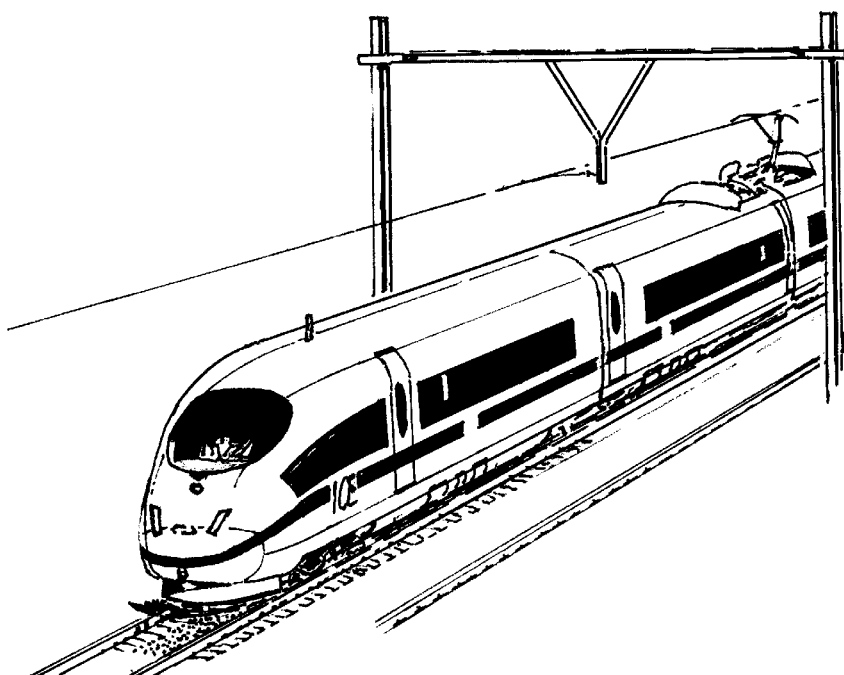
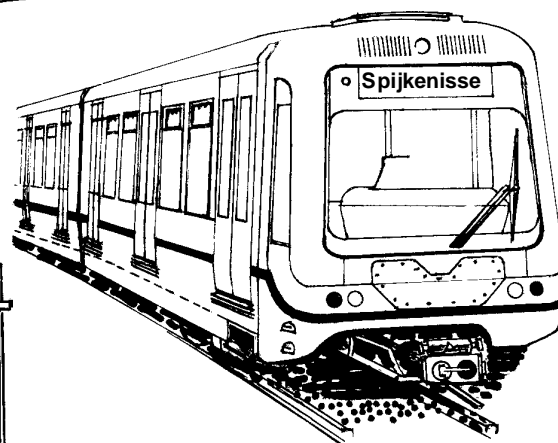
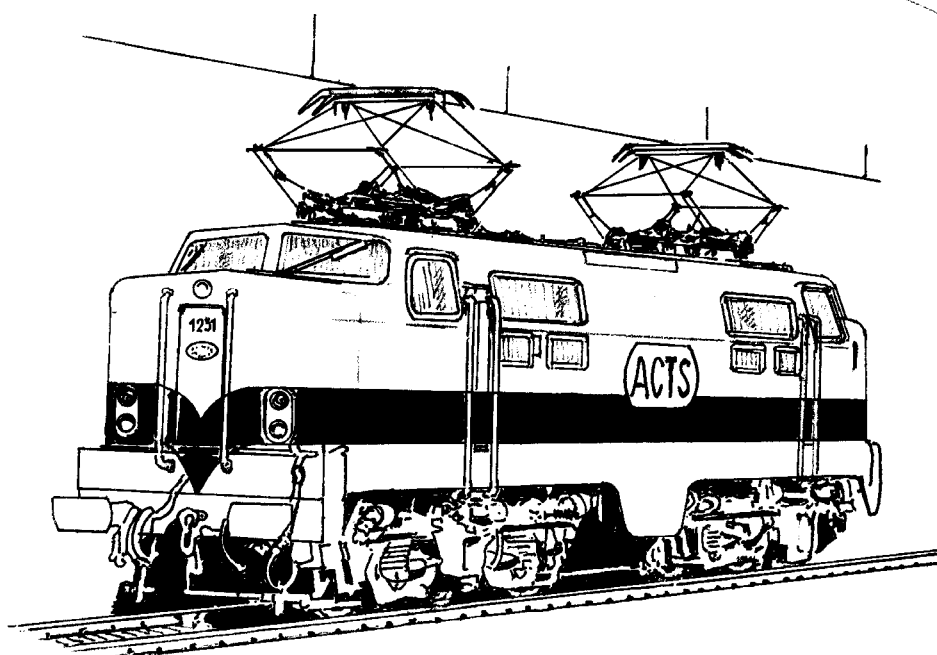
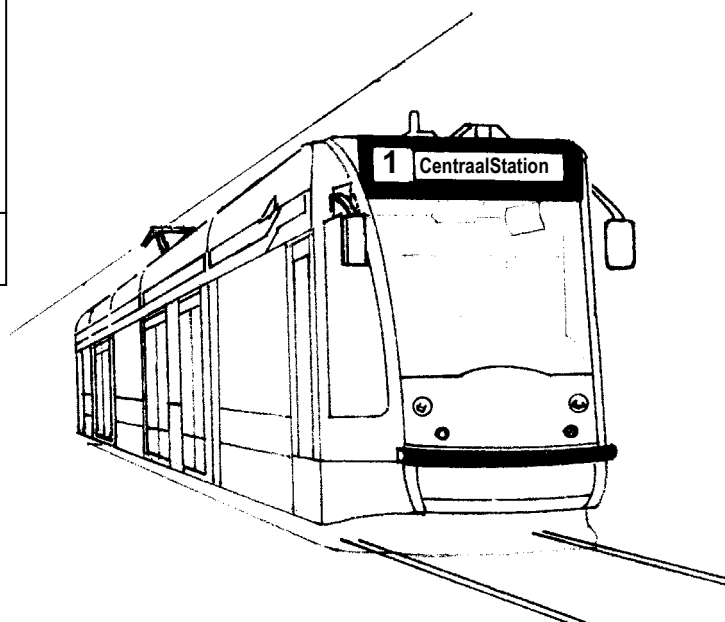


