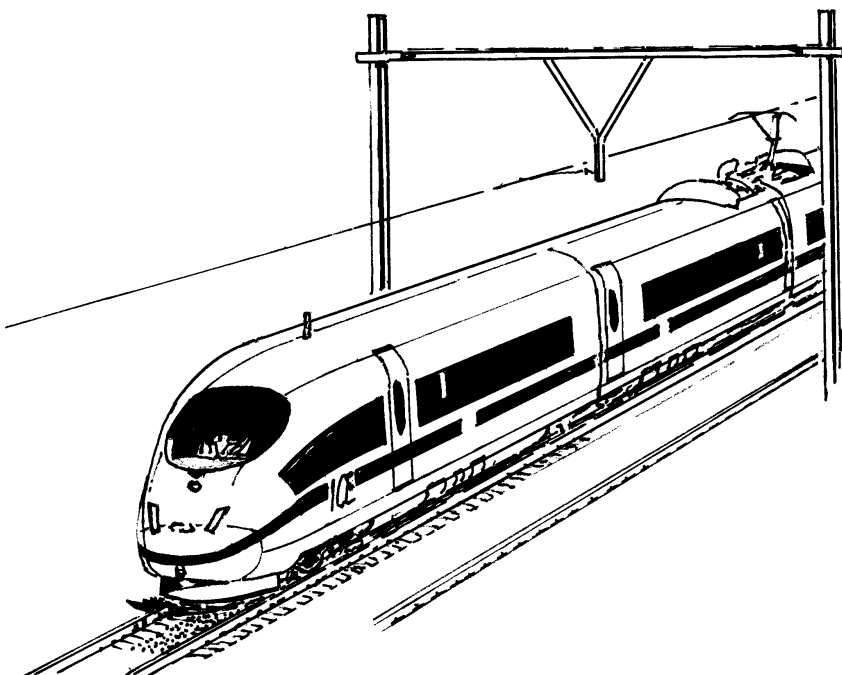
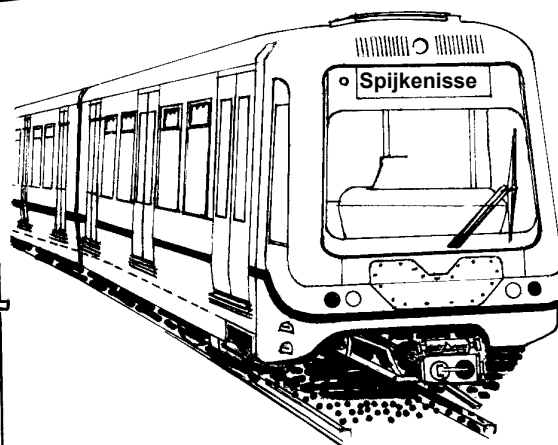
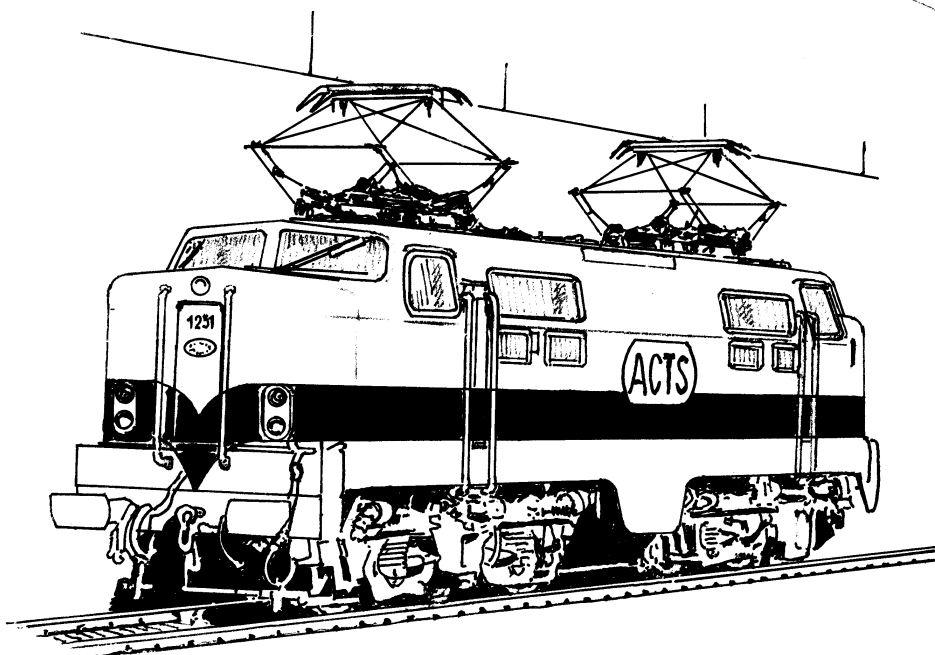
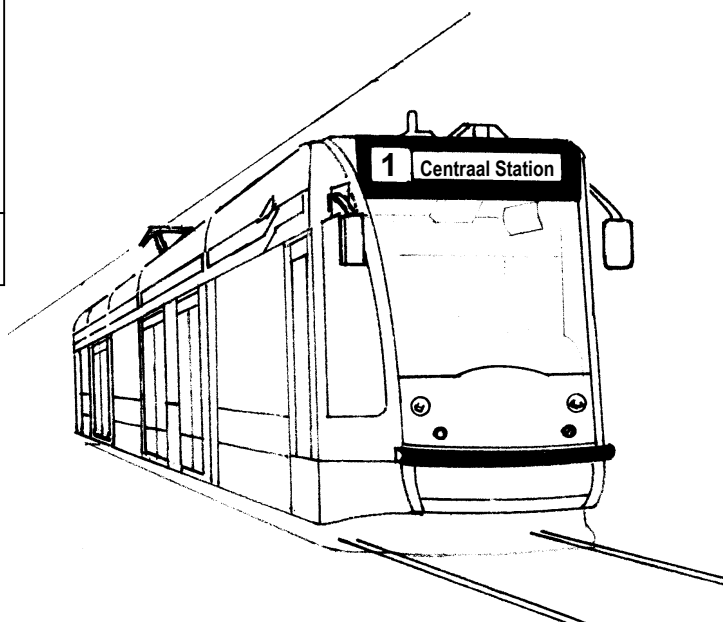


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 588 – december 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 12 (588)
december 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.

Efficiency-onderzoek stadsvervoer

Staatssecretaris Tineke Huizinga publiceerde op 30 november het rapport "Benchmark GVB, HTM, RET en GVU". In dit rapport wordt een vergelijking gemaakt tussen de efficiency van de Nederlandse stadsvervoerbedrijven en het streekvervoer. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de sectoren bus, tram en metro. Het positieve nieuws is dat de stadsvervoerders de efficiency sinds 2000 flink hebben verbeterd. De kosten daalden met zo'n 10 tot 15 procent. Dat positieve blijkt echter relatief te zijn, want de efficiency nam in het streekvervoer met 20 tot 35% toe. Belangrijkste reden voor deze verbetering is de invoering van marktwerking, waardoor de streekvervoerders werden gedwongen om efficiënter te werken. De stadsvervoerders zijn wat dat betreft dus verder achterop geraakt.

Het in vakbondskringen vaak gehoorde adagium dat de aanbestedingen leiden tot kwaliteitsverlies voor de reiziger wordt ook effectief ontkracht. De reizigers in de aanbestede gebieden mochten zich verheugen op nieuw materieel, meer faciliteiten en een uitgebreidere dienstregeling (dat laatste dan voor zover de bezuinigingen de uitbreiding niet min of meer ongedaan maakten). De stadsvervoerders wisten de kwaliteit en de omvang van het dienstregeling-aanbod veel minder te verbeteren, zetten gemiddeld veel ouder materieel in en bieden minder voorzieningen. De klanten zien dit blijkbaar ook, want de tevredenheid van de reizigers in aanbestede concessies ligt hoger dan in niet-aanbestede concessies, en zelfs aanzienlijk hoger dan in het stadsvervoer.

De onderzoekers hebben de prestaties van de stadsvervoerders niet alleen vergeleken met het streekvervoer, maar ook met een "best practice". Dit zijn samenstellingen van de beste prestaties van de onderzochte bedrijven waarmee een indicatie van een haalbaar marktconform kostenniveau is bepaald. Daarbij is steeds gekeken naar de kosten per dienstregelingsuur (het inzetten van één voertuig in de dienstregeling gedurende één uur, waarbij remiseritten en eindpuntrust niet worden meegerekend), zodat een redelijke vergelijking is gemaakt. Uit de vergelijkingen blijkt dat:

- De kosten van **metro**-exploitatie bij het GVB 20% hoger liggen dan bij de RET. De RET zou op haar beurt nog 20% goedkoper kunnen werken. De belangrijkste oorzaak van de hogere kosten bij het GVB is overigens de kosten voor de sociale veiligheid; zonder die kosten zou het GVB iets goedkoper zijn.

- Bij de **tram** zijn GVB en HTM het efficiëntst, de RET is zo'n 5% duurder. Op basis van best practice zouden de kosten van GVB en HTM ongeveer 10% lager kunnen, bij de RET 15%.

- Bij de **bus** beschikte men alleen over gegevens van het GVB. Uit een vergelijking met het streekvervoer blijkt dat de kosten hier nog zo'n 15% lager zouden kunnen. In die vergelijking is het verschil in arbeidsproductiviteit tussen stads- en streekvervoer (een streekbus-chauffeur zit per mensjaar circa 20% meer uren achter het stuur) nog niet eens meegenomen. Hoewel deze conclusies niet zomaar vertaald kunnen worden naar de busbedrijven van HTM en RET, is het niet onaannemelijk dat de verschillen daar vergelijkbaar zijn.

In alle gevallen leveren de stadsvervoerders hun reizigers en opdrachtgevers dus niet de kwaliteit en het aanbod waar zij feitelijk recht op zouden hebben.

De betekenis van dit onderzoek zou wel eens heel groot kunnen zijn. Immers, de Europese regelgeving geeft weliswaar de mogelijkheid om stadsvervoer zonder aanbesteding te gunnen aan een stadsvervoerder, maar stelt daar wel enkele eisen aan. De belangrijkste eis is die van marktconformiteit, wat wil zeggen dat het stadsvervoer onderhands mag worden gegund aan HTM, RET of GVB mits deze bedrijven even efficiënt zijn als andere, commerciële vervoerders. Wanneer een overheid zich niet aan deze bepaling houdt wordt de teveel betaalde exploitatiebijdrage aangemerkt als "ongeoorloofde staatssteun", hetgeen resulteert in verplichte terugbetaling van de teveel ontvangen bijdragen en in boetes van de EU. De staatssecretaris memoreerde dit risico al bij het debat over het afschaffen van de aanbestedingsverplichting in het stadsvervoer, maar de waarschuwing werd in de wind geslagen.

Dit rapport toont juist glashard aan dat de stadsvervoerders nog verre van marktconform werken. De in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam gewenste onderhandse gunning van het busvervoer kan daar wel eens op stuk lopen, want voor de streekvervoerders is dit natuurlijk de best denkbare onderbouwing voor het aanspannen van een procedure tegen zo'n onderhandse gunning. In Den Haag heeft men dat vermoedelijk het best begrepen, gelet op de voorzichtigheid waarmee het Stadsbestuur met het stilleggen van de aanbestedingsprocedure omgaat. De Rotterdamse dadendrang lijkt met deze onderzoeksresultaten op zak eerder een juridische zelfmoordpoging.

A M S T E R D A M

€2,7 miljoen boete voor GVB

GVB moet een boete van 2,7 miljoen euro betalen omdat de bussen, trams en metro's niet genoeg op tijd rijden of zelfs uitvallen.

Het bedrag is gebaseerd op de prestaties van GVB in de eerste zes maanden van 2007. Die bleven achter bij de afgesproken normen. De klanttevredenheid steeg wel.

Met name metroreizigers oordeelden in het eerste half jaar positiever over GVB. De sociale veiligheid verbeterde ook. GVB krijgt voor deze positieve punten een bonus van 600.000 euro. Daar staat tegenover dat te veel trams en bussen helemaal niet rijden. Het gaat dan om één à twee op de honderd ritten. De bussen, trams en metro's die wel vertrekken, doen dat te vaak niet volgens dienstregeling.

Van de bussen vertrok 64 procent op het geplande tijdstip, waar de norm op 73 procent ligt. Bij de trams is het beeld iets beter, met een score van 68 procent, terwijl de stadsregio de lat op 78 procent had gelegd.

Van de metro's vertrok 76 procent op tijd, waar 87 procent was afgesproken.

Daarnaast laat de toegankelijkheid van bussen voor mindervaliden te wensen over.

Stiptheidswaanzin

Sinds enkele weken dienen trams, metro's en bussen op tijd (niet te vroeg en niet te laat) van het beginpunt te vertrekken. Voor elk voertuig dat niet op tijd vertrekt legt opdracht-gever Stadsregio Amsterdam een boete op. In de pers heeft dat heel wat teweeg gebracht. Het regent artikelen en ingezonden brieven over deze kwestie. Helaas slaat de pers de plank fiks mis; vermoedelijk heeft de pers zich laten beïnvloeden door de vakbonden en nu gaat het gerucht dat trams, metro's en bussen op alle haltes op tijd moeten vertrekken en dan mensen op de halte achterlaten door de deur voor hun neus dicht te gooien. Helaas, geheel bezijden de waarheid.

Trams, metro's en bussen dienen vanaf de beginpunten op tijd te vertrekken. In de praktijk zal dit tot weinig problemen leiden alleen op het CS komt het op tijd vertrekken nogal eens in de knel omdat de rij toestromende reizigers constant blijft doorgaan en het vaak voor komt dat een tram of bus nooit op tijd kan vertrekken. Bij GVB heeft men aan de westzijde bij de tramlijnen speciale personen ingezet om deze stroom reizigers af te knippen zodat een tram op tijd kon vertrekken. De resultaten waren goed maar de toezicht-houders zijn al weer vertrokken. Inmiddels vindt een dergelijk project plaats bij de bus op het busplatform aan de oostzijde van het plein. Ook dit zorgt voor goede resultaten. Onderweg halteren trams en bussen op de normale wijze en worden geen passagiersstromen afgekap, zoals in de pers wordt gesuggereerd.

Wel komt het regelmatig voor dat een tram of bus die inmiddels heeft gehalteerd zijn deuren niet meer open doet omdat de tram of bus inmiddels een stukje is opgereden om het verkeerslicht te beïnvloeden en dan is opnieuw de deur opendoen een grote bron van vertraging omdat de prioriteit dan verloren gaat.

Een ander probleem is nog wel de discipline van het personeel om op tijd te vertrekken. Vanaf het hoofdeindpunt (het z.g. koffie-eindpunt) wordt nog wel op tijd of iets te laat vertrokken maar vanaf het andere eindpunt (B-eindpunt) vertrekken de trams en bussen vaak wat te vroeg om wat meer tijd aan het koffie-eindpunt te hebben en dat levert dan wel een boete op. Dit heeft veel te maken met de cultuur binnen het bedrijf en er zal nog een lange weg te gaan zijn om deze cultuur te doorbreken. Het bedrijf is echter op de goede weg en om of de aanbesteding of de onderhandse gunning ook in 2011 binnen te slepen is het van groot belang dat men ook deze zaak uit de wereld helpt.

Daar het grootste probleem zich voordoet aan het Centraal Station lijkt het ons van groot belang dat er na de goed verlopen proeven eens nagedacht gaat worden over het definitief instellen van begeleiders

om er voor de zorgen dat de trams en bussen op tijd kunnen vertrekken. Het is van belang voor de passagiers die daarmee op een op tijd rijdend en regelmatig rijdend openbaar vervoer worden getraakteerd. Anderzijds is het ook goed voor de reputatie van het bedrijf en ook komen er dan geen boetes meer van de Stadsregio die daarnaast het bedrijf ook een grotere mogelijkheid biedt om ook na 2012 de vervoerder van Amsterdam te kunnen zijn. De proef op het Stationsplein blijkt te zijn geslaagd maar het lijkt er op dat zoals zo vaak een geslaagde proef niet tot definitieve invoering leidt.

Tenslotte had het bedrijf zelf wel eens wat alerter mogen reageren op de artikelen in de dagbladen en op AT5. Het bedrijf kan daarmee voorkomen dat het weer eens negatief in de pers wordt neergezet.

Ook in de communicatie is er nog veel nodig om tot een cultuurslag te komen.

GVB goedkoop met OV-chipkaart

Na invoering van de OV-chipkaart geldt in bus, tram en metro een vast tarief van tien cent per kilometer. Daarmee zijn Amsterdammers goedkoper uit dan inwoners van Rotterdam en Den Haag. De provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam hebben vorige maand tot dit tarief besloten.

De invoering van de OV-chipkaart, volgend jaar, maakt het mogelijk per gereisde kilometer te betalen. Na een overgangperiode verdwijnen de strippenkaart en de zonegrenzen, waardoor nu voor een kort traject soms toch drie strippen moeten worden afgestempeld.

Volgens de provincie en de Stadsregio - opdrachtgever van GVB - betalen reizigers straks gemiddeld net zoveel als nu. Maar reizigers die met de strippenkaart nu veel kilometers maken binnen één zone, zullen duurder uit zijn.

Behalve het kilometertarief betalen alle passagiers in elk geval een basistarief van zeventig cent, vergelijkbaar met de strip die nu bij elk traject moet worden afgestempeld. Ook de kortingen voor kinderen en ouderen blijven bestaan. Kinderen tot twaalf jaar en ouderen krijgen net als nu 34 procent korting.

Reizigersvereniging Rover is tevreden. De openbaarvervoerbedrijven wilden gemiddeld elf cent per kilometer, aldus Rover.

In Rotterdam is het tarief inderdaad elf cent per kilometer, in Den Haag is het dertien cent en in Utrecht twaalf.

Zeker tot 1 januari 2009 blijft de strippenkaart bestaan.

(Het Parool)

Aanpassing bovengrondse metrostations

Naast de buitendienststelling van het ondergrondse traject van de Oostlijn tussen Amstelstation en CS in de hoogzomerdienst van 2008 (zeven weken) zal ook op het bovengrondse deel in de normale winter- en zomerdienst sprake zijn van werkzaamheden. Van de meeste bovengrondse metrostations moeten de vloeren en daken worden vervangen.

In de maanden februari en maart worden de stations Venserpolder, Verrijn Startweg en Gein aangepakt. Er is dan steeds een zijde van het perron afgesloten, waarbij station Verrijn Stuartweg in een richting niet wordt bediend en station Venserpolder in de spits niet wordt bediend. Voorts wordt lijn 50 dan tijdelijk ingekort tot station Bullewijk wegens capaciteitsproblemen bij Station Gein. In de periode oktober en november volgen de stations Diemen Zuid, Gaasperplas, Holendrecht en Reigersbos. In deze periode wordt op Station Diemen Zuid niet gestopt en wordt lijn 50 wederom ingekort tot Bullewijk. In maart en april 2009 volgt station Bullewijk waarbij aan de werkHzijde voorbij wordt gereden en Van der Madeweg waarbij wel normaal kan worden gehalteerd. In juni en juli volgt dan tenslotte station Strandvliet (ivm. voetbalpauze) waarbij aan de werkHzijde niet wordt gehalteerd.

Jaardienstregeling 2008

Op zondag 9 december ging de nieuwe jaardienstregeling 2008 in. Deze dienstregeling is van kracht tot eind 2008. Enige uitzondering is de hoogzomerperiode (schoolvakanties) waarbij in een periode van zeven weken een beperkte dienst wordt gereden. Gedurende alle andere weken wordt de winterdienstregeling gereden.

Hieronder een overzicht van de wijzigingen in de lijnenloop, de dienstregelingen en de materieelinzet:

Lijnenloop

Lijn 30: Nog tot november 2008 geldt voor lijn 30 wegens wegwerkzaamheden aan de Schellingwouderdijk een omleiding via Monnikendammerweg – Zuidezeeweg – Lieriergouw - Schellingwouderdijk v.v.

Lijn 46: In Noord vervalt de grote lus en wordt gereden via IJdoornlaan – Waddenweg - Buikslotermeerplein - Olaf Palmenplein v.v. In Zuidoost neemt lijn 46 en traject van lijn 244 over via Hoogoorddreef – Lemerbergweg - Laarderhoogteweg - Muntbergweg vv.

Lijn 231 en 233: In Westpoort (Sloterdijkgebied) vervalt de route via de Westpoortweg. Beide lijnen rijden in het vervolg via de Australiëhavenweg – Bornhout - Scharenburg.

Lijn 244: wordt opgeheven. De route wordt overgenomen door lijn 46 (zie hierboven).

Dienstregelingen

Lijn 15: Lijn 15 gaat in de ochtendspits van een 7½-minutendienst naar een 10-minutendienst op het gehele traject. Op het drukker gedeelte tussen Station Sloterdijk en Station Zuid wordt lijn 15 in de ochtendspits en middagspits versterkt met lijn 315 die eveneens om de 10 minuten gaat rijden waardoor op het traject Sloterdijk-Station Zuid in de spitsuren een 5-minutendienst ontstaat. Lijn 315 rijdt echter niet tijdens de schoolvakanties.

Lijn 21: In de ochtendspits wordt de frequentie verhoogd van 10 naar 7½-minuten.

Lijn 41: In de ochtendspits wordt de frequentie verhoogd van 10 naar 7½-minuten. Voorts wordt op zaterdagmiddag de frequentie verhoogd van 15 naar 10 minuten.

Lijn 245: In de vroege ochtend is een extra rit toegevoegd.

Lijn 247: In de vroege ochtend is ook op deze lijn een extra rit toegevoegd.

Lijn 336: Deze lijn rijdt alleen nog in de ochtendspits. De middagritten vervallen.

De lijnen 32,33,34,35 en 36 gaan in de ochtendspits al eerder de hoogfrequente dienst rijden.

Dienstuitvoering

De afgelopen twee weken was het nog altijd kwakkelen met de dienstuitvoering bij de metro. Dit alles wordt veroorzaakt door materieelproblemen. De Zilvermeeuwen 1/44 geven geen problemen zodat een normale dienstuitvoering op lijn 53 en 54 wel verzekerd is. Doch op lijn 50 rijden er vrijwel dagelijks een of twee diensten met slechts twee CAF-stellen. De vele defecten zijn de oorzaak van dit tekort, dat zich overigens ook voordoet bij de BN-stellen waardoor het soms voorkomt dat er wel tot vier dw's op lijn 51 met een losse wagen rijden. Sinds 3 december rijden de losse wagens gelukkig wel weer door naar het CS zodat het droppen van reizigers op station Spaklerweg beëindigd is. De watervrees dat een losse wagen in de tunnel stroomloos zou kunnen komen te staan bleek uiteraard geheel ongegrond.

Materieel

Lagevloerwagens

De 829 kwam met flinke schade aan de kop buiten dienst te staan.

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2080, 2081, 2085, 2087, 2094, 2098, 2104 - 2107, 2111, 2113, 2115, 2122 waarbij opgemerkt dat de 2113 in Düsseldorf staat waar eerst de aanrijdingschade wordt hersteld.

Nog **niet** gerenoveerd zijn de volgende Combino's: 2084, 2093, 2096, 2109, 2110, 2117 – 2120, 2126 - 2130

De 2083 kwam met fikse schade buiten dienst te staan en ging inmiddels voor herstel naar de HWR.

De 2128 kwam in Lek met ontsporingschade buiten dienst te staan.

Metro/Sneltram

In het wit en blauw zijn nu uitgevoerd de CAF-stellen: 70, 73-93, 94, 101, 103 en 105.

Door de afdeling Communicatie van het GVB werd gezegd dat bij een te groot vervoersaanbod op lijn 50 overwogen wordt de dwarsbankjes te vervangen door langsbanken. Dit omdat er dan meer staanplaatsen beschikbaar komen. Over eventuele uitbreiding van materieel wordt echter niet gesproken.

Het is overigens wel de bedoeling om het nieuwe metromaterieel uit te rusten met langsbanken. Hierdoor wordt echter de zitplaatscapaciteit beperkt en erg passagiersvriendelijk is het niet maar daar blijken de vervoersdeskundigen weinig mee op te hebben.

Aan de Lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg staan momenteel buiten dienst de metrostellen 18,30 en 44, de BN-stellen 45 en 59 en de CAF-stellen 70,72,81 en 91.

Op het opstel terrein Spaklerweg werden in de nacht van 6 op 7 december maar liefst vier stellen "beschilderd". Hiervan werd een CAF-stel geheel ondergespoten in het zilver.

Van de stellen 1 en 2 die voorzien zijn van een coatinglaag op de binnenwanden en de banken en van een laag folie (krasvrij) op de ramen is die van stel 2 het beste gebleken. Alle metrostellen 1/44 zullen nu worden voorzien van coating en folie zoals deze is aangebracht op de 2.

ROTTERDAM

Ridderkerklijn

De komst van de tram in Ridderkerk dreigt vertraging op te lopen. Eind november concludeerden burgemeester en wethouders na een jaar van onderzoek en bewonersinspraak, dat een tram dwars door het centrum van Ridderkerk onmogelijk is omdat er dan te veel huizen en bedrijven moeten worden gesloopt. De stadsregio houdt echter toch vast aan een lijn door de hele gemeente en hierdoor is een impasse een feit. Een meerderheid van de gemeenteraad van Ridderkerk, die op 18 december het definitieve oordeel velt, staat naar het zich nu laat aanzien niet achter het gemeentebestuur en steunt de stadsregio niet.

Contract nieuwe metrostellen

De RET heeft het contract gesloten met Bombardier voor de bouw van 43 nieuwe metrostellen. Het akkoord heeft een waarde van ruim 140 miljoen euro, ongeveer 3,3 miljoen euro per stuk. De driedelige Bombardier Flexity Swift-voertuigen hebben een lengte van 42 meter en een capaciteit van 270 passagiers. De 43 rijtuigen worden geleverd tussen juni 2009 en februari 2011. Het contract omvat ook een optie voor nog eens 11 wagens voor de Hoekse Lijn. Eerder waren er al 21 vergelijkbare voertuigen besteld voor de RandstadRail/Erasmuslijn, waarvan de eerste eind maart 2008 wordt verwacht. De nieuwe rijtuigen gaan het huidige materieel van de serie 5201 – 5271 vervangen.

Actiemaand

Vanaf 18 juni t/m 15 juli hield de RET vier actieweken met als doel de uitvoering 'op straat' te verbeteren. Gekeken werd onder andere naar de punctualiteit van de metro, tram en bus, de service, klantvriendelijkheid, schoonmaak van voertuigen enz. Ook gingen de chefs meer 'de straat op'.

Eerder gemaakte afspraken met de stadsregio, zoals het rijden met Citadis-trams op de TramPlus-lijnen en Citaro-bussen op een aantal buslijnen, bleken niet te zijn nagekomen.

Wat de medewerkers betreft deed het grootste deel hun werk prima, maar helaas verpest een klein deel het voor de rest. Inmiddels wordt hier meer aandacht aan besteed.

Het schoonmaken van de trams en bussen tijdens de dienst verloopt goed, maar bij de metro scoort dit nog altijd slecht. De metrorijtuigen zien er zowel binnen als buiten vaak vies en vuil uit. Veel graffiti, bekladde vloeren, bekraste ruiten en achtergelaten rommel van reizigers. Ook op de metrostations laten reizigers vaak veel troep achter.

Bij het controleren van de punctualiteit liep men eerst tegen het probleem van niet gelijk lopende klokken aan. Voorafgaand is men weken bezig geweest om alle klokken gelijk te zetten.

Daarna ging men kijken naar de stiptheid. Meestal ging het hier om haltes onderweg en niet specifiek om begin-, eind- of knooppunten. Stipt is 0 tot 2 minuten te laat. De metro is vaker stipt dan bus en tram. Over de vier weken gemiddeld scoorde de metro op stiptheid 97 %, te laat 3% en te vroeg kwam nauwelijks voor. Wel scoorde de Erasmuslijn (zonder het traject van RandstadRail) iets beter dan de Calandlijn. De verklaring hiervoor is mogelijk een aantal gelijkvloerse kruisingen op de Calandlijn, welke de Erasmuslijn niet heeft.

Bij de tram reed gemiddeld 62% op tijd, 9% was te vroeg en 29% was te laat, bij de bus was dit respectievelijk 65%, 18% en 17%.

Daarnaast was er tegelijkertijd een klantenonderzoek. De nieuwe kleding viel hierbij het meest op. Bij de metro waren er geen items die het beste scoorden, de reinheid scoorde het slechtst. Bij de tram en bus werden klantvriendelijkheid en de veiligheid het beste gewaardeerd, maar was men niet te spreken over de informatie bij vertraging of andere problemen en de stiptheid. Na het onderzoek loopt bij de metro nu een actieplan door met veel maatregelen tot eind van dit jaar. Van prullenbakken en krantenhaken, tot extra beveiligingsmensen in de voertuigen en hekwerken. De stadsregio heeft hiervoor inmiddels subsidie toegekend. Bij tram en bus zal nu vooral worden gekeken naar het organiseren van de schoonmaak, voldoende mensen in huis, goede voertuigen op de afgesproken lijnen en de houding naar de klant.

Naast de hierboven genoemde actiemaand waren er in het derde kwartaal ook nog klantenreacties. Deze kwartaalrapportage had voor 60% te maken met reacties over de OV-chipkaart en restituties, de overige 40% ging over de exploitatie en communicatie. Bij de metro kreeg de Erasmuslijn meer klachten dan de Calandlijn. De meeste klachten gingen over de dienstuitvoering, het niet functioneren van de oplaadautomaten van de OV-chipkaart, het klem zitten tussen de deuren en het niet meer kunnen in- en uitstappen. Bij de tram kregen de lijnen 23, 25 en 21 de meeste klachten. Lijn 23 is vaak te vol, lijn 25 scoorde slecht bij het persoon- en rijgedrag en lijn 21 reed vaak niet op tijd. Bij de bus kwamen de meeste klachten binnen over de lijnen 48, 32 en 38. De meeste klachten bij de bus zijn terug te voeren naar het personeelstekort en het daardoor uitvallen van diensten.

Strippenkaart blijft langer

Volgens staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat kan de strippenkaart vanaf 1 april 2008 uit de Rotterdamse metro verdwijnen. Voorwaarde is wel, dat gewerkt wordt aan drie aandachtspunten. Het eerste aandachtspunt is het aantal niet uitgecheckte reizigers. Veel reizigers vergeten uit te checken, maar als de metropoortjes dicht zijn, is het echter niet meer mogelijk het station zonder uitchecken te verlaten. Daarom blijft de RET reizigers informeren over het gebruik van de OV-chipkaart. Een ander probleem is het niet gelijk lopen van sommige klokken, waardoor reizigers mogelijk onterecht opnieuw het basistarief betalen bij een overstap. De software van de kaartlezers wordt nog dit jaar ge-updatet. Het derde punt betreft het aantal mislukte opladingen. De oplossing hiervoor zit in de betalingsmethode.

Het aantal reizigers met een OV-chipkaart blijft inmiddels toenemen. In oktober werden ruim 2,8 miljoen reizen gemaakt met de kaart, een stijging van 40% ten opzichte van september. In totaal wordt nu zo'n 40% van het aantal metroreizen gemaakt met de OV-chipkaart. Uit een onderzoek in september en oktober is gebleken dat 78% van de gebruikers de kaart een voldoende geeft. De gemiddelde beoordeling was een 6,4.

Nieuwe tramremise Beverwaard en sluiting Hilledijk en Centrale Werkplaats Kleiweg

Omdat de remise Hilledijk op termijn moet verdwijnen om de nieuwe woonwijk Parkstad mogelijk te maken, hoopt de RET binnenkort te kunnen starten met de bouw van de nieuwe tramremise Beverwaard. Men denkt de remise in 2010 te kunnen betrekken. Op dat moment zijn dan al de nieuwe trams binnen die in 2009 en 2010 worden afgeleverd. Daarnaast moet ook de Centrale Werkplaats en busgarage aan de Kleiweg verdwijnen. De bus moet hier over een jaar of vier verdwenen zijn en daarna ook de trams en de Centrale Werkplaats. In 2017 moet de RET hier verdwenen zijn. De remise Beverwaard krijgt al het onderhoud van de trams inclusief het onderhoud dat nu aan de Kleiweg wordt gedaan. Remise Kralingen wordt opstel- en uitrijlocatie met alleen klein onderhoud. Ook gaat men de mogelijkheid bekijken om de spuitcabine in de remise Beverwaard te plaatsen. Verder werd besloten om de remise van een automatisch gestuurde wisselkam te voorzien.

Raad voor de Transportveiligheid

Het blijkt dat het rijk de laatste jaren niets heeft gedaan om het aantal tramongevallen terug te dringen, hoewel de Raad voor de Transportveiligheid hier in 2003 al om vroeg. De afgelopen twaalf maanden kwamen in Rotterdam drie mensen om na een tramongeval. Het probleem werd weer actueel na een dodelijk ongeval op 6 december 2007 op de Putselaan. Deze straat in Rotterdam-Zuid behoort tot de 23 'blackspots', straten met veel verkeersonveilige situaties die hoognodig moeten worden aangepakt. Inmiddels zouden er in Rotterdam tien zijn aangepakt, waaronder de Putselaan. Op de inmiddels bijna gereed gekomen tramkruising ontbraken helaas nog de waarschuwingslicht- en geluidsinstallaties. Overigens is bekend geworden dat bij het ongeluk op 1 maart 2007 door de RET geen fouten zijn gemaakt.

De Raad eiste in 2003 strengere regels voor tramverkeer, zoals strengere eisen aan de voertuigen, duidelijke verkeersregels en betere afscherming van tramrails. Momenteel mogen vervoersbedrijven nog zelf bepalen wat en hoeveel ze aan verkeersveiligheid. Anderzijds zou men ook eens moeten kijken naar vooral jongeren die tegenwoordig met allerlei oortjes en mobieltjes over straat lopen en vaak niets meer horen of zien en trambestuurders nogal eens de schrik van hun leven bezorgen.

