer waarschijnlijk, want GDL heeft DB een nieuw ultimatum gesteld om voor 12 november met nieuwe, in de ogen van GDL acceptabele voorstellen te komen. Doet DB dat niet, dan wordt in dezelfde week een volledige staking overwogen. Met haar onwrikbare houding heeft GDL zich inmiddels ook de woede van de SPD en beide andere bonden op de hals gehaald.

De onderstaande korte berichten over de stakingen geven de onderlinge sfeer behoorlijk weer:

- GDL spande een rechtszaak aan tegen DB om te voorkomen dat DB bij volgende stakingen opnieuw met nooddienstregelingen de treindienst enigszins overeind kon houden. De Berlijnse rechter wees de GDL-eis af, waarop GDL in hoger beroep ging. Dit leverde in elk geval op dat DB personeel dat wil staken niet mag oproepen om toch een dienst te draaien.
- Zowel DB als GDL schermden met peilingen onder de bevolking waarin de steun voor de stakingen en de doelstellingen van GDL toe- of afnamen. Beiden hebben kennelijk ieder een eigen Maurice de Hond.
- DB beschuldigde GDL van machtsmisbruik over de hoofden van reizigers, GDL beschuldigde DB van “psychische terreur” door het inzetten van werkwilgig personeel in nooddienstregelingen.
- Diverse media-berichten over een bereikt compromis tussen DB en GDL werden door beide partijen krachtig ontkend. Bron van deze berichten was de website van GDL, die volgens de vakbond *gehackt* was.
- DB maakte bekend dat de stakingen in elk geval geen invloed hebben op de aantrekkelijkheid van DB als werkgever. Een in september gestarte wervingscampagne voor 1.000 nieuwe machinisten (zie pag 341) leverde ruim 5.000 sollicitanten op, waarvan enkele tientallen afkomstig van andere vervoerders.
- DB rekende de media voor dat de stakingen vele miljoenen euro schade veroorzaken, wat de ruimte voor loonsverhogingen natuurlijk steeds verder beperkt.
- GDL-chef Manfred Schell vertrok na de staking van 25 oktober naar Beieren voor een kuur-vakantie. DB riep hem onder meer via boulevardkrant *Bild* op om terug te komen, want men kon hem niet bereiken.
- GDL-chef Schell noemde DB-personeelschef Margret Suckale in een interview “een alien die het leven van DB-personeel en hun families verziekt”. Tevens vertelde dat hij en zijn familie vele dreigementen krijgen van burgers. Opvallend was dat het interview werd afgenomen tijdens de kuurvakantie; kennelijk zijn journalisten wat handiger in het vinden van mensen dan DB...

Overige berichten

- De bondsregering gaat het *Personenbeförderungsgesetz* aanpassen aan de laatste Europese richtlijnen die het onderhands gunnen van OV-diensten aan overheidsbedrijven makkelijker maken. De groenen (!) hebben al gepleit om de concurrentiemogelijkheid niet te ver in te perken, daar dit ten koste kan gaan van de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer.
- Het rapport *Liberalisierungsindex Bahn2007* is nu ook in het Duits verschenen. Duitsland staat nummer 2 in de lijst van landen die hun markt geopend hebben voor andere vervoerders. Groot-Brittannië staat uiteraard op 1, Nederland neemt de vierde plaats in. Het rapport is te downloaden via de website van DB: <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/presse/mediathek/infomaterial/libindex2007.html>.
- DB is op zoek naar nieuwe merknamen voor haar diverse activiteiten. In het reizigersvervoer wordt DB Bahn de merknaam en voor infrastructuur wordt het DB Netze (meervoud dus). In het goederenvervoer blijven meerdere namen in gebruik omdat Schenker geen afstand wilde doen van haar eigen naam. Dus krijgen we DB Railion, DB Intermodal en DB Schenker.
- DB Services en DB Station&Service (hoe zouden die onder het nieuwe namenbeleid gaan heten?) kregen tijdens een vastgoedbeurs een Facility Management Award. Wij vermoeden dat de jury alleen op de grotere stations is wezen kijken.
- De directie van de **ÖBB** heeft bevestigd dat men verkennende gesprekken met DB voert over een strategisch partnerschap. De samenwerking zou vooral in het goederenvervoer moeten plaatsvinden. In hoeverre de EU blij is met de toenemende dominantie van DB/Railion is onbekend.
- In de Britse krant *Daily Mail* dook het bericht op dat DB na de opening van de Engelse hogesnelheidslijn een hogesnelheidsverbinding Köln – Brussel – London St Pancras, waarmee de Eurostar beconcurrereerd zou worden. Een toelatingsaanvraag zou al bij de exploitant van de kanaaltunnel (Eurotunnel) zijn ingediend. Zoals gebruikelijk ontkent DB de juistheid van het bericht.
- Op het voormalige goederenemplacement **Dresden-Reick** is DB gestart met de bouw van een opstel terrein en reinigingspersoneel voor langeafstandsmaterieel. De bouw duurt twee jaar.
- De Europese Commissie heeft de overname van het Britse English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS) door DB goedgekeurd (zie juli-editie, pag 223).
- De Europese Commissie heeft wereldwijd invallen gedaan bij DB-dochter **Schenker**. Men verdenkt het bedrijf ervan de mededingingsregels te overtreden. Schenker ontkent dit en heeft alle medewerking toegezegd aan “onze” Neelie Kroes.
- **Thalys** viert een feestje, want de treindienst Köln – Paris bestaat 10 jaar. Tussen 20 en 29 november worden enkele reizen 2^e klasse voor € 10,- verkocht via de websites van DB en Thalys. De reisdata liggen tussen 15 december en 29 februari.

Regionaal vervoer

Schleswig-Holstein

- In Lübeck zal op 28 mei de halte Blankensee worden heropend aan de lijn Lübeck – Büchen. De halte komt aan de rand van het dorp, direct bij het vliegveld. Voor € 1,6 miljoen ontstaan een zijperron, dat via een trap en een lift wordt verbonden een voetgangersbrug over de naastgelegen weg. Men verwacht vooreerst 200 reizigers per dag.

Hamburg

- Het *Bundeskartellamt* heeft geen bezwaar tegen de samenwerking tussen Babcock & Brown en **BeNEX**, het bedrijf waarin de “buitenstedelijke” activiteiten van de Hamburger Hochbahn zijn ondergebracht (zie pag 305).
- Niet alleen DB heeft “last” van vakbond GDL, bij de **AKN** kan men er ook van meepraten. Ook hier riep GDL op tot stakingen bij de AKN en dochterbedrijf Schleswig-Holstein Bahn om tot een hoger loonbod te komen dan eerder met de bonden Transnet en GDBA was overeengekomen. Op 30 oktober werd zonder enige vooraankondiging vanaf 16.00 uur gestaakt. Dit leidde tot

grote frustratie bij de reizigers, die daardoor niet meer per trein naar huis konden. Hetzelfde kunstje werd op 5 november ver- toond, toen de dienst eveneens onaangekondigd tussen 3.30 uur en 9 uur werd neergelegd.

- In navolging van Berlijn krijgt ook de **S-Bahn Hamburg** het groen-witte S-Bahn-logo terug. Het opplakken van alle stickers op treinen, informatieborden en verkoopautomaten moet voor de ingang van de nieuwe dienstregeling voltooid zijn.

Berlin

- De deelstaat Berlin zal het S-Bahn-verkeer op de noord-zuidlijn niet voor 2017 aanbesteden. In ruil daarvoor verwacht men dat S-Bahn Berlin GmbH afziet van een vordering voor meer subsidie wegens de gestegen energieprijzen.

- De informatievoorziening bij de S-Bahn Berlin zal verder worden verbeterd. Met name bij storingen moeten vijf toezichthou- ders zorg dragen voor de verspreiding van informatie via treinaanwijzers, infopanelen en omroepberichten.

Brandenburg

- De Europese Commissie onderzoekt op basis van een door Veolia ingediende klacht het vervoercontract tussen DB en de deelstaten Berlin en Brandenburg. Daarbij gaat het met name om de hoogte van de subsidie die DB voor het verrichten van het vervoer ontvangt. Het contract kent namelijk een vaste kilometervergoeding die niet wordt aangepast wanneer in 2012 een aan- tal zeer onrendabele treindiensten wordt aanbesteed of wanneer DB de tarieven verhoogt. Omdat het contract vertrouwelijk is, is een vergelijking met de elders gehanteerde prijzen bovendien onmogelijk. Wanneer de Commissie inderdaad van mening is dat DB is bevoordeeld is in juridische zin sprake van overcompensatie of staatssteun. Dit kan tot flinke boetes en de verplichte ontbinding en aanbesteding van het contract leiden.

- Het *Deutscher Bahnkunden-Verband* stelt zich tweer tegen de dreigende sluiting van de lijn Neustadt (Dosse) – Rathenow. De door de PEG uitgevoerde reizigersdienst werd in december 2003 beëindigd, waardoor de infrastructuur DB Netz geen geld meer oplevert. De reizigersvereniging pleit voor het overnemen van de lijn door de gemeenten en herstel van de treindienst.

- Op 13 oktober moest het 150-jarig bestaan van de *Ostbahn* Berlin – Gorzów (Polen) worden gevierd met bijzondere ritten. De *Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów* wilde vanuit beide eindpunten een doorgaande trein laten rijden met een Talent van exploitant Niederbarnimer Eisenbahn en een Pools treinstel type SA133. De rit werd mede georganiseerd als onder- steuning voor de pogingen om het doorgaande verkeer weer te herstellen, want dit stuit nu nog op de Poolse weigering om de Talenten van de NEB in Polen toe te laten. Helaas viel het feestje enigszins in het water, want het Eisenbahn Bundesamt wei- gerde de SA133 voor deze rit toe te laten wegens het ontbreken van Indusi. De Talent mocht zich daarentegen wel voor één keer over de Poolse grens wagen.

Sachsen

- Het *Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien* en de Tsjechische regionale regeringen van Liberec en Usti nad Labem hebben besloten de 58 kilometer lange treindienst Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybniste gezamenlijk aan te besteden. De treindienst wordt nu uitgevoerd door DB Regio.

- De wederopbouw van de *Weißeritztalbahn* heeft een flinke vertraging opgelopen. De heropening van het traject Freital – Dippoldiswalde die wij voor dit jaar verwachtten (zie HOV-RN juli 2006, pag 246) laat nog minstens een jaar op zich wachten. Door allerlei problemen met vooral bouwvergunningen kon pas op 29 oktober jongstleden worden gestart met de werkzaam- heden. De regering van Sachsen en het nationale fonds waaruit herstel van de in 2002 ontstane overstromingsschade van 2002 hebben nu eindelijk een bedrag van € 17,9 miljoen beschikbaar gesteld, onder de voorwaarde dat het lijngedeelte 20 jaar lang als openbaar vervoer-verbinding wordt bereden. De deelstaat streeft er nog steeds naar ook het fraaie tweede deel van de lijn naar Kurort Kipsdorf te herstellen.

Niedersachsen

- Positief nieuws van de **Haller Willem**. Het aantal reizigers tussen Bielefeld, Halle (Westfalen) en Osnabrück is het afgelopen jaar met 18% gestegen. In de weekends nam de klandizie met 10% toe. Men verwacht het hoge niveau van circa 5.000 reizi- gers per dag vast te kunnen houden, want het aantal abonenthouders groeide sterk.

Nordrhein-Westfalen

- DB Regio gaat de bestaande werkplaats in Essen uitbreiden ten behoeve van de instroom van de nieuwe treinstellen serie 422 (zie ook materieel).

Saarland

- Het 4,8 kilometer lange deeltraject Riegelsberg Süd – Etzenhofen van de **Saarbahn** wordt alleen in gebruik genomen wan- neer de overheid hiervoor exploitatiemiddelen ter beschikking stelt. Dit heeft de directie besloten. Voor een halfuurdienst is jaar- lijks € 630.000 nodig, een kwartierdienst kan voor 7 ton maar dan moet ook geld gevonden worden voor het aanpassen van en- kele wissels op het nieuwbouwtraject. Wordt er geen geld gevonden, dan blijft het nieuwe lijngedeelte buiten gebruik tot het moment dat de verdere doortrekking over de Kollertalbahnhof tot Lebach-Jabach (12,5 km) gereed is.

Baden-Württemberg

- Het raadsel over de identiteit van de bieders op de exploitatie van de **S-Bahn Stuttgart** (zie pag 342) is opgelost. De vier toegelaten partijen zijn DB Regio, Keolis, Veolia en First Group. De vijfde partij, Arriva, is uitgesloten vanwege vormfouten. Over een jaar moet bekend zijn wie de treindienst vanaf 2011 gaat verzorgen.

