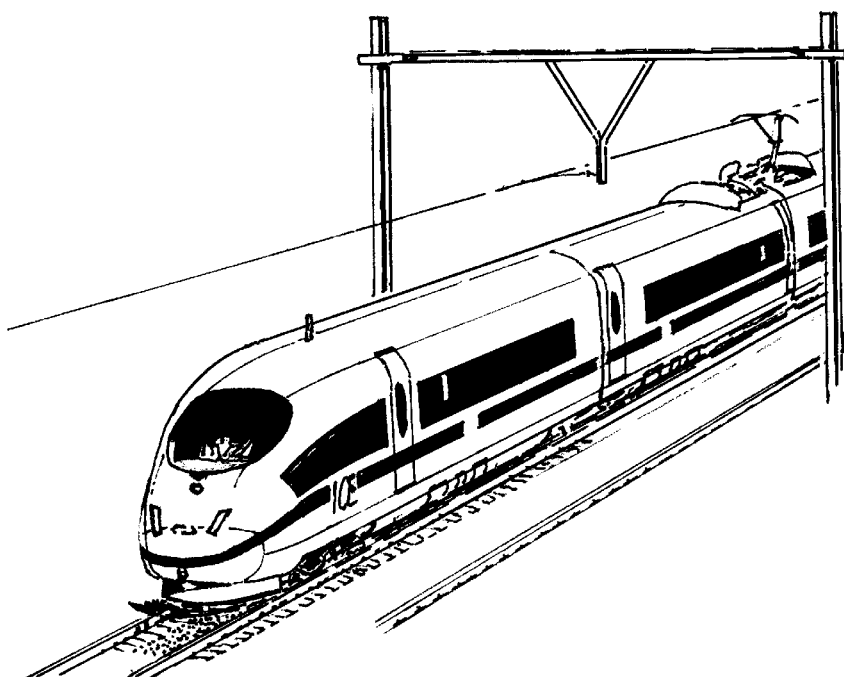
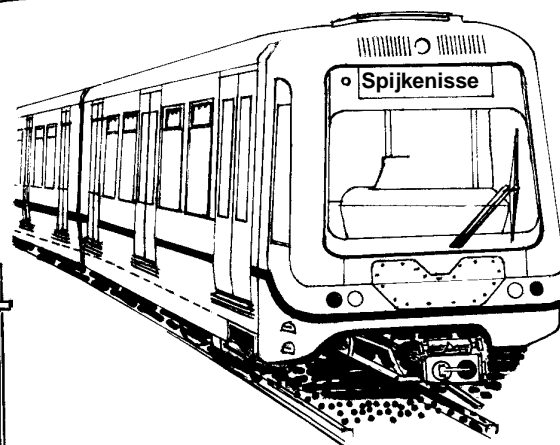
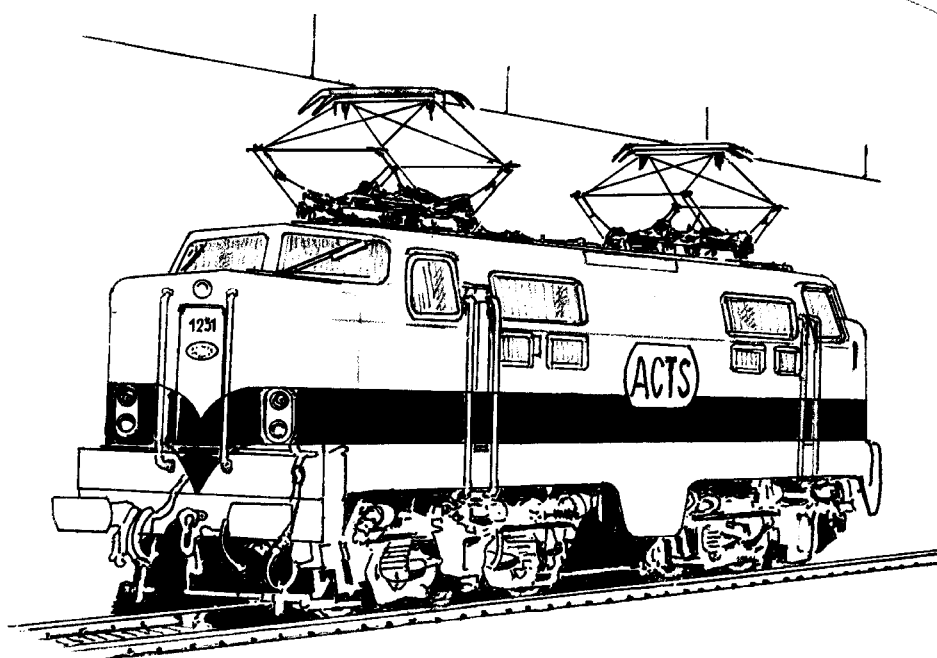
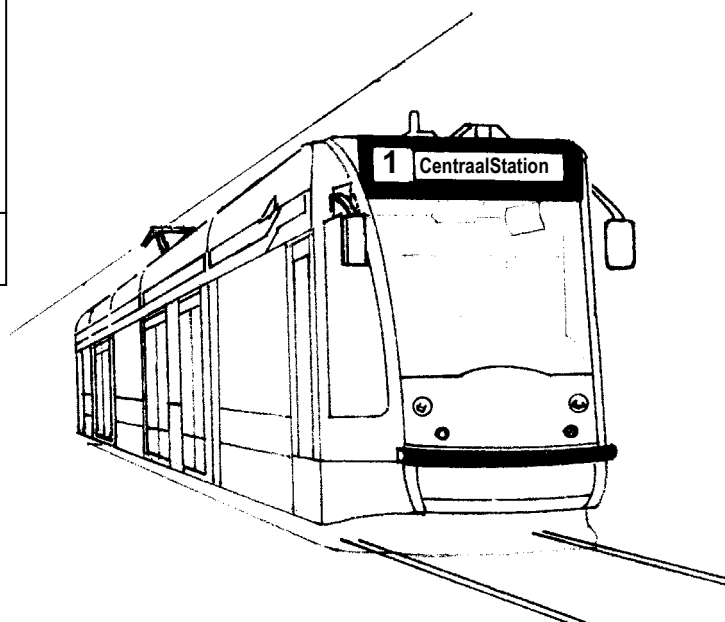


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 589 - januari 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 1 (589)
januari 2 0 0 8

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 2008 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2008. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schrift-
elijke toestemming van de redactie.

BUITENLANDS STADSVVERVOER IN 2007

Van de 430 bladzijden van deze jaargang (2006: 444 blz.) waren er 60 gewijd aan Buitenlands Stadsvervoer. Ook het aantal berichten bleef nagenoeg gelijk. Een overzicht.

	<u>2003:</u>	<u>2004:</u>	<u>2005:</u>	<u>2006:</u>	<u>2007:</u>
bladzijden	49	43	44	60	60
landen	57	59	55	54	56
bedrijven	341	328	298	336	351
berichten	657	666	620	684	683

Koploper was het afgelopen jaar ongetwijfeld Spanje. Behalve een metrolijn in Palma de Mallorca werden in maar liefst 5 steden nieuwe trambedrijven geopend: Madrid (3 lijnen), Parla, Murcia, Santa Cruz de Tenerife en Sevilla. En daar blijft het niet bij: in Granada, Gasteiz en Malaga zijn nieuwe trambedrijven in aanleg. In Madrid en Parla dienen de tramlijnen ook als aanvoerlijnen op de metro en het voorstadnet van de RENFE. Zo iets gebeurt ook in Valencia waar een op metrolijn 5 aansluitende tramlijn hetzelfde lijncijfer kreeg. Een interessante ontwikkeling. Madrid, met het snelst groeiende metrobedrijf ter wereld, kent op één metrolijn al een afwijkende exploitatie op een minder drukke uitloper en ook in Barcelona is (lijn 11) en komen er (lijnen 12 en 13) afwijkende "lichte" metrolijnen als toevoerlijnen op het "zware" metronet,

Blijven we zuidelijk in Europa dan noemen we de opening van trambedrijven in Le Mans, Marseille, Nice en in het Portugese Almada. En zonder compleet te willen zijn of een jaargang nieuws hier samen te vatten noemen we nog de opening van een tramlijn in Buenos Aires (met 2 trams uit Mulhouse) en de eerste metrolijn in Maracaibo (Venezuela).

Hier en daar werden ook enkele tramtrajecten opgeheven en verdwenen de trams in Brasov en Tblisi (beide nog in 2006), Ryazan en Astrakhan. Ruimschoots gecompenseerd door uitbreidingen in o.a. Straatsburg, Graz, Antwerpen (lijn 6), en Valenciennes. Vermeldenswaard zijn nog Kassel (RegioTram en de tunnel onder het Hauptbahnhof), Neuss (waar de tramkwestie in het voordeel van de tram uitviel) en het oprabbelen van de tram in Naumburg. In Stuttgart verdween de laatste meterspoor tramlijn en daar mee het legendarische GT4 materieel. En over legendarisch gesproken: in Boedapest verdreven de Combino's de laatste UV-motorrijtuigen. Voor liefhebbers van ouder materieel begint in Europa de spoeling dun te worden.

Over de bedreigingen voor het stedelijk railvervoer, zoals vorig jaar op deze plaats, willen wij het nu niet hebben. Die zijn er nog steeds. Maar als wij kijken naar de toekomst met nieuwe trambedrijven in Frankrijk, Spanje, Israël, Algerije (!) en ontwikkelingen in bijvoorbeeld Keulen (nieuwe noord/zuidlijn), Karlsruhe, Ulm (eindelijk) en Krefeld (nieuw materieel) dan valt er ook in 2008 weer veel te berichten.

Puber ontspoord trams met afstandsbediening

De viralcampagne van eind vorig jaar, waarbij een handige jongen onder andere de signalering boven de snelweg aanpaste, heeft in Polen serieuze navolging gekregen. Een puber uit Lodz liet met behulp van een zelfgebouwde afstandsbediening verschillende trams ontsporen, meldt de Telegraph.

De veertienjarige jongen veroorzaakte de ontsporing van vier trams. Bij een van de incidenten vielen twaalf gewonden. De bestuurder van die tram wilde naar rechts, terwijl door de omzetting van het wissel zijn tram naar links werd getrokken. De laatste wagon vloog daardoor van de trambaan en ramde een tegemoetkomende tram. Volgens de jongen was het bedoeld als grapje.

Normaalgesproken gebruiken Poolse trambestuurders een afstandsbediening om bij aankomst bij een wissel de juiste richting te kiezen. De scholier wist zo'n infrarood-afstandsbediening na te bouwen. Volgens de Poolse politie verzamelde de jongen zijn informatie bij verschillende tramdepots in de stad. Tijdens een onderzaging gaf hij toe in elk geval drie keer een wissel te hebben omgezet.

ProRail mag op konijnenjacht

ProRail mag op konijnen gaan jagen langs de spoorlijnen in de provincie Utrecht. De konijnen graven holen waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, aldus Prorail. Het konijn is een beschermde diersoort, waarop niet mag worden gejaagd. De provincie heeft in dit geval ontheffing verleend in het belang van de openbare veiligheid.

"Er zal op de dieren worden gejaagd met fretten. Deze roofdieren kunnen namelijk makkelijk in de holen van de konijnen."

A M S T E R D A M

Materieeloverschot

Nu de laatste Combino's naar Krefeld gaan komt in de loop van april de dag dat er geen wagens meer naar Siemens hoeven en er toch wekelijks trams uit Krefeld terug zullen komen. Hierdoor zullen er dan uiteindelijk weer tussen de 12 en 15 Combino's meer beschikbaar zijn.

Zodra alle trams aanwezig zijn heeft het GVB de beschikking over 236 trams, t.w. 155 Combino's (2001-2151, 2201-2004), 20 tweerichtingwagens (901/920), 25 eenrichtingwagens (817/841) en 36 blokkendozen (780/813,815,816). Dit materieel levert dan totaal problemen op in de stallingsruimte.

Door hun lengte nemen de Combino's meer ruimte in als de oudere gelede wagens. Voor wat betreft GVB ontstaat er dan een tekort aan ruimte voor 15 gelede wagens. Het is dan ook de bedoeling om 15 van de 36 blokkendozen elders te stallen (buiten de normale remiseruimte). Waar dit dan zal zijn is nog niet duidelijk, zeker omdat het bedrijf ook wel de beschikking wil houden over deze trams bij mogelijke calamiteiten of bij meer vervoerbehoefte.

Inmiddels heeft men alle 36 wagens aan een schouw onderworpen en zijn er nu 21 wagens uitgekozen die technisch gezien tot de betere behoren en die dan ook worden voorzien van chipkaartapparatuur.

Dit zal voorlopig niet plaatsvinden bij de 15 exemplaren die als koude reserve worden opgeborgen.

Voor de dagelijkse dienst zijn er momenteel rond de 175 wagens nodig en dan is een reserve van 61

stuks ook wel wat aan de ruime kant. Anderzijds is uitbreiding van de dienstregeling in verband met de milieumaatregelen en dergelijke niet ondenkbaar en dan is wat materieel extra geen overbodige luxe. Van groot belang is dan wel dat het materieel in een goede conditie wordt gehouden want stilstand is zondermeer achteruitgang en eventuele plaatsing in b.v. Moerdijk is uiteraard helmaal geen goede oplossing.

Je vraagt je af of het bedrijf er wel eens over heeft gedacht om meer materieel te stallen op Zeeburg en bijvoorbeeld lijn 25 vanuit deze remise te gaan rijden. Hier kunnen met gemak 10 wagens extra worden geplaatst. Met de uitbreiding van de dienstregeling van lijn 26 in zicht is daarmee dan meteen een groot deel van het gebrek aan remiseruimte opgelost.

Daar waar het bedrijf jarenlang worstelde met gebrek aan materieel lijkt dit nu achter de rug te zijn en zit men nu ruim in het wagenpark maar is nu gebrek aan remiseruimte ineens een probleem. Gelet op

de mogelijke uitbreiding van de dienstregeling zou het verstandig zijn de blokkendozen onder de draad te houden en naarstig op zoek te gaan naar uitbreiding van de remisecapaciteit.

City Cargo

Met de instap van NUON lijkt de start van de vrachtram verzekerd te zijn. Voor een bedrag van 3,1 miljoen Euro neemt het NUON een belang van dertig procent in City Cargo. Het is de bedoeling van City Cargo om in het laatste kwartaal van 2008 met de vrachtram van start te gaan. Nu de financiering van 10,3 miljoen Euro rond is kan gestart worden met de voorbereidingen voor de aankoop van de eerste serie van tien vrachtrams, het zoeken naar een tramremise, de aanleg van de laad- en losplaatsen en de aankoop van de elektrische vrachtwagentjes voor het natransport in het centrum.

Veel onderhandelingen zullen ook nog nodig zijn met de gemeente Amsterdam, de stadsdelen, de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente, de Stads-regio Amsterdam en GVB. Al deze partijen hebben te maken met de infrastructuur waarvan City Cargo gebruik gaat maken. In de stad zal gezocht moeten worden naar plaatsen waar zonder problemen gelost en geladen kan worden en wellicht zal op enkele plaatsen de infrastructuur moeten worden uitgebreid en/of aangepast. Wie weet leidt dit er bijvoorbeeld wel toe dat op korte termijn de sporen op de Haarlemmerhouttuinen alsnog worden aangesloten. Ook zal er contact met GVB nodig zijn over de aanschaf van het materieel (inpassing in het profiel), de inbouw van communicatie- en sturingsapparatuur, t.w. Vetag/Vecom en mobilfoon-apparatuur en de opleiding van bestuurders.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de ingebruikname van de vrachtram inmiddels is verschoven naar het einde van 2008.

Met de komst van het NUON is blijkbaar de zaak nu financieel goed afgedekt en kan worden begonnen met de voorbereidingen voor de komst van het nieuwe vervoermiddel waarmee voor het eerst op grote schaal gestart wordt. In andere steden zoals Dresden (voor Volkswagen), Zürich (vuilnisophaal dienst) en Wenen (voor de gemeente) gaat het slechts om een beperkte inzet. In Amsterdam is het de bedoeling dat het echt gaat om vervoer van goederen van de leverancier naar de gebruiker. Belangrijk voor de gemeente Amsterdam is het daarbij vooral dat het een bijdrage levert aan het milieu door vermindering van het zware vrachtverkeer in de binnenstad.

Zuidas

Veel wordt er door de diverse overheden geschreven over de Zuidas. Het is in ieder geval van de gemeente Amsterdam de bedoeling om op deze plek een megaproject te maken met veel woningen en werkgelegenheid en een knooppunt voor het openbaar vervoer, waardoor de Zuidas het tweede knooppunt van de stad wordt (na het CS). Voor al deze projecten is veel geld nodig, zeer veel geld. Het Rijk heeft al enkele honderden miljoen toegezegd en ook de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam zullen een financiële bijdrage leveren. Ook stelde onlangs de Provincie Noord-Holland 90 miljoen Euro beschikbaar om de Zuidas goed per openbaar vervoer te kunnen ontsluiten. Men heeft de Zuidas dan ook hoog op de agenda staan omdat het zo'n goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer.

Om dit alles te bereiken en betaalbaar te maken is het wel noodzakelijk om het autoverkeer, de trein en de metro onder de grond te stoppen (het zogenaamde Dokmodel) en de ruimte daarboven te gebruiken om kantoren en woningen te bouwen waardoor het allemaal betaalbaar wordt. Maar ondanks dat er inmiddels al rond een miljard Euro bij elkaar ligt is er nog geen beslissing genomen over het hierboven genoemde Dokmodel of anders het dijkmodel waarbij alles gewoon bij het oude blijft. In het plan blijft er voor het openbaar vervoer, de drijfveer om de Zuidas aan te leggen, maar weinig over. Alleen de trein en de metro hebben in beide modellen al een plaatsje veroverd maar voor de tram en bus is maar weinig plek ingeruimd. Zeker de bus is ondermaats. Voor een busstation wordt nu al ruim 15 jaar naar een goede plek gezocht maar telkens als er ruimte is gaat

het economisch belang weer voor een wordt de ruimte ingepikt voor weer een nieuw kantoorgebouw. In de plannen voor de Noord-Zuidlijn is er rekening gehouden met het aansluiten van een fiks aantal buslijnen bij de Zuidas, maar dan moet er wel de ruimte voor zijn. Reeds in de huidige situatie is er sprake van een te krappe opstelruimte voor het busverkeer.

De Zuidas ziet er op de tekentafel mooi uit, maar van alle plannen voor een knooppunt voor het openbaar vervoer en woningbouw is nog niets terecht gekomen. Inmiddels wordt alle ruimte ingenomen voor een zich steeds verder uitdijende glazen kantoorruimte.

Grote plannen zijn er van de VU die ook aan de andere zijde (Noordelijke kant) van de De Boelelaan wil uitbreiden en voor projectontwikkelaars is er ruimte zat. Zij mogen een deel van het gebied bebouwen en krijgen daarbij ook voorrang voor der ruimte boven de tunnel voor auto- en treinverkeer.

Voor het openbaar vervoer wordt er gedacht aan een ondergronds station waarbij er 25 treinen per uur zullen halteren waardoor er 230.000 treinreizigers per dag zullen in- en uitstappen. De Noord-Zuidlijn krijgt zijn eindpunt aan station Zuid maar mogelijk is een doortrekking naar Amstelveen of Schiphol.

Voor lijn 5 ziet men toekomst in doortrekking naar de VU (via de Boelelaan) en de Bosbaan.

Aanleg van de Noord/Zuidlijn

In 2008 zal de aanleg van de Noord/Zuidlijn verder zijn stempel drukken op de infrastructuur. Het belangrijkste zal te zien zijn rond het Centraal Station. Op het voorplein worden de bouwwerkzaamheden afgesloten en komt dit deel van het terrein weer beschikbaar. De werkzaamheden worden dan verlegd naar het middendeel van het plein en de kop van de Middentoe-gangsbrug. Hierbij worden het tramspoor vanaf de oostzijde om het bouwterrein gelegd en komt dan op de Middentoe-gangsbrug weer op zijn oude plek uit. Ingrijpender zijn de werkzaamheden voor het busverkeer. De Middentoe-gangsbrug wordt voor het busverkeer verboden terrein. De Noord- en Oostlijnen gaan via een tijdelijke brug vanaf de PH-kade bij de Nicolaaskerk achter het NZH-koffiehuis langs naar het oostelijk busstation en de westelijke buslijnen 18, 21 en 48 krijgen een standplaats op het uit te breiden busstation in het PH-plantsoen. Lijn 22 zal richt. Oost een tijdelijke halte krijgen bij de Nicolaaskerk.

Voorts zal de oude Nieuwebrug terugkeren en vervolgens wordt dan de Nieuwe Nieuwebrug gesloopt.

Het is daarna de bedoeling dat in het najaar van 2008 aan het begin van het Damrak de boren de grond in gaan voor het uitgraven van de tunnels.

Op de bouwplaatsen onderweg is men nog altijd bezig met het uitgraven van de stations. Het meest ver gevorderd zijn de werkzaamheden op de Vijzelgracht en in de Ferdinand Bolstraat. Nog onduidelijk is wanneer deze werkzaamheden gereed zijn. Vooral voor de Ferd. Bolstraat is dit van groot belang voor de terugkeer van de tramsporen voor de lijnen 24 en 25. Inmiddels ziet het er naar uit dat voor alle partijen wel duidelijk is dat terugkeer noodzakelijk is. Op het Rokin zal dit jaar weer meer ruimte beschikbaar komen voor het verkeer waardoor de vrije trambaan kan terugkeren en ook de halte Spui (richt. CS) weer op de normale plaats kan terugkeren en daarmee ook de halte Munt (richt. CS).

De werkzaamheden op het Europaplein nemen een groot deel van het plein in beslag waardoor het verkeer zich met wat moeite tussen de houten wanden door moet worstelen (ook lijn 15).

Ook de uitmonding van de lijn bij de route van lijn 50 en 51 is nu duidelijk zichtbaar. Helaas zal de komende jaren het metroverkeer hier nog diverse keren onderbroken moeten worden.

Voor de bewoners langs de locaties is het einde van hun geduld inmiddels in zicht. Vooral de bewoners van de Warmoesstraat (achterzijde Damrak) en de Ferd. Bolstraat klagen regelmatig over de overlast van de aanleg (vaak tot in de late uren) en op het Damrak wordt tevens geklaagd over het bouwterrein dat vlak voor hun woningen is gesitueerd. Zeker omdat er in het verleden termijnen zijn genoemd die al menigmaal zijn overschreden en die elke keer worden herroepen.

Het minste probleem leveren de werkzaamheden op in Amsterdam Noord. Hier wordt grotendeels op maaiveldniveau gewerkt en alhoewel de Nieuwe Leeuwarderweg meer weg heeft van een achtbaan lopen de zaken hier vrij vlot. Wel zijn er regelmatig wat kleine incidenten maar voor de rest vallen de gevolgen voor het verkeer hier wel mee.

De aanleg van de Noord-Zuidlijn zou volgens de gemeente Amsterdam een minimale overlast geven voor het verkeer en de bewoners langs de aan te leggen lijn. In de praktijk is dit echter wat anders gelopen dan de rooskleurige gang van zaken zoals die door de gemeente werd voorgespiegeld. Uitloop in de tijd, tegenvallers bij de aanleg, problemen waar men bouwtechnisch op stuit en ook extra maatregelen die men moet nemen om verzakkingen e.d. te voorkomen. Voorts loopt het project uit de tijd, om over de financiële zaken maar te zwijgen. In het najaar gaan de boren de grond in om de tunnels uit te graven. Volgens de gemeente Amsterdam zal dit geen problemen opleveren, tekenend zijn echter de verstevigingen die nu al worden aangebracht op de Dam en de Munt, men blijkt toch niet helemaal zo zeker als eerder werd aangekondigd.

Infrastructuur

Op metrostation Reigersbos is op twee plaatsen op het perron een deel van de dakbedekking verwijderd. Het gaat daarbij om totaal verrot hout. Al eerder waren op dit metrostations de glazen koepels verwijderd. Hierdoor is nu een groot deel van dit hooggelegen perron overgeleverd aan de weergoden, hetgeen voor de passagiers zeer onaangenaam is. Het is niet te hopen dat de passagiers moeten wachten op de renovatie van het perron in oktober/november 2008!

Overname veren Noordzee-kanaal

De gemeente heeft de veerverbindingen van Velsen, Buitenhuisen en Zaandam in het Noordzeekanaal overgenomen van het Rijk. Ook komen de ponten aan de zuidelijke oever van het Noordzeekanaal (de westkant van de Afrikahaven tot en met de ADM-haven) in Amsterdamse handen.

Minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat ondertekende hiertoe met wethouder Herrema een overeenkomst. Het Rijk betaalt een afkoopsom van 220 miljoen euro aan Amsterdam.

De overname past binnen het streven om regionale vervoersverbindingen over te dragen aan andere overheden. Nu nog afwachten wanneer GVB gaat starten met het omschilderen van de pontveren in de GVB-kleuren wit en blauw.

Materieel

Blokkendozen

De 781 werd op 10 december in de Lekstraat totaal beplakt als Kerstram. De wagen werd donkerblauw (met groen, wit en rood) en kreeg de tekst "GVB wenst u Prettige Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar". De 781 werd roulerend ingezet op alle lijnen van de Lekstraat (dus 3, 4, 7, 9, 12, 14 en 25). Op 13 december was de wagen in de HWR voor de inbouw van apparatuur om Kerstmuziek ten gehore te brengen. De tram zou tot 6 januari in deze outfit rijden.

Lagevloerwagens

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

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2084, 2087, 2093, 2094, 2098, 2104, 2105, 2107, 2109, 2111, 2113, 2115, 2122.

De 2113 ging op 19 december van Düsseldorf naar Krefeld.

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

Nog altijd mogen de 2201 - 2204 niet op lijn 5 rijden in verband met het verstoren van de apparatuur van de metro. De wagens zijn daardoor dagelijks aan te treffen op de lijnen 16 en 24.

Materieelverdeling

Met ingang van de winterdienstregeling is de materieelverdeling nu als volgt:

Havenstraat: 798 - 813, 815, 816; 817 - 841; 901 - 920; 2001 - 2058; 2201 – 2204.

Lekstraat: 780-797; 2059-2130, 2141-2151.

Zeeburg : 2131-2140.

Metro/Sneltram

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

De ombouw van de deuren van de BN-wagens is gegund aan de Firma Ventura. Het gaat daarbij om het deursysteem dat is aangebracht in een bak van de 47. De firma Alstom/Hübner (wagen 48) valt daarmee af. In april 2008 zal worden begonnen met de ombouw van de stellen (inbouw nieuwe deuren). Per week zal er een stel worden behandeld.

Flevoveer

Op de speciale verbinding voor vrachtwagens tussen Muiderberg en Almere varen nu dagelijks beide GVB-ponten 20 en 21. Dit in afwachting van renovatie van de brug in de A6 over het Gooimeer, die niet meer was toegelaten voor het zware vrachtverkeer.

Museumtramlijn

In de weekeinden voor Sinterklaas, de Kerst en Oudjaar werden op de museumtramlijn ritten gereden met versierde trams. Ingezet werden de van verwarming voorzien tramstellen Wenen 4143 + 5290 + 1628 en Graz 206 + 319B + 350 B. Op de dagen voor Kerstmis werd het Weense tramstel ook nog eens voorzien van de gele Weense bakwagen 7415, Voorts was aan het eindpunt in Bovenkerk de HTM 816 aanwezig met geloten goederenwagen NBM 402, van waaruit de Glühwein, warme chocolademelk en oliebolletjes werden gereserveerd.

Bij de ritten voor Sinterklaas werd alleen gereden tussen het Haarlemmermeerstation en Kalfjeslaan en stond de 401 met Sinterklaas en Pieten opgesteld aan de Kalfjeslaan.

Imiddels was half december de bovenleiding weer hersteld en konden de ritten rond Kerst en Oudjaar weer plaatsvinden op het gehele traject Haarlemmermeerstation – Bovenkerk.

Materieel

Zoals reeds hierboven werd vermeld werd vanuit Wenen open bakwagen 7415 overgenomen.

HTM-motorwagen 816 is na een onderhoudsbeurt aan het onderstel weer beschikbaar voor de dienst.

RET-bijwagens 1040 keerde op 10 december terug van de museumtramlijn naar Rotterdam. De Allan-bijwagens zal in Rotterdam worden opgeknapt. De wagen, die eigendom is van de TS, is bij de stichting Romeo in remise Hillegersberg gestald.

Dienstregeling 2008

De museumtram zal in het seizoen van 2008 rijden vanaf zondag 23 maart (1^e Paasdag) t/m 26 oktober. Gereden wordt zoals gebruikelijk op zon- en feestdagen.

Infrastructuur

In verband met de aanleg van het nieuwe recreatieve fiets- en voetpad langs de museumtramlijn zal de trambaan ter hoogte van het viaduct onder de A10 en de trein- en metrobaan worden verlegd. Deze werkzaamheden worden in de komende maanden uitgevoerd zodat de lijn weer tijdig beschikbaar is voor het seizoen 2008.

ROTTERDAM

Nieuwjaarstoespraak

Directeur Pedro Peters van de RET keek in zijn nieuwjaarstoespraak eerst kort terug naar het eerste jaar als zelfstandige NV, maar keek vooral vooruit. Hij presenteerde de cijfers tot nu toe en de opdrachten voor de toekomst. Hij meldde dat de RET de opgaande lijn duidelijk weer te pakken heeft, maar dat men in 2008 nog voor grote uitdagingen staat.