Nachtritten op het oude net met Citadis-rijtuigen

In de nacht van 5 op 6 november werd met motorrijtuig 2004 en met het gekoppelde stel 2007+731 vanuit de remise Kralingen proef gereden op het traject Burg. Oudlaan, 's Gravenweg, Oudedijk, Vlietlaan, Goudserijweg, Boezemweg en Oostplein. De 2004 rukte uit naar de Burg. Oudlaan en de 2007+731 naar het Oostplein. In de bocht Goudserijweg/Vlietlaan bleken de Citadissen elkaar niet te kunnen passeren, met de ZGT leverde dit geen problemen op. Het probleem bleek niet te zitten in de breedte van 2.40 meter, maar in het te ver uitslaan van de kop- en sluitbak. Verder verliep de proef langs alle kruisingen, bogen en halten uitstekend. In de nacht van 6 op 7 november werd hetzelfde traject beproefd met motorrijtuig 2006 en het gekoppelde stel 2009+730. In de nacht van 7 op 8 november werd de Goudsesingel in twee richtingen bereden (onbekend met welke rijtuigen). Als de Blaak en Burg. van Walsumweg gestremd zijn kunnen de Citadissen slechts in één richting tegelijk via de Goudsesingel omrijden. Ook werd het uitwijkspoor op het Pompenburg bereden. Vervolgens werd het spoor van lijn 4 op de Heer Bokelweg bereden. Vanuit het Hofplein kon hier wel gereden worden, maar in de richting Schiekade lukte dit niet in verband met dicht bij de trambaan geplaatste hekwerken. De bedoeling van deze ritten was om te kijken naar mogelijkheden om defecte Citadissen uit de weg te kunnen zetten. Op het spoor Heer Bokelweg van lijn 4 in de richting Noordsingel, van lijn 7 richting Oostplein bij de Goudsesingel/Meent en verder op de Bergweg tussen de Schieweg en Noordsingel en Bergselaan in beide richtingen, blijkt dit mogelijk. Tevens reed men nog via de Westzeedijk en de Pelgrimstraat. De Westzeedijk is in het geheel geschikt voor de Citadis en in de Pelgrimstraat kan dit slechts in één richting tegelijk.

Infrastructuur en exploitatie.

Op 9 december ging de nieuwe dienstregeling in met weinig of geen veranderingen. Met de nieuwe dienstregeling hoopt de RET er voor te zorgen dat tram en bus beter op tijd gaan rijden. Bij de bus zijn er kleine wijzigingen voor de lijnen 42 en 69. Omdat de FNV demonstratie op de Coolsingel op 24 november werd afgelast, kwam de geplande omleiding voor de lijnen 21 en 23 te vervallen.

Het Wilhelminaplein en de Erasmusbrug worden in de middag van 31 december tot de andere ochtend afgesloten voor verkeer in verband met de viering van het nieuwe jaar. 's Avonds wordt er vanaf de brug vuurwerk afgeschoten. Voor de lijnen 20, 23 en 25 blijven dan 12 rijtuigen van de remise Hilledijk in dienst op de Rechter Maasoever. De wagens worden 's nachts gestald op het buitenterrein van de CW aan de Kleiweg.

Stichting RoMeO

In november ontstond veel commotie na een interview in het AD/Rotterdams Dagblad met deelraadsvoorzitter Cremers van Hillegersberg-Schiebroek, over wat er moet gaan gebeuren met de tramremise Hillegersberg. Volgens Cremers is de mogelijkheid om de remise te behouden “onwaarschijnlijk” en studeert de gemeente nu op die vraag. In 2008 zouden dan alle opties worden besproken met de omwonenden. Op de huidige plek (volgens Cremers een grote hal met lucht) moeten er dan woningen en groen komen. Verder is er opeens het argument dat een deel van de buurt is verzakt, hetgeen tot een hoop overlast zou leiden. Voorzitter Middelkoop van RoMeO liet weten niet gelukkig te zijn met de gang van zaken en hoopt in de remise te kunnen blijven. Een andere locatie is moeilijk te vinden, gaat veel geld kosten en moet bovendien aan een aantal voorwaarden voldoen. Mocht er overigens iets goeds worden aangeboden, dan is RoMeO best bereid om dat te overwegen.

Het AD kreeg hierop veel reacties van mensen die lieten weten dat de remise en de oude trams, die regelmatig op het Rotterdamse tramnet te zien zijn, behouden moeten blijven. Door de vele positieve reacties deed het AD vervolgens nog een speciale oproep aan de lezers om de Stichting RoMeO toch vooral te steunen in hun strijd voor het behoud van de remise Hillegersberg. Op hierop ontving men vele steunbetuigingen.

Motorrijtuig 109 is inmiddels helemaal opgeruimd. Nadat de bankjes van de 1033 waren uitgeladen kwamen er bovendien nog reserve ruiten, aluminium afdeklijsten en zijwandpanelen te voorzien. Daarna volgde een grote schoonmaak en heeft men geprobeerd om te wagen rijdend te krijgen. Vooruit lukte dit een klein stukje maar achteruit werkte niet. Wel slaagde men er in om de interieur verlichting en het optisch signaal brandend te krijgen. Later is gebleken dat de rijrichting schakelaar onder de wagen defect was. De 109 is vervolgens weggezet op het spoor voor de 115. Inmiddels is men nu weer druk aan het werk met mr. 15. In de C.W. kwam mr. 606 terug uit de spuiterij ongeveer in de oorspronkelijke gele kleur en het grijze dak. De oorspronkelijke kleur aan de onderzijde keerde niet terug, deze werd donkerbruin. Verder is mr. 2602 (wordt 491) inmiddels voor de helft van nieuwe beplating voorzien. In remise Hillegersberg wordt momenteel instructierijtuig 2101 opnieuw geschilderd. De beplating is gereed en vervolgens is de beurt aan de raampartij. Na de beugel van de 542 is inmiddels ook het dak licht beige geschilderd. Allan-aanhangrijtuig 1040 werd op 11 december overgebracht van Amsterdam naar remise Hillegersberg.

Tot medio november is er dit jaar een record aantal van 344 verhuurde tramritten geweest. Het totale aantal zal dit jaar ongeveer op 360 uitkomen. Dit aantal is inclusief de ritten van de “Snertram”, maar zonder de ritten van de lijnen 10 en 11.

Materieel

Metro/sneltram: Op 8 december arriveerde de B-bak van de 5301 in de C.W. aan de Kleiweg. Oorspronkelijk zou het transport in de nacht van 19 op 20 november via het spoor geschieden, maar door problemen met de transporteur gebeurde dit nu over de weg door de firma Tieleman. Volgens planning zal de A-bak op 11 december vanaf de Waalhaven naar de Kleiweg worden getransporteerd. Het is niet bekend of de resterende rijtuigen op dezelfde wijze zullen worden getransporteerd. De 5301 is het eerste rijtuig van de series 5301-5363 en 5401-5418 die de komende jaren een midliferevisie krijgen. Rijtuig 5226 is als proef voorzien van “Hufferproof” separatieruiten. De vorige separatieruiten waren vaak het doel van vandalisme. (RM)

De RET gaat alle ramen van de metrostellen voorzien van een speciale doorzichtige folie, om het bekrassen tegen te gaan. Het herstellen van beschadigde ruiten zorgt jaarlijks voor een enorme schadepost, terwijl reizigers soms nauwelijks meer naar buiten kunnen kijken. Sommige rijtuigen zijn al enige tijd ‘beplakt’ met folie en de komende maanden worden alle rijtuigen ermee uitgerust. Door de maatregel hoeven ramen niet meer in hun geheel te worden vervangen en bespaart men geld omdat dit een dure en arbeidsintensieve klus is.

Tram: Naast de 606 en 2602 (491) van RoMeO bevinden zich nog in de C.W. mr. 711 (nieuwe kleuren), 2018 (schade) en Syntus 23. Na de proef met drie verschillende zonneschermen is gekozen voor het type waarmee mr. 2025 was uitgerust. Op korte termijn wordt dit zonnenscherm op alle Citadissen geïnstalleerd.

Nieuws per datum:

13/11: 17.00 uur, het stel 5257+5235 strandde richting Nesseland tussen de stations Graskruid en Hesseplaats net ten noorden van wisselcomplex Alexander II. De metro werd ter plaatse ontruimd en de passagiers werden naar station Hesseplaats gebracht, alwaar de rit vervolgd kon worden met metroverkeer dat via spoor 1 reed tussen station Alexander en station Nieuw Verlaat v.v. De defecte combinatie is naar de remise 's Gravenweg gebracht met een enkel metrorijtuig. (RM)

22/11: 8.15 uur. Autobus 754 van lijn 38 richting Crooswijk botste op de Beukelsdijk ter hoogte van het G.W. Burgerplein achterop een stilstaande verhuishuis, welke door de klap naar voren werd geschoven en daardoor tegen een boom reed, die op zijn beurt op een voorbij rijdende fietser viel, die licht gewond raakte. In de bus vielen negen gewonden, waarvan er drie naar het ziekenhuis werden vervoerd. Zowel de bus als de verhuishuis liepen flinke schade op. De Beukelsdijk werd enige uren afgesloten voor het opruimen van de ravage.

23/11: 14.25 – 15.15 uur, 25-2059 richting Schiebroek flinke aanrijding met een afslaan politieauto op de Laan op Zuid ter hoogte van de Stieltjesstraat. De lijnen 20, 23 en 25 gestremd. Mr. 2059 schade aan de voorzijde.

30/11: Rond 20.00 uur derailde mr. 2055 op het buitenterrein van remise Hilledijk op de versleten wisseltongen en het hartstuk van het wissel dat leidt vanaf spoor 9 naar spoor 24 of 25/26. De kromming van de tong was de oorzaak dat de 2055 met de middentruck ontspoorde. Om 00.30 uur derailde opnieuw een inrukkende Citadis, nu met de achterste truck (op dat moment de eerste truck zijnde) op dezelfde plek. Alle inrukkers werden vervolgens vanaf spoor 6 naar 24 geleid en zo naar 1 t/m 5 en op spoor 7 voor de deur gedirigeerd.

07/12: 17.30 – 18.20 uur, 23-2022 richting Beverwaard aanrijding met een afslaan personenauto op de kruising Churchillweg/Prinses Beatrixlaan. De voordeur van de tram raakte zwaar beschadigd. De lijnen 21 en 23 werden ingekort tot het Stadserf/Broersvest. Aan de Schiedamszijde reden enkele pendeltrams.

08/12: Vanaf 7.40 uur werden de lijnen 4, 7 en 20 omgeleid via de Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel en Schiedamsdijk v.v. in verband met een schietpartij bij een jazzclub op de Mauritsweg. Lijn 20 vervolgens Erasmusbrug, lijn 7 Vasteland, Scheepstimmermanslaan en lijn 4 Vasteland, Eendrachtsweg en Nieuwe Binnenweg. De stremming duurde in verband met politie on-

derzoek tot 10.00 uur. Er werden 70 bezoekers uit de club met RET bussen voor verhoor naar het hoofdbureau van politie Haagseveer vervoerd.

D E N H A A G

Den Haag wil dat HTM hoofdvervoerder blijft

Het Haagse college van b en w wil dat de HTM de belangrijkste vervoerder blijft in de stad. Kijken of er concurrenten zijn die het busvervoer goedkoper zouden kunnen doen, hoeft niet van Den Haag.

Deze mening heeft het stadsbestuur kenbaar gemaakt aan het stadsgewest Haaglanden, dat over deze zaak nog een besluit moet nemen. Terwijl Amsterdam en Rotterdam allang voor hun oude bedrijven hebben gekozen, is Haaglanden nog aan het delibereren over de vraag of niet toch moet worden vastgehouden aan een openbare aanbesteding, zodat concurrenten van de HTM een kans hebben.

Het stadsgewest is de baas in deze kwestie. Maar aangezien het in dit geval alleen gaat om het vervoer binnen Den Haag, is het ondenkbaar dat het gewest ingaat tegen de mening van de grootste gemeente. De houding van Haaglanden, dat tot nu toe wil vasthouden aan marktwerking, heeft grote woede gewekt bij de HTM-chauffeurs en de bonden. Zij zijn daarom blij met de interventie van de gemeente.

De Haagse wethouder en Haaglanden-bestuurder Peter Smit (VVD, verkeer) bevindt zich nu in een lastige positie. Hij koos tot nu toe voor marktwerking, maar moet nu naar Haaglanden met het Haagse verhaal. „Nee, het is voor mij geen spagaat. Want de HTM zal aan de strenge eisen moeten voldoen die eerder zijn geformuleerd. Zo niet, dan gaan we toch aanbesteden.”

HTM-directeur Ton Kaper houdt zich nog op de vlakte. „Het liefste blijven we doen, wat we doen. Maar ik weet niet precies welke voorwaarden Haaglanden gaat stellen. We wachten af.” De kern van die eisen is dat de HTM voor hetzelfde geld nog meer biedt, onder meer betere toegankelijkheid en aardgasbussen. Haaglanden besluit op 19 december.

(bron: AD)

Proef met vaste conducteurs succesvol

De proef met vaste conducteurs op een gedeelte van de Haagse tramlijnen 9 en 16 lijkt succesvol. Volgens HTM is het aantal zwartrijders en scheld- en vechtpartijen in de trams op die trajecten sterk afgenomen sinds de start van de proef een maand geleden.

De gemeente Den Haag heeft een miljoen euro uitgetrokken voor de inzet van vaste conducteurs. Na een jaar wordt gekeken of de proef succesvol genoeg is om op meer trajecten conducteurs in te zetten.

Schadeclaim voor bouwer van de Hoftoren.

De Haagse vervoerder HTM bereidt een schadeclaim voor tegen de bouwer van de Hoftoren.

Het gebied rondom het gebouw met een lengte van 142 meter werd zondag 2 december jl. opnieuw afgezet door de harde wind. Bij windkracht negen en hoger dreigen de aluminium gevelplaten van de toren te waaien. De afzetting had vooral gevolgen voor het Centraal Station. Tramlijnen die daar komen, moesten noodgedwongen omrijden. HTM moest extra personeel inzetten. Volgens de vervoerder bedraagt de schade daardoor al snel enkele tienduizenden euro's.

Publicatie Vereniging Reiziger Openbaar Vervoer

Eind november verschenen een aantal interessante rapporten van ROVER over ideeën voor de Haagse regio. Het gaat te ver om alles te publiceren maar in het kort zullen wij enkele belangrijke punten naar voren halen:

De beide RandstadRaillijnen 3 en 4 zijn op het Haagse deel erg gevoelig voor calamiteiten. Een paar alternatieve routes zijn beslist noodzakelijk. Voor dit doel zou het aanpassen van de huidige route van tramlijn 12 tussen de Fahrenheitstraat en de Loosduinseweg wat meer lucht geven. Een ander probleem is dat remise Zichtenburg op dit moment voor RandstadRail voertuigen alleen maar te bereiken via de route van lijn 4. Een op RandstadRail niveau brengen van de route van tramlijn 2 zou een enorme verbetering zijn. Ook een verbinding van het huidige keerpunt van lijn 3 op het Arnold Spoelplein met de sporen van tramlijn 2 via de Lisztstraat is zeer gewenst. Het voorkomt veel loze kilometers omrijden omdat trams van lijn 3 nu nog moeten omrijden via het centrum terwijl de remise hemelsbreed 500 meter vanaf het Arnold Spoelplein ligt. Ook is het wenselijk een voor RandstadRail geschikt traject te maken door het centrum van Den Haag vanaf de Brouwersgracht tot aan de Resident.

Het Haagse tramnet heeft te maken met een extreme slijtage aan wielen en rails. Door middel van een nu nog steeds lopende omvangrijke operatie, met behoorlijk zware negatieve consequenties voor de reizigers, worden thans herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Het grootste probleem is echter dat dit geen blijvende oplossing is. De oorzaak ligt vooral aan het feit dat bij de bouw van de huidige gelede trams veel draaistellen van de oude PCC-cars zijn hergebruikt. Deze zijn nu zodanig versleten dat ze schade aan rails en wielen toebrengen. Zelfs revisie helpt niet meer. De kostprijs van nieuwe draaistellen is zodanig hoog dat het volstrekt buiten de orde is om voor een aantal gelede trams nieuwe draaistellen aan te schaffen. Het komt vaker voor dat nieuwe wagenbakken op oude draaistellen worden gezet, maar het is volstrekt zinloos om voor oude wagenbakken nieuwe draaistellen aan te schaffen. Zeker als je bedenkt dat de oudste gelede trams nu al meer dan 26 jaar oud zijn en een economische levensduur hebben van 30 jaar. Een oplossing is om ter vervanging van de oudste 40 GTL's nieuw trammaterieel aan te schaffen. Een nadeel is hierbij wel dat er rekening moet worden gehouden met een minimale levertijd van twee jaar. Snel handelen is in dit geval dus noodzakelijk. ROVER stelt dan ook voor om voor de lijnen 2 en 9 veertig nieuwe trams te bestellen en deze lijnen daarvoor geschikt te maken. Het is natuurlijk een stuk aantrekkelijker als beide lijnen in één keer volledig worden opgewaardeerd. Een alternatief is het uitvoeren van de optie welke nog loopt voor het bijbestellen van 18 RandstadRail trams. Hoewel dit aantal te weinig is voor lijn 9 is dit wel precies genoeg voor lijn 2. Deze trams kunnen redelijk snel worden geleverd en tramlijn 2 is relatief eenvoudig om te bouwen, waarbij het vooral neerkomt op aanpassing van de haltes aan de huidige eisen

van toegankelijkheid. Lijn 2 gaat al lange tijd gebukt onder ernstige overbelasting. Een verhoging van de frequentie wordt nu tegengewerkt door de prioriteit die er aan de lijnen 3 en 4 wordt gegeven. Probleem van dit alles is dat dit echter nog te weinig trams zijn om de problemen met de draaistellen de baas te kunnen en dat de broodnodige verbeteringen op lijn 9 uitblijven. Tramlijn 9 heeft als drukste Haagse tramlijn de meeste behoefte aan opwaardering. Verhoging van de frequenties helpt niet omdat daardoor clustering wordt versterkt. Er is een zeer grote behoefte aan een kort-trajectdienst CS-Madurodam in de spitsuren, die niet met het huidige materieel kan worden uitgevoerd.

In een ander rapport van ROVER staat ook een visie over de ontwikkeling van het vervoer naar en vanaf het havengebied. Er was ooit sprake van een verlegging van lijn 11 langs de Kranenburgweg naar het Norfolk-terrein. De functie van deze lijn heeft echter nauwelijks waarde voor dit gebied omdat hij als voornaamste bestemmingen het Hollands Spoor en de Haagse Markt heeft. Wat vooral nodig is zijn verbindingen met het Centrum en het Centraal Station. Via een verlegging van lijn 11 kan hierin in de lijnvoering niet in worden voorzien zonder in ernstige mate afbreuk te doen aan het bestaande lijnennet. De zuidzijde van de haven kan mogelijk in de nabije toekomst via tal van verbeteringen aan de Noordwestelijke Hoofdroute over uitstekende verbindingen voor het autoverkeer gaan beschikken. Het idee van ROVER is dan ook om daar betere voorzieningen voor te realiseren.

De noordzijde van de haven leent zich minder goed voor massaal autoverkeer. De voorzieningen kunnen beter zijn afgestemd op bereikbaarheid per openbaar vervoer. Daarvoor is een verlenging van tramlijn 17 de meest aangewezen oplossing omdat deze lijn een directe verbinding geeft met Centrum en Centraal Station en bovendien langs tal van voor toeristen interessante bestemmingen voert. Voor zo'n verlenging zijn diverse varianten denkbaar. Een optie kan dan zijn het Adriaan Maasplein of zelfs nog verder via de daarvoor geschikt te maken brug over de havenmond naar de nieuwe buitenhaven. Bij gebruik van twee-richting-materieel volstaat een kopeindpunt en is er geen keerlus nodig. Tramlijn 11 zou meer vervoerswaarde krijgen als deze lijn van zijn huidige eindpunt wordt verlengd naar Scheveningen-Noorderstrand. De route zou dan moeten lopen via de Strandweg en de Scheveningse Slag naar het Gevers Deynootplein. Momenteel is Den Haag Zuidwest voor zijn verbinding met Scheveningen-Bad vooral aangewezen op bus 14, al dan niet met overstap. Het is voor lijn 11 een uitgelezen kans om het huidige schrale vervoersaanbod op te vijzelen als deze functie van bus 14 kan worden overgenomen en verder uitgebouwd. Mocht aanleg van een trambaan naar het voormalige Norfolk-terrein volstrekt onafwendbaar zijn, dan gooit een verlenging van lijn 10 via de Willem de Zwijgerlaan ook altijd nog hogere ogen dan lijn 11. Lijn 10 zou dan van spitslijn naar een volledige exploitatie moeten gaan.

Werkzaamheden

Eind november werd de Lippe-Biesterfeldweg weer vrijgegeven voor het wegverkeer. Alleen de sporen tussen het winkelgedeelte van de Loosduinse Hoofdstraat en halverwege de Lippe-Biesterfeldweg werden vernieuwd. De sporen zijn iets verder uit elkaar gelegd. Begin volgend jaar wordt het gedeelte tussen de Loosduinse Hoofdstraat en de halte Burgemeester Hovylaan vernieuwd. Ook zal dan duidelijk zijn of er sprake is van de aanleg van sporen over de Lisztstraat.

De werkzaamheden aan de nieuwe calamiteitenbogen op de Laan van Nieuw Oost-Indië zijn voltooid. Alleen de bovenleiding ontbreekt nog.

Begin december werd een begin gemaakt met de verlenging van de halte Loevesteinlaan van de tramlijnen 9 en 16 richting Centrum. Als de werkzaamheden klaar zijn kunnen er twee trams achter elkaar halteren.

Groen abonnement

Vanaf november 2007 is er een nieuw abonnement te krijgen bij HTM. Het gaat hier om het zogenaamde "Groene Abonnement". Met dit abonnement wil HTM een bijdrage leveren aan een gezonde en veilige leefomgeving. Voor ieder verkocht Groen Abonnement doneert HTM een bijdrage aan het klimaatfonds van de gemeente 's-Gravenhage. Dit fonds reduceert CO₂-uitstoot door middel van CO₂-compensatie en ondersteunt activiteiten welke de CO₂-uitstoot verminderen. GTL 3096 maakt hier vanaf 23 november als totaalreclametram publiciteit voor. Behalve de buitenkant is ook de binnenkant voor een deel bestickerd. Achter in de tram bevindt zich ook een bestickerd stoeltje.

Groot onderhoud

Vanaf zondag 9 december bereed tramlijn 17 weer grotendeels het gehele traject tussen de Dorpskade en het Statenviertel. De afgelopen weken reed tramlijn 17 niet verder dan het Kerkplein en werd het vervoer tussen het Kerkplein en het Statenviertel verzorgd door pendelbussen. Opvallend was dat er behalve HTM bussen ook bussen reden van JoJo Tours en Pasteur Reizen.

Tramlijn 17 rijdt nu vanaf de Dorpskade de normale route naar het Statenviertel. Tussen het Statenviertel en de Dorpskade rijdt tramlijn 17 nog om via de Schedeldoekshaven en het Spui/Zieken. Nu tramlijn 17 weer tussen beide bestemmingen rijdt heeft tramlijn 16 eindelijk een volwaardig broertje sinds de verlenging. Vanaf 24 december 2007 zal ook tramlijn 15/16 weer haar volledige route gaan rijden via het Korte Voorhout en Tournooveld. De tijdelijke halte bij de Schedeldoekshaven zal dan weer buiten gebruik zijn. De mensen staan daar trouwens in de kou te wachten. HTM heeft geen moeite genomen om een tijdelijkeabri te plaatsen.

Het groot onderhoud zal zich vanaf begin 2008 concentreren op tramlijn 1. Deze werkzaamheden zullen vooralsnog in de avond- en nachturen plaats vinden zodat de meeste reizigers er geen hinder van zullen ondervinden.

Visiotainment

Vanaf begin december is er begonnen met uploaden van nieuwe software voor het Visiotainment halte-afroepsysteem. Dit systeem bevindt zich in de 3045, de 3048 t/m 3095 en de 3097 t/m 3147. De 3001 t/m 3044, 3046, 3047 en 3096 hebben het systeem welke jarenlang in de 3100-en gemonteerd waren. De nieuwe software is duidelijker en geeft de overstapmogelijkheden aan. De overstapmogelijkheden op bijvoorbeeld de lijndiensten van Connexion worden niet aangegeven.

Totaalreclametrans

Op het Haagse tramnet zijn de afgelopen tijd een paar nieuwe totaal reclametrans verschenen. De 3125 verruilde zijn Rabobank jasje voor een zwart Jägermeister jasje. De 3096 kreeg een vrolijke reclame voor het Groene Abonnement. De vorige maand bij een aanrijding beschadigde 3055 verloor zijn Staedion jasje aan de 3015. De 3038 en 3105 kregen beiden een totaal reclame voor CBS Outdoor tramreclame. Omdat in Den Haag vanwege het groot onderhoud trams op een vaste route lijn rijden zijn deze trams gemakkelijk te vinden. De 3105 en de 3125 rijden op tramlijn 15/16, de 3015 en de 3096 op tramlijn 1 en de 3038 op tramlijn 12. Andere nog rijdende reclametrans zijn de 3101 (G-star, lijn 17), 3066 (Algemeen Dagblad, lijn 12), 3079 (Plus supermarkten, lijn 12) en 3119 (Politie Hollands Midden, lijn 15/16). Geen reclametrans maar wel afwijkend is nog steeds de 3116. Deze is meestal te vinden op tramlijn 1.

PCC 1006

Vanuit België bereikte ons het bericht dat er mogelijk een rijvaardige toekomst is weggelegd voor Haagse PCC 1006. Omdat er vanuit België belangstelling was getoond voor een PCC uit de serie 1000 werd de 1006 op 15 augustus 1983 op transport gesteld naar de fabriek van BN in Brugge. De PCC werd aanvankelijk op het terrein van de fabriek in de buitenlucht neergezet en raakte daardoor in een slechte conditie. In de jaren negentig werd de tram opgeknapt en in een hal gezet. In november 2005 waren wij in de gelegenheid om de tram te bezoeken en troffen toen de 1006 aan in een goede conditie. Foto's van dat bezoek zijn te zien op <http://www.digitalettram.nl/actueel/AA200511.htm#2005042>. Recentelijk is de PCC overgedragen aan de Belgische museumorganisatie TTO. Deze museumorganisatie onderzoekt wat de mogelijkheden zijn voor deze PCC. Met het oog op de viering van 125 jaar Kusttram in 2010 wordt bekeken of het mogelijk is de PCC te gebruiken voor het maken van een replica van de Amerikaanse PCC 10419 van de toenmalige NMVB. Interessant detail is dat het rijvaardig maken dient te gebeuren op metersporige trucks. Voor dit doel zijn de trucks van de onlangs gesloopte Gentse PCC 30 bewaard gebleven. In ieder geval hebben De Lijn, TTO en Bombardier Brugge toegezegd hun technische kennis in dit project te willen steken.

Nieuws op datum

07-11-2007 (woensdag): Vanwege een stremming tijdens de ochtendspits op het NS baanvak Delft - Hollands Spoor werden de reizigers naar tramlijn 1 verwezen. Vanwege de drukte werd als extra de 3032 (1K filmend) ingezet.

17-11-2007 (zaterdag): Hij is er weer, Sinterklaas. Vanwege de intocht reed een aantal tramlijnen een andere route of ingekort. Tramlijn 17 reed bijvoorbeeld enige tijd vanaf het Statenkwartier naar Plein 1813.

18-11-2007 (zondag): Tijdens de tweede Red Bull strandrace op het Scheveningse strand werden op de lijnen 1, 9 en 11 extra trams ingezet naar de NS-stations en terug.

24-11-2007 (zaterdag): In de keerlus aan de Dorpskade werd het Jaarboek Trams 2008 gepresenteerd. Op deze plek werd een exemplaar van het boek door de auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn overhandigd aan HTM-directeur Piet Jansen. De presentatie werd vooraf gegaan met een rit over het nieuwe traject van lijn 16

02-12-2007 (zondag): Vanaf 15:00 uur mochten er vanwege de stormachtige wind geen trams meer over het tramviaduct in de Rijnstraat rijden omdat er wederom onderdelen van de Hoftoren los dreigden te raken. Uit voorzorg werden de RandstadRail lijnen 3 en 4 aan de Haagse kant ingekort en maakten kop op de Brouwersgracht. Vanuit Zoetermeer werd er gereden tot de halte Centraal Station. Een aantal stadslijnen meden de Rijnstraat en reden een andere route

11-12-2007 (dinsdag): Even na de ochtendspits botste bij de halte Weimarstraat de 3006 achterop de 3074. Er vielen zeven lichtgewonden. Lijn 11 richting Rijswijkseplein werd tijdelijk omgeleid via lijn 17 en RR3. Dezelfde ochtend ontspoorde de 4006 van RR4 op het overloopwiel bij de Lozerlaan. De stremming duurde enige uren.

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

Verlengde Oosterheemlijn

Zoetermeer krijgt een voorschot van 2,6 miljoen euro van Stadsgewest Haaglanden om voorbereidingen te treffen voor de aanleg van de Verlengde Oosterheemlijn. Het geld komt uit de subsidiepot Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). „Het is nu definitief dat we via dat fonds in totaal 26 miljoen euro voor de lijn krijgen,” maakte wethouder Edo Haan (PvdA, Financiën) bekend.

De voorbereidingen voor de aanleg zijn inmiddels begonnen. Er loopt al een voor de gemeente verplichte Europese aanbestedingsprocedure. Ingenieursbureaus kunnen zo inschrijven op het project, dat vóór 2011 klaar moet zijn. De Oosterheemlijn (RandstadRaillijn 4) eindigt nu nog bij de halte Javalaan. Ruim 1400 meter spoor langs het Van Tuylpark (waar een nieuwe halte komt) en industrieterrein Brinkhage moet de lijn verlengen naar het toekomstige station Bleizo (Bleiswijk-Zoetermeer). De spoorlijn wordt aangelegd op een aarden baan en kruist de Van der Hagenstraat, de Bleiswijkseweg en de spoorlijn Den Haag-Utrecht. (AD-HC)

Verloedering RandstadRail

Al eerder schreven wij over het oprukkende vandalisme in de RandstadRail-voertuigen. Steeds meer voertuigen worden moedwillig beschadigd. De eerste (?) kapot gesneden banken zijn al gesignaleerd in de 4029. Ook het met een scherp voorwerp beschadigen van de ruiten is in. Het bekladden van de wanden en het met een viltstift kliederen op de banken irriteert steeds meer reizigers. De trambestuurder zelf kan hier weinig tegen doen en een bestuurder gaf desgevraagd al aan dat de trams soms rijdende koffieshops zijn. Eigenlijk zegt dat al genoeg en is het vreemd dat dit niet adequaat wordt aangepakt. Zelfs als er beveiliging aanwezig is worden verboden middelen in de tram gebruikt. De stille bewijzen zijn voor de reizigers zichtbaar in de vorm van peuken, lege wiet-zakjes en zwarte brandvlekken op het meubilair. Het zou beter zijn als de beveiligings-medewerkers van

Eagle Eyes Security niet de hele route met elkaar blijven kletsen of druk bezig zijn met hun mobieltjes, maar gewoon heen en weer blijven lopen in het voertuig en hun werk doen. Natuurlijk zijn er ook goede beveiligers, maar kennelijk valt toch het verkeerde gedrag het meeste op. Vooral late diensten hebben niet eens beveiliging aan boord, terwijl juist dat de meest risicovolle diensten zijn.

Klagen bij HTM heeft geen effect, want een mailtje sturen naar info@htm.net levert geen reactie op.

De beveiliging ontzegt wel eerlijke mensen de toegang tot de voertuigen wanneer deze bij de halte op de ramen kloppen om de tram in te mogen. Men mag niet kloppen op de ruiten. Nee, als je dat doet, dan mag je de tram niet in.

Een ander probleem is de achtergelaten rotzooi in de trams. Het ontbreken van afvalbakken is de oorzaak van de meeste rotzooi hoewel het zomaar achteloos weggoien van je rommel niet getuigd van enig normbesef. In de voertuigen mag niet gegeten of gedronken worden maar dit wordt nauwelijks gehandhaafd. Het leggen van je voeten op de bank tegenover je mag ook niet, maar ook daar wordt vaak niet of nauwelijks tegen opgetreden. Het resultaat kan men zelf waarnemen in de vorm van steeds meer smerige vlekken op de banken. In de voertuigen is cameratoezicht aanwezig maar deze camera's zijn niet echt zichtbaar gemonteerd. In de GTL's zijn dergelijke camera's wel zichtbaar en daar gaat een preventieve werking van uit. In de loop der jaren heeft de geschiedenis uitgewezen dat de Zoetermeerlijnen vandalisme-gevoelige verbindingen zijn. Het is beter om vanaf het begin goed in te spelen op de wantoestanden zodat we niet uiteindelijk in een situatie belanden waarin totaal vervuilde en smerige voertuigen het gezicht zijn geworden van een modern lightrail systeem. De enige manier om dat te voorkomen is het inzetten van vaste conducteurs en een keiharde aanpak van lieden die zich schuldig maken aan het moedwillig vernielen van de voertuigen. Ook de Erasmuslijn heeft te kampen met de zogenaamde viltstiftgestoorden. Begin december was het voertuig 5263 van binnen totaal ondergekalkt. Geen visitekaartje voor iets wat ooit gepresenteerd is als een schoon en veilig vervoermiddel. Nu aanpakken op de "nul-tolerantie"- manier, anders is het te laat.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Alweer het laatste busnieuws van 2007, het jaar waarin de discussie over de aanbesteding van het busvervoer onverminderd doorging. In het streekvervoer lijkt de situatie, na alle capriolen die we, vooral in Brabant, hebben meegemaakt wel gestabiliseerd, maar het geredekavel rond het stadsvervoer gaat onverminderd door, vooral nadat de Tweede Kamer zich er mee was gaan bemoeien. En waar gaat het helemaal om: drie busbedrijfs met bij elkaar amper 650

bussen. Of de aangepaste Wet Personenvervoer nog van invloed is zal blijken zodra we de tekst kennen. Het aantal partijen in het streekvervoer is inmiddels feitelijk gereduceerd tot niet meer dan vier.