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 590 - februari 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 2 (590)
februari 2008

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van
de Stichting Trammuseum en
Railvervoer 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 Neute-
lings, Eric Salleveld, 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.

Nieuwe dubbeldekkers voor NS-R

NS is van plan binnenkort nieuw dubbeldeksmaterieel te bestellen voor het IC-verkeer. Omdat daarbij een gelijkvloerse instap vanaf de perrons mogelijk moet zijn, is een nabestelling van het inmiddels ook enigszins gedateerde VIRM-ontwerp niet meer aan de orde. Om te kijken wat er zoal op de markt is, waren in de week van 28-01 een half dubbeldeksreinstel RAe514 van de S-Bahn Zürich (fabrikaat Siemens) alsmede een stuurstand- en een middenrijtuig van DB Regio (fabrikaat Bombardier) op bezoek in de Utrechtse HTMU. Met roosterperrons op verschillende hoogten werden perrons gesimuleerd. De 6423 sleepte de DB-rijtuigen op 31-01 naar Venlo. Het probleem van de heden ten dage verkrijgbare dubbeldeksmaterieeltypen is de instaphoogte, die ofwel boven de draaistellen gesitueerd is en daarmee te hoog is voor de Nederlandse perrons, ofwel tussen de draaistellen is gesitueerd waardoor mensen vanaf de Nederlandse perrons naar beneden moeten instappen en naar boven moeten uitstappen (en daarbij mogelijk zelfs hun hoofd stoten).

Dienstregeling NS in finale voor internationale innovatieprijs

De nieuwe NS-dienstregeling die in december 2006 werd ingevoerd dingt mee naar de *Franz Edelman Award*, een wereldwijde competitie voor de beste toepassing van analytische methoden bij het optimaliseren van bedrijfsprocessen. NS is samen met drie Amerikaanse en nog twee Westeuropese genomineerden doorgedrongen tot de finale.

De nieuwe dienstregeling is de uitkomst van gecombineerde toepassing van vier computersystemen voor resp. planning van de dienstregeling op de spoorlijnen tussen de knooppunten (CADANS), van het gebruik van de perronsporen op de knooppunten (STATIONS), van de inzet van de treinen (ROSA) en van de inzet van het rijdend personeel (TURNI).

De Franz Edelman Award wordt dit jaar voor de 37^e keer uitgereikt. De prijswinnaar wordt bekendgemaakt op 14 april 2008 tijdens een conferentie van INFORMS (Institute for Operations Research and the Management Sciences) in Baltimore. Eerdere prijswinnaars waren onder andere Motorola, IBM, General Motors, Continental Airlines en de Canadian Pacific Railway.