- De deelstaat trekt € 2,4 miljoen uit om de bezuinigingen op het regionale spoorvervoer te verminderen. Met dit geld kan een aantal van de in juni opgeheven treinen weer worden ingelegd.

- De **Albtal Verkehrs Gesellschaft** (AVG) heeft per 1 oktober de Wieslautertalbahnhof Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach gepacht van DB Netz. Het vervoer op deze lijn wordt verzorgd door DB Regio, maar zal zo snel mogelijk door de AVG worden overgenomen. Dat zal voor de verandering niet met de bekende tweesysteemtrams gebeuren, want de lijn is niet geëlektrifi-

ceerd en ligt bovendien ver van het eigen vervoergebied verwijderd, namelijk tussen Landau en Zweibrücken in Rheinland-Pfalz.

▪ De **AVG** vierde in het weekend van 27 en 28 oktober bovendien het vijftigjarig bestaan met een open dag in de werkplaats Ettlingen. Naar goed gebruik werd bijzonder materieel ingezet op de lijnen naar Bad Herrenalb en Ittersbach, waaronder loc 50 2740 van de Ulmer Eisenbahnfreunde.

Bayern

▪ Het laatste gaatje in de financiering van de **Transrapid**-verbinding in München (zie pag 342) is nog niet gedicht. Sterker nog, de deelstaat heeft aangegeven geen extra bijdrage te willen verlenen. Als de kosten boven de begrote € 1,85 miljard uitkomen wil de deelstaat zich terugtrekken. Dat dat gebeurt is niet ondenkbaar, want het komende halfjaar wordt gebruikt om de exacte aanneemsom vast te stellen. Voor de fractie van Bündnis 90/Die Grünen was dat aanleiding om vast te stellen dat de deelstaat zich kennelijk heeft laten verleiden om het kostenrisico op zich te nemen.

▪ De **Madonnenlandbahn** Miltenberg – Seckbach is na een opknopbeurt weer in gebruik genomen door exploitant DB West-FrankenBahn. Het station Amorbach kan echter nog niet worden bediend omdat het EBA de nieuwe perrons nog niet heeft vrijgegeven. Door de modernisering is het nu weer mogelijk houtvervoer te verzorgen.

Privaat goederenvervoer

▪ De **Blue Tiger** wordt gemuilkorfd. De ondermeer door de hvl ingezette machines laten goed van zich horen. Zeker wanneer ze op steile lijnen als de Rübelandbahn hun kunnen moeten tonen voldoen ze niet meer aan de (nieuwe) Europese geluidsnormen. Met overheidssteun heeft de TU Berlin nu een pakket maatregelen uitgedokterd waarmee de geluidsproductie van 77,1 naar 75 decibel wordt teruggebracht.

▪ De verhuuractiviteiten van **Angel Trains** breiden zich steeds verder uit. EuroCargoRail en Veolia gaan vijf G2000-locs leasen voor de inzet naar Frankrijk en Nederland. De locs zijn met ETCS uitgerust voor inzet op de Betuwelijn.

▪ De **Nordbayerische Eisenbahngesellschaft** (NbE) heeft bij Vossloh in Kiel een diesellocc G1206 besteld. De loc wordt komend voorjaar geleverd en zal vooral worden ingezet voor werktreinen. De uitbreiding van het materieelpark was nodig omdat de NbE sinds 8 oktober in opdracht van Kombiverkehr de tractie van de shuttle Rotterdam – Duisburg verzorgt tussen Duisburg en Emmerich.

▪ De **Bocholter Eisenbahngesellschaft** (BEG) verzorgt sinds 3 oktober de tractie van diverse houttreinen tussen Hemer, Neheim-Hüsten en Hagen Güterbahnhof. Hiertoe worden een V60 en een V100 ingezet.

▪ De **Deutsche Regionaleisenbahn** (DRE) gaat haar 8,4 kilometer lange lijn Blumenberg – Klein Wanzleben (Sachsen-Anhalt) opknappen. Na de opknopbeurt zal *Nordzucker* in Klein Wanzleben bioethanol per trein gaan vervoeren.

▪ Het Zweedse **Hector Rail** gaat in samenwerking met Van Dieren Maritime haar treindiensten tussen Zweden en Duitsland uitbreiden. Vanaf september 2008 komt er een doorgaande trein tussen Västerås en het Ruhrgebied die twee keer per week zal rijden. Tussen Norrköping en Herne rijdt Hector Rail al vijf keer per week een doorgaande trein.

▪ In samenwerking met de Russische spoorwegen RZD en rederij DFDS is **Railion** een veerverbinding gestart tussen Sassenitz-Mukran en Klaipeda in Litauen. De MS Vilnius verzorgt wekelijks een retourvaart en kan 85 breedspoor-goederenwagens vervoeren.

▪ De Zwitserse autoriteiten hebben hun onderzoek naar de ontsporing van een **Railion**-goederentrein beladen met staalrollen afgesloten. De door loc 185 091-6 getrokken trein ontspoorde op 30 september in Kreuzlingen Hafen als gevolg van onvoldoende verankerde lading. Bij het berijden van een afbuigend wissel verschoof de lading en ontspoorde 8 wagons van de uit Konstanz afkomstige trein. Het openbaar ministerie van het kanton Thurgau moet nu beslissen of er strafvervolging komt.

▪ In Abelitz aan de lijn Emden – Norddeich ontspoorde op 25 oktober een wagon van een door **OHE**-loc 330 094 getrokken ballasttrein die was ingezet voor bouwwerkzaamheden. Op zich geen bijzondere gebeurtenis, ware het niet dat er toevallig een regionale TV-ploeg opnamen maakte voor een item over overlast van het goederenvervoer. Het resultaat ziet u hier:

http://www.ostfriesentv.de/on-tv_player.php5?id=1023.

▪ Belangenorganisatie **Allianz pro Schiene** heeft een aardige brochure uitgegeven waarin succesvolle voorbeelden van goederenvervoer per spoor worden beschreven. Het werkje is te downloaden via

http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/Publikationen/Allianz_pro_Schiene-Mehr_Bahn_wagen.pdf.

Materieel

Baureihe 422

Bombardier en Alstom presenteerden op 8 november in Henningsdorf het eerste treinstel *Baureihe* 422. Dit type is een verdere ontwikkeling van de serie 423 en is eveneens bedoeld voor het S-Bahn-verkeer. Belangrijkste reden om de 423 niet na te bestellen was het grote aantal klachten over het bescheiden zit- en rijcomfort van de 423, met name op grotere afstanden. Met dit nieuwe type hoopt men daaraan tegemoet te komen. Ook uiterlijk onderscheidt de 422 zich van haar zusjes series 423 – 426, want de kopvorm is (ten goede) gewijzigd ten opzichte van het wat sullige uiterlijk. Alstom bouwt 58 treinstellen en Bombardier 26, die allemaal in het depot Essen worden gehuisvest. Dit depot wordt hiertoe uitgebreid. De eerste inzet zal vanaf april 2008 op de lijn Essen – Wuppertal plaatsvinden. Het aantal getrokken S-Bahn-treinen zal navenant worden verminderd.

Overig nieuws

▪ Deutsche Bahn compenseert het aanbrengen van de nieuwe twaalf-cijferige nummers op de zijwanden van het materieel met het weglaten van de controlecijfers op de fronten. Enkele 143'ers werden al als zodanig gespot.

▪ DB AutoZug laat een aantal locs *Baureihe* 115 (ex 110) een revisie ondergaan. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de machines met vlakke kopvorm of de wat meer gestroomlijnde Bügelfalten. Zo keerde de 110 198 begin november na een revisie terug nadat eerder de 115 114 al een revisie had ondergaan.

- DB Regio heeft van DB Fernverkehr enkele elektrische locomotieven *Baureihe 120* overgenomen. Deze locs zullen worden gebruikt voor de Hanse-Express tussen Rostock en Hamburg. De Regio-locs krijgen nieuwe nummers in de serie 120.2: als eerste werd de 120 116 omgenummerd tot 120 201.
- Donkere wolken voor de **143**'en van *Betriebshof* Braunschweig. Met ingang van de nieuwe dienstregeling neemt metronom een aantal DB-treindiensten in de regio Hamburg over waardoor een aantal locs overbodig wordt. Begin oktober werden al twee locs terzijde gesteld. Ook voor de serie 110 ziet het er somber uit. In december nemen Abellio en Westfalenbahn treindiensten over van DB, waardoor een groot aantal treinstellen Baureihe 425 zal vrijkomen, die op hun beurt ongetwijfeld duur in exploitatie zijnde getrokken treinen gaan vervangen.
- Dat DB de bicourante locomotieven serie **181.2** nog niet kan missen blijkt uit het repareren van de ernstig defecte 181 212. De machine raakte begin juli in Wasserbillig defect en werd begin november door de werkplaats Dessau hersteld weer afgeleverd.
- In het vorige nummer van HOV/RN meldden we dat Railion de 189 090 en 095 had teruggegeven aan eigenaar MRCE en daarvoor in de plaats Taurus ES54U2-026 in dienst had genomen. Begin november kwam daar in de vorm van de ES64U2-066 een tweede loc bij; de machine reed de eerste dagen nog met de logo's van de vorige huurder, DLC. Haaks hierop kan het bericht worden gezien over de 185 113, die aan RBH Logistics GmbH (het vroegere RAG Bahn und Hafen) wordt verhuurd, maar ja, RBH is eigenlijk ook niks meer of minder dan DB.
- Het geharrewar met namen voor het spoorgoederenvervoer van het DB-concern heeft opnieuw zijn weerslag op het uiterlijk van locomotieven. De half november afgeleverde 185 314 werd logeloos in dienst gesteld, maar wel met een onderbroken witte balk op de fronten. Er is dus ruimte voorzien om (Schenker-) stickers te plakken.
- Museumloc **141 228** reed op 22 oktober een trafotransport, waarbij de loc was voorzien van de tranentrekkende opschriften "*Letzte Fahrt*" en "*Heute fahre ich zum letzten Mal durch Flur, Stadt und Tal. Die Räder dürfen sich nicht weiter drehen!? Lebet wohl auf Wiedersehen!**" De 141 228 is eigendom van het DB Museum, dat een eventuele nieuwe revisie heeft verboden. De loc blijft wel als *Dauerleihgabe* bij het spoorwegmuseum in Darmstadt-Kranichstein. Het bleek te vroeg geweest. Op 6 november kwam de groene loc nog een keer in actie om zuster 141 401 van Frankfurt/Main naar Kassel te brengen. De 141 401 is door de DB uitgeleend aan het Henschel-museum. De 141 228 reed aansluitend los terug naar Darmstadt.
- DB Services nam medio oktober in de vorm van **212 239** de tweede loc van dit type in dienst. De eerste loc was de 212 036. DB Services kocht in 2006 zeventien terzijde gestelde 212'en van DB Cargo; tien tot twaalf komen na een grote revisie in Cottbus weer in dienst. Nog meer goed nieuws van het 212-front: de 212 007 van de Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte werd op 17 september naar Bremen-Sebaldsbrück overgebracht. De museumloc krijgt een grote revisie, alsof er geen oudrode 212'en meer in Duitsland rijden.
- In Mühldorf werd diesellocc **217 003** terzijde gesteld. Het past in het beleid van Railion ernstig defecte of beschadigde locs van deze *Splittergattung* buiten dienst te stellen.
- Van de serie **218** zijn ondertussen al drie locs door Deutsche Bahn Gleisbau (DBG) in dienst genomen (218 287, 291 en 304). De locs van DBG kenmerken zich door de gele kleurstelling.
- De rol van de Baureihe **234** in de reizigersdienst is in de nieuwe dienstregeling uitgespeeld. In Zuid-Duitsland nemen 218'en in dubbeltractie de taken voor enkele IC-treinen over; tussen Berlijn en Rzepin zullen 189'en van Railion belast worden met het rijden van de EC's die nu nog met een 234 rijden. Geruchten spreken van een beperkte toelating van 189'en voor 160 km/h, speciaal voor dit soort treinen (die nu trouwens ook niet harder rijden dan 140 km/h – de maximum snelheid van een 234). Op deze relatie zullen overigens ook de *Knödelpresse* verdwijnen – de Tsjechische locs van de serie 372.
- Van het overschot van ICE TD-treinstellen serie **605** maakt DB Fernverkehr tussen 15 oktober en 16 november gebruik door twee treinstellen een treinpaar tussen Hamburg en Hannover te laten rijden. Voor wie nog even snel wil kijken: het gaat om de IC2175 (Hamburg-Altona 19.14 - Hannover Hbf 21.00, maandag tot en met donderdag) en IC2176 (Hannover Hbf 5.11 - Hamburg-Altona 6.58, dinsdag tot en met vrijdag). Treinstel **605 010** werd op 27 oktober in Wehrheim gedoopt. Bijzonder, want Wehrheim ligt aan de lijn Friedrichsdorf – Brandoberndorf die door de Hessische Landesbahn geëxploiteerd wordt. Het is dus uiterst onwaarschijnlijk dat de 605 010 ooit nog eens te zien zal zijn in de plaats waar hij naar vernoemd is.
- Waarschijnlijk gaan de laatste prototypen van de *Baureihe 628*, de drie treinstellen serie 628.1, met ingang van de nieuwe dienstregeling buiten dienst. De treinstellen rijden vanuit Betriebshof Kempten.
- Railion Deutschland heeft van de Franse spooraanwemer SECO-Rail zes locomotieven van het type Vossloh **MaK1206** gehuurd om het tekort aan locomotieven op te vangen. De machines worden intern genummerd als 266 774, 775, 777 – 779 en 781 (waarbij het volgnummer is bepaald door het Vossloh-fabrieksnummer). De machines blijven waarschijnlijk tot februari 2008 bij Railion; ze worden ingezet vanuit Hagen, Oberhausen en Hannover. De Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft (LEG) wisselde haar aan Railion verhuurde 202 425 uit tegen de 202 327, vers gereviseerd door Alstom in Stendal. Deze loc rijdt in en rond Mainz Bischofsheim.
- Op 8 november startte een lang omstreden trein haar rondreis door Duitsland. Het gaat om de **Zug der Erinnerung**, die een tentoonstelling herbergt over de rol van de spoorwegen bij deportatie van kinderen naar Nazi-vernietigingskampen. Een onderwerp waar je stil van wordt. De trein startte in Frankfurt am Main en zal vele steden aan doen. De overbrengingen vinden plaats met stoomtractie. De data en locaties waar de trein te zien is kunt u vinden op www.zug-der-erinnerung.eu. Op deze site kunt u ook meer informatie vinden over de tentoonstelling zelf.