De directeur liet weten dat de RET uit het financiële dal van enkele jaren geleden is geklommen en er over 2007 een positief resultaat geboekt zal worden van ongeveer 10 miljoen euro. Deze winst zal niet leiden tot betaling van dividend aan de aandeelhouder (gemeente Rotterdam), maar blijft binnen de RET beschikbaar voor meer en beter openbaar vervoer. Sinds het onderzoek van McKinsey van enkele jaren geleden heeft de RET de kosten met meer dan 44 miljoen euro per jaar verminderd en biedt in 2008 weer 12 procent meer openbaar vervoer aan dan in 2005. Ook is de neergaande lijn van het gebruik van het

openbaar vervoer in Rotterdam van de voorgaande jaren is in 2007 gestopt en omgezet in een groei van zo'n 2,5 procent. Maar de RET is er nog niet. Ondanks dat men op schema ligt, moet in 2008 nog de laatste fase naar marktconformiteit worden gerealiseerd. Men moet dit jaar namelijk de bieding doen aan de Stadsregio voor de jaren vanaf 2009. Om dit te halen zal de RET nog een laatste efficiëncyronde moeten houden. De directievoorstellen hiertoe liggen momenteel bij de Ondernemingsraad en de vakbonden. Men hoopt nog in januari tot een akkoord te komen met de bonden en de OR. Dit is een voorwaarde om tot een goede bieding aan de Stadsregio te komen. De grootste risico's voor 2008 zijn het welslagen van deze efficiëncyslag en het ziekteverzuim.

Verder kondigde directeur Peters aan dat vanaf de zomer 2008 de eerste nieuwe metro's zullen rijden op RandstadRail tussen Hofplein en Den Haag Centraal. In het eerste half jaar van 2008 zullen alle metro's voorzien worden van camera's in de treinen. Tevens gaat men extra investeringen doen in sociale veiligheid.

Verlenging proef met gratis openbaar vervoer

De proef met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers wordt verlengd. Vanaf februari tot en met juni 2008 krijgen ouderen opnieuw de mogelijkheid om gratis te rijden met de trams, bussen en metro's van de RET. Met uitzondering van RandstadRail, de BOBbus en het Nachtnet. In de maand januari is het reizen voor 65-plussers niet gratis. Gratis reizen kan men vanaf 1 februari op werkdagen vanaf 9.00 uur 's ochtends. In de weekenden en op feestdagen is dit ook mogelijk vóór 9.00 uur 's ochtends. Verlenging van de proef gaat de gemeente Rotterdam naar schatting drie miljoen euro kosten. Het college geeft hierbij wel aan dat op de lange termijn de kosten van gratis openbaar vervoer niet alleen door de gemeente gedragen kunnen worden. Van de eerste proef, die op 31 december 2007 afliep, hebben 51.000 Rotterdammers gebruik gemaakt. Met de proef wil de gemeente Rotterdam onderzoeken of ouderen met gratis vervoer er vaker op uit trekken in eigen stad en meer gebruik maken van openbaar vervoer. Daarnaast wil de gemeente het gebruik van de OV-chipkaart onder ouderen bevorderen. De eerste effecten van de proef zijn naar verwachting in het tweede kwartaal van 2008 beschikbaar.

Nieuwe servicewinkel RET

Op 19 december 2007 werd de verbouwde RET servicewinkel aan de Coolsingel 141 heropend. De nadruk in de winkel ligt nu meer op service, informatie en innovatie. Men beschikt nu over een servicebalie, presentatiehoek voor nieuwe ov-projecten, een speelhoek voor kinderen en een ruimte voor het geven van presentaties. Tevens kunnen reizigers op computerschermen dienstregelingen en routes uitdraaien. Verder is er ook nog een RET-souvenirshop waar de RET-liefhebber terecht kan voor mokken, tassen, boeken, video's, paraplu's en modellen van voertuigen die allemaal kenmerken van de RET dragen. Zo is er onder andere een mini-uitvoering van de Citadis-trams te koop. Het model kost 179 euro met motor en 125 euro zonder. Verder is er een expositie over 40 jaar metro in Rotterdam met unieke metro-onderdelen van de oudste metrostellen, in combinatie met historische plaatsbewijzen en folders. In samenwerking met het Gemeentearchief van Rotterdam is er ook nog een expositie over 80 jaar communicatie met de reiziger. Het ligt in de bedoeling om op den duur het thema van de exposities te wisselen.

Vandalisme tijdens jaarwisseling

In Rotterdam werd er door raddraaiers tijdens de jaarwisseling weer veel schade toegebracht aan openbare en persoonlijke bezittingen. Ook de RET kreeg hiermee te maken met als gevolg veel schade aan metrostations. Het doelwit waren vooral kaartjesautomaten, ramen en roltrappen. Op één metrostation werd met een vuurwerkbom zelfs een peperdure frisdrankautomaat opgeblazen. Ook diverseabri's bij de tram en bus moesten het ontgelden. Omdat vandalisme niet is te verzekeren, draait de RET op voor alle schade. Een boze directeur Peters schat de schade op tenminste enkele tonnen, maar het zou hem niet verbazen als het in de buurt van een miljoen euro komt. De RET gaat proberen om de schade op de daders te verhalen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van beelden die met bewakingscamera's zijn gemaakt. In samenspraak met justitie of via civielrechtelijke procedures probeert men de laatste twee jaar al schades op daders te verhalen.

Infrastructuur en exploitatie

Vanaf maandag 14 januari aanvang dienst t/m zondag 10 februari einde dienst rijdt lijn 4 een omleiding in verband met het opnieuw leggen van het noordelijke spoor op de Nieuwe Binnenweg tussen Eendrachtsplein en Mathenesserlaan. De verbouwing is nodig omdat op dit moment geen twee Citadissen elkaar over de Nieuwe Binnenweg ter hoogte van de v. Speijkstraat kunnen passeren terwijl dit wel wenselijk is bij grote omleidingen. In de richting Marconiplein rijdt lijn 4 vanaf het Kruisplein via de West-Kruiskade, Eerste Middellandstraat, Claes de Vrieselaan, Mathenesserlaan, Heemraadsplein, Nieuwe Binnenweg, eigen route naar Marconiplein.

In verband met werkzaamheden aan het zuidelijke spoor in de Van Oldenbarneveltstraat wordt vanaf maandag 21 januari t/m zondag 10 februari een omleiding ingesteld voor de lijnen 8 en 25. In de richting Spangen rijdt lijn 8 de bestaande route tot de Van Oldenbarneveltstraat, vervolgens rechtdoor Mauritsweg, Eendrachtsweg, rechtsaf Westzeeijk en eigen route naar Spangen. Lijn 25 rijdt in de richting Carnisselande tot de Van Oldenbarneveltstraat, rechtdoor Mauritsweg, Eendrachtsweg, linksaf Vasteland, rechtsaf Erasmusbrug, eigen route naar Carnisselande.

Vanaf januari beginnen de werkzaamheden ten behoeve van het vervangen van de Lage Erfbrug. Volgens de voorlopige planning wordt lijn 4 vanaf 3 maart tot en met 31 augustus 2008 omgeleid.

Na het oplossen van de ergste problemen met de Citadis-rijtuigen gaat het nu weer goed voor wat betreft de beschikbaarheid van het aantal rijtuigen. Volgens een opgave van 30 november jongleden waren er toen 96 rijtuigen nodig voor de exploitatie. Beschikbaar op dat moment 111 rijtuigen. 47 stuks 700, 8 stuks 800 en 56 stuks 2000 (Citadis). Buiten dienst 9 rijtuigen zodat er op dat moment 6 rijtuigen als technische reserve in de remises Kralingen en Hilledijk aanwezig waren.

In verband met de winterse omstandigheden op 20 december kregen op die dag veel Citadissen problemen met de compressoren en zandstrooiers. Door lichte stuifsnegew en vorst ontstond hierdoor veel uitval. De Citadissen reden vervolgens vooral op de lijnen 2 en 25, terwijl op lijn 23 voornamelijk werd gereden met ZGT's. Ook 800-en werden gesignaleerd, op lijn 20 de mr.

820 en 841 en op lijn 25 mr. 848. Deze laatste reed die dag ook nog op lijn 20. Op 21 december reed mr. 820 (deze wagen heeft geen chipkaart apparatuur) ook nog op lijn 20.

In verband met de festiviteiten rondom de jaarwisseling bij de Wilhelminapier en op de Erasmusbrug (zie ook HOV/RN 588) werden er tot ongeveer 2.30 uur extra metro's ingezet op de Erasmuslijn tussen de stations Centraal Station en Slinge. Er werd niet gereden tussen 23.45 en 0.15 uur en alleen gestopt op de stations CS, Leuvehaven, Wilhelminaplein en Slinge. De reguliere dienst van de metro en RandstadRail eindigde op 31 december tussen 20.00 en 21.00 uur. Bij de tram overnachtten 12 dienstwagens van de lijnen 23 en 25 op het buitenterrein van de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg. Dit waren o.a. de mr. 703, 704, 705 en 734.

Spoorvernieuwing vond plaats op het metronet rond de stations Dijkzigt, Coolhaven, en Delfshaven. Ook sporen van wisselcomplexen werden vernieuwd. De werkzaamheden vonden plaats in de nachtelijke uren. (RM)

Na het kortgeleden geplaatste hekwerk op het emplacement 's Gravenweg zijn er nu ook een aantal hoge lichtmasten geplaatst. Met de verbeterde verlichting van het terrein in combinatie met het nieuwe hekwerk, hoopt men dat het terrein moeilijker toegankelijk is voor onbevoegden.

Stichting RoMeO

De automatische koppelingen van het metrostel 5024 werden door de werkgroep Metro van de Stichting RoMeO geheel gereviseerd. Daarbij kregen deze weer de oorspronkelijke kleuren en werden waar nodig onderdelen vervangen. Hierna werd gewerkt aan de revisie van de stroomafnemers. (RM)

In de C.W. verblijven momenteel de 491, 606 en 1614. In de remise Hillegersberg is de voor mr. 491 bestemde BBC-beugel inmiddels crème-wit geschilderd. Mr. 1614 werd in de C.W. binnengenomen voor herstel schade, maar besloten is om de wagen tegelijkertijd terug te verven in het vertrouwde RET-geel.

Begin januari werden de nieuwe reclameborden voor de Schindlers 15 en 242 afgeleverd in remise Hillegersberg. Dit was nodig omdat de oude borden niet meer toonbaar waren. Mr. 15 krijgt de enige reclame die het ooit heeft gehad, namelijk Leo van Ierland en de 242 een iets recentere in de vorm van Vaillant. Beide zijn zeer karakteristiek voor deze wagens. De Miele reclame van mr. 15 is er inmiddels afgehaald. Ze zaten oorspronkelijk op mr. 5 en zijn nadat deze sneuvelde door een zware aanrijding, overgegaan op mr. 11. Toen ook deze werd afgevoerd, kwamen ze op mr. 15, maar deze heeft nooit met deze reclame in de dienst gereden.

Mr. 242 heeft inmiddels op eigen kracht in de remise heen en weer gereden, maar de solenoïde rem en de B-controller werken nog niet naar behoren.

In verband met de opleiding van nieuwe trambestuurders verschijnen vanaf medio januari de instructie rijtuigen 1629, 2101 en 2605 (ex 543) weer regelmatig op straat.

Materieel

Metro/sneltram: Na de B-bak van de 5301 werd in de loop van december ook de A-bak naar de C.W. getransporteerd voor revisie. De 5238 is voorzien van folderhouders bij alle in- en uitstapdeuren. (RM)

Tram: Gereed na herstel schade mr. 2018 en nog in de C.W. mr. 711 voor nieuwe kleuren.

De Syntus 23 is inmiddels ook weer gereed.

Nieuws per datum

13/12: In de ochtend langdurige vertraging op de Calandlijn vanwege een wisselstoring bij metrostation Delfshaven. Daardoor kon maar over één spoor worden gereden. De metro's uit Ommoord en Nesselande reden niet verder dan station Coolhaven. Toen de wisselstoring was opgelost, kwam er vervolgens een probleem met de elektriciteit aan het licht. Rond 13.00 uur kon de spanning alsnog op de bovenleiding worden gezet.

19/12: 16.00 – 17.00 uur: 23-2050 richting Holy een flinke aanrijding met een personenauto op de Laan op Zuid ter hoogte van de Stieltjesstraat. De lijnen 20, 23 en 25 werden ingekort.

24/12: 15.45 uur: 8-742 richting Kleiweg flinke aanrijding met een afslaande auto van de Wegenwacht op de Jonker Fransstraat ter hoogte van de Dirk Smitsstraat. Een begin van brand in de auto werd met een poederblusser geblust. Mr. 742 schade aan de voorzijde, de auto zwaar beschadigd.

D E N H A A G

HTM biedt Reizigershandvest aan

Maandag 17 december bood algemeen directeur van HTM, Ton Kaper, het Reizigershandvest aan aan wethouder Verkeer & Vervoer in Den Haag en regiobestuurder van het stadsgewest Haaglanden, Peter Smit.

Het handvest is een vrijwillige verbintenis van een openbaar vervoerbedrijf en is bedoeld om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen door nog beter te voorzien in de behoefte van de klant. Het handvest biedt tevens een handvat om de dialoog tussen vervoerder, opdrachtgevers en reizigers te bevorderen.

HTM committeert zich volledig aan dit handvest en is het eerste openbaar vervoerbedrijf in Nederland dat deze vrijwillige verbintenis onderschrijft. De UITP – de internationale brancheorganisatie voor openbaar vervoerbedrijven – stelde dit handvest op samenwerking met de EU. De EU vindt het handvest een goede garantie voor de rechten van de reiziger.

HTM vraagt aan de opdrachtgever om het handvest eveneens als basis en uitgangspunt voor de dienstverlening aan reizigers te hanteren.

HTM spant zich volledig in om te voldoen aan de verwachtingen van de reizigers zoals die zijn opgenomen in het handvest.

Einde gratis OV op zaterdag in Delft

Met ingang van 1 januari 2008 is het openbaar vervoer op zaterdag niet langer gratis in Delft. Vanaf de eerste zaterdag in het nieuwe jaar (zaterdag 5 januari), moeten reizigers weer normaal betalen voor een rit in of door de zone 5426 (Delft). Bij wijze van proef konden reizigers in 2007 elke zaterdag gratis gebruik maken van tram 1 en de Connexxion-bussen in de zone 5426. De proef heeft echter niet het gewenste resultaat opgeleverd en werd daarom met ingang van 1 januari 2008 door de gemeente Delft stop gezet.

Haaglanden neemt besluit aanbesteding bus

Het dagelijks bestuur van het Stadsgebied Haaglanden heeft op 19 december jl. - na een denkpauze van drie maanden - een besluit genomen over de aanbesteding van het busvervoer in (het stadsdeel) Den Haag.

Het dagelijks bestuur heeft besloten de onderhandelingen te starten met HTM voor een onderhandse gunning van het busvervoer in Den Haag. Voorwaarde is dat HTM een marktconforme aanbieding doet vóór 1 april 2008. Het bod moet verder ook passen binnen alle andere eisen uit het oorspronkelijke bestek, zoals invoering van aardgasbussen, behoud van het huidige niveau van de dienstregeling, toegankelijkheid en reizigersinformatie.

De openbare aanbesteding van het busvervoer in Haaglanden exclusief het stadsbusnet van Den Haag zal medio februari 2008 worden voortgezet.

Dit besluit van het dagelijks bestuur wordt voor raadpleging aangeboden aan het algemeen bestuur van het Stadsgebied Haaglanden. De uitvoering van het vandaag genomen besluit zal plaatsvinden nadat het dagelijks bestuur in zijn vergadering van 6 februari 2008 kennis heeft genomen van de opvattingen van het algemeen bestuur.

Doelstelling van de aanbesteding voor het busvervoer in Haaglanden was en is beter openbaar vervoer tegen een marktconforme prijs. Dit kan bereikt worden door een openbare aanbesteding of door een marktconforme aanbieding van de huidige stadsvervoerder (een onderhandse gunning). De mogelijkheid voor een onderhandse gunning is op 7 september jl. gegeven door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, door de stadsregio's van Rotterdam, Amsterdam en Haaglanden zelf te laten kiezen of zij het stadsbusnet openbaar of onderhands aanbesteden. Het Stadsgebied Haaglanden heeft daarop een denkpauze van drie maanden ingelast om alle juridische en beleidsmatige gevolgen van deze keuzevrijheid in kaart te brengen. Het onderzoek heeft aangetoond dat het mogelijk is om het stadsbusnet onderhands te gunnen aan HTM.

Onderhoud tramnet (bron: <http://www.haagstramnieuws.org/>)

Vanaf maandag 24 december 2007 behoren de omleidingen voor de lijnen 1, 15, 16 en 17 tot het verleden en reden zij weer de normale route.

Vanaf zondag 9 december 2007 worden de lijnen 11 en 17 weer (volledig) vanuit remise Scheveningen geëxploiteerd. Deze lijnen werden tijdelijk vanuit de respectievelijke remises Lijsterbesstraat en Zichtenburg geëxploiteerd.

Korte berichten

- De 3089 werd voorzien van totaalreclame en maakt reclame voor Westonline.
- Op 24 december 2007 is voor de lijnen 15 en 16 een nieuwe dienstregeling ingevoerd.
- Op 31 december 2007 vertrokken de laatste trams rond 20:30u van de eindpunten. Nieuwjaarsdag (zondagsdienst) vingen de diensten vanaf 09:00u aan.
- Tijdens de vroege uurtjes van 21 en 22 december 2007 werd een aantal trams (GTL en Citadis) ingezet ter bestrijding van rijpvorming aan de bovenleiding.
- Eind november / begin december 2007 zijn de (meeste) oranje stempelautomaten op de Randstad-Rail haltes op het Haagse deel bruin geschilderd.

Nieuws op datum

15 december 2007: In de loop van de middag ontspoorde de 3048 op het remiseterrain Scheveningen met het derde draaistel. De tram werd door de noodploeg herspoord.

17 december 2007: Aan het einde van de ochtend raakte het tramverkeer van lijn 3 tijdelijk gestremd. Bij de kruising Waldeck Pyrmontkade / Witte de Withstraat kreeg de 4011/3, rijdend richting Loosduinen, een aanrijding met een auto. Een paar uur later was er wederom een stremming op het baanvak van lijn 3. In de Pisuissestraat vond een aanrijding plaats tussen de 4001/3, rijdend richting Loosduinen, en een bestelauto. De auto kwam bekneld te zitten tussen de tram en een TWL paaltje (Tram Waarschuwing Licht).

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

Dan maar de lucht in.....

In het Centraal Station van Den Haag komt geen ondergrondse eindhalte voor de Erasmuslijn van RandstadRail. Een tunnel is te duur en er kleven te veel risico's aan, concludeert het gemeentebestuur. Het CS in Den Haag zou daarop wel voorbereid zijn, doordat er al een deel van een tunnel geprepareerd is.

Het plan was om vanaf 2011 RandstadRail door de tunnel te laten rijden. De gemeente ging er eerder vanuit dat zo'n project 49 miljoen euro zou kosten, maar door nieuwe regels op het gebied van tunnelveiligheid liggen die kosten fors hoger.

Omdat een eindhalte op 'maaiveld-niveau' fysiek niet inpasbaar is, heeft de gemeente gekozen voor een halte op het busplatform! Dat is boven het station. In 2009 moet de aanleg van het project beginnen.

De Erasmuslijn stopt voorlopig nog op de sporen 11 en 12 van CS. De NS en Prorail willen vanaf 2010 meer treinen laten stoppen op Den Haag CS. Het aantal sporen moet daarom worden uitgebreid naar 14.

Voor RandstadRail is gezocht naar alternatieve mogelijkheden als eindhalte. Eerder was het plan om deze te plaatsen in de Rijnstraat, maar dat was te duur en het paste niet in de stedenbouwkundige ontwikkelingen rondom het Centraal Station. Het plan voor een tunnel onder de sporen 11 en 12 is nu dus ook van de baan.

HTM wist van onveilig spoor RandstadRail

HTM wist dat de rails van RandstadRail niet deugden voordat de eerste voertuigen ontspoorde. Dat zegt oud-wethouder Pieter van Woensel die indertijd verantwoordelijk was voor de invoering van de lightrail in Den Haag. Hij baseert zich op een geheime notitie die hij volgens eigen zeggen pas later onder ogen kreeg. Op basis van die ontsporing besloot de Inspectie Verkeer en Vervoer dat RandstadRail niet meer mocht rijden tot alle problemen waren opgelost. Volgens Van Woensel was de ontsporing van een RandstadRail-voertuig in november 2006 te wijten aan een bekend probleem. Door fouten bij de aanleg van de rails zaten er verschillende zwakke plekken in het traject. De rails lagen te scheef, waardoor ontsporingen dreigden als machinisten niet snel genoeg over de schuine stukken van het traject zouden rijden.

"HTM was daarvan op de hoogte, maar ondernam geen actie", aldus Van Woensel, die afgelopen december werd geïnstalleerd als wethouder in Leiden. Van Woensel trad al in februari 2007 af vanwege de aanhoudende problemen met RandstadRail, maar kan zich er nog steeds over opwinden: "Onverantwoordelijk van de HTM. Je stuurt je eigen personeel toch niet een onveilig spoor op. Om over de passagiers maar nog maar te zwijgen."

Die tot nu toe onbekende geheime notitie kan binnenkort overigens nog een prominente rol gaan spelen als tussen de gemeente Den Haag en de HTM de aansprakelijkheid voor de ontsporing uitgevochten gaat worden.

Bron: www.hofstadnieuws.nl

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMSTERDAM GVB

De opvolger van de H2brandstofcelbus wordt de hybride waterstofbus. Met andere vervoerbedrijven en Daimler-Benz werkt het GVB aan een bus die zoals de proefbus van Van Hool die in Antwerpen rijdt – zie ons verslag van Busworld 2007 – naast een waterstoftank ook met een opslaginrichting voor elektrische energie is uitgerust. Daarvan verwacht men een efficiënter brandstofgebruik. Het overschot aan energie dat optreedt nadat de bus is opgetrokken wordt in de Antwerpse bus in accu's opgeslagen, maar in plaats daarvan kan men ook denken aan een vliegwiel of ultracondensoren; voor Amsterdam moet die keuze nog worden gemaakt.

Op 10 december kwamen de eerste nieuwe bussen in dienst (306, 307, 309, 326 en 327) en de dagen daarop volgden er meer, in eerste instantie alleen vanuit Noord. In het begin waren er nog problemen met de richtingaanduiding. Er worden nu ook geleides ingezet op lijn 19. Op 31 december waren alleen 301 (aanpassingen), 329 en 330 nog niet in dienst. De laatste hoge vloer geleides (473, 476, 483, 484, 545-547, 549, 552-555) waren toen al terzijde, evenals de gehuurde bussen, al werd 1222 op 4 januari nog in dienst gezien. (dat/verkeerskunde)

ARRIVA

Voornameel voor Noordoost Brabant zijn in december 24 buurtbussen 7331-7354 geleverd. De tien VDL ProCity's die voor Noordoost Brabant bestemd waren zijn afbesteld. De capaciteit van der Zuid-Hollandse 8301-8385 is 32+2/42/1. Afgevoerd werden 42, 43, 46, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 58, 60-65, 68, 1089, 1160 (Oenema) en 4748. De eerder afgevoerde 5570, 5576, 5583-5585 kwamen via Womy bij Milot, die de 5585 doorschoof naar Stoppelenburg (Krimpen aan den IJssel). (wp)

BBA

Door de komst van bijna een geheel nieuw wagenpark in West-Brabant kon er weer heel wat oud materieel van de weg. Er werden 18 buurtbussen opgelegd, waarbij zich in december nog voegden de tijdelijk aan Arriva ter beschikking gestelde 4, 8, 9, 11, 15, 48, 49, 66, 70, 75-78, 81, 85, 89-94, 98, 99, 1511, 1513 en 1515. Naar VDL-CBC in Valkenswaard gingen in oktober de stadsbussen 101-103, 111, 293, 303, 309, 310, 313-315, 318, 320, 324-328 en de streekbussen 444, 449, 452, 454, 460, 481, 487, 490, 491, 496, 568 (opl), 579 (opl), 591, 592 en 603. In november volgden de stadsbussen 322, 323, 330, 331, 361, 363-369, 371-375, 377, 378 en de streekbussen 448, 451, 453, 455, 486, 497, 586, 587, 589, 590, 593, 964 en 967.

De Van Hool 143-145 gingen naar Dupraz, Geneve, onderdeel van Veolia Zwitserland en de in Tilburg niet meer benodigde 9842 en 9851 gingen naar Limburg, waar ze de nummers 3789 en 3798 krijgen. Stadsbussen 383-398 (behalve de in 2007 na een motorbrand afgevoerde 396) en streekbussen 710-729 blijven achter de hand, omdat er mogelijk nog meer nieuwe bussen moeten worden aangeschaft. De resterende Van Hool A330 staan opgelegd. (en/wp)

CONCESSIES

Regio Haaglanden heeft zich op 19 december bereid verklaard de concessie Den Haag (40) ondershands te gunnen aan HTM, mits het bedrijf voor 1 april 2008 met een marktconforme aanbieding komt, inclusief CNG bussen. Voor de concessies Haaglanden (42) en Delft/Zoetermeer (43) wordt de aanbesteding voortgezet. Dit lijkt ons de juiste benadering. (hov/xx).

CONNEXION

De Van Hool 2527, 2529, 2534, 2535 en 2599 bleven op het Schiphol Sternet doorrijden c.q. kwamen weer in dienst i.v.m. schade aan nieuwe Citaro's. Afgevoerd werden in 2007: 1045, 1046, 1053, 1069, 1201, 1300, 1303, 2159, 2492, 2673 (uitgebrand 2005), 4814, 4820, 4825, 4827, 4832, 4851, 4869, 4956, 4961, 4965, 4970, 4971, 4974, 5588, 5723, 5730, 7311, 9002 en 9005. Naar ARRIVA gingen 9076, 9081, 9086, 9088 en 9089. Zie ook onder Eindhoven/Hermes. (wp/smb)

EINDHOVEN Phileas

Op 14 december reden voor het laatst een of meer Phileassen in de lijndienst. Het renovatieprogramma gaat nu beginnen. Mede in verband hiermee zond Connexxion extra geledes naar Eindhoven: 7806, 7811, 7821-7823, 7826-7828, 9072-9075, 9091-9094. Opvallenderwijs werd op 2 januari de 1212 op een proefrit waargenomen. (en/smb)

HERMES

Van Connexxion kwamen 9070 en 9071, die bij Veolia hadden gereden. In het tweede halfjaar van 2007 werden aan Holland Bus verkocht de 4886, 4888, 4894, 4902, 4904, 4905, 4908, 4914-4917, 5348 (museumbus), 5377, 5378, 5382, 5412, 5457, 5459, 5462-5464, 5468-5478. Eerder waren al uit het park verdwenen 4883, 4884, 4890, 4891, 4901, 4903, 4912, 4913, 5376, 5379 en 5380. Hoe lang zullen we nog bussen van dit bedrijf kunnen zien rijden ?

NB: Per 15 november 2007 beschikte de onderneming voor de concessies KAN Zuid, SRE en De Peel nog over 168 bussen en 26 buurtbussen. (wp)

NIJMEGEN NOVIÖ

De 1375-1377 komen niet naar Nijmegen; 1375 was trouwens al in 2007 afgevoerd. Behalve het Van Hool materieel ex Sternet en GvU komen ook de B96 2850, 2853, 2854 en 2863 uit Zuid-West. Alle nog aanwezige bussen uit de reeksen 601 en 701 worden afgevoerd en dus niet vernummerd; van het oude bestand resteren aldus 9301-9302, 9801-9806 en 9901-9910. In totaal omvat het park 65 bussen.

In december kwamen de Connexxion 7176, 7180, 7183 en 7184 in dienst, naar aan te nemen valt als Infoxx bussen, wegens aanpassing van de eigen geledes. Vervolgens stelde Connexxion tijdelijk 27 standaardbussen en nog eens 8 geledes ter beschikking, gedurende de tijd die nodig is voor aanpassing van de definitief in te zetten wagens.(en/smb)

OSS Van Driel

Vanaf oktober zijn er zes ProCity's geleverd met de nummers 331-336. (wp)

SYNTUS

Het bedrijf gaat verkassen naar een plek achter het station in Doetinchem, waarmee andermaal een historische openbaar vervoerlokatie verdwijnt. In 1881 streek de GSM (Geldersche Stoomtramweg Maatschappij, later GTM) neer aan de Keppelseweg, waar zij in 1902 gezelschap kreeg van de stoomtram Zutphen-Emmerich. Door concentratie van de bedrijfsvoering van een aantal tramwegen bij de GTM werd Doetinchem het openbaar vervoerscentrum van de Achterhoek, en bleef dat, nadat de GTM was opgevolgd door resp. (weer) de GSM, de GVM, Oostnet en Syntus tot op de huidige dag, daar doet zelfs de verhuizing niet aan af. Het aanzien van het inmiddels meer dan 126 jaar oude complex veranderde in de loop der tijden aanmerkelijk, maar in een der gebouwen kan men nog de oude locloods (gebouw M) herkennen; ik zal proberen ter herinnering een foto op het web te zetten via www.museumbussen.nl. De gemeente Doetinchem wil ter plekke een complex van algemeen belang neerzetten. (en)

TAXICENTRALE RENESSE

De herstelde 91 ging naar Heinenoord, met in zijn kielzog de 398 en 399 ex GVB 1223 en 1225. In Waterland rijdt 395 ex GVB 1219. (en/dat)

UTRECHT GvU

Op 17 december zijn de eerste drie ex Zuidtangentbussen (7841, 7867 en 7868) in dienst gekomen. Voor in dienst stelling wordt dit type voorzien van roetfilters en moderne bedieningsapparatuur. (ssb)

VEOLIA

In de laatste week van december werden geleverd de gelede HOV 5811-5827, die terstond in dienst werden gesteld vanuit Breda; hun indeling is 52-54-52/80-76-72/0-0-1. Dan meldden zich nog in 2007 de buurtbussen 1542-1556, Mercedes-Benz 0311CDI New Sprinter, die in Limburg niet nodig waren, maar in Brabant oudere soortgenoten konden vervangen. (en/wp)

TENSLOTTE

Op de oproep in ons vorige nummer, waarin wij vroegen om een assistent(e) voor deze rubriek, is helaas geen reactie binnengekomen.