Nieuw openbaar vervoer naar Rotterdam Airport

Bedrijvenpark Technopolis, tussen de A13 en de TU-wijk in Delft, krijgt mogelijk een openbaarvervoer-verbinding met Rotterdam Airport.

Volgens adviesbureau Mobycon is nog niet vastgesteld hoe de verbinding eruit gaat zien, maar het lijkt niet uitgesloten dat de toekomstige tramlijn 19 of een kabelbaan de beste opties zijn.

Het is de bedoeling dat Stadsgewest Haaglanden het plan gaat uitwerken.

Met de openbaar vervoer-verbinding moeten medewerkers van bedrijven in het Technopolis gebied gemakkelijker en sneller bij Rotterdam Airport kunnen komen. Nu nog worden ze daarbij gehinderd door een groot aantal files op de A13.

Parkshuttle nieuwe poging

De onbemande volautomatische parkshuttles gaan weer rijden. De karretjes moeten passagiers vervoeren tussen metrostation Kralingse Zoom en het bedrijventerein Rivium in Capelle aan den IJssel.

De voertuigen keren weer terug nadat het project vorig jaar werd gestaakt na een aantal calamiteiten. Volgend maand onderzoekt TNO de veiligheid van de Parkshuttle. Als die in orde is, volgen er nog testritten met reizigers aan boord. Connexion verwacht dat de zes wagentjes van de Parkshuttle in april weer volledig in bedrijf zijn.

Connexion start pilot sneldienst Rotterdam en Dordrecht

In het kader van het Fileproof project van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat start Connexion met een sneldienst per draagvleugelboot tussen Rotterdam en Dordrecht met 1 tussenstop in Papendrecht. De proef loopt vanaf 18 februari tot en met 18 april 2008. De lijndienst verkort de reistijd van één uur tot 25 minuten. Tijdens deze proefperiode is er (nog) een beperkte ruimte voor fietsen, reizigers kunnen deze dus meenemen.

Het FileProof project van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, zet de aanpak van files op korte termijn en de bereikbaarheid van steden centraal. FileProof is ontstaan om de doelen van de Nota Mobiliteit op korte termijn te helpen realiseren. Het gaat hierbij om voorspelbare reistijden en het verbeteren van de bereikbaarheid. De provincie Zuid-Holland is ook bij deze proef betrokken. Zij wil in het kader van het mobiliteitsvraagstuk nagaan wat personenvervoer over water hieraan kan bijdragen.

A M S T E R D A M

Noord/Zuidlijn

Naast de voortkabbelende werkzaamheden op het Rokin, op de Vijzelgracht, in de Ferdinand Bolstraat en op het Europaplein alsmede de werkzaamheden aan de Zuidas en in Amsterdam Noord vallen de werkzaamheden aan het Stationsplein en op het Damrak het meeste in het oog.

Op korte termijn leiden de werkzaamheden hier tot aanpassingen in de verkeersbewegingen. Op korte termijn zal de Midden-toegangsbrug voor het busverkeer buiten gebruik worden gesteld. De Noord- en Oostlijnen zullen dan gebruik gaan maken van de inmiddels vrijwel gereed zijnde noodbrug van de Piet Heinkade (bij de Nicolaaskerk) naar het busplatform aan de oostzijde van het plein. Aan de westzijde is het busstation in het Piet Heinplantsoen inmiddels ontdaan van alle bouwsels en groenstroken en wordt nu gewerkt aan de uitbreiding van het busstation om naast de Connexxionlijnen de GVB-buslijnen 18, 21 en 48 te kunnen herbergen. Totdat het busstation gereed is zullen de lijnen 18, 21 en 48 tijdelijk hun standplaats krijgen op de PH-kade voorbij de kruising met de Martelaarsgracht (richt. Singel).

Voor lijn 22 zijn er momenteel twee haltes in aanleg op de PH-kade ter hoogte van de Nicolaaskerk (richt. Oost en West).

De bouw van de Nieuwebrug vordert gestaag. Zodra deze gereed is zal het verkeer (ook het tramverkeer) via deze brug richting PH-kade gaan rijden. De Nieuwe Nieuwebrug (waar nu alles nog overheen rijdt) zal dan definitief worden gesloopt. Dit omdat er in de toekomst geen dwarsverkeer meer over de PH-kade de kruising met het Damrak zal kruisen en er ook geen busverkeer meer rijdt dat dan gebruik gaat maken van het nieuwe busstation aan de achterzijde van het Centraal Station.