In 2007 ging ook de vervanging van het bussenpark door, en zo mogelijk nog in een hogere versnelling, dan we uit voorafgaande jaren gewend waren. Na alles wat reeds in onze berichtgeving werd vermeld zal nog voor het einde van het jaar in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee een geheel nieuw park zijn aangetreden, terwijl in Amsterdam de huurbussen binnenkort de deur uit kunnen. Nijmegen krijgt dan wel geen geheel nieuw park, maar wel een dat voornamelijk uit lagevloerbussen is samengesteld. Door de strikte scheiding tussen lijndienst en ongeregeld – althans formeel – hoeven buiten dienst gestelde lijnwagens niet meer per definitie over de grens gezet te worden, maar vinden wij ze net als vroeger terug bij allerhande groepsvervoerders, die veelal nauw verholen banden met de streekvervoerders onderhouden

Het voortbestaan van deze rubriek staat op dit moment niet ter discussie; er zal dan dit jaar ook geen enquête worden gehouden. Toch is daarmee niet alles gezegd, want in toenemende mate ondervindt uw redacteur de behoefte aan een kwieke assistent(e), die regelmatig in Nederland onderweg is, en redelijk op de hoogte is van de samenstelling van de onderscheidene wagenparken; en bovenal beknopt daarover kan informeren. Wie denkt er wel zin in te hebben kan solliciteren via herman@hoogerhuijs.nl. En voor wie nieuwsgierig is naar het waarom van dit verlangen: het bijhouden van de ontwikkelingen vergt, vooral nu de rubriek goed op stoom is, meer tijd dan was verwacht, maar ook raakt de redactie steeds meer betrokken bij nevenactiviteiten, die meer tijd kosten dan mij redelijkerwijs ter beschikking staat. Niet onbelangrijk daarbij is het streven tot nauwere samenwerking met overige in het werkveld opererende actoren, dat overigens op langere termijn ook zijn invloed zou kunnen hebben op de status van deze rubriek; maar zover is het nog niet

Ik wens u allen een goed busjaar 2008 en groet u, om met Multatuli te spreken, zeer.

(herman)

AMSTERDAM GVBA

Anders dan men op grond van het bericht in ons vorige nummer zou verwachten kwam de gelede Citaro 301 op 21 november in Garage West aan. Da capaciteit van dit type is 40/105/1. Op 31 december gaan de waterstofbussen 001-003 definitief aan de kant, maar het GVB wil graag met deze tractievorm doorgaan; daartoe zullen in 2008 vervolgstappen worden gezet. (en/xx)

AMZ

Van CFL Luxemburg kwam dit jaar de lijnbus 81, Volvo B10MG/Berkhof 71/73 uit 1996, die als 396 in dienst werd gesteld. (wp)

ARNHEM Connexion

Van 5 t/m 8 november was de Ostrava 3801, een Solaris/Cegelec Trollino 18 – derhalve een gelede trolley – voor demonstratiedoeleinden op het Arnhemse net. Eindelijk dus een bus van dit merk binnen onze grenzen, en nu maar afwachten of er een bestelling volgt. U ziet de bus uiteraard op www.museumbussen.nl. In het complex aan de Westervoortsedijk wordt een trolleybusmuseum ingericht, waarin de collectie van chauffeur Bennie Albers wordt opgenomen. (en/xx)

ARRIVA

Het bruto aantal staanplaatsen in de Bossche Citaro's belooft **76** (correctie). Deze maand worden geleverd de Ambassadors 8301-8385 voor concessie 48. De 4677 werd overgebracht naar Touring (430) en de 4680 verkocht aan Oenema. (adv/en)

CONCESSIES

U kunt de concessielijst per 1.1.2008 aanvragen met een mailtje naar herman@hoogerhuijs.nl. B en W van Den Haag zetten Haaglanden onder druk om het stadsbusvervoer ondershands bij HTM te plaatsen. De regio moet hierover nog beslissen doch heeft al laten weten dat HTM aan dezelfde strenge eisen zal moeten voldoen als andere aanbieders. (xx)

CONNEXION

De nieuwe MAN Lion's City hebben 37+2 zit, 54 staan en 1 rol; de Sternetbussen die sinds november in dienst zijn gekomen hebben 26/59/1. Voor Zuidtangent zijn geleverd de Citaro's t/m 9225; 9226 en 9227 (!) zijn in Cxx kleur aan Almere geleverd. In Friesland zijn de ProCity 3743, 3748-3750, 3755, 3759, 3761, 3772, 3774 en 3775 ondergebracht bij Taxi NOF. (en/adv)

EINDHOVEN Phileas

SRE heeft metterdaad besloten 8 Phileassen te laten verbouwen als reeds door ons beschreven. (en)

LEEWARDEN Connexion

Per 1 januari worden op de stadsdienst ingezet:

- 14 ProCity (uit de "Frysker"serie)
- 3 Ambassadors (uit Heinenoord)
- 2 Gelede Citaro (uit Zaandam)
- 2 Volvo B10MG/Berkhof als versterking (uit Haarlem). (en)

NIJMEGEN NOViO

Na enkele dagen in GVVU kleur gereden te hebben werd 4119 op 1/2 december in NOViO livrei gebracht. Behalve de al bij Utrecht vermelde bussen van dit type zouden ook de Premiers 1375-1386 en de Van Hools 2509-2525 en 2596-2598 naar Nijmegen komen, doch daarbij past een uitdrukkelijk voorbehoud.(en)

TAXICENTRALE RENESSE

De Ambassadors voor de Hoeksche Waard etc. worden deze maand geleverd onder de nummers 419-432. (adv)

UTRECHT GVVU

In november vertrok 4119 als eerste naar Nijmegen. Op 30 november kwamen 7841 en 7847 van Zuidtangent naar Utrecht, de eerste al in GVVU kleur. 4544 ging op 16 november uit dienst, in december gevolgd door de 4551.. (en)

VEOLIA

In november werden de Brabant Liners 5342-5362 (lijnen 400 en 401) geleverd. Zij zijn rood (neus) met paars en lichtgrijze achterzijde, hebben indeling 40+3+1/40/1 en full-airco. Rond de maandwisseling november/december begon ook de aflevering van de gelede Volvo 7700 in stad/streekuitvoering nummers 5828-5858, met capaciteit 50-52-50/80-76-72/0-0-1. (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BELGIË

Brussel. Zoals eerder bericht, levert CAF een serie van 15 zesdelige metrotreinstellen van het type BOA, waarvan er inmiddels 5 zijn bijbesteld. De 94 meter lange stellen (breed: 2,70 m.) hebben 198 zitplaatsen en 530 staanplaatsen. De vier tussenrijtuigen zijn voorzien van langsbanken. Sinds 27.8. 2007 worden de eerste stellen ingezet op metrolijn 1. Nummertechisch onderscheidt men 30 "halve" stellen met de nummers 601 – 630. Dat komt omdat de metrowerkplaats is ingericht voor stellen met een lengte van drie rijtuigen. Beide helften kunnen automatisch ontkoppeld worden en hebben aan het halve einde een hulpstuurstand in het gemotoriseerde tussenrijtuig.

Gent. In augustus 2007 werden 11 PCC motorrijtuigen gesloopt: 6228, 6230, 6235, 6236, 6237, 6238, 6243, 6249, 6250, 6251, 6252.

CHINA

Beijing. (Peking). Met het oog op de Olympische Spelen 2008 wordt de Qianmenstraat over een lengte van ongeveer 850 meter tussen het Plein van de Hemelse Vrede en de Zhushikoustraat omgebouwd tot een voetgangerszone. De straat wordt gereconstrueerd in de stijl van de jaren 1920-1930. En daar hoort de aanleg van een nostalgische tramlijn bij. De stad wordt verder verfraaid door op verscheidene plaatsen de trolleybusbovenleiding te verwijderen. De trolleybussen overbruggen deze secties met een hulpmotor waarbij de stroomafnemer automatisch van en tegen de bovenleiding wordt gebracht. Op 7.10.2007 werd de 27,6 kilometer lange metrolijn 5 geopend op de route Tiantongyuan – Songjiazhuang. Van deze noord/zuidlijn ligt 16,9 kilometer met 16 stations ondergronds en 10,7 kilometer met 7 stations bovengronds. Met de aanleg van deze vierde metrolijn werd in december 2002 begonnen. Vóór het begin van de Olympische Spelen in augustus 2008 worden zeker nog 3 metrolijnen in dienstgesteld.

Changchun. Fabrikant Xiangtan leverde voor tramlijn 54 de vervolgserie YK-600 motorrijtuigen 811 – 828. Een aantal méér dan 60 jaar oude vierassers werd gesloopt. Ook voor sneltramlijn 201 werd een nieuwe serie zesassige motorrijtuigen geleverd. Deze lijn is inmiddels verlengd tot een halve ringlijn met 33 halten; een verdubbeling.

Dalian. De motorrijtuigen van de series 2000, 7000 en 8000 zijn geheel verdwenen. In Dalian treft u nog twee typen aan: de serie 3000, gemoderniseerde vóóroorlogse vierassers op lijn 203, en de gekopieerde “Combino’s” serie 9000 op lijn 202. Het is dan ook zeer de vraag wat er straks gaat rijden op de opgeknapte lijn 201. Deze is tijdelijk opgeheven in verband met het vernieuwen van de sporen en de bovenleiding. Dalian heeft één trolleybuslijn waarvan het wagenpark geheel vernieuwd is. Moderne tweeassers en gelede drieassers (met conducteur) bepalen het beeld.

Guangzhou. Het metronet werd met nieuwe trajecten uitgebreid. Het eerder geopende eerste gedeelte van lijn 3 werd in zuidelijke richting verlengd tot Panyu Square en vanaf Tiyu Xilu werd een zijlijn naar het busstation Tianhe in dienst gesteld. Metrolijn 4 werd in het zuiden vanaf Xinzao bovengronds verlengd tot Huangge. Dit alles op 30.12.2006. Een verdere verlenging vanaf Huangge tot Jinzhou kwam op 28.6.2007 in dienst. Bombardier levert een volautomatisch geheel ondergronds peplemover systeem. De dubbelsporige lijn in het stadsdeel Zhujiang Xincheng krijgt een lengte van 4 kilometer met 9 halten. Er is aansluiting op de metrolijnen 1, 3 en 5. Vanaf 2010.

Hongkong. Op 15.8.2007 kwam de East Rail zijlijn Sheung Shui – Kwu Tung – Lok Ma Chau in dienst. In Lok Ma Chau kan worden overgestapt op de metro van Shenzhen. De KCRC (Kowloon Canton Railway Corporation) en de MTRC (Mass Transit Railway Corporation) gaan vanaf 2008 samen als Hongkong Railway.

Nanjing. Voor metrolijn 2 werden bij Alstom en haar Chinese partner Puzhen 24 zeswagen metrotreinstellen van het type Metropolis besteld. Deze worden geleverd in 2008/2009.

Shanghai. Naast een al eerder gedane bestelling van 51 zeswagen metrotreinstellen bij Changchun/Bombardier (HOV/RN 582) werden onlangs nog eens 32 zeswagenstellen besteld, die aansluitend in 2008/2009 geleverd worden. Ze zijn bestemd voor de toekomstige metrolijnen 7 en 9. Bij Alstom en zijn Chinese Partner Puzhen werden 41 zeswagen metrotreinstellen besteld. Deze worden geleverd in 2009/2010. Bij het in 1995 geopende metrobedrijf zijn 5 lijnen in exploitatie. De laatste uitbreidingen dateren van 18.12.2006: verlenging lijn 3 van Jiang Wan Zhen tot Jiangyang Bei Road (14 km., 10 stations) en 30.12.2006: verlenging lijn 2 van Zhongshan tot Songhong Road (6,2 km., 3 stations).

Shenzhen. Op 20.6.2007 werd de verlenging Fumin – Huanggang van metrolijn 4 geopend.

Zhengzhou. Er is sprake van de aanleg van een 26 kilometer lange oost/west metrolijn die in 2013 klaar moet zijn.

DUITSLAND oost

Berlijn. Na een eerdere verkoop van 21 KT4Dt motorrijtuigen aan Szczecin werden nu 32 vierassige Tatra T6A2 motorrijtuigen aan dit bedrijf verkocht. Eind oktober 2007 vertrokken de 5206 en 5209 als eerste naar hun nieuwe Poolse werkgever. Tussen nu en maart 2008 volgt de rest.

Op 30.10.2007 werd het in de nacht van 10 op 11.9.2006 neergelaten werkmaterieel en het F84 treinstel 2770/2771 weer uit de tunnel voor de toekomstige lijn U5 / U55 bij het Hauptbahnhof omhoog gehaald. Na enkele proefritten bleek, mede gezien het verlopen van de revisietermijn van het treinstel en de ongewisse datum van in dienststelling van dit traject, geen noodzaak het materieel hier te laten.

Dresden. De nieuwe remise Reick (nieuwbouw op de plaats van het oude complex) kwam op 3.9.2007 officieel in gebruik. Zie ook HOV/RN 584. Van hieruit worden de lijnen 1, 2, 4, 6, 9, 10, 12 en 13 geëxploiteerd. Gelijktijdig werd de remise Tolkewitz gesloten. Bij de verbouwing van de remise Trachenberge komt Tolkewitz tijdelijk weer in gebruik. Inmiddels dient Tolkewitz als opslagplaats van buiten dienst gesteld Tatra materieel afkomstig uit de remise Bühlau. Deze in 2003 gesloten remise maakt plaats voor een andere bestemming. Het aantal diensten met Tatra materieel daalden tot 27 stellen op maandag t/m vrijdag op de in HOV/RN 584 genoemde lijnen. Op een enkele lijn slechts 2 stellen; in de weekenden rijden ze niet. Volgens persberichten komt een nieuwe tramlijn naar Johannstadt in 2012 in dienst. Gepland is een lijn 5 op de route Johannstadt – Südvorstadt.

Gera. Alstom begon met de aflevering van de 6 nabestelde NGT8G lagevloer motorrijtuigen 207 – 212.

Gotha. Na twee jaar werken werd op 2.10.2007 op de Bahnhofsvorplatz de nieuwe tram en busterminal officieel in gebruik genomen. De reiziger vindt hier een OV-servicepunt en vooral een kortere toegang tot het station. Uw verslaggever is vooral ge-

raakt door de spreuk van Goethe op de rand van de overkapping: “Denn man reist doch wahrlich nicht, um auf jeder Station einerlei zu sehen und zu hören.” Mooi toch?

Op de zijlijn Gleisdreieck – Waltershausen van de Thüringerwaldbahn (lijn 4) wordt tegenwoordig een Tatra eenrichting motorrijtuig ingezet. Deze pendeldienst gaat door het leven als lijn 6.

Naumburg. Het trambedrijf werd na 31.10.2007 voortgezet tot 1.4.2008. De deelstaat Sachsen-Anhalt stelt zich garant voor het exploitatieverlies. Onveranderd rijdt de tram van maandag t/m vrijdag tussen 6 en 20 uur en op zaterdag en zondag van 9 tot 18 uur een halfuurdienst. Officieel is er nog steeds sprake van een proefbedrijf. Het streven van de Naumburger Strassenbahngesellschaft is nu om de exploitatie te verlengen tot 31.10.2008. Motorrijtuig 37 verblijft voor een revisiebeurt in de centrale werkplaats van Magdeburg. Dit in 1959 gebouwde motorrijtuig van het type Gotha T57 reed in Gera, Görlitz en Jena maar begon zijn loopbaan in Stralsund met het nummer 15. De bedoeling is om de tram weer in deze staat terug te brengen.

DUITSLAND west

Augsburg. Na het in 1960 opheffen van de tramlijnen 5 en 6 bleef het tramnet tot 1994 onveranderd. In de tussengelegen jaren werden plannen gemaakt en weer verworpen en het zou niemand hebben verbaasd als in die periode het trambedrijf zou zijn opgeheven. Nu is deze rubriek niet de plaats om de naoorlogse geschiedenis van het vervoerbedrijf te beschrijven zodat we ons kunnen beperken tot het vermelden van de omkeer na 1990 toen op alle tramlijnen overdag een vijfminuten frequentie werd ingevoerd en het aantal reizigers, bij een licht gestegen inwoneraantal, fors toenam. Dit had als positief gevolg dat tussen 1994 en 2001 ruim 10 kilometer tramlijn werd aangelegd en dat tussen 2009 en 2012 het tramnet met nog eens ongeveer 10 kilometer wordt uitgebreid. Voor vijf projecten lopen de ambtelijke voorbereidingen of zijn al afgerond. Daar hebben wij eerder over bericht maar het lijkt nuttig het een en ander voor u op een rij te zetten.

Aanleg lijn 6. Een nieuwe tramlijn Hauptbahnhof – Königsplatz – Rotes Tor – Friedberg West, lengte: 7,3 kilometer met 15 haltes. Eerder schreven wij over een lengte van 5,2 km. maar dat betreft de nieuw aan te leggen sporen. Tussen Hauptbahnhof en Rotes Tor wordt over bestaand spoor gereden. In Friedberg West komt bij het eindpunt Chippenham Ring een P+R terrein voor 300 auto's. Met de aanleg werd in juni 2007 begonnen, de lijn komt eind 2009 in dienst. Gelijktijdig worden dan de buslijnen 23 en 26 opgeheven en komt er een buslijn 31 vanaf het eindpunt Neuer Ostfriedhof van tramlijn 1 in Hochzoll. Door de Textielwijk krijgt buslijn 36 een andere route, aansluitend op lijn 6. De nu nog tot in het centrum doorrijdende regionale buslijnen worden ingekort tot de Chippenham Ring of de tweede halte na dit eindpunt: Rudolf Diesel Gymnasium.

Ombouw Königsplatz. Deze centrale halte, een driehoek met halteperrons aan drie zijden, is na de invoering van de vijfminuten frequentie in 1990 en het in dienststellen van de 42 meter lange Combino's een waar knelpunt. Trams moeten tot 4 minuten wachten voor een halte vrijkomt. Hinderlijk voor overstappende reizigers en het overige wegverkeer. Met de komst van lijn 6 zou de situatie helemaal onhoudbaar worden. De ombouw van het plein heeft nogal wat voeten in aarde, er zijn veel bezwaren en er vond een referendum plaats. Zonder al te veel in details te treden: begin 2008 gaat het plein op de schop met als resultaat dat aan twee van de drie zijden vier sporen komen waardoor per richting op twee sporen gehalteerd kan worden. Daarbij worden de perronlengten zo lang, dat achter een tram ook nog een bus kan stoppen. Eind 2009 is de klus geklaard, gelijktijdig met het in dienststellen van lijn 6.

Verlenging lijn 1. Een 1,8 kilometer lange verlenging vanaf Lechhausen, Neuer Ostfriedhof tot Bahnhof Hochzoll komt in 2010 in dienst. Hier kan worden overgestapt op treinen richting München. Op het kruispunt Friedberger Strasse / Zugspitzstrasse / Hochzoller Strasse wordt de nieuwe lijn 6 gekruist. Dat maakt in alle richtingen wisselverbindingen mogelijk, waar nog over moet worden beslist.

Aanleg lijn 5. Een nieuwe tramlijn Hauptbahnhof – Augsburg West – Klinikum. Hiervoor moet 3,6 kilometer tramlijn worden aangelegd. Tussen Augsburg West en Klinikum worden de bestaande sporen van lijn 2 gebruikt. Op dit gedeelte rijden dan twee lijnen. In theorie (er zijn geen plannen voor) zou een grote ringlijn Hauptbahnhof – Augsburg West – Senkelbach – Königsplatz – Hauptbahnhof gecreëerd kunnen worden. Wel wordt de nieuwe lijn 5, die in 2012 gaat rijden, bij het Hauptbahnhof aan lijn 6 gekoppeld tot een lange lijn Klinikum – Augsburg West – Hauptbahnhof – Königsplatz – Friedberg West. Door de komst van lijn 5 (of het lijncijfer blijft bestaan is niet zeker) vervalt buslijn 32 en worden de uit westelijke richting komende regio-buslijnen ingekort tot Augsburg West.

Tramtunnel Hauptbahnhof. In hetzelfde jaar (2012) dat lijn 5 in dienst komt en wordt gekoppeld aan lijn 6, komt de tramtunnel onder het Hauptbahnhof in gebruik. Met de werkzaamheden wordt in het eerste kwartaal van 2008 begonnen. Voor het regionale treinverkeer wordt het Hauptbahnhof met een perron uitgebreid. Komende vanaf de Königsplatz verdwijnt de tram in de Halderstrasse in de 390 meter lange tunnel om aan de westzijde van het station in de Rosenaustrasse, ter hoogte van de Sebastian Buchegger Platz, weer op straatniveau te komen. Onder het station komen op niveau -1 de gangen met winkels, de tram komt op niveau -2 en krijgt daar 90 meter lange halteperrons. Men studeert op plannen voor een nieuwe noord/zuid lijn waarvoor aan de westkant van de tunnel een aftakking moet komen richting Augsburg Süd en aan de oostkant een tunnelaftakking richting Prinzregentenstrasse. Zo'n lijn ontsluit het centrum langs de noord/west rand zonder de Königsplatz aan te doen. In het zuiden kan dan via de Firnhaberstrasse aangesloten worden op de lijn naar de Inninger Strasse in Haunstetten. Een verdere verlenging naar Königsbrunn kan dan een volgende stap zijn.

Zo verstevigt de tram in Augsburg zijn positie en zijn er in 2012 vijf of zes tramlijnen met daarop aantakende buslijnen in dienst.

Lijn 2. Opmerkelijk is dat ook de nu als remisesporen in gebruik zijnde tramsporen in het zuidelijke deel van de Maximilianstrasse weer voor de normale personendienst in gebruik komen. Naast lijn 2 op de route Haunstetten Nord – Schertlinstrasse – Königsplatz – Senkelbach – Klinikum – Augsburg West komt er een parallellijn 2: Haunstetten Nord – Schertlinstrasse – Rotes Tor – Maximilianstrasse – Senkelbach – Klinikum – Augsburg West. Onderstreept: de routevariant. In de plannen aangeduid als lijn 2A en 2B. Maar net als bij de combinatie lijn 5/6 kunnen straks andere lijncijfers worden ingevoerd.

Bielefeld. Ook in 2007 werd het tramnet verder op Stadtbahn niveau gebracht. Bij spoorvernieuwingen werd de afstand tussen de sporen vergroot en ging men verder met de aanleg c.q. verlenging van de hoge halteperrons tot 70-72 meter. Waar dit niet mogelijk is worden korte halteperrons aangelegd met een lengte van 15 meter, waar bij alleen de eerste twee deuren van een

tram(stel) aansluiten op een hoog (86 cm.) halteperron. Men bereidt de aanbesteding voor, voor de levering van 16 tweerichting motorrijtuigen met een “getailleerde” breedte van 2,65 meter en een lengte van 35 meter die in dubbeltractie vanaf 2011 op lijn 4 worden ingezet. Getailleerd omdat door de aanwezigheid van de hoge halteperrons de breedte van de wagenvloer tot 2,30 meter beperkt is. De rijkrijtuigbak krijgt dus een knik naar buiten. Het nieuwe materieel vervangt de 20 oudste M8C motorrijtuigen uit 1982/1983.

Het tramnet bestaat uit 4 lijnen met tunnelgedeelten in het centrum.

lijn:	route:
1	Schildesche – Kattenkamp – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Rathaus – Brackwede – Senne.
2	Milse – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Rathaus – Landgericht – Sieker.
3	Babenhäusen Süd – Nordpark – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Rathaus – Sieker – Stieghorst.
4	Lohmannshof – Wellensiek – Universität – Hauptbahnhof – Jahnplatz – Rathaus.

Plannen zijn er voor een verlenging van lijn 2 vanaf Milse naar Milse Ost en Altenhagen (1,1 km.) en een verlenging van lijn 3 vanaf Stieghorst naar Hillegossen. Een traject van 1,3 of 1,8 kilometer afhankelijk van de te kiezen variant. De Universität heeft uitbreidingsplannen ten noorden van Lohmannshof. Onderzocht wordt hoe hier lijn 4 in te passen. Een ringlijn vanaf de halte Wellensiek moet het waarschijnlijk afleggen tegen het plan de tramlijn vanaf Lohmannshof met 1,2 kilometer te verlengen tot een nieuw eindpunt Dürerstrasse.

Bremen. In september 2007 vertrokken nog eens 10 Wegmann tramstellen naar het Roemeense Timisoara: motorrijtuigen 3514, 3515, 3517, 3518, 3519, 3520, 3546, 3551, 3552, 3553 en aanhangrijtuigen 3714, 3715, 3717, 3718, 3719, 3720, 3722, 3751, 3752, 3753. In Bremen zijn nu nog 20 van deze tramstellen voor 17 diensten op ma t/m vr, is 1 stel in dienst als leswagen en staan 7 stellen buiten dienst. Het plan voor de verlenging van lijn 8 vanaf Huchting naar Stuhr heeft door besluiten van de gemeenten Weyhe en Stuhr groen licht gekregen. Hierbij zijn o.a. de financiële verhoudingen geregeld. Het plan kan nu richting inspraak. Zonder verder uitstel kan in 2009 met de aanleg worden begonnen en bereikt lijn 8 in 2011 dit nieuwe eindpunt.

Dortmund. In de nacht van 27 op 28.9.2007 werd de eerste van de 47 bij Bombardier bestelde NGT8 Flexity Classic lagevloertrams afgeleverd. Ze krijgen de nummers 1 – 47. Ze komen vanaf eind april 2008 in de personendienst. Door de levering van dit nieuwe materieel is het mogelijk de nog resterende 44 N8C motorrijtuigen aan Gdansk te verkopen. Daar gaan ze naar toe in de periode 2008 - 2011. Al eerder, in februari 2007, gingen de motorrijtuigen 133 en 140 naar Gdansk.

Düsseldorf. De Hafentram. Hierover schreven wij in HOV/RN 586. Een lezer laat ons weten dat de gemeente Düsseldorf een positief besluit genomen heeft over de aanleg van deze nieuwe tramverbinding. Lijn 704 moet in 2009 via de Gladbecker Strasse en de Kesselstrasse worden doorgetrokken. Het nieuw ontwikkelde havengebied, waar veel mediabedrijven zijn gevestigd, wordt daarmee na vele jaren discussie goed ontsloten.

Aan het begrip goed ontsloten valt nog wel wat af te dingen. Het 500 meter lange nieuwe traject raakt slechts de zuidkant van het gebied Medienhafen. Het centrum van dit gebied wordt met deze lijn niet bereikt. Daarvoor was het plan voor een nostalgische tramlijn een oplossing. Was....., want gelijk met het bovenstaande besluit werd dit plan van tafel gehaald: te duur en te veel bezwaren van omwonenden. Jammer. De nostalgische tramlijn was al een compromis voor een volwaardige tramverbinding en er zal nog heel wat politieke moed voor nodig zijn om deze verbinding opnieuw op de agenda te plaatsen.

De tram in Neuss. Wie dacht dat na het gemeenteraadsbesluit van 15.6.2007 alles in kannen en kruiken was, dacht te snel. Maar geen paniek: in september 2007 besloot de raad tot herinrichting van de Hauptstrasse, een voetgangerszone met een 400 meter lang enkelspoor tussen de Kastellstrasse en de Markt. Een poging om te komen tot een langer stuk enkelspoor, waardoor in de toekomst slechts een 20 minuten frequentie mogelijk zou zijn, werd daarbij verijdeld. In januari 2008 beginnen de werkzaamheden en wordt de tram tijdelijk opgeheven. In november 2008 moet het werk klaar zijn en keert de tram terug. Blijft onze angst dat men “vergeet” het nieuwe tramspoor aan te leggen.

Met de aflevering van het laatste NF8U motorrijtuig is sinds begin september 2007 de hele serie 3301 – 3315 aanwezig. Ze worden ingezet op de lijnen 715, 703/715, 711 en 713. Al langere tijd verblijft NF10 motorrijtuig 2005 bij Siemens in Krefeld als proefwagen voor de aanstaande sanering van alle 51 NF8 en NF10 motorrijtuigen. Naar verwachting wordt nog dit jaar met deze klus begonnen. Per tram zijn 90 werkdagen nodig om de aanpassingen uit te voeren. Eind 2009 zijn alle wagens behandeld. Op 28.11.2007 werd op de Graf Adolf Platz een officieel begin gemaakt van de Wehrhahnlijn. Het 3,4 kilometer lange tunneltraject gaat volgens de huidige inzichten € 548 miljoen kosten. Hierin begrepen € 114 miljoen meerkosten in verband met de gestegen prijzen van staal, beton en energie. De tunnel wordt aangelegd voor exploitatie met lagevloertrams. Aan het eind van de Königsallee wordt op de Corneliusplatz een bouwput ingericht. Een fontein en de bomen worden tijdelijk geëvacueerd maar keren later weer op deze plaats terug.

Essen / Mülheim / Duisburg. Deze drie vervoerbedrijven gaan met behoud van zelfstandigheid samenwerken onder de naam “KOMED”. Het is niet duidelijk hoe het samenwerkingsverband “Meoline” (Mülheim, Essen, Oberhausen) binnen dit geheel wordt ingepast.

Kassel. De gemeente Vellmar heeft haar definitieve goedkeuring gehecht aan de aanleg van een tramverbinding met Kassel. Als de deelstaat Hessen besluit haar deel van de bouwkosten te financieren kan de aanleg in het voorjaar van 2008 beginnen. De nieuwe lijn begint aan het eindpunt Holländische Strasse en zal de stad Vellmar van zuid naar noord doorkruisen. Aan de noordkant van Vellmar komt een eindlus met P+R-terrein, zodat de tram ook aantrekkelijk wordt voor reizigers uit de omgeving. De nieuwe lijn krijgt in totaal 7 haltes en heeft een lengte van 3,9 kilometer. Eind 2009 moeten de lijnen 1 en 2 hier gaan rijden, waardoor in de spits een 7½-minutendienst wordt geboden. Lijn 5 blijft aan de Holländische Strasse eindigen. Met dank aan de lezer die ons dit bericht zond.

Keulen. Half oktober 2007 vertrokken de Stadtbahn motorrijtuigen 2004, 2007, 2018, 2023, 2027 en 2036 naar Istanboel. Anders dan de eerste zes die per auto naar Passau werden vervoerd om vanaf daar per schip via de Donau en de Zwarte Zee naar Turkije te varen, ging dit transport over de weg naar Rotterdam met aansluitend zeetransport. Waarschijnlijk volgens nog eens 12 van deze motorrijtuigen deze route.

Mainz. Op 3.11.2007 werd het eindpunt Finthen, Poststrasse feestelijk heropend. Dit lijngedeelte van lijn 51 kwam eerder op 2.10.2007 weer in dienst. Er ligt nu dubbelspoor. Vlak voor de beginhalte werd een overloopwissel aangelegd waardoor de trams ook kunnen keren zonder de keerlus te berijden.

Mannheim-RNV. Rhein-Neckar Verkehrsbetriebe. In oktober 2007 werden bij Bombardier 19 Variobahn motorrijtuigen met de typeaanduiding RN besteld. Deze zijn gelijk aan de 52 eerder geleverde trams. Ze zijn besteld in een vijfdelige uitvoering (type 6RN-Vario) en in een zevendelige uitvoering (type 8RN-Vario) voor:

Heidelberg	8 stuks 8RN (zevendelig),
OEG	8 stuks 6RN (vijfdelig),
Mannheim	3 stuks 8RN (zevendelig).

De trams voor Heidelberg en de OEG worden geleverd als tweerichting wagens.

München-DB. S-Bahn München. Bij de S-Bahn rijdt 97,1% van de treinen op tijd. Dat veranderde vanaf 29.9.2007 toen het EBA (Eisenbahn Bundesamt) bepaalde dat de maximumsnelheid van de treinstellen series ET 423, ET 424, ET 425 en ET 426 moest worden teruggebracht van 140 tot 125 km/u. Reden: de verminderde remcapaciteit in de herfstmaanden. DB protesteerde krachtig om dat in de tien jaar dat men met dit materieel rijdt daar nog nooit last van had. Inmiddels is de punctualiteit gedaald tot onder de 90% waarbij het vooral op de stamlijn tot ernstige vertragingen en capaciteitsproblemen komt. Met de leveranciers van het materieel wordt nu naar een oplossing gezocht om het EBA te bewegen de maatregel ongedaan te maken. Om de ernstigste vertragingen te voorkomen werd de dienstregeling van o.a. de lijnen S2, S% en S7 aangepast en worden langere treinen ingezet.

Neurenberg. Het eerste nieuwe Variobahn motorrijtuig werd op 26.10.2007 afgeleverd. De officiële presentatie vond op 1 en 2.12.2007 plaats in de museumremise St.Peter. De vijfdelige eenrichting lagevloer motorrijtuigen met de nummers 1201 – 1208 hebben de typeaanduiding GTV6. Tot medio 2008 komen ze in dienst ter aflossing van de uit 1976/1977 daterende N8S-NF motorrijtuigen 361 – 372 die hun loopbaan gaan voortzetten in Krakow. Na tien maanden keerde op 9.12.2007 lijn 8 weer terug op de route Rathenauplatz – Erlenstegen. Met nieuwe rails onder de wielen. Zo als eerder bericht werd op 8.12.2007 de verlenging van metrolijn 1 tot Fürth, Hardhöhe geopend. Van een verdere verlenging tot Kieselbühl lijkt geen sprake meer. Op 9.12.2007 ging de nieuwe dienstregeling in waarbij in Fürth in aansluiting op de verlenging van de metro het busnet werd aangepast.