Tenzij zich nog iemand aanmeldt moet gevreesd worden, dat deze rubriek op termijn zal moeten verdwijnen.

BUITENLANDS STADVERVOER

ALGERIJE

Algiers. Nadat eerder bij Alstom 34 Citadis 402 trams waren besteld, is dit aantal na een besluit om de tramlijn te verlengen, verhoogd tot 41 stuks. Alstom levert de 23,2 kilometer lange tramlijn turn-key af, inclusief de stroomvoorzorging, werkplaats en onderhoud. De tweerichting trams met een lengte van 43 meter en 2,65 meter breed worden geleverd vanaf 2009. Daarom verschuift de opening die eerder was aangekondigd per eind 2008 naar een later tijdstip.

Constantine. Hier wordt sinds kort gewerkt aan een 8 kilometer lange tramlijn vanuit het centrum naar Zouaghi. De opening staat gepland voor in 2009. Er wordt al gedacht aan een verdere verlenging met 13 kilometer tot Ali Mendjeh. Ook hier levert Alstom het project kant en klaar af, inclusief 27 lagevloertrams.

Oran. Besloten is tot de aanleg van een 18 kilometer lange tramlijn Esseria – Hopital Pediatrique. Als opening wordt het jaar 2009 genoemd. Alstom levert 30 lagevloertrams. Kennelijk heeft men in Algerije de smaak te pakken. Naast de aanleg van tramlijnen in Algiers, Constantine en Oran zijn er plannen voor trams in **Annaba**, **Ouargia** en **Setif**.

BELGIË

De Lijn. De Lijn heeft in 2007 483 miljoen reizigers vervoerd, 20 miljoen meer dan in 2006. Daarmee is 2007 het beste jaar ooit voor De Lijn. Sinds 2000 verdubbelde het aantal reizigers van 243 naar 483 miljoen. Voor 2008 mikt De Lijn op een half miljard reizigers.

Gent. Vanaf 8.12.2007 verhoogde De Lijn haar vervoersaanbod in Gent. Op de stadslijnen rijden bus en tram elke 6 minuten met toevoegingen in de spitsuren. Ook wordt langer doorgereden: tot 01.15 uur; ruim twee uur langer dan voorheen. De trolleybussen van lijn 3 tussen Gentbrugge en Mariakerke zijn aan hun laatste volledige jaar bezig: begin 2009 worden ze vervangen door hybride bussen. Na 20 jaar verdwijnt daarmee de enige trolleybuslijn van Vlaanderen in de geschiedenisboeken. De trolleybussen zijn intussen immers 19 jaar oud - ze begonnen te rijden in maart 1989 - en zijn aan vervanging toe. Die vervanging komt er ook, besliste de raad van bestuur van De Lijn begin januari. Alleen wordt het vervanging door nieuwe trolleybussen, maar wel door hybride bussen. Van die bussen koopt De Lijn er 35 aan en 20 daarvan zullen vanaf het voorjaar van 2009 worden ingezet in Gent. 'Dat is voldoende om de trolleybussen te vervangen. Daarvan hebben we er twintig, waarvan er normaal gezien dagelijks 17 moeten kunnen uitrijden', zegt een woordvoester van De Lijn. (www.degentenaar.be)

Oostende. In HOV/RN 587 schreven wij over de ingestelde sneldiensten op de route Nieuwpoort – Oostende. Afhankelijk van het resultaat overweegt men in een latere fase ook 's avonds in omgekeerde richting deze sneldienst in te stellen. Ook denkt men aan een sneldienst tussen Oostende en Blankenberge. Ook in 2007 groeide het aantal reizigers op de Kusttram. De vijfminuten frequentie tijdens de zomermaanden tussen Oostende en Westende en toegevoegde late avondtrams tussen De Panne en Knokke tot 0.30 uur hebben hieraan bijgedragen.

BULGARIJE

Sofia. In de eerste helft van 2008 wordt met Europese financiering begonnen met de aanleg van een tweede metrolijn. Van deze noord/zuid lijn komt een eerste gedeelte vanaf Nadezhda tot NDK eind 2011 in dienst. Een tweetal stations kwam al in de jaren tachtig onder het communistische bewind gereed. In 2008 wordt metrolijn 1 vanaf Serdika verlengd tot Mladost.

DUITSLAND oost

Gera. In een notitie over een verbetering van het tramnet staat ook de nieuwe tramlijn naar Langenberg vermeld. Deze takt in Tinz af van lijn 3 naar Bieblach Ost. Als de lijn er komt gaat er vanaf Tinz afwisselend een tram naar Bieblach Ost en als lijn 4 een tram naar Langenberg rijden.

Leipzig. Nog steeds zijn er T6A2 + B6A2 tramstellen te zien in de normale dienst, o.a. op lijn 8. Er zijn nog 4 motorrijtuigen (1023, 1024, 1025, 1028) en 2 aanhangrijtuigen (812, 814) van deze typen dienstvaardig.

Potsdam. Motorrijtuig 409 keerde als eerste gesaneerde Combino terug in Potsdam. De tram verbleef lange tijd voor aanpassing bij de fabrikant en deze garandeert nu een 30-jarige inzet. Er verblijven op dit ogenblik 5 Combino's in Krefeld, dus nog 10 te gaan. Eind november 2008 moeten volgens afspraak alle Combino's gesaneerd zijn.

DUITSLAND west

Aken. Euregiobahn. In aanleg is het traject Weisweiler – Langerwehe. Hier komt een aansluiting op de DB spoorlijn Aken – Keulen. In Langerwehe wordt het station uitgebreid met sporen voor de Euregiobahn. Met ingang van de zomerdienst 2009 komen er dan doorgaande treindiensten Aken – Langerwehe (halfuurdienst) – Düren (uurdienst) met in Düren aansluiting op de RE-treinen, S-Bahnlijn S12 naar Keulen en de Rurtalbahn naar Heimbach en Jülich. Rest dan nog de verbinding Alsdorf – Stolberg Hbf via Merzbrück en enkele doorgaande verbindingen via bestaande (aan te passen) lijnen naar Mönchengladbach en Heinsberg Linden.

Al jaren berichten wij over het regionale railvervoer rond Aken en met name over Euregiobahn. Voor wat deze rubriek betreft een grensgeval. Het is in feite meer spoornieuws dan tramnieuws. Toch is dit laatste de aanleiding geweest om er regelmatig over te schrijven. Ooit noemden we het tramplannen volgens het model Karlsruhe maar de uitvoering verliep “spoorser”. Gebleven is altijd wel het plan om een “stads”lijn aan te leggen vanaf het Aachener Kreuz naar het centrum via Prager Ring – Ludwig Forum – Hausemannplatz – Busbahnhof tot Elisenbrunnen. Met dieselmotorwagens zou men dan net zoals in Zwickau tot in het centrum doordringen. En juist dit onderdeel lijkt voorlopig niet te worden gerealiseerd. Er lijkt politieke onwil, maar het Aachener Verkehrsverbund (AVV) blijft optimistisch en heeft het over verschillende inzichten over het te kiezen tracé.

Essen. Al sinds 2005 worden de motorrijtuigen 5201 – 5211 (type P86, ex Docklands Light Railway) gemoderniseerd. Zes wagens zijn klaar en kregen een met 30 verhoogd rijtuignummer zodat na voltooiing sprake is van de serie 5231 – 5241.

Een eerder afgewezen subsidie voor het leggen van tramsporen voor lijn 109 op de in aanleg zijnde Krupp Boulevard wordt opnieuw aangevraagd. Het gaat hierbij om een traject van 1,3 kilometer tussen de Altendorfer Strasse en de halte Alfred Krupp Schule en betekent voor lijn 109 een kortere route. Het trambedrijf overweegt nu om alvast een wisselverbinding in de Altendorfer Strasse aan te leggen en het voor de tram gereserveerde middenstuk te vullen met ballast.

Freiburg. Tot 2030 wil de gemeente de CO2 uitstoot met 40% verminderen. Er is een hele lijst met projecten opgesteld met verbeteringen/aanpassingen in het tramnet en de aanleg van nieuwe trajecten. Deze zijn alleen uitvoerbaar als hiervoor subsidie wordt gekregen. Wij noemen een verlenging vanaf Zähringen, Reutebachgasse naar Gundelfingen en een verlenging in Littenweiler vanaf het huidige eindpunt Lassbergstrasse via Littenweiler Bahnhof naar Kappler Knoten. Het klinkt allemaal niet spectaculair. Oude plannen, waarvan de verlenging naar Kappler Knoten al lang in dienst had moeten zijn.

Heidelberg. Na enkele mutaties, o.a. ten gevolge van aanrijdingen, beschikt de HSB nog over 4 koppelstellen, gevormd uit 8 gelede Duewag motorrijtuigen, bouwjaar 1973.

stel 291: motorrijtuigen 230+243,

stel 293: motorrijtuigen 232+239,

stel 297: motorrijtuigen 236+244,

stel 299: motorrijtuigen 233+234.

Vanwege een nijpend materieeltekort werden binnen het samenwerkingsverband Rhein-Neckar Verkehrsbetriebe (RNV) twee motorrijtuigen van de OEG geleend. Na enkele kleine aanpassingen en instructie rijden de OEG motorrijtuigen 82 en 87 (dubbelgelede tweerichting achtassers uit 1966) op lijn 21.

De kans dat na méér dan 30 jaar weer een tram gaat rijden tussen Heidelberg en Wiesloch lijkt nihil. Een plan voorzag in een verlenging van de in 2006 geopende lijn 26 vanaf Kirchheim via Sandhausen en Walldorf naar Wiesloch en – de ring sluitend – vanaf Wiesloch via Nussloch aansluitend op de in Leimen zuidelijke tak van het Heidelberger tramnet. Een kosten/baten analyse gaf een uitkomst die niet voor subsidie in aanmerking komt en de gemeenten Nussloch en Sandhausen hebben laten weten niet te willen bijdragen aan de aanleg en het jaarlijkse exploitatietekort.

Karlsruhe. In oktober 2007 werd het 50-jarig bestaan gevierd van de Albtal Verkehrsgesellschaft mbH (AVG). Ter gelegenheid hiervan werd de in 1910 door Herbrand/AEG gebouwde elektrische meterspoor locomotief E 2 uiterlijk opgeknapt. De locomotief stond als herinnering aan het vroegere meterspoor bedrijf jarenlang als monument bij het Albtalbahnhof in Karlsruhe maar krijgt nu een beter plaatsje in de remise Tullastrasse. Het in 1958 gebouwde Duewag motorrijtuig 104 werd terugverbouwd in de staat waarin het tussen 1969 en 1988 dienst deed op de Albtalbahn. Met groene sierlijnen en ronde koplampen. De dubbelgelede achtasser kreeg zijn oude nummer 4 terug en was bij de viering van het jubileum voor het eerst in deze uitvoering te bewonderen. Na de aanpassing van het interieur kan het ingezet worden als partytram ter vervanging van de buitendienst gestelde partytram 491.

Kassel. Alhoewel op de lijnkaart en in de dienstregeling het eindpunt van lijn 9 staat aangegeven als bij het Hauptbahnhof is de werkelijkheid dat de van Mattenberg komende trams een lus via Stern en Königsplatz rijden om terug te keren richting Mattenberg. Een groene, met gras ingezaaide, trambaan is ook nog een hele zorg. In de Holländische Strasse werden verschillende proefvakken aangelegd om te beproeven welke grassoort onder welke condities het beste resultaat geeft. Zou daar ook kunstgras bij zitten?

Keulen. De opening van de nieuwe noord/zuidlijn verschuift van december 2010 naar 2011.

Met het vertrek van Stadtbahnmotorrijtuig 2043 naar Istanboel (HOV/RN 587), verdween een voor het trammuseum gereserveerd wagen. In plaats hiervan werd motorrijtuig 2012 voor het museum bestemd. Na een winterpauze is het trammuseum Thienbruch vanaf maart 2008 elke tweede zondag van de maand open van 11 tot 17 uur.

Kiel. Na jaren van plannen maken wordt nu 2011 genoemd als het jaar dat met de aanleg van een meersysteemnet kan worden begonnen waarop in 2016 trams vanuit de regio, rijdend op spoorlijnen, aan de rand van de stad overgaan op een nieuw aan te leggen stadslijn. Let wel: kan worden begonnen. Er is nog niets besloten.

Ludwigshafen. Ook bij dit RNV bedrijf kampt men met een gebrek aan materieel. De zesassers 124 en 125 en de achtassers 153, 155 en 159 zijn nog regelmatig in dienst. Duewag trams uit 1962 en 1971. Het tunneltraject Hemshofstrasse – Rathaus – Hauptbahnhof wordt alleen gebruikt door spitslijn 12 en twee dagelijkse doorgaande diensten van de RHB (Rhein-Haardtbahn) naar Oppau. De meeste uren van de dag is de tunnel tramloos. In een discussie over bezuinigingen wordt overwogen dit tunneltraject op te heffen.

Mannheim-RHB. Rhein-Haardtbahn. Ook bij dit bedrijf is nog regelmatig oud materieel in actieve dienst. Een aantal Duewag wagens werd met een verlopen revisiedatum terzijde gesteld maar het is niet ondenkbaar dat één tramstel anno 1963 nog een

revisiebeurt krijgt. Regelmatig moet bij extra vervoer (bijvoorbeeld tijdens een van de plaatselijke feesten) materieel van een der RNV partners worden geleend.

München. Op 27 en 28.10.2007 was het nieuwe MVG museum voor het eerst voor het publiek geopend. De officiële opening was enkele dagen eerder op 23.10.2007. Het museum is gevestigd in de vroegere buswerkplaats op het complex van de centrale werkplaats in de Ständlerstrasse en vanaf februari 2008 elk tweede weekend van de maand van 11-17 uur geopend. Op 5000 m2 wordt het nodige attractief tentoongesteld en staan 20 voertuigen (tram, bus en werkmaterieel) voorbeeldig opgesteld. Helaas is de ruimte te klein om al het museummaterieel te huisvesten. Maar na de sluiting in 1993 van het vroegere museum-depot in Betriebshof 3 in de Westendstrasse is het al een hele verbetering. Daarbij is bij het vervoerbedrijf een omslag in het denken over het historische erfgoed ontstaan. Nu nog een aansluiting op het tramnet.

Saarbrücken. Van de verlenging Riegelsberg Süd – Lebach (- Jabach) kan het gedeelte tot Etzenhofen binnenkort in gebruik worden genomen. Maar de Saarbahn (Stadtbahn Saar) laat dit hangen van de bereidheid van de gemeente Riegelsberg om bij te dragen in het exploitatie tekort. Afhankelijk van de frequentie gaat dit om een bedrag van ± € 700.000. Met de aanleg tot Lebach

(- Jabach) gaat het niet zo vlot. In 1996 werd nog gesproken over een opening in 2000 (!) maar nu moet u denken aan 2010 – 2011.

Stuttgart. In de centrale werkplaats worden de DT8 motorrijtuigen 3095/3096 (bouwjaar 1988) en 3155/3156 (bouwjaar 1990) grondig gerenoveerd. Ze worden beschouwd als prototypen voor in totaal 60 pm te bouwen motorrijtuigen. Vanaf maart 2008 komen ze weer in dienst voor een serie testritten, ook gekoppeld, De kosten: € 1,3 miljoen per rijtuig.

FINLAND

Helsinki. Voor de verlenging van lijn 8, de nieuwe lijn 9, die in augustus 2008 in dienst komt, en de geplande nieuwe tramlijnen naar Sumpran, Degerö en Busholmen is nieuw materieel nodig. Men gaat 40 (+ optie) lagevloertrams bestellen die in 2009 – 2015 in dienst komen. Een mogelijke leverancier is Koncar die in november 2007 motorrijtuig 2263 uit Zagreb naar Helsinki verscheepte. Hier wordt getest of de tram winterhard is. Door een bedrijf uit Halberstadt worden 17 gelede motorrijtuigen gemoderniseerd met inbouw van lagevloer tussendelen. Zo moeten ze tot 2025 mee. Nog dit jaar krijgt lijn 3 een nieuw traject door het centrum en vervalt de route via de Arkadiankatu. De sporen blijven liggen voor omleidingen. Ook komt er een nieuwe verbinding via de Mikaelskatueine.

FRANKRIJK

Clermont-Ferrand. Tot 2010 wordt de spoorbuslijn vanaf Champratel met 1,7 kilometer verlengd tot Les Vegnes. Bij Lohr werden 6 spoorbussen nabesteld die vanaf juli 2008 worden afgeleverd. Op de spoorbuslijn worden dagelijks meer dan 32.000 reizigers vervoerd.

Lyon. De bestelling van 13 vijfdelige Citadis trams (zie HOV/RN 586) werd met 3 verhoogd tot 16 stuks.

Nantes. In HOV/RN 578 berichtten wij over een (na)bestelling van 10 Incentro motorrijtuigen bij Bombardier. Dat gaat niet door. In plaats daarvan volgt binnenkort de aanbesteding/levering van een groter aantal lagevloertrams. Dit met het oog op het toenemende aantal reizigers en de geplande uitbreiding van het tramnet. Op het complex van de busgarage St.Herblain komt een tramremise. Als in januari 2009 lijn 3 vanaf het huidige eindpunt Sillon de Bretagne een klein stukje wordt verlengd komt er een nieuw eindpunt bij deze remise op de boulevard Marcel Paul.

Toulouse. In aanleg is de 10,9 kilometer lange tramlijn E: Arènes – Blagnac Gassososs. In Arènes geeft deze lijn aansluiting op metrolijn A en SNCF-lijn C. Alstom levert vanaf begin 2009 18 Citadis trams. Dat is een jaar later dan eerder bericht; ook de opening van lijn E staat een jaar later in 2010 gepland.

GROOT BRITTANNIË

Edinburgh. Veel nieuws over het nieuwe trambedrijf. Aan onze eerdere berichtgeving in HOV/RN 567 en 584 kan worden toegevoegd dat als eerste in 2010 het gedeelte Newhaven – Airport van lijn 2 in dienst komt. Het tramnet wordt aangelegd door de combinatie BBS, waarin de Duitse bouwonderneming Bilfinger Berger en Siemens. CAF levert voor ± € 75 miljoen 27 lagevloertrams met een lengte van 40 meter (breed: 2,65 m.), inclusief 30 jaar onderhoud.

INDUSTRIE

Alstom Transport. In 1997 werd de eerste Citadis tram verkocht aan Montpellier. Met de recente bestellingen van Algiers, Istanboel en Lyon kwam de teller tot boven de 1000 trams van dit type. In totaal 25 bedrijven kochten of bestelden 1039 trams van dit succesvolle type. Tot nu toe kon men de typen Citadis 302 en 402 niet aanbieden op de Duitse markt. De technische eisen liggen in Duitsland hoger dan in bijvoorbeeld Frankrijk en Spanje. U moet dan denken aan de botsweerstand van de rijtuigbak. In Valenciennes ontwikkelt men nu een 60 tot 70% lagevloertram op basis van het type Citadis Dualis die wel aan deze eisen voldoet. Deze stalen tram heeft de typeaanduiding Citadis X04.

FPS Cegielski. Deze Poolse fabrikant uit Poznan bouwde een prototype lagevloer tram, type 118N "Puma", Zie ook bericht Poznan. De tram is geschilderd in de kleuren van Warschau en men hoopt dus duidelijk op een bestelling uit deze stad. Tot nu toe tevergeefs.

HeiterBlick GmbH. Dat is sinds 1.10.2007 de nieuwe naam van Leoliner Fahrzeug-Bau Leipzig GmbH (FBL). Deze naam verwijst naar de vestigingsplaats in de vroegere centrale werkplaats Heiterblick waar dit bedrijf zijn oorsprong vindt. De tramfabriek in Leipzig werd destijds als Leipziger Fahrzeugservicebetriebe gevestigd als een gezamenlijke onderneming van de Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) en Siemens. Nu is 51% van de aandelen in handen van Kirow Leipzig, Kranbau Eberswalde AG en 49% in bezit van de LVB. Op basis van de Leoliner wordt een nieuw tramtype, de "City Rider" ontwikkeld, die als zesasser en achtasser leverbaar wordt. Ook is er een ontwerp voor een 30 meter lange lagevloertram met de typenaam "VAMOS". Men rekent op belangstelling vanuit Leipzig waar aan zo'n motorrijtuig een lagevloeraanhangrijtuig kan worden gekoppeld waardoor een tramstel ontstaat met een lengte van 45 meter.

PESA. Men biedt een op de "Cityrunner" gelijkende lagevloertram aan in 2 lengten en verschillende spoorbreedten:

type 121N, driedelig, lengte 20,22 meter, 1000 mm,

type 119N, driedelig, lengte 20,22 meter, 1435 mm,

type 122N, vijfdelig, lengte 31,82 meter, 1000 mm,

type 120N, vijfdelig, lengte 31,82 meter, 1435 mm.

Tot nu toe werden 6 trams van het type 121N geleverd aan Elblag, is een serie van 15 stuks type 122N in aflevering voor Warschau en worden in 2008 10 stuks type 119N geleverd aan Lodz. PESA verwacht met een ongeveer 15% lager prijs dan zijn concurrenten meer trams te kunnen verkopen.

Solaris. Deze Poolse autobusfabrikant presenteert in 2008 een prototype lagevloertram. Men heeft het oog op vooral Poolse klanten maar men gaat zeker ook inschrijven op aanbestedingen van andere bedrijven. In een combinatie met Bombardier en Kiepe is men nu al betrokken bij de productie van trams voor Krakow en Gdansk.

ITALIË

Avellino. Hier komt een 11 kilometer lange trolleybuslijn waarvoor 11 lagevloer trolleybussen van het type Van Hool/Vossloh Kiepe A330 zijn besteld.

Florence. De opening van lijn 1 verschuift naar 2009. In aanleg zijn ook de lijnen 2 en 3 waarvan de opening nu in 2010 staat gepland.

Messina. Van deze in 2003 geopende tramlijn kregen de eindpunten andere namen: Bonino – Museo. Vanaf Bonino wordt de tramlijn met 150 meter verlengd tot Via Fermi.

Milaan. Op 7.7.2007 werd lijn 7 vanaf Largo Mattei verlengd tot Anassagora. Vanaf hier wordt de tramlijn nog verder verlengd in oostelijke richting. Bij het nieuwe eindpunt buigt een dienstspoor af naar de verder gelegen remise Precotto in het gelijknamige stadsdeel. Deze tramremise werd naast de bestaande metroremise gebouwd. Tot 2010 wil het vervoerbedrijf ATM 57 nieuwe trams en 36 metrotreinstellen aanschaffen. Daarnaast worden 18 metrotreinstellen gemoderniseerd.

Napels. Voor de goede orde. In HOV/RN 580 schreven wij over het in dienst stellen van de 2,2 kilometer lange ondergrondse tramlijn 6 tussen Mostra en Mergellina met de al in 1990 door Ansaldo geleverde 6 zesassige trams. Overigens blijken de 6 trams die destijds bij de fabrikant bleven staan ook in Napels te zijn. De nieuwe tramlijn wordt beschouwd als de derde metrolijn. Metrolijn 1 is de "echte" metrolijn tussen Dante en Piscinola/Scampia. Met metrolijn 2 bedoelt men het tunneltraject van de Italiaanse spoorwegen onder het centrum, in feite een voorstadlijn. Inmiddels werden door Ansaldo alle 22 bestelde Sirio lagevloer trams 1101 – 1122 afgeleverd.

Padova. Op 24.3.2007 kwam spoorbuslijn SIR-1 in dienst op het deeltraject Stazione FS – Capolinea Sud. Het 6,7 kilometer lange vrij liggende tracé wordt gedeeld met andere buslijnen. Omdat op dat moment van de 16 bestelde tweerichting spoorbussen er slechts 4 afgeleverd waren, waarvan 2 inzetbaar, werd gestart met een 35 minuten frequentie. Toen op 1.7.2007 het nieuwe depot in gebruik kwam en meer spoorbussen aanwezig waren, kon de frequentie worden verhoogd. Een deel van het traject heeft geen bovenleiding, hier wordt op batterijvoeding gereden. Zoals bij soortgelijke bedrijven ook hier nog al wat pech. Na een aantal ontsporingen tijdens de proefritten ontspoorde op 5.5.2007 door een steen in de geleiderail een spoorbus in de lijndienst. Het voertuig raakte zwaar beschadigd en een aantal passagiers gewond.

Triëst. Van de 6 aanwezige vierassige vooroorlogse motorrijtuigen verblijven er 3 bij Ansaldo-Breda waar ze worden gemoderniseerd. Als een van de 3 overgebleven trams uitvalt, moet een bus worden ingezet.

Turijn. Op 5.10.2007 werd VAL metrolijn 1 met 2,1 kilometer en 3 stations verlengd tot Porta Nuova. Deze lijn heeft nu een lengte van 9,6 kilometer. Een verdere verlenging met 3,5 kilometer tot Lingotto staat voor 2010 op het programma. De lijn wordt geëxploiteerd met 23 vierwagen metrotreinstellen type VAL 208 die in de spits elke twee minuten rijden. Uit een optie werden 6 treinstellen nabesteld waarvan de aflevering loopt.

MAROKKO

Rabat. Al eerder schreven wij over de plannen voor een uit twee lijnen bestaand tramnet waaronder een lijn naar het naburige Salé. Alstom heeft ingeschreven op een order voor de levering van 25 dubbele motorrijtuigen met een lengte van 2 x 30 meter.

POLEN

Gdansk. Al eerder werden uit Dortmund 2 N8C motorrijtuigen overgenomen. Ook de resterende 44 trams uit 1978 – 1983 gaan van Dortmund naar Gdansk. In 2008: 9 stuks, in 2009: 14, in 2010: 15 en in 2011: 6 stuks. Om de trams te kunnen onderhouden worden ook reserveonderdelen en werkplaatsapparatuur overgenomen.

Lodz. Bij PESA werden 10 lagevloermotorrijtuigen van het type 119N besteld die in 2008 worden geleverd.

Poznan. Fabrikant FPS Cegielski bouwde een prototype lagevloertram en gaf deze het typenummer 118N “Puma”. Vanaf 2.10.2007 werd het in Poznan getest, ging toen naar de beurs “Trako” in Gdansk en keerde vandaar terug naar Poznan waar het nummerloos verder proefritten reed. Vanuit het centrum werd op 14 en 15.8.2007 het nieuwe traject Plac Wiosny Ludów – Plac Bernardynski – Kórnicka in dienst gesteld waardoor lijn 5 een kortere route kreeg. Ook de lijnen 13 en 16 maken gebruik van de nieuwe verbinding.

Szczecin. Nadat eerder uit Berlijn 21 KT4Dt motorrijtuigen waren overgenomen (zie HOV/RN 580) werden in oktober 2007 32 vierassige Tatra T6A2 motorrijtuigen gekocht. Als eerste arriveerden eind oktober 2007 de motorrijtuigen 5206 en 5209 uit Berlijn die sinds november 2007 als 201 en 202 proefritten rijden.

Warschau. In september 2007 begon de aflevering van de begin 2006 bij PESA bestelde 15 lagevloer motorrijtuigen type 122N.

Wroclaw. Tot 2009 worden 22 achtassige motorrijtuigen van het type 205 WrAs (fabrikant Protram, Wroclaw) aangeschaft.

PORTUGAL

Almada. Hier kwam inmiddels de tweede tramlijn in dienst op de route Cova da Piedade – Universidade. De lijn naar Cacilhas komt naar verwachting in november 2008 in dienst.

Porto. Bij de oude stadstram kwam op 21.9.2007 lijn 22 in dienst op de ringlijn Batalha – Carmo – Batalha. Hiervoor werd over een lengte van 2,3 kilometer nieuw spoor aangelegd. In Porto zijn nu 3 klassieke tramlijnen in dienst:

lijn 1 E: Infante – Passeio Alegre (langs de Douro),

lijn 18: Massarelos – Carmo,

lijn 22: Batalha – Carmo – Batalha.

De lijnen worden geëxploiteerd met het historische materieel uit het trammuseum Massarelos, eigendom van het stedelijke vervoerbedrijf STCP. Al hoewel op deze wijze het in 1996 officieel opgeheven trambedrijf als nostalgisch bedrijf wordt voortgezet ziet het er toch steeds meer uit als normaal openbaar vervoer waarbij het gehele jaar dagelijks wordt gereden.

ROEMENIË

Sibiu. Half september 2007 bleek de interlokale tramlijn naar Rasinari weer in dienst. Gereden wordt van 5 tot 8 uur en van 13 tot 17 uur met een uit Genève overgenomen vierasser. Tijdens de lange pauze staat de wagen bij het eindpunt Cimitir (een keerdriehoek bij het kerkhof) opgesteld omdat de iets verder gelegen remise door fout geparkeerde auto's onbereikbaar is. Voor deze beperkte tramdienst beschikt men over 3 motorwagens en 1 aanhangwagen, allen ex Genève.

Timisoara. In september 2007 werden uit Bremen nog eens 10 Wegmann tramstellen overgenomen. Zie voor de nummers bericht Bremen in HOV/RN 588. In totaal heeft men nu 28 van deze stellen.

SLOWAKIJE

Banska Bystrica. Een nieuw vervoerbedrijf nam het op 1.1.2006 opgeheven trolleybusbedrijf over en hervatte op 10.10.2007 de dienst op 2 lijnen. In drie gedeelten op drie verschillende data in december 2007 kwamen nog eens 5 lijnen in bedrijf.

Bratislava. In totaal werden 25 gelede Tatra motorrijtuigen type K2 uit de serie 7000 gemoderniseerd tot type K2S en omgenummerd tot de serie 7101 – 7125.

SPANJE

Alicante. Aansluitend op eerdere berichten in HOV/RN 584 en 586: de zijlijn naar Cabo de las Huertas kwam op 16.6.2007 in dienst. En op 30.7.2007 werd de tramdienst op de lijn naar El Campello met 8 halten verlengd tot Creueta. Hier wordt nu overstapt op de dieseltrein naar Denia. De volgende stap is de elektrificatie van het traject Creueta – Altea. De dieseldienst wordt dan ingekort tot Altea – Denia. Gezien de 3 uur frequentie op dit spoortraject lijkt vertramming niet zinvol.