Op de plaats van de Nieuwe Nieuwebrug zal dan de ingang worden gemaakt voor de beide boren die de tunnel voor de Noord-Zuidlijn moeten boren en pas bij het Europaplein weer boven de grond zullen komen. Voor het echter zover is moet er nog een probleem worden opgelost, daar inmiddels vast is komen te staan dat er aan het Damrak ook nog houten funderingspalen staan in de onderste zandlaag.

Juist de laag waar de beide boren door moeten gaan voor de tunnel van de Noord-Zuidlijn. De houten palen zijn van groot belang voor de fundering van de gebouwen die aan het Damrak staan en men moet nu op zoek naar mogelijkheden om het boren mogelijk te maken zonder de fundering van de gebouwen aan te tasten. Het zal in ieder geval leiden tot vertraging in de start van de boorwerkzaamheden.

Op de Vijzelgracht zijn de werkzaamheden zover gevorderd dat op het Wetc de normale verkeersinrichting hersteld kon worden. De kruising met de Weteringschans is inmiddels weer in oude staat hersteld waarbij ook de fietspaden weer zijn rechtgetrokken en aan de zijde van de Prinsengracht is het eerste stukje van de normale straatindeling hersteld.

Ferdinand Bolstraat

Na maandenlang gesteggel in de stadsdeelraad van Oud-Zuid is eindelijk het besluit genomen dat de Ferdinand Bolstraat tussen de Ceintuurbaan en de Albert Cuijpsstraat na het gereedkomen van de bovengrondse werkzaamheden voor de Noord-Zuidlijn autovrij zal worden. In het gehele verhaal speelde ook nog mee of de tramrails in dit deel van de Ferd. Bolstraat weer opnieuw moesten worden aangelegd. Binnen de stadsdeelraad leverde dit een welles/nietes-spel op maar men besepte blijkbaar niet dat men daar in de stadsdeelraad niet over gaat. De tramsporen maken deel uit van het hoofdnet Rail en daar beslist de centrale stad over en over de exploitatie hiervan de Stadsregio Amsterdam.

Toch wist men maandenlang een besluit over de herinrichting van de straat uit te stellen waarbij de tramsporen een belangrijke rol speelden. Uiteindelijk kwamen de raadsleden er niet uit en kwam men tot het besluit dat de straat autovrij moest worden en dat de beslissing over de tramsporen een zaak is van de centrale stad en de Stadsregio.

Gelijktijdig met het 2^o deel van de Ferdinand Bolstraat is ook besloten om het 1^o deel van de Ferd. Bolstraat tussen de Stadhouderskade en de Albert Cuijpsstraat aan te pakken. De straat zal ook hier autovrij worden en alleen nog toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en de tram. Een mogelijke oplossing is dat de trambaan deels strengelspoor zal krijgen en dat de tramhaltes worden verlegd naar het Marie Heinekenplein. GVB heeft in ieder geval de wissels op de kruising bij de Albert Cuijpsstraat naar het 2^o deel van de Ferd. Bolstraat al vernieuwd.

Infrastructuur

Op het Stationsplein zijn de werkzaamheden voor de aanpassingen van twee busstations in volle gang. Daarnaast zijn ook de werkzaamheden begonnen om de Nieuwebrug weer in ere te herstellen. Zodra deze brug geheel gereed is wordt het tramspoor vanaf het Damrak weer over deze brug geleid naar de Piet Heinkade en zal de Nieuwe Nieuwebrug worden gesloopt in verband met de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel plaats in de Van Baerlestraat tussen Concertgebouwplein en Roelof Hartplein en op de Parnassusweg en Strawinskylaan, op de Insulindeweg bij het Fle-vopark, in de Marnixstraat bij het Raamplein, op de Ceintuurbaan bij de Ferd. Bolstraat en op de Nassaukade bij het begin van de 2^o Nassaustraat.

Materieel

Combino's

De wagens die als eerste voor renovatie in Duitsland zijn behandeld hebben nog niet alle aanpassingen ondergaan zoals die hadden moeten gebeuren en later wel hebben plaatsgevonden. Het gaat hierbij om 20 wagens die alsnog voor een tweede aanpassing naar Duitsland moeten t.w: 2003, 2011, 2027, 2044, 2091, 2131 en 2138 - 2151.