Querverbund. In Duitsland zijn of waren veel vervoerbedrijven onderdeel van een gemeentelijke holding, veelal de Stadtwerke. Onder deze bedrijfsvorm vallen ook de gemeentelijke nutsbedrijven, sportinrichtingen, begraafplaatsen, reiniging, het woningbedrijf, enz. Boekhoudkundig gezien vaak wat ondoorzichtig en al langere tijd aan kritiek bloot gesteld. Maar dat gaat mede als gevolg van de privatisering en Europese regels veranderen. Zo zal het in de toekomst niet meer mogelijk zijn om de winst uit de verkoop van gemeentelijk onroerend goed te gebruiken om een gat bij een verliesgevend ander bedrijfsonderdeel te dichten. Een lezer bericht hierover het volgende.

“Leuker kunnen we het niet maken” luidt de slogan van onze belastingdienst, maar dat is ook van toepassing op de fiscale rechters in Duitsland. Op 24.10.2007 hebben zij namelijk een uitspraak gedaan waarmee de toekomst van het zogeheten Querverbund op de tocht komt te staan. Veel Duitse gemeenten maken al decennia gebruik van deze constructie, waarbij verliesgevende en winstgevende activiteiten in één holding worden samengebracht. Op die manier kan het verlies van bijvoorbeeld de exploitatie van een zwembad worden gecompenseerd met de winst die de gaslevering oplevert. De belasting wordt in zo'n geval namelijk berekend over de winst van de holding. Het openbaar vervoer is in veel gemeenten in een Querverbund georganiseerd, waardoor de fiscale voordelen op termijn zouden kunnen vervallen. In dat geval zal bezuinigd moeten worden.

Regensburg. Een kort geleden gepubliceerde kosten/baten analyse laat weinig hoop voor een toekomstig RegioStadtbahnnet. Nu moet gezegd worden dat de analyse gericht leek op een negatief resultaat zodat het laatste woord er nog niet over gesproken lijkt. Nieuwe studies, berekeningen en rapportages worden verwacht. Ook andere vervoervormen komen daarbij (weer) aan bod.

Wuppertal. Op 6.10.2007 kwam het eindstation Vohwinkel weer in dienst. Vanaf deze datum zweeft de Schwebebahn weer als vanouds. Nog niet alle werkzaamheden zijn voltooid. Zo ontbraken op deze dag nog de liften. De officiële heropening vindt dan ook later plaats (mei 2008 ?).

FRANKRIJK

Angers. Een jaar later, als bericht in HOV/RN 556, werd op 19.9.2007 een officieel begin gemaakt met de aanleg van het nieuwe trambedrijf. Niet onlogisch is men begonnen met de bouw van de remise.

Mulhouse. Fabrikant Alstom maakt dankbaar gebruik van het materieeloverschot en leent voor demonstraties regelmatig een of meerdere trams die dan de wereld overgaan. Trams uit Mulhouse rijden zoals eerder bericht bij een proefbedrijf in Buenos Aires. In Utrecht was een Citadis trams te gast en binnenkort gaan er drie tijdelijk naar Melbourne.

Nice. Op 30.9.2007 kwam het nieuwe trambedrijf in dienst. De officiële opening vond plaats op 24.11.2007.

INDIA

Delhi. Bij Bombardier werden 85 vierwagen metrotreinstellen van het type Movia besteld die in 2008/2010 worden afgeleverd. De roestvrij stalen treinstellen kunnen 1480 passagiers vervoeren. Het eerste stel wordt in Duitsland gebouwd, de rest in verschillende fabrieken in India. Hierbij vindt de eindmontage plaats in Hyderabad.

Goa. Hier kwam een "Sky-Bus Metro" in dienst met twee dubbele motorrijtuigen. Het gaat om een proeftraject van 1,6 kilometer. In feite is het een hangbaan zo als in Wuppertal.

Kolkata. Vroeger: Calcutta. Er zijn berichten dat er in 2008 nieuwe gelede trams komen. Veel is er niet over bekend anders dan dat deze geleverd gaan worden door het staatsbedrijf BEML.

INDONESIË

Djakarta. De aanleg van de monorail werd stilgelegd. Problemen met de financiering. Pas als deze zijn opgelost wordt de aanleg hervat. Een Japans consortium plant de aanleg van een eerste, 14½ kilometer lange, metrolijn.

JAPAN

Fukuoka. Ruim vier jaar geleden schreven wij over een nieuwe metrolijn (2 km.) naar Island City, een kunstmatig eiland in de baai van Fukuoka. Deze verlenging van de Hakozaki metrolijn via de Kaizuka lijn met 4 kilometer zou in 2009 in dienst komen. Met de aanleg wil het echter niet zo vlotten; de opening verschuift minstens naar 2011.

Kagoshima. Door Alna Koki werden begin 2007 de vijfdelige lagevloermotorrijtuigen 7001 en 7002 afgeleverd. Ze zijn een verdere ontwikkeling van de sinds 2002 afgeleverde driedelige motorrijtuigen serie 1000 en met een lengte van 18 meter, 4 meter langer dan een 1000. De nieuwe rijtuigen bieden plaats aan 78 passagiers en hebben een plaats voor een conducteur.

Kumamoto. Er zijn plannen om de particuliere Kumamoto Electric Railway om te bouwen op een spoorbreedte van 1435 mm en door de aanleg van een ± 1 kilometer nieuw traject te verbinden met het tramnet waardoor doorgaande diensten mogelijk zijn. Oud nieuws uit HOV/RN 551 (nov. 2004). Maar nog steeds actueel. Zeker nu de burgemeester zich heeft uitgesproken voor een fusie van dit spoorbedrijf met het gemeentelijke trambedrijf.

Osaka. Op 19.3.2007 kwam de verlenging van de monorail tussen het Universiteitsziekenhuis en Saito-nishi in dienst. Met deze verlenging van 4,2 kilometer heeft de monorail nu een lengte van 28 kilometer.

Sakai. De exploitatie van het nieuwe trambedrijf komt in handen van de combinatie Nankai en Hankai. Dit laatste bedrijf exploiteert de tram in Osaka en is een dochteronderneming van het particuliere spoorbedrijf Nankai. De opening zou in 2010 moeten zijn. Lange tijd was de vraag aan de orde of het een klassieke tramlijn wordt of een Translohr spoorbus. De grote Japanse wagonfabriek Tokyu Sharyo behoort tegenwoordig tot het Translohr concern en lobbyt stevig. Maar in juni 2007 besloot het gemeentebestuur dat het een echte tram gaat worden. Dit maakt een nauwe samenwerking mogelijk met het trambedrijf van Osaka.

Tokyo. Motorrijtuig 9001 van de Arakawa tram oogt door zijn nostalgische uiterlijk als een ouderwetse vierassige hogevloermotorwagen. Smalle ramen en ovale vensters naast de deuren versterken dit beeld. Er komt binnenkort een tweede motorwagen van dit type. Na opgedane ervaringen wil men een serie van 10 stuks bestellen ter vervanging van ouder materieel.

MALEISIË

Kuala Lumpur. In HOV/RN 580 berichtten wij over een bestelling van 22 (+ 13 optie) vierdelige treinstellen type ART MKII bij Bombardier. Deze worden geleverd tussen september 2008 en juni 2010 en zijn bestemd voor de Kelana Jaya lijn. ART staat voor Advanced Rapid Transit. Net als het andere materieel van de voormalige PUTRA (Projek Usahasama Transit Ringan Automatik) zijn dit metrotreinstellen met lineaire inductie motoren, zonder bestuurders cabine, dus voor automatisch treinverkeer. Wij schrijven voormalige PUTRA. Al weer enige tijd geleden (februari 2005) werd dit bedrijf samen met de STAR (Sistem Transit Alirau Ringan) ondergebracht in het staatsbedrijf Rapid KL (Rangkaian Pengangkutan Integrasi Deras), waarbij KL staat voor Kuala Lumpur. Een behulpzame lezer zette voor ons de vijf verschillende railbedrijven in de hoofdstad van Maleisië op een rijtje. **Rapid KL (ex STAR).** Sri Petaling lijn op de route Sri Petaling – Chan Saw Lin – Sental Timur. Ampang lijn op de route Ampang – Chan Saw Lin – Sental Timur. Een metrobedrijf met een lengte van 27 kilometer, waarvan 16 kilometer op een kruisingvrije baan en 11 kilometer op viaducten. Spoorbreedte: 1435 mm, stroomrail, 750 Volt.

Rapid KL (ex PUTRA). Kelana Jaya lijn op de route Kelana Jaya – KL Sentral – Taman Melati. Volautomatisch metrobedrijf, lengte 29 kilometer waarvan circa 22 kilometer op viaducten en 4,4 kilometer in het centrum ondergronds. Spoorbreedte: 1435 mm, stroomrail, 750 Volt.

KL Monorail. Dubbelsporige lijn, systeem Alweg. Volledig op viaducten, lengte 8,6 kilometer. Route: Titivangsa – KL Sentral. De 12 relatief korte (10,4 meter) gelede voertuigen werden geleverd door Rockwell Automation en niet zoals eerder bericht door Hitachi, die wel eerder in beeld was.

ERL = Express Link. Spoorlijn, 1435 mm, lengte 57 kilometer. Expreslijn naar het vliegveld, maximum snelheid 160 km/u. Route: KL Sentral – KLIA (Kuala Lumpur International Airport). Bovenleiding, 25 kV.

KTM Komuter. KTM = Keretapi Tanah Melayu Berhad, de staatsspoorwegen van Maleisië. Voorstadsverkeer op het hoofdspoorlijnnennet met twee hoofdlijnen met vier vertakkingen. Lengte van het voorstadnet: 153 kilometer, spoorbreedte: 1000 mm., bovenleiding 25 kV.

Er zijn plannen voor uitbreiding van de capaciteit en uitbreiding van het railnet. Concreet is de hierboven genoemde bestelling van het materieel voor de Kelana Jaya lijn waarvoor de perrons al de lengte hebben voor vierwagen stellen. Tot nu toe rijden hier tweedelige stellen die vaak overvol zijn. Als het nieuwe materieel is afgeleverd kan de treindienst vanaf het huidige eindpunt Kelana Jaya via bestaande dienstsporen met 1½ kilometer worden doorgetrokken tot een eindpunt bij de remise Lembah Subang. KTM Komuter plant de komende jaren een verlenging vanaf Sentul naar Tanjung Malim. Hier bevinden zich de Batu grotten, een toeristische trekpleister. Ook de monorail zit aan de grens van zijn capaciteit. De vraag is of een uitbreiding met particulier kapitaal valt te realiseren of dat het bedrijf wordt overgenomen door Rapid KL. Bij het ex-STAR bedrijf bestaan plannen voor de aanleg van twee aftakkende lijnen.

OOSTENRIJK

Graz. Het bezwaar van Siemens en Bombardier inzake de aanbesteding van nieuw trammaterieel werd verworpen. De 45 Variobahn motorrijtuigen worden door Stadler geleverd in de periode 2010 – 2015. Zie ook HOV/RN 586.

Innsbruck. Dat moet een tijd geleden zijn: de aflevering van nieuwe trams. Na decennia lang op de tweedehands markt te hebben gewinkeld werd op 16.10.2007 de eerste tweerichting lagevloertram afgeleverd, motorrijtuig 351. Op 18.10.2007 was er een presentatie voor een select gezelschap autoriteiten en de pers en op 19 en 20.10.2007 mocht het publiek de nieuwe aanwinst bekijken. Zij zagen een 27,6 meter lange vijfdeelige tram met 56 zitplaatsen, 103 staanplaatsen en een ruimte voor kinderwagens, rolstoelen en/of fietsen. In afwijking van het eerder gepresenteerde design in twee kleuren rood is de tram rood (kop) met schuine vlakken in grijs en geel. De 351 is bestemd voor de Stubaitalbahn en rijdt op dit moment proef- en instructieritten. Vanaf maart 2008 wordt elke twee weken een nieuwe tram afgeleverd; in totaal 22 stuks, waarvan 6 voor de Stubaitalbahn. Ze krijgen de nummers 301 – 316 en 351 – 356 (Stubaitalbahn).

De eerder buiten dienst gestelde 10 lagevloer trolleybussen werden via een tussenhandelaar verkocht aan een bedrijf in Rusland.

Wenen. Na een periode van 50 jaar kwam er een eind aan de inzet van de motorrijtuigen type E, waarvan er medio oktober 2007 nog vier dienstvaardig waren: 4422, 4423, 4432 en 4441. Motorrijtuig 4422 reed op 25.10.2007 als laatste E in de ochtendspits en later op de dag reed het versierde museummotorrijtuig 4402 nog een afscheidsrit in de normale personendienst op lijn 62. Op 29.10.2007 werden de laatste E motorrijtuigen officieel buiten dienst gesteld en gereserveerd voor een mogelijke verkoop aan Sarajevo. Aansluitend op de aflevering van de 38 T1 motorrijtuigen voor metrolijn U6 worden vanaf 2008 nog eens 8 van deze motorrijtuigen geleverd. Deze werden in oktober 2007 besteld bij Bombardier uit een in 2004 genomen optie.

PAKISTAN

Lahore. Nadat in een eerder stadium sprake was van de aanleg van een tramnet werd in september 2007 de eerste steen gelegd voor de Lahore Mass Transit en spreekt men nu van een metro. Als eerste komt er een noord/zuidlijn met een lengte van 27 kilometer, waarvan 11,6 kilometer ondergronds. Deze komt in 2011 in dienst. Een tweede, oost/west, lijn volgt in 2015. Ook deze krijgt een lengte van 27 kilometer, waarvan 6,9 kilometer onder de grond. Tot 2020 moeten er dan nog twee lijnen komen waarvan een naar het vliegveld.

POLEN

Gdansk. In december 2007 komt als lijn 1 de nieuwe tramlijn Chelm – Centrum in dienst. Hiervoor werd 2,9 kilometer tramlijn aangelegd op vrije baan en met ongelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer. Voor de nieuwe lijn werden door Bombardier 3 lagevloertrams van het type Flexity Classic NGT6-2GD geleverd. Op een later tijdstip wordt lijn 1 via het centrum naar een noordelijk stadsdeel verlengd. Het tramnet bestaat nu uit 11 lijnen:

lijn:	route:
1	Chelm – Centrum
2	Jelitkowo – Zaspas – Gdansk Glowny – Centrum.
4	Zaspas – Nowe Szkoty – Nowy Port.
6	Jelitkowo – Oliwa – Abrahamas – Gdansk Glowny – Centrum.
8	Jelitkowo – Zaspas – Nowe Szkoty – Gdansk Glowny – Centrum – Stogi Pasanil – Stogi Plaza.
10	Nowy Port – Nowe Szkoty – Gdansk Glowny – Siedlce.
11	Abrahamas – Gdansk Glowny – Centrum – Siedlce.
12	Zaspas – Oliwa – Abrahamas – Gdansk Glowny – Centrum – Siedlce.,
13	Brzezno – Gdansk Glowny – Centrum – Stogi Pasanil.
14	Nowy Port – Nowe Szkoty – Gdansk Glowny – Centrum.
15	Oliwa – Abrahamas – Brzezno – Nowy Port.

Gdansk Glowny = Centraal Station.

De laatste jaren werd met Europees geld op veel plaatsen het railnet vernieuwd. Met deze financiële steun is het ook mogelijk om het plan voor een verlenging vanaf het eindpunt Siedlce naar het stadsdeel Migowo uit te voeren. Al hoewel nog niet alles in

kannen en kruiken is, wordt het jaar 2012 genoemd als datum dat de tram hier rijdt. Een kwart eeuw geleden werd bij de aanleg van dit stadsdeel al rekening gehouden met de komst van deze lijn.

In het stedelijke gebied Gdansk, Sopot, Gdynia wordt door SKM, een dochteronderneming van de Poolse staatsspoorwegen, een regionaal spoorwegnet geëxploiteerd. Een verdere uitbouw van dit net liep tot nu stuk op de financiering. Maar er spelen twee zaken. In 2012 worden in het Baltic Arena Stadion EK voetbalwedstrijden gespeeld. Men gaat de in juni 2005 opgeheven zijlijn naar Brzezno (Nowy Port) weer reactiveren. Deze lijn loopt langs het stadion. Door de toetreding tot Europa en de toegenomen activiteiten van luchtvaart prijsvechters is het aantal vluchten van/naar de Lech Walesa luchthaven fors toegenomen. Er komt nu een spoorlijn naar het vliegveld die ook in 2012 gereed komt. Fijn voor de per vliegtuig aangevoerde voetbalfans, maar ook voor de inwoners van een aantal stadsdelen langs deze nieuwe lijn.

PORTUGAL

Almada. Wie in Lissabon aan de oever van de Taag staat, ziet aan de overkant het grote Jezusbeeld Christo Rei staan. Dit beeld staat in de gemeente Almada. Een tweede blikvanger is de in 1966 geopende hoog gelegen hangbrug Ponte 25 de Abril die Lissabon met Almada verbindt. Mede door deze vaste oeververbinding explodeerde het aantal inwoners in Almada en in de zuidelijker gelegen gemeente Seixal. Een aantal buslijnen maakt gebruik van de brug maar de situatie verbeterde vanaf 1999 toen de particuliere spoorwegmaatschappij Fertagus de treinsporen in gebruik nam die in de draagconstructie van de brug onder het wegdek werden aangelegd. Bij de aanleg van de brug was met de trein al rekening gehouden. Vanwege de bestaande bebouwing (veel hoogbouw) volgt de spoorlijn een tracé dat westelijk om het centrum van Almada gaat. Ook in Lissabon loopt de spoorlijn met een grote boog om het centrum. Daarom blijven de directe veerdiensten tussen de oude stadsdelen van Lissabon vanaf de Cais do Sodré en Almada (Cacilhas) van onmisbaar belang. Met nog al grote afstanden tussen de stations heeft Fertagus weinig waarde voor het lokale vervoer.

Er ontbrak dus nog iets. Al vanaf 1985 maakte de Metro Sul do Tejo (MST) plannen voor een railnet dat het centrum, de overige stadsdelen, de stations van Fertagus en de veerhaven in Cacilhas met elkaar verbindt. In de naam van het bedrijf, officieel Metropolitan Ligeiro da Margem Sul do Tejo, zit het woord metro besloten. Ook hier vermijdt men het woord tram als zijnde een besmet begrip, herinnerend aan een achterhaald vervoermiddel en men wil zich natuurlijk onderscheiden van het trambedrijf aan de overkant. Maar ook hier is sprake van een zuiver trambedrijf. Normaalspoor, lagevloertrams, bovenleiding, 750V.

Als wij de datum 30.4.2007 noemen, slaan we de hele periode van plannen maken en de vertraagde aanleg over. Op deze dag werd het eerste traject geopend tussen Cova da Piedade en Corroios. Zie ook HOV/RN 584. De vervoerswaarde van dit gedeelte is gering maar men wilde na het officiële begin van de werkzaamheden in december 2002 eindelijk een resultaat laten zien in afwachting van het gereedkomen van de sporendriehoek in het centrum en de noord/oostelijke tak naar Cacilhas. De westelijke tak naar Universidade is gereed, maar nog niet aangesloten. Het ruim 4 kilometer lange gedeelte dat nu in dienst is, is de zuidelijke tak van een tramnet van 12,7 kilometer, bestaande uit 3 takken met 19 halten waarop straks 3 lijnen gaan rijden.

Lijn 1: lengte 7,017 km, 13 halten.

Route: Cacilhas – 25 de Abril – Gil Vicente – S.João Baptista – Almada – Bento Goncalves – Cova da Piedade – Parque da Paz – António Gedeau – Laranjeiro – St.Amaro – Casa do Povo – Corroios.

Lijn 2: lengte 5,634 km., 9 halten.

Route: Pragal – Ramalha – Cova da Piedade – verder route lijn 1 naar Corroios.

Lijn 3: lengte 6,534 km., 12 halten.

Route : Cacilhas – 25 de Abril – Gil Vicente – St. João Baptista – Almada – Bento Goncalves – Ramalha – Pragal – Boa Esperanca – Fomega – Monte de Caparica – Universidade.

Hieruit blijkt dat in grote lijnen gekozen is voor twee lijnen per tak:

- op de noord/oost tak (2,6 km.) naar Cacilhas rijden straks de lijnen 1 en 3,

- op de zuid tak (4,4 km.) naar Corroios de lijnen 1 en 2,

- op de west tak (4 km.) naar Universidade de lijnen 2 en 3, waarbij de trams van lijn 2 tot Pragal rijden en die van lijn 3 doorgaan.

Het centrale punt (een sporendriehoek) is Ramalha. De west tak voert langs de halte Pragal. Hier kan worden overgestapt op de Fertagus treinen naar Lissabon. De zuidtak geeft in Corroios aansluiting op de Fertagus treinen richting zuiden. De noord/oost tak wordt het meest frequent bereden, in de spits elke 3 minuten, en heeft in Cacilhas zijn eindpunt bij de veerhaven van de bootdiensten naar Lissabon. Vanaf het in de gemeente Seixal liggende eindpunt Corroios loopt de tramlijn nog 1,7 kilometer verder tot de remise/werkplaats. Dit is de thuisbasis voor de 24 vierdelige tweerichting Combino motorrijtuigen C 001 – C 024. Deze trams hebben een lengte van 36,36 meter, zijn 2,65 meter breed en kunnen met een maximumsnelheid van 70 km/u 232 passagiers vervoeren.

Als eind 2008 (zo is de planning) het 3-lijnnnet voltooid is komt de tweede fase in zicht. Via de al aanwezige remisesporen wordt lijn 1 in zuidelijke richting vanaf Corroios verlengd tot Fogueteiro. Ook hier komt een overstappunt op de Fertagus treindienst. In de derde fase komt er vanaf Fogueteiro een tramlijn in noord/oostelijke richting via Seixal en Barreiro naar Moita. Tussen Seixal en Barreiro ligt een moerasgebied. De tramsporen worden hier aangelegd op een spoordam van een opgeheven spoorlijn. Dan is het net uitgegroeid tot een lengte van 27,6 kilometer en is er een vierde tramlijn in dienst. Tot slot zij nog vermeld dat er een plan is om lijn 3 vanaf Universidade te verlengen tot Costa de Caparica aan de Atlantische kust.

SPANJE

Castelló de la Plana. De succesvolle opmars van de tram heeft in Spanje de belangstelling voor de trolleybus doen opleven, met name in steden waar een tram net iets te hoog is gegrepen. In januari 2008 komt in Castelló de la Plana, provincie Valencia, een 2,1 kilometer lange spoorbuslijn in dienst op het traject UJI (Universiteit) – Parque Ribalta. Hiervoor werden 3 Irisbus duotrolleybussen van het type Cristalis geleverd. Op korte trajecten, o.a. in het historische centrum en bij de garage, komt geen bovenleiding te hangen en wordt de dieselmotor ingeschakeld. Het nagenoeg geheel op vrije baan aangelegde bustraject is over de gehele lengte voorzien van een in het wegdek aangebrachte geleiderail (systeem CIVIS van Siemens) die door middel van een camera op de bus optisch wordt gelezen en zorgt voor de automatische besturing. Alleen op plaatsen waar samen met

het overige wegverkeer wordt gereden wordt de bus door de chauffeur handmatig bestuurd. Dit eerste stuk spoorbuslijn met de naam TVRCas (Transporte de Via Reservada Castellón) wordt gezien als een proefbedrijf. In de komende twee jaar moet de lijn vanaf Parque Ribalta worden verlengd naar El Grau en verder langs de kust in noordelijke richting naar de badplaats Benicassim. Een tweede lijn komt er vanuit het centrum naar Vila Real – Burriana met een aftakking naar Almassoro. Castelló had al eerder, van 1962 tot 1969, een trolleybus.

Valencia. In HOV/RN 584 schreven wij o.a. over de verlenging van de metrolijnen 3 en 5 tot Aeroport. Plannen zijn er om deze lijn bovengronds verder te verlengen in noord/westelijke richting. Eerst met 9,4 kilometer tot Riba-roja en later met nog eens 6½ kilometer tot Villamarxant. Gepland is ook een nieuw tunneltraject (3½ km.) vanaf Angel Guimera in zuidelijke richting naar het nieuwe ziekenhuiscomplex La Fe.

VIETNAM

Ho Chi Minh Stad. Met Frans kapitaal wordt hier een Translohr spoorbuslijn aangelegd. Japan financiert voor het grootste gedeelte de aanleg van een ± 20 kilometer lange metrolijn.

ZUID-KOREA

Incheon. De in 1999 geopende metro werd met een kort stukje (een station) verlengd. Het nieuwe eindpunt Gyeyang ligt bij een station aan de hogesnelheidslijn van Seoel naar de internationale luchthaven. Halverwege de metrolijn kan worden overgestapt op metrolijn 1 van Seoel.

Seoel. Er zijn plannen voor een tramnet met een totaal lengte van ± 64 kilometer (7 lijnen).

Tot slot..... De redactie van deze rubriek produceerde dit jaar 683 berichten. Niet al het nieuws haalt deze kolommen. Gezien de beschikbare ruimte kan dat helaas niet anders. Zo miste u het bericht over Osaka waar motorrijtuig 162 reclame maakte voor de speelfilm "Rocky – The Final". Op zich niet bijzonder, zij het dat aan de handgrepen in het interieur bokshandschoenen waren bevestigd. Geen bericht over Boedapest waar in de nacht van 13 op 14.7.2007 in het centrum alle 40 nieuwe Combino motorrijtuigen 2001 – 2040 stonden opgesteld en zo een meer dan 2 kilometer lang parcours vormden voor een hardloopwedstrijd. Hierbij renden de lopers door de trams heen en moesten daarbij ook nog van spoor wisselen omdat bij belangrijke kruispunten voor het verkeer een doorgang was vrijgelaten. Geen woord over de vijf nieuwe trams van Bombardier in Norrköping. Deze zijn gelijk aan die van Frankfurt am Main en Adelaide maar ze hebben één opvallende toevoeging: een apparaatje dat bij aanvang dienst via een ademproef de trambestuurder controleert op alcoholgebruik. Snuift het apparaatje een alcohollicht – dan komt de tram niet in beweging. Er is veel, heel veel buitenland en er is heel veel buitenlands stadsvervoer met nieuws waar uit een selectie moet worden gemaakt. Wij hopen daar weer redelijk in te zijn geslaagd. Mocht u daar anders over denken: laat het ons weten. En woord van dank aan de lezers die dit jaar berichten inzonden, aanvullingen gaven, correcties aanbrachten of op andere wijze aan deze rubriek meewerkten. Blijft u dat vooral doen. Deze rubriek wint daardoor aan informatie. Tot slot wenst uw redacteur alle lezers prettige Kerstdagen en een goed 2008.

SPoorWEGEN BUITENLAND

EUROPESE UNIE

Vijfde TEN-programma

De Europese Commissie heeft haar plannen voor de financiering van het vijfde programma voor het Trans-Europese netwerk (TEN-V) voorgesteld.

Voor dit programma, dat in totaal €5,1 miljard aan bijdragen omvat, waren 221 projecten aangedragen. De commissie zet sterk in op milieuvriendelijk vervoer: 11,5% van de middelen gaat naar de binnenvaart en maar liefst 74,2% naar het spoorvervoer. Spoorprojecten die ondersteund zullen worden zijn onder meer:

- Hogesnelheidslijn Madrid – Lissabon;
- Weg/spoorbrug over de Fehmarnbelt (Puttgarden – Rødby);
- Spoorverbinding met de Baltische staten (Rail Baltica);
- Noord-zuid-verbindingen over de Alpen (Brenner en Mont Cenis);
- Studie naar een verbeterde spoorverbinding Trieste (Italië) – Divica (Slovenië);
- Invoering ERTMS.

Toelating railvoertuigen

Het Europees Parlement is akkoord gegaan met een vereenvoudiging van de toelating van spoorvoertuigen. Toelatingcertificaten uit de ene lidstaat moeten nu verplicht door andere lidstaten worden geaccepteerd. Aanvullende toetsingen zijn alleen toegestaan voor specifieke nationale omstandigheden, zoals beveiligingssysteem, bovenleidingsspanning en stringen. Bovendien wordt de bewijslast omgekeerd: de toelatende instantie moet nu aantonen dat het materieel *niet* geschikt is voor de infrastructuur. Dat moet bovendien binnen vier maanden gebeuren, anders is het materieel automatisch alsnog toegelaten. De termijn van vier maanden mag alleen worden verlengd wanneer aanvullende tests nodig zijn.

De *European Rail Agency* gaat hierop toezien.

De finale stemming in de Europese Raad van Ministers zal in januari of februari plaatsvinden; publicatie van de regeling wordt in mei of juni verwacht. Vanaf dan hebben de lidstaten twee jaar de tijd om de regeling over te nemen in de nationale Wet- en regelgeving.

Met deze maatregelen hoopt de EU de toelating sneller en goedkoper te maken, terwijl en passant allerlei nationale (concurrentie-belemmerende en kostenverhogende) specifieke regelingen, zoals de grootte van een zijspiegel, de kleur van de brandblusser of het front, overboord worden gezet.

BELGIË**NMBS****Elektrische locomotieven**

Afgeleverd met GF-koppeling werden de 2744, 2745, 2748, 2751 en 2759, de laatstgenoemde drie tevens met MUX-bekabeling. Vanaf 29 november werden sporadisch de eerste 'treinstammen' van een reeks 27 en vijf M6-rijtuigen (met stuurstand) gekoppeld ingezet op de IC E-verbinding Tongeren – Knokke/Blankenberge (in het weekeinde Genk/Luik – Knokke/Blankenberge). Vanaf 9 december zou het merendeel van deze treinen met twee gekoppelde treinstammen moeten rijden.

Het gonsde al een tijdje in de wandelgangen, maar inmiddels is het definitief: B Cargo gaat 40 Traxxen leasen bij Angel Trains voor een periode van tien jaar. Angel Trains moet hiertoe 35 locomotieven nieuw bijbestellen bij Bombardier in Duitsland. De locs stromen reeds vanaf de zomer van komend jaar in en overbruggen zo tevens de periode tot de komst van de nieuwe reeks 18, waardoor men vermoedelijk versneld afscheid kan nemen van de tot op de draad versleten locomotieven reeksen 15, 16, 22, 25 en 55. Ook is het dan toch mogelijk dat de locomotieven, welke voor vier spanningen (1500 en 3000 volt gelijkstroom en 15 en 25 kV wisselstroom) geschikt zijn, gebruikt kunnen worden op de lijn via Montzen als de elektrificatie aldaar gereed is. Ter herinnering: de NMBS Holding heeft al drie Traxxen in lease; de 185 123 - 185 125 zullen als 2801-2803 gebruikt gaan worden tussen Antwerpen en Noorderkempen (Brecht) op de nieuwe HSL-lijn.

Diesellocomotieven

Na de 7866 is ook de 7867 voorzien van ATB. Vooralsnog zijn deze 'nieuwe' nummers nog niet opgedoken in Nederland.

Na de 5517 (die zijn installatie afgaf aan de 7866) is ook de 5533 nu zijn ATB-installatie kwijt (aan de 7867).

Er vond verder nog een opvallende wijziging plaats in de diensten via Nederland: de DOW-treinen naar Duisburg/Buna Werke zijn langer en (dus) zwaarder geworden en worden voortaan gereden met tripletractie! De middelste loc kan een 'gewone' 77-er zijn.

TUC-Rail heeft, nu de nieuwe HSL-lijnen naar Nederland en Duitsland hun voltooiing naderen, minder locs nodig. Opmerkelijk genoeg werden opnieuw niet de volledig afgeragde AFB's, maar een hele vloot 62-ers buiten dienst gesteld: 6204, 6221, 6246, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294 en 6299. De dertien locs staan te koop. TUC-Rail gebruikt nog wel de 6244, 6250, 6296, 6297, 6315 en 6331.

Niet de 8218, maar 8232 is verkocht aan Recylux in Aubange. Daar staat overigens ook nog de 8502 op sloop te wachten, maar deze loc is schijnbaar door een juk geduwd en in een benarde positie tussen de struiken terechtgekomen. De 8510, in 2003 ook door Recylux aangekocht en ingezet in Frankrijk, werd in juli in het Franse Saulnes gesloopt.

De 5101, 5146 en voor pluk de 5164 zijn verkocht aan het Franse Seco-Rail, welke de locs gaat inzetten in Algerije. De locs worden in Kinkempois en daarna Antwerpen Noord opnieuw rijvaardig gemaakt en gereviseerd, inclusief een nieuw kleedje. De 5105 en 5121 vertrokken eind september naar hun nieuwe Italiaanse eigenaar Ventura. Ook de 8068, aangekocht door Gleisfrei, is inmiddels in Italië.

Treinstellen

De toestand van de CityRail-treinstellen tot begin november (tevens kleine aanpassing ten opzichte van de vorige opgave):

nieuw	oud	
960	665	nog niet naar Mechelen
961	666	nog niet naar Mechelen
962	667	nog niet naar Mechelen
963	668	nog niet naar Mechelen
964	669	nog niet naar Mechelen
965	670	nog niet naar Mechelen
966	671	in dienst
967	673	nog niet naar Mechelen
968	674	nog niet naar Mechelen
969	675	nog niet naar Mechelen
970	676	nog niet naar Mechelen
971	677	nog niet naar Mechelen
972	678	te Mechelen
973	679	in dienst
974	680	nog niet naar Mechelen
975	681	in dienst
976	682	nog niet naar Mechelen
977	683	in dienst
978	707	in dienst
979	708	te Mechelen
980	710	nog niet naar Mechelen
981	711	te Mechelen
982	712	te Mechelen
983	713	te Mechelen
984	714	nog niet naar Mechelen
985	715	in dienst
986	717	in dienst
987	718	te Mechelen
988	719	nog niet naar Mechelen
989	720	te Mechelen

990	721	nog niet naar Mechelen
991	722	te Mechelen
992	723	in dienst
993	724	in dienst
994	725	nog niet naar Mechelen
995	726	in dienst
996	727	in dienst
997	728	nog niet naar Mechelen
998	729	te Mechelen
999	730	te Mechelen

De uit de IC-E vrijgekomen treinstellen AM96 zullen verschuiven naar de IR-dienst De Panne – Landen. De op hun beurt weer vrijgekomen Breaks gaan rijden als L-trein tussen Brugge en Gent en worden deels vrijgespeeld voor de renovatie. Inmiddels is men in Mechelen met break 308 (naar het schijnt) bezig met kleurtests voor het exterieur. Helaas krijgen zij niet de 'new look' kleur zoals op M4 en de Klassiekers, maar de veel saaier I11-kleurstelling, met alleen een blauwe band onderop. Op het front is alleen een geel vlak gezet.