Al met al bestaat het metersporige tramnet nu uit 3 lijnen:

Tren-Tram. Lijn 1. De hoofdlijn: Mercado Central – Campello – Venta Lanuza – Creueta, waarbij alleen aan de belangrijkste halten wordt gestopt.

Tranvia de la Costa. Lijn 3. Een versterking van lijn 1 op het traject Mercado Central – Campello – Venta Lanuza. Aan alle halten wordt gestopt.

Playa de San Juan. Lijn 4. Het traject langs de kust: Puerta del Mar – La Isleta waarbij vanaf La Isleta via de route van de lijnen 1 en 3 wordt doorgereden tot Lucentum en van daar via de nieuwe zijlijn tot de Avenida Naciones.

Norte. Lijn 9. Dit is de in Creueta op lijn 1 aansluitende dieseldienst Benidorm – Altea – Denia.

Rest nog de aanleg van de grote lus in aansluiting op het eindpunt Avenida Naciones van lijn 4.

Barcelona. Met de verlenging van lijn T5 op 8.9.2007 vanaf Sant Joan Baptista tot Gorg is deze lijn nu voltooid.

Palma de Mallorca. Een lezer laat ons weten dat het met de pas geopende metro een en al ellende is. Er is bij de aanleg geen rekening gehouden dat het ook op Mallorca wel eens stevig kan regenen en de afvoer van het overtollige hemelwater is dan ook in totaal onvoldoende mate geregeld. Na een recente regenperiode kwam dan ook enige tijd geleden het metroverkeer tot stilstand. Het gaat vele euro's kosten om het probleem te verhelpen en men verwacht niet eerder dan dit voorjaar weer te kunnen gaan rijden.

Parla. Op 8.9.2007 werd de tramlijn vanaf Parque Parla Est met 3,3 kilometer verlengd tot Poligono Industrial Ciudad de Parla. De lijn heeft nu een lengte van ± 8 kilometer. Van de ringlijn ontbreekt alleen het ± 1 kilometer lange gedeelte Poligono Industrial – Plaza de Toros met de tussenhalte Parla Norte waar een tweede overstappunt komt op de voorstadlijn C 4 van de RENFE. Bij het verschijnen van deze editie is dit gedeelte mogelijk al geopend.

Valencia. Tramlijn 6, waarover wij berichtten in HOV/RN 584, kwam op 27.9.2007 in dienst.

Vélez Málaga. De nieuwe tramlijn functioneert goed, zo bericht ons een lezer. Er wordt alleen in de winter spaarzaam gebruik van gemaakt. In de zomer zijn er meer passagiers. Al eens eerder schreven wij over het plan de tramlijn in Torre del Mar te verlengen naar Rincon de la Victoria en vandaar te laten aansluiten op de toekomstige tram van Málaga. Ook is er een plan om de lijn door te trekken naar Vélez Málaga Noord naar het oude stationnetje van een opgeheven buurtspoorlijn en verder de bergen in tot net over de provinciegrens van Granada.

Zaragoza. In 2009 wordt begonnen met de aanleg van een noord/zuid tramlijn van Valdespartera via het centrum naar Parque Goya. De planning is dat de lijn in 2011 in dienst komt.

TSJECHIË

Brno. Op 11.9.2007 werd motorrijtuig 1901 afgeleverd. Een vijfdelige tram van het type Skoda T13. Tot 2011 komen er 20.

Praag. De 4 in 1977 afgeleverde lagevloer Tatra motorrijtuigen 9101 – 9104 (type RT6N1) worden te koop aangeboden. Ze hebben in Praag nooit in de personendienst gereden en worden beschouwd als een miskoop. Belangstelling is er vanuit Szeged en Poznan. Poznan is naar ons weten het enige bedrijf waar dit type tram dienst doet. De financiering is rond voor de verlenging van metrolijn A naar de luchthaven van Praag. Dit 12,8 kilometer lange traject met 8 stations wordt tussen 2009 en 2018 in twee gedeeltes aangelegd, waarvan het eerste deel in 2013 in dienst komt.

TUNESIË

Tunis. Alle 30 lagevloermotorrijtuigen 401 – 430 werden door Alstom afgeleverd. Er werden er 9 bijbesteld die in 2008 volgen. Voor een latere uitbreiding van het tramnet zijn nog eens 16 trams nodig. De vijfdelige Citadis 302 motorrijtuigen verschenen vanaf 17.9.2007 in de personendienst op lijn 1 wat op 25.10.2007 aanleiding was voor een officieel feestje. Later komen ze ook in dienst op de nieuwe lijn 6. Samen met lijn 1 vormt lijn 6 het zogenaamde zuidelijke net. De halten worden voor het lagevloermaterieel aangepast. Slechts enkele halten hebben hoge halteperons wat deze operatie vereenvoudigt en tijdelijk gezamenlijke inzet met hogevloermaterieel mogelijk maakt. De lagevloertrams hebben één stuurstand met aan beide zijden deuren waardoor de rijtuigen kont-aan-kont gekoppeld ingezet worden. Het hogevloermaterieel bestaat uit 135 driedelige motorrijtuigen, lijkend op de serie 6000 uit Hannover, vanaf 1985 geleverd in vier series door Duewag, MAN en Siemens.

Na het opheffen van het voorgaande trambedrijf in 1960 werden er vanaf 1970 plannen gemaakt voor de aanleg van een sneltramnet (métro léger) dat tussen 13.10.1985 (opening lijn 1) en september 1992 met verlengingen tot in 1995 tot stand kwam. Het tramnet werd bovengronds aangelegd waarbij enkele belangrijke hoofdwegen en spoorlijnen zijn ondertunneld. In de vier korte tunnels bevinden zich geen halten. De sporen liggen overal op een vrije baan in het midden of langs de weg, in het centrum zijn de sporen afgescheiden. Enkele halten hebben hoge halteperons. Het sneltramnet bestaat uit 5 lijnen en 2 spitslijnen.

lijnnet Tunis	
lijn:	route:
1	Tunis Marine – Ben Arous
2	Place Barcelone – Ariana
3	Place Barcelone – Ibn Khaldoun
4	Tunis Marine – Denden
5	Place Barcelone – Intilaka

Te onderscheiden valt het zuidelijke net met lijn 1 en het noord/west net met de overige lijnen die in het centrum voor het station samen komen op de Place Barcelone. De lijnen 2 – 5 rijden een lus door het centrum met 3 halten met aan de noordzijde het viersporige tramstation République. Lijn 4 takt van deze lus af naar het gemeenschappelijke eindpunt Tunis Marine met lijn 1. Lijn 3 volgt de route van lijn 5 in noord/westelijke richting en takt daar af naar Ibn Khaldoun. Door het lustraject in het centrum zijn een aantal variaties in de lijnvoering mogelijk. Zo zijn er in de spits 2 lijnen die het zuid net met het noord net verbinden.

spitslijnen	
lijn:	route:
12	Ouardia – 10 Décembre 1948

14	Ouardia – Denden
----	------------------

Om de centrumlus te ontlasten wordt deze in de spitsuren niet door lijn 2 bereiden. Daarbij te bedenken dat er op dat moment vaak meer dan 3 trams per 5 minuten door het centrum rijden.

In oktober 2005 werd begonnen met de aanleg van een nieuwe tramlijn. Aftakkend van lijn 1 wordt dit lijn 6 naar El Mourouj. Deze nieuwe lijn 6 komt naar verwachting in oktober 2008 in dienst. Een verlenging van lijn 4 vanaf Denden naar de campus van de universiteit in La Manouba komt in 2009 in dienst. Verder zijn er plannen om lijn 5 te verlengen. Vanaf Intilaka naar Mnihla, een kort stukje waarbij in Mnilha een overstappunt komt op de geplande voorstadlijn D. Aan de andere kant wordt lijn 5 vanaf Place Barcelone via Tunis Marine doorgetrokken in noordelijke richting naar Ennasr waardoor er in het centrum een tweede noord/zuid verbinding ontstaat.

Met het normaalspoor en meterspoor spoorwegnet als basis wil men de komende 15 jaar een voorstadnet met een lengte van ± 85 kilometer aanleggen. Dit onder de naam Réseau Ferrovieair Rapide (RFR). In Tunis komt er dan naast het centraal station bij de Place Barcelone een tweede knooppunt op de plaats van het huidige goederenstation. Er is sprake van lijnen naar Hammam-Lif – Borj Cédria (lijn A, de enige meterspoorlijn), een diesellijn die wordt geëlektrificeerd en waarvoor nieuw materieel moet komen en naar Ben Arous – Bir Kassaa – El Mourouj (eindpunt tramlijn 6) – Mohhamedia (lijn C). Verder een lijn D (Tunis – Gobaa – Mnihla), een lijn E (Tunis – Ezzouhour – Essijoumi) en lijn F (Tunis – Bourjil – Ariana).

U mist in deze opsomming lijn B. Deze letter is gereserveerd voor de bestaande TGM lijn (Tunis – La Goulette – La Marsa). Maar..... Deze spoorlijn verbindt het ± 10 kilometer landinwaarts gelegen Tunis met de plaatsen La Goulette en La Marsa aan de Middellandse Zee. Een verbinding met een lange geschiedenis.

Op 31.8.1872 kwam tussen Tunis en de havenplaats La Goulette een stoomtram in dienst die later langs de Golf van Tunis werd doorgetrokken tot La Marsa. Deze lijn volgde een route langs de noordkant van het tussengelegen Lac de Tunis. Rond 1900 werd in het meer de vaargeul uitgebaggerd waarvan de grond werd gebruikt voor de aanleg van een dam, dwars door het meer. Op de dam werden een spoorlijn en een weg aangelegd. De nieuwe lijn sloot in La Goulette aan op de bestaande lijn naar La Marsa en werd in 1910 geëlektrificeerd. Nadat in 1961 de lijn rond de noordkant van het meer werd gesloten werd de TGM lijn in 1975 in Tunis ingekort tot Tunis Marine en heeft sindsdien een lengte van 19½ kilometer. Sinds 1977 rijden op deze lijn 18 door MAN/Siemens gebouwde tweedelige elektrische motorrijtuigen. In 1981 werd de TGM overgenomen door de SMLT (Société du Métro Léger Tunis) die in 2003 samsmolt met het busbedrijf SNT (Société Nationale des Transports) tot STT met de naam Transtu. De spoorlijn over de dam is dus eigendom van het zelfde bedrijf dat het sneltramnet exploiteert en de kans lijkt groot dat deze lijn wordt omgebouwd tot tramlijn.

TURKIJE

Eskisehir. Het vervoer heeft zo'n omvang aangenomen dat het uit 18 Cityrunners bestaande wagenpark onvoldoende is. Omdat op de tweedehands markt niets geschikt te vinden was, werden 4 Cityrunners bij Bombardier nabesteld.

Istanboel. Via de haven van Rotterdam (zie ook bericht Keulen in HOV/RN 588) werden in oktober 2007 nog eens 6 Stadtbahn motorrijtuigen uit Keulen verscheept: 2004, 2007, 2018, 2023, 2027, 2036. Volgens de laatste berichten volgen er nog eens 12 wat de stand op 24 brengt. Maar er werd ook nieuw materieel besteld. Alstom levert vanaf 2009 tot 2011 30 (+ 6 optie) lagevloertrams van het type Citadis. Het worden driedelige trams met een lengte van 28,2 meter, 2,65 m. breed en koppelbaar. Voor de uitbreiding van het metronet werden bij Alstom 17 vierdelige metrotreinstellen van het type Metropolis besteld. De aflevering begint in de tweede helft van 2009.

VERENIGDE STATEN (USA)

Baltimore. De tramdienst Penn Station – Mt.Royal werd op 26.8.2007 door het centrum verlengd tot Camden Yards.

Charlotte. Op 24, 25 en 26.11.2007 vond de opening plaats van LYNX, een tramlijn waarvoor Siemens 16 S70 lagevloer motorrijtuigen leverde.

Dallas. In plaats van alle 95 motorrijtuigen 101 – 195 te verlengen met een lagevloer tussenbak worden er dat maar 38. In plaats daarvan bestelde men bij Kinki Sharyo 18 achtassige motorrijtuigen met een lagevloer tussendeel.

Jersey City. Vanaf het eindpunt 22th Street in Bayonne wordt de tramlijn met 1,6 kilometer verlengd tot 8th Street. Met de aanleg wordt binnenkort begonnen, de opening is in 2009.

Minneapolis. Na het in dienst stellen van de 3 bij Bombardier nabestelde lagevloertrams (waarvan men er nu 27 heeft) kon in de spitsuren de frequentie worden verhoogd tot 7 minuten.

New Orleans. Stad en trambedrijf herstellen langzaam na de orkaan en overstromingen van augustus 2005. De Canal Streetlijn is weer over de gehele lengte in dienst. Dagelijks wordt op alle uren om het kwartier gereden. Op de Riverfrontlijn pendelt maandag t/m vrijdag één motorwagen om de 37 minuten, in de weekenden wordt met twee motorwagens elke 18½ minuut gereden.

Op maandag 12.11.2007 haalde een luid bellend motorrijtuig 900 zelfs het Nederlandse RTL4 journaal met het bericht dat in het voorafgaande weekend de St.Charles Street lijn weer in bedrijf was gekomen wat door de bevolking ervaren wordt als een hervatting van het normale leven. Een symbolische beleving: er is nog veel schade niet hersteld en alle tramlijnen zijn nog niet in bedrijf.

New York. Op 12.4.2007 werd begonnen met de aanleg van het ± 13 kilometer lange nieuwe metrotraject onder Second Avenue. De plannen voor deze lijn dateren uit 1929 en ruim 30 jaar geleden werd al een kort stukje tunnel aangelegd. Om verschillende redenen is de aanleg meerdere keren stilgelegd of zo u wilt: onderbroken. Een eerste steen voor de geheel ondergrondse

lijn werd dan ook met veel gevoel voor historie in de al bestaande tunnel gelegd. Het traject tussen Hannover Square en 125th Street wordt in vier fasen tot 2020 aangelegd.

Uit een eerdere optie werden bij Alstom en Kawasaki 620 metrorijtuigen type R160 besteld (Alstom: 360, Kawasaki: 260). Ze worden geleverd in 2008/2009.

Norfolk. Na jarenlang gesteggel over de financiering is dit nu geregeld en kon met de aanleg van de 12,4 kilometer lange tramlijn worden begonnen. De opening is in 2010. "The Tide", zo wordt de lijn genoemd, volgt op de route Medical Center – York Street – Government Center – Harbor Park – Ingleside – Newton Road de Interstate Road 264 met in het centrum van Norfolk een bochtig nieuw aan te leggen tracé. Daarna wordt tot aan het eindpunt Newton Road aan de grens met de buurgemeente Virginia Beach het tracé van de vroegere Norfolk Southern Railroad gebruikt. Nog niet bevestigde berichten spreken over een bestelling van 9 lagevloermotorrijtuigen type S70 bij Siemens.

Philadelphia. Sinds maart 2007 worden op lijn 15 naast de PCC's ook Kawasaki motorrijtuigen ingezet. De aanvullende/vervangende busdienst kwam te vervallen. Werd eerder aangegeven dat het om een tekort aan personeel ging, nu blijkt dat van de 18 gemoderniseerde PCC's slechts ongeveer de helft dienstvaardig is. Technische problemen. In aflevering is de serie lagevloer trolleybussen 800 – 837 met een elektrische installatie van Vossloh-Kiepe. Als medio 2008 de serie compleet is wordt de trolleydienst op de lijnen 59, 66 en 75 hervat. De oude AM-General trolleybussen uit 1978/1979 werden gesloopt.

Pittsburgh. Alle 55 Siemens/Duewag motorrijtuigen werden door CAF gereviseerd, gemoderniseerd en technisch aangepast aan de nieuwe CAF motorrijtuigen.

Portland. De 3 tweerichting Inekon 12T "Trio" lagevloermotorrijtuigen 008 – 010 kwamen in mei/juni 2007 in dienst bij Portland Streetcar. Net als de aanwezige Skoda trams 001 – 007 hebben de 008 – 010 verschillende kleuren, waarbij elke wagenbak een andere kleur heeft.

In aanleg is een nieuwe 10½ kilometer lange tramlijn die bij Gateway Junction aftakt in zuidelijke richting naar Clackamas, Town Center. Het nieuwe traject komt in 2009 in dienst. In het stadsdeel Waterfront werd op 17.8.2007 de verlenging Gibbs Street – Lowell Street in gebruik genomen.

Saint Louis. Tegenover St.Louis, aan de andere zijde van de Mississippi rivier, ligt St.Charles. Een projectontwikkelaar bouwt hier het stadsdeel New Town met hoogwaardige woningen in nostalgische stijl. Uit South Lake Tahoe werden 9 PCC's ex San Francisco overgenomen. Die stonden daar ergens opgeslagen. Een nieuwe nostalgische tramlijn bij de burens? Een plan voor zo'n lijn lijkt gezien de slechte staat van het materieel (de trams hebben meer dan 20 jaar stil gestaan) niet reëel. Waarschijnlijk worden ze uiterlijk opgeknapt en geplaatst als winkeltjes of eethuisjes.

Seattle. De nieuwe tramlijn wordt vanaf het ondergrondse centrumeindpunt West Lake Center met 4,8 kilometer ondergronds verlengd via het Husky Stadion naar het Universiteitsziekenhuis van de staat Washington. Als de financiering rond komt (de federale staat draagt 50% van de kosten) kan met de aanleg van deze verlenging in 2008 worden begonnen en wordt het ziekenhuis in 2013/2014 per tram bereikbaar. Voor de lijn naar Tukwila (opening 2009) en de latere verlenging naar de luchthaven werden in 2006 door Kinky Sharyo vanuit Japan twee motorrijtuigen geleverd. De overige 33 worden gebouwd in Everett. Hier wordt een montagehal gehuurd van de vliegtuigbouwer Boeing. Met onderdelen uit Japan en van Amerikaanse toeleveranciers worden de trams hier samengebouwd. Deze tijdelijke fabriek heeft voor jaren werk. Voor de verlenging naar het ziekenhuis zijn nog eens 27 trams nodig. Ambitieuze plannen omvatten een verdere groei met 80 kilometer tramlijn, waarvoor dan een kleine 200 trams besteld moeten worden. Naast dit trambedrijf van Sound Transit werd in december 2007 de South Lake Union tramlijn geopend op de route West Lake Center – Falview Avenue waarvoor Inekon in september en oktober 2007 de 12T motorrijtuigen 301 – 303 leverde. Op 18.9.2007 was de perspresentatie. De drie wagens hebben elk een verschillende kleur. En als de historische Waterfront Streetcar weer nieuw leven wordt ingeblazen (zie HOV/RN 572) zijn er straks drie verschillende trambedrijven actief.

ZWEDEN

Norrköping. Na de verlenging van lijn 2 naar Ljura, waarbij de lus in Klingsberg niet meer wordt bereden, wordt verder gewerkt aan de verlenging naar Ringdansen. Dit nieuwe traject komt in twee etappen in dienst: in 2008 tot Hageby en in 2010 tot Ringdansen. Vanaf Klingsberg heeft de nieuwe lijn een lengte van 3, 63 kilometer. De verlaten lus in Klingsberg bleef met het tramnet verbonden en het is niet uitgesloten dat op een later tijdstip hier weer trams gaan rijden.

Stockholm. Het uit ongeveer 25 buslijnen bestaande busnet wordt in het centrum van Stockholm gedragen door de vier hoofdlijnen 1 – 4.

Buslijn 1: Frihamnen – Stureplan – Fridhemsplan – Stora Essingen.

Buslijn 2: Norrtull – Odenplan – Stureplan – Normalmstorg – Slussen – Sofia

Buslijn 3: Karolinska sjukhuset – Slussen – Södersjukhuset

Buslijn 4: Gullmarsplan – Zuidstation – Hornstull – Fridhemsplan – Odenplan – Karlaplan – Radiohuset.

In het centrum volgen ze veelal de trajecten van de op 3.9.1967 opgeheven tramlijnen (invoering rechtsverkeer). De vier hoofdlijnen werden ingesteld tussen 1998 en 2004 en hebben tegenwoordig een aandeel van 56% in het busvervoer. Kenmerk zijn de 124 blauwe gelede lagevloerbussen die overdag om de 6 – 7 minuten aan de haltes verschijnen. Voor zover mogelijk werden voor deze lijnen vrije busbanen aangelegd maar de beoogde reissnelheid van 18 km/u werd nooit gehaald. Maximaal is dit 15 km/u met als dieptepunt op een deel van lijn 4 een gemiddelde snelheid van 10 – 11 km/u. Met een aandeel van 22% (60.000 passagiers op een werkdag) is lijn 4 de drukste lijn. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de laatste jaren studies zijn verricht om enkele zwaar belaste buslijnen te vertrammen. Buslijn 4 lijkt als eerste kandidaat voor zo'n operatie. Tussen Hornstull en Fridhemsplan komen er dan tramsporen op de hoge brug over de Västerbron. Bij Karlaplan wordt in noordelijke richting

afgebogen naar Värtan waar het oude havengebied tot woongebied wordt ontwikkeld. Bij Ropsten eindigt de Lidingölijn waarop kan worden aangesloten. Men heeft berekend dat een tramlijn "4" met een lengte van ± 14 kilometer goed is voor 100.000 reizigers per (werk)dag. Eerder schreven wij over het plan om de Djurgårdlijn (nu museumlijn) weer in normale exploitatie te nemen met een verlenging tot het Centraal Station en verder in westelijke richting via Fridhemsplan naar Hornsberg. Deze plannen, door enkele tramfabrikanten in de vakpers gesteund met computeranimaties met hun trams in beeld, zetten Stockholm op de kaart waar in de toekomst mogelijk weer trams door het centrum gaan rijden.

De tram uit Madrid (zie HOV/RN 587) was motorrijtuig 169. Na zijn gastoptreden in Stockholm stond het rijtuig in oktober 2007 nog op een beurs in Jönköping en keerde toen terug naar huis.

ZWITSERLAND

Basel. De Be4/4 motorrijtuigen 477 – 502 krijgen een revisiebeurt. De 495 diende hiervoor als proefwagen en kreeg daarbij een lichter gekleurd interieur en zitplaatsen zoals in de Combino's. Sinds 9.12.2007 rijdt lijn 2 op maandag t/m vrijdag tot ± 20.00 uur weer door tot Eglisee. De inkorting, een jaar eerder, met in de spitsuren een bediening door lijn 1, leidden tot veel protesten. Er is nog veel te regelen over de verlenging van lijn 8 naar Wei lam Rhein. Vooral geld. Allerlei kredieten en subsidies zijn afhankelijk van het starten van de werkzaamheden in 2008. De gemeenten Basel en Weil moeten nog een positieve beslissing nemen. De weerstand in Kleinhüningen kan worden uitgeruild tegen de aanleg van een nieuwe rondweg voor het vrachtverkeer.

Bern. Aan de Bolligenstrasse wordt een nieuwe tramremise gebouwd dat vanaf de Guisanplatz met een 400 meter lang nieuw spoortraject bereikbaar is. Met het in gebruik nemen van dit nieuwe complex wordt de remise Burgernziel gesloten. In de vroegere remise Weissenbühl werd op 19.9.2007 door de Tramverein Bern een trammuseum geopend. Twaalf museumtrams staan hier opgesteld. Bij wegwerkzaamheden in Brünnen werden in november 2007 de eerste rails gelegd voor de Tram Bern West. Officieel beginnen de werkzaamheden in april 2008 en worden tot 2010 in een aantal fasen uitgevoerd.

Over reclame uitingen leest u zelden in deze rubriek. Maar iets bijzonders willen wij u niet onthouden. De firma Pfister is al 125 jaar een begrip op het gebied van meubels en woninginrichting. Dat was vanaf oktober 2007 tot eind januari 2008 merkbaar in aanhangrijtuig B 322. De houten zittingen waren vervangen door lederen fauteuils en een sofa. Sfeervolle staande lampen, gordijnen en een parketvloer maakten het interieur compleet.

Bij Siemens werden 21 zevendelige Combino motorrijtuigen van het verder ontwikkelde type Combino Classic besteld. Na de renovatie van de 15 eerder geleverde Combino's heeft men voldoende vertrouwen in deze fabrikant en het tramtype. De 100% lagevloertrams met een lengte van 42 meter (11 meter langer dan de eerste serie Combino's) en een breedte van 2,30 meter worden geleverd in 2009-2010.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. Alle NINA treinstellen 525.015 – 525.027 rijden nu in verlengde vorm als vierdelige stellingen.

Bern-RBS. Regionalverkehr Bern – Solothurn. Men vraagt offerten voor de levering van 9 lagevloer tussenbakken voor de motorrijtuigen Be4/8 81-89. Deze rijden op lijn G: Zytglogge – Worb.

In 2013 wordt het 100-jarig jubileum gevierd van lijn G. Door een plaatselijke vereniging wordt moeite gedaan om het uit 1913 daterende motorrijtuig Be4/4 36 (ex CFe4/4 101) terug te krijgen. Het verblijft sinds 1988 bij de MOB waar het nu buiten dienst staat.

Genève. Op 9.12.2007 kwam het eerste gedeelte van de TCMC (Tramway Cornavin – Meyrin – CERN) in dienst tussen Cornavin en Avanchet. Eind 2008 wordt doorgereden tot Meyrin, eind 2009 tot CERN.

Lausanne. De officiële opening van lijn M2 is op 18.9.2008. De drie daarop volgende dagen is er een openingsfeest.

Zürich. Twaalf nog af te leveren Cobra trams krijgen een afwijkende beschildering ten behoeve van hun inzet op lijn 10, de Glattalbahn van de Verkehrsbetriebe Glattal AG. Omdat deze trams ook in Zürich rijden en men daar prijs stelt op een uniforme uitstraling is gekozen voor dezelfde kleuren blauw en wit. De sporensituatie op de Stadelhoferplatz wordt gewijzigd. Er komt meer ruimte voor de trams van de Forchbahn (lijn S18) die het plein tegen de klok in gaan berijden. Door nieuwe spoorverbindingen kan de keerdriehoek bij het Opernhaus vervallen. De werkzaamheden vinden plaats in 2009.

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

CAO-conflict

In de voorgaande editie eindigden wij met het nieuws dat DB en GDL op hoofdlijnen overeenstemming hadden bereikt over een nieuwe CAO voor rijdend personeel. Sindsdien werkt men in betrekkelijke stilte aan het uitwerken van de afspraken. Beide partijen beloofden zelfs alle rechtszaken over en weer te staken. Ook beide andere bonden (Transnet en GDBA) werden in de onderhandelingen betrokken om de verhoudingen tussen de diverse CAO's te markeren, hetgeen soepel lukte. Het kwam in deze kerst-achtige sfeer dan ook als een donderslag bij heldere hemel dat GDL de onderhandelingen op 19 december voor mislukt verklaarde. Even leken de verhoudingen weer volledig verstoord, waarbij de modder vanuit beide kanten weer in de rondte spoot. Nadat *Bundesminister* Tiefensee op 21 december met beide partijen een hartig woordje sprak konden de onderhandelingen weer vlot getrokken worden. De door beide partijen gestelde deadline van 7 januari werd evenwel niet gehaald, waardoor korte tijd opnieuw stakingen dreigden. GDL en DB besloten echter verder te onderhandelen, want men was elkaar voldoende genaderd om voor eind januari een volledige overeenstemming te verwachten. In de volgende editie hopen we een positief resultaat te kunnen melden.

Beursgang

De besluitvorming over de vorm waarin de beursgang van DB zal plaatsvinden is uitgesteld tot in ieder geval februari, dus het kan nog later worden. Ondertussen blijft DB op “beursgang-koers”. In het economisch magazine “Capital” maakte DB bekend de ambitie te hebben om de omzet te laten groeien van nu ruim € 31 miljard naar € 40 miljard in 2012. De winst moet in diezelfde periode groeien van nu € 2,1 miljard naar € 3,4 miljard. Dit wordt deels bereikt door een halvering van de bedrijfsschulden (nu bijna € 20 miljard) en een groei van het eigen vermogen van nu € 9,2 miljard naar € 21,5 miljard. Het hiervoor benodigde geld moet komen van winstgroei bij de divisies *Fernverkehr*, *Schenker* en *Netz*. Vooral de gewenste winstgroei bij het infrabeheer is opvallend, want die moet komen uit een toename van het aantal treinen en een verhoging van de gebruiksvergoeding. Of dit ook gaat lukken is de vraag, want de Duitse *Trassenpreise* zijn nou niet de laagste van Europa en na *echte* opening van het Belgische en Franse spoorwegnet krijgen de private vervoerders de beschikking over alternatieve routes.