De 2128 ging op 17 januari voor herstel van zijn ontsporingschade naar de vestiging van Siemens in Düsseldorf. Ook de 2083 zal voor herstel van zijn zware aanrijdingschade naar voor herstel naar Siemens in Düsseldorf gaan.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2087, 2093, 2094, 2098, 2104, 2109, 2113, 2115, 2119, 2120, 2122, 2131(II).

Nog niet gerenoveerd zijn de volgende Combino's: 2096, 2110, 2117, 2118, 2126 - 2130
Inmiddels zijn alle éénrichting/Combino's voorzien van dubbele bankjes bij de 1^e en 3^e geleiding die omgekeerd staan ivm. enkele ongevallen. Zodra de geleidingen zijn aangepast worden de dubbele bankjes weer in de rijrichting geplaatst.

Metro/Sneltram

BN-stel 58 kon na zijn draaistelrevisie de HWR verlaten en keerde terug in de dienst. Als volgend stel werd de 60 voor zijn draaistelrevisie in de HWR binnengenomen.

Afgelopen week stonden buiten dienst aan de lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg de metrostellen 10,18 en 33, BN-stel 46 en 56, CAF-stel 85,87 en 102.

In alle CAF-stellen zijn inmiddels de omroepberichten aangepast. Bij alle stations worden nu weer de juiste tram- en buslijnen omgeroepen. In de BN-stellen en de Zilvermeeuwen 1/44 wordt nog gebruik gemaakt van de oude (verkeerde) omroepberichten.

R O T T E R D A M

Ridderkerklijn

De stadsregio Rotterdam stemt in met het advies van de gemeenteraad van Ridderkerk om op termijn een volledige tramlijn aan te leggen. De gemeenteraad van Ridderkerk adviseerde aan het dagelijks bestuur van de stadsregio om de TramPluslijn tot het centrum aan te leggen. De raad wil daarnaast bekijken hoe het resterende deel van de openbaar vervoerverbinding op een zorgvuldige manier kan worden ingepast. Het dagelijks bestuur van de stadsregio ziet in het advies voldoende perspectief om de toekomst de Ridderkerklijn in zijn geheel aan te leggen.

De planstudiefase kan nu voor het traject van de Groeninix van Zoelenlaan tot het centrum van Ridderkerk worden afgerond en de voorbereidingen voor de aanleg kunnen nu beginnen. Tijdens de afronding, die in juni 2008 klaar moet zijn, worden de suggesties voor de tracévarianten via de Populierenlaan - Sportlaan en via de Hovystraat nog bekeken. Het tracé naar het centrum over de Kievitsweg wordt losgelaten. Daarvoor in de plaats gaat men het tracé over de zuidwestzijde van de Rotterdamseweg bekijken. Voor 1 juli 2009 moet de stedenbouwkundige en verkeerskundige visie duidelijkheid geven over het resterende tracé door Ridderkerk.

40 Jaar metro

Op 9 februari 2008 bestond de Rotterdamse metro 40 jaar. De RET had op die dag het museum metrorijtuig 5024 willen inzetten voor een speciale rit, maar helaas bleek het niet mogelijk om het rijtuig op tijd dienstvaardig te krijgen. 's-Middags werd het jubileum nu gevierd met een bijzondere rit vanaf de Beurs naar station Tussenwater en over de Benelux- en Erasmuslijn weer terug naar de Beurs. Daarvoor werd er in de vernieuwde RET-winkel op de Coolsingel het jubileumboek over de geschiedenis van de metro gepresenteerd. Het boek van schrijver Jan van Huijsloot en metrokenner Joachim Kost werd onder anderen overhandigd aan wethouder Jeannette Baljeu en RET-directeur Pedro Peters.