Rijtuigen

De raad van bestuur van de NMBS heeft het voorstel goedgekeurd voor de aankoop van een vierde bouwserie van in totaal 50 nieuwe M6-rijtuigen. Het zou gaan om 30 stuurstanden en 20 tweede klasse rijtuigen en de nieuwe order zou 90 miljoen euro kosten. Als de nieuwe stuurstanden er komen, zullen ook nog meer locs reeks 27 van MUX en GF-koppeling moeten worden voorzien.

Goederenvervoer algemeen

Eindelijk weer eens goed nieuws voor de goederenspotter in de laatste Op De Baan: volgens dit tijdschrift zal de oude industriële lijn 242 tussen de goederenlijn St. Ghislain – Tertre en de haven van Darse Sud (bij Ghlin) heropend worden. De aftakking, feitelijk een aftakking van de oude lijn naar Ghlin, werd in de jaren tachtig gesloten en enkele jaren geleden gedeeltelijk opgebroken, nadat – zoals zovaak – de van overheidswege geplande economische stimulans na de sluiting van de kolenmijnen uitbleef. Het bedrijf Kemira te Tertre wil nu containers die per schip aankomen per spoor van de haven naar het enkele kilometers verderop gelegen bedrijf vervoeren. In theorie kan dit transport rechtstreeks rijden, zonder via Saint Ghislain te moeten. Het is (mede daardoor) ook nog niet duidelijk wie de treinen moet gaan rijden.

Bij de Carrière de Wallers te Momignies is na de eerste 63000 voor Seco Rail (de ex HBNPC 40) ook de tweede loc gearriveerd. Het betreft opnieuw een loc die afkomstig is van de vroegere HBNPC, ditmaal loc 27. Niet alleen deze locs bevinden zich in een feloranje kleur, ook worden nu gereviseerde grintwagens ingezet, welke eveneens in de opvallende kleurstelling van Seco Rail gestoken zijn. De 6019 en 6086 zijn nu definitief buiten dienst gesteld.

B Cargo

Nadat de eerdere samenwerking met de SNCF op het gebied van staalvervoer (Sideros) niet werd wat ervan verwacht werd en in september jl. beëindigd werd, gaat B Cargo opnieuw een gespecialiseerd filiaal oprichten voor een marktsegment. 'Fortitude' zal zich gaan richten op het transport van staal- en landbouwproducten.

Van medio oktober tot medio december werd voor het laatst de suikerfabriek van Brugelette bediend. Als van oudsher werd de bediening vanuit Lessines uitgevoerd met de plaatselijke loc reeks 73. In januari sluit de suikerfabriek definitief.

DLC

DLC/Crossrail stelde de nieuwe leaselocs DE 6306 en 6307 op 9 oktober in dienst, op 16 oktober gevolgd door de DE 6308 en 6309. De vier zijn geleast bij CB Rail. Er zijn nu zeventien locs class 66 bij DLC/Crossrail in dienst en het komende jaar moeten er nog eens maar liefst elf bijkomen! Overigens gaat CB-Rail ook Traxxen aanbieden met Belgische toelating, dus wellicht is de NMBS straks niet de enige met deze locomotieven in België!

Trainsport

De 653-05 en V201 van de Rurtalbahn brachten de 5922 en 5930 (ex Vennbahn) op 27 november over van Raeren naar Montzen. Binnenkort zouden de twee oudgedienden, waarvan bij de oprichting van Trainsport al sprake was dat zij weer rijvaardig gemaakt zouden worden, naar de RTB-werkplaats in Düren gaan. Wat er precies met de locs gaat gebeuren is nog onbekend.

Rail4Chem

De bijzondere, wekelijkse bediening van CBR Visé door Rail4Chem is eind december alweer voorbij, vanaf dan zal de trein van en naar de CBR-vestiging in Antwerpen sporen.

Veolia Cargo

Vanaf eind 2008 zou ook Veolia toelating willen hebben om te rijden op het Belgische spoorwegnet. Dat is op zich een logisch gevolg van het feit dat zij al te zien zijn in Nederland, Duitsland en moederland Frankrijk.

Infrastructuur en dienstuitvoering

Met ingang van de nieuwe dienstregeling van 9 december is ook niveau –1 van Antwerpen centraal geopend, waardoor nu de volledige capaciteit van dit station in gebruik is. Er rijden nu meer treinen naar Turnhout en officieel is er ook ruimte voor de shuttle naar Brecht over de HSL4, maar die rijdt – zoals algemeen bekend – vooralsnog niet.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling zijn er veel wijzigingen in tijden en wat verschuivingen op materieelgebied. De belangrijkste wijzigingen:

- Nieuwe haltes: Hergenrath (lijn 37) en Diesdelle (lijn 26).

- De Beneluxtreinen zijn een half uur in tijd verschoven en stoppen niet meer in Berchem dankzij de nieuwe infra in Antwerpen.
 - de IC-G Antwerpen – Oostende rijdt op nieuwe tijden
 - de IC-N is gewijzigd in een dienst Antwerpen - Brussel - Charleroi
 - de IC-P Antwerpen - Gent rijdt op nieuwe tijden
 - de IC-R is een nieuwe verbinding Brussel – Turnhout.
 - In de loop van 2008 komt er nog een nieuwe IC-verbinding Antwerpen - Leuven via Nekkerspoel (IC-Q, vanaf december 2008) en natuurlijk de IC-S Antwerpen – Brecht.
 - de IR-d is gewijzigd in Geraardsbergen - Ath - Brussel – Mechelen en van daar als L-trein naar Antwerpen
 - Nieuw is de IR-g van Turnhout naar Antwerpen
 - de IR-k wordt Tournai - Mons - Charleroi - Namen - Jambes (vervangt het stuk Charleroi – Jambes van de IR-n uit Essen) en wordt versneld tussen Mons en Charleroi
 - IR-n wordt Essen - Antwerpen – Brussel, het stuk Brussel – Charleroi – Jambes wordt vervangen door andere treinen (IC-N en IR-k).
 - De ochtendrit van de EC Vauban en Jean Monnet gaan in het patroon van een IC-J slag tussen Brussel en Luxemburg rijden. De Vauban rijdt tevens nu van en naar Zürich.
 - De Thalys en Eurostar rijden op gewijzigde tijden in verband met de verschillende nieuwe (of bijna gereed zijnde) infraprojecten, tot en met de opening van de nieuwe Eurostar-Terminal St. Pancras in Londen aan toe.
- De werkzaamheden ten behoeve van de elektrificatie van Montzen – Aken, welke een grote groep spoorfreaks zonder leven zal laten zitten, gaat dan echt serieus beginnen. Begin november werd een deel van het in Montzen opgestelde museummaterieel/schroot (doorhalen wat niet van toepassing) verplaatst om ruimte te maken voor een werkbasis. Het profiel van de lijn is de afgelopen maanden aangepast aan de bovenleiding, waardoor de bekende voormalige fly-over van Buchhausen deels en het bruggetje van Gemmenich geheel zijn verdwenen.
- Vanaf 10 december rijdt een aantal treinen richting Duitsland met reeks 77 of BR 225 van Montzen via lijn 39 en Welkenraedt naar Aken, waardoor reeds één spoor buiten dienst kan. Ook rijden wat meer treinen via de IJzeren Rijn. Van maart tot en met mei zou de hele lijn Montzen – Aken zelfs buiten dienst moeten!
- Medio oktober werden er voor het eerst proefritten met hoge snelheid gehouden met gekoppelde Thalysen op de HSL-lijn 3 tussen Luik en Duitsland.

Machinisten

De soap van de onmogelijke vorming van een Belgische regering en de soap rond de rechtsgang van DLC over het opleiden van machinisten krijgt een welhaast bananenrepubliek-achtig vervolg. Omdat de rechter DLC in het gelijk heeft gesteld en daarmee heeft verordonneerd dat het huidige opleidingssysteem van de NMBS niet meer wettig is omdat dit niet toelaat dat derden machinisten opleiden, moet er een nieuw opleidingssysteem komen. Maar aangezien dit van overheidswege moet komen en er daarvoor wetten gewijzigd moeten worden, moet er gewacht worden op een nieuw kabinet om deze te bekrachtigen. Het gevolg is nu dat niemand, ook de NMBS niet, nog machinisten mag opleiden. En dat terwijl er al een groot tekort is...

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

CAO-conflict

Het in de voorgaande editie aangekondigde ultimatum van GDL mondde opnieuw in een staking uit, daar DB weigerde op de eisen van GDL in te gaan. Terwijl vooral Railion nog druk bezig was de als gevolg van de van 8 tot 10 november durende staking in te lopen begon op woensdag 14 november al weer een nieuwe staking in het goederenvervoer. Vanaf donderdag 15 november werd ook weer in het reizigersvervoer gestaakt; zaterdag 17 november was de staking na 62 uur weer voorbij. De langste staking uit de Duitse spoorgeschiedenis zorgde weer voor het inmiddels vertrouwde beeld van reizigers die met toenemend chagrijn wachten op de treinen die wel reden en steeds verder met goederentreinen vollopende rangeersporen. De staking werd wederom afgesloten met een ultimatum aan het adres van DB, waarbij GDL nu dreigde met onbeperkte stakingen.

In den lande werd steeds duidelijker dat het stilleggen van het reizigersvervoer tot toenemende files leidt en het stilleggen van het goederenvervoer een forse economische schade tot gevolg heeft. Zo dreigde een aantal bedrijven in de problemen te komen doordat de voorraden grondstoffen niet werden aangevuld. Van verschillende kanten werd aangedrongen om nu eindelijk eens de wederzijdse onvriendelijkheden te staken en de problemen op te lossen. Complicerende factor in het geheel is echter de antipathie tussen de betrokken personen, iets dat zeer duidelijk bleek in het discussieprogramma "Anne Will" (te zien via http://daserste.ndr.de/annewill/archiv/071118/t_cid-4423998_mid-4412972.html), dat opnieuw aan de stakingen was gewijd. Aan het eind van het programma werd echter door DB een uitnodiging gedaan om opnieuw te overleggen. De uitnodiging moest door GDL voor de Tv-camera's natuurlijk worden aangenomen, wat overigens duidelijk zichtbaar niet van harte ging.

Na een moeizaam onderling aftasten begrepen GDL en DB dat ze er toch een keer uit moesten komen, zodat na veel moeite uiteindelijk begonnen werd met het maken van afspraken over de onderhandelingen. Zo voorzichtig als het klinkt was het ook, want pas na enkele top-overleggen was een basis voor onderhandelingen gevonden. Op 4 december bereikte men uiteindelijk een akkoord op hoofdlijnen dat verdacht veel lijkt op het eerder in dit blad geschetste compromis (zie pag. 378). De machinisten krijgen een eigen "paragraaf" in de CAO waarin onder meer afspraken over lonen, werktijden en dergelijke gemaakt worden. Voor een aantal andere onderdelen blijft de generieke CAO van toepassing. De looneis kon door het bereiken van een vorm van eigen CAO worden afgezwakt, waarbij een deel van de extra loonstijging (bovenop de reeds generiek afgesproken 4,5%) de vorm krijgt van betaald overwerk. In totaal kan de loonstijging oplopen tot 13%, onder meer door aanpassing van diverse toeslagen. Over de exacte uitwerking vindt nog overleg plaats, doch de verwachting is dat GDL en DB daar wel uit zullen komen.

Parallel aan de onderhandelingen die met GDL gevoerd werden, onderhandelde DB ook met beide andere vakbonden (Transnet en GDBA) over een nieuwe opzet van de regelingen voor toeslagen en loonschalen. Dit maakte beide onderhandelingen niet eenvoudig, want Transnet had al gedreigd dat het alle door GDL uitonderhandelde verbeteringen natuurlijk ook wilde incasieren. Eind november werd een akkoord op hoofdlijnen bereikt dat parallel aan de gesprekken met GDL zal worden uitgewerkt.

Het lijkt er nu op dat het langsepende conflict eindelijk kan worden opgelost. Als termijn voor het oplossen van de laatste losse eindjes wordt nu januari 2008 genoemd. Zoals met zoveel conflicten het geval is, heeft de strijd alleen maar verliezers opgeleverd. Met name reizigers en verladers ondervonden veel overlast en verloren het vertrouwen in het spoorvervoer; zij zullen zich voorlopig wel twee keer bedenken alvorens het wegverkeer structureel in te ruilen voor de trein. Voor DB dreigt nog een extra strop, want de deelstaat Sachsen-Anhalt besloot € 1,7 miljoen aan betaalde subsidies terug te vorderen omdat de bestelde treinen door de stakingen niet gereden hebben. Het is niet ondenkbaar dat andere opdrachtgevers dit voorbeeld zullen volgen.

Beursgang

Het beraad over de vorm waarin de beursgang plaats moet vinden is nog in volle gang. Het in de voorgaande editie genoemde *Holding-Modell* is nog steeds kansrijk, hoewel er wel kritiek op wordt uitgeoefend. Belangrijkste kritiekpunt is het uit elkaar halen van exploitatie en infrastructuur, iets waar onder meer de bonden Transnet en GDBA op tegen zijn. Transnet-chef Norbert Hansen suggereerde zelfs om maar helemaal af te zien van een beursgang en dreigde met stakingen voor het geval de beursgang leidt tot een splitsing van DB. Ondertussen kwam Hansen zelf onder vuur te liggen. Een deel van de Transnet-leden was niet gelukkig met de openlijke steun voor een beursgang en drong op zijn aftreden aan.

Degenen die uiteindelijk de beslissing moeten nemen hielden zich koest, hoewel achter de schermen natuurlijk koortsachtig naar een compromis werd gezocht. Op 10 december zou in een overleg tussen de fractiespecialisten van SPD en CDU/CHU een nieuw voorstel worden besproken. Dat is nu uitgesteld tot februari, zodat men de voorgestelde varianten “nog grondiger kan onderzoeken”. Wordt dus vervolgd.

Onregelmatigheden

- Door een **rangerfoutje** belandde de stuurstandwagen van de *RegionalExpress* Köln – Siegen op 19 november in de draaischijf van het depot van het Südwestfälische Eisenbahnmuseum in Siegen. De wagen werd de dag erop met veel moeite weer uit de kuil getakeld. Gevolg is dat de inzet van de in het depot gehuisveste stoomlocs voor speciale kerstritten twijfelachtig wordt, want de draaischijf is fors beschadigd.
- Vanwege een **bommeling** werd het stationsgebouw van Köln Hbf op vrijdagavond 23 november gedurende anderhalf uur ontruimd. Anders dan in Nederland bleven de treinen gewoon rijden; in-, uit- en overstappers werden naar een parallelle stationstunnel verwezen.
- Vanwege een **verdacht pakketje** gebeurde hetzelfde op 22 november in Dresden Hbf. Ook hier bleven de treinen echter gewoon rijden. Terecht, want na slechts een kwartiertje werd het alarm alweer opgeheven. De Burger King had echter nog 3 kwartier nodig om de vetovens weer op te starten...
- Een groepje Duitse jongeren die in Venlo aan de rol waren geweest besloot om per goederentrein naar de *Heimat* terug te keren. Eén van hen probeerde in Kaldenkirchen op het dak van een wagon te klimmen, kwam in aanraking met de bovenleiding en stierf direct. Zijn lichaam werd de volgende ochtend door de machinist van de eerste trein gevonden. Volgens de politie was er alcohol in het spel.

Overig nieuws

- Ook het **derde kwartaal** van 2007 is voor DB positief verlopen. Ten opzichte van 2006 nam de omzet met 5,3% toe tot 23,1 miljard euro. Het reizigersvervoer groeide door de stakingen minder snel, namelijk met slechts 2%. Het goederenvervoer had hier minder last van, dat groeide met zo'n 7%.
- DB blijft op het overnamepad. Dit keer heeft men het oog laten vallen op **Chiltern Railways**, dat de treindiensten vanaf London Marylebone naar Aylesbury, Stratford-upon-Avon en Birmingham Snow Hill verzorgt. Het moederbedrijf, John Laing, wil zich concentreren op het bouwen en onderhouden van infrastructuur, wat de core-business is. De enige concurrent van DB is NS-dochter NedRailways.
- Het **merknamencircus** (zie pag. 379) heeft de volgende namen opgeleverd. Het reizigersvervoer zal plaatsvinden onder de naam *DB Bahn*, het goederenvervoer voert de naam *DB Schenker*, het intermodale vervoer gaat *DB Intermodal* heten en het in-frabeheer vindt plaats onder de naam *DB Netze*. De namen DB Regio en Railion verdwijnen dus. Het huidige DB logo blijft bestaan en wordt steeds aangevuld met één van de merknamen. Het concern zal achter het DB-logo de nieuw-Duitse kreet “Mobility, Networks, Logistics” gaan voeren. In die vormgeving was de stand van DB op de #Railtec-beurs in Dortmund al te bewonderen.
- Ook dit jaar is er rond de kerst weer een bijzondere tarievenactie. Tussen 14 en 20 december kunt u via alle winkels van koffieboer **Tschibo** een boekje met twee enkele reizen kopen voor het luttel bedrag van 58 euro. Alle toeslagen zijn hier al in verwerkt. Voor Nederlanders is het interessant te weten dat deze kaartjes ook via de website www.tschibo.de te verkrijgen zijn. De voorraad is beperkt tot 500.000 stuks, dus enige haast is geboden. De kaartjes kunnen tussen 1 januari en 31 maart worden gebruikt, maar zijn niet geldig op vrijdagen.
- DB **Station&Service** AG heeft besloten 490 stationsgebouwen te verkopen aan een Brits-Duits consortium. Het gaat om stationsgebouwen die eerst aan de betreffende gemeenten zijn aangeboden. Opvallend is dat toen door privatiseringstegenstander *Bahn für Alle* hier stampij over begon te maken de kop van het persbericht gewijzigd werd in “verkoop van *niet meer noodzakelijke* stationsgebouwen.
- Nog meer stationsnieuws, want de vereniging van opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer (BAG-SPNV) luidde de noodklok over de verhoging van de **gebruiksvergoeding** voor **stations** met gemiddeld 2%. Gezien de bezuinigingen die DB hier heeft doorgevoerd zou de BAG-SPNV eerder een stijging verwachten. DB verwacht hierdoor € 80 miljoen extra opbrengsten te genereren, die BAG-SPNV vooral door het regionale vervoer moet worden opgehoest. Omdat de budgetten voor regionaal vervoer de laatste jaren niet zijn gecorrigeerd voor loon- en prijsstijgingen kan dit ten koste gaan van het aantal regionale treindiensten.
- De *Bundesregierung* heeft **extra geld** uitgetrokken voor de verbetering van de **infrastructuur**. In 2008 is jaarlijks € 650 miljoen extra beschikbaar, vanaf 2009 zelfs € 900 miljoen. Voorlopig is € 100 miljoen gereserveerd voor spoorvervoer. Daarnaast wordt een programma gestart om meer woningbouw en bedrijventerreinen in de steden en dorpen zelf te realiseren in plaats van het aanleggen van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen buiten de bebouwde kom. Door in de steden te bouwen kan gebruik worden gemaakt van bestaande vervoervoorzieningen, wat in het voordeel van het openbaar vervoer kan uitpakken.

- Naast de extra middelen voor infrastructuur is ook een proefprogramma in het leven geroepen voor het nemen van **bronmaatregelen aan goederenwagens**. In 2008 is € 40 miljoen beschikbaar, waarmee onder meer geluiddempende maatregelen aan het materieel worden betaald. De aangepaste wagens wil men bij voorkeur op de Rheinstrecken laten inzetten, omdat de geluidsoverlast daar het grootst is. Tevens wil men onderzoeken of de gebruiksheffing voor lawaaig materieel kan worden verhoogd en voor stil materieel kan worden verlaagd.
- De **website** van DB, www.bahn.de, bestond afgelopen maand 10 jaar. De site is een groot succes: dit jaar waren er al 3,1 miljard bezoekers en dat is een Europees record. Er zijn inmiddels 4,2 miljoen geregistreerde klanten en dagelijks worden 50.000 online-tickets verkocht. De omzet verdriedubbelde tussen 2004 en 2006.
- **Berlin Hauptbahnhof** is weer in kerstsfeer gebracht. Blikvanger is ook dit jaar de 20 meter hoge kerstboom die versierd is met 44.000 kristallen figuren van het peperdure merk Swarovski. Een leuk spooersouvenir voor thuis zou je denken, maar de boom wordt goed bewaakt.
- De nieuwe dienstregeling die 9 december van start ging brengt natuurlijk weer veel veranderingen. Daar informeren wij u in het januarinumnummer over. Over de inzet van de **ICE-TD**-treinstellen *Baureihe 605* op de verbindingen met Denemarken hadden wij al bericht. Die inzet gaat nog lastig worden, want ondanks een voorbereidingstijd van 2½ jaar blijkt een aantal perrons te laag voor dit materieeltype. Om die reden worden Woyens, Rothenkrug en Tingleff voorlopig overgeslagen; in Padborg zal het stationspersoneel assisteren bij het in- en uitstappen. Voor deze dienst zijn 10 treinstellen aangepast voor de inzet in Denemarken, hetgeen per treinstel één miljoen euro kostte.

Regionaal reizigersvervoer

Algemeen

- De *Bundesrat* heeft ingestemd met een wijziging van het *Regionalisierungsgezet*. Hierdoor liggen de subsidies voor het regionale spoorvervoer tot en met 2014 vast. Volgend jaar wordt nog € 35 miljoen bezuinigd, wat op een totaal van € 6,71 miljard niet veel is. Vanaf 2009 neemt het budget jaarlijks met 1,5% toe. De deelstaten moeten de uitgaven jaarlijks verantwoorden aan de Bondsregering; deze gegevens worden gebruikt om de subsidies voor de periode na 2014 vast te stellen. Ten opzichte van de situatie voor 2006 is het budget desondanks 10% lager, zo merkt belangenvereniging BAG-SPNV kritisch op.
- **Veolia** laat de *Interconnex*-treindienst Leipzig – Berlin – Rostock / Warnemünde vanaf 9 december stoppen op de Berlijnse stations Potsdamer Platz, Hauptbahnhof en Gesundbrunnen. De tarieven worden alleen in de voorverkoop licht verhoogd, maar blijven lager dan de DB-tarieven.
- De scheiding van **Rhenus** en **Keolis** is per 1 december doorgevoerd. Om te voorkomen dat er twee bedrijven met de naam “eurobahn” actief zijn worden de activiteiten tussen Alzey en Kirchheimbolanden voortgezet onder de naam Rhenus Veniro.

Mecklenburg-Vorpommern

- Tamelijk verrassend heeft de deelstaat toch een nieuwe exploitant voor de **Rügensche Kleinbahn** gevonden. Vanaf 1 januari aanstaande zal de Pressnitztalbahn het vervoer voor een periode van 20 jaar overnemen.

Schleswig-Holstein

- De deelstaat heeft de aanbesteding aangekondigd van het **Netz Nord**. Dit omvat vier lijnen die nu nog door vier verschillende vervoerders worden geëxploiteerd: Flensburg – Kiel (DB Regio), Neumünster – Bad Oldesloe (Nordbahn), Kiel – Neumünster / Husum – St. Peter-Ording (NOB) en Büsum – Heide – Neumünster (SHB). De aanbesteding start in 2008; eind 2010 moet de exploitatie van start gaan.

Hamburg / Niedersachsen

- Op 9 december is de doortrekking van de **S-Bahn** naar **Stade** feestelijk in gebruik genomen. De eerste trein vertrok al om 0.28 van Hamburg Hauptbahnhof; de feestelijkheden vonden op een couranter tijdstip plaats. Op werkdagen wordt een 20-minutendienst aangeboden; tijdens de ochtendspits wordt tot Buxtehude elke 10 minuten gereden.
- De Hamburgse senaat heeft besloten de in onbruik geraakte spoortunnel tussen Hamburg Altona en de vissershaven van Altona niet te gebruiken voor een OV-verbinding. De reactivering van deze **Schellfischttunnel** is duur en levert nauwelijks nieuwe reizigers op.

Bremen

- Een week later dan gepland wordt op 16 december de spoorlijn Farge – Vegesack na 45 jaar weer voor reizigersvervoer in gebruik genomen. De afgelopen negen maanden is de lijn voor een bedrag van € 20 miljoen opgeknapt en van een nieuwe beveiliging voorzien. Aan de 10 kilometer lange lijn zijn zes nieuwe haltes aangelegd die in een starre halfuurdienst worden aangedaan. De treindienst wordt tot en met 2011 uitgevoerd door de **NordWestbahn**, daarna moet de S-Bahn Bremen het vervoer overnemen.

Brandenburg

- De voor 9 december geplande start van de **Prignitz Express** Wittstock (Dosse) – Pritzwalk moest worden uitgesteld tot 27 februari. DB Netz heeft vertraging opgelopen bij de werkzaamheden voor het verhogen van de baanvaknelheid van 60 naar 120 km/h.
- De op proef door de **Niederbarnimer Eisenbahn** gereactiveerde lijn Wensickendorf – Zehlendorf zal niet worden omgezet in een vaste treindienst. Dagelijks maken slechts 40 reizigers gebruik van de 18 treinparen en dat is zelfs voor Duitse verhoudingen te weinig. De laatste trein zal daarom op 31 december rijden.

Sachsen

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling kan de **Erzgebirgsbahn** weer volledig worden bereden. Sinds april was het traject Annaberg-Buchholz – Flora buiten dienst voor modernisering. Op werkdagen wordt nu een uurdienst gereden, in de weekends en op feestdagen rijdt de trein elke twee uur.

▪ De nieuwe dienstregeling bracht ook het einde van de *RegionalExpress* Leipzig – Gera – Hof – Regensburg – München, beter bekend als **Vierländerexpress**. De laatste trein werd getrokken door diesellocs 218 271 en 218 229 met de 218 203 in opzending aan de achterzijde van de trein. Vanaf 9 december wordt een deels vervangende dienst Gera – Hof – Regensburg gereden met treinstellen serie 612.

Sachsen-Anhalt

▪ Per 9 december werd de treindienst **Köthen – Aken** (Elbe) beëindigd. Op 8 december werden afscheidsritten gereden met een DB-treinstel serie 628, daarna eindigt 118 jaar spoorweggeschiedenis in Aken. Alleen bij bijzondere gelegenheden zal het nog mogelijk zijn om Aken per trein te bereiken, zoals op 4 februari aanstaande (Rosenmontag).

▪ Het contract voor de **Harz-Berlin-Express** is met een jaar verlengd, zodat de *Lint*-treinstellen van Veolia-dochter HEX ook komend jaar tijdens het weekend in Berlijn te fotograferen zijn.

▪ Nog meer feest bij de HEX, want de lijn Halberstadt – Wernigerode – Vienenburg werd op 8 december weer in dienst gesteld. De lijn had enkele maanden stilgelegen wegens reconstructiewerkzaamheden. De *Eisenbahnfreunde Stassfurt* waren de officiële heropeningstrein van HEX te snel af en reden in de vroege ochtend al met een door diesellocc 203 004-7 getrokken speciale trein naar de kerstmarkt in Goslar.

Nordrhein-Westfalen

▪ Het **Zweckverband Ruhr-Lippe** (ZRL) is de problemen op de *Hellweg-Bahn* Dortmund – Unna – Soest meer dan zat. Veel treinen zijn te laat of vallen uit, wat er nog rijdt zit onder de graffiti en de stations zijn ook niet om aan te zien. ZRL onderzoekt nu of het naast het opleggen van de maximale boetes ook mogelijkheden heeft om de betalingen aan DB geheel te schrappen. Verder overweegt men om Eurobahn, dat deze verbinding in december 2008 zal overnemen, te vragen om zoveel mogelijk eerder te beginnen met de exploitatie. Daarnaast wil men dat DB beter materieel in gaat zetten, waarbij de elders overbodig geworden *Baureihe* 425 wordt genoemd.

▪ **Keolis** heeft via Angel Trains 18 Flirt-treinstellen besteld bij Stadler Pankow. Het gaat om 14 vijfdelige en 4 vierdelige treinstellen, die in 2009 worden geleverd. Keolis zal de stellen inzetten op het Maas-Rhein-Lippe-Netz, zodat we de stellen ook in Nederland (Venlo) kunnen bewonderen. Eveneens via Angel Trains heeft Keolis al een bestelling voor 25 Flirts lopen ten behoeve van het Hellweg-Netz.

▪ Nog meer boze opdrachtgevers voor DB, want ook het **Aachener Verkehrsverbund** (AVV) is DB goed beu. Directe aanleiding was een storing die op 27 november het treinverkeer rondom Aachen gedurende enkele uren vrijwel volledig lam legde. De storing werd veroorzaakt door DB Netz, dat bezig was met het overbrengen van de beveiliging naar een nieuwe seinpost. Omdat de regio het hele jaar al wordt geplaagd door seinstoringen was dit de druppel die voor het AVV de emmer deed overlopen. De betalingen aan DB Regio zijn gestaakt tot het moment dat de infrastructuur weer op orde is.

Hessen

▪ De bestelling van drie extra Itino's voor de door VIAS geëxploiteerde **Odenwaldbahn** is met één treinstel uitgebreid. Dit treinstel is bedoeld voor de te reactiveren lijn Darmstadt – Pfungstadt.

▪ Het Rhein-Main-Verkehrsverbund heeft samen met het Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd de aanbesteding aangekondigd van het net "Main-Lahn-Sieg". Het gaat om de treindiensten Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen en Gießen – Marburg, samen goed voor 1,3 miljoen treinkilometer. Het contract gaat op 12 december 2010 in en heeft een looptijd van 13 jaar.

Baden-Württemberg

▪ In 2017 wordt de Internationale Gartenbau Ausstellung in deze regio gehouden, waarbij tussen 1,4 en 2,8 miljoen bezoekers worden verwacht. Een goede aanleiding dus om het railvervoer verder te verbeteren en een in drie landen rijdende S-Bahn zou ideaal zijn om de verschillende tentoonstellingslocaties met elkaar te verbinden. Helaas zijn de onderhandelingen tussen de gemeenten rondom de Bodensee en de Deutsche Bundesgartenschau-Gesellschaft over de realisering van zo'n **Bodensee-S-Bahn** mislukt. De gemeenten gaan nu proberen het project op een andere manier te realiseren.

▪ De regio Stuttgart heeft ingestemd met een uitbreiding van de **S-Bahn Stuttgart**. Lijn S1 zal eind 2009 worden doorgetrokken van het huidige eindpunt Plochingen naar Kirchheim/Teck. De kosten voor de verlenging bedragen € 32 miljoen.

▪ De tweede fase van de aanleg van tangentiaallijn S60 Böblingen – Sindelfingen – Renningen is gestart. De werkzaamheden omvatten het deeltraject Sindelfingen – Maichingen, waarbij onder meer de stationemplacements worden uitgebreid en de beveiliging wordt vernieuwd. Tussen maart en oktober 2008 wordt de lijn ten behoeve van deze werkzaamheden gesloten.

▪ Bij de aanbesteding van de treindienst op de S-Bahn Stuttgart heeft één van de partijen, naar verluidt het Britse First Group, zich teruggetrokken. Keolis, Veolia en DB Regio zijn nog in de race.

Bayern

▪ De financiering van de **Transrapid**-verbinding met het vliegveld is nog steeds niet rond. De EU onderzoekt of zij een bijdrage vanuit het financieringsprogramma voor Trans-Europese netwerken kan leveren. Of daarmee de laatste gat van € 50 miljoen gedicht kan worden is niet duidelijk. De laatste geluiden zijn nu dat DB overweegt om dit bedrag voor haar rekening te nemen.

▪ De aanbesteding van het elektrische net rondom Regensburg is gewonnen door **BeNEX**, een dochterbedrijf van de Hamburger Hochbahn. Vanaf december 2010 start de exploitatie van de lijnen Neumarkt – Regensburg – Plattling en Landshut – Regensburg – Ingolstadt; in december 2011 wordt deze laatste lijn verlengd naar Ulm. Daarnaast gaan enkele treinen vanuit Eggenmühl elke twee uur doorrijden naar Neufahrn, in de spits zelfs tot Landshut. Op beide lijnen wordt een uurdienst geboden die in de spits rondom Regensburg wordt verdicht tot een halfuurdienst. Voor de exploitatie van deze lijnen zijn bij Alstom in Salzgitter 26 Lirex-treinstellen besteld.

▪ Arriva-dochter **Länderbahn**, ook bekend als Regentalbahn, heeft in Schwandorf een nieuwe werkplaats in gebruik genomen. De locs en wagens die vanaf 9 december op de Arriva Länderbahn Express (ALEX) worden ingezet komen hier in onderhoud.