Overig nieuws

- Het *Statistisches Bundesamt* heeft berekend dat de kaartverkoop in regionaal spoorvervoer, trams, metro's en bussen dit jaar een bedrag van € 10,2 miljard in het laatje bracht. Een stijging van 4,4% ten opzichte van 2006 en tegelijkertijd een nieuw record. Het aantal reizigers nam met 0,3% toe tot 10,5 miljard bij een gemiddelde reisafstand van 9,8 kilometer. Het aantal reizigerskilometers kwam daarmee op 98,1 miljard, een groei van 1,1%. Per reizigerskilometer wordt in Duitsland dus 10,4 eurocent betaald door de reiziger, fors minder dan in Nederland (circa 14 eurocent). Opvallend was de sterke vervoergroei bij de 65 regionale spoorvervoerders: het aantal reizigers steeg hier met 4%. Ook de 62 stadsvervoerders met een tram- of metrosysteem noteerden een hogere groei, namelijk van 1,4%. In het busvervoer was sprake van een daling van het aantal reizigers met 0,7%. Conclusie: met railvervoer kunnen nieuwe reizigers gelokt worden, met busvervoer lukt dat door de bank genomen niet.
- De parlementsfractie van *Die Linke*, zeg maar een gematigde versie van de SP, heeft de *Bundesregierung* opgeroepen de BTW op het openbaar vervoer te verlagen. Anders dan in Nederland geldt voor het Duitse OV namelijk het hoge tarief van 19%. Het verlies aan inkomsten kan worden opgevangen door stijgende BTW-inkomsten ten gevolge van de stijgende benzine- en dieselprijzen. Het Kabinet heeft nog niet gereageerd.
- Op 20 december ontspoorde tussen Rosenheim en Kufstein de eerste 8 wagens van een goederentrein. Omdat de laatste, overigens niet ontspoorde wagon beladen was met vuurwerk werd groot alarm gegeven, dat gelukkig loos bleek te zijn. Het opruimen van de rommel duurde anderhalve dag, waarbij het treinverkeer zoveel mogelijk werd omgeleid over Salzburg en Mitlenwald.
- Op 8 december brak ter hoogte van het goederenstation van Fürth de *RegionalExpress Würzburg – Nürnberg*. Beide treindelen kwamen door het breken van de remleiding weliswaar automatisch tot stilstand, maar door verschil in de remvertraging botsten ze met geringe snelheid op elkaar. Er vielen gelukkig geen gewonden. Een journalist (en tevens spoorweghobbyist) van de *Nürnberger Zeitung* dook in de materie en ontdekte dat dit in 2006 37 maal was gebeurd en tot en met september 2007 18 maal. In beide jaren betrof dit drie reizigerstreinen. De oorzaak is doorgaans een breuk van de koppeling; in andere gevallen bleken de wagons achteraf onzorgvuldig gekoppeld te zijn. Navraag bij machinisten leerde de journalist dat er wel meer onzorgvuldigheden optreden: ICE-machinisten klagen over defecte ruitenwissers en tyfoons, niet nagevuld ruitensproeimiddel en defecte afdekking van koppelingen. De ICE3-treinstellen blijken regelmatig stoorstromen te veroorzaken die leiden tot storingen in de signaal magneten die seinbeelden overdragen naar de treinen. Het schijnt regelmatig voor te komen dat seinen groen zijn maar de magneet het seinbeeld “rood” doorgeeft, waardoor een noodremming wordt ingezet. In combinatie met onzorgvuldig koppelen kan zo'n noodremming tot gevolg hebben dat de koppelingen breken. In het artikel werden drie van dergelijke gevallen genoemd.
- DB heeft de drukversie van het Duitse spoorboek als pdf-bestand op haar website gezet. Op <http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe> kunt u netplattegronden en dienstregelingstabellen downloaden.
- DB wil in 2008 een samenwerking met het Indische staalconcern Jindal starten. DB gaat helpen met het organiseren van het vervoer en wil zelf op die manier lokale marktkennis opdoen.
- Samen met het Zweedse Green Cargo heeft Railion een nieuwe dochteronderneming opgezet voor het vervoer in en naar Scandinavië. Het nieuwe bedrijf heet **Railion Scandinavia A/S** en wordt in Denemarken gevestigd. De 23 voor Scandinavië geschikt gemaakte locs *Baureihe* 185 komen onder de hoede van het nieuwe bedrijf; zij zullen vooral worden ingezet tussen Maschen (bij Hamburg) en Malmö.
- Nog meer buitenlandse initiatieven, want DB-dochter **EWS** zal in Spanje een nieuw dochterbedrijf onder de Europese werknaam Euro Cargo Rail starten. In combinatie met het reeds in DB-bezit zijnde Transfesa hoopt men een fors aandeel in het Spaanse goederenvervoer te verwerven.
- Op 9 januari vertrok om 15.45 uur lokale tijd een bijzondere Railion-containerrein met bestemming Hamburg-Maschen. De trein vertrok namelijk uit Peking en zal via Mongolië, de Transsiberische spoorweg, Wit-Rusland en Polen rijden, een afstand van meer dan 10.000 kilometer. De verwachte reistijd bedraagt 15 tot 18 dagen, de helft sneller dan een zeeschip. Het betreft een testvervoer, dus werd het vertreksein gegeven door Hartmut Mehdorn.
- De Dortmunder politie heeft op 29 december 7 grafitti-sputters weten te arresteren. Ze werden tijdens hun “artistieke” werkzaamheden betrapt. Omdat de heerschappen hun kunstwerken fotografeerden was het een koud kunstje om ook andere “verfraaiingen” op te lossen.
- De stichting die de tentoonstellingstrein over de rol van de spoorwegen bij de deportaties in de Tweede Wereldoorlog (*Zug der Erinnerung*) organiseert beklaagde zich erover dat zij voor het gebruik van sporen en stations een gebruiksvergoeding van circa € 50.000 moet betalen. Het *Bundesministerium* zocht de zaak uit en concludeerde dat alles in orde was. Elke gebruiker van het spoorwegnet moet hier immers voor betalen. Op de morele kant van de zaak werd commentaar geweigerd.
- Een charmantere actie had DB op 17 december in petto. Op station Berlin Südkreuz werden rode rozen uitgedeeld aan reizigers ter gelegenheid van het omdopen van het stationsplein in Hildegard Knef-platz.

Regionaal reizigersvervoer

Algemeen

De *Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV)* heeft de strijd aangeboden met de verplichting om het DB-tarief te accepteren. Net als in Nederland zijn de regionale vervoerders verplicht het DB tarief voor regionaal vervoer te

accepteren tegen door DB opgestelde voorwaarden. DB verzorgt bovendien de doorbetaling van de opbrengsten, waardoor men inzicht heeft in de opbrengsten van haar concurrenten. De private vervoerders hebben hierdoor een concurrentie-nadeel. Men eist nu dat er een door een neutrale partij ontwikkeld tariefsysteem komt waarbij die neutrale partij ook de verrekening van de opbrengsten verzorgt. Mocht DB hier niet vrijwillig aan meewerken dan gaat men de politiek vragen de spoorwegwet aan te passen. Omdat de BAG-SPNV bestaat uit de opdrachtgevers voor regionaal spoorvervoer is dit geen loos dreigement. Een *position paper* hierover is te lezen op http://spnv.de/website/cms/upload/positionen/Pos07-12-18_TarifVertrieb.pdf.

Hamburg

- De op 9 december geopende S-Bahn-verbinding naar Stade kende in de eerste week ondanks wekenlange proefritten veel storingen en vertragingen. Desondanks is de lijn zo succesvol dat de treinen al na een week uitpilden. De **S-Bahn Hamburg** reageerde hier snel op door al na één week een aantal treinen te verlengen. De technische problemen zijn inmiddels grotendeels opgelost, alleen de omschakeling van bovenleiding naar 3^e rail verloopt nog onvoldoende soepel.
- De Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG (**AKN**) kent een voortdurende stijging van het aantal reizigers. De komende tien jaar verwacht men zelfs een groei van 40% naar 19,6 miljoen reizigers! Om die groei aan te kunnen wordt flink geïnvesteerd. De *Stammstrecke* Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt zal integraal worden uitgebouwd tot dubbelspoor. Daarnaast pleit men voor de aanleg van een zijlijn van de *Stammstrecke* naar het vliegveld Fuhlsbüttel.
- Nog meer positief nieuws van de **AKN**, want met vakbond GDL is een akkoord bereikt over een nieuwe CAO die tot eind 2009 geldt.

Bremen

- Een week later dan oorspronkelijk de bedoeling was werd op 16 december de 10 kilometer lange spoorlijn Farge – Vegesack na 46 jaar weer voor reizigersvervoer in gebruik genomen. Exploitant **NordWestBahn** rijdt nu een starre halfuurdienst over de lijn. Het opknappen van de infrastructuur, waarbij de maximum snelheid werd verhoogd naar 80 km/h en 7 haltes werden (her)aangelegd, kostte zo'n € 20 miljoen. De rijtijd bedraagt 18 minuten, wat twee maal zo snel is als de vroegere buslijnen. In 2011 moet de lijn zijn geëlektrificeerd en wordt de treindienst (dan met elektrisch materieel) opgenomen in de nieuwe S-Bahn Bremen.

Niedersachsen:

- De Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (**EVB**) deelde op 18 december ontbijtpakketten uit aan haar reizigers. Door de problemen met de nieuwe S-Bahn naar Stade liepen de EVB-reizigers flinke vertragingen op, zodat een goedmakertje op z'n plaats was. Tevens was dit een mooie manier om de uitbreiding van de treindienst onder de aandacht te brengen. Voor de fotograaf interessant is de nieuwe zondagse rit van Bremervörde (v 5.35) naar Hamburg Hbf, die met een dubbeldekscompositie van metronom wordt uitgevoerd. Dit materieel komt met een eveneens nieuwe late zaterdagse rit (v 0.07) vanuit Hamburg Hbf.
- Het *Landesverkehrsministerium* heeft een verzoek gekregen om de **Transrapid**-testbaan in Lathen weer te mogen gebruiken voor reizigersvervoer. Dit is nodig om het materieel voor de in München geplande magneetweef-treinverbinding te kunnen testen. Het ministerie onderzoekt nu of de veiligheid voldoende is gewaarborgd. Het testvervoer lag na het ongeluk in september 2006 stil.

Mecklenburg-Vorpommern

- De treindienst op de **Rügensche Kleinbahn** werd op 31 december tijdelijk beëindigd omdat het contract met de oude exploitant RükB afliep. De Pressnitztalbahn GmbH is weliswaar al gecontracteerd als nieuwe vervoerder, maar omdat er nog een procedure tegen de gunning van het vervoercontract loopt mag dit bedrijf de exploitatie niet starten. Een uitspraak wordt niet voor begin februari verwacht. Een vervangende busdienst werd aanvankelijk niet ingericht. Er was formeel immers geen exploitant en dus was niemand hier verantwoordelijk voor. Inmiddels hebben de gemeenten in deze leemte voorzien. Net als in Noord-Brabant blijkt dus eens te meer dat het aanbesteden van vervoercontracten een vak is.

Brandenburg

- Het *Bahnkunden-Verband*, zeg maar het Duitse ROVER, heeft de deelstaat verzocht het tot nu toe geheime vervoercontract met DB Regio openbaar te maken. Aanleiding voor dit verzoek is het onderzoek dat de EU naar de onderhandse gunning van het vervoercontract is gestart.
- De **Prignitzer Eisenbahn** (PEG) nam op zaterdag 12 januari afscheid van de laatste Uerdinger railbus. Met de T12 werden speciale ritten Pritzwalk – Meyenburg – Plau am See gereden. Twee dagen later verliep de revisietermijn. De T11, waarvan de revisietermijn nog niet verlopen is, blijft beschikbaar als nostalgisch voertuig. De speciale ritten wil de PEG ook benutten aandacht te vestigen op de lijn Plau am See – Meyenburg – Karow (Mecklenburg) – Priemerburg. Ook op hemelvaartsdag wordt deze lijn feestelijk heropend.

Sachsen

- De aanbesteding van de treindienst Leipzig – Geithain is gewonnen door Veolia-dochter Harz-Elbe Express (HEX). Het contract gaat in april 2008 in en duurt tot december 2009, met een optionele verlenging met 2 jaar. Het vervoer wordt nu nog verricht door de Lausitzbahn, eveneens een Veolia-dochter. Ingezet worden de van de Lausitzbahn afkomstige Desiro-treinstellen en LINT41-treinstellen van HEX.

Sachsen-Anhalt

- Het eens bedreigde reizigersvervoer tussen Lutherstadt-Wittenberge en Bad Schmiedeberg is definitief gered. Door het afstemmen van tarieven en dienstregelingen van bussen en treinen is het aantal reizigers gestegen en de kostendekking fors verbeterd. Een soort Syntus-model dus. De Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) wil nu ook in de daluren de treindienst uitbreiden.

Thüringen

▪ De door de **Erfurter Industrie Bahn** (EIB) uitgevoerde treindienst naar Stützerbach is per 9 december ingekort tot Ilmenau Hbf. De beslissing daartoe was op 6 december genomen door de deelstaat Thüringen. Een aantal reizigers keek flink op de neus, want men had na 9 december via internet nog treinkaartjes naar Stützerbach en Ilmenau-Bad gekocht. Door de korte termijn waarop de beslissing genomen was bleek het niet meer mogelijk de verbinding tijdig uit het verkoopsysteem van DB te halen.

Nordrhein-Westfalen

▪ De Europese Unie stelt de komende jaren € 138 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van grensoverschrijdend personenvervoer. De Euregio Rhein-Maas-Nord wil nu een subsidie aanvragen om Venlo op te nemen in het Duitse ICE-net.

▪ DB Regio heeft aangekondigd de treindienst in het Ruhrgebied volgend jaar flink uit te dunnen. Reden hiervoor is een korting van € 45 miljoen die het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr heeft doorgevoerd op de subsidie. Het VRR rechtvaardigt de korting door te verwijzen naar de EU-verplichting om marktconforme prijzen te hanteren. Het contract met DB kent prijzen die daar zo'n 8% boven liggen, en VRR is niet van plan om een mogelijke boete van de EU te betalen. DB heeft tevens een rechtszaak tegen VRR aangespannen, waarbij men eist dat de in 2004 afgesproken tarieven worden gehandhaafd.

▪ **Eurobahn Bielefeld** heeft sinds begin januari de beschikking over een 8^e Talent-treinstel voor de dienst Lemgo – Bielefeld – Rahden. Het witte treinstel draagt het nummer VT 643.18 en is van de PEG afkomstig.

Saarland:

▪ Het *Länderticket* Saarland/Rheinland-Pfalz is met ingang van 9 december jl. ook geldig op de Saarbahn. Het ticket kost € 18,- voor één persoon en € 26,- voor vijf personen.

Baden-Württemberg

▪ Het Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg en de deelstaat Baden-Württemberg hebben afspraken gemaakt over de verdere verbetering van het regionale railvervoer in de periode tot en met 2018. Er wordt zo'n € 400 miljoen geïnvesteerd in nieuwe tramlijnen en verbetering van spoorlijnen. Op alle spoorlijnen wordt een 30-minutendienst volgens een S-Bahn-formule ingevoerd. Op een aantal plaatsen zal de capaciteit van het spoorwagennet daartoe vergroot moeten worden. Tevens wil men alle perrons en stationsgebouwen aanpakken. De exploitatie van alle treindiensten in de regio wordt voor 2018 (opnieuw) aanbesteed.

▪ De tweede fase van de **S-Bahn Rhein-Neckar** zal voor december 2015 gerealiseerd worden. De betrokken gemeenten en deelstaten hebben daartoe een overeenkomst met DB gesloten. Op alle bestaande en nieuwe lijnen worden de perrons verlengd; daar waar nodig worden ook sporen, beveiliging en stroomvoorziening gemoderniseerd. Daarnaast worden ter hoogte van het BASF extra sporen en mogelijk nieuwe haltes aangelegd voor de S-Bahn.

▪ De financiering van de verlenging van lijn S1 van de **S-Bahn Stuttgart** naar Kirchheim/Teck is geregeld. De bouw van dit € 32 miljoen kostende project kan naar verwachting voor de zomer van 2008 starten.

Bayern

▪ De Beierse regering verwacht dat de bouwvergunning voor de **Transrapid**-verbinding met het vliegveld nog dit jaar verleend kan worden. Een poging van de tegenstanders om een referendum over de kwestie te houden werd geblokkeerd omdat dit volgens de Beierse minister van binnenlandse zaken strijdig is met het budgetrecht van het Beierse parlement. Het Beierse hoogerechtshof gaat deze conclusie nu toetsen aan de (Beierse) grondwet en doet in de derde week van januari uitspraak. Mocht het referendum toch worden toegestaan dan kan de regering een bouwvergunning dit jaar wel vergeten.

Privaat goederenvervoer

▪ De Havelländische Eisenbahn AG (**HVLE**) heeft bij Voith twee locomotieven van het type Maxima 40CC besteld en een optie genomen op nog eens 6 machines. Levering vindt plaats in 2008 en 2009.

▪ **Vossloh** heeft plannen bekend gemaakt voor de ontwikkeling van nieuwe diesellocs. Als eerste zal een drie-assige loc type G600C worden ontwikkeld; een prototype zal in september op de beurs Innotrans worden getoond. Met een potentiële klant wordt al onderhandeld. Als tweede nieuwe ontwikkeling werkt Vossloh aan een diesel-elektrische loc die door vier vrachtwagenmotoren wordt aangedreven. Afhankelijk van het benodigde vermogen kunnen één of meerdere motoren worden in- of uitgeschakeld, waardoor de loc zuinig en milieu-vriendelijk kan rijden. Tot slot wil men alle bestaande modellen aan de toekomstige emissie-eisen (Euro IIIA) en botsnormen aanpassen.

▪ **HGK** heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de levering van twee vierassige diesellocs met een vermogen van 1.100 kW. Beide locs moeten in 2008 worden geleverd, waarbij één van de locs voorlopig alleen geleased wordt.

▪ **SBB Cargo** zal alle HGK-treinen in Zwitserland gaan vervoeren. Het gaat daarbij om zo'n 400 treinen per jaar. Bijzonderheid is dat er geen locwissel plaats zal vinden; de HGK-locs blijven ook in Zwitserland voor de trein.

▪ De Osthannoversche Eisenbahnen (**OHE**) heeft haar locs 150 003, 004 en 007 teruggetrokken van de raffinaderij in Hemmingstedt (Schleswig-Holstein) nadat het contract voor het rangeerwerk aldaar werd verloren aan Railion.

▪ De **Bocholter Eisenbahn** (BEG) heeft een nieuwe loc in dienst gesteld. Het gaat om de rode 221 135. Een bijzonder loc, want de machine werd vele jaren geleden door de bekende machiniste Barbara Pirch van de snijbrander gered. Vanwege verandering van werkkring wilde zij de loc verkopen. De BEG laat de loc in Krefeld overschilderen in haar huisstijlkleuren oranje/grijs; op 16 januari wordt de loc in die outfit gepresenteerd. Inzet is voorzien voor de koperdraadtrein Lünen – Hettstedt, waarvan het treingewicht dan verhoogd kan worden. De 202 271 gaat de ketelwagentrein tussen Dormagen en Emmerich. De BEG haalt sinds kort de voor Emmerichse klanten bestemde wagens zelf op in Oberhausen Osterfeld. De staaltreinen waar de wagens vroeger mee meegenomen werden rijden nu doorgaand met een Railion-189, zodat een andere oplossing gevonden moest worden.

▪ De Railport **Darmstadt** wordt uitgebreid met een opslagplaats voor staalproducten. Een 180 meter lang laad- en losspoor maakt het mogelijk 10 wagons gelijktijdig te behandelen.

- **Kombiverkehr** heeft op haar website een dienstregeling-module opgenomen. Hiermee kan snel worden bekeken welke mogelijkheden er zijn om vracht van A naar B te vervoeren. Handig voor verladers en hobbyisten die een dienstregeling zoeken: <http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/>.
- De eerste trein van **Hector Rail** kwam op 4 januari in Herne aan. Er worden wekelijks vijf retourritten naar het Zweedse Norrköping gereden. Dankzij de doorgaande tractie bedraagt de gemiddelde reissnelheid 70 kilometer per uur. Dit jaar zal Hector Rail 9 TRAXX-locs van Bombardier ontvangen, waarmee het park 29 e-locs zal omvatten.

Materieel

Talent2

Na de bestelling van 42 vierdelige treinstellen *Baureihe* 428 voor de S-Bahn Nürnberg (Talent2, zie HOV-RN 2007-10, pag. 343) heeft DB Regio nogmaals 19 treinstellen besteld. 13 stuks zijn bestemd voor de Moselbahn (Koblenz – Trier en Koblenz – Perl), dit worden 5 twee- en 8 vierdelige treinstellen. De andere zes treinstellen, 3 tweetjes en 3 viertjes, zijn bestemd voor de treindienst Cottbus – Leipzig. Eerder meldden wij dat voor deze treindienst treinstellen waren besteld van het type Talent1, vergelijkbaar met de ÖBB-serie 4024 (zie HOV-RN 2007-10, pag. 341). Deze bestelling lijkt te zijn gewijzigd, zodat er geen nieuwe *Splittergattung* zal ontstaan. Identiek zijn de bestelde onderseries overigens niet. De *Moselbahn*-stellen krijgen een vloerhoogte van 800mm en een varieerbaar interieur; de stellen voor Sachsen krijgen een vloerhoogte van 598mm en automatische uitschuiftreden ten behoeve van rolstoelgebruikers. Levering van de treinstellen, die als *Baureihe* 442 door het leven zullen gaan, start in 2009.

Dubbeldekkers

De vloot dubbeldeksrijtuigen wordt opnieuw uitgebreid, dit keer met 64 wagens voor het Ostnetz Schleswig-Holstein. De wagens worden primair ingezet op de verbinding Hamburg – Lübeck – Travemünde, maar zullen zich ook in Kiel en richting Fehmarn laten zien. Vanaf oktober 2008 worden ze geleverd.

Overig nieuws

- Een reclameloc minder: begin januari werd de bestickering van de **101 122** verwijderd. De loc maakte op de zijwanden reclame voor China Airlines.
- DB AutoZug hield in januari grote opruiming. Zeven **110**'en, onderdeel van de mottenballenvloot, werden door huurloc 189 932 van Mukran naar Opladen gebracht. Daar ontfermde de bekende firma Bender zich met wellust over de machines. Het ging om de 110 232, 110 289, 110 106, 110 378, 110 353, 110 354 en 110 288. De 110 288 was de eerste van de serie met de gestroomlijnde cabines, de zogenaamde Bügelfalten, afgezien van de Rheingold/Rheinpfail-locomotieven (E 10.12). De 113 268 en 113 309 van DB AutoZug krijgen nog een revisie in Berlijn-Rummelsberg.
- De vijf voor de RegionalExpress-dienst Hamburg – Rostock aangepaste **120**'en (wij berichtten daar al eerder over) hebben een andere noodremoverbrugging gekregen. Daardoor kunnen zij niet meer in het langeafstandsvervoer worden gebruikt.
- Op zondagochtend 9 december brandde loc **143 006** bij Freital Heinsberg uit. De loc was enkele dubbeldekkers als lijn S3 onderweg naar Tharandt. De circa 50 reizigers konden ongedeerd uitstappen.
- De Kieler **143-ers** 236 en 260 gingen per 12 december buiten dienst wegens het verstrijken van de revisietermijn. Dit lot zal meerdere Kieler locs beschoren zijn. Uit Braunschweig kwamen de 163, 276, 314, 340, 348 en 839 als vervanging. Bovendien kwamen per 1 januari nog eens 6 machines over uit Frankfurt.
- Op 15 december werd de eerste blauw/zilver geschilderde 143 aan **RBH Logistics** overgedragen. Het is de 143 874, die het nummer 101 heeft gekregen. Vier locs zullen nog volgen.
- 19 december 2007: een pikzwarte dag in de geschiedenis van de DB. Althans, zo denken de meeste spoorwegliefhebbers er over. De **151 049**, laatste groene loc van het DB-concern, vertrok naar Dessau voor een grote revisie. De DB-top, wars van sentimenten, heeft besloten dat de loc haar historische outfit niet mag behouden zodat de 151 049 weldra in een stralend verkeersrode jas haar rondjes door de Bondsrepubliek zal maken. Op weg naar Dessau werden nog de 155 134, 155 097 en 155 112 in Rostock opgepikt. Dit trio (in de rode kleurstelling met slabbetje) wordt gereactiveerd en waarschijnlijk eveneens in een nieuwe jas gestoken.
- De eerste **185**'en met Scandinavië-pakket zijn gesignaleerd. De 185 321 vertrok medio december richting Zweden, terwijl de 185 322 niet verder kwam dan Padborg, de Duits/Deense grens. Zoals bekend laat DB 23 locomotieven *Baureihe* 185 geschikt maken voor het transitverkeer tussen Duitsland en Zweden.
- Nadat al eerder de **189 090** en **095** werden teruggeven aan leasemaatschappij MRCE heeft DB Schenker nu ook de **189 091 – 094** en **096 – 099** ingeleverd. De tien locomotieven waren eerder door het DB-concern aan MRCE verkocht en teruggeleasd.
- De **189 090** en **095** verdwenen naar Berlijn om zwart geschilderd respectievelijk nog een keer zwart geschilderd te worden. De andere locs zullen dit ook zo spoedig mogelijk ondergaan. Opvallend is het grote witte contractvlak op de neuzen, wat doet vermoeden dat de locs een 'Holland-pakket' ingebouwd krijgen. Naar verluid zullen de voormalige Railion-locs worden verhuurd aan CTL, dat de machines wil gebruiken op de corridor Nederland – Polen.
- Volgens nog onbevestigde berichten gaan 40 locs serie **218** naar Iran. Deze verkoop speelde twee jaar geleden al, maar liep toen op niets uit. Inmiddels is de werkplaats Bremen echter begonnen om de eerste aldaar buiten dienst staande locs binnen te nemen, mogelijk dus voor de verkoop.
- Op 19 december verhuisden de **203 119** en **203 120** van DB Regio Unterfranken naar Railion. Beide locs worden, net als de andere drie **203.1**'en van DB Regio Ostbayern al een tijdje, ingezet in de zware rangeerdienst of voor buurtgoederentreinen in de omgeving van Regensburg. DB Regio maakt voor het rangeerwerk nu weer gebruik van de V60C, *Baureihe* 362/363.
- Ondanks eerdere berichten wordt de *Baureihe* **234** (voor 140 km/h geschikte Ludmilla's) nog steeds gebruikt in het hoogwaardige reizigersvervoer. De EuroCity's tussen Berlijn en Polen worden tot het Duits/Poolse grensstation Rzepin nog steeds door de diesellocs getrokken. In Zuid-Duitsland is hun rol echter uitgespeeld.
- De ICE1-treinstellen serie **401** hebben momenteel te kampen met een hoge defectenstand. Een aantal diensten wordt nu uitgevoerd met IC-rijtuigen met aan beide zijden een loc serie 120.

- De automatische deursluiting van de treinstellen serie **423** is vanaf begin januari buiten gebruik gesteld. De deuren worden nu centraal door de machinist gesloten, wat bij de huidige temperaturen niet als comfortverhogend te beschouwen is. Reden voor de maatregel is het grote aantal incidenten: soms “ziet” de detectie een in- of uitstappende reiziger niet, waardoor een zich automatisch sluitende deur de reiziger vol kan raken. Voor zover thans bekend zijn daarbij al 27 reizigers verwond. De officier van justitie in Köln heeft nu medewerkers van het Eisenbahn Bundesamt aangeklaagd wegens mishandeling en het in gevaar brengen van het spoorverkeer, omdat deze wel op de hoogte waren van de problematiek (meer dan 100 incidenten zijn bij het EBA geregistreerd) maar niet tijdig actie ondernamen. Het EBA heeft ter verweer aangegeven dat men tevergeefs tot op het hoogste niveau (Mehdorn) heeft geprobeerd met DB in gesprek te gaan over deze kwestie.
- De ICE TD-treinstellen *Baureihe* **605** mogen in Denemarken 180 km/h rijden. Helaas laat de slechte onderhoudstoestand van het Deense spoorwegnet niet toe dat dit overal gebeurt.
- DB Regio heeft nog geen afscheid genomen van de tweerijtuigstellen **628 101 – 628 103**. Het Bh Kempten gebruikt het drietal als reservematerieel.

Infrastructuur

Informatievoorziening

Het Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) onderzocht de reizigersinformatie op 66 stations en haltes in Berlin en Brandenburg. Het resultaat was ontvondend: slechts bij 17 stations was de reisinformatie, zoals vertrekstaten, treinaanwijzers en klokken, op orde. Bij de overige 49 stations was de reisinformatie niet geheel juist of ontbrak zij volkomen. Een aantal van de knelpunten was al in augustus 2006 doorgegeven aan DB Station & Service, dat daar blijkbaar niets mee heeft gedaan. Zo produceert de treinaanwijzer in het station Lübben al bijna anderhalf jaar slechts een onbegrijpelijke brei cijfers en letters. Uit de vergelijking blijkt dat de situatie met name in Brandenburg verslechtert. Het VBB is weliswaar opdrachtgever voor het vervoer, maar heeft geen enkel middel om DB Station & Service te dwingen zaken te verbeteren. De vereniging van opdrachtgevers BAG-SPNV constateerde naar aanleiding van het onderzoek dat de winst van DB Station & Service (€55 miljoen in 2006) kennelijk over de rug van de regionale reizigers verdiend wordt.

Het *Deutscher Bahnkunden Verband* (DBV) deed er nog een schepje bovenop door te stellen dat DB stations waar geen huurinkomsten worden verkregen bewust verwaarloost; alleen het voor de veiligheid hoogstnoodzakelijke wordt nog ondernomen. Zelfs als gemeenten interesse hebben in de overname van een stationsgebouw om (na een door de gemeente betaalde opknappbeurt) weer over een representatieve entree van hun stad of dorp te beschikken laat DB het afweten. De stad Werder (Havel) heeft inmiddels haar pogingen om het stationsgebouw te kopen en op te knappen laten varen. Deelstaat, BAG-SPNV en DBV roepen DB Station & Service op snel ook het laatste woord van de bedrijfsnaam waar te maken.