Infrastructuur

Rechtszaken

Opnieuw een nederlaag voor DB Netz. De rechtbank in Leipzig oordeelde dat DB Netz de aan haar toevertrouwde infrastructuur zodanig moet onderhouden dat deze daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Als een lijn wegens veiligheidsproblemen door gebrekkige infrastructuur wordt gesloten is DB Netz verplicht de infrastructuur op te knappen. Het argument dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur niet opwegen tegen de vereiste investeringen doet volgens de rechter niet terzake. Concreet betekent dit dat DB Netz nu verplicht is om de Hunsrückquerbahn tussen Stromberg en Morbach te herstellen en weer open te stellen. DB Netz had de lijn in 2003 gesloten wegens onberijdbaarheid door achterstallig onderhoud. Het Eisenbahn Bundesamt (EBA) had DB Netz al in 2003 gelast de lijn te herstellen, hetgeen DB Netz stelselmatig weigerde vanwege de

geringe inkomsten. De rechter oordeelde echter dat een lijn alleen gesloten kan worden wanneer daartoe een stilleggingsprocedure gevolgd wordt. Deze uitspraak kan ook voor andere, door DB Netz verwaarloosde regionale spoorlijnen leiden tot herstel van de functionaliteit. Voor DB zou dat grote financiële gevolgen hebben, want hoger beroep is niet meer mogelijk.

Beveiliging

De afgelopen maand is op vele lijnen de klassieke beveiliging vervangen door een computergestuurde beveiliging (ESTW). Dit was het geval op de Niddertalbahn (Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim), tussen Marzling en Gündelkofen (onderdeel van ESTW Moosburg), Marzling – Landshut (ESTW Landshut), Lorch – Oberlahnstein (rechte Rheinstrecke) en op de Odenwaldbahn (Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach). In Langenbach en Moosburg werden hierdoor de klassieke beveiligingen uit de jaren negentig van de 19^e eeuw (!) vervangen. De klassieke beveiliging met armseinen is dus duidelijk op haar retour.

Overig nieuws

▪ **Allianz pro Schiene** luidt de noodklok over de Duitse spoorweginfrastructuur. Ondanks het grote belang dat aan het spoorvervoer wordt gehecht investeren DB en overheid naar verhouding weinig geld in de infrastructuur. Per inwoner wordt jaarlijks slechts € 39,- uitgegeven, waarmee Duitsland in Europees verband ver achter blijft. Koploper is Zwitserland met € 359,- per inwoner per jaar; Nederland scoort €159,-. Alleen Hongarije (€ 16,-) en Griekenland (€ 25,-) doen het slechter dan Duitsland. Het gehele overzicht is te vinden op

http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMS/PMS_07/071024/PM_071024_Anhang_Pro_Kopf_Investitionen.pdf.

▪ Nog meer ontevredenheid. Het **Verband Deutscher Verkehrsbetriebe** ontdekte dat de regionale infrabeheerders van de overheid geen financiële middelen voor het beheer en onderhoud van hun spoorlijnen meer krijgen. Gevolg kan zijn dat veel *NE-Bahnen* hun lijnen op termijn moeten sluiten.

▪ In **Hamburg** wordt opnieuw nagedacht over de spoorontsluiting van de grote containerterminals in het westen van de stad. Er zijn twee routes die allebei knelpunten opleveren, namelijk door het stadsdeel Harburg (geluidsoverlast) en over de Kattwykbrücke, een enkelsporige klassieke hefbrug waar de trein midden over de weg rijdt. De Hamburgse senaat heeft de plannen voor een nieuwe spoorlijn via de *Binnenhafen* van tafel geveegd, waardoor een nieuwe dubbelsporige Kattwykbrücke nu de gunstigste oplossing lijkt. Omstreeks 2011 zou de nieuwe brug gereed moeten zijn.

▪ Op 9 november werd een volgende stap gezet in de *upgrading* van de lijn **Rostock – Berlin**. Het deeltraject Löwenberg – Gransee kwam gereed en is nu geschikt voor een aslast van 25 ton en een snelheid van 160 km/h.

▪ Bij de aanleg van de **Katzenbergtunnel** in de lijn Karlsruhe – Basel is een mijlpaal bereikt, want op 30 oktober bereikten de boormachines het noordelijke portaal. De afbouw van beide dubbelsporige tunnelbuizen met elk een lengte van 9.385 meter zal nog tot december 2011 duren.

▪ Nog meer boorgeweld, want DB Netz is begonnen met sonderingen om de bodemgesteldheid voor het traject van de *Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar* in kaart te brengen.

▪ De deelstaat Sachsen werkt samen met de republiek Tsjechië aan de uitwerking van plannen voor een nieuwe spoorlijn tussen **Dresden** en **Praag**. Men verwacht dat het reizigers- en goederenvervoer sterk zal toenemen nu de grenscontroles wegval- len. De bestaande door het dal van de Elbe lopende lijn via Bad Schandau en Usti nad Labem zal naar verwachting in 2015 de capaciteitsgrens bereikt hebben. Of en wanneer de lijn überhaupt gebouwd wordt is nog niet te zeggen.

▪ In **Bad Segeberg** (Schleswig-Holstein) werd het gerestaureerde stationsgebouw heropend. Ook bij het gemoderniseerde stationsgebouw van **Goslar** (Niedersachsen) werden linten geknipt.

▪ DB ontkent de juistheid van een door persbureau dpa verspreid bericht dat op de *Neubaustrecke Köln – Frankfurt* nu al een spoorvernieuwing noodzakelijk zou zijn.

▪ DB Netz heeft aangekondigd de lijn **Berlin-Schönefeld Flughafen – Grünauer Kreuz** te willen stilleggen. Pardon, dit is toch een zeer drukke lijn? Klopt, de huidige lijn is in 1993 parallel aan de oude sporen aangelegd, waarna de oude sporen zijn opge- broken. Het Eisenbahn Bundesamt is echter van mening dat er sprake is van een nieuwe lijn. Omdat DB de grond waarop de oude sporen lagen opnieuw wil ontwikkelen moet de oude lijn eerst worden stilgelegd. Dat er al 13 jaar geen rails meer ligt doet volgens het EBA niet terzake. Zo houden ambtenaren elkaar dus bezig....

▪ Een voor de fotografen prettig bericht is het nieuws dat DB rondom het station van **Hamm** flink aan het snoeien is geslagen, waardoor fotografieren weer zonder jungletochten mogelijk is.

Museum

▪ De **Dampflokfreunde Berlin** konden na 366 dagen hun loc 52 8177 weer op de thuisbasis in Schöneweide verwelkomen. De lok heeft in Meiningen een revisie ondergaan en kan er weer een aantal jaren tegen. Op 20 en 21 oktober werd de lok inge- zet tussen het Ostbahnhof en het Postbahnhof ter gelegenheid van een modelbouwtentoonstelling.

▪ Sinterklaas komt bij ons met de stoomboot, maar in Berlijn komt de kerstman met de trein. De rendieren zijn namelijk over- vermoeid, zodat een stoomloc van de **Berliner Parkeisenbahn** is gecharterd. Op zaterdag 8 en zondag 9 december kunt u hiervan getuige zijn. De arrenslee is voor deze gelegenheid *eisenbahntauglich* gemaakt.

▪ Minder positief zijn de ontwikkelingen bij de **Wiehltalbahn**. U heeft in de maart-editie (pag 96) gelezen dat de toestemming om de lijn te berijden was behouden. Inmiddels dreigt het traject Hermesdorf – Waldbröl het loodje te leggen nu de gemeenten de spoorbaan hebben gekocht. De gemeenten hebben nu de lijn aan het verkeer onttrokken, onder meer om een rotonde uit te breiden. Zowel de Wiehltalbahn, dat toeristische ritten wil verzorgen, als de Rhein-Sieg-Eisenbahn die het goederenvervoer verzorgt hebben bij de deelstaatrechtbank in Düsseldorf een procedure aangespannen om deze snode plannen te verijdelen.

▪ In het laatste weekend van oktober vond het **Müngstener Brückenfest** plaats. De stoomlocs 50 3655, 41 360 en 50 3610 alsmede een vierdelige *Schienenbus-Einheit* bereden verschillende lijnen rondom Solingen.

EUROPESE UNIE

De Europese Commissie heeft op 18 oktober een reeks maatregelen aangekondigd waarmee het goederenvervoer per spoor efficiënter en milieuvriendelijke moet worden. Kern van dit actieplan goederenvervoer is het verbeteren en vereenvoudigen van het papierwerk dat nodig is om goederen van het ene land naar het andere te vervoeren. Hiertoe worden onder meer uniforme

vrachtdocumenten ingevoerd en worden de administratieve verplichtingen beperkt. Daarnaast worden er “groene corridors” gecreëerd waar milieuvriendelijk goederenvervoer snel kan doorstromen. Op deze corridors moet ERTMS worden geïnstalleerd, zodat het aantal lokwisselingen beperkt kan worden. Tevens wil men meer dan 500 gesignaleerde infrastructurele knelpunten aanpakken. Alleen door meer goederen per spoor te vervoeren is het mogelijk de verwachte groei van 50% over de periode 2000 – 2020 op een veilige en milieuvriendelijke manier te verwerken. De Commissie zal de komende jaren de hiervoor benodigde regelgeving nader uitwerken.

GROOT BRITANNIË

Eurostar Op 14 november a.s. gaat St. Pancras in Londen het nieuwe eindpunt van de Eurostar worden. Nu is dat Waterloo Station met een lange lage-snelheidsroute door de Zuid-Londense voorsteden. Bij een testrit werd Parijs-Londen in 2 uur en 3 minuten afgelegd. In de normale dienst wordt dat 2 uur 15 minuten. Brussel-Londen wordt 1 u. 43 min. Wat willen die vliegtuigen dan nog? Daar moet men dan nog aanvoertijden, controle, wachttijd etc. bij optellen. Gauw goed voor zo'n 3 à 3½ uur. De trein is er dan allang en wel op een centraal punt met loopoverstap van 3 min. naar King's Cross voor een rit van 4 uur naar het verre Edinburgh en met overstap (10 min. lopen) naar Euston voor pendolino's naar Birmingham, Manchester, Liverpool en Glasgow. Mooi toch! Toch is Eurostar maar net van de financiële ondergang gered.