Privaat goederenvervoer

- Voor de door Voith ontwikkelde diesellocs van de typen **Maxima** en **Gravita** zijn inmiddels de eerste bestellingen geplaatst. Het Nederlandse Ox-traction bestelde 15 locs van de typen Maxima 30CC en 40CC. De Duitse toelating voor de Maxima is inmiddels op een haar na gevild. De tweede loc van dit type zal naar Nederland en België komen voor het verkrijgen van toelating, iets wat in de zomer van 2008 rond moet zijn. Daarnaast lopen toelatingsprocedures in Noorwegen, Zweden, Denemarken en Polen en zijn toelatingen in Frankrijk en Tsjechië gepland.
- De **Schalke Eisenhütte Maschinenfabrik** uit Gelsenkirchen presenteerde op de #Railtec-beurs in Dortmund een nieuw type diesellocomotief. De vierassige dieselelektrische loc heeft een middencabine, een gewicht van 80 ton en een maximum snelheid van 120 km/h. In september 2008 moet een rijdend prototype beschikbaar zijn. Schalke, dat tot nog toe alleen locs bouwde voor tunnel- en mijnbouw en tevens de Dresdener Cargotrams leverde, mikt zowel op opdrachten van Privatbahnen als van DB.
- Het Franse **Veolia Cargo SAS** heeft bij Bombardier 9 TRAXX-elocs besteld en een optie genomen op 12 extra exemplaren. De locs worden geschikt voor inzet in Duitsland, Nederland, België, Frankrijk en Oostenrijk en zijn zowel inzetbaar voor reizigers- als goederentreinen.
- Ook **CB Rail** bestelt nieuwe TRAXX elocs, en wel 15 stuks. Er komen drie series van vijf locs die elk voor een bepaalde corridor geschikt zijn: Duitsland – Oostenrijk – Hongarije, Duitsland – Oostenrijk/Zwitserland – Italië en Oostenrijk – Duitsland – Nederland / België. Tien locs, waaronder de voor Nederland bedoelde exemplaren, krijgen ETCS ingebouwd.
- **TX Logistik** breidt haar activiteiten in Rostock verder uit naar vier tot vijf treinparen per week. De locs 185 512, 513 en 518 hebben een reclamebestickering gekregen om de nieuwe diensten te vermarkten.
- **Rent-a-Rail (RAR)** is gestart met een nieuw chemievervoer tussen Tsjechië en de regio Ingolstadt. De treinen worden door RAR naar de grensovergang Furth im Wald gereden, waar de treinen worden overgenomen door ČD en ITL. Omdat RAR onvoldoende eigen materieel heeft wordt gebruik gemaakt van locs van partnerbedrijf HGK. Ingezet worden class 66 en Vossloh G1700. Een verdere uitbreiding is voorzien, waardoor RAR nog twee rangeerlocs in dienst zal stellen.
- De Pressnitzalbahn (**Press**) gaat in het grensoverschrijdende vervoer met Tsjechië samenwerken met kčz doprava. Men gaat elkaars locs voor bouwverkeer gebruiken.
- De **Osthannoversche Eisenbahnen (OHE)** trekt zich terug uit het noorden van Duitsland. Het vervoer naar de raffinaderij Hemmingstedt (bij Heide) en het plaatselijke rangeerwerk wordt vanaf 1 januari door Railion verzorgd. De drie maal per week rijdende ballasttreinen Abelitz – Aurich worden overgedaan aan de eigenaar van deze lijn.
- Wagenverhuurder **VTG** heeft bekend gemaakt haar Engelse branchegenoot Tankspan Leasing over te nemen. Het park wordt daarmee met 3100 tank-, speciaal- en gascontainers uitgebreid.
- De containerterminal van **Germersheim** wordt uitgebreid. De kade voor binnenschepen wordt met 145 meter verlengd om drie schepen gelijktijdig te kunnen behandelen. Hiertoe wordt een nieuwe kraan aangeschaft en worden de laadsporen met 100 meter verlengd. Daarnaast zal de bijna 4 kilometer lange spooraansluiting worden geëlektrificeerd.
- In **Nürnberg** is de nieuwbouw van de overslagterminal in de haven van start gegaan. Er komen onder meer vier laad- en lossposen met een lengte van 700 meter. Begin 2009 moeten hier de eerste containers verladen worden. De huidige containerterminal wordt dan vervangen door een werkplaats voor DB Regio.
- In **Stralsund** is de derde fase van de Südhafen in bedrijf gekomen. Hiertoe werden speciale ritten georganiseerd, onder meer met stoomloc 89 6009.

Materieel

Baureihe 120

Uiteindelijk zullen vijf elektrische locomotieven serie 120.1 overgaan naar DB Regio voor de snelle dienst met nieuwe dubbeldeksrijtuigen tussen Hamburg en Rostock (zie pag. 381). Deze locs worden vernummerd in 120 201 – 205. De betrokken machines zijn 120 107, 116, 121, 128 en 129.

Baureihe 143

- Van de serie 143 worden langzaam maar zeker steeds meer exemplaren omgebouwd voor een maximum snelheid van 140 km/h. In november werden de 143 226 en 143 834 getuned. Opvallend was dat dit bij laatstgenoemde buiten de revisiecyclus gebeurde: de loc had in 2006 een grote revisie gehad.
- Waarschijnlijk zullen vijftien locs van Betriebshof Braunschweig, die vrijkwamen omdat metronom een aantal diensten rond Hamburg heeft overgenomen, verhuizen naar Kiel. Daar loopt in 2008 de revisietermijn van een aantal locs af.
- Ook in Dortmund raakte een aantal 143'ers werkeloos. Diensten van de locs werden overgenomen door de serie 425 en Flirt-treinstellen van Abellio. Daarnaast heeft Betriebshof Rostock minder werk voor de 143. Of dit de voorbode wordt van een afvoergolf van de machines: de toekomst zal het leren!
- De 143 069 werd aan RBH Logistics verhuurd. Binnenkort zullen nog vier exemplaren volgen; de gehele serie wordt in de blauw/zilvergrijze huisstijl van RBH gebracht. Naast de 143-ers beschikt RBH ook nog over *DB Schenker*-loc 185 113.

Baureihe 648

DB heeft opnieuw een bestelling geplaatst bij Alstom voor de levering van Lint41-treinstellen. Voor het Ostnetz Schleswig-Holstein worden 25 treinstellen serie 648.3 geleverd, die voor eind 2009 op de baan moeten verschijnen. De treinstellen lossen met name treinstellen serie 628 af, die ongetwijfeld weer elders zullen opduiken. DB beschikt reeds over 91 Lint41-treinstellen en 30 Lint27-motorwagens serie 640.

Aanbesteding diesellocs

De lang verwachte aanbesteding van Railion voor nieuwe diesellocomotieven kwam op 16 november. In eerste instantie gaat het om 155 locomotieven en een optie op nog eens zeventig exemplaren, te leveren voor 2016. De machines moeten in Duitsland, de omliggende landen en Italië inzetbaar zijn, maar hoeven vooreerst alleen in Duitsland te worden toegelaten. Het geschetste profiel sluit naadloos aan op de dieselvansie van de Traxx. De industrie kan tot 20 december reageren.

Overig nieuws

- Toen de autoslaaptrein Narbonne – Salzburg ophield met rijden, was het wekelijkse uitje voor museumloc **103 245** ook voorbij. De loc reed de trein tussen München en Salzburg, om 's avonds weer met een autoslaaptrein naar Hamburg terug te keren naar Hamburg. Gelukkig voor de liefhebbers van de fraaie loc stemde DB Fernverkehr in om de machine op vrijdag een slag München – Stuttgart te laten maken. Heen met de 114, terug met de 2017. Helaas is het uitje met het ingaan van de nieuwe dienstregeling weer passé. Waarschijnlijk zal voor de 103 245 weer een nieuwe 'omloop' worden gemaakt.
- Railion Deutschland, of beter gezegd DB Schenker, heeft de **139 213** overgedaan aan Lokomotiv. De DB heeft in deze particuliere vervoerder een aandeel en de overgedragen locs moeten worden gezien als kapitaalinjectie. Met de 139 213 beschikt Lokomotiv nu over vier dienstvaardige 139'ers, die in een wit/zwarte zebrabeschildering onderweg zijn. Tevens heeft Lokomotiv de beschikking over nog een 139 en een 140, maar deze dienen als plukloc. Nu we het toch over Lokomotiv hebben: een van de twee Taurus-locomotieven van RTS, de **1216 901** van RTS Rail Transport Service GmbH uit het Oostenrijkse Graz, is tijdelijk voor Lokomotiv onderweg. De grijs/oranje loc wordt hoofdzakelijk op de relatie München – Köln ingezet.
- In tegenstelling tot de 143-ers zijn de vooruitzichten zeer goed voor een andere kenmerkende ex-DR-serie die nog volop over Duitslands sporen rijdt, de *Energiecontainer* van de serie **155**. Ook in november kwam in de werkplaats Dessau weer een aantal te reactiveren machines aan. Ook deze waren afkomstig uit de Rostockse mottenballenvloot.
- Schreven we vorige maand over 'naakte' (logoloze) locomotieven van Railion, het lijkt er nu op dat de komende tijd nieuwe locomotieven of vers geschilderde weer gewoon het DB-logo opgeplakt krijgen. Enkele 185'ers zijn al zo gesignaleerd.
- De 185 316 reed vanaf eind november samen met de E186 101 diverse meetritten in Oostenrijk. Op 27 november reden beide locs in het kader van een ETCS-proefrit van Wenen naar Nickelsdorf, op de grens met Hongarije.
- DB Schenker heeft het Zwitserse IRS Industries twee opdrachten voor de levering van goederenwagens gegeven. Er komen 700 coiltransportwagens type **Shimms** met een optie op nog eens 300 stuks. Tevens worden 300 schuifwandwagens type **Habbins** geleverd met een optie op 400 stuks. Als u zich afvraagt waar die fabriek in Zwitserland dan staat kunnen wij u snel uit de droom helpen: de wagens worden in het Roemeense Caraca gefabriceerd.

Infrastructuur

Procedures

- DB Netz ligt de laatste tijd aardig onder vuur van de toezichthoudende instanties en het lijkt erop dat daar de komende tijd weinig aan zal veranderen. Met name het **Bundesnetzagentur** (BNA) is steeds feller op het voorkomen van discriminatie in het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dat DB Netz niet altijd even neutraal is, is een publiek geheim.
- Het BNA heeft nu de pijlen gericht op de (vernieuwde) gebruiksvoorwaarden voor de spoorweginfrastructuur, en met name de kwaliteit van de diverse bijlagen waarin de verhouding tussen vervoerders en infrastructuur (beheerder) is beschreven. Deze bevatten nog veel onduidelijkheden en zelfs tegenstrijdigheden, hetgeen het gebruik van de infrastructuur door concurrenten van DB bemoeilijkt. DB Netz moet nu binnen een week de bijlagen met onder meer de beschrijving van ETCS verbeteren.
 - Ook de gebruiksvoorwaarden voor de circa 30 door DB-dochter Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) geëxploiteerde goederenstations kunnen de toets der kritiek niet doorstaan. Belangrijkste knelpunt is de geringe transparantie van de voorwaarden alsmede de ondoorzichtige kortingsregelingen.
 - De Keulse rechtbank heeft het door het **Eisenbahn Bundesamt** (EBA) uitgevaardigde verbod op de inhuur van juristen van DB door DB Netz bekrachtigd. De inhuur was omstreden omdat natuurlijk niet van DB-juristen verwacht mag worden dat zij onbevooroordeeld werken. DB had beroep tegen het EBA-besluit aangetekend.
 - De deelstaat **Bayern** heeft de staat van het spoorweganet onderzocht en kwam tot de voor ingewijden niet verrassende conclusie dat de kwaliteit ver onder de maat is. Het aantal *Langsamfahrstellen* is te groot en het duurt te lang voor ze worden aangepakt, als dat überhaupt al gebeurt. Men eist nu dus verbeteringen. Opvallend genoeg toonden enkele deelstaatsparlementariërs zich verbaasd over het feit dat DB niet zelf melding had gemaakt van de slechte staat van onderhoud; dergelijke naïviteit komt dus niet alleen in Nederland voor.
 - De deelstaat Sachsen-Anhalt en DB plannen de aanleg van een verbindingsboog bij **Calbe** tussen de lijnen (Bernburg –) Calbe – Güterglück en (Magdeburg –) Schönebeck (Elbe) – Calbe-Ost – Köthen (– Halle). Dit kruispunt kent nu al twee verbindingsbogen en wordt daarmee bijna een klaverblad. Tegelijkertijd wil men een aantal *Langsamfahrstellen* opruimen van de huidige baanvaksnelheid (10 km/h) te verhogen.

Overig nieuws

- De opdrachten voor de aanleg van de 2,4 kilometer lange spoorverbinding tussen Mahlow, Schönefeld en de nieuwe luchthaven Berlin-Brandenburg International zijn vergeven.
- Voor de aanleg van de vaste oeververbinding Puttgarden – Rødby heeft de Europese Unie een subsidie van € 374 miljoen toegekend. Dit is aanzienlijk meer dan verwacht. In hoeverre de verbinding een succes wordt blijft afwachten, want de *Bund* heeft voorlopig geen geld voor de spoorverdubbeling en elektrificatie van het traject Puttgarden – Kiel.
- De deelstaat Brandenburg heeft aangekondigd de verbetering van de lijn **Berlin – Cottbus** te willen versnellen. Met een extra bijdrage kan nu dit voorjaar gestart worden met de eerste fase van de werkzaamheden tussen Lübbenau en Cottbus. Dit houdt in dat het treinverkeer gedurende zes maanden wordt omgeleid via Calau.
- De vernieuwing van **Dresden Hbf** is weer een stapje verder. Tussen 24 november en 8 december werden de nieuwe sporen aan de zuidzijde in bedrijf gesteld. Het eerste perron wordt nu verder afgebouwd en zal in maart 2008 in gebruik worden genomen. Eind 2008 moet het gehele project gereed zijn.
- Boormachine Leonie heeft de eerste etappe van de tweede tunnelbuis onder **Leipzig** afgelegd. Op 23 november dook zij op in de bouwput waar het station Markt wordt gebouwd. Na onderhoud wordt de reis richting Hauptbahnhof voortgezet.
- In **Oebisfelde** is de vernieuwing van de stationsomgeving afgerond.
- De 711 meter lange tweede tunnelbuis van de **Buschtunnel** in de lijn Aachen – Liège is op 25 november in gebruik genomen. In de tunnel kan 160 km/h gereden worden. Gelijktijdig werd in Aachen een nieuwe beveiliging in gebruik genomen, wat echter de eerste dag tot forse seinstoringen leidde (zie ook bericht regionaal reizigersvervoer). De oude tunnel wordt nu buiten dienst gesteld ten behoeve van een opknappbeurt die in 2009 moet zijn afgerond. De oude tunnel wordt dan enkelsporig.

- In **Neu Ulm** is het nieuwe station onder de projectnaam Neu-Ulm21 in gebruik genomen. Het klinkt echter meer dan het is, want van de oorspronkelijke 16 sporen zijn er nog 4 in verdiepte ligging over. De kans bestaat dat de schop over niet al te lange tijd weer de grond in kan, want met de aanleg van de *Neubaustrecke* Stuttgart – Ulm zal het treinverkeer fors toenemen.
- De *Süddeutsche Zeitung* heeft berekend dat de *Neubaustrecke* **Erfurt – Nürnberg** bij het huidige bouwtempo niet in 2012 klaar is maar pas in 2041. DB Netz ontkent het bericht en houdt het op 2017.
- Nog zo'n aardigheidje. Het door DB Netz uitgevoerde herstel van de lijn **Fürstenwalde – Beeskow** is door de deelstaat Brandenburg al voor 85% betaald, terwijl slechts 12 kilometer (38%) gereed is.
- De nieuwe beveiliging (ESTW) van Grevenbroich is nu geheel in gebruik. Ook in Oberlahnstein werd een nieuwe beveiliging voor de Rechte Rheinstrecke in gebruik genomen.
- Een bizar voorval vond op 19 november plaats in Dedinghausen bij Lippstadt. Een auto naderde langzaam de plaatselijke overweg waarvan de bomen open stonden en kon alleen nog door een noodstop een aanrijding met een rangeerloc voorkomen. Na onderzoek blijkt de overweg al een jaar defect te zijn en de beveiliging wordt verzorgd door overwegwachters die de weg met een lint afzetten. Ten tijde van het voorval was de overwegwachter in geen velden of wegen te bekennen. De *Lippstädter Zeitung* rechercheerde nog wat verder en kwam tot een fors aantal vergelijkbare gevallen. De bestuurder van de auto heeft nu aangifte gedaan tegen DB Netz.

Te koop en overgenomen

- DB Netz biedt de 18,74 kilometer lange spoorlijn Büchenbeuren – Morbach, onderdeel van de voormalige KBS 607, te koop aan. Het verkeer rust hier al jaren en de lijn is gesloten. Bij een overname zijn juridische procedures in te calculeren, gelet op de uitspraak van het *Bundesverwaltungsgericht* dat de Hunsrückquerbahn geschikt moet blijven voor treinverkeer (zie pag. 382).
- DB Netz biedt bovendien het station **Pörsten**, gelegen aan de lijn Großkorbetha – Wühlitz (Deuben) te koop aan. Deze lijn kent alleen nog goederenvervoer ten behoeve van de bij Wühlitz plaatsvindende bruinkoolwinning. Door het station te degraderen tot halte zonder kruisingsmogelijkheid wil DB Netz besparen op de personeelskosten.
- De lijnen Passau – Haunzenberg (25 km) en Erlau – Oberzell (5 km) gingen per 29 november over in het bezit van de **Bayerische Regionaleisenbahn**. Daarmee is een directe afbraak voorkomen. De volgende krachtproef is het reactiveren van de lijnen voor (toeristisch) reizigersvervoer en goederenvervoer. De hulp van de aanliggende gemeenten is daarvoor onontbeerlijk.
- De lijn **Bad Salungen – Vacha** wordt per 1 december overgenomen door de Interessensvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal (WerTE-Bahn). Doel is de sinds eind 2003 niet meer gebruikte lijn weer in bedrijf te nemen voor toeristisch vervoer en goederenvervoer. Vrijwilligers zijn al begonnen met het verwijderen van de vegetatie.

Museum

- Het belangrijkste museumnieuws is ongetwijfeld de terugkeer van de **Adler** naar het spoorwegmuseum in Nürnberg. Op 23 november werd de in oktober 2005 na de brand in het museum herstelde loc samen met de bijbehorende tender per trein afgeleverd uit Meiningen. Na verwijdering van de verpakking werd de loc voorzichtig in de hal gerangeerd. Deze Adler is overigens niet het origineel uit 1835, maar een in 1935 ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Duitse spoorwegen gemaakte replica.
- Stoomloc 176 van de **Verein Traditionsbahn Radebeul** is na een revisie weer bedrijfsvaardig. In 1914 werd de smalspoorloc van het Saksische type IV K als 99 586 aan de Reichsbahn geleverd. Sinds 1993 stond de loc opgesteld bij station Radebeul Ost. De eerste ritten werden op 30 november gemaakt.
- De museumlijn **Bremerhaven – Bederkesa** heeft in Bad Bederkesa een nieuwe driesporige locloods in gebruik genomen. In mei 2008 vindt een open dag plaats.
- De **Ulmer Eisenbahnfreunde** hebben loc 01 509 verkocht aan de Pressnitzalbahn. De loc is nog in revisie in Meiningen. Met de Pressnitzalbahn is afgesproken dat de UEF de loc af en toe mag gebruiken. De niet dienstvaardige 01 1081 is naar het Bahnpark Augsburg gegaan. Helemaal zonder zitten de *Eisenbahnfreunde* niet, want ze hebben nog twee 01-en staan in Heilbronn.
- De **Ruhrtalbahn** heeft het contract voor het rijden van historische treinen tussen Hagen Hbf en het spoorwegmuseum Bochum-Dahlhausen verlengd tot 2011. Bovendien wordt overwogen de treinen vanaf 2009 door te trekken via Essen, Mülheim en Oberhausen naar de Zeche Zollverein in Altenessen. De steden Bochum en Hagen, alsmede het Ennepe-Ruhr-Kreis willen hiervoor financiële ondersteuning leveren.

F R A N K R I J K

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 8643, 9314, 9603, 9607, 9609, 16549, 16699, 16703, 16768, 17099, 17101, 25172, 25215 en 25245. De drie locs serie BB 17000 zijn de eerste slachtoffers van deze serie, die als volgende aan de beurt is om vervangen te worden door de nieuwe locomotieven (serie 27300) en treinstellen voor de Parijse regio. Tot dusver was deze serie nog compleet.

Afgeleverd zijn de 27300-en tot en met de 27333, waarmee met reeds op de helft van de bestelde 65 locomotieven is.

Diesellocomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 63527, 63581, 66053, 67342, 72010, 72015, 72087, 72182 en rangeerloc Y 7442.

Meest opvallende slachtoffer is de 72182, de eerste van de nog maar enkele jaren geleden geremotoriseerde ex 72000-en. De loc is voor plukdoeleinden terzijde gegaan. De afvoer van de resterende ongemoderniseerde 72000-en lijkt niet meer te stoppen. Mogelijk krijgen wel nog enkele locs een tweede leven in Marokko. Met de instroom van 75000-en worden 67400-en overgeplaatst naar Nevers, waar ze nog meer 72000-en zullen vervangen.

Het aantal 63500-en is voor het eerst onder de 400 stuks gedaald.

Met de tweede afvoer in korte tijd lijkt het erop alsof ook de serie 67300 nu planmatig aan de kant zal gaan.

Na enige maanden opvallende stilte werden eindelijk weer eens 66000-en geremotoriseerd afgeleverd en vernummerd: 69272 (ex 66272), 69279 (en 66279) en 69317 (en 66317).

Eindelijk werd de laatste 67000 (67068) afgeleverd als LGV-loc 67280, waarbij de laatste serie vermoedelijk compleet is, en de serie 67000 uiteindelijk als zodanig helemaal is verdwenen.

De aflevering van de serie 75000 loopt voorspoedig, van deze serie zijn inmiddels de 75003-75051 in dienst.

Na de lange periode van kinderziektes is ook de levering van de rangeerlocomotieven serie 60000 op gang gekomen: inmiddels zijn de 60003-60023, 60025, 60027, 60028, 60032 en 60033 in dienst.

De 68512, 68520 en 68535 zijn verhuurd aan VFLI, welke ze inzet vanuit Petit Thérain. De 68524 en 68537 zijn momenteel gestationeerd in Nîmes voor werktreinen.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de elektrische treinstellen Z 5388, Z 5391, Z 5393, Z 5394, de dieselmotorrijtuigen X 2817, X 2843, X 2844, X 2853, X 2877, X 2878, X 2879, X 2885, X 2889, X 2902, X 2907, X 2910 en de dieselstellen X 4377, X 4400, X 4436, X 4439, X 4442, X 4524?, X 4544, X 4549, X 4592, X 4602 en X 4756. Naast dat inmiddels geen originele Cavailles meer rijden (alleen gerenoveerde met of zonder nieuwe cabine), is het aantal X2800-en nu gedaald tot 15. Zij staan allen op reserve en moeten allemaal voor het einde van 2007 verdwijnen. Hiermee verdwijnt opnieuw een roemruchte serie uit het Franse materieelpark als gevolg van de voortdurende instroom van nieuw materieel. Overigens reden meerdere motorwagens na de invoering van de nieuwe dienstregeling op 9 november nog, het is weer af te wachten hoe lang dat duurt.

De status van de aflevering van de nieuwe TER-stellen:

TER 2N-NG Z24500: Z 24501/24502-24665/24666 (83)

TER 2N-NG Z26500: Z 26501/26502-26575/26576 (38)

BGC B 81500: B 81501/81502-81661/81662 (81)

BGC B 82500: B 82501/82502-82507/82508, 82517/82518, 82519/82520 (6)

XGC X 76500: X 76501/76502-76696/76698 + 76777/76778 (100)

ZGC Z 27500: Z 27501/27502-27715/27716, 27719/27720, 27721/27722 (101)

De X 76777/76778 is de eerste vierdelige XGC. Vermoedelijk zijn van tevoren al de nummers toegewezen aan de regio's en de verschillende typen stellen, vandaar dat dit nummer nu al afgeleverd zal zijn.

Het is overigens opmerkelijk te zien hoeveel media een bericht fout interpreteren, ofwel foutief van elkaar overnemen. Het persbericht dat met de zomerdienst de eerste 'bibli' (de bicourante hybride stellen serie B 82500) in dienst is gekomen is op diverse plekken uitgelegd alsof de eerste hybride AGC in dienst is gekomen. Dit is natuurlijk onzin, want de hybride 81500-en rijden al geruime tijd en daarvan zijn er nu dus al meer dan tachtig in dienst. Het zijn alleen tot dan toe enkel de monocourante stellen geweest.

De TGV-Réseau motorwagens van de 523, 529 en 533 werden nu met nieuwe Duplex-tussenrijtuigen in dienst gesteld als respectievelijk 619, 615 en 617. Alleen de 618 moet nog samengesteld worden uit de motorwagens van de 554; de eerder tijdelijk van bi- naar monocourant aangepaste ex 4509). Met de indienststelling van de 619 zal dit de derde tricourante TGV-Réseau Duplex worden.

Van de TGV-POS zijn nu zestien stellen in dienst: 4401-4411 en 4413-4417. De 4406 is eigendom van de Zwitserse spoorwegen.

GROOT BRITANNIË

Begin november is de nieuwe Eurostar-route in gebruik genomen, namelijk naar St. Pancras in Londen via een aftakking van de oorspronkelijke route. Men rijdt dus niet meer naar Waterloo. Het gaat nu via Dagenham over de Medway en onder de Theems. Meer dan 100 bruggen en 25 km. tunnels werden gebouwd. Het kathedraalachtige St. Pancras uit 1856 (architect Barlow, terminus van de Midland Railway) werd geheel gerestaureerd. Alleen het effect vanaf de perronkant van de gigantische overkapping is geheel verdwenen. Men heeft er immers een soort verlengd perron a la Den Haag Centraal tegenaan gezet, omdat de Eurostarstellen zo lang zijn! Voor de rest van Noord-Engeland en Schotland moet men nu naar het nabij gelegen King's Cross of het verder gelegen Euston.

MAROKKO

Tussen Tanger en Casablanca komt de eerste Afrikaanse hogesnelheidslijn. Men heeft TGV Duplex stellen en Prima-locomotieven besteld. Alstom gaat 18 dubbeldeks TGV-en leveren geschikt voor 320 km/h. Tanger-Kenitra (200 km.) moet al over 6 jaar klaar zijn. Het aantal treinreizigers neemt in Marokko met 10 tot 15% per jaar toe. De uiteindelijke bedoeling is een hogesnelheidsnet van 1500 km., Tanger-Marrakech-Agadir en Rabat-Fès-Oujda. Tanga-Marrakech vergt nu nog 10 uur, dan maar 3½ uur.

Al enige tijd zijn studies aan de gang voor een brug over het water tussen Marokko en Spanje. Dan zou er een snelle aansluiting ontstaan.

K A L E N D E R S

Franckh-Kosmos Verlag GmbH & Co. K.G., Postfach 106011, 70049 Stuttgart. (<http://www.kosmos.de>)

Hier verschenen 3 kalenders voor 2008. Met de boeken is men definitief gestopt. Als laatste titels kwamen hier uit 3 kleurenalbums van hoge kwaliteit over de Rhätische Bahn. Wij stelden deze direct na verschijning al aan u voor. Nu dan de kalenders: 2 kleinere en 1 grote.

De grote is **Lokomotive 2008** van de hand van de bekende Georg Wagner met op het eerste blad de heropende Pressnitzalbahn, dan een DR 94 op de Rennsteig in de sneeuw. Verder nog 1 diesel en 3 "electrische" bladen. Vervolgens 2 elkaar passerende 232-en. De museum-62-er vertegenwoordigt in augustus de stoom. De volgende maanden zijn weer modern. Alle onderwerpen Duits behalve de decembermaand die Chinese smalpoorstoom bevat. 48 bij 45 cm. prijs 22,50 euro, ISBN 978-3-440-08305-5.

Eisenbahn Romantik. Hier zowaar 5 stomers, namelijk 3 Duitse, 1 Pool en 1 Zuid-Amerikaan. Bij de diesels 1 Tsjech, verder Duits. Slechts één plaat electrisch namelijk een krokodil op de lijn Visp-Zermatt in Zwitserland. 35 bij 30 cm., een handig formaat, prijs € 9,95, ISBN 978-3-440-08398-7.

Tot slot **Franckhs Lok-Kalender** met de naam van de oorspronkelijke uitgever. 4 stomers, onder andere een Franse 141R met de historische Zwitserse Wagons-Lits rijtuigen. De andere stomers zijn Duits. De rest is gewijd aan de diesel- en electrische tractie (hier alleen de modernste elocs). 35 bij 30 cm., prijs is 9,95 euro. ISBN 978-3-440-08397-0. Alle kalenders prima van kleur.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

Bij Culemborg ontstond op 09-11 brand in een tractiemotor van een onbekende Plan V. De brandweer bluste de brand. Diezelfde dag trok de 7805 bij Almere Oostvaarders de bovenleiding naar beneden, die door de harde wind in het nevenspoor terechtkwam. De tegemoetkomende 7803 strandde daardoor eveneens. Het duurde tot in de avonduren eer de schade hersteld was. Beide mDDM-en kwamen op 10-11 (ieder afzonderlijk) gesleept naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam. De 7805 kwam op 11-11 weer in dienst.

De 4224 schoot in de nacht van 11- op 12-11 in het gezelschap van een ICM-III en ICMm in Amsterdam door het juk van spoor 60. Het daarachter geplaatste betonnen juk en een bovenleidingportaal raakten beschadigd. In de loop van 12-11 kwam het drietal treinstellen naar het onderhoudsbedrijf Onnen. De 4224 werd op 19-11 weer in dienst signaleerd.

De 8713 botste op 16-11 bij Roermond als trein 879 met een auto, waarvan de bestuurder na passage van een tegemoetkomende trein om de nog gesloten overwegbomen was geslalomd. Het duurde verscheidene uren voordat het wrak onder de VIRM vandaan was. Het treinstel kwam naar Haarlem, waar hij de 8730 trof waarmee hij op 23-10 ook al het nieuws had gehaald (blz. 386).

In de nacht van 18- op 19-11 ontspoorde ICM 4041 in de Grote Binckhorst op de wissels 943 en 983 toen hij samen met de 4091 een rangeerbeweging uitvoerde. Van de achteroplopende 4041 ontspoorde het laatste rijtuig, waardoor de gehele Grote Binckhorst versperd raakte. De treinserie 19800 moest worden opgeheven om het materieel te kunnen gebruiken voor enkele treinen van de serie 5100. Aan het treinstel ontstond behoorlijke schade. Nadat een kraan de Koploper herspoord en op een nieuw draaistel geplaatst had, kwam het eerst naar Den Haag HS. De schade zal in het revisiebedrijf Haarlem hersteld worden.

De 2989 schoot op 17-11 in Rotterdam door het juk van spoor 3M. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

In Pernis botsten op 19-11 aan het einde van de middag een op spoor 4435 een onbekende loc en enkele wagens met een aantal opgestelde wagens. Één van de ketelwagens lekte enige tijd, maar het betrof geen gevaarlijke stof. Een ontspoorde as stond spoedig weer in het spoor.

Een Talent-treinstel van de DB ontspoorde op 21-11 op een wissel te Heerlen. Omdat daardoor een rijweg op het emplacement bleef vastzitten, was er geen treinverkeer mogelijk richting Voerendaal en Nuth. Pas na enkele uren was de rijweg verwijderd. De Talent stond aan het einde van de avond weer in het spoor; de schade aan de infrastructuur was op 22-11 rond 10.00 in de ochtend hersteld.

Twee graanwagens liepen op 22-11 's morgens in de Westhaven uit de rails. Van één wagen waren twee assen naast de rails komen te staan, van de andere één. Aan het begin van de avond was het duo herspoord.

De 6495 strandde op 20-11 bij Wesel (D) met een gesprongen olieleiding. Onder de huid kwam rook tevoorschijn, waarop de machinist zijn trein stilzette.

VIRM 9413 bleef op 22-11 als trein 1957 met brand in een motor in Dordrecht staan. Het treinstel werd met 80 km/h naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam gebracht op de overgebleven tractieinstallatie.

De 8732 werd op 12-11 als trein 3775 tussen Olst en Wijhe bekogeld met stenen. Niemand raakte gewond.

Bij Amsterdam Zuid stuitte de 2979 en 2991 na het rijden van trein 7260 door het stootjuk van het keerspoor, waarbij Bk2 2979 fors beschadigd raakte. Een kraan was er voor nodig om het treinstel afvoergereed te maken. De 2991 bracht zijn onfortuinlijke soortgenoot naar Haarlem.

De 6401 botste op 23-11 als trein 97102 tussen Vught en Tilburg met een lege auto die op een overweg was achtergelaten. De loc liep plaatschade op.

De 8711 strandde op 19-11 in Eindhoven op spoor 5 met een defecte stroomafnemer. Een deel van de stroomafnemer was bij wissel 103a in de bovenleiding achtergebleven. Na ruim een uur had de hersporingsploeg de VIRM uit zijn benarde positie bevrijd.

Rangeerloc 711 en DDM-rijtuig 6624 liepen in de nacht van 27- en 28-11 tijdens een rangeerbeweging bij het onderhoudsbedrijf Amsterdam spontaan uit de rails. De loc kon na controle weer in dienst komen; het DDM-rijtuig kreeg een nieuw draaistel.

ICRm 10-70 362 werd op 15-11 tijdens een rangeerbeweging in het Amsterdamse hardhandig tegen een juk geduwd. De schade aan het rijtuig viel mee.

Nederlandse Spoorwegen

Sprinter-Lighttrain

In het onderhoudsbedrijf Leidschendam start in januari 2008 de verbouwing van twee sporen in de loods waar het onderhoud aan het nieuwe Sprinter-Lighttrain-materieel zal plaatsvinden.