Directeur Peters had enkele dagen eerder zijn licht laten schijnen over de toekomst van de metro in Rotterdam en omstreken in het AD Rotterdams Dagblad. De reeds bekende Hoekse Lijn (Rotterdam-Hoek van Holland) moet in 2011 zijn omgevormd van NS-spoor tot metroverbinding. De lijn loopt tot aan het strand. Hoek van Holland wordt zo de eerste badplaats met een metrohalte. Met de komst van een nieuwe Kuip op het sportcomplex Varkenoord over ongeveer 10 jaar zou ook hier een rechtstreekse metroverbinding moeten komen met het centrum van de stad. Deze 'Stadionlijn' (Wilhelminaplein-Varkenoord-IJsselmonde-Ridderkerk en verder) is een van de ideeën voor het uitbreiden van het metronet. Daarnaast zijn er plannen voor het doortrekken van de metro naar de Waalhaven, een locatie die zal worden herontwikkeld tot een bruisend gebied – Stadshavens – waar wonen, werken en recreatie de boventoon voeren. Verder wordt ook gedacht aan personenvervoer op de Havenspoorlijn, het deel van de Betuwelijn dat ten zuiden van Rotterdam loopt. Het metronet, in 1968 gestart met de lijn over 6 kilometer van het Centraal Station – Zuidplein, zal in 2011 na de komst van RandstadRail en de Hoekse Lijn zijn uitgebreid tot 100 kilometer. Directeur Peters voorspelt dat men in 2048 aan de 200 á 250 kilometer zal zitten.

Op 10 februari werd in de remise Hillegersberg aan de Kootsekade een open dag georganiseerd. In de remise kon men kennis nemen van de werkzaamheden welke worden verricht door de vrijwilligers van de Stichting RoMeO om de 5024 weer in perfecte staat te krijgen. De 5024 (tussen 1968 en 1970 in dienst onder nummer 24) was het rijtuig waarin Beatrix en Claus zijn vervoerd op de dag van de opening. Verder was er ook een fotoexpositie.

Sloop Centraal Station

Op 16 januari gaf wethouder Jeannette Baljeu van Verkeer en Vervoer Rotterdam, het startsein voor de sloop van het oude Centraal Station. Een belangrijke mijlpaal voor de projecten RandstadRail en Rotterdam Centraal. De sloop van het oude station is een grote stap verder in de bouw van het nieuwe metrostation en een stap dichterbij de realisatie van de nieuwe openbaarvervoerterminal. Het nieuwe Rotterdam Centraal wordt een vervoersknooppunt van regionale en internationale betekenis. Momenteel verwerkt het station zo'n 110.000 reizigers per dag, evenveel als luchthaven Schiphol. Naast de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL-Zuid) krijgt Rotterdam Centraal ook een aansluiting op de lightrailverbinding RandstadRail. Door de komst van de HSL-Zuid is de verwachting dat het aantal reizigers op Rotterdam Centraal in 2025 zal zijn toegenomen tot zo'n 323.000 per dag. RandstadRail wordt ter hoogte van het Centraal Station gekoppeld aan het metronet. Hiermee wordt een directe verbinding gemaakt tussen de Erasmuslijn en de reeds bestaande lijn naar Den Haag. Hiermee komt er een directe lightrailverbinding vanaf Slinge via Centraal Station en Blijdorp naar Den Haag. Het huidige metrostation CS wordt vernieuwd en vergroot met een extra spoor. Het nieuwe metrostation CS wordt 125 lang en ligt negen meter diep.

Camera's in de metro

Vanaf de komende zomer worden ook de metro's uitgerust met camera's. Om de beelden daarvan te bekijken, komen er ook extra conducteurs/toezichthouders in de voertuigen. Zo'n extra kracht kan in geval van incidenten extra hulp oproepen van een veiligheidsteam. Hiervoor worden extra mensen geworven. Burgemeester Opstelten heeft de raad van Rotterdam hierover geïnformeerd na een

schietincident eind januari bij de metro in Capelle a/d IJssel. Momenteel is er al cameratoezicht op metrostations, in zestig trams en negentig bussen van de RET. Om het aantal incidenten terug te dringen en de reizigers een veiliger gevoel te geven, komen er ook camera's in de metro. De Erasmuslijn en RandstadRail krijgen ze dit jaar als eerste. Begin 2011 moeten alle RET-voertuigen van de 5300 en 5400 serie voorzien zijn van camera's. De oude voertuigen van de serie 5200 op de Calandlijn komen niet in aanmerking voor camera's. Deze voertuigen worden vanaf 2009 vervangen door nieuwe rijklijnen die standaard zijn voorzien van camera's. Zolang de Calandlijn het nog zonder camera's moet doen, wordt er van 18.00 tot 1.30 uur extra personeel ingezet voor controle en hulp na incidenten. Op dit moment rijden er al 'mystery guests' mee. Dit zijn toezichthouders in burger.