Grote projecten

- Een omvangrijk project is de vervanging van de **Oberhafenbrücke in Hamburg**. Deze 101 jaar oude brug vormt de verbinding van het Hauptbahnhof naar het zuiden. Op 26 december werd begonnen met het verwijderen van de oude stalen brugdelen en de vervanging door een uit 150 meter lange betonnen brugdelen bestaande nieuwe brug. Complicatie daarbij is dat het in- en uitplaatsen van de brugdelen alleen bij hoogwater mogelijk was. De indienststelling van de eerste twee sporen vond plaats op 2 januari, bijna een dag later dan gepland. Gedurende de werkzaamheden eindigde een groot aantal treinen in Harburg. In augustus 2008 volgt nogmaals een langere onderbreking van het spoorverkeer ten behoeve van de renovatie van het toeleidende bakstenen viaduct, de *Pfeilerbahn*.
- De **Heidebahn** (Hannover -) Langenhagen – Buchholz (- Hamburg) wordt tussen Bennemühlen en Walsrode opgeknapt en geëlektrificeerd. De baanvaknelheid wordt verhoogd naar 120 km/h en de vier tussenstations krijgen nieuwe, hogere perrons. Medio 2010 moet het project klaar zijn.
- De enkelsporige lijn **Braunschweig – Hildesheim** zal worden verdubbeld. Daarmee moet een belangrijk knelpunt in de ICE-verbinding Berlin – Frankfurt (Main) worden weggenomen.
- In Brandenburg wordt het komende jaar hard gewerkt aan de infrastructuur. De *Ostbahn* (Berlin-Lichtenberg – Kostryzn (PL)) gaat tussen april en december grotendeels dicht ten behoeve van spoorvernieuwing. In de herfst van 2008 wordt bovendien de brug over de Oder in Frankfurt vervangen. Het goederenverkeer tussen Duitsland en Polen wordt dan via de *Ostbahn* geleid. De NEB-treinen worden dan grotendeels door bussen vervangen. Tot slot wordt ook in de regio Cottbus veelvuldig aan het spoor gewerkt, waardoor er bijna geen alternatieve verbindingen met Polen meer over zijn.
- Ook Sachsen maakt werk van de spoorverbindingen met Polen. De 53 kilometer lange verbinding **Knappenrode – Horka – Zentendorf Grenze** (- Wroclaw) wordt verdubbeld en geëlektrificeerd. In 2011 moeten de werkzaamheden klaar zijn.
- In **Rüdesheim** wordt de huidige, dwars door het stadje lopende spoorlijn vervangen door een tunnel. De betrokken partijen bereikten overeenstemming over de financiering van dit bijna €190 miljoen kostende project. Als alle procedures glansrijk doorlopen kunnen worden start de bouw in 2011.
- De deelstaat Bayern heeft ingestemd met haar financiële bijdrage aan de elektrificatie van de lijn **München – Lindau**. Ook Zwitserland betaalt fors mee aan het project, dat uiterlijk in 2010 van start moet gaan. Dieselliefhebbers moeten dus langzamerhand een afscheidsbezoek gaan brengen.

Overig nieuws

- DB Netz wil ten behoeve van GSM-R graag de beschikking krijgen over een tweetal frequenties voor mobiel telefoonverkeer die vroeger eigendom van het leger waren. Het *Bundesnetzagentur* kende de frequenties echter toe aan telefonie-aanbieders E-Plus (KPN) en O2. Een door DB tegen deze beslissing aangespannen rechtszaak leverde slechts een beperkt succes op: wanneer DB kan aantonen dat men op bepaalde locaties niet buiten deze frequenties kan zijn beide bedrijven tot eind 2009 verplicht de frequenties in die gebieden aan DB ter beschikking te stellen.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling wordt de spoorlijn **Viersen-Helenabrunn – Mönchengladbach-Holt – Rheydt Hbf** weer regelmatig bereden door goederentreinen. Omwonenden werden specifiek gewaarschuwd om voortaan van de sporen weg te blijven.

- In **Kiel** werd de nieuwe halte **Hassee** aan de lijn naar Eckernförde geopend. Het € 3 miljoen kostende project omvat twee zijperrons, een voetgangersbrug en in de toekomst een P+R-terrein. De bedrijfsleiding van het naast de halte gelegen winkelgebied CITTI droeg € 1 miljoen bij aan de bouwkosten.
- Opnieuw werd een aantal **Elektronische Stellwerke** (ESTW) in dienst gesteld. Het ESTW **Gera** werd uitgebreid met de lijn naar Gößnitz en Lehdorf. Ook **Neu-Ulm** kreeg een ESTW, waar in de toekomst ook de *Neubaustrecke* naar Stuttgart mee bediend kan worden.
- De **S-Bahn Hamburg** krijgt voor het noordoostelijk deel van het netwerk een nieuw ESTW in Ohlsdorf, waar ook de nieuwe lijn naar de luchthaven wordt opgenomen.
- Privatiseringstegenstander *Bahn für Alle* heeft een overzicht gepubliceerd met alle sinds 2004 door DB verkochte stationsgebouwen, 1.019 in totaal, op <http://www.deinebahn.de/download/bahnhofsverkauf.pdf>.
- Op een tweetal stations is begonnen met een ingrijpende vernieuwing c.q. renovatie. De stations van **Soest** (Nordrhein-Westfalen) en **Lutherstadt Wittenberg** (Sachsen-Anhalt) zullen de komende jaren in nieuwe luister worden opgeknapt met geld van de respectievelijke deelstaten.

Te koop

- De drie kilometer lange lijn Zeitz – Tröglitz is te koop, met uitzondering van beide eindstations. Sinds de brug over de Elster te bouwvallig is bevonden voor spoorverkeer worden de goederentreinen voor Profen omgeleid via de voor reizigersvervoer gebruikte lijn, wat tot extra rangeerwerk leidt.

Museum

- Vrijwilligers van de **Olefbahn** hebben met hulp van de Rhein-Sieg Eisenbahn (RSE) het 2,6 kilometer lange lijngedeelte Schleiden Stadtgrenze – Oberhausen (Olefbahn) van begroeiing ontdaan. De laatste trein reed hier 10 jaar geleden. Men wil hiermee voorkomen dat het lijngedeelte op “natuurlijke” wijze verdwijnt.
- De **Wiehltalbahn** heeft in haar strijd tegen de opbraak van deze voor goederen en toeristenvervoer gebruikte lijn steun gekregen van het Verband Deutscher Verkehrsunternehmen en het Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen. De gemeente Wiehl heeft enkele jaren geleden een nieuwe rotonde aangelegd ten behoeve van een dwars over het voormalige station geplande straat, en probeert met alle middelen het spoor hier weg te krijgen. Uw redacteur was onlangs in Wiehl en constateerde dat de nieuwe straat een omweg van maar liefst 350 meter bespaart. De eisen van de gemeente lijken daarom eerder te zijn ingegeven doordat men de consequenties van een overhaast asphalt-optimisme wat laat inziet. De zaak is juridisch echter van nationaal belang aan het worden, want als het de gemeente lukt om een nog gebruikte spoorlijn ten behoeve van gedeeltelijke afbraak buiten dienst te stellen bestaat het risico dat in onbruik geraakte spoorweginfrastructuur met dezelfde voortvarendheid wordt verwijderd als dat gedurende de vijftiger en zestiger jaren in ons land gebeurde. Daar krijgt men op termijn beslist spijt van.
- De gemeente Prüm heeft besloten om een deel van de in 2001 stilgelegde **Westefelbahn** Gerolstein – Prüm te gebruiken voor de aanleg van een fietspad. Men moet hierover nog wel overeenstemming bereiken met buurgemeente Gerolstein en toestemming krijgen van het Bundesnetzagentur. De Interessengemeinschaft Westefelbahn beraadt zich op acties.
- VeoliaCargo-dochter **Dortmunder Eisenbahn** wil haar historische motorwagen VT13 (Credé) gratis overdoen aan een nieuwe eigenaar. Voorwaarde is wel dat men de motorwagen of een gelijkwaardig voertuig gedurende 5 jaar gratis ter beschikking stelt wanneer het *Landeseisenbahnaufsicht* het net van de Dortmunder Eisenbahn wil bereizen. Geïnteresseerden kunnen voor 31 januari contact opnemen.

EUROPESE UNIE

Ontwerp-richtlijn staatssteun aan spoorwegondernemingen

De Europese Commissie heeft het ontwerp voor een nieuwe richtlijn gepubliceerd waarin beschreven is welke mogelijkheden bestaan om spoorwegondernemingen te subsidiëren zonder in conflict te komen met de regels voor staatssteun. De richtlijn maakt het onder meer mogelijk dat regionale overheden de aanschaf van reizigersmaterieel subsidiëren; dit was sinds 2007 verboden. Ook worden de regels voor steunverlening aan in financiële moeilijkheden gekomen reizigersvervoerders en het verlenen van financiële hulp bij schuldsaneringen versoepeld. Daar staat tegenover dat de mogelijkheden voor het verstrekken van staatsgaranties bij leningen van spoorwegbedrijven worden beperkt. Gepland is de richtlijn voor de zomer van 2008 vast te stellen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 9246, 9287, 9288, 9613, 9617, 9618, 9619, 9620, 9623, 16535, 16546, 16547, 16612, 16649, 16654, 16706, 16716, 16720, 16791, 88518, 88520 en 88522.

Nieuw afgeleverd werden de locomotieven serie 27300 tot en met de 27337.

Aangepast van 36000 tot 36300 werden de 36052 (vernummerd in 36352) en 36054 (36354). Alleen de 36060 is nog niet aangepast en vernummerd.

VFLI huurt nu zelfs 72000-en van de SNCF, ten behoeve van een vervoer van cementsteen van de groeves bij Cusset en bij Epiry naar Auxy. Dit wordt daar gebruikt voor de aanleg van een snelweg. VFLI least al enige jaren tractie uit aan Lafarge, de eigenaar van de groeve te Cusset.

Diesel locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 62403, 62412, 62413, 62414, 62418, 62424, 62430, 62432, 62439, 62454, 62502, 62518, 63007, 63056, 63060, 63061, 63134, 63536, 63537, 63647, 63654, 63677, 63678, 63763, 63770, 63914, 72062

en 72156 en de rangeerloos Y 7243, Y 7589 en Y 7724. Meest opvallende voor de Nederlandse lezers zijn natuurlijk de 62400-en. Deze laatste twaalf locs waren de gereviseerde exemplaren, die niet administratief waren afgevoerd met de rest van de serie vorig jaar. Een aantal van hen stond al buiten dienst en naar verluidt zijn deze inmiddels gesloopt nu de werkplaats van Petit Roselle eind 2007 definitief gesloten is. Of de rest nog meters zal maken als VFLI-loc is niet geheel uit te sluiten, maar vermoedelijk zullen zij de locs niet (lang) meer gebruiken nu er zoveel 63500-en bij de SNCF verdwijnen.

Van de nieuwe rangeerlocomotieven zijn nu de 60003-60031, 60033, 60034, 60040-60042 in dienst.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de dieselmotorrijtuigen en –treinstellen X 2819, X 2825, X 2837, X 2852, X 2863, X 2903, X 2913, X 2914, X 4346, X 4349, X 4358, X 4364, X 4366, X 4368, X 4369, X 4376, X 4378, X 4381, X 4388, X 4389, X 4406, X 4412, X 4432, X 4433, X 4434, X 4443, X 4534, X 4564, X 4568 en X 4600 en de elektrische stellingen Z 5381, Z 5398, Z 5435, Z 6122, Z 6125, Z 6133 en Z 6335.

Zowel de X 2800 als de X 4300 (de oudste serie Caravelles) zijn hiermee zo goed als verdwenen. Van eerstgenoemde serie is er nog een handvol in dienst voor reservediensten, al sinds de herfst van 2007 is er geen vaste omloop meer voor deze beroemde motorwagens. Nadat in september al de laatste onverbouwde stellingen zijn verdwenen, is ook het gebruik van de laatste gerenoveerde X 4300-en vrijwel verdwenen. De regio Champagne-Ardenne zet er sinds december geen meer in, waardoor ze zijn verdwenen van (onder meer) Givet – Charleville-Mézières.

Van de recent nieuw in dienst gestelde treinstellen type AGC is 'bibi' B 82521/82522 als eerste geleverd aan Transillien (de Parijse TER-regio) en daarbij ook gestoken in de Transillien-huisstijl, in plaats van de standaard TER-kleuren.

Op 19 december vond een zware aanrijding plaats op een overweg bij Tossiat tussen een TGV en een vrachtwagen. Het treinstel (de 46) kwam hierbij volledig naast de rails te staan en een van de motorwagens werd zeer zwaar beschadigd.

Ter gelegenheid van een tentoonstelling over hogesnelheidstreinen in Parijs is een motorwagen van stel 16 tijdelijk in de originele oranje kleuren beplakt en tentoongesteld. Na afloop zal de motorwagen weer met de rest van de set worden verenigd (uiteraard weer in het grijs-blauw).

Overig nieuws

Hoewel het Franse nieuws in HOV-RN zich hoofdzakelijk richt op het materieel, willen we dit bericht de lezers toch niet onthouden omdat het een van de bekendere bestemmingen is voor spoorwegliefhebbers, overigens mede dankzij de recentelijk daar verdwenen X 2800-en. Het betreft de regio Auvergne tussen Limoges en Clermont-Ferrand. De regio is van plan in maart de verbinding Ussel – Montluçon (nu nog bediend door één treinpaar) definitief te sluiten. In december 2007 werd de laatste locgetrokken dienst (welke in de weekeinde reed) al opgeheven. Later in 2008 moet ook de verbinding tussen Clermont-Ferrand en Le Mont Dore sluiten en worden vervangen door een busdienst. Voor 2009 is zelfs de sluiting van de volledige verbinding tussen Clermont Ferrand en Ussel in de planning opgenomen. Hiermee verdwijnt dus de rechtstreekse verbinding tussen de steden Limoges en Brive enerzijds en Clermont-Ferrand anderzijds. Enige jaren geleden reden op deze lijn, naast de X 2800-en, nog locgetrokken treinen als de 'Ventadour'. Als gevolg van de sluiting van Clermont-Ferrand – Ussel zal er ook voor het stuk tussen Ussel en Tulle (het verlengde van die lijn van Ussel richting Brive) weinig bestaansrecht meer zijn, maar dat zal een beslissing zijn van een andere regio. Het restant Tulle – Brive zal meer kansen hebben, omdat dit weer is gericht op Brive en wat extra forensenvervoer kent.

Op 1 januari sloot VFLI twee oudere depots in de voortdurende organisatie en modernisering van het bedrijf. De werkplaatsen van Petit Roselle (ex HBL) en Clamency (ex CFTA) zijn nu dicht. Het werk van Petit-Roselle wordt overgenomen door de overige werkplaatsen op het HBL-net. De werkplaats van CFTA kon dicht nu VFLI het bedienen van de goederenlijnen rond deze plaats heeft overgenomen van CFTA. Hier rijden nu (elders onderhouden) ex 66000-en, in plaats van de CFTA 4800-en (van hetzelfde type als de SNCF 63000).

GROOT BRITANNIË

Eurostar, de hogesnelheidstrein die België en Frankrijk via de Kanaaltunnel verbindt met Engeland, heeft vorig jaar 5,1 procent meer reizigers vervoerd. Totaal stapte een recordaantal van 8,26 miljoen mensen in de snelle trein. De kaartverkoop leverde het bedrijf 599 miljoen pond op (747 miljoen euro), 15,5 procent meer dan het jaar ervoor. Het bedrijf stelt dat veel passagiers afkomen op de snellere reistijden die half november zijn ingevoerd. Sindsdien piekt de kaartverkoop. Ook uit bezorgdheid om het milieu zouden passagiers niet meer willen vliegen tussen Engeland en het vasteland, maar in de snelle trein stappen.

ITALIË

Hier wat leuks voor de hobbyisten. Sinds kort is er weer een Franco-Crosti locomotief rijvaardig. Het is de FS 741.120, een 4-asser van het laatste type. De machine huist in een spoorwegmuseum bij Firenze (Borgo San Lorenzo). In de stoomtijd na 1945 had Italië zeker zo'n 5 verschillende typen (allemaal omgebouwde bedaagde machines).

ROEMENIË

Men gaat dik profiteren van het EU-lidmaatschap. Er wordt € 10 miljard ter beschikking gesteld voor het spoor dat maar 30% van het vervoer dekt. Sedert 1989 staat het spoor op de 2^e plaats na het autoverkeer. Dit is overigens in alle voormalige IJzeren-Gordijn-landen zo.

SPANJE

Hier zijn in december twee nieuwe hoge-snelheidslijnen geopend, namelijk Madrid-Valladolid en Cordoba-Malaga als aftakking van de bestaande lijn Madrid-Sevilla. Bij de eerste lijn worden ook buitengebieden als Oviedo, Gyon, Santander en vooral Bilbao sneller bereikbaar.

Bangkok op het spoor

Zojuist aangekomen op het centrale station van Bangkok, Hua Lamphong genaamd, met de stoptrein van Hua Takhe. Zeker niet de meest voor de hand liggende verbinding van het nieuwe vliegveld – Suvarnabhumi – naar de stad, wel een gevarieerde als het gaat om Openbaar Vervoer.

Nog even, want het zal hopelijk niet al te lang meer duren voor de nieuwe 'Airport Express' gaat rijden, er wordt voortvarend aan gewerkt.

Normaal spoor, 3^e rail, en geheel op een viaduct. Eigenlijk had het al in dienst moeten zijn, maar ja, dit is Thailand, en ook daar gaat het wel eens mis.

Bureaucratie doch bovenal corruptie, zal een en ander zeker hebben vertraagd.

Deze nieuwe lijn loopt gedeeltelijk parallel aan de spoorlijn naar Aranyaprathet, in het oosten des lands bij de grens met Cambodja. Vanuit de trein zijn de vorderingen goed te zien.

Hua Lamphong ademt nog een koloniale sfeer, hoewel Thailand nooit onder dat juk gebukt ging. Toch waren het de Duitsers die aan het einde der negentiende eeuw begonnen met de aanleg van de eerste staatslijn naar het Noorden.

De hal is een onvervalst stukje Duitse architectuur van de hand van Karl Döhring.

De gevel echter een Italiaans ontwerp van Mario Tamingo.

Aan het einde van het eerste perron staat een monument ter herinnering aan Koning Chulalongkorn – Rama V in de Chakri dynastie – bij het slaan van de eerste spijker.

Het was deze vooruitziende vorst die het land heeft opgestoten in de vaart der volkeren.

Een vaart die sindsdien niet meer is gestopt, op weg naar buiten is er weinig keus dan gedwee laten meevoeren met de stroom.

Pal voor de ingang in een klein plantsoen, staat een ander monument, dat kilometer 0 symboliseert ofschoon op de plek zelf nooit rails hebben gelegen. Het doet er ook niet toe, wat zou het leven zijn zonder verbeelding?

De werkelijkheid er omheen laat aan de fantasie weinig gelegen, in alle onschuld het station verlaten word je onmiddellijk geconfronteerd met de heksenketel van verkeer, nog eens verkeer, en de gedachte dat men verkeerd is geland. Dit is een metropool en dat zul je weten.

Te midden van deze hectiek, waar de 'Rama IV' weg begint, stond ooit een ander station, van de lijn naar Samut Prakan, in de volksmond 'Pak Nam' genoemd.

Geopend op 11 april 1893, en daarmee de eerste spoorlijn van Thailand. Later werd deze particuliere voorstadslijn geëlektrificeerd en in 1952 door de SRT = State Railways of Thailand overgenomen om 7 jaar later abrupt te worden gesloten. Het laatste waarschijnlijk vanwege het ook toen al toenemende verkeer en de verbreding van de weg waaraan gelegen op een eigen tracé. Een gigantische misser in de ogen van transport politiek, iets waar deze stad later nog veel last van zou gaan ondervinden.

Vlak bij dit voormalige station ligt een brug over een khlong aan de thanon 'Krung Kasem.' Thanon = Thais voor straat, en khlong voor een gegraven water, borrelend van het vele vuil. Op deze brug staat nog een paal waar ontegenzeggelijk ooit de bovenleiding van de tram aan heeft gehangen. Even verderop, in China Town, zijn hier en daar nog stukken rail zichtbaar in het wegdek (en veel onder het asfalt).

De tram van Bangkok, een pionier op haar gebied in Zuidoost-Azië.

Begonnen op 22 september 1888 als paardentram, in 1894 reed het al elektrisch, en op 1 oktober 1968 was het allemaal afgelopen, gesneuveld door het overige verkeer zoals dat maar al te vaak zonder er bij na te denken wordt gezegd. Natuurlijk is de tram er niet vanwege de hobbyisten, maar de auto alleen is minstens zo kortzichtig.

Als tussenvorm de bus, en daar is deze stad dik mee bezaaid, een af en aan van banden.

Als ware 'busman' kom je ogen tekort, slechts waarheen de wagens gaan of vanwaar zij kwamen, blijft een vraag tenzij je iets van de taal begrijpt. Een paar dagen Bangkok zijn daarvoor niet genoeg. Stap op en laat je rijden.

Pal naast de plek van de oude lijn naar 'Pak Nam', ligt nu een ingang van de metro, een echte ondergrondse, er is er ook een boven de grond, die komt zo ter sprake.

Wat meteen opvalt, is een rare verhoging, een soort van drempel, en dat om het water te beletten vrij naar beneden te stromen. Als je in het droge seizoen de stad bezoekt kun je het niet bedenken maar na een fikse bui staan heel veel straten blank.

Laat ik zeggen dat ik ooit drie uur lang met een bus door de straten ben gevaren om ergens te kunnen uitstappen zonder meteen bijna kniediep in het water te verdwijnen.

De metro rijdt, droog, tussen Hua Lamphong en Bang Sue, ook een station.

Veel te weinig lijn nog voor een stad die zucht onder het juk van haar verkeer.

Er wordt volop gedelibereerd, woeste plannen gepresenteerd, alleen of het ooit wordt uitgevoerd blijft een vraag. Veel hangt af van de bereidheid om persoonlijk gewin in te ruilen voor het algemene belang.

De 'Skytrain' werd geopend op 5 december 1999, de verjaardag van de koning.

Een staatspoor op een viaduct, aangelegd door Siemens, met een zijtak naar de rivier.

De verlenging over het water is allang gereed, alleen rijdt er nog niets, waarschijnlijk door dezelfde kwaal als eerder beschreven.

Door ruimtegebrek is er op deze plek een enkelsporig station gebouwd, dat zich ondertussen heeft ontwikkeld tot een belangrijk transit punt tussen rail en water.

Iets dat ondanks de verlenging niet meer kan worden opgeheven, in aanleg wel voorzien, noch verplaatst. En zo krijgt Bangkok de primeur van een metro op enkelspoor in het hartje van de stad. Het behoeft geen betoog, dat zelfs met de stand der huidige beveiligingstechniek, het krap eraan toe zal gaan op dit station. Ik zie de tegenligger op de brug al wachten tot dat de andere de halte verlaten heeft.

De stad en haar streken, bij alle rariteiten in de tropen, is dit iets om naar uit te zien.

De absolute aanrader echter, is de zo genoemde 'Mae Khlong' lijn, een dubbel geïsoleerd eilandbedrijf. Ten tijde van oprichting geëxploiteerd door twee particuliere maatschappijen, maar in de jaren vijftig door de staat genaast.

Een dagje ouderwets boemelen tussen het station 'Wong Wian Yai' (grote cirkel) en 'Mahachai' in de plaats Samut Sakhon. De tweede lijn loopt van 'Bang Laem' naar 'Mae Khlong' aan de gelijknamige rivier in de plaats Samut Songkhram.

Alle twee ongeveer 30 km lang, een veer verbindt de kopeinden.

Hier doen alleen afdankertjes dienst, en worden zo goed als dat gaat aan de praat gehouden. Oude diesel motorwagens, voor de rest van het net blijkbaar niet meer geschikt of de wraak van het bedrijf die deze lijnen het liefst gesloten zag, iets dat tot op heden werd voorkomen.

In Bangkok was er ooit een stukje romantisch straatspoor, vanaf 'Wong Wian Yai' tot aan de rivier – de 'Chao Phraya' – en het station 'Khlong San', nu een drukke markt.

Dit lijngedeelte legde in de jaren zestig al het loodje, opgeofferd aan de auto, ook toen veruit de baas. Vandaag de dag zijn vele straten één grote file, en wordt het wachten moeizaam beloond. De handel is er driftig ingesprongen, een draagbaar chemisch toilet echter, is niet alleen het toppunt van decadentie doch bovenal het ultieme bewijs dat de mens niet zonder auto wil. De man en zijn wagen, wagen doet hij niets.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op 06-12 beschadigde trein 839, bestaande uit de VIRM-en 9406 en 8639 de bovenleiding tussen Hedel en 's-Hertogenbosch. Van beide treinstellen moest een pantograaf verwijderd worden.
- De 8744 raakte op 07-12 licht beschadigd toen het stel als trein 2073 nabij Ede-Wageningen werd bekogeld met stenen. Zo sneuvelde onder andere een buitenruit van de ABv3/4.
- De 8658 reed op 12-12 als trein 3072 bij Ede over een fiets.
- In de nacht van 11- op 12-12 liep de 838 in Roosendaal met één draaistel uit de rails. Het treinstel kwam gesleept naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op het Utrechtse opstel terrein Cartesiusweg botsten in de vroege morgen van 17-12 de Plan V's 850, 831 en 808 zijdelings met de 9473, die naar verluidt niet helemaal vrij stond van het wissel dat de tweetjes bereden. Alle treinstellen liepen schade op aan de zijwanden. De 9473, 808 en 850 werden in het onderhoudsbedrijf Zwolle provisorisch hersteld en kwamen aansluitend op afroep van het inmiddels weer bomvolle RB Haarlem te staan.
- Op 17-12 ontspoorde omstreeks 07.30 uur in Axel een wagen met één draaistel op een wissel. De met ammoniak geladen wagen stond om 15.00 weer in de rails.
- Die dag botsten de 3403 en 3410 tussen Zwolle en Kampen op een overweg met een lege auto. De auto belandde in een nabijgelegen sloot. Al na een half uur kon het treinverkeer hervat worden.
- Onder de 2026 vloog op 20-12 in Amersfoort de compressor in brand. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam. De compressoren van de Sprintertweetjes lopen op hun laatste benen.
- De 8666 zorgde op 22-12 voor problemen rond Utrecht Centraal toen hij tijdens een rangeerbeweging voor trein 3014 de bovenleiding beschadigde. De 8610 had eerder die nacht als trein 1410 de bovenleiding tussen Utrecht en Amsterdam beschadigd, waarna de achteropkomende 1414 (8666) zijn stroomafnemer (ongemerkt) beschadigde. Een fikse stremming was het gevolg omdat een groot deel van het emplacement niet bereikbaar was. Aan het eind van de ochtend waren de problemen voorbij.
- Diezelfde dag zorgde VIRM 8640 als trein 300823 (gedeeltelijk opgeheven vanwege de problemen bij Utrecht!) tussen Weert en Eindhoven eveneens voor problemen met de bovenleiding. De achteropkomende 6423 (Plan V 449) raakte beschadigd aan stroomafnemers en liep brandplekken op neus en koppeling op. NS heeft ondanks extra controleacties tijdens koudeperiodes kennelijk nog geen resultaat geboekt in het betrouwbaarder maken van de stroomafnemers van de VIRM-stammen.
- De 503 veroorzaakte op 06-12 problemen. Onderweg van het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Utrecht trok het treinstel als ledig-materieeltrein 80214 bij Utrecht Zuilen over grote afstand de bovenleiding naar beneden en verspeelde daarbij beide (!) stroomafnemers. Het treinstel raakte tevens beschadigd aan dak en ventilatieroosters. De Plan T kwam voor herstel naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Op 19-12 liep in Hengelo een V100-loc van Strukton bij een rangeerbeweging met onderhoudsmaterieel met één as uit de rails.
- Wagen 23 83 43 48 838-9 liep op 20-12 als laatste wagen van een door de 6483 getrokken trein bij vertrek uit de Waalhaven Zuid uit de rails en vernielde vervolgens meerdere wissels.
- In de Botlek liepen een dag later de eerste en derde wagen van een goederentrein uit de rails.
- Tijdens een rangeerbeweging kwam op 22-12 een wagen in Acht naast het spoor te staan.
- Op 23-12 botsten tijdens een rangeerbeweging in Emmen de 964 en 965 met elkaar. Van beide stellingen sneuvelde een automatische koppeling.
- De 518 strandde op 27-12 in Vlissingen met een vastgelopen as. Het treinstel liep forse vlakke plaatsen aan het betreffende draaistel op. Met behulp van een kraan werd in Vlissingen een vervangend motordraaistel geplaatst.
- Op 28-12 strandde de 927 in Culemborg met brand in de snelschakelaarkast. Het treinstel kwam op 29-12 gesleept naar het revisiebedrijf Haarlem.
- In het Spoorwegmuseum botste op 31-12 de 2009, samen met de 2032 binnenkomend als trein 28305, op het stootstuk van spoor 410. De 2032 mocht na ontkoppelen de dienst hervatten als 28310; nadat de ritregistratie van 2009 was uitgelezen mocht deze zijn soortgenoot weer vergezellen.
- De 4246 liep op 07-01 in het revisiebedrijf Haarlem binnen met schade aan de zijwanden. Het treinstel was op 01-01 in onzachte aanraking gekomen met een rangeerloc in Zwolle.
- De 8721 reed op 10-01 tussen Den Helder Zuid en Anna Paulowna over een in het spoor gelegde paal. Het stel raakte licht beschadigd, maar bleef in dienst.

Nederlandse Spoorwegen

Sprinter-Lichttrain

- Treinstel 2601 maakte in de tweede helft van december proefritten op de Berliner Aussenring, de ringspoorlijn rond de Duitse hoofdstad. De ritten werden gereden vanuit Hennigsdorf, waar een deel van de Sprinter-Lichttrain-bakken wordt gebouwd.