LUXEMBURG

De modernisering van de lijn Pétange - Luxemburg via Dippach verschuift steeds verder in oostelijke richting. In Leudelange zijn de grondwerken voor de pal naast het station gelegen tunnel gestart. Hierdoor zal de overweg, die in een slinger in de weg de spoorlijn kruist gaan verdwijnen. In Schouweiler werd een brede strook grond afgegraven voor de toekomstige dubbelsporige uitbouw van deze halte. Intussen ligt het tweede spoor inmiddels tot voorbij Bacharage – Sanem richting Schouwiler. Het nieuwe spoor komt in gedeelten enkelsporig in dienst, waarbij het oude spoor buiten dienst wordt gesteld, om te worden vernieuwd.

In station Luxemburg kwam de tweede, zuidelijke, passagierstunnel in dienst, welke is doorgetrokken naar het busstation. De nieuwe tunnel, welke de oude tunnel zal ontlasten, is in feite de vroegere bagagetunnel, die is uitgebouwd. Hierin komen ook de nog aan te brengen liften.

De elektrische lokomotieven van de serie 4000, welke ter beschikking staan van CFL Cargo, rijden vooralsnog facultatief op bepaalde tijden voorbij Ehrang verder Duitsland in tot Köln Gremberg.

MAROKKO

Frankrijk en Marokko willen samen een HSL-verbinding bouwen tussen de steden Tanger en Marrakesh. Deze spoorlijn zal worden geconstrueerd door het Franse bedrijf Alstom, waarmee een bedrag gemoeid is van twee miljard euro. Naar verwachting zal de eerste sectie van deze hogesnelheidslijn – lang 200 km - van Tanger tot Kenitra in 2013 in gebruik genomen kunnen worden.

ZWITSERLAND

Bij de **Berner Oberland Bahnen** reed voor het eerst sinds 1990 weer een historische trein. Dit was ter gelegenheid van het 40 jarig jubileum van de modelspoorvrienden Eiger Zweilütschinen (MEFEZ). Tijdens dit jubileum reed op de eerste dag lokomotief HGe 3/3 29, terwijl op de tweede dag de gedeklasserde motorwagen BDeh 4/4 302 werd ingezet. Getrokken werden de MEFEZ rytuigen B3 6 (bouwjaar 1890), C3 29 (1911), bagagewagen D 515 (1911) en BOB rytuig BC4 203 (1938).

Sinds 1967 verbleef het restant van motorrijtuig Ce 2/2 12 van de Langenthal Jura Bahn bij de **chemin de fer musée Blonay - Chamby**. In de jaren 1978, waarbij afbraak werd overwogen en in de periode tussen 1982 en 1988 werden alleen de broodnodige conserveringsmaatregelen ondernomen, daar het geld voor een definitieve restauratie ontbrak. De restauratie is eigenlijk een complete nieuwbouw geworden, gezien de slechte staat waarin de houten opbouw zich bevond. Kosten Zw.Fr. 110.000,-- voor de eerste en de tweede etappe. De motorwagen werd op de dag van het Denkmal in september 2007 weer officieel na veertig jaar weer in dienst gesteld op de museumlijn.

Geluk bij ongeluk voor rangeertraktor Tm 235 204 van de **BLS**. In station Bern Bümpliz Nord schoot deze door een stootjuk heen. Dit stootjuk viel vijf meter naar beneden, waar zich de openbare weg bevond, terwijl het rangeerdeel in de ballast bleef steken. De rangeerder liep een shock en lichte hoofdwonden op. Met ingang van 10 december 2006 verkreeg de BLS de eindverantwoordelijkheid over de lijnen Gümligen (excl.) - Thun en Sierre (excl.) - Brig. Lokomotief Ae 4/4 257 werd in september 2007 gesloopt, daar ze reeds langere tijd buiten dienst stond in depôt Spiez. De 10 nieuwe elektrische lokomotieven, met een optie op 10 stuks zullen worden geleverd door fabrikant Bombardier, die de aanbesteding heeft gewonnen. Ze zullen in treinschakeling dienen te rijden met de Re 4/4 485. Aflevering vanaf september 2008. Er bestaan plannen om op het terrein van het vroegere station Frütigen een museum voor het eigen historische materieel te realiseren.

De MOB werkplaats in Chernex gaat voor de **Transports Montreux Vevey Riviera SA** een vijfde gelede motorwagen bouwen. Ze zullen gelijk zijn aan de 25 jaar geleden afgeleverde Bhe 4/8 301 - 303, welke 9 jaar later werd gevolgd door de Bhe 4/8 304, welke door SLM en Siemens werd vervaardigd. De MOB werkplaats zal verscheidene componenten bij de industrie laten vervaardigen en zet voor rekening van de MVR het geheel in elkaar. De nieuwe Dhe 4/8 305 zal in 2009 in dienst komen, waarbij Siemens het technische gedeelte voor haar rekening zal nemen.

In 2010 zal de **Meiringen Innertkirchen Bahn** in Meiringen directe aansluiting kunnen geven op de treinen van de Zentralbahn. Dit wordt mogelijk door de ombouw van de huidige sporensituatie en de perrons. Hiervoor verdwijnen de draaischijf en diverse

wissels, zodat het perron kan worden verlengd. Deze kosten komen voor rekening van de ZB, terwijl de Kraft Werke Oberhasli de kosten van de sporenwijziging en verlegging van de stroomscheiding voor haar rekening zal nemen. Ze rijdt namelijk op 1200 volt gelijkstroom, terwijl de ZB op 15000 volt wisselstroom rijdt. Geschatte kosten tussen Zw.Fr. 200.00,- en Zw.Fr. 300.000,-.

De in de volksmond gemoemde 'Blaue Bahnli' zal in de toekomst weer als historische tram gaan rijden bij het **Regionalverkehr Bern Solothurn**. De bij de Meiringen Innertkirchen Bahn verblijvende motorwagen Be 4/4 9 was hiervoor uitverkoren, maar is inmiddels gesloopt. Met het ontasbesten en restaureren zou een bedrag van Zw.Fr. 300.0000,- zijn gemoeid. Bij de Montreux Oberland Bernoisbahn werd motorwagen BDe 4/4 36, ex Verenigde Bern Worbahnen, overbodig. Met het 100 jarig bestaan, in het jaar 2013, van de Worblentallijn werd in september 2007 de vereniging 'VBW 36' opgericht.

Twee jaar na de invoering van het vernieuwde concept voor de Glacier Express met vernieuwde rijkstroken bij de **Rhätische Bahn** en de Matterhorn Gotthardbahn wordt met name op het RhB net enkele wijzigingen doorgevoerd. De verbinding Zermatt – Davos gaat nu rijden van half juni tot eind september en in oostelijke richting een uur vroeger dan nu. Het treinpaar Zermatt – Chur met rijkstroken 1^e klas en panoramarijkstroken 2^e klas wordt verlengd naar St. Moritz. De treinen gaan in Visp stoppen, maar zullen Ilanz en Reichenau overslaan, daar de treinen in Graubünden niet meer toegankelijk zullen zijn voor het lokale reizigersverkeer. In de lijn naar Aosa werd een stenen boogbrug bij Litzirüti uit 1914, het openingsjaar van de lijn, vervangen door nieuwbouw. De lijn kruist ter plaatse het wegverkeer dat zich door twee 11 meter hoge, maar smalle openingen heen diende te wringen.

De legendarische Seetal krokodillocomotief De 6/6 15301 van de **Schweizerische Bundesbahn** is sinds augustus 2007 weer in dienst gekomen bij Oensingen Balsthal Bahn. Van 1998 tot 2007 hield een groep vrijwilligers zich bezig met de revisie van de lokomotief. Hierbij kreeg ze bewaard gebleven componenten van de beide andere eerder gesloopte lokomotieven. Voordat het Bundesamt für Verkehr de lokomotief heeft gekeurd voor ritten op het openbare net, ondergaat ze nog de definitieve schilderbeurt en wordt ze waarschijnlijk gehuisvest in de historische locomotievenloods te Brugg, want bij de OeBB zal ze niet meer worden ingezet in de normale dienst. Begin oktober 2007 werden 12 nieuwe treinstellen van het type FLIRT bij Stadler besteld. Ze zijn bestemd voor de lijn Aarau - Rotkreuz, de Stadtbahn in Zug en de S8, Luzern - Sursee. De 4 prototypen van de Neue Pendelzüge, NPZ, zullen aan 3 particuliere maatschappijen worden verkocht. Gegadigden zijn de Oensingen Balsthal Bahn, de Chemin de Fer du Jura en de Montafonerbahn in Oostenrijk, die twee treinstellen zal ontvangen. Tot groot verdriet van de kantonsraad in het kanton Graubünden zal er in de nieuwe Gotthard Basistunnel geen station, Porta Alpina worden gebouwd. Een teken aan de wand gaf de bondsregering in Bern reeds af om de vrijgave van de hoofdinvesteringen met vijf jaar te bevroeren. Enkele dagen later meldden zich enkele particuliere investeerders, die alsnog de mogelijkheden in de toekomst wensen te onderzoeken.

De **Südostbahn** sleutelt weer aan haar herkenningbeeld, welke enkele jaren met de aflevering van de nieuwe FLIRT treinstellen werd ingevoerd. Op de NPZ treinstellen werd dit enigszins aangepast. Het grote logo maakte plaats voor de volledige naam op de rijkstrokbakken. Bij de koprijkstroken kwam dit op de achterste kopwanden aan de zijanten en bij de tussenrijkstroken in het midden onder de donkergrijze vensterbalk.

De **Niederflur NAH**verkeertreinstellen van de **Transports Régionaux Neuchâtelois** worden verkocht aan de BLS. De treinstellen RABe 527 321 en RABe 527 322 zullen de vloot NINA treinstellen versterken om zelf hiervoor één of twee FLIRT treinstellen te kunnen aanschaffen om haar heterogeen uitzienende park te vereenvoudigen.

K A L E N D E R S

EISENBAHN KURIER (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

Alle kalenders in kleur en met hetzelfde formaat, namelijk 48 bij 30 cm. Bovendien alle met 13 platen incl. de voorplaat.

Deutschlandreise 2008 met onder andere 3 stoomplaten, waaronder een 24 en een schitterende klassieke 01. Verder elektrisch en diesel in – in sommige gevallen – fraaie landschappen. Winter in januari met een rode 111 en in december met een ICE-stel. Prijs 11,80 euro, bestelnr. 551.

Globetrotter 2008. Het woord zegt het al: World Wide. Ook hier 2 winterplaten aan het begin en het eind, namelijk Tsjechië en Roemenië (stoom). Verder Eritrea (stoom), Portugal (diesel), Zweden (stoom), Frankrijk (elektrisch), Griekenland (kanaal van Corinthe), Zweden (dubbele elocs), Chili (dubbeltractie elocs), Tsjechië (diesel), Zuid-Afrika (Garratt stoom), Nieuw Zeeland (diesel) en zoals eerder gemeld Roemenië (stoom). prijs 16,80 euro, bestelnr. 552.

Alpenbahnen 2008: 8x Zwitserland, 2x Duitsland en 2x Oostenrijk. Één Oostenrijker als stoomplaat, namelijk de SteyrtalBahn. Onder de Zwitsers zitten een aantal toppers. Opvallend is toch wel dat elk jaar bij de kalenders in het algemeen de typische sneeuwplaten minder worden. Alvast een voorschotje op de toekomst? Prijs 11,80 euro, bestelnr. 550.

Glacier Express. Deze kalender verschijnt pas sinds enkele jaren. Ook hier maar 2 echte winterplaten. U volgt de route Zermatt-St. Moritz of v.v. De Furka-OberalpBahn en Brig-Visp-Zermatt Bahn: heten tegenwoordig Matterhorn-Gotthardbahn. Het verdere traject Disentis-St. Moritz is van de Rhätische Bahn. De Glacier Express zal, als het over toeristische foto's gaat de één van de meest gefotografeerde ter wereld zijn. EK kan dus voorlopig vooruit. Prijs 12,80 euro, bestelnr. 556.

Stadverkehr 2008. Het schutblad toont een fraaie foto van een klassiek Parijs' metrostel op een brug over de Seine. Dan volgen trams in Gotha, Mallorca, Ludwigshafen en Mannheim, een prachtplaat van een U-Bahn in Berlijn, een Düwag bij Mutters in Oostenrijk, een blauwe moderne tram in Frankfurt, een blauwe NZH-achtige gelede in Rome, een 2-delige Düwag in Gotha, een S-Bahn depôt in Hamburg, een moderne tram in Bielefeld, een Combino op het Damrak in Amsterdam en tenslotte een 5-delige in de mist op de Altmarkt in Dresden. Prijs 16,80 euro, bestelnr. 553.