VIRM

- Begin november bleek dat onder de mBvk's van de bestellingen VIRM-2 en VIRM-3 en alle mBv7's hoogspanningskabels aanwezig zijn waarbij risico bestaat op doorslag en elektrocutie. Nadat het probleem zich alleen had voorgedaan bij rijdende treinen, gebeurde het op 05-11 voor het eerst tijdens stilstand in het onderhoudsbedrijf Onnen. Waarschijnlijk is falende isolatie

de oorzaak van de problemen. Direct werd een aantal tijdelijke maatregelen afgekondigd voor de behandeling van VIRM in de werkplaatsen en opstelreinen. Zo mocht op een aantal locaties VIRM niet meer op eigen kracht door de wasmachines rijden en diende schoonmaak- en onderhoudspersoneel altijd binnendoor door het materieel te lopen. In een bliksemactie werden in de nacht van 13- op 14-11 de betreffende leidingen van de 172 bakken voorzien van tijdelijk isolatietape, waarna de maatregelen ingetrokken konden worden. Vanaf 19-11 werd gedurende twee weken het tape vervangen door nieuw vervaardigde pijpen die Strukton geleverd had. Het werk werd uitgevoerd in Leidschendam en in het nieuwe onderhoudsbedrijf in de Watergraafsmeer. Met nieuwe pijpen en kabels werd de verbinding tussen de lijnschakelaarkast en de kopwand van de motorbakken vernieuwd.

- Voor controle van de proefremschijf kwam de 9402 op 17-11 kortstondig naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Op 14-11 voerde het stel een groot deel van de dag remproefritten uit tussen Den Haag HS en Haarlem. Het stel was na trein 2408 in Amsterdam uit de dienst genomen.
- De 9427 werd in het revisiebedrijf Haarlem ontdaan van de beeldschermen ten behoeve van het Smart Connection-project. Het treinstel, waarmee niet eens proefritten zijn gereden, kwam in de loop van november weer in de dienst terug.
- Het in Haarlem gedeeltelijk opgebouwde VIRM-casco dat als vervanger van de 290 8718 moe(s)t gaan dienen, staat inmiddels weer in de wagenwerkplaats Amersfoort. Het rijtuig verblijft daar in het gezelschap van de 380 8409, 380 8301, 380 8128 en de andere drie mBvk-casco's. Naar het schijnt wordt de aanschaf van een nieuw VIRM-koprijtuig voorbereid, als onderdeel van de bestelling VIRM-4. Waarschijnlijk wordt dit rijtuig (wel) geheel afgebouwd afgeleverd.
- In het revisiebedrijf Haarlem werd op 24-11 opnieuw een bakwisseling uitgevoerd. De 8723 stond de 290 8513 af (ex-9469), die nog zijn LT1-revisie moest ondergaan. De stam kwam diezelfde dag weer op de baan met zijn 'eigen' 290 8707. Nadat beide stammen in januari van dit jaar schade hadden opgelopen, was uit de restanten een nieuwe 8730 samengesteld (zie blz. 69).
- Van de op 23-10 bij Echt beschadigde 8730 zijn de beide mBvk's en de ABv6 in het revisiebedrijf Haarlem in herstel. Hun plaats is ingenomen door de 290 8664 (ex-9502), 290 8579 (ex-8656) en 380 8397 (ex-9516), waarvan het herstel zijn voltooiing nadert. Het is de grootste bakwisseling bij VIRM tot nu toe. Op 10-12 kwam de stam weer op de baan.

DDM/DD-AR

De door brand beschadigde 280 7272 werd op 10-11 in het revisiebedrijf Haarlem uit de 7839 gerangeerd. De 7839 werd aansluitend naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam gebracht.

De op 26-10 bij Warmond beschadigde mDDM 7869 werd op de Amsterdamse Dijkgracht geplaatst, zonder de fors beschadigde 280 7261. Deze bak liep bij het rosraken van de holle as op 26-10 de meest schade op aan onderzijde. Het rijtuig kwam met het werkplaatssternet naar Haarlem.

Met de aflevering van de 6915 heeft het revisiebedrijf Tilburg (eindelijk) de revisie van DDM-1 afgesloten. De 6915 moest in het onderhoudsbedrijf Amsterdam nog een fors aantal CW's ondergaan eer hij weer in dienst kon komen.

Samenstelling DDM-1-stammen per 10-11						Samenstelling DDM-1-stammen per 10-11					
6901	6813	6631	6822	6621	6812	6902	6803	6616	6828	6628	6824
6902	6803	6616	6828	6628	6824	6903	6816	6675	6811	6670	6833
6903	6816	6675	6811	6670	6833	6904	6832	6671	6804	6635	6807
6904	6832	6671	6804	6635	6807	6905	6801	6627	6876	6617	6808
6905	6801	6627	6876	6617	6808	6906	6802	6625	6877	6615	6817
6906	6802	6625	6877	6615	6817	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6908	6831	6623	6814	6618	6834
6908	6831	6623	6814	6618	6834	6911	6823	6632	6837	6633	6818
6911	6823	6632	6837	6633	6818	6912	6815	6626	6806	6673	6821
6912	6815	6626	6806	6673	6821	6913	6836	6612	6825	6622	6841
6913	6836	6612	6825	6622	6841	6914	6812	6621	6822	6631	6813
Samenstelling DDM-1-stammen per 14-11						Samenstelling DDM-1-stammen per 14-11					
6901	6878	6625	6877	6615	6817	6902	6803	6616	6828	6628	6824
6902	6803	6616	6828	6628	6824	6903	6816	6675	6811	6670	6833
6903	6816	6675	6811	6670	6833	6904	6832	6671	6804	6635	6807
6904	6832	6671	6804	6635	6807	6905	6801	6627	6838	6617	6808
6905	6801	6627	6838	6617	6808	6906	6802	6625	6877	6615	6817
6907	6827	6634	6835	6624	6826	6907	6827	6634	6835	6624	6826
6908	6831	6623	6836	6622	6834	6908	6831	6623	6814	6618	6834
6911	6823	6632	6837	6633	6818	6911	6823	6632	6837	6633	6818
6912	6815	6626	6806	6673	6821	6912	6815	6626	6806	6673	6821
6913	6805	6614	6825	6612	6841	6913	6805	6614	6825	6612	6841
6914	6812	6621	6822	6631	6813	6914	6812	6621	6822	6631	6813
Samenstelling DDM-1-stammen per 20-11											
6901	6878	6625	6877	6615	6817						
6902	6803	6616	6828	6628	6824						
6903	6816	6675	6811	6670	6833						
6904	6832	6671	6804	6635	6807						
6905	6801	6627	6838	6617	6808						
6907	6827	6634	6835	6624	6826						
6908	6831	6623	6836	6622	6834						
6911	6823	6632	6837	6633	6818						
6912	6815	6626	6806	6673	6821						
6913	6805	6614	6825	6613	6876						
6914	6812	6621	6822	6631	6813						

ICM

- De verse 4017 maakte op 20-11 een proefrit van het revisiebedrijf Haarlem naar Leiden, waarbij een gezelschap van Ned-Train meereisde. De treinen hadden derhalve een treinnummer voor (extra) reizigerstreinen. Al op 14-11 had de nieuwste ICMm

al zijn 'echte' proefritten gereden tussen Haarlem en Leiden. Tijdens de ritten op 20-11 ontstonden problemen met de ATB, die derhalve ter hoogte van Warmond werd uitgeschakeld.

- Nadat de 4023 nog even de dans ontsprongen was, ging het stel op 20-11 dan toch in de Watergraafsmeer door de wasstraat voor een wasbeurt met oxaal en kwam aansluitend op 21-11 naar het revisiebedrijf Haarlem voor revisie. Na acht jaar is het Mendini-treinstel daarmee geschiedenis.
- De 4024 is eveneens een bijzonder treinstel. Niet alleen was dit het eerste Aegon-reclametreinstel, ook werd dit stel in 1994 beschadigd door brand. Bij de huidige revisie en modernisering wordt extra aandacht gegeven aan de constructie van de bak en de plaatsing van de apparatuur.

SGM

- Van alle SGM-treinstellen wordt de komende maanden de cabineairco gereviseerd, waarvoor de installaties allemaal worden verwisseld. In het onderhoudsbedrijf Leidschendam is een speciale hefinstallatie gebouwd.

Mat '64

- De 473, 478 en 483 zullen bij het bereiken van hun revisietermijn in maart volgend jaar buiten dienst gaan. Om de periode tot de instroom van Sprinter-Lighttrain te overbruggen, worden de oudste stellen van Plan V7 waarschijnlijk middels een zeer beperkte opknopbeurt in dienst gehouden. Ook vijf Plan T's zullen een kleine opknopbeurt krijgen. De overige stellen van Plan T gaan, nadat alle toegestane zogeheten remcontrolebeurten uitgevoerd zijn, buiten dienst.
- De in Eindhoven onttekende 871 werd op 22-11 door twee soortgenoten naar Almelo gesleept. Het treinstel wordt daar voor een hersporingsoefening gebruikt.

DM ' 90

- De lange tijd in Zwolle verblijvende Bk 3405 blijkt inmiddels in de wagenwerkplaats Amersfoort te verblijven. De bak is ont-
daan van zijn draaistellen.

TRAXX

- Van de twaalf bestelde TRAXX-locomotieven heeft NS Internationaal er inmiddels twee van Bombardier afgenomen. Het in rode kleur brengen van de locomotieven is na de 186 114 nog niet hervat. Deze loc maakte op 13-12 een proefrit met de ICR-rijtuigen 20-70 401, 82-70 971 en 20-70 585 van de Watergraafsmeer naar Hoofddorp.

Rangeerlocomotieven

- De ombouw van de rangeertreden van de Leidschendamse 700 is voor onbepaalde tijd uitgesteld, omdat de loc nog niet gemist kan worden. De nieuwe Niteq-rangeertrekkracht kan nog immer niet gebruikt worden, omdat het voertuig niet overal mag komen (formeel schijnt een deel van het Leidschendamse emplacement ProRail-terrein te zijn). Ook is het personeel nog niet opgeleid voor het bedienen van de loc.

ICR

- De tijdelijk in de Beneluxdienst ingezette 10-70 362 en 10-70 364 worden voorlopig niet ingezet. Mogelijk gaan de rijtuigen vanaf medio 2008 rijden in een extra HSA-compositie.
- In de nummerreeks 5800 bevinden zich nu voor het eerst ook stammen met twee BD-rijtuigen en een BF, naast de al bestaande B-B-BF- en B-BF-BF-combinaties. In Maas-tricht zijn drie fiets- en rollatorvriendelijke ICRm-stammen samengesteld:

Nieuwe BD-BD-BF-stammen ICRm					
5839	29-70 439	5841	29-70 441	5846	29-70 446
	82-70 436		82-70 434		82-70 432
	82-70 437		82-70 435		82-70 433

ICK, ICL & DF

- Kennelijk om een werkvoorraad te hebben voor de revisie aan de Minden-Deutz-draaistellen van ICK, werden op 15-11 drie ICK's in de voormalige wagenwerkplaats Amersfoort op bokken geplaatst. De draaistellen van de rijtuigen (22-37 969, 982 en 975) werden naar Haarlem gezonden.
- De van schade herstelde ICK-B 22-37 937 kwam op 12-12 vanuit Duitsland in de Watergraafsmeer aan en werd enkele dagen later per werkplaatssternet naar het onderhoudsbedrijf Maastricht vervoerd.

Connexxion

PROTOS

- Het vijfde en laatste PROTOS-treinstel, genummerd 5035, kwam op 25-11 in ons land aan.

Cargonieuws

ProRail, Keyrail en BRG sluiten meerjarige overeenkomsten

De Nederlandse railtransportbedrijven, verenigd in de BRG, hebben recentelijk een cruciale overeenkomst gesloten met zowel Keyrail (exploitant van de Betuweroute) als ProRail (de beheerder van het overige Nederlandse spoorwegnet).

Deze overeenkomsten voorzien in een aantal tarief- en prestatieafspraken voor de periode 2008 t/m 2011. Zowel de railtransporteurs als ProRail en Keyrail kunnen zich goed vinden in de bereikte akkoorden. Hiermee wordt voor een langere periode stabiliteit binnen de railsector bereikt. Railvervoerders worden de komende jaren niet meer geconfronteerd met verrassingen ten aanzien van de kosten voor gebruik van het spoor, terwijl ProRail en Keyrail voor diezelfde periode gegarandeerde en jaarlijks stijgende inkomsten uit de gebruikersvergoeding tegemoet kunnen zien.

De tarieven zijn gedifferentieerd samengesteld en omvatten verschillende opslag- en kortingsregelingen. De tarieven voor Betuweroute en bestaande net liggen dicht bij elkaar. Voor de Betuweroute geldt een tarief van €1,41, voor het gemengde net gelden meerder prijsstijgingspercentages variërend van 6 tot 25 procent. Door deze variabele percentages wordt de gewichtsdifferentiatie gefaseerd ingevoerd. Gemiddeld blijven ze daarmee binnen de eerder aanbevolen marges van 10-20%. Voor het bestaande net zal bovendien een gewichtscomponent gaan gelden (zware treinen worden daar duurder dan lichte).

De vervoerders gaan annuleringskosten betalen wanneer zij geboekte 'slots' op het spoor niet gebruiken of wijzigen. Maar er zullen ook tariefsreducties gaan gelden wanneer de beheerders van de infrastructuur niet de gegarandeerde kwaliteit kunnen bieden. Daarmee wordt bereikt dat zowel vervoerders als beheerders beter gaan presteren en de gebruiksefficiëntie van de railinfrastructuur toeneemt.

Betuweroute

Op 23/10 hebben exploitant Keyrail en Strukton een onderhoudscontract getekend voor drie jaar. Als alles de eerste twee jaar naar tevredenheid bij beide partijen verloopt, dan wordt het contract verlengd naar vijf jaar. Het is voor het eerst dat het onderhoud van een spoorlijn is aanbesteed. Naast Strukton Railinfra deden nog vier gegadigden mee.

Sinds de opening is het bijna rust roest op de goederenspoorlijn. De ritten die gereden werden waren veelal nog proefritten. Nu vanaf de nieuwe dienst neemt RN het voortouw met planmatige inzet op grotere schaal dan het kruimelwerk van af en toe een treintje tot nu toe. Vanaf 15/11 staat er definitief spanning op de bovenleiding. Tot nu toe stond er alleen maar spanning op wanneer het nodig was. Meteen kwamen er weer problemen boven water. Brandweerkorpsen langs de lijn konden en mochten nog niet aan de slag met de nieuwe spanningstesters die nodig zijn om te kijken of er geen spanning meer op de bovenleiding staat bij een calamiteit.

Om het één en ander toch 'veilig' te laten verlopen werd begin december besloten vier portocabins langs het traject te plaatsen welke 24 uur per dag bemest worden met deskundigen op het gebied van aarden van de bovenleiding. Hiermee behoorden de ploegen die treinen achtervolgden per auto tot het verleden. Minister Eurlings had tot deze maatregel besloten omdat sinds de nieuwe jaardienst per 9/12 meer treinen op de BR rijden.

Een ander probleem wat boven kwam drijven was dat de beveiliging van de oude Betuwelijn gestoord ging raken. Door buitendienststellingen 's avonds van deze Arriva lijn werd er hard gewerkt aan oplossingen.

Vanaf de nieuwe dienst, per 9/12, rijdt RN met locs van de serie 189. Hiervoor hebben 22 locs ETCS en ATB-beveiliging gekregen. Machinisten kregen snel opleiding voor zowel loc als ETCS beveiliging. In de week voor 9/12 kwam gelukkig ook nog het inzetcertificaat van IVW voor het loctype.

Gevaarlijke Stoffen

De ministers Eurlings van Verkeer en Cramer van Milieu hebben afspraken gemaakt met bestuurders uit Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland over het vervoer van giftige stoffen per spoor. De ministers trekken 6,35 miljoen euro uit om onder meer de seininstallaties langs de Brabantroute te verbeteren.

Ook komen er betere voorzieningen voor de brandweer en hulpverleners.

Voor Zuid-Holland en Noord-Brabant klaagden over de onveiligheid voor omwonenden van de Brabantroute.

Eurlings en Cramer willen dat concerns als Shell vooral de Betuweroute naar Duitsland gaan gebruiken.

Om gevaarlijke stoffen herkenbaarder voor de burger te laten maken heeft de SP het gekke plan opgevat om ketelwagens maar oranje te laten spuiten. Het wit met de oranje band, zoals wagens nu rond rijden, is speciaal gekozen omdat wit het meeste warmte afstoot. Hoe donkerder je de wagon maakt hoe gevaarlijker het wordt met de belading!

Na een hoop gezeur is het eindelijk zover. De minister van V&W heeft op internet de regelgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen gezet. Ook kan aan de hand van de oranje borden op de wagens gevonden worden welke stof er vervoerd wordt. Minister Eurlings komt hiermee de tweede kamer tegemoet die hier al eerder ook om vroeg.

Verplaatsing Kijfhoek?

Toen rangeerterrein Kijfhoek in 1980 werd geopend was het nog vrijwel kaal in de omgeving. Tegenwoordig is Zwijndrecht flink uitgebreid en in de industriewijk, die grenst aan de zuidzijde van de Kijfhoek, is naast veel industrie ook een discotheek gekomen. En nu is er een probleem. De milieuvergunning loopt op z'n einde en men is al drie jaar aan het vergaderen over een nieuwe. De provincie gedooft het rangeeremplacement nog langer maar de gemeente Zwijndrecht heeft wel wat problemen hiermee vanwege die discotheek The Blue Lagoon! Bij een volle disco is de ramp niet te overzien wanneer er wat gebeurt met een ketelwagen op de Kijfhoek. Holland op zijn smalst: wie was er nou het eerste? Het rangeerterrein of die disco? Straks opent een discotheek zijn poorten ergens naast de Betuweroute: wat doen we dan? De Betuweroute sluiten? Moet niet gekker worden. Voorlopig heeft de Kijfhoek een gedoogvergunning.

Europark Coevorden

Op vrijdag 19/11 werd in Coevorden de nieuwe containerterminal geopend op het Europark. Het bijzondere aan deze terminal is dat deze op zowel Duits als Nederlands grondgebied ligt. Het is ook de enige trimodale (spoor, water, weg) terminal boven de grote rivieren. Op het spoorgedeelte is plaats voor vier containertreinen. Op 21/10 werd er een opendag voor de bewoners van de regio gehouden en reed Syntus pendelritten op baanvakken van de Bentheimer Eisenbahn.

IJzeren Rijn

Het zou je maar gebeuren. Lig je wel 16 stil als spoorlijn, komt er ineens een trein over je roestige spoorstaven. Zo gebeurde het dat op de late avond van 29/10 Strukton met een werktrein van Roermond richting 't Duitse Dalheim reed. Alsof het omweerde, het donderde tot in de tweede kamer in Den Haag waar verkeersminister Eurlings tekst en uitleg moest geven op kamervragen hoe dit nu mogelijk was! Gelukkig is de minister nuchter en weet hij goed te antwoorden op deze hectiek. Wat gebeurde er namelijk? In 2005 is, met toestemming van België, een stukje IJzeren Rijn in Roermond afgebroken om de aanleg van de A73 mogelijk te maken. Dit stukje moest weer herlegd worden en dat was het gemakkelijkst om dit over het spoor te doen. De minister werd teruggelaten naar de kamer en die moest Prorail terechtwijzen omdat die de bewoners niet had ingelicht over het gebeuren. Nu denken wij dat wanneer de buurtbewoners tevoren waren ingelicht, deze zo'n protestactie op touw hadden gezet dat de trein nooit van het emplacement Roermond was afgekomen. Beter is het de volgende keer met carnaval daar te gaan rijden. Dan denkt iedereen dat het een grap is!

Duitsland heeft nieuwe plannen gesmeed voor het oostelijke deel van de IJzeren Rijn. De optie om met een boog om Roermond heen te gaan is zelfs goedkoper dan het historische tracé dwars door Roermond en het Nationaal Park de Meinweg.

Raccordement Oss

Het raccordement van Oss naar industrieterrein Elzenburg gaat waarschijnlijk weer gebruikt worden. De Osse Overslag Centrale heeft een terrein bij de haven gekocht waar een nieuwe containerterminal wordt gebouwd. De spoorlijn gaat verlengd worden naar deze terminal zodat in de toekomst ook hier een trimodale terminal ontstaat. De huidige spoorlijn werd begin jaren '70 aangelegd maar is amper gebruikt.

ACTS

Op 13/11 strandde loc 1252 met dampende weerstanden voor trein 60221 van ACTS net buiten de tunnel in Rotterdam. Even werd gedacht aan buitendienststelling maar uiteindelijk werd de loc nog gerepareerd. De gestrandde trein is door locs 7102 & 7104 uit z'n benarde positie bevrijd.

Loc 1255 was op dezelfde dag actief in het oosten van het land. Samen met loc 6705 hield deze zich bezig met Slps wagens waar oud papier wordt geladen in Hengelo. De trein wordt naar België gereden.

Locs G1206 7106 en Class 66 653-4 zijn nog immer actief voor Lloyds om de beveiliging van Bombardier voor ETCS en ATB toegelaten te krijgen. Gek detail is nog dat de ATB alleen op 'eerste generatie' baanvakken werkt en niet op 'nieuwe generatie' baanvakken.

BEG

De BEG is een belangrijk deel van het Nederlandse vervoer kwijt. Op 15/11 bediende de V60 voor het laatste de BAT sigarettfabriek in Zevenaar. Per 9/12 is het waarschijnlijk ook over v.w.b. Arnhem Goederen omdat RN nu met treinen vanuit Duitsland en vanaf Corus Beverwijk door naar Arnhem Goederen rijdt, waar de lege met de beladen kalktrein wordt uitgewisseld en tegelijk de wagens voor Corus te Arnhem Goederen uit Beverwijk door RN worden meegenomen.

ERS

Op 9/11 werd eindelijk loc ERSR1201 weer afgeleverd. De loc heeft bij Vossloh in Kiel (D) een revisie gehad en is voorzien van ETCS. Helaas was de loc niet meteen bedrijfsvaardig en moest met nieuwe onderdelen van Vossloh worden gerepareerd. De smalbek G2000 ging retour.

Op 21/11 reed VR in opdracht van ERS de P&O shuttle van Waalhaven naar Europoort vv. Ook deze dag was ERS druk in Almelo met lading wisselen van wagens die defect waren geraakt. Loc 6606 hielp met rangeren. Een week later, op 28/11, hielp de 6609 een sleep Tds-en het land uit via Bad Bentheim. De wagens waren gehuurd door R4C maar niet meer nodig. De wagens zijn terug naar verhuurder Railrelease.

Ook voor ERS ging op 9/12 de nieuwe dienstregeling in. Voor de Italië Shuttle's betekent dit dat deze niet meer de ECT op de Maasvalke aan doen. Vaak ging het hier om maar een klein aantal containers waarvoor wel veel moeite moest worden gedaan.

HGK

Vanaf begin december heeft HGK het sigarettenvoer van RN vanuit Phillip Morris in Bergen op Zoom overgenomen. Op 5/12 reed de eerste trein getrokken door de DE81 richting Duitsland.

HGK rijdt in opdracht van TX Logistics.

Kennelijk is er ook weer laagwater want HGK rijdt weer papier vanuit de Sloe. Een aantal keer is al een Class 66 gespot met Tbis-en trein richting Sloe.

ITL Nederland

In oktober nam ILT de eerste V100-en in ontvangst. De ITL 101 & 102 zijn de eerste van vier locs en zijn in een fris modern groen jasje gestoken. Op 11/10 nam ITL de locs in ontvangst maar het rijden kostte nog wat dagen omdat het inzetcertificaat nog niet was afgegeven. De eerste inzet was het proefrijden op de Betuweroute op 22/10. Naast de twee ITL locs heeft ITL nu de beschikking over twee V100-en van Shunter Tractie.

Railion

Nadat al veel Railion locs met de nieuwe naam 'Railion DB Logistics' getooid zijn heeft het concern nu de naam gewijzigd in 'DB Schenker'. Dit geldt alleen voor het goederen gedeelte. Het reizigersvervoer valt voortaan onder 'DB Bahn'. De Duitse infra valt onder 'DB Netze' (zie ook blz. 414). Kunnen opnieuw stickers geplakt worden...

In oktober maakte loc RN6442 6000 kilometer om de toelating rond te krijgen. De loc is uitgerust met ETCS van Bombardier waarin ook ATB-EG & Indusie zitten. De loc reed vooral kolentreinen op de as Hamm – Rheinkamp onder verantwoording van vervoerder RBH

De West-Duitse V60's voor Nederland stroomden langzaam in. Op 13/10 zaten in trein 47784 locs 363 633-9 & 363 723-8 in opzending. Een week later ging de 363 723-8 naar Venlo voor inzet aldaar waar later loc 363 825-1 ook aan't werk ging. In totaal zijn nu vijf 363'ers in Nederland. Bij Shunter op de Waalhaven krijgen de locs nog aanpassingen aan o.a. het hekwerk op opstaptreden. De vijf locs zijn 363 633, 712, 723, 825 & 833. Ook is Railion nog druk met Sprinters. Op 6/11 bracht de 6401 SGM 2033 naar Bad Bentheim om daarvandaan richting het Deense Randers op transport te gaan om "gevlaflipt" te worden.

Naar Randers weten inmiddels meer materieelsoorten de weg. In 20 RN6400'en komt ETCS van Bombardier zoals ook de 6434 & 6442 hebben. Op 12/11 kwamen achter de Deense MZ1459 de locs 6433+6440+6434+6436 aan in Randers. Loc 6434 dient als voorbeeld. De bedoeling was dat Nedtrain Tilburg de ETCS ging inbouwen maar heeft zich teruggetrokken uit het project. Uiteindelijk hebben locs 6421 t/m 6442 ETCS.

De Belgische 7782 ging op 21/11 flink defect tussen Bad Bentheim & Oldenzaal met Volvo-trein 46252. De loc was de helft van een duo en kreeg drie vastgelopen assen. Nadeel van het voorval was dat het nevenspoor buitendienst was wegens werkzaamheden. Later werden de draaistellen in Hengelo gewisseld en ging de loc in het midden van twee werkende soortgenoten in opzending naar Antwerpen.

Nadat loc 189 065 de show stal bij de opening van Vracht84nl in het Spoorwegmuseum ging de loc terug naar Duitsland voor verdere aanpassingen om in Nederland te mogen en kunnen rijden. Tijdens de opening van de tentoonstelling was de loc nog verre van inzetbaar. Na 15/11 kwam er definitief spanning op de bovenleiding en kon Railion instructie ritten gaan houden op de Betuweroute. Op de valreep van de overgang naar de nieuwe jaardienst gaf IVW het inzetcertificaat voor de BR189. Zesentwintig 189'ers worden verbouwd om in Nederland te mogen rijden. Als eerste kreeg loc 189 023 toestemming voor de instructieritten. Vreemd dat loc niet in het rijtje van locs die hier dienst gaan doen staat. De voor Nederland bestemde locs zijn: 189 065-080, 082-089, 095 (deze is zwart, huisstijl MRCE) en 100. Op 8/12 kwam vanaf Oberhausen naar Emmerich loctrein 69640 met locs 189 075, 068, 070, 078, 086, 069, 089, 073, 066, 072 & 074. Deze elf locs werden stuk voor stuk richting Kijfhoek meegenomen in goederentreinen. Helaas gaf een softwareprobleem een valse start met de nieuwe dienst maar deskundigen van Siemens konden dit redelijk snel verhelpen. Vanaf de nieuwe dienst rijdt Railion met de 189'ers treinen over de Betuweroute maar ook via de 'klassieke' route's van en naar Kijfhoek. Ook zijn locs aan te treffen in Beverwijk, Amsterdam Westhaven en Amersfoort. Buiten Emmerich gaat ook een aantal treinen via Venlo met deze doorgaande tractie rijden.

Ook nieuw in de nieuwe jaardienst is dat DB Autozug de City Nightline treinen heeft overgenomen. RN levert de tractie.

Op 8/12 werden locs 1606, 1615 & 1619 naar Arnhem Berg gestuurd om gereinigd te worden.

Nog een leuk nieuwtje is de terugkeer van de grensoverschrijdende Unit Cargo van Onnen naar Leer (D) via Nieuweschans. Loc RN 232 904 ging al voor instructie naar Leer en deze had de eer de eerste trein te rijden. Verder was op 10/12 ook loc 232 909 in Onnen aanwezig.

Per 1/1/08 mag er niet meer met gevaarlijke stoffen gerangeerd worden op emplacement Almelo. Dat heeft de Raad van State besloten nadat RN naar de rechter was gestapt na het intrekken van de vergunning. Met ingang van de nieuwe dienstregeling is per 9/12 hier al rekening mee gehouden door een trein Kijfhoek – Hengelo vv in te leggen. Wagens voor Almelo en bijvoorbeeld Emmen gaan dan mee naar Hengelo ipv Almelo.

Op 10/12 kwam eindelijk de derde RN Class 66 in dienst. De loc lijkt veel op een HGK machine omdat deze in hetzelfde vermiloen gespoten is. De loc luistert naar de naam 266 107 en ging op deze datum los van de werkplaats Tilburg naar Roosendaal. Railion gebruikt sinds 1 oktober voor zijn diesellocomotieven diesel met een zó laag zwavelgehalte – 10 mg zwavel per kilo - dat het officieel 'zwavelvrij' heet.

Met de uiterst zwavelarme brandstof, loopt Railion niet alleen vooruit op de Europese eisen, maar ook op de nog stringentere Nederlandse regelgeving. Die laatste schrijft per 1 januari 2008 namelijk een maximum van 1.000 mg zwavel per kilo voor.

Rail4Chem

Ineens was R4C het gasvervoer vanuit de Sloe kwijt aan de RBH die het vervoer in Nederland overliet aan RN. Maar sinds eind oktober rijdt R4C de trein zelf weer. Planning is als vanouds, op zaterdag naar de Sloe en op maandag vertrekkend van Sloe naar Gladbeck.

Tijdens de stakingen van Duitse machinisten heeft R4C in opdracht van Hupac een aantal Novara shuttle's gereden, die normaal door RN gereden worden.

Op 26/10 mocht R4C met de PB17 Connexxion Protostreinstel 5031 van de rails halen die defect stond tussen Amersfoort en Barneveld Noord.

Op 6/12 huurde R4C loc DE6303 van DLC om de shuttle van Diepholz naar Antwerpen te rijden. Reden was de defectenstand van eigen locs met België toelating.

Rotterdam Rail Feeding

In het tweede deel van oktober heeft RRF i.s.m. aannemer BAM veel werk verricht op de Zeeuwse lijn. Tussen 's Heer Arendskerke en Arnemuiden moest 8 kilometer spoor worden vervangen. Door de aanwezigheid van veel munitie uit de Tweede Wereldoorlog moest het spoor op een andere manier worden vervangen dan normaal. RRF leverde tractie en huurde ook Strukton in. Met oude ballasttreinen reden een RRF 600, ACTS V60 6004 en twee Strukton Deutzlocs. Met nieuwe ballasttreinen deden de RRF18 & 19 goede zaken; het beladen vond plaats in de Sloe. De vuile ballast werd gelost op het emplacement Vlissingen. Op reserve stond in Vlissingen ex Strukton 640 die RRF heeft overgenomen. Eigenlijk zou de loc z'n motor moeten afstaan aan de RRF2 die ernstig defect was geraakt maar die kon toch nog gemaakt worden.

Nadat loc G2000 NE9 defect ging leverde Kombiverkehr loc KV1029 vanaf begin november. De loc luistert verder naar de naam '92 80 1273 101-6-D-KOMBI' en heeft fabrieksnummer 100 1029. Het is ook de eerste smalbek G2000 die in Nederland is toe-

gelaten en de beschikking heeft over ETCS. De loc is gebouwd in 2001. Eind november werd de loc weer afgelost door de KV1042 waarvan de details nog ontbreken.

Proefritten rijden zijn vaak leuk. Op 29/11 reed RRF met drie 600-tjes naar de in aanbouw zijnde Euromax containerterminal op de Maasvlakte. Aan het einde van de terminal was geen plek voor wissels en omrijsporen en is gekozen voor een travers waar twee locs op passen. Om te kijken of het ding functioneerde is deze beproefd door loc 640 en twee RRF 600-tjes. Eind oktober deed RTB G2000 V202 diensten voor RRF.

Rurtalbahn

Als 14^e goederenvervoerder kreeg de RTB op 9/10 de toelatingsovereenkomst voor het Nederlandse spoor. De RTB komt voort uit de Dürener Kreisbahn en is sinds 2003 actief als Duitse private spoorvervoerder.

Shunter tractie

Alstom 'proto' V100'en 203 101 & 102 zijn eigendom van Shunter geworden en wel van het onderdeel Tractie. Loc 203 101 zagen we voor het eerst in Nederland bij Spitzke en later bij RRF. Afgelopen jaar ging de loc naar Duitsland en heeft daar ondermeer dienst gedaan bij Railion. Na een fikse aanrijding is de loc in de Alstom werkplaats Stendal hersteld. In oktober heeft de loc bij de RET aan de Kleiweg een Shunter livrei aangemeten gekregen en heet vanaf nu ook Robbert. Shunter heeft de locs om ze door te verhuren. Eerste klant is ITL Benelux die beide locs in de huur heeft.

Veolia Cargo Nederland

In de laatste twee maanden van 2007 laadt Veolia kolen bij de EBS in de Botlek in plaats van EMO op de Maasvlakte. Ook rijdt er nu maar twee keer per week een trein. Wegens uitbreiding van het werk en tractietekorten heeft Veolia voor de laatste twee maanden van het jaar ERSR6613 gehuurd. Vanaf januari 2008 gaat Veolia weer kolentreinen rijden vanaf de Maasvlakte.

Volker Rail

Op 20/11 werd loc 203-4 afgeleverd. Deze keer bracht de Bentheimer Eisenbahn de loc naar Coevorden. De loc had al even op Duitse grond staan wachten op de Nederlandse toelating.

Class 66

De eerste drie van in totaal zestig Class 66 locomotieven zijn aangekomen in Tilburg voor afbouw van beveiliging en cabine. De locs zijn allen van het Franse Carco Rail. Deze ex EWS dochter is momenteel eigendom van DB Schenker. Op 9/11 kwam het eerste schip aan.

Wist u dat...