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-01					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8510	9405	Maastricht	29-12-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8687	8713	Roermond	16-11-2007	botsschade
mBvk1/2	290 8722	8730	Echt	23-10-2007	brandschade
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8056	8656	Den Haag C	07-10-2007	brandschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
ABv6	380 8411	8730	Echt	23-10-2007	brandschade

- De in 2004 in Amsterdam onherstelbaar beschadigde mBvk1/2 290 8611 van de 8656 werd in de tweede helft van december in het revisiebedrijf Haarlem gesloopt.
- De 9518 kwam op 29-11 in het revisiebedrijf binnen omdat één van zijn mBvk's, de DD-IRM-bak 290 8642, LT1-revisie moest ondergaan.
- In de koude dagen en vooral nachten half december begaven rubbertjes in de luchtleidingen van VIRM het op forse schaal. Op diverse plaatsen kwamen VIRM-en aan de kant te staan met problemen. Halverwege de week van 17-12 had NSR (mede) daardoor plotseling 100 bakken te weinig op de baan, hetgeen lange tijd niet meer is voorgekomen.
 - Het nieuwe VIRM-materieel, dat vanaf april geleverd gaat worden, zal direct worden voorzien van een vacuümtoilet met bio-reactor. De reizigers zullen vooral de nieuwe kleurstelling van het interieur, de door het verdwijnen van de liftschachten bredere trappen, de rubberen vloer, het nieuwe type bankframe en de stopcontacten voor laptops opvallen. De snelschakelaar wordt in de nieuwe bakken van het fabrikaat Sécheron, terwijl de draaistellen van de ABv6 iets zwaarder afgeveerd zullen zijn. Tevens komt er een Stenman-stroomafnemer op de bakken die automatisch zakt zodra de koolstrippen ervan breken. Tenslotte wordt de compressor op een andere plaats aangebracht. De 'programmable logic controllers' van de zwenkzwaaiendeuren ondergaan aanpassingen, terwijl de tractieventilator af-fabriek een extra filter en de gewijzigde aanzuiging van de buitenlucht krijgt. In de treinstellen komen diverse extra omvormers, terwijl de machinisten verlost zijn van het grillige klimaat in hun cabines nu de airco's van de reizigerscompartimenten en cabines gescheiden zijn. Het valt te hopen dat NS op korte termijn ook de oudere series VIRM voorziet van een nieuw interieur: vooral de oorspronkelijke DD-IRM-rijtuigen zijn eigenlijk niet meer met goed fatsoen in het IC-verkeer in te zetten. Wie het comfort van de Belgische IC-dubbeldekkers – eveneens een Bombardier-product – kent, weet immers hoe het ook kan.
 - VIRM 8739 strandde op 29-11 als trein 3068 bij Amsterdam Sloterdijk met brand in een verwarmingsschakelaar. Het treinstel kwam naar het onderhoudsbedrijf Onnen. De bekabeling van ABv6 380 8420 bleek dusdanig beschadigd dat herstel in Haarlem noodzakelijk was. De VIRM zou aanvankelijk op eigen kracht naar Haarlem komen, maar uiteindelijk haalde de 1744 de bak op 22-12 in Onnen op. Op de heenweg had de loc de van brandschade herstelde 380 8411 meegenomen. Die was in Haarlem op 15-11 uit de 8730 gehaald. Op 26-12 kwam de 8730 weer in dienst met de 380 8411.
 - Bij binnenkomt als trein 825 in Maastricht botste de 9405 op 29-12 met forse snelheid op een juk. Naar verluidt waren uitwerpselen op het spoor de oorzaak van de glijpartij van de VIRM. mBvk 290 8510 raakte fors beschadigd aan de neus. Met een buitendienst gestelde luchtvering kwam het treinstel, met aangepast snelheid, op 30-12 op eigen kracht naar het revisiebedrijf Haarlem. Daar werd op 08-01 de 290 8721 (ex-8730) in de stam geplaatst.
 - De 8652 werd op 21-11 door het revisiebedrijf Tilburg afgeleverd. De stam rijdt nu als enige met een gewijzigde airco-installatie, waarbij de klimaatregeling van de cabines losgekoppeld is van die van de reizigerscompartimenten.

DDM/DD-AR

- Op 23-11 raakte de 7464 beschadigd bij een aanrijding met een onbekend voorwerp tussen Heemstede en Lisse. De stam werd in het revisiebedrijf Haarlem binnengenomen met schade aan de Bvk 270 7064. ABv 380 7573 en Bv 280 7293. Bv 280 7281 werd gebruikt om stam 7869 weer compleet te maken. Deze kwam op 04-12 in dienst. De herstelde 280 7261 (ex-7869) werd vervolgens in de 7839 geplaatst.

Samenstelling DDM-1-stammen per 24-12												Samenstelling DDM-1-stammen per 31-12											
6902	6826	6615	6812	6674	6807	6901	6802	6675	6837	6633	6814	6902	6826	6615	6812	6674	6807						
6903	6811	6671	6835	6622	6836	6902	6826	6615	6812	6674	6807	6903	6811	6671	6835	6622	6836						
6904	6802	6675	6837	6633	6814	6903	6811	6671	6835	6622	6836	6904	6802	6675	6837	6633	6814						
6905	6801	6627	6838	6617	6808	6905	6801	6627	6838	6617	6808	6905	6801	6627	6838	6617	6808						
6906	6832	6621	6841	6612	6877	6906	6832	6621	6841	6612	6877	6906	6832	6621	6841	6612	6877						
6907	6805	6614	6828	6613	6876	6907	6805	6614	6828	6613	6876	6907	6805	6614	6828	6613	6876						
6911	6823	6632	6827	6624	6818	6911	6823	6632	6827	6624	6825	6911	6823	6632	6827	6624	6825						
6912	6815	6626	6806	6673	6821	6912	6815	6626	6806	6673	6821	6912	6815	6626	6806	6673	6821						
6913	6817	6634	6834	6623	6878	6913	6817	6634	6834	6623	6878	6913	6817	6634	6834	6623	6878						
6914	6804	6618	6822	6631	6813	6914	6804	6618	6822	6631	6813	6914	6804	6618	6822	6631	6813						
6915	6803	6616	6833	6628	6824	6915	6831	6670	6816	6635	6818	6915	6803	6616	6833	6628	6824						

Samenstelling DDM-1-stammen per 04-01						Samenstelling DDM-1-stammen per 10-01					
6901	6802	6675	6837	6633	6814	6901	6802	6675	6837	6633	6814
6902	6826	6615	6812	6674	6807	6902	6826	6615	6812	6674	6807
6904	6811	6671	6833	6622	6836	6903	6835	6625	6824	6628	6803
6905	6801	6627	6838	6617	6808	6904	6811	6671	6833	6622	6836
6906	6832	6621	6841	6612	6877	6905	6801	6627	6838	6617	6808
6907	6805	6614	6828	6613	6876	6906	6815	6621	6841	6612	6877
6911	6823	6632	6827	6624	6825	6907	6805	6614	6828	6613	6876
6912	6815	6626	6806	6673	6821	6911	6823	6632	6827	6624	6825
6913	6817	6634	6834	6623	6878	6913	6817	6634	6834	6623	6878
6914	6804	6618	6822	6631	6813	6914	6804	6618	6822	6631	6813
6915	6831	6670	6816	6635	6818	6915	6831	6670	6816	6635	6818

ICM

- De 4019 werd op 20-12 afgeleverd na revisie. Met de levering van dit treinstel zo kort na zijn voorganger loopt het revisiebedrijf iets voor op de planning van de renovatie.
- Met gebruikmaking van delen van het interieur van de 4025 zal de 4444 worden terugverbouwd tot 'gewone' ICM-IV. De mA-bak zal weer mB worden, hetgeen hopelijk veel ergernis en klachten van reizigers zal schelen. Het valt eveneens te hopen dat het aandeel stiltezone in het treinstel ook gelijkgesteld wordt aan dat van de overige treinstellen: als 4444 was de gehele A-bak stiltezone. Het treinstel liep op 07-01 in het Revisiebedrijf Haarlem binnen.

SGM

- Van het SGM-materieel is het reizigersinformatiesysteem (RIS) geactualiseerd met de nieuwe halte Purmerend Weidevenne. Bij de stations in de regio Amsterdam waar op de GVB-metro kan worden overgestapt, wordt dit sindsdien bij nadering ervan omgeroepen. De update van het RIS duurt voor het hele park drie maanden; medio december reden talloze SGM-en met een volledig vastgelopen systeem rond, waarin zelfs handmatig omroepen niet meer mogelijk was. Enkel de eindbestemming van de trein kon ingeprogrammeerd worden. Ook werd in diverse treinstellen Purmerend Weidevenne weliswaar getoond op de displays, maar riep het informatiesysteem 'Zaandam Kogerveld' om.
- De 2027 en 2034 werden in de ochtend van 06-12 door loc 6503 van Leidschendam naar Bentheim gesleept. Daar werden ze door een DB-loc overgenomen voor verder transport richting Randers.
- Voor de vijfde keer binnen een jaar botste op het kopspoor bij Amsterdam Zuid een trein met een stootjuk. Nog geen maand nadat de 2972 het juk vernielde, vloog de 2941 op 15-12 na het rijden van trein 7416 letterlijk en figuurlijk erdoorheen: het treinstel botste met dusdanige snelheid op het Fix Stop-juk, dat de Bk1 voor de helft eroverheen schoof. Het kopdraaistel bleef op het spoor achter; alle apparatuur onder de eerste helft van de bak werd vernield. Er waren twee kranen voor nodig om de bak uit z'n gevaarlijk scheve positie te bevrijden. De achteroplopende 2993 sleepte het treinstel naar het revisiebedrijf Haarlem. Dit treinstel kwam na controle boven de put op 16-12 vanuit Alkmaar weer in dienst. Mogelijk wordt de 2972 met Bk1 2964 weer op de baan gebracht.
- Bovengenoemde 2964 zal waarschijnlijk sowieso niet meer in zijn oude samenstelling in dienst terugkeren. De Bk2 is bij de botsing in Rotterdam in 2006 dusdanig beschadigd dat herstel niet meer lonend is. Naar verluidt zal de Bk1 van de 2008 worden gebruikt om de 2964 weer compleet te maken. De Bk1 (ABk) van de 2008 is immers gebouwd volgens de tekeningen van SGM-1, nadat de oorspronkelijke ABk in 1976 verloren ging bij de treinbotsing bij Schiedam. Wat er met de overblijvende Bk2 2008 (SGM-0) gaat gebeuren, is nog niet bekend.

Mat '64

- Op 05-12 vond een ernstige botsing plaats in Coevorden. Op een overweg kwam een trekker met aanhanger voor trein 3839, bestaande uit de 953 en de 960. De aanhanger sloeg door de klap tegen de tweede bak, ABk 953. Terwijl de Bk op een haar na een bovenleidingportaal miste (maar wel een relaiskast vernielde) en in een grasveld tot stilstand kwam, kantelde de ABk 953. Als door een wonder raakte niemand gewond. De achteroplopende 960 raakte licht beschadigd aan de koppeling. Dit treinstel werd nog diezelfde avond op eigen kracht naar Zwolle overgebracht; de hersporing van de ABk 953 duurde tot in de vroege uren van 06-12. Het treinstel kwam in eerste instantie naar Zwolle. Doordat letterlijk in één klap twee treinstellen van de afgezonderde omloop Zwolle – Emmen uitgeschakeld werden, wees NSR de 950 per 06-12 aan deze omloop toe.
- Connexion leverde in de avond van 08-12 de 840 weer in bij NS Financial Services. Nadat al op 07-12 de Connexion-folie was verwijderd, kwam het treinstel op 08-12 voor onderhoud naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam en was na het week-einde weer beschikbaar voor NS Reizigers.
- De ontakelde 472 werd op 15-12 van Eindhoven naar Wijster gebracht. Ook daar is een brandweeroefenterrein waar behoefte was aan een trein. Het treinstel, dat in uiterlijk beduidend minder goede toestand is dan de 461 in Dordrecht, staat op voormalige mat '54-nooddraaistellen.
- De op 04-12 in Coevorden ernstig beschadigde 953 werd op 02-01 met 60 km/h naar het revisiebedrijf Tilburg gebracht.

DM '90

- De defecte 3417 werd op 02-01 door een V100 van RRF van Zwolle naar het revisiebedrijf Haarlem gesleept.

DH

- Loc 1752 sleepte in de nacht van 12- op 13-12 in totaal acht DH-II-treinstellen van Zwolle naar Amersfoort. In het eerste transport werden de 3230, 3225, 3223 en 3231 overgebracht, in het tweede transport gevolgd door de 3208, 3207, 3219 en 3202. De acht treinstellen werden gestald bij de voormalige wagenwerkplaats. Over verkoop van de Wadlopers naar het buitenland is nog niets bekend.
- Op 28-12 werden van Zwolle naar Amersfoort door de 1747 de stellen 3203 en 3224 overgebracht, alsmede de op 20 december door Veolia ingeleverde stellen 3210 en 3228.

TRAXX

- Op 21-12 sleepte TRAXX-locomotief E 186 114 de ICR-rijtuigen 20-70 405, 20-70 404, 20-70 406, 20-70 404, 10-483, 10-

484 en 82-973 van het nieuwe onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer naar het revisiebedrijf Haarlem. Aansluitend reed de loc terug naar de Watergraafsmeer en pikte daar de TRAXX-en E 186 113 en 111 op. Gedrieën reden de locs naar Utrecht.

- Na de kerstvakantie kwam loc E 186 113 voor een behandeling op de kuilwielenbank naar de werkplaats in de Watergraafsmeer.

1700 & 1800

- De vaste proefritloc van het revisiebedrijf Haarlem (1777) werd op 10-12 gewisseld voor de 1780, die al 18-12 op ingeruild werd voor de 1744. Op 19-12 maakte de nieuwe loc een proefrit met BDs 82-77 030 (5230). Ditmaal werd niet de gebruikelijke retourrit Haarlem – Den Haag HS gereden, maar een rondrit Haarlem – Rotterdam – Gouda – Woerden – Amsterdam – Haarlem. De 1777 deed het in de normale omloop niet best: op 07-12 strandde de loc met trein 1923 te Den Haag HS. Een proefritje naar Rotterdam was al na enkele honderden meters ten einde. De 1766 sleepte aansluitend de hele stam naar de Binckhorst. Daar werd de 1777 gekoppeld met de ICK-rijtuigen 5028 en 5009 en de eveneens defecte 1856 geplaatst. Later die dag kwam het geheel naar het onderhoudsbedrijf Maastricht. De beide ICK's hadden in de Binckhorst verbleven ten behoeve van instructie.

Reeks 11

- In de NMBS-locomotieven reeks 11 zijn de acculampen ten behoeve van goederentreinen vervangen door zogeheten Magellaen-sluitseinen. De oude lampen zijn, hoewel de locomotieven vooralsnog voorlopig toch geen goederentreinen rijden, niet meer toegelaten door de SNCF (!). Onder elke cabine is een opvallende sticker aangebracht waarop melding gemaakt wordt van de aanwezigheid van de nieuwe lampen.

ICR

- Een dag nadat op 20-12 het laatste voor de HSL-Zuid omgebouwde ICRm-rijtuig (82-70 982) werd afgeleverd, kwamen op 21-12 de eerste zeven rijtuigen voor nawerk in het revisiebedrijf Haarlem aan (zie TRAXX). De rijtuigen worden voorzien van een noodoproepsysteem en zullen de nodige garantiewerkzaamheden ondergaan. Ook worden de rijtuigen zo gedrieëhoekt dat alle aftapmonden van de bioreactoren naar dezelfde kant staan.
- ICRm-A 10-70 378 kwam op 19-12 per werkplaatssternet van Maastricht naar de nieuwe werkplaats in de Watergraafsmeer. Daar werden enkele dagen proefnemingen gedaan met een gewijzigde schuifdeur tussen de zijgang en het aangrenzende balkon.

ICK, ICL & DF

- De in Wittenberge van ontspringssschade herstelde ICK 22-37 977 werd in Duitsland apart overgebracht naar Dortmund en daar bijgeplaatst bij een ICL-transport naar de Watergraafsmeer. Van daaruit kwam het rijtuig per werkplaatssternet naar Maastricht.
- De BD-rijtuigen 82-37 061 en 068 kwamen van Maastricht naar de Watergraafsmeer om dienst te gaan doen in ICL-stammen. Er zijn nog niet voldoende aangepaste Bimdz-rijtuigen beschikbaar. Van de negen Bimdz-rijtuigen zijn de 84-90 003, 008 en 701 (ex-84-95 008) van een verbrede deur voorzien.
- Alle ICL-rijtuigen rijden inmiddels, ongeacht hun kleurstelling, met de NS-nummers rond. Doordat steeds meer rijtuigen in NS-kleuren gespoten worden, rijdt een groot deel van de treinen in de serie 1600 inmiddels volledig in NS-huisstijl. De beschikbaarheid van het nieuwe materieel is nog niet om over naar huis te schrijven. Nog geen enkele dag was het voorgeschreven aantal stammen op de baan, nadat per 09-12 de omloop was uitgebreid. Met ingang van de nieuwe dienstregeling rijden de rijtuigen ook tussen Den Haag en Arnhem (serie 2000). Regelmatig worden rijtuigen voor garantiewerk teruggestuurd naar Neumünster en/of Wittenberge. Vooral de omzetters geven problemen.

Nieuwe ICL-rijtuigen			
type	DB-nummer	NS-nummer	aankomst in Nederland
Bimz	51 80 22-91 307-4	50 84 22-91 307-1	02-11-2007
Bimz	51 80 22-91 347-0	50 84 22-91 347-7	02-11-2007
Bimdz	51 80 84-90 008-4	50 84 84-90 008-1	02-11-2007
Aimz	51 80 10-91 200-5	50 84 10-91 200-2	30-11-2007
Aimz	51 80 10-94 055-0	50 84 10-91 700-1	30-11-2007
Bimz	51 80 22-91 096-3	50 84 22-91 096-0	30-11-2007
Bimz	51 80 22-91 179-7	50 84 22-91 179-4	30-11-2007
Bimz	51 80 22-91 345-4	50 84 22-91 345-1	30-11-2007
Bimz	51 80 22-94 016-8	50 84 22-91 702-3	30-11-2007
Bimdz	51 80 84-95 008-9	50 84 84-90 701-1	30-11-2007
Aimz	51 80 10-91 211-2	50 84 10-91 211-9	07-12-2007
Aimz	51 80 10-91 221-1	50 84 10-91 221-8	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 165-6	50 84 22-91 165-3	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 177-1	50 84 22-91 177-8	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 234-0	50 84 22-91 234-7	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 314-0	50 84 22-91 314-7	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 317-3	50 84 22-91 317-0	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 330-6	50 84 22-91 330-3	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 337-1	50 84 22-91 337-8	07-12-2007
Bimz	51 80 22-91 339-7	50 84 22-91 339-4	07-12-2007
Bimz	51 80 22-94 024-2	50 84 22-91 704-9	07-12-2007
Aimz	51 80 10-91 211-?	50 84 10-91 211-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 218-?	50 84 22-91 218-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 230-?	50 84 22-91 230-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 234-?	50 84 22-91 234-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 280-?	50 84 22-91 280-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 313-?	50 84 22-91 313-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 319-?	50 84 22-91 319-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 324-?	50 84 22-91 324-?	04-01-2008
Bimz	51 80 22-91 326-?	50 84 22-91 326-?	04-01-2008

DDM-1 LTO			ICM Cw compressor				
<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>	<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>		
		6915	30-11	4093	07-11	4093	15-11
				4097	10-12	4097	18-12
				4075	19-12		
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
1739	05-11	onbekend defect		8652			09-11
1709	08-11	onbekend defect		1739			09-11
1774	08-11	onbekend defect		1709			23-11
9502	16-11	onbekend defect		1774			23-11
1849	19-11	onbekend defect		1849			27-11
1760	11-12	onbekend defect		6674			30-11
1829	12-12	onbekend defect		1760			14-12
838	14-12	ontspringsschade		1829			18-12
1751	19-12	onbekend defect		1751			20-12
1736	21-12	onbekend defect		8652			21-12
1852	21-12	onbekend defect		1852			28-12
1611	28-12	wielassen wisselen		9502			28-12
1606	02-01	oliepomp defect					
953	02-01	bolsschade					
1780	09-01	elektrische storing					

Connexion

PROTOS

- Een onzer lezers trof op 06-01 PROTOS 5035 onder de kap van Amsterdam Centraal aan. In het treinstel werd een feestje gevierd, compleet met hapjes en drankjes. Het treinstel vertrok na een kwartier oponthoud (terug) richting Amersfoort.

CARGONIEUWS

ACTS

Op 13/12 reed Traxx loc 186 111 als proef voor ACTS in trein 60263 van Leeuwarden naar Rotterdam. ACTS is bezig met het kijken naar nieuwe tractie als vervanger voor de oude Eloc 1200 en de Class 58. Voor de locs 1254+6705 was het een ware cultuurshock om deze loc voor de trein te zien terwijl ze zelf in opzending meegingen. Later die dag trok de 186 111 's nachts de retourtrein naar Leeuwarden om weer in opzending mee te komen naar Rotterdam.

ACTS ging per 1 januari 2008 over op een nieuwe organisatiestructuur. In de nieuwe structuur werden de huidige activiteiten van ACTS Nederland BV verdeeld over drie nieuwe businessunits die als aparte bedrijven worden opgezet: een Business unit Verhuur, een Business unit Onderhoud & Service en een Business unit Tractie.

De Business unit Verhuur is met ingang van 1 januari 2008 een zelfstandig Zwitsers bedrijf: RailMotion AG. Het zal zich gaan richten op het vercommercialiseren van de wagons die in eerste instantie worden overgenomen van ACTS Nederland BV.

Voor de Business unit Onderhoud & Service wordt met ingang van 1 januari 2008 een bedrijf opgericht onder de naam The Rail Factory BV en gaat zich specifiek richten op onderhoud en service aan rollend materieel van ACTS en derden. De Business unit Tractie, het huidige ACTS Nederland, blijft zich richten op het rijden van treinen. Binnen ACTS Nederland zal daarom onderscheid gemaakt gaan worden in de organisatie van de feederprocessen in het Rotterdamse Havengebied en de organisatie van de line-haul (=lange afstand) processen. Voor feederactiviteiten zal onder de naam PortFeeders een aparte subbusinessunit met een eigen logo en eigen concept worden gerealiseerd. De aansturing van PortFeeders zal plaatsvinden vanuit Rotterdam Waalhaven. De line-haul organisatie, onder de subbusinessunit naam ACTS Railways, zal vanuit Den Bosch aangestuurd blijven en zal zich specifiek organiseren in het begeleiden van (inter-)nationale treindiensten.

Om zich ook te kunnen uiten werd loc 7102 al in de 'Portfeeder' huisstijl bestickerd bij Nedtrain Feijenoord en zag op 7/1 het licht.

Loc 6702 was rond 9/1 te gast in het noorden waar op de loc instructie werd gegeven aan nieuw personeel. De loc stond in Onnen voor dit doel.

ERS

Op 5/1 kwam ook loc 1202 weer in dienst bij ERS. De loc was terug naar de fabriek in Kiel voor inbouw ETCS. Helaas verviel in december de bediening van DFDS op de Maasvlakte.

ITL Nederland

Vanaf 16/12 rijdt ITL de Schkopau shuttle die tot nu toe door R4C werd gereden. De shuttle is herkenbaar aan alleen UBC/IFF 30ft containers en is een opvallende verschijning.

Railion

Klant van RRF is Kombiverkehr. Maar Railion gaat ook met Kombiverkehr in zee. Deze ging per half december twee goederentreinen per week rijden tussen Moerdijk en Spanje! De containers gaan naar de Spaanse terminals Granollers en Constanti. Naast deze trein rijdt er ook drie keer per week een shuttle vanuit Spanje naar het Duitse Ludwigshafen.

Sinds de nieuwe dienst (9/12) wordt Maastricht Beatrixhaven weer bedient door Railion. Bij firma Essent is een nieuwe terminal aangelegd en daar worden afvalwagens beladen op ACTS wagons. Goede opsteker voor dit in rust verkerende emplacement.

Na een jaar van afwezigheid rijdt de gipstrein weer vanaf de Delfzijl naar het Duitse Böhlen. De trein heeft ook dezelfde tijden als vroeger gevonden. Als eerste bracht RN1615 de beladen trein op 5/1 van Bad Bentheim naar Zwolle Rangeer waar de set later naar het noorden is gebracht.

Komende maand stromen er 50 nieuwe staalwagens van het type Shimms in bij Railion. Zij vervangen de dertig van Greencargo gehuurde Shimms dus netto wordt het park vergroot met 20 stuks. In totaal beschikt Railion dan over 392 staalwagens.

Rail4Chem

Half december ging het gerucht dat R4C te koop stond. En dat was geen goed nieuws nadat het bedrijf al een flinke crisis in het najaar had doorstaan. Gelukkig zijn de resultaten in de tweede helft van 2007 weer positief en ontkrachtte directeur Bertram het verkoopgerucht. Wel rijdt de Schkopau trein vanaf half december onder ITL vlag. De Gablingen blijft nog bij R4C.

Rotterdam Rail Feeding

In aanloop naar het wintersport seizoen heeft RRF diverse rytuigen van de grens, veelal Bad Bentheim, opgehaald en naar de Watergraafsmeer gebracht. Dit in opdracht van EETC. Ook werden rytuigen opgehaald in Venlo i.o.v. TTC en die rytuigen worden door RRF elke vrijdag TTC's ledig Berglandexpres ingerangeerd in Roosendaal en op zondag er weer uit.

Op 9/1 kwam de vijfde RRF V100 in dienst. Op die dag werd de RRF20 van Stendal naar de Maasvlakte overgebracht. De loc heeft ook de BAM huisstijl zoals ook de RRF18 heeft.

Rurtalbahn

De RTB kreeg op 11/1 gezinsuitbreiding in de vorm van G1206 500 1648. Deze loc kwam van Veolia af die de loc tijdelijk had. De loc werd bij Nedtrain Fo afgenomen en vertrok daar als RTB V152 'Chantal' en ging naar de RTB werkplaats in het Duitse Düren.

Strukton

Doordat de Zwolse kuilwielenbank sinds het nieuwe jaar dicht is moeten sommige vervoerders hun heil op plekken zoeken waar ze normaal nooit komen. Rond 5/1 bracht Strukton een aantal Lint en DM'90 treinstellen van Zwolle naar Eindhoven voor een bezoekje aan de kuilwielenbank aldaar.

Veolia Cargo Nederland

In opdracht van de SBB heeft Veolia op 19/12 een slag met een kolentrein gereden naar de Houtrakpolder. De grijze Fcs tweeassers, normaal bruine, werden door ACTS bij de Rietlanden behandeld. Normaal zou ACTS ook deze trein rijden maar had geen capaciteit.

Op 11/1 werd G1206 loc 500 1648 ingeleverd bij Nedtrain Fo. De loc gaat meteen over in handen van RTB. Als vervanger van de tijdelijk gehuurde zwarte MRCE machine komt loc 500 1627, eveneens een G1206, die nu rijdt bij de Bayerischen Cargo Bahn en dat is ook een onderdeel van Veolia Cargo. Nog tot eind van januari rijdt ERS6613 nog als huurling rond bij Veolia. In het voorjaar krijgt men ook de beschikking over Class 66 JT-10 die nu nog proefritten rijdt met het Bombardier (ATB-STM/ETCS) beveiligingsystemen.

Broekman koopt

In de Botlek bevindt zich een grote autoterminal, deze is van Broekman. Ook dit bedrijf kijkt om zich heen en heeft in de Euro-poort Store Ship overgenomen en het failliete Henk Hentzen uit Coevorden. Van deze laatste rijden cargo's voor de Bentheimer Eisenbahn en Coevordenshuttle van ACTS wordt er deels ook door gevuld.

VOS in de uitverkoop

De Vries Transport heeft de Vos Logistics vestigingen in Leeuwarden, Rostock (D) en Veendam overgenomen. De directeur van De Vries, Edwin, is de zoon van Jan de Vries en dat is de oude baas van Jonker Veendam! En zo is de cirkel weer rond voor deze terminal.

Wist u dat...

- de 2972 een WC-deur heeft van het oude, bruine type?
- deze deuren alleen nog in DDM voorkomen?
- de 2945 daarentegen een kopwandschuifdeur heeft van het oude, bruine type?
- de oranje 4241 op 14-12 twee SGM-en verving in de treinserie 4000 Rotterdam – Uitgeest?
- de 8625 op 21-12 hetzelfde deed?
- vanwege het afscheid van een NS-directeur op 20-12 de 766 naar Veenendaal kwam?
- op 18-12 trein 41635 tussen De Haar en Maarn tot stilstand kwam door een tekort aan brandstof en door een hulp-loc van Veolia weggesleept moest worden?
- de 4011 en 4221 op 03-12 nieuw en oud IC-comfort boden in de treinseries 5000/5700?
- op 07-12 veel proefritten werden gereden?
- de 2980 die dag een retourrit Leidschendam – Haarlem reed, de 4018 een slag Haarlem – Den Haag HS maakte, de 471 tussen Haarlem en Leiden zijn kunnen mocht tonen en de nieuw samengestelde 8730 hem op de voet volgde?
- de fraai herstelde 1844 in die week diverse proefritten maakte tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch?
- deze loc er werkelijk als nieuw uitziet?
- op 16-12 een gezelschapstrein bestaande uit Belgisch materieel reed tussen Amsterdam en Berlijn?
- ICE 225 op 06-12 werd vervangen door stam ICL-rijtuigen?
- trein 9244 op 23-12 tot Roosendaal met VIRM 8723 werd gereden?
- trein 1941 die dag niet met ICK, maar met de 451, 945 en 807 reed?
- de 2947 en een soortgenoot op 02-01 tijdens een ledig-materieelrit uit Leidschendam bij aankomst in Rotterdam werden aangetroffen met de tekst "Bestemming: Lochem" op de displays van de reisinformatie?
- dit waarschijnlijk het werk is van dezelfde NedTrain-medewerker die de koersrollen van de SGM-en in Leidschendam vaak op "IJmuiden" zet?
- wij de buitengewoon smerige en met graffiti besmeurde 1600-en van Railion voor de City Night Line (nu met spaties) een regelrechte aanfluiting vinden?
- wij hopen dat Railion zorgvuldiger omspringt met haar nieuwe locs BR 189?

- deze locs nu veelvuldig voor reguliere goederentreinen te zien zijn?
- Plan T 510 aan 1 zijde één blauw NS vignet heeft?

Nieuwe campagne voor behoud Beneluxtrein van start

Op 5 januari jl. was SP-Kamerlid Arda Gerkens te gast in Roosendaal waar de aftrap werd gegeven voor een nieuwe actie voor behoud van de Beneluxtrein, de internationale treinverbinding tussen Amsterdam en Brussel.