Tenslotte nog een kalender die ook pas kort verschijnt, namelijk **Nord-Amerika 2008**, subtitel **Züge und Traüme**. Op één na allemaal diesellocs in enkel- of meer-tractie in diverse landschappen: allemaal goederentreinen. De ene uitzondering is een Mountain 2D1 stomer van de Spokane-Portland & Seattle Railway. Bij de stoomlocs is er niet veel variëteit in typen meer sinds de bolneuzen uitgediend hebben. De platen zijn echter wel de moeite waard. Prijs 11,80, bestelnr. 555.

D V D `s

EISENBAHN KURIER (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

Die V200 der Deutschen Bundesbahn. Van 1953 tot 1988 reden deze fraaie en zeer succesvolle diesellocs bijna overal in West-Duitsland. Ze waren praktisch storingvrij met hun Maybach motoren in tegenstelling tot de daarvan afgeleide Engelse locs. Als afsluiting van hun carrière reden ze in onze buurt zowel goederen- als personentreinen tussen Rheine en Emden. Uw recensent zag vanuit een hotelraam de eerste machine 's-nachts langs de Rijn met een goederentrein in 1953! In deze film worden ze overal gevolgd. Zeer succesvol waren ze ook tussen Hamburg en Westerland hoewel ze hier vaak verslagen werden door oliestook 012-en met 13 bakken. Ook is er aandacht voor de museumlocs en de machines die uit Griekenland terug kwamen om bij een particuliere spoorweg ingezet te worden. 60 min., 19,80 euro, bestelnr. 8154.

De volgende film heeft als titel **Zukunft Privatbahnen** met als ondertitel **Die Privaten auf dem Vormarsch: Konkurrenz für die Deutsche Bahn AG**. Duitsland barst zo langzamerhand van de Privatbahnen vooral in het goederen- maar ook in het reizigersverkeer. En overal een ander kleurtje. Ziet de DB er eindelijk "einheitlich" uit dan is hier echter een eldorado voor fotografen en filmers ontstaan. In deze film worden de "groten" bezocht, kijkt men mee bij het Regionalverkehr. Ook is er aandacht voor de Siemens Dispo-Lok pool. Een filmisch interessant document dat eindelijk inzicht geeft in de organisatie. De indruk bestaat dat DB wel heel snel veel opbrengsten heeft laten zakken. Een uur lang kijkplezier voor 19,80 euro, bestelnr. 8103.

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burgemeester Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

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.

06/12: Diaprogramma "Tramland Frankrijk".

13/12: De Blauwe Tram toen (NZH) en nu (TS). Film-diaprogramma van Raymond Naber.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

16/11: geen voorstelling

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

30/11: Films uit de nalatenschap van Paul Rozendaal over stoomlocomotieven in Turkije, Tsjechië en Slowakije. Presentatie: Willem Dijkman.

07/12: Historische films over RTM, NZH en HTM. Presentatie Raymond Naber.

14/12: Gevarieerd filmprogramma uit de jaren '60: HTM, Tramkaleidoscoop, DB 1968, DDR, Stoomevenementen. Presentatie Aad de Wolf.

Meer info op: www.railtheater.nl

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Naar verluidt door een verkeerd bediend bromwissel ontspoorde op 19-10 op Hoofddorp Opstel ICM 4210 met het voorste draaistel van sBfK. Er ontstonden fikse problemen omdat een groot deel van het opstelterrein onbereikbaar werd. De treinseries 3500 en 3300 werden opgeheven. De baanruimer en het draaistel raakten beschadigd. In het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd het treinstel hersteld; op 04-11 kwam het stel weer in dienst.
- Op 18-10 strandde trein 89264 op een onbekende plaats met brand in de tractie-installatie van Plan V 853. De 853 sleepte samen met de 881 de 'dode' 469, die op 17-10 een als trein 16054 een verbrande motorenuitschakelaar had opgelopen van Utrecht naar Amsterdam, maar onderweg begaf ook de tractie-installatie van de 881 het. Daardoor raakte die van de 853 overbelast en vloog in brand. De 469 en 853 kwamen beide naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Op 23-10 strandde trein 863 bij Echt door bovenleidingproblemen. Omdat de bovenleiding gedeeltelijk op het dak van de 8730 en 8713 lag, moesten de reizigers lange tijd wachten voordat ze de trein mochten verlaten, een feit dat breed werd uitgemeten in de landelijke media. Van de 8730 brandden de snelschakelaar in de ABv6 en de verwarmingsschakelaar in de mBvk2 uit. Het treinstel kwam op 26-10 naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Een onbekende mDDM strandde op 26-10 met een gescheurde holle as bij Warmond. Stukken staal hadden zelfs de zijwand van de stam beschadigd. Nadat de reizigers na zo'n twee uur overgestapt waren in een andere trein, werd het treinstel sleepklaar gemaakt en naar Leidschendam gesleept.
- Op 31-10 kwam de loc van een kettinghortrein in Roosendaal naast de rails te staan. De verder onbeschadigde loc stond na enkele uren weer in de rails.
- In de nacht van 08- op 09-11 werd brand gesticht mDDM 7839, op dat moment bij 't Harde onderweg als trein 5688. Van de Bv 280 7272 brandde een deel van de bovenverdieping uit. De stam werd door een Railion-loc naar Amersfoort Bokkeduinen gesleept en daar nader onderzocht door het KLPD. Op 10-11 kwam de mDDM achter de 1830 naar Haarlem. Al op 09-11 werden twee mannen aangehouden die verdacht worden van betrokkenheid bij de brandstichting. Hier wreekt het zich dat NS nog steeds talmt met het herstel van de door brand beschadigde Bv's 280 7208 en 280 7234: de kans is groot dat er voorlopig een mDDM minder beschikbaar zal zijn omdat er geen Bv's meer op reserve staan.

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-11					
<i>RB Haarlem</i>					
	nummer	ex-	reden		
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 8056	8656	??	??	brandschade
ABv6	380 8397	9516	onbekend	18-06-2007	brandschade
<i>Wagenwerkplaats Amersfoort</i>					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
<i>Amersfoort Bokkeduinen</i>					
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

- Kort nadat hij zijn LT1-beurt had ondergaan, raakte ABv3/4 380 8056 van VIRM 8656 op 07-10 beschadigd door brand in een verwarmingskast (zie blz. 350). Het stel kwam op 12-10 naar het revisiebedrijf Haarlem, waar snel de 380 8025 (ex-9425) werd gebruikt om de beschadigde bak te vervangen. De aldus gevormde 8625 kwam op 25-10 in dienst.
- De 9402 heeft op proef een aangepaste remschijf.
- De in Halberstadt herstellende 380 8128, 380 8409 en de 380 8301 werden op 11-10 naar Amersfoort Bokkeduinen gesleept. Daar worden deze bakken opgeborgen totdat ze nodig zijn in een nieuw te formeren stam. Ook de nieuwe 290 8718 staat in Amersfoort; met de completering van deze mBvk wil het kennelijk niet vlotten. Er gaan geruchten dat NSR opnieuw een kopbak bij Bombardier bestelt. Waarschijnlijk gaat het hier dan om een complete bak en niet, zoals bij de vier reserve-exemplaren die in 2005 aangekocht werden, om kale casco's.
- VIRM 8652 verblijft al sedert februari in het revisiebedrijf Tilburg voor proeven met een nieuwe airco-installatie. Waarom het treinstel nog nooit op de baan is verschenen voor proefritten, is niet bekend. Eveneens stil is het rond de 9427 en ICRm-BAB

5604, die afgelopen zomer op proef werden voorzien van beeldschermen in de compartimenten. Dat dertien bakken, waarvan tien dubbeldeks, min of meer nutteloos aan de kant staan, is kennelijk niet van belang.

DDM/DD-AR

De 6674 wordt in het revisiebedrijf Tilburg gebruikt om proefopstellingen in het interieur te beoordelen. Mogelijk wordt DDM-1 en een deel van DD-AR de komende jaren omgebouwd tot materieel dat zowel geschikt is voor regionaal als interregionaal vervoer. Het restant van DD-AR zou dan verbouwd moeten worden voor lange-afstandsvervoer.

Samenstelling DDM-1-stammen per 18-10						Samenstelling DDM-1-stammen per 19-10					
6902	6834	6618	6814	6623	6828	6901	6878	6614	6805	6621	6812
6903	6816	6675	6811	6670	6821	6902	6834	6618	6814	6623	6828
6904	6836	6622	6832	6612	6806	6903	6816	6675	6811	6670	6821
6905	6801	6671	6807	6635	6804	6904	6836	6622	6832	6612	6806
6906	6802	6632	6877	6615	6824	6905	6801	6671	6807	6635	6804
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6906	6802	6632	6877	6615	6824
6908	6812	6621	6805	6614	6878	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6911	6822	6631	-	6613	6813	6911	6822	6631	-	6613	6813
6912	6817	6617	6837	6633	6818	6912	6817	6617	6837	6633	6818
6913	6838	6673	6825	6626	6841	6913	6838	6673	6825	6626	6841
6914	6803	6628	6876	6627	6808	6914	6803	6628	6876	6627	6808
Samenstelling DDM-1-stammen per 22-10						Samenstelling DDM-1-stammen per 24-10					
6901	6878	6614	6805	6621	6812	6901	6878	6614	6805	6621	6812
6902	6834	6618	6814	6623	6828	6902	6816	6675	6811	6670	6833
6903	6816	6675	6811	6670	6821	6904	6836	6622	6832	6612	6806
6904	6836	6622	6832	6612	6806	6905	6801	6671	6807	6635	6804
6905	6801	6671	6807	6635	6804	6906	6802	6625	6877	6615	6824
6906	6802	6625	6877	6615	6824	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6908	6831	6623	6814	6618	6834
6911	6822	6631	-	6613	6813	6911	6822	6631	-	6613	6813
6912	6817	6617	6837	6633	6818	6912	6817	6617	6837	6633	6818
6913	6838	6673	6825	6626	6841	6913	6838	6673	6825	6626	6841
6914	6803	6628	6876	6627	6808	6914	6803	6628	6876	6627	6808
Samenstelling DDM-1-stammen per 29-10											
6901	6878	6614	6805	6621	6812						
6902	6813	6613	6828	6631	6822						
6903	6816	6675	6811	6670	6833						
6905	6801	6671	6807	6635	6804						
6906	6802	6625	6877	6615	6824						
6907	6827	6634	6835	6624	6826						
6908	6831	6623	6814	6618	6834						
6912	6823	6632	6837	6633	6818						
6913	6838	6673	6825	6626	6841						
6914	6803	6628	6876	6627	6808						

ICM

Met ingang van treinstel 4016 worden de gereviseerde ICM-treinstellen niet meer geschilderd, maar volledig met de inmiddels bekende folie van de firma 3M beplakt. Het interieur van de gerenoveerde ICM-treinstellen was overigens genomineerd voor een designprijs op het gebied van interieurs van spoorwagematerieel. NS werd echter afgetroefd door de Finse spoorwegen.

Binnen enkele maanden worden de resterende ICM-treinstellen zonder nieuwe compressorinstallatie in het revisiebedrijf Tilburg daarvan voorzien.

SGM

Bij de verbouwing tot SGMm krijgen de tweewagenstellen mogelijk andere stoelen dan de driewagenstellen. Of de stellen dezelfde stoelen krijgen als het nieuwe Sprinter-Lighttrain-materieel, is nog niet bekend.

Vanaf begin november wordt de software van het deursysteem van SGM gewijzigd. Tot de aanpassing werd besloten om het (onterecht) sluiten van de deur waar de conducteur de centrale deursluiting bediend had, definitief te verhelpen. Na de wijziging hoeft de openen-knop nog maar drie in plaats van tien seconden ingedrukt te worden om de automatische sluitfunctie van een deur uit te schakelen.

Loc 6401 sleepte op 06-11 de 2033 van Leidschendam naar Bentheim. Achter een Railion-Deutschland-loc ging het verder richting Randers. In het eerste kwartaal van 2008 komt waarschijnlijk het eerste gerenoveerde tweetje, de 2023, terug naar Nederland.

Voor instructiedoeleinden werd op 12-11 de 2034 van Leidschendam naar Groningen overgebracht. Na ruim twee weken komt het stel op 28-11 terug naar het westen.

Mat '64

De laatste drie treinstellen Plan V7 die nog een R7-revisie moeten ondergaan, de 473, 483 en 477, krijgen die niet meer. Zij zullen in de eerste helft van 2008 buiten dienst gesteld worden.