- één onzer lezers ons meldde dat hij op 07-11 van PROTOS 5032 de deuren niet kon openen?
- hij voor het overige zeer te spreken is over de comfort van de nieuwe Connexion-treinstellen?
- diezelfde lezer op 17-11 treinstel 965 op proefrit in Meppel aantrof?
- de Plan V's van de lijn Zwolle – Emmen (951 – 965) regelmatig op proefrit gaan vanuit Zwolle?
- SSN-loc 65 018 op 01-12 de goedheiligman in stijl naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam bracht?
- wij het leuk vinden te zien dat daarmee een oude traditie in ere gehouden wordt?
- de 457 op 14-11 na zijn revisie op proefrit ging van Haarlem naar Leiden en terug?
- die dag ook al de 4017 proefgereden had?
- op 19-11 de van brandschade herstelde 853 de benen mocht strekken van Haarlem naar Leiden vice versa?
- de 4018 op 10-12 de afleveringsproefrit maakte van Haarlem naar Den Haag HS en terug?
- de 7452 op 19-11 bij Halfweg met een defecte stroomafnemer in de bovenleiding verstrikt raakte, met een 6400 van Railion werd weggesleept en uiteindelijk later die week in Zwolle hersteld werd?
- het herstel van de bovenleiding tot in de vroege uurtjes van 20-11 duurde?
- een wel zeer oplettende lezer in de AB-bak van de 2972 een deurbedieningskastje opmerkte dat ondersteboven gemonteerd is?
- op 20-11 de 9434 na zijn LT1-beurt op proefrit ging van Haarlem naar Leiden?
- de 526 op 25-11 in Noord-Holland beschadigd werd bij een aanrijding met een zwaan?
- de 7869 na zijn bakwisseling aan één zijde twee nummerborden heeft?

MUSEUMNIEUWS

Stoomtram Hoorn-Medemblik

Werkplaatsnieuws in het kort :

- Diesellocomotief 101 van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij is overgebracht naar de werkplaats. Hier gaat een onderzoek plaatsvinden naar de staat van de locomotief en zal een restauratieplan worden opgesteld. Medio januari zal een deel van de locomotief daartoe worden gedemonteerd.;
- De restauratie van zandwagen NS 172473 is voltooid. Daarmee zijn alle drie de wagens van het type GZ in de collectie nu gerestaureerd en dienstvaardig;
- Er is een begin gemaakt met de restauratie van gesloten goederenwagen E67 van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij. De wagen zal gerestaureerd worden in een uitvoering waarin wagen E97 destijds dienst deed in het moderne tramstel getrokken door diesellocomotief 101;

- Doordat de bouw van de tweede rijtuigloods te Hoorn opnieuw vertraging heeft opgelopen, zijn de wagenbakken van de NTM F88, E75, F63, ZVTM D59 en NS-goederenwagen type CHA eveneens naar de deze zomer betrokken opslagloods te Wervershoof overgebracht;
- Nu de draaistellen voor rijtuig ZVTM AB8 gereed zijn, wordt gewerkt aan de bouw van draaistellen voor rijtuig RTM 334
- Rijtuig 51 ondergaat een grote herstelling en zal als vierde 'Oostenrijker' in de donkergroene kleur in de tramdienst terugkeren.
- In juli 2007 is de collectie nog niet gerestaureerd stoomtrammaterieel van de bestaande opslagplaats te Beverwijk overgebracht naar een nieuwe locatie te Wervershoof.

Tramweg Stichting Scheveningen

Een doorblik naar 2008: al vanaf 1986 is rijtuig NZH A106 in restauratie bij TS, eind 2006 kon het op eigen kracht rijden maar de vering ervan dient nog te worden aangepast. Daarvoor zal de wagen naar de plaatwerkerij in de Lijsterbesstraat worden gebracht en kunnen hopelijk in 2008 toch de werkzaamheden worden afgerond. Het tramstel GTr 307+663 zal waarschijnlijk gereed komen en hopelijk ook op straat. Voor publieksritten hoopt TS nu wél met Vlaggetjesdag en Monumentendag te kunnen rijden. Kijk op de website www.tramwegstichting.nl voor de dienstregelingen. Over andere extra ritten zijn nog geen concrete details bekend.

NZH-aanhangrijtuig B303 was in september een paar dagen bij TSN (Connexion) in Nieuwegein voor het afdraaien van de wielbanden. Connexion is, met heel veel tussenstappen, de rechtsopvolger van de NZH, dus eigenlijk stond de wagen toen weer even op NZH-spoor.

Inmiddels is de B303 terug in Den Haag. In de voormalige HTM-plaatwerkerij aan de Lijsterbesstraat krijgt de wagen nieuwe spiraalveren, om de rij-eigenschappen nog verder te verbeteren.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, december 2007, nummer 2007-12 * Na 22 jaar neemt Frits van der Gragt afscheid als hoofdredacteur van Op de Rails. In het voorwoord een terugblik * De spoorwegdienstregeling 2008 * Jaarregister 2007 * Het spoorwegongeval in Ede op 15 mei 1938 * De eerste Amsterdamse achtassers (vervolg) * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, december 2007, nr. 10 (250) * Behalve de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen in de 156 bladzijden dikke **250^{ste} uitgave van Rail Magazine** (156 bladzijden voor 6,10 euro !): NedTrain opent nieuw onderhoudsbedrijf * PROTOS * 1957: Het laatste stoomjaar bij NS * Zomaar 250 nummers terug * 125 jaar Gotthardlijn (2) * De herboren V100'en van Alstom * Auto's op de trein * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, december 2007, nr. 12 * Entree nieuwe generatie Sprinter * Emplacement Den Haag Loosduinseweg * Burlington Route, pionier van de Amerikaanse stroomlijntrein (2) * SBB RAe TEE II * Div. modelspoorartikelen * www.railhobby.nl

Op Oude Rails, december 2007, nummer 224 * Recensies * Nieuws van het depot Scheveningen * Stichting Stichts Tram Museum * 75 jaar geleden: opening van de elektrische NZH-tramlijn Haarlem-Leiden * Stichting Haags Tram Museum * TS-afdeling Rotterdam * Stoomtram - Medemblik * De motortram van de Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij * Rittenservice * Raadplaat *

Stichting Mat'54 Hondekop-vier; bulletin 2-2007 * Voorwoord * Column * Actie PIKO-bloedneus * Even voorstellen? * Verslagen donateursrit 29 september jl. * Fotoimpressie Open Dag Zaanstraat * Vreemd, dat er met geen woord wordt gesproken over het inmiddels geel geschilderde stel * www.mat54.nl.

Autobuskroniek, editie 5-2007 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Meussen Maastricht * Bedrijfsberichten * Het streekvervoer in het uiterste zuidwesten van Zuid-Limburg * Busflitsen * Verenigingsnieuws * www.autobusdoc.nl

Autobuskroniek, editie 6-2007 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Connexion Tours, IJsselmuiden * 1985 – 2006: 21 jaar Aussie BOVA's * 125 jaar Jonckheere, deel 3 (slot) * Modelbusnieuws * Bedrijfsberichten * Connexion Tours, IJsselmuiden * Busflitsen * Jubileumexcursie afdeling Noord (verslag) * Verenigingsnieuws * www.autobusdoc.nl

Strassenbahn Magazin, December 2007, 38^e jaargang, nr.218 ISSN 0340-7071*10815, 100 blz., €7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal heel veel nieuwsfeiten. Daaruit kiezen wij deze: deze maand verdwijnen in Stuttgart tramlijn 15, de GT4-trams, tramremise Zuffenhausen en het laatste trammeterspoor; te verwelkomen zijn lijn U15 op normaalspoor en het nieuwe trammuseum Bad Canstatt. In Wenen werd afscheid genomen van het tramtype E en in Triëst zijn de trams gemoderniseerd en weer als van ouds op lijn 2 te bewonderen * Hoofdartikel: De geleidelijkaan verlopen ondergang van het eens zo grote tramsysteem van de Vestische Strassenbahnen in het noordwestelijk Roergebied * In Kiel verdween in 1985 de tram; nu denkt men aan de invoering ervan à la succesvolle model Karlsruhe * In Braunschweig is het nieuwe tramtype NGT80 enthousiast onthaald * De Tatra-T6-trams van Berlijn worden na 18 jaren terzijde gesteld * 40 jaren geschiedenis over de Tatra-T4D-trams in Oost-Duitsland * Over de huidige stand van zaken omtrent de tram in Innsbruck * Over Franse museumtrams, metrostellen e.d. * Het gaat goed met de tram in Helsinki, behalve met die van type Variobahn * In de modellenrubriek worden Engelse Corgi-trams model HO rijdbaar gemaakt * Over de nieuwe tramparkeerplaats c.a. in Hannover * De geschiedenis van de paardentram is reeds toe aan deel 3 * Aandacht voor de geschiedenis van het kleine trambedrijf van het Zwitserse Schwyz * (www.geramond.de) ThN

Schweizer Eisenbahn Revue nr 12/2007 met extra inleg van een grafiek van de dienstregeling 2008. A4, 10,20 euro, totaal 43 blz. Een greep uit de inhoud: zeer uitgebreide Zwitserse en internationale nieuwtjes; terugkeer van de Combino (Siemens) tram in Bern (Zwitserland); ÖBB Intercity-bus Graz-Klagenfurt (al eerder ging het gerucht dat ÖBB de weg prefereert boven de rail!); ETCS-ongeval in de nieuwe Lötschbergtunnel; Flex-Compact draaistellen (Bombardier); eerste GTW (dieselstel van Stadler) voor Veolia transport in Nederland gepresenteerd; het Rail-OPTA systeem dat voor de verkeersplanning in enkele Europese landen wordt gebruikt (onder andere Zwitserland, Zweden en Luxemburg); eerste Siemens Euro-runner in Litouwen. En dan het verhaal met grafiek over het reisaanbod en de reistijden in Zwitserland in 2008. Vervolgens een lang verslag over een UIC-conferentie over ERTMS (een soort planning tussen geïsoleerde baanvakken die tot een doorverbinding moet leiden). Een verhaal over de Cisalpino-inspectie in Zwitserland gevolgd door een artikel over aansluitingen die geen aansluitingen zijn! Cham-Rotkreuz nu dubbelsporig (Zürich-Luzern). Dan volgt nog een interessant artikel over de geplande heropening van het traject Confranc (Frankrijk)-Zaragossa (Spanje). In Confranc staat een enorm stationsgebouw uit de 19^e eeuw. Tot slot een verhaal over de laatste Rowantrain die ermee gestopt is, namelijk op de Jungfraubahn (U weet nog wel dat kleine bruine doosachtige locje met 2 wagens). Dit tijdschrift is toch meer iets voor de vakman dan voor de hobbyist geworden. Binnenin rust nog een lange boeken- en DVD-lijst per land. MINIREX, (www.minirex.ch)

B O E K E N

Bij **Uitgeverij Uquilair** te Den Bosch verscheen:

NS-motorrijtuigen omBC en omC; Moderne tractie voor lokaalspoorwegen

Teneinde de exploitatiekosten bij het spoor te drukken, deden na de eerste wereldoorlog in ons land de eerste verbrandingsmotorrijtuigen hun intrede. Deze hadden, in tegenstelling tot een stoomtrein slechts een wagenvoerder nodig: door het overbodig worden van een stoker en een tweede conducteur, kon zo een aanzienlijke besparing op de personeelskosten worden gerealiseerd. Bovendien gebruikten de motorrijtuigen bij stilstand geen brandstof en vroegen zij minder onderhoud.

Zo verschenen in de jaren twintig de vierassige omBC's en omC's en de tweeassige omC's. De letters "om" stonden voor oliemotorrijtuigen; met de codering BC werd een bepaalde verhouding 2^e en 3^e klasse aangeduid. Het nieuwe materieel vertoonde de nodige gelijkheid met het elektrische materieel 1924 of Blokkendozen. In 1937 volgde nog een kleine serie van acht gestroomlijnde motorrijtuigen, duidelijk afgeleid van de omBC's uit 1929 maar met een modieus stroomlijnjasje, waarbij de kopvorm hetzelfde was als die van het latere Mat'40. Aanvankelijk konden de passagiers hier, net als bij de dieselelektrische vijf-wagenstellen DE5, door een glazen wand over de schouder van de machinist meekijken.

De laatste vier-assige omBC's en omC's werden na de oorlog nog ingezet op lokaalspoorlijnen, waarmee ze op bescheiden wijze de Blauwe Engelen voor gingen. Een gestroomlijnd exemplaar heeft nog enkele jaren dienst gedaan als inspectievoertuig voor de NS-directie. Het reed toen, ontdaan van zijn Scharfenbergkoppelingen, rond onder het nummer 11. De rol van inspectievoertuig is daarna overgenomen door de kameel.

Van al dit materieel is niets bewaard gebleven, met uitzondering van de motorrijtuigen serie omC 500, afkomstig van de Gooische tram. Velen zullen de "Ome Keesjes" (genoemd naar een figuur uit een hoorspelserie van de VARA) en hun familieleden niet eens meer herkennen. Niettemin slaagde auteur Martin van Oostrom er in een schat aan informatie, zowel in tekstvorm als in de vorm van vele – vaak nooit eerder gepubliceerde – foto's te verzamelen. We lezen o.a. over de beginjaren van de motortractie in het algemeen; de pioniersjaren met de motorrijtuigen; de opkomst van de dieselmotoren in ons land (met een verslag van het bezoek van de Franse Micheline aan ons land); de gevolgen van WO-II en het herstel en wederopbouw, gevolgd door het einde, de ombouw en de noodwoningen. Achterin het boek vinden we in diverse tabellen informatie over de kleurenschema's van het materieel, depotverdelingen, technische gegevens, kilometrages, beknopte levenslopen, constructiewijzigingen e.d. alsmede fraaie materieeltekeningen. Dit boek vult het hiaat in de serie publicaties over het materieel van de NS. Formaat 23,5 x 29,7 cm, 288 bladzijden, ruim 600 foto's, tekeningen en kaarten. De prijs bedraagt € 38,=. Te bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 14.45.23.787 ten name van Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch, onder vermelding van Ome Keesje.

Eveneens verscheen bij **Uitgeverij Uquilair** te Den Bosch:

Hogesnelheidslijnen

Snelle treinen kennen we in een aantal EU-lidstaten en in o.a. Azië. Er gaat geen jaar voorbij of in één van deze landen wordt nieuw hogesnelheidsmaterieel gepresenteerd en in dienst gesteld. Nieuwe grenzen worden daarbij opgezocht. Heette jarenlang een snelheid van 300 km/uur bedrijfseconomisch optimaal, inmiddels wordt deze in sommige landen al overschreden. Zelfs het magische getal van 400 km/uur wordt genoemd. In het land van de hogesnelheidspioniers, Frankrijk, werd dit jaar nog het wereldsnelheidsrecord op het spoor van 574,8 km/uur gevestigd.

Ondanks de vertraagde oplevering van onze HSL-Zuid en de vraag of het bestelde materieel van Fabrikant AnsaldoBreda er ooit nog zal komen, zag auteur Henry van Amstel aanleiding om de aanleg en exploitatie van hogesnelheidslijnen over de hele wereld in een overzichtelijk boek samen te vatten.

In alle hoofdstukken wordt per land een opsomming gegeven van de al bestaande, in aanbouw zijnde of geplande hogesnelheidslijnen, te beginnen met ons eigen land. Uiteraard komt de aanleg van de HSL-Zuid uitgebreid aan de orde, geïllustreerd met vele fraaie luchtopnamen en duidelijke tekeningen. De HSL-Oost "een gemiste kans" wordt tevens uit de doeken gedaan. Een apart hoofdstuk beschrijft de ERTMS. Vervolgens worden Frankrijk, Duitsland, België, Engeland (inclusief de Kanaaltunnel), Spanje en Italië behandeld. Een algemeen hoofdstuk over de tractie en de energievoorziening van een hogesnelheidslijn wordt gevolgd door het verhaal over Japan, de bakermat voor de moderne hogesnelheidslijnen. Materieelfoto's tonen ons hier de traditionele "Bullet-trains" (zo genoemd vanwege hun kogelvormige kop à la DC 8) en de moderne – vaak bizarre – een-

densnavelmodellen. Nog futuristischer zijn de prototypen Fastech (bijgenaamd Mickey Mouse) waarbij tijdens het remmen schotten uitklappen. Meer herkenbaar zijn de rechtstreeks van de Franse TGV's afgeleide hogesnelheidstreinen in Zuid Korea. Na Taiwan lezen we in het kort over projecten in Oekraïne, Polen, Portugal, Rusland, Argentinië, Brazilië, Canada, Mexico, USA, Azië en Australië. Statistische gegevens en een uitgebreid overzicht van geraadpleegde literatuur sluiten dit hoogst interessante boek, dat niet zal misstaan in uw boekenkast, af. De vraag doet zich even voor of het er gezien het formaat van 33 cm (h) x 24 (b) zondermeer in past. 312 pagina's met ruim 300 foto's, tekeningen en kaarten. De prijs van dit boek bedraagt € 49,50. Te bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 14.45.23.787 ten name van Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch, onder vermelding van "HSL".

Bij uitgeverij Aprilis te Zaltbommel www.aprilis.nl verschenen recent de volgende drie boeken:

Autobussen in hun tweede leven, waar reden ze verder?

Een aantal bussen ontsprong de afgelopen jaren na hun buitendienststelling bij de vervoerders de weg naar de sloper. In allerlei vormen begonnen de veteranen aan een tweede leven: als camper, snackbar, museumbus, slibus, instructiebus, pendelbus voor hotels, kippenhok, werkwagen, keetwagen en ga zo maar door. Menig vakantieganger kwam terug uit Cuba, Afrika of het voormalige Oostblok met een Nederlandse bus op de foto.

Auteur van dit boek *Ruurd Berendes* verzamelde de afgelopen veertig jaar vele duizenden foto's over dit onderwerp. Uit deze collectie werd dit boek samengesteld. Het is een reis door de tijd waarin we de meest vreemdsoortige voertuigen terugzien, die ooit het vervoer in Nederland verzorgden en nog vele jaren daarna hun diensten bewezen in allerlei hoedanigheden. Het eerste hoofdstuk wordt ruim aandacht besteed aan Haagse bussen in hun tweede jeugd. Verder aandacht voor campers, motorhomes, werkwagens, de Strandtrein van Scheveningen, bussen van resp. Kwibus, Safaripark Beekse Bergen en van Milot Reizen. Dan bussen in het buitenland en bussen, die bij de concurrent verder gingen. ISBN 978 90 5994 197 7 - prijs € 24,90 - 156 pagina's, ca. 250 illustraties in full-colour. gebonden in harde band, formaat 22 x 22 cm

Scania-bussen in Nederland in de jaren vijftig en zestig

Op jonge leeftijd begon Jan Bolt (1956) belangstelling te ontwikkelen voor de trolley- en dieselbussen van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in zijn woonplaats Groningen. In Nederland hebben in het streekvervoer in de eerste naoorlogse jaren enkele honderden bussen gereden van het Zweedse merk Scania, toen nog Scania-Vabis geheten.

In deze uitgave belicht Jan Bolt de tweede generatie NS-standaardautobussen, genummerd in de series 3100 t/m 3500. Van dit type hebben er ongeveer 150 in ons land gereden. De Scania's zijn allemaal verdwenen; er is er niet één van bewaard gebleven. Dat is jammer. Want hoewel uit Zweden afkomstig, is de Scania-Vabis een oer-Hollands type bus geweest. De auteur verzamelt al vanaf zijn jeugd alles wat hij te weten kan komen over de Scania-bussen in Nederland uit de jaren vijftig en zestig. Al deze gegevens zijn nu bijeengebracht in deze uitgave. Naast een overzicht van de modellen die in deze periode in Nederland rondreden is het een kroniek geworden van Nederland in wederopbouw. De uitgebreide tekst is zeer verhelderend en leest lekker weg. ISBN 978 90 5994 185 4 - prijs € 19,50 - 96 pagina's, ca. 100 illustraties. Gebonden in harde band, formaat 22 x 22 cm.

80 jaar DAF-historie op kaart in beeld gebracht

In tien hoofdstukken beschrijft auteur Leon Zijlmans beknopt de geschiedenis van dit grootste Nederlandse automerk. Voor de afbeeldingen, die het belangrijkste bestanddeel van dit volledig in kleur uitgevoerde boek vormen, is vrijwel uitsluitend gebruikgemaakt van origineel fabrieksmateriaal (hoofdzakelijk reclame prentbrief-kaarten, maar ook enkele verkoopbrochures). Er wordt aandacht besteed aan de start als producent van aanhangwagens; vanaf de jaren '50 worden vrachtwagens gefabriceerd (met aanvankelijk ook een belang-rijk aandeel voor militaire voertuigen) en vanaf 1958 volgt dan als eerste personenauto de DAF 600. Ook bijzondere voertuigen zoals verhuishagens en **bussen** komen aan bod. Na het einde van de productie van de personenauto vanwege de overname door Volvo in 1975 gaat alleen de vrachtautofabricage door en na een moeilijke periode en zelfs een faillissement in 1993 is DAF Trucks onder de paraplu van PACCAR momenteel weer een bloeiende fabriek die oprukt in de ranglijst van Europese truckfabrikanten. Ook de deelname aan autosportevenementen zoals rally's, rallycross, Formule 3, Parijs-Dakar en truckracing wordt behandeld.

Deze tweetalige uitgave (ned./eng.) bevat meer dan 200 prentbriefkaarten en ook de bijzonderheden van deze uitgegeven kaarten worden beschreven, zoals van een uitgave van de Vereniging Documentatie Prentbriefkaarten mag worden verwacht. Het is een boek dat zowel de liefhebbers van het merk DAF als verzamelaars van prentbriefkaarten zal aanspreken en toont een stukje Hollands glorie op z'n best. Deze uitgave verschijnt in samenwerking met de Vereniging Documentatie Prentbriefkaarten, mede ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan in 2007. ISBN 978 90 5994 188 5 - prijs € 29,95 - 192 pagina's, 210 illustraties in full-colour gebonden uitgave, formaat 22 x 28 cm

Bij Uitgeverij De Alk B.V. te Alkmaar www.alk.nl verschenen weer de bekende jaarboeken:

SPOORWEGEN 2008. Auteur Richard Latten. Dit jaarboek behandelt de ontwikkelingen bij de spoorwegen in Europa, de Baltische Staten en de Balkan en is qua aantal bladzijden ten opzichte van de vorige jaargang ongewijzigd gebleven op 416. Door aanpassing van de lay-out kon het tekstgedeelte van het boek worden uitgebreid. Na het voorwoord worden eerst de ontwikkelingen bij de Industrie in het algemeen besproken, gevolgd door een hoofdstuk over de Leasemaatschappijen. Per land wordt uitvoerig en tot in detail ingegaan op de laatste algemene ontwikkelingen, de infrastructuur, de reizigersdienst, het goederenvervoer, het rollend materieel. Het boek is rijk geïllustreerd met zeer veel foto's van goede kwaliteit en die wij nog niet eerder zagen in andere publicaties. Een enorme hoeveelheid aan lees- en kijkvoer en daardoor weer een onmisbaar naslagwerk. ISBN: 978-90-6013-474-0. Prijs € 19,90.

TRAMS 2008. Auteurs: Bas Schenk en Maurits van den Toorn. Niemand heeft daar expliciet bij stil gestaan: Het is toch echt reeds de dertigste uitgave in deze serie over trams. Even de moeite genomen om jaargang één (1979) er naast te leggen. Dit

kleine boek nu bezien is dan een aarzelende poging met uitsluitend zwartwit-foto's, nochtans een gezonde start naar heden vast te stellen is. Derhalve uitgever, auteurs van nu en die van vroeger (Gerard Stoer heeft jarenlang als auteur gefigureerd), van harte proficiat! En u lezer, u voelt em al: Goede wijn behoeft geen krans. Het is een cliché voorwaar, maar kon helaas nu niets originelers verzinnen. Terzake: Teksten zijn wederom à jour en prettig leesbaar. Het kleurenplaatwerk is weer bijzonder goed verzorgd. Het thema van het jaar is de "Goederentrans" geworden, waarbij een historische terugblik niet ontbreekt. Een plaatsnaam miste ik: Trondheim, waarvan de tramexploitatie net inmiddels overgegaan was naar Veolia, die daarbij wel erg oude tramvehikels overnam.... Tenslotte, we mogen vaststellen dat zowat heel Europa jaarlijks behandeld wordt annex Turkije. Jammer dat de landen van de ex-Sovjet-Unie nog niet een vast onderdeel in dit jaarboek geworden zijn. Daarbij kan ik mij echter best wel wat voorstellen, om goede correspondenten aldaar te bekomen. Maar wie weet... ISBN 978 90 6013 475 7. € 17,- (ThN)

BOHMANN VERLAG: Eisenbahn Bilderalbum (Horn), nr 11, de laatste 30 jaar 1978-2007.

In de afgelopen 10 jaar recenseerden wij voor u de eerste 10 delen. Het voordeel van de boeken van deze uitgever is dat ze stipt op het beloofde moment ook uitkomen, namelijk elk jaar half november. Het geheel is een gigantisch standaardwerk over de Oostenrijkse spoor- en tramwegen geworden met ook veel aandacht voor de zogenoemde "Privatbahnen". In de eerste delen t/m 1918 figureerde alles in de hele dubbelmonarchie Oostenrijk-Hongarije, stukken van Polen, het huidige Tsjechië en Slowakije, Joegoslavië en Süd-Tirol (nu Italiaans). In de latere delen kwamen grote hoofdstukken voor over de inmiddels onafhankelijk geworden staten. Deel 11 gaat echter geheel over Oostenrijk. Ditmaal is er veel aandacht voor de baan, tunnel- en bruggebouw. Verder is er een zeer lang hoofdstuk getiteld Mariazellerbahn en enkele andere smalspoorlijnen. Uiteraard ook weer trams (Wenen, Linz, Gmunden, Graz, Innsbruck) met ook een deel over trolleybussen en Privatbahnen. Apart worden een aantal ongelukken en het seinsysteem beschreven. Wellicht het interessants is het hoofdstuk over elocs, diesellocs, elektrische en dieselstellen. Opvallend in dit boek is het grote aantal kleurenfoto's. Er komt nog een deel 12 in november 2008. Dit zal gewijd zijn aan lijnsluitingen, electrificaties, nieuwe lijnen, personen- en goederenwagens en bijzonderheden. Naast Horn hebben er nog 9 man aan gewerkt. Dit is zonder overdrijven een unieke serie. Wij kennen ondanks onze bijna 40-jarige ervaring geen uitgever die zo'n totaal over één land heeft gebracht in dezelfde uitvoering. Een must voor de echte Oostenrijkse spoor/tramfan. Bohmann Druck und Verlag GmbH & Co.KG, Leberstrasse 122, A-1110 Wien.

408 blz., meer dan 800 foto's, formaat 24 x 22 cm., het weegt 1,65 kg., de prijs is € 74,= ISBN 978-3-901983-76-4.

TRANSPRESS: Deutsche Diesellokomotiven in Bild. van Jan Reiners. Een totaaloverzicht, bijna geheel in kleur, van DR^I, DB en DR^{II}- hoofdlijn- en rangeerlocs. 5 hoofdstukken DB en 7 hoofdstukken DR^{II} in de DDR. Hierbij valt wel op dat de vooroorlogse gelede loc die met 2 exemplaren nog bij DB in dienst was helemaal niet genoemd wordt, terwijl het toch zo'n karakteristieke machine was die in 1944 in de werkplaats in Utrecht stond! In sommige DR^{II}- hoofdstukken zijn bij één type diverse treinnummers genoemd, zoals bij de 118 en 119, waarvan er nog een aantal speciaal voor IC-diensten is verbouwd tot type 229 (inmiddels ook al weer weg). Bij de V200 wordt gelijk de V221 genoemd en ontbreekt ook weer de eenling V300 (6-assig). Jammer deze en andere omissies zoals de Henschel 6-assers waarvan NS ook een tijdje gebruik maakte. Wellicht was daarbij de aandrijving toch weer anders. Wat de foto's betreft: goede kleurkwaliteit, echter bijna allemaal opnames van de locs alleen. Geen echt totaal naslagwerk. 126 blz., 21 bij 24,5 cm., prijs 19,95 euro, ISBN 978-3-613-71322-2

www.paul-pietsch-verlage.de

VERLAG BERND NEDDERMEYER zond ons de volgende drie titels: (<http://www.eisenbahn-verlag.de>)

De Berlijn-expert bij uitstek heeft **Bewegende Ansichten** uitgebracht: een toepasselijke titel voor een boek over de Berliner S-Bahn onderweg. Het gaat hier om beelden over een periode van 20 jaar, waarin duidelijk de modernisering van bouw en materieel aan de orde zijn. U ziet treinstellen op markante fotopunten maar ook klassieke en verwaarloosde stationsgebouwen. Michael Klinec heeft een aantal fraaie en niet-alledaagse beelden bij elkaar gebracht. Een aantal bladzijden is aan de historie gewijd. Ook is er een hoofdstuk getiteld "tussen de fronten" (Oost- en West-Berlijn) alsmede één over de verdere ontwikkeling in de toekomst. Maar het zijn vooral de beelden in perfecte kleur die spreken. Achterop de kaft is een lijnenkaart opgenomen die laat zien hoe je uitstekend langs alle belangrijke punten komt. Een perfect boek voor de beginnende en gevorderde Berlijn-fan. 112 blz., 24,80 euro, 25 bij 25 cm. ISBN 3-933254-50-7.

Een 2^o Berlijn-boek getiteld **Anhaltspunkte** beschrijft een reis per tram door het Berlijn van de 60-er jaren, voornamelijk door West-Berlijn. Het deel over het Oosten is verreweg in de minderheid maar dat geeft niet want de meeste Berlijnse tramboeken staan stil bij de situatie van vóór 1940 en het Oosten na 1945. De auteurs Reimann en Schulz gaan voornamelijk per lijn West-Berlijn in. Anhaltspunkte zou men het best kunnen vertalen met haltes. Het boek telt 304 pagina's met gemiddeld 2 of 3 foto's per pagina in zwart/wit. Jammer is dat het formaat van de foto's klein is terwijl een aantal het als grote plaat best gedaan zouden hebben. Het boek verdeelt deze massa als volgt: a) stilleggingen vóór mei 1963 (in 1967 was het in het Westen geheel afgelopen); b) de niet gereed gekomen ringlijnen 2 3n 3; c) de lijnen in het stadsdeel Neukölln (15, 26, 27, 47, 95); d) lijn 96; e) alle lijnen richting Spandau (53, 54, 55, 75 en 76) en aandacht voor bijzondere wagens op de lijnen 75 en 53/54; f) wagenpark en verkeersstructuur. In het westen was de midden-instapper van het standaardtype dominant; g) in- en uitrijden bij de depôts; h) overzicht van het trolleybus-gebeuren; i) verkenning in oost-Berlijn. U weet wel dat er weer trams in het Westen van de stad rijden maar met mondjesmaat en gezien de algemene stemming (een stad met trams is maar tweederangs!) zal het ook niet veel meer worden. Echt een boek voor degenen die de stad goed kennen. Voor hen is het de herkenning van het verleden. 304 blz., prijs tot 31-12-08 24 euro, daarna 32 euro, formaat 17 bij 24 cm., ISBN 978-3-933254-68-9

Tot slot een boek dat wat ouder is dan we dachten: **Braunkohle und Energie** met foto's van Bedeschinski. Wij dachten dat het over het bruinkolenspoor ging gezien de oudere werken van de uitgever. Het gaat echter over de Oostduitse bruinkolencentra zoals ze er nu uitzien. De fotograaf heeft schitterende kleurenfoto's gemaakt van de nu zeer moderne industrie. U ziet ook de gigantische graafmachine in actie. Het is gewoon een interessante reportage geworden. Ook zijn er foto's van natuur na de afbraak van sommige fabrieken. Zo is het areaal van Schwarze Pumpe bij Leipzig in een recreatiepark veranderd dat zijns gelijke nauwelijks kent. 98 blz., 21 bij 24 cm, prijs 29,80 euro, ISBN 3-933254-75-2.

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

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burgemeester Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

10/01 (2008): 2007 Op Rails; RTA-dia-jaaroverzicht.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

21/12: GEEN VOORSTELLING

28/12: Filmprogramma van Remy van Amstel met o.a. NSS en RTM; Spoorvracht; Zimbabwe en Zuid Afrika (1979); Den Haag jaren '80.

04/01: 2007 Op Rails; dia-jaaroverzicht van het RTA.

18/01: Dia- en DVD-programma over o.a. museumbedrijven, spoor- en tramwegen in 2007. Presentatie Geert Wessels en Thijs de la Vieter.

Meer info op: www.railtheater.nl

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

Voor de traditionele Kerst-, Oliebollen- en andere extra ritten bij de museumbedrijven, raadplege men de website:

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

Heden t/m 6 januari 2008: Expositie "120 jaar Fleischmann" in het Spoorwegmuseum Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

Heden t/m 14 januari 2008 wordt in het Historisch Museum Haarlemmermeer in Hoofddorp de expositie 'sporen door de polder' gehouden over de voormalige Haarlemmermeerspoorlijnen. Meer info: www.historisch-museum-haarlemmermeer.nl

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

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

29 december 2007: Oudejaarsrit met Hondkop 766. Start in Amsterdam rond 10:00 uur, aankomst Amsterdam rond 18:00 uur. Zie www.mat54.nl.

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

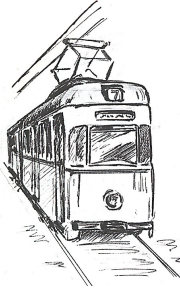
7, 8 en 9 maart 2008: "Rail 2008" te Houten. www.rail.nl

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>

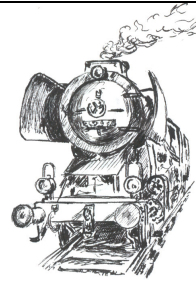
Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn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



► 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