Gerkens: `De NS holt deze belangrijke verbinding steeds verder uit en wil de trein helemaal opheffen wanneer de HSL eindelijk gaat rijden. De reiziger heeft het recht op keuze tussen een betaalbare verbinding - die ook nog eens meer steden aandoet - en een duurdere HSL.`

In de komende maand zal de SP in de steden waarlangs de Beneluxtrein rijdt - Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Dordrecht en Roosendaal - enquêtes afnemen om reizigers te vragen wat zij vinden van het mogelijk wegvallen van de Beneluxtrein en hoeveel zij eventueel bereid zijn meer te betalen voor de HSL.

`We willen van de reiziger weten bij welke prijs hij nog bereid is straks de hogesnelheidslijn te nemen. Wij hebben namelijk de stellige indruk dat dat kaartje zo duur wordt, dat veel mensen liever gebruik blijven maken van de Beneluxtrein`, stelt Kamerlid Arda Gerkens.

Op dit moment is nog niet bekend wat een kaartje voor de hogesnelheidslijn die eind dit jaar van Amsterdam, via Breda naar Brussel zal gaan rijden, gaat kosten. De tarieven worden pas drie maanden voor het in gebruik nemen van de HSL bekendgemaakt.

De SP voerde al eerder actie voor het behoud van de Beneluxtrein en kreeg toen reeds steun van alle gemeentebesturen langs het tracé.

MUSEUMNIEUWS

STichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwagematerieel (STIBANS)

Treinstel 252 (Mat '36) krijgt z'n cascorevisie! De opdracht is gegund aan [SFW Schienenfahrzeugwerk Delitzsch](#), nabij Leipzig. De 252 wordt in het eerste kwartaal van 2008 naar Duitsland overgebracht.

De werkzaamheden in Delitzsch nemen anderhalf tot twee jaar in beslag. De 252 wordt volledig gestript, tot op het stalen casco. Slechte stukken plaatwerk worden vervangen, buitenschuifdeuren, klapdeuren en draairamen gerepareerd en gangbaar gemaakt. Het treinstel wordt in- en uitwendig geheel gestraald en daarna geconserveerd. Vanzelfsprekend wordt de 252 geschilderd in de afleveringskleuren, waarna ook de ramen worden teruggeplaatst. De stroomafnemers, draaistellen en koppelingen ondergaan in Duitsland eveneens een revisie. De 252 is daarna weer goed transportabel om op diverse plaatsen in Nederland acte de présence te geven. Het totale 252-project bestaat uit vier fases: 1: cascorevisie, 2: draaistelrevisie, 3: interieuropbouw, 4: rijvaardig maken

Fase 1 en 2 zijn nu in opdracht gegeven. Fase 3, het opbouwen van het interieur, gebeurt na terugkeer van het treinstel, in nauwe samenwerking met de Blerickse vestiging van Gilde Opleidingen. Uiteraard is hierbij ook een rol weggelegd voor de vrijwilligers van de STIBANS. Voorbereidende werkzaamheden, zoals het schoonmaken van losse interieuronderdelen en de restauratie hiervan, zijn inmiddels gestart. Fase 4, de technische revisie, is nog in voorbereiding. Het spreekt voor zich dat de huidige werkzaamheden niet belemmerend werken voor het rijvaardig maken van het treinstel.

De cascorevisie wordt mede mogelijk gemaakt door bijdragen van de [Mondriaan Stichting](#), het [Prins Bernhard Cultuurfonds](#) en het [VSBfonds](#). Samen met de vele donaties van de afgelopen jaren is het restauratiefonds van de STIBANS voldoende om fase 1 en 2 van het 252-project uit te voeren. Na de revisie in Duitsland is echter de bodem van het restauratiefonds in zicht. Nieuwe bijdragen om de werkzaamheden van de STIBANS te kunnen voortzetten zijn op dit moment meer dan welkom op postbankrekening 4401902 t.n.v de STIBANS in 's-Heerenberg.

Werkgroep Loc-1501

Statusoverzicht locomotieven

Loc [1122](#) dient op de Watergraafsmeer te Amsterdam als stationaire leverancier van hoogspanning voor de rijkstuggen van EETC. De loc is rijvaardig maar niet als trekkracht toegelaten op het spoorweginet.

Aan loc [1201](#) wordt thans te Den Haag aan het interieur van één van de cabines gewerkt. Deze zal weer zoveel mogelijk in de oorspronkelijke kleur worden teruggebracht. De schilder is bijna klaar met het afplamuren van het casco en heeft enkele delen van de loc in de turkooizen hoogglans geschilderd. De loc is, net als de 1122 en 1315, rijvaardig maar niet toegelaten als trekkracht.

Loc [1253](#) (Plukloc) staat nu in de mottenballen in de NSM-loods te Blerick. Thans wordt onderzocht of deze loc, net als de 1122, op de Watergraafsmeer kan worden ingezet als stationaire leverancier van hoogspanning voor de rijkstuggen van EETC.

Loc [1304](#) staat in de mottenballen in de Stibans-loods te Blerick.

Loc [1315](#) bevindt zich momenteel bij het OB Zaanstraat te Amsterdam. Het streven is deze loc officieel toegelaten te krijgen op het spoornet.

Loc [1501](#) staat thans gestald bij de SSN te Rotterdam. Aan deze loc wordt verder niet gewerkt. Men hoopt de loc binnen afzienbare tijd in de Stibans-loods te Blerick onder dak te kunnen stallen. De toelating om zelfstandig te rijden is inmiddels verlopen; de loc heeft nog wel een "VGB" om te mogen worden gesleept. De loc is dringend toe aan grootschalig onderhoud/renovatie.

Stichting Mat'54 Hondekop-vier

De Mondriaan Stichting heeft ten behoeve van de revisie van treinstel 766 een bijdrage geleverd van € 120.000,-. De revisie kost minstens € 300.000,-. Ook deze organisatie verwelkomt bijdragen op Postbanknummer 187711 t.n.v. Stichting Mat'54 Hondekop-vier te Dordrecht.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Enerverend jaar voor Museumstoomtram

Donderdag 27 december, 16.01 uur. Met een bescheiden vertraging keert stoomlocomotief 16 met de laatste tram van 2007 terug op tramstation Hoorn.

Daarmee heeft de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik een druk bezocht jaar kunnen afronden. Nog in de laatste kerstweek reden de trams met fans van de Kerstman af en aan naar het in winterse sferen omgetoverde stationnetje van Wognum. Tussen de Gluhwein en de kerstcadeautjes was het gezellig druk, en dat gold voor heel 2007!

Stoomtram, boot en combinaties

In 2007 reisden 125.271 reizigers per stoomtram en boot tussen Hoorn, Enkhuizen en Medemblik. Dat is een groei van ruim 30% ten opzichte van het jaar ervoor. De grootste groei in bezoekers deed zich voor rond Sinterklaas en Kerst en in de combinaties met andere attracties in Westfriesland. Zo combineerden 11.000 mensen hun reis met de stoomtram met een bezoek aan het

Bakkerij- en Stoommachinemuseum te Medemblik, terwijl het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen dit jaar 6500 stoomtramreizigers mocht verwelkomen. 10.000 Mensen maakten een enkele reis met de NS tussen Hoorn en Enkhuizen om hun dagtocht in de Historische Driehoek compleet te maken.

Zeven stoomlocomotieven

De zeven historische stoomlocomotieven van het museum legden in 2007 circa 14.820 kilometer af. Locomotief 26 van de Limburgsche Tramweg-Maatschappij uit 1922 kwam dit jaar het meest in actie tussen Hoorn en Medemblik.

Afgelegde kilometers per locomotief:

Loc 5:	3348
Loc HTM 8 Ooievaar:	378
Loc GS 18:	663
Loc 16:	1454
Loc NS 7742 Bello:	1499
Loc LTM 26:	4340
Loc 30:	3138

Wat schreven de anderen

Op de Rails verscheen in een geheel nieuwe opmaak. De leesbaarheid werd verbeterd door een ander, groter lettertype en de kolommer werden breder. Ook de foto's werden groter en er werd overgestapt naar een zwaardere papiersoort. Januari 2008, nummer 2008-1 * De nieuwe hoofdredacteur, Huub van Keulen, stelt zich voor * Na de vaste nieuwsrubrieken: Spoorwegen op Java * Restanten van de Halvezolenlijn * DR-locomotieven in Zwitserland * Opkomst en ondergang van 's werelds grootste tramfabrikant Ringhoffer Tatra ĀKD * Verenigingsnieuws * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Hobby, januari 2008, nr. 1 * Ontstoming 50 jaar geleden een feit * Railforum * Station Hilversum ondertunneld (2) * Railview * Railmusea (met o.a. terugkeer RET Allan 109) * De NS/SBB DE4/Ram: het enige échte TEE-treinstel * De reizigerstrein in de VS: ook een comeback kid ? * Van km.. tot km .. Rondje Bern * Diverse modelspoorartikelen * www.railhobby.nl

Trolleyberichten, december 2007, nummer 160 * Berner Trolleybusse * Trolley van Praag * Wist U dat..? * Arnhem Actueel * Een Tsjech op bezoek * Trolleymuseum * Buitenland Actueel * <http://ntv.trolleybusseninarnhem.nl> (deze site is niet actief)

Romeo Nieuws, nummer 4, december 2007 * Op weg met de 5024 * Allan 109 terug in Nederland * Weggroep Bus krijgt Jan Voermanprijs * De Houtram * Havenfestival * Afsluiting rijseizoen lijn 10 * Railatlas van de werkgroep Historie * Nieuws uit de werkplaats Tram * Nieuws van de CW Kleiweg * De metrohistorie van Rotterdam (4) * www.stichtingromeo.nl

Stibans-Bulletin, 2007-2 * Redactioneel * Van de voorzitter en penningmeester * Verkoopnieuws * Donateursvergadering 2007 * Nieuws uit Blerick * NS 162 * Treinstel 252 * Sik 286 * Blokkendozen * Project 't Wildveld * Mens en Trein * Open dagen Ned-Train Amsterdam en Maastricht * Spoorwegmuseum Mulhouse * www.stibans.nl

Miljoenenlijn Expresse, december 2007, nr. 76 * ZLSM-beleid in 2008 * Stoommachinist met pensioen * Huidige stand * Gesignaleerd * Twinning met Great Central Railway * Dieselweekend 2007 * Uit de werkplaats * Smokkel per trein in de oorlog * Langs de baan * www.miljoenenlijn.nl

De Koppelstang, nummer 2007 – 4 * Vanuit de loods * Diesellocomotieven * Langs de lijn * Terugblikken Terug naar Toen 2007 * Hoofdlijnrritten * Terugblik Mijn Openbaar Vervoer * Het VSM-koufront * www.stoomtrein.org

De Stoomtram, december 2007, nr. 114 * Collectie * Presentatie * Trambak-archeologie * Collectie stoomtramwegen Zuid Hol-

land * De oudste rijdende locomotief van Nederland * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum *
<http://www.museumstoomtram.nl/>

Strassenbahn Magazin, Januari 2008, 39^e jaargang, nr. 219 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal heel veel nieuwsfeiten. Daaruit tillen wij (nogmaals) het bericht dat het metersporige tramsysteem in Stuttgart nu definitief geschiedenis is * Onder de titel “Het betere is de vijand van het goede” wordt in dit hoofdartikel de (internationale) geschiedenis behandeld van de ontwikkeling vanaf grote vierasser tot de dubbelgelede tram * In Erfurt werd het hele tramnet in 10 jaar tijd met succes aan de moderne eisen aangepast * In Hannover een verslag over 2 ongevallen op dezelfde plek met een tussentijd van 31 jaar * De populaire Kirnitzschtalbahn (bij Bad Schandau) heeft nogal last van autoverkeer * In Strausberg heeft men naast klassieke trams nog een zgn. watertram in gebruik * Ruime aandacht voor de klassieke trams in Düsseldorf (Rheinbahn) * In Zürich breekt al de voetbal-EK-koorts uit, getuige de totaalreclame hiervoor op de trams * In Spaanse regio Andalusië verschijnt de ene na de andere nieuwe tramlijn * In de modellenrubriek staat de Hamburgse tram in het middelpunt van de belangstelling * In 1957 begon de geleidelijke afbraak van het eens zo grote tramsysteem in Hamburg * De boeiende geschiedenis van de paardentram is inmiddels reeds toe aan deel 4 *
www.geramond.de ThN

Schweizer Eisenbahn Revue, nr 1/2008. Behalve de uitgebreide Zwitserse en Internationale nieuwsrubrieken een verhaal over de zeer succesvolle TRAXX-MS locomotieven. Verder een verhaal over de Protos-stellen. Vervolgens de Flirt-stellen van de DB Hanza-Express. Station Brig als “Durchgangsbahnhof” en het nieuwe materieel van de Matterhorn-Gotthard-Bahn (ex BVZ-FO). Een duidelijk verhaal over het DB-nachtnet is het volgende item. Nieuw materieel voor Bern-Solothurn. “Gestörter Sonntag” is de titel van een stuk over allerlei storingen op het spoor op 25-11-07. Belangrijke punten in de nieuwe dienstregeling voor 2008 die al is ingegaan en tenslotte als onderwerp de vernieuwing van de stations van Sissach en Lausen. 49 blz. A4 in kleur, prijs is € 10,30. **MINIREX**, (www.minirex.ch)

Fern Express, nr. 4/2007, deel 2 van een serie over China met dit maal de moderne tractie op de voorgrond. Rijk geïllustreerd, zwart/wit en veel kleur. In 59 bladzijden A4 vindt u de volgende items: a) de Feng-Sha lijn, b) kolenmijnen met hun spoorwegen, c) smalspoor Huanan, d) knooppunt Kuyan, e) spoorlijnen rond Shanghai: huidige stand van zaken en de toekomst van het spoor in de Yangtze delta, f) de series NO4 en 8K ontworpen door Jacques Cooper, g) Chinese diesellocs, deel I: het begin, de buitenlandse import en de dieselhydraulische typen, h) QJ's voor Iowa. Er gingen enkele museummachines naar de VS. Een nummer dat zeker de moeite waard is hoewel niet alle illustraties van gelijke kwaliteit zijn. **MINIREX**, (www.minirex.ch)

B O E K E N

Die Eisenbahnen in den USA van de hand van Joe Welsh. Een algemeen verhaal over het Noord-Amerikaanse spoor. Dergelijke boeken zijn we niet meer gewend. De meeste boeken gaan over een specifiek onderwerp. Algemene boeken hebben last van het feit dat het onderwerp te groot is. Laten we er maar van uitgaan dat het de bedoeling was om initiële interesse te wekken. De titels van de onderwerpen wekken deze indruk. Saga-Klassiker, Güterzug, Personenzug, Lokomotive, Bahnhof, Eisenbahner. Met name bij Lokomotive missen we veel (bijvoorbeeld geen enkele beroemde stroomlijner). En het onderwerp Personeel komt meestal niet in hobby-boeken aan de orde. Het boek is praktisch geheel in kleur met zo af en toe de bekende Amerikaanse “dichtbij”-fotografie. Sommige beelden zijn oude bekenden. Bij de stations zitten enkele bijzondere illustraties. De werkelijke VS-highlights missen we toch wel. 160 blz., 25,5 X 25,5 cm., prijs € 29,90, ISBN 978-3-613-71321-5. Bestelnummer is 71321.

TRANSPRESS (www.paul-pietsch-verlage.de)

EISENBAHN KURIER: Die DB vor 25 Jahren. EK special nr. 87 blik terug op het jaar 1982. Deze serie gaat opschuiven telkens 25 jaar terug. In veel kleur en wat minder zwart/wit worden diverse belangrijke aspecten van het DB-gebeuren uit de doeken gedaan. Speciaal dit keer “Flughöhe” Null over de Airportexpress en de proeflok UM-AN 202003 diesellocomotief voor beproeving van hoge snelheden. Verder onder andere afscheid van de serie 169, 75 jaar BZA Minden en München, nieuwkomers en buitendienststellingen. 98 blz. A4, prijs 9,80 euro, bestelnr. 1834. (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

EISENBAHN KURIER: Onder nr. 42 van Themen eenzelfde uitgave getiteld **Die DR vor 25 Jahren**. In dit werkje dezelfde opzet met wat meer onderwerpen, onder andere nieuwkomers en terzijdestellingen, een rit met een 52-er. Onder het hoofd “Terug in de toekomst” een verhandeling over de ombouw van olie-44-ers op kolen. Ritten met museumlocs en het einde van de 118 bij BW Dresden. De serie 254 in 1982. Een algemeen verhaal over de stoom en de terugkeer ervan in Sachsen. Stomers van de RBD Magdeburg en afscheid van de serie 01 in Harz-Vorland. Dan nog 100 jaar Eisenbahndirektion Erfurt gevolgd door een reportage over ongevallen en een overzicht van locomotieven en treinstellen per 31 december 1982. 98 blz. A4, prijs 9,80 euro, bestelnr. 1869. (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

EISENBAHN KURIER: Een hoogst interessant stuk documentatie en geschiedenis vormt ook het zwart/wit fotoboek Die Hamburger S-Bahn vanaf het begin tot heden van de hand van Lars Brüggemann. Deze spoorweg is tweemaal van stroomsterkte veranderd en ook van stroomstelsel (eerst bovenleiding, later derde rail). Eerst was er de stoom die ook veel later na WO-II nog buitentrajecten bediende. Al in 1906 werd de eerste lijn elektrisch. Het bevat flink wat foto's uit die “goeie ouwe tijd” met bijvoorbeeld omgebouwd stoommaterieel. 11 Trajecten worden beschreven. Er is een apart stoomgedeelte, dan volgt een kapittel wisselstroom motorwagens en wissel- en gelijkstroom goederenmotorwagens. 4 Motorwagentypen worden beschreven, waaronder de zogenoemde “Plutokratenzüge” (materieel voor de “rijken en machtigen”). Wat verder allemaal nog? Goederentreinen, elocs, werkmaterieel, stroomverzorging, personeel en reizigers, de S-Bahn in de loop der tijden en de dieselmotorwagens die tussen Büsum en Hamburg HBf reden. Alleen jammer dat slechts de cover in kleur is. 144 blz., prijs € 24,80, formaat 30 X 21 cm., ISBN-978-3-88255-846-3. (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

Nu volgen nog 2 absolute toppers onder de boeken bij EK. Het eerste boek is een standaardwerk van E. Kolodziej, getiteld **Elektrische Triebfahrzeuge der Berliner S-Bahn**, "100 Jahre Entwicklungsgeschichte der Gleichstromzüge". Dit moet het boek over de Berliner S-Bahn zijn. Direct al bij het openslaan van het boek een voltreffer in de vorm van een kaart uit 1882 met de positie van alle Berlijnse spoorstations. Maar liefst 28 hoofdstukken beschrijven de technische kant van het ingezette materieel, de diverse typen tweewagenstellen zoals de zogenoemde "Bankierzüge" en de "Olympiazüge"(1926) en ook de Nord-Südzüge bijvoorbeeld uit 1941. Zeer interessant zijn woord en beeld gewijd aan de naar Polen, SU en DB verdreven treinstellen (van beugel voorzien). Na 1945 volgen er ingrijpende ontwikkelingen. De DDR Reichsbahn beheert het hele net. Na 1961 boycotten de Westberlijners de S-Bahn gigantisch. West-Berlijn schaft ook de trein af. Als compensatie komt er een grootschalige uitbreiding van het busnet en de U-Bahn. Na 1989 herpakt de S-Bahn zijn positie weer geheel. Een lang hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van het materieel tot 1959. Dan komt het proefstel "Das blaue Wunder" op de proppen. De rol van de S-Bahn in de koude oorlog met de gescheiden netten (Oost en West). Dan modernisering en nieuw materieel. Er worden ook woorden gewijd aan de grote staking bij de S-Bahn in het Westen. Na de hereniging alleen maar positief nieuws. Alle lijnen worden stuk voor stuk heropend, stations gemoderniseerd of herbouwd (Station Gesundbrunnen krijgt een facelift). Ook de spooktreinen verdwijnen. Verder is er enkele malen aandacht voor de diverse omnummeringen. Het is een geweldig boek zonder meer met een schat aan illustraties in kleur en zwart/wit. 375 blz. A4, 500 foto's, prijs € 45,=, ISBN-978-3-88255-225-6.

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

Dan tenslotte de tweede geweldenaar getiteld **EuroSprinter** (K.G. Baur). Een werkelijk schitterend geïllustreerd boek praktisch geheel in kleur gewijd aan de EuroSprinter-locomotief familie met allereerst een hoofdstuk over de samenwerking tussen Siemens en Krauss-Maffei. Vervolgens hoofdstukken over de verschillende locs voor diverse Europese landen zoals Spanje, Portugal, Denemarken, Duitsland, Griekenland en ook voor Korea. De Taurus 1, 2 en 3 van de ÖBB vormen ook een belangrijk kapittel. Er is ook aandacht voor de Siemens Dispo-lok locomotieven (verhuur door de fabrikant). Een blik in de toekomst sluit het geheel af, of eigenlijk toch niet helemaal want er zijn nog berichten na redactiesluiting. Er wordt ook ruim aandacht geschonken aan de constructie van deze machines. Opvallend in de illustraties is het zeer per land variërende kleurenspeel. Een waar genoegen om te lezen, door te bladeren of alleen maar te kijken. 488 (!) blz. A4, 300 foto's prijs € 45,=. ISBN-978-3-88255-226-3.

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

D V D

EISENBAHN KURIER: **Plandampf in der Pfalz 2005**. Het betreft hier de viering van 15 jaar Plandampf in het algemeen. 5 Camerateams waren naar het Pfälzerwald getrokken om vast te leggen hoe twee 41'ers, één 03 en maar liefst drie 01'en het deden. Eén van de treinen met mooie "stomige" opnamen. Een uur lang duidelijk spoorgenot van klasse. 19,80 euro, bestelnr. 8160. Waarschijnlijk is dit de grootste "rijdende" 01-happening van de laatste jaren. (<http://shop.eisenbahn-kurier.de>)

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

24/01: Toen en Thans. Gevarieerd dia-programma van Marco Moerland over trams in Japan, Tenerife, Polen, W-Duitsland, DDR, Italië, België en eigen land.

31/01: Stoomfilms uit de nalatenschap van Paul Rozendaal met o.a. stoom in Thüringen; Erfgoed in staal; Herinneringen aan de 01. Presentatie: W. Dijkman.

14/02: 85 jaar Railhistorie. Films uit het RTA-archief over het railvervoer in Gr. Brittannië, Duitsland en Nederland in de periode 1896 – 1980. Presentatie Hans Vos.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

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

01/02: Diaprogramma van G.J. de Gier over de spoorwegen in het Midden Oosten.

16/02: Stoomfilms uit de nalatenschap van Paul Rozendaal met o.a. stoom in Thüringen; Erfgoed in staal; Herinneringen aan de 01. Presentatie: W. Dijkman.

Meer info op: www.railtheater.nl

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

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

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

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

26 januari 2008: Afscheidsrit Wadlopers op de Maaslijn.

<http://www.nvbs.com/>

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

24 en 25 mei 2008: Stoomweekend in Friesland.

<http://www.friesestoomtreinmaatschappij.nl/Home>

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM.

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

15 maart 2008: Jubileumrit met 2 x ET 65 rond Stuttgart i.v.m. 75 jarig bestaan. <http://75jahre.et65.de/>

19 januari 2008: Winter im Wiehltal. Excursie met VT 98 vanuit Dortmund via Wengern Ost - Hagen - Brügge - Meinerzhagen - Gummersbach naar Oberwiehl of Rempert. Bezoek Eisenbahnmuseum Dieringhausen Info: DGEG Bahn-reisen, Pf. 102045, 47410 Moers, Email: reisen@dgeg.de

19 januari 2008: met stoomloc 03 1010 Berlin – Zittau. Dan met smalspoor naar Oybin. www.berlin-macht-dampf.com

20 januari 2008: Met railbus 796 625 Rottweil - Tuttlingen - Sigmaringen - Aulendorf - Kißlegg - Immenstadt - Oberstdorf v.v.

www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

26 januari 2008: Glühweinexpress Sauerland met 50 3610 van Mönchengladbach via Neuss, Düsseldorf, Wuppertal en Hagen naar Winterberg. www.drwi-mg.de

1 april 2008 t/m 31 oktober 2008 (ma t/m vr): tramexploitatie in Naumburg. <http://www.naumburger-strassenbahn.de>

19 en 20 juli 2008: Manchester/GB: The Festival of Model Tramways. www.tramways.freereserve.co.uk

23 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Meer info volgt.

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.

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

1770 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

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

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

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

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

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

zwart/wit foto's 10x15 cm.

1143.6129	lijn 10: Trekweg-Pr.Mauritsln.; emr 1166 (voorste wagenhelft) in de Stuwstraat gezien vanuit de Ketelstr. (links spoor keerlus naar Trekweg)	8.5.1966
1143.6130	Haltebord Cromvlietplein met aankondiging ophef lijn 10 m.i.v. 22 mei 1966 en vervangende halten (ophef gedeelte Draaistraat – Trekweg).	8.5.1966
1143.6131	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; emr 1178. Boog Rijswijkseweg / Draaistraat.	8.5.1966
1143.6132	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; links: emr 1159, rechts emr 1152. Boog Rijswijkseweg / Hofwijkstraat.	8.5.1966
1143.6133	Onherkenbaar veranderd: Hofwijkstraat met lijn 10, emr 1152.	8.5.1966
1143.6135	lijn 36: Den Haag – Voorburg; emr 1214. Rijswijk, boog Haagweg / Geestbrugweg met verkeer regelende agent.	8.5.1966
1143.6137	lijn 36: Den Haag – Voorburg; emr 1211. Rijswijk, boog Haagweg / Geestbrugweg. Voorbereiding spoorwerken Haagweg.	11.5.1966
1143.6204	Lijn 37: Den Haag – Delft; emr 1203. Rijswijk, Haagweg. Oude situatie.	11.5.1966
1143.6205	Rijswijkseweg, kruispunt Broekslootkade/J.v.d.Heydenstraat. Agent met mobiel verkeerslicht. In de file lijn 36; emr 1202, een HTM bus op de lijn naar Ypenburg en lijn 37: emr 1212. Oude sporensituatie.	11.5.1966
1143.6206	lijn 37: Delft – Den Haag; emr 1210. Rijswijk, Haagweg.	11.5.1966
1143.6214	Instrukierit; emr 269. Laan van Meerdervoort.	14.5.1966
	▼ Rondrit Ned.Ver.Railvervoer met het museumtramstel 265 + 614	14.5.1966
1143.6215	▲ emr 265 + ahr 614. Kwartellaan, eindpunt lijn 3.	14.5.1966
1143.6217	▲ emr 265 + ahr 614. Cannenburgln, eindpunt Loevesteinln, lijn 16/17.	14.5.1966
1143.6218	▲ emr 265 + ahr 614. Scheveningseweg.	14.5.1966
1143.6219	▲ emr 265 + ahr 614. Scheveningseweg.	14.5.1966
1143.6223	▲ emr 265 + ahr 614. Valeriusstraat, route lijn 14.	14.5.1966
1143.6225	lijn 16: Centrum – Loevesteinln.; emr 1101. Kopeindpunt Nieuwe Haven.	14.5.1966
1143.6226	Parkeerterrein en huizen aan de Nieuwe Haven met daar tussenin het eindpunt van lijn 16 met emr 1101.	14.5.1966
1143.6231	Haltebord Spui. Met haltestrips en wijzigingen per 22 mei 1966. Vermeld zijn de lijnen 37(vervalt), 1(nieuw), 8, 9, 10(nieuw), 16, 36(vervalt).	16.5.1966
1143.6232	lijn 16: Loevesteinln. – Centrum; emr 1112. Driehoekt Wijnhaven / Turfmarkt / Nieuwe Haven. Kopeindpunt Nieuwe Haven t/m 21.5.1966; vanaf 22.5.1966 eindpunt Turfmarkt.	20.5.1966
Lijn 10 >	Laatste dag Boekhorststraat / Koningstraat op 21 mei 1966.	
1143.6233	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; emr 1162. Boekhorststraat/Zuidwalbrug.	20.5.1966
1143.6235	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg, emr 1161. Boekhorststraat.	20.5.1966
1143.6236	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsln., emr 1167. Boekhorststraat.	20.5.1966
1143.6237	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; emr 1175. Boog Prinsegracht / Boekhorststraat.	20.5.1966
1143.6305	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsln.; emr 1162. Boog Boekhorststraat / Prinsegracht.	20.5.1966
1143.6307	lijn 10: Trekweg – Pr. Mauritsln.; emr 1161. Boekhorststraat.	20.5.1966
1143.6311	Boekhorststraat, Zuidwalbrug met lijn 10: Pr.Mauritsln.-Trekweg, emr 1172	20.5.1966
1143.6313	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; emr 1167. Koningstraat, halte Hoefkade	20.5.1966
1143.6315	lijn 10; links: emr 1167, rechts: emr 1175. Koningstraat bij Hoefkade.	20.5.1966
1143.6317	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsln.; emr 1123. Draait de Koningstraat in.	20.5.1966
1143.6319	lijn 10: Pr.Mauritsln. – Trekweg; emr 1158. Koningstraat boog naar Parallelweg.	20.5.1966
1143.6321	Als 1143.6319. Boog Koningstraat / Parallelweg.	20.5.1966
1143.6323	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsln.; emr 1172. Parallelweg.	20.5.1966
1143.6325	lijn 10: Trekweg – Pr.Mauritsln.; emr 1167. Hofwijkstraat.	20.5.1966
1143.6327	Als 1143.6325; emr 1167. Boog Hofwijkstraat / Stationsplein.	20.5.1966
1143.6329	Pekelmotorwagen H14. Spui.	26.5.1966
1143.6341	Tramfile op het Spui met voorop lijn 8: HS-Schev.Zeebad; emr 1135	?6.1966