De proeven met kunststof remblokken onder de 443 werden begin oktober beëindigd. De 443 kreeg andere draaistellen met standaard remblokken. De 949, bekend van eerdere proeven met kunststof blokken, is op één van de loopdraaistellen voorzien van een kunststof blokkenrem (die op deze draaistellen met schijfremmen beremde draaistellen alleen als toegevoegde rem fungeert).

Nadat de 461 op 11-10 naar de Sloe was gebracht, kwam het treinstel op 26-10 achter de 6505 naar de Terminal Verbrugge (Sloe). Met behulp van twee containerkranen werd het treinstel op diepladers geplaatst. Over de weg en onder begeleiding van de ongevallenploeg van NedTrain bereikten beide bakken het Brandweeroefencentrum te Vlissingen. De draaistellen van de 461 werden teruggeleverd aan NedTrain.

▪ Drie beschadigde Plan T-bakken, de Bk2 514 en AB en B 523, werden op 01-11 van Amersfoort naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept. Naar het schijnt wil NSR deze bakken, samen met de Bk1 523 die vooralsnog in Amersfoort achterbleef, herstellen. Hetzelfde geldt voor de ABk 468 en Bk 466. In het licht van de naderende buitendienststelling van Plan T is dat op z'n zachtst gezegd interessant, maar niet onbegrijpelijk. De tien bakken kunnen opgelapt worden zonder dat ze gemist worden in de dienst; de omloop is immers al aangepast op de kleinere omvang van het park Plan T/V. Wanneer de eerste stellen uit de nu rijdende populatie buiten dienst gaan, kunnen deze getalsmatig opgevangen worden door de herstelde schadebakken.

TRAXX

- Tussen 22-10 en 29-10 werd TRAXX E186 114 in het onderhoudsbedrijf Zwolle van rode bestickering voorzien. De voorzijde van de loc kreeg witte folie. Alle twaalf TRAXX-locomotieven van NS Hispeed zullen in Zwolle deze uitmontering krijgen. Logo's zijn nog niet op de trekkrachten aangebracht; dat gebeurt waarschijnlijk pas als de treindienst over de HSL-Zuid van start gaat. Samen met loc E186 112, die nog in de kleuren van Angel Trains gestoken is, was de rode loc te gast op de opening van de nieuwe werkplaats in de Watergraafsmeer op 02-11.
- Momenteel is nog geen toelating voor de TRAXX-locomotieven in België voorhanden, zodat vervanging van de locomotieven reeks 11 door TRAXX-en voor de Beneluxstammen over de bestaande route nog niet aan de orde is.
- Op 26-10 werd met een TRAXX proefgereden op de HSL-Zuid.

ICR

- De samenstelling van het park ICRm-rijtuigen dat in de Benelux- en HSA-dienst wordt ingezet, begint z'n voltooiing te naderen. Per 16-11 werden de rijtuigen 20-70 257 en 546 op papier overgeplaatst van het onderhoudsbedrijf Maastricht naar Amsterdam. Ze werden echter direct naar het revisiebedrijf Haarlem gestuurd voor ombouw. In ruil voor de nieuwe rijtuigen gingen de 20-70 214 en 215 terug van Amsterdam naar Maastricht. Het uitrangeren en opzenden van deze rijtuigen liet enkele dagen op zich wachten. Nadat dit duo was teruggekeerd naar het zuiden, verbleven alleen de 10-70 362 en 364 als laatste 'leenrijtuigen' in de Beneluxdienst.
- Als laatste 'nieuwe' rijtuigen liepen op 30-10 de 20-70 230 en 548 in het revisiebedrijf binnen voor HSA-ombouw. De 20-70 546 en 548 zijn overigens oude bekenden uit de Beneluxdienst: hierachter verbergen zich de voormalige AB's 30-70 066 en 068 die, net als de acht overige AB's, bij hun modernisering tot B werden omgebouwd.

ICK, ICL & DF

- Per 29-10 keerde ICK-BD 5367 terug naar de dienst in de treinserie 1900. Het rijtuig werd gecombineerd met B 22-37 935 om weer een 'echte' B-BD-stam te vormen. In omgekeerde volgorde ging een ICRm-BD over naar de ICL-dienst.

Nieuwe ICL-rijtuigen			
type	DB-nummer	NS-nummer	aankomst in Nederland
Bimz 264.7	51 80 22-91 203-5	50 84 22-91 203-2	29-09-2007
Bimdz 268.3	51 80 84-90 003-5	50 84 84-90 003-2	29-09-2007
Aimz 261.5	51 80 10-91 218-7	50 84 10-91 218-4	24-10-2007
Bimz 264.5	51 80 22-91 256-3	50 84 22-91 256-0	24-10-2007
Bimz 264.5	51 80 22-91 307-4	51 80 22-91 307-	03-11-2007
Bimz 264.5	51 80 22-91 347-0	51 80 22-91 347-	03-11-2007
Bimdz 268.3	51 80 84-90 008-4	51 80 84-90 008-	03-11-2007

- Op 29-09 arriveerde met rijtuig 84-90 003 de eerste voor NS verbouwde Bimdz in Nederland. Het rijtuig heeft een verbrede deuropening gekregen zoals de Bistro-rijtuig ARkimbz-rijtuigen die ook hebben, dus met een apart weg te klappen lijst. De 22-91 203 en 10-91 218 zijn rijtuigen die bij de botsing te Muiderpoort beschadigd waren en door de DB hersteld zijn.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		82-77 028 (5228)	19-10	4024	31-10	4016	26-10
Plan V R7				VIRM LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
479	16-10	476	26-10	9479	09-10	9481	08-10
478	31-10	474	31-10	9426	17-10	9477	16-10
				9434	29-10	9411	26-10
				9473	05-11	9479	02-11
ICRm ombouw HSA							
binnengekomen		afgeleverd					
20-70 268	04-10	20-70 583	08-10				
20-70 241	08-10	82-70 978	17-10				
82-70 981	12-10	20-70 216	17-10				
20-70 257	18-10	10-70 371	17-10				
20-70 546	18-10	10-70 372	24-10				
10-70 374	19-10	20-70 415	24-10				
20-70 422	24-10	20-70 414	26-10				
20-70 230	30-10	10-30 373	01-11				
20-70 548	30-10	20-70 269	02-11				
10-70 375	05-11						
20-70 421	07-11						
Schades/defecten							
binnengenomen		afgeleverd					
390 7716	05-10	brandschade	3403				16-10
4248	10-10	botsschade	8625				25-10
8656	11-10	brandschade ABv3/4	951				01-11
469	26-10	defecte motorenuitschakelaar	380 8409				11-10
853	26-10	verbrande tractie-installatie	380 8301				11-10
8730	26-10	brandschade mBv7/mBvk2	380 8128				11-10

474	05-11	nawerk	474	07-11
5223	06-11	lakschade door graffiti	5223	08-11

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling		700 Cw rangeertrede	
<i>binnengekomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengekomen</i>	<i>afgeleverd</i>
DDM-1 LTO		ICM Cw compressor	
<i>binnengekomen</i>	<i>afgeleverd</i>	<i>binnengekomen</i>	<i>afgeleverd</i>
		4077	24-10
		4077	10-11
Schades/defecten			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
1718	02-10	onbekend defect	1771
1771	22-10	onbekend defect	1768
6674	22-10	proefopstelling interieur	
1768	31-10	defecte oliekoeler	
1849	31-10	defecte oliepomp	

Connexion

PROTOS

- De 5033 kwam op 28-10 in de reizigersdienst; de 5034 arriveerde op 01-11 in ons land.
- De nieuwe PROTOS-en zorgen nog regelmatig voor problemen. Eind oktober ontstonden meerdere malen fikse stremmingen vanwege gestrande treinen.

Mat '64

- Een speling van het lot zorgde er op 01-11 voor dat een auto op een overweg in Lunteren in botsing kwam met uitgerekend de op dat moment minst misbare Plan V: de 840. Het treinstel raakte beschadigd aan spoiler en automatische koppeling, werd op in recordtempo op 02- en 03-11 in het onderhoudsbedrijf Amsterdam hersteld en kwam nog datzelfde weekinde weer in dienst.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

GTW

- Op 28-10 arriveerden de eerste GTW-treinstellen van Veolia in Venlo. Op eigen kracht kwamen de 2/6 (tweetje) 7201 en 2/8 (drietje) 7351 de grens over, al op 31-10 gevolgd door de 7202 en 7352. De UIC-nummers van de treinstellen luiden 95 84 5 20 7351 - 95 84 5 20 7356 voor de lange exemplaren en 95 84 5 20 7201 - 95 84 5 20 7210 voor de korte. De tweedelige (eigenlijk zijn het drietjes, wanneer het *powerpack* wordt meegeteld) stellen hebben aan A-, B- en een C-bak, waarbij de C-bak de motorbak is. De drietjes hebben een D-bak extra.

Correcties

- In tegenstelling tot wat bericht werd op blz. 353, zijn de buitenste bolle zijruitjes van de Veolia-Plan V's niet weer doorzichtig gemaakt, maar grijs geschilderd.
- Een lezer meldde ons dat de PROTOS-treinstellen van Connexion niet één UIC-nummer hebben, maar per rijtuig een dergelijk nummer hebben.

Het cargo-nieuws houdt u tegoeed tot de volgende editie.

Wist u dat...

- een lezer op 08-11 ICM 4224 op het terrein van het onderhoudsbedrijf Amsterdam signaleerde?
- een andere lezer op 01-, 02- en 09-10 Plan T 506 in de stoptreindienst 7000 Apeldoorn – Almelo aantrof?
- diezelfde lezer op 04 en 05-10 ICM 4444 (!) in deze treinserie zag?
- de 4245 in de nacht van 19- op 20-10 werd benut om de van schade herstelde Buffel 3403 van Haarlem naar Zwolle te brengen?
- met het in revisie gaan van de 4024 op 31-10 het laatste NS-treinstel dat nog de kleur 'mat '54-blauw' droeg, van de baan verdwenen is?
- de 4024 samen met de 4011 en 4012 deze kleuren kreeg na als Aegon-reclame trein te hebben gereden?
- de 4024 bovendien voor de 4022 en 4023 naar Haarlem is gegaan?
- het ons niet bekend is waarom van de nummervolgorde, die aanvankelijk zo netjes werd aangehouden, is afgeweken?
- de 1844 nagenoeg hersteld is van de zware botsschade en bij zijn herstel geheel opnieuw gespoten is?
- op 18-10 een tekort aan A32-trams tot het opheffen van drie slagen tussen Alphen aan den Rijn en Gouda?
- met ingang van 12-10 de extra stops te Zoetermeer ten behoeve van RandstadRail-reizigers kwamen te vervallen?
- op 30-10 een verwarde vrouw zich aan een hek nabij Rotterdam Centraal vastketende en dreigde een meegebrachte bom te laten ontploffen?
- niet alleen het trein-, maar ook het metro- en tramverkeer werd stilgelegd en het station ontruimd werd?
- de politie de laatste tijd klaarblijkelijk wel erg snel in paniek raakt?
- iemand die écht Rotterdam Centraal wil oplazen, dat niet van tevoren per telefoon gaat melden?
- de gereviseerde 4017 op 09-11 een proefrit maakte van Haarlem naar Den Haag HS en terug?
- treinstel 8711 is voorzien van cameratoezicht in de trein?

- op alle deuren midden boven een klein logootje van een camera staat?
- op 30 oktober de ABk 386 van het Nederlands Spoorwegmuseum bij de HTMU-werkplaats werd gespot?
- de 766 van de Hondekopclub gedurende het weekend van 10 en 11 november jl. in de HTMU-loods weer helemaal geel is geschilderd ten behoeve van filmopnamen over de treinkapingen ?
- Het stel – dat dringend aan revisie toe is - voorlopig in deze kleur blijft en dus ook zo de Oudejaarsrit op 29 december zal rijden?

MUSEUMNIEUWS

Museumspoorlijn S.T.A.R.

Status ketels Emma en Anna

Het seizoen 2007 heeft bewezen dat stoomtractie van groot belang is voor de exploitatie van Museumspoorlijn S.T.A.R. Echter, met één bedrijfsvaardige stoomloc is die exploitatie momenteel wel kwetsbaar. Om op relatief korte termijn toch over een reserve stoomlocomotief te kunnen beschikken heeft het bestuur van Museumspoorlijn S.T.A.R. besloten om voorrang te verlenen aan de revisie van locomotief 52 8060. In vergelijking met de "Emma" en de "Anna" is dit de meest realistische optie.

Voor de revisie van de 52 8060 zijn door het bestuur financiële middelen vrijgemaakt. Zodoende is de exploitatie op langere termijn zekerder van stoomtractie. Overigens is het primaire doel hierbij het vergroten van de beschikbaarheid van stoomtractie, de inzet van twee locs tegelijkertijd zal vanwege de benodigde tijd voor onderhoud niet of zelden voorkomen.

Deze keuze heeft tot gevolg dat de revisie van de "Emma" (alsmede die van de "Anna") is uitgesteld, beide locomotieven maken geen deel meer uit van het lopende subsidietraject. Hiervoor zal t.z.t. naar andere financieringsmogelijkheden moeten worden gezocht.

Gebouwen

De nieuwe rijtuigenloods is nagenoeg klaar. Het leggen van rails is inmiddels begonnen en binnen concentreert men zich op het afwerken. De infraloods is inmiddels ook gereed. Ook deze loods wacht op het leggen van sporen.

Van de uitbreiding van de bestaande werkplaats staat het staalskelet met wandbekleding gereed. Qua stijl vergelijkbaar met de bestaande wanden. De inrichting van deze uitbreiding zal in eigen beheer worden gerealiseerd.

Het metselwerk aan het seinhuis is gereed, er zal een houten opbouw op geplaatst worden, die qua uitvoering in grote lijnen gelijk is aan het originele seinhuis van Stadskanaal. Het houtloodsje bij de werkplaats is gereed.

Infra

Het werk aan de vrije baan is gereed, de laatste werkzaamheden concentreren zich te Stadskanaal. Hier worden de sporen in de nieuwe loodsen aangelegd. Alle nieuw gelegde en herlegde sporen op het gehele baanvak zijn nu onderstopt.

De bruggen op het baanvak Stadskanaal - Musselkanaal zijn allen gereed. Tussen Stadskanaal en Veendam zijn de 'grote' bruggen nabij de beide stations verwijderd. De brug over de Gasselternijveenschemond (ex-Akkrum) is op 11 november weer geplaatst. Hier ligt nu een dubbelsporige brug.

De werkzaamheden aan de brug bij Veendam zullen iets langer duren. Daarnaast wordt er nog gewerkt aan een aantal kleine bruggetjes tussen Wildervank (Dalweg 36) en het station Wildervank. De overige kleine bruggen (tussen Stadskanaal en Dalweg 36 en tussen station Wildervank en Veendam) zijn allen gereed.

Materieel

Aan stoomlocomotief TE 5933 worden deze winter enkele kleinere werkzaamheden uitgevoerd. Naar verwachting zal deze machine in 2008 het merendeel van de rijdagen rijden. De werkzaamheden aan de 52 8060 vorderen gestaag, er wordt naar gestreefd om de loc ergens in het jaar 2008 in dienst te kunnen stellen.

Van dieselloc D19 (Deutz) worden de wielstellen van nieuwe wielbanden voorzien. Deze worden eind november in Stadskanaal terugverwacht. De hele machine zal eveneens opnieuw geschilderd worden.

Stoomtrein Valkenburgse Meer

De twee gloednieuwe stoomketels voor de stoomlocs 5 en 8 zijn de afgelopen weken aangekomen bij de werkplaats van het Smalpoormuseum. Er kon direct begonnen worden met de opbouw van stoomloc 5. Aan de bodem van het onderstel van stoomloc 8 worden nog enkele reparaties uitgevoerd. Wanneer dat gereed is, kan ook aan de opbouw van de 8 begonnen worden. De beide ketels zijn gebouwd bij HKB ketelbouw in Venlo en zijn mogelijk gemaakt dankzij een subsidie van het Prins Bernard Cultuurfonds en de Mondriaan Stichting en de bijdragen van de donateurs aan het Ketelfonds.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Oudste rijdende locomotief van Nederland weer in opbouw

Vier maanden na de start van het project, maakt de restauratie van de oudste rijdende locomotief van Nederland goede vorderingen. Iedere vrije zaterdag werkt het projectteam in de werkplaats van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik in Hoorn verder aan het dienstvaardig herstel van de uit 1887 daterende stoomlocomotief NS 6513. Dankzij vele particuliere giften die intussen zijn gedaan, kunnen zij voorlopig vooruit!

Klinken en gieten

Tot 10 november 2007 werd de totaal versleten locomotief tot op de laatste schroef gedemonteerd. Op die datum is een begin gemaakt met het weer opbouwen van de eerste herstelde onderdelen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van historische technieken. De eerste van in totaal 2500 gloeiend heet gestookte klinknagels zijn met luidruchtige klinkhamers in de stalen platen geslagen, die uiteindelijk weer de watervoorraadbakken van de locomotief gaan vormen. In de komende weken volgt de rest van het frame.

Daarentegen worden andere onderdelen met behulp van moderne technieken gereconstrueerd. Zo zijn nylon mallen voor de nieuw te vervaardigen Gresham & Graven injecteurs (toestellen voor de ketelwatervoeding, zoals die op deze locomotieven werden gebruikt) eind oktober gemaakt met behulp van zogenaamde 'Rapid Prototyping' techniek bij TNO in Eindhoven. De mallen worden nu afgewerkt, waarna siliconen matrijzen worden gemaakt en het daadwerkelijke gieten van de bronzen toestellen kan gaan plaatsvinden.

Dankzij de particuliere bijdragen in het project kunnen in de komende maanden bij Machinefabrieken wielbanden en wielassen worden vervaardigd en zullen de beide cilinders worden gereviseerd. Deze zullen onder andere van nieuwe bussen worden voorzien. De (bak-)schuifkasten zullen worden gevlakt.

Historisch onderzoek

In archieven en documentatie wordt op dit moment gezocht naar de exacte beschrijving van de locomotieven, die de NS tot in de jaren 1930 als serie 6500 in dienst had. Dit is vroeg in het restauratieproces, maar het vinden van juiste oude kleuropigmenten neemt altijd veel tijd in beslag. Gekeken wordt naar een uitvoering in een donkergroene kleur met zwarte en witte biesen, die rond 1920 de overgang markeerde van Staatsspoorwegen naar Nederlandsche Spoorwegen. Hierdoor kan de locomotief een markant stadium in de Nederlandse spoorweggeschiedenis laten zien.

Particuliere giften

Doordat stoomlocomotief NS 6513 geen 'monumenten' status heeft in de 'Collectie Nederland' kan geen aanspraak worden gemaakt op subsidies van culturele instellingen. Het succes van het project is afhankelijk van de welwillendheid van mensen en bedrijven die dit landelijke project een warm hart toedragen. De restauratie van de antieke locomotief zal de komende jaren geheel worden uitgevoerd door vrijwillige, onbetaalde medewerkers bij de Museumstoomtram. De financiering wordt geheel mogelijk gemaakt door particuliere giften. Op dit moment is hiermee nu al de helft van het totale project gefinancierd.

Voor meer informatie over of het ondersteunen van het project kan men contact opnemen met de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik: e-mail: sdcc@museumstoomtram.nl of Tel. 0229-214862. Laatste nieuws rond de restauratie van de locomotief is te vinden op de website www.museumstoomtram.nl. De locomotief is in al haar onderdelen (ook in de winter) te bezichtigen in de werkplaats van de Museumstoomtram te Hoorn.

Arnhem krijgt een trolley museum

Arnhem krijgt een museum over de geschiedenis van het trolleybusvervoer in de gemeente.

De collectie is afkomstig van oud-buschauffeur Bennie Aalbers, die veertig jaar alles heeft verzameld wat met het openbaar vervoer in Arnhem te maken heeft.

Het museum is gevestigd in drie ruimten boven de remise van vervoermaatschappij Connexxion aan de Westervoortsedijk. Die ruimten werden tot voor kort gehuurd door de politie, maar die is vertrokken. "Nu heeft Connexxion ze beschikbaar gesteld voor mijn collectie", zegt Aalbers, die in maart met de vut is gegaan. Sindsdien is hij bezig met de voorbereidingen voor het museum. Het museum beoogt een overzicht te geven van het trolleybusvervoer in Arnhem. De trolleybus deed zijn intrede in de stad op 5 september 1949. Voor de oorlog reden er trams door de stad. Nu is Arnhem de enige gemeente in Nederland waar nog trolleybussen rijden. In Nijmegen reden trolleybussen van 1952 tot 1969.

Het museum bestaat uit drie kamers, die in chronologische volgorde de geschiedenis behandelen. Het trolleyvervoer is sinds 1949 in Arnhem verzorgd door het Gemeente Vervoerbedrijf Arnhem, de Gelderse Vervoer Maatschappij, Oostnet en nu Connexxion.

De collectie van Aalbers bestaat uit foto's, schaalmodellen van bussen, uniformen, kaartjes en andere toebehoren. In de hal worden bezoekers op het museum geattendeerd door oude haltepalen. Ook is daar een stukje bovenleiding opgehangen. De opening van het museum vond op 7 november jl. plaats bij gelegenheid van de presentatie door het Poolse bedrijf Solaris/Gegelec van een nieuwe, twaalf meter lange trolleybus aan Connexxion. De Arnhemse bussen van deze lengte zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Of Connexxion de Poolse bussen gaat aanschaffen, is nog niet zeker. Solaris/Gegelec is een van de leveranciers die daarvoor in aanmerking komt.

Het Arnhemse trolley museum is voorlopig alleen donderdagmiddag open van een tot vijf uur. Bij grote belangstelling behoort uitbreiding van de openingsuren tot de mogelijkheden. Aalbers zelf en twee oud-collega's fungeren als zaalwacht.

(De Gelderlander)

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, november 2007, nummer 2007-11 * NS in Engeland: Northern Rail * De Lötschberg-basistunnel * De eerste Amsterdamse achtassers (vervolg) *

www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, november 2007, nr. 9 (249) * De nieuwe Sprinter ziet het daglicht! * Roll-out eerste Veolia-treinstel * Kraansikken en Geelbanders, ontwikkelingen bij de Stichting Locomotor * De eerste ervaringen met de serie 189 * Railion + NSM = Vracht 84 NL * Veolia: de stand van zaken (2) * Dieseldagen ZLSM 2007 * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, november 2007, nr. 11 * HSL-Zuid in fasen in dienst * Schaduw over oude Duitse elocs * 30 jaar RailHobby * Railview * Burlington Route, pionier van de Amerikaanse stroomlijntrein * FS TEE ALn 442+448 *

www.railhobby.nl

Strassenbahn Magazin, November 2007, 38^e jaargang, nr.217. ISSN 0340-7071*10815, 100 blz., €7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal o.m.: Tramlijn 709 mag dan toch na lange strijd in Neuss blijven rijden * Hoofdartikel: Het tramsysteem van Zürich bestaat 125 jaar, dus een bijzonder uitvoerig artikel in woord en beeld * In Leipzig smeedt men plannen voor de toekomst * Uitbreidingsplannen voor de tram in Würzburg worden uit de doeken gedaan * Verslag van het grote feest in Brandenburg n.a.v. 100 jaar elektrische tram * Het succes van de 100% LVT Variobahn * De geschiedenis van de drie-assige trams van Leipzig * Het trambedrijf van Calcutta (India), waar zelfs nog trams ouder dan 70 jaar de dienst uitmaken * In de modellenrubriek o.m. de nieuwe Keulse Iv-trams * De geschiedenis van de paardentram is toe aan deel 2 * Aandacht voor de regiostrams van vroeger, waarover inmiddels een boek werd gepubliceerd * Tenslotte deel 1 over trammusea: Deze keer over het museum in Schönberger Strand bij Hamburg. (www.geramond.de)

ThN

FERN-EXPRESS, Nr. 95 / 3-2007. Dit nummer is geheel gewijd aan een vergelijking tussen de Albula/Berninabahn en andere berglijnen in de wereld zoals daar zijn de Tibet-spoorweg in China, de Darjeeling en Nilgiri in India, het spoor in Eritrea, in Ecuador, de Cumbress Toltec in de USA, de Cerdagne in Frankrijk (le train jaune) en de Semmering in Oostenrijk en dan tenslotte Zwitserland zelf met de Gotthard. Verder nog kort Internationaal nieuws. Weer interessant allemaal. A4, 51 blz., 10,80 euro. Dit blad verschijnt 4x per jaar. Abonnement: 36,40 euro + porto. U leest hier niet het alledaagse, namelijk over spoorwegen die elders nooit behandeld worden. Zeer aanbevolen. www.fern-express.de

Schweizer Eisenbahnrevue. Behalve het vele Zwitserse en internationale nieuws de volgende artikelen: nieuwe TRAXX-locs in Italië, een lang verhaal . Een verslag van het feestweekend vanwege het Gotthard-jubileum, waarbij onder andere ook een trein met 2 Tsjechische stoomreuzen aanwezig was, alsmede een trein met 01 in dubbeltractie. Dan een pagina gewijd aan een Japanse pendolino-Shinkansen. Vervolgens een artikel over de Ost-West Express, later Jan Kiepura (Moskou-Aken-Parijs). Verder de veranderingen in de City-Night Express in Duitsland, de Arlberg omleiding via de Allgäu (Kempten). Ook is er een verhaal gewijd aan het Finöv-fonds ter financiering van grote spoorprojecten. Dan zijn er nog enkele korte artikelen, onder andere over de Brünig-lijn. De nieuwsrubrieken zijn zeer uitgebreid. 49 blz. A4 met veel actuele kleurenfoto's, prijs 10,20 euro. www.minirex.ch

B O E K E N

Bij **Aprilis** verscheen een autobussenboek getiteld "**Toen Schutte nog door Zwolle reed**". De firma "buste" van 1935 tot 1985. Hier is dus de **Geschiedenis van het Bedrijf**. De subtitel is dan ook **Bussen van Schutte 1935-1985**. Niet alleen gaat het over het openbaar vervoer maar voornamelijk ook over de touringcars, die heel Nederland doorkruisten. Opvallend waren vooral de fraai beschilderde Volvo's. Het boek heeft een kleurencover: de rest van de 130 illustraties zijn in zwart/wit. Handig is het typenoverzicht met foto + gegevens. Het hele bedrijf passeert in dit boek de revue. Tegenwoordig komen dit soort particuliere vervoerders niet meer voor. Wij moeten het doen met buitenlandse bedrijven. Weer een stuk identiteit "achter de Rhododendrons" verdwenen! We schreven "lokale interesse": laat het maar zijn algemene busbelangstelling. Wij hopen dat Aprilis nog eens met een boek komt over "De Weduwe" met haar prachtige klassiekers rond Amersfoort of over de Gelderse Tramwegen met haar prachtige kleurenschema. Wie weet! 96 blz., 130 illustraties, 19,50 euro, 22 bij 22 cm. ISBN 978-90-5994-149-6. www.aprilis.nl

EISENBAHN KURIER <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Auf Dienstreise (W.Löckel). Het levensverhaal van Adolf Dormann, voormalig directeur van Reichsbahndirektion Mainz. Hij was ook hobbyfotograaf en maakte tijdens zijn werk veel bijzondere opnamen zoals de aflevering van nieuwe locomotieven, ongelukken. De meeste foto's stammen uit de DB-tijd, zijn zwart/wit en van een bijzonder goede kwaliteit. Er zitten ook bijzondere platen bij zoals van de kleine serie 71, een 2-assige "Einheits"-tenderloc en van de Alweg proeftrein (een eerste magneetbaan). Verder bijvoorbeeld ook een Zwitserse Gyrobus (een soort trolleybus). Hij maakte ook een paar dienstreizen naar het buitenland, waarvan tevens acte. De schrijver nam de nalatenschap van Dormann over en heeft het boek voorzien van bijzonder goede foto's. Hoewel een persoonlijk verhaal is er toch voldoende belangrijke documentatie. 128 blz., 30 bij 21 cm, circa 200 foto's, 29,80 euro, ISBN978-3-88255-299-7. Bestelnummer is niet vermeld.

Internationale Schnellzüge und deren Reisezugwagen, der DDR 1949-1990 (Rico Bogula). Een A4 bijbel van de eerste orde! Wij hopen dat er ooit eens zoiets over de DB komt. Het boek beschrijft onder andere alle binnenlandse wagentypen die in Bautzen en Görlitz gebouwd werden en geeft verder een overzicht van de vaak bonte treinsamenstellingen. Grote DDR namen waren Berolina, Tourex en Metropool. Na een hoofdstuk over de wagens volgt een verhandeling over maar liefst 33 naamtreinen, waaronder de Warschau Express. Andere klinkende namen waren Kiev-Express, Karlex, Vindobona etc. etc. Ook zijn er schema's van de wagensamenstellingen. Dan volgt een hoofdstuk over de "naamlozen" zowel in het binnen- als in het buitenlandse verkeer met onder andere Berlijn - Hoek van Holland. Veel Poolse bestemmingen vindt u in dit hoofdstuk. Maar liefst 380 zwart/wit foto's van meest hoge kwaliteit en ook 45 kleurenfoto's. Bij de zwart/wit opnamen overheerst de stoom. Het is allemaal historie maar daarom juist interessant en van bijzondere waarde. Dit boek is echt een topper van een voor ons tot nu toe onbekende auteur. A4, 304 blz., 39,90 euro. Geen bestelnr. vermeld, wel een ISBN, nr. 978-3-88255-720-6.

In de serie **Eisenbahn Bildarchiv** verscheen deel 27, getiteld **Die V200 der DB**. Gerhard Gresz verzamelde kleurenfoto's uit het meer dan 30-jarige bestaan van deze fraaie diesellocomotief die na haar einde bij de DB ook nog actief werd in Zwitserland, Italië, Griekenland en zelfs in Saoedi-Arabië. Sommige machines zijn nu weer terug in Duitsland vanuit Griekenland. Er zijn overigens maar een paar plaatjes van deze escapades. 96 blz., 23,5 bij 16,5 cm. oblong, 100 kleurenfoto's, ISBN-978-3-88255-366-6. Geen bestelnr. vermeld.

In de serie **Eisenbahn-Kurier spezial** verscheen nr. 86, getiteld **Die Eisenbahn in Saarland**. Het Saarland heeft hetzelfde karakter: kolen en staal op weg naar het einde. Grote centra zijn hier Völklingen, Dillingen en Saarbrücken. De brochure begint in 1850. Vlak na WO-2 was het spoor daar zelfstandig. Het kwam onder een Franse bezetting uit en werd nog geen DB. Dit duurde tot 1957. De verschillende perioden zoals WO-1 en 2 maar ook de Keizertijd worden apart besproken. Er is tweemaal aandacht voor een bestandsop-

name van de locomotieven, namelijk in 1949 en 1953. Verder worden behandeld het wagenpark, de dieselstellen, industrieloos en werkwagens. Verder de jaren na 1957, 1960, de 80- en 90-er jaren en een hoofdstuk met de veelzeggende titel: "Terugtocht". De zware industrie is hier zoals al eerder vermeld ook op zijn retour. Tenslotte: Bahnreform tot heden. Kleur- en zwartwitfoto's bij de vleet! Een slotopmerking over de historie nog: tweemaal is er met een referendum over Saarland beslist, namelijk vóór 1940 (toen het nog Frans gebied was) en na 1945, toen dezelfde situatie dreigde. Ondanks armoe en verwoestingen in heel Duitsland koos men hiervoor. A4, 96 blz., 9,90 euro, bestelnr. 1833.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

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

www.spoorwegmuseum.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.

1 december 2007, 10 - 15 uur: Modelspoorbeurs SPIJK-SPOOR in Delta te Poortugaal, www.spijkspoor.nl

8 december 2007 t/m 4 februari 2008: expositie over 30 jaar metro in Amsterdam in de Openbare Bibliotheek Amsterdam aan de Oosterdokskaai 143. <http://www.oba.nl/>

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

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

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

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

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

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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 stoomloos 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, typfouten e.d. Aankondigingen 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 ?

1751 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

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

Onderstaande foto's zijn te bestellen door overschrijving van het verschuldigde bedrag op girorekening 791154 t.n.v. Railfoto, Heemskerk.

Prijs: € 1,00 per foto; verzendkosten € 1,50 per bestelling.

Vermeldt u adres en fotomummers: dit kan ook per post of e-mail.

lijst nr. 2A.**HTM-Den Haag, 1966**

zwart/wit foto's 10x15 cm.

fotonummer:	omschrijving:	datum:
Opmerking foto's lijn 8>	Spoorvernieuwing Gevers Deynootweg: richting Holl.Spoor via hulpspoor; richting Schev.-Zeebad omleiding via lijn 14.	
1143.6016	lijn 10: inkomende dienst vanuit remise Scheveningen via lijnen 8 en 14 naar Pr.Mauritslaan; emr 1145. Gevers Deynootweg/Badhuiskade.	26 .2.1966
1143.6018	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1152. Scheveningseweg, boog Kanaalweg. Omleiding via lijn 14.	26.2.1966
1143.6019	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1122. Brug Nieuwe Duinweg.	26.2.1966
1143.6020	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad, emr 1140. Nieuwe Duinweg, boog Nieuwe Parklaan. Omleiding via lijn 14/9.	26.2.1966
1143.6022	lijn 10: Pr.Mauritsl. – Trekweg; emr 1166. Ketelstraat.	27.2.1966
1143.6024	lijn 10: Pr.Mauritsl. – Trekweg; emr 1162. Cromvlietplein.	27.2.1966
1143.6025	lijn 10: Pr.Mauritsl. – Trekweg; emr 1162. Cromvlietplein/Stuwstraat	27.2.1966
1143.6026	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsl.; emr 1166. Draaistraat.	27.2.1966
1143.6027	lijn 10: Pr.Mauritsl. – Trekweg; emr 1175. Draaistraat.	27.2.1966
1143.6028	lijn 36: Den Haag – Voorburg; emr 1211. Rijswijkseweg bij Draaistraat.	27.2.1966
1143.6029	lijn 10: Pr.Mauritsl. – Trekweg; emr 1135. Boog Rijswijkseweg/Draaistr.	27.2.1966
1143.6031	lijn 37: Delft – Den Haag; emr 1205. Rijswijk, Haagweg. Oude situatie.	7.3.1966
1143.6034	lijn 36: Voorburg-Den Haag; emr 1201. Rijswijk, Haagweg.	7.3.1966
1143.6035	Als 1143.6034; emr 1201 linksachter. Rijswijk, Haagweg. Oude situatie: tramsporen rechts op de hoofdrijbaan.	7.3.1966
1143.6036	lijn 12: Staatsspoor – Markenseplein; emr 1217. Beginpunt Staatsspoor. 1217 met dakbel en signaalhoorn naast lijnfilmkast.	7.3.1966
1143.6038	lijn 8: Holl.Spoor - Schev.Zeebad; emr 1144. Boog Alexanderstraat / Javastraat.	7.3.1966
1143.6104	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1131. Javastraat.	7.3.1966
1143.6105	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1137. Boog Alexanderstraat / Javastraat.	7.3.1966
1143.6106	lijn 7: De Sav.Lohmanpl. – Ln.v.NOI; emr 1178. Javastraat.	7.3.1966
1143.6107	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1121. Boog Alexanderstraat / Javastraat.	7.3.1966
1143.6108	lijn 7: De Sav.Lohmanpl. – Ln.v.NOI; emr 1175 (achterzijde). Javastraat op aftakkend wissel met lijn 8 (Alexanderstraat) en tramsein "7" "8".	7.3.1966
1143.6109	lijn 7: Ln.v.NOI – De Sav.Lohmanpl.; emr 1199. Javastraat.	7.3.1966
1143.6110	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1131. Kanaalweg. Omleiding	7.3.1966
1143.6111	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1131. Kanaalweg. Omleiding.	7.3.1966
1143.6112	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1140. Kanaalweg, éénrichting gedeelte, omleiding via lijn 14.	7.3.1966
1143.6113	Als 1143.6112. Kanaalweg boog Duinweg. Omleiding via lijn 14.	7.3.1966
1143.6114	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1127. Kanaalweg / Duinweg.	7.3.1966
1143.6115	lijn 8: Holl.Spoor – Schev.-Zeebad; emr 1136. Nieuwe Parklaan.	7.3.1966
1143.6116	Als 1143.6115; emr 1136 linksachter. Omleiding via lijn 14.	7.3.1966
1143.6117	lijn 8: Schev.-Zeebad – Holl.Spoor; emr 1136. Gevers Deynootweg. Op hulpspoor. Nieuwe tramsporen in aanleg.	7.3.1966
1143.6118	Als 1143.6117. Gevers Deynootweg bij Badhuiskade.	7.3.1966
1143.6119	lijn 8: Schev.-Zeebad - Holl.Spoor; emr 1144. Gevers Deynootplein, overgang naar hulpspoor op Gevers Deynootweg.	7.3.1966
1143.6120	Proefrit emr 1108 (film: 16 BUITEN DIENST). Gevers Deynootplein.	7.3.1966
1143.6127	lijn 36: Voorburg – Den Haag, emr 1211. Rijswijk, Haagweg bij Broeksloot. Rechts: aanleg nieuw tramspoor richting centrum.	8.5.1966
1143.6128	lijn 10: Trekweg - Pr.Mauritsln.; emr 1172 (achterzijde). Broekslootkade	8.5.1966