Uitbreiding emplacement Waalhaven

Op 28 januari werd gestart met de verlenging van de opstelsporen van het emplacement Waalhaven. De verlenging is nodig om ruimte te bieden aan de nieuwe metrorijklijnen voor de RandstadRail Erasmuslijn. De eerste daarvan wordt in het eerste kwartaal van dit jaar verwacht. De opstelsporen 121 t/m 130 worden ongeveer tachtig meter in oostelijke richting verlengd. De werkzaamheden moeten op 1 augustus 2008 zijn afgerond. (RM)

Infrastructuur en exploitatie

Tijdens de zomervakantie in juli/augustus 2008 worden volgens de voorlopige planning de nieuwe sporen via Schiedam Centraal aangesloten. De lijnen 21 en 23 rijden in deze periode tot het Marconiplein. Vanaf het Marconiplein rijden pendelbussen naar de Woudhoek in Schiedam en Holy in Vlaardingen.

Materieel

Metro: In de CW krijgt loc 6201 een opknapbeurt. Mogelijk gaat de loc in de verkoop.

Tram: Begin februari kwam de 711 in dienst met de nieuwe kleuren. Binnen genomen in de CW voor herstel schade mr. 713 en 2003. In de remise Hilledijk kwamen in dienst na herstel schade mr. 2021 en mr. 2060. Deze laatste stond van 22 oktober tot 19 januari buiten dienst.

Nieuws per datum

07/01: 10.45 – 11.25 uur, Laan op Zuid gestremd door defect motorrijtuig 2054. De lijnen 20, 23 en 25 reden resp. vanaf Lombardijen, Beverwaard en Carnisselande naar de Maashaven/Gaesbeekstraat. Mr. 2052 van lijn 23 pendelde tussen de Groeninx van Zoelenlaan en het Varkenoordseviaduct. Op de Rechter Maasoever reden de lijnen 20, 23 en 25 naar het Droogleever Fortuynplein.

12/01: 18.45 uur, bij mr. 2055 van lijn 2 werden bij de Huniadijk 4 ruiten ingegooid. In verband met politieonderzoek bleef de route van lijn 2 tot 20.30 uur gestremd.

12/01: 23.00 uur, Voetbaltram van lijn 29, mr. 2021 reed vanaf de Putselaan achteruit via het uitrukspoor de remise in, echter de deuren, die door een andere rangeerbeweging tijdelijk open waren, sloten op het moment van passeren van mr. 2021, daar deze inrukwijze niet gebruikelijk is. De wagen liep schade op aan de achterzijde en derailleurde, de deuren werden ontzet.

14/01: 17.55 – 21.00 uur, een politieauto op weg naar een steekpartij in Ommoord reed bij de metrokruising op de Pres. Rooseveltweg tegen het passerend metrostel 5213 richting Nesseland. Een agent raakte hierbij licht gewond. De politieauto liep aan de voorzijde zware schade op, de 5213 lichte schade aan de zijkant. Pendelmetro's tussen Nesseland en de Hesseplaats en Binnenhof en Romeynshof. Pendelbussen Vanaf Station Alexander naar de Hesseplaats en Romeynshof.

18/01: 14.30 – 16.40 uur, 21-2006 richting De Esch flinke aanrijding met afslaan op de Coolsingel bij de Aert van Nesstraat. Mr. 2006 ingerukt met schade naar remise Kralingen. De lijnen 21 en 23 omgeleid via de Van Oldenbarneveltstraat.

23/01: 14.40 – 17.00 uur, botsing tussen mr. 713 van lijn 20 en mr. 2003 van lijn 21 op het Hofplein. De 713 reed met medeweten van de Centrale Verkeersleiding vanaf de Schiekade een verkorte rit, maar bleef bij het blokwissel op het Hofplein niet stilstaan en reed vervolgens tegen de linkerzijde van de 2003 aan. Mr. 2003 liep schade op aan de achterste drie bakken, 713 derailleurde met de middelste truck en kreeg schade aan de geleiding en de linker voorzijde.

30/01: 12.50 – 13.40 uur, route gestemd in Schiebroek via de Larikslaan in verband met een reparatie aan de koolstaven van mr. 2036 van lijn 25.

Materieeloverzicht RET per 1-1-2008

Metro/sneltram

69 sneltramrijtuigen SG-1:	5202-5228, 5230-5271
63 metrorijklijnen MG-2:	5301-5363
18 sneltramrijtuigen SG-2:	5401-5418

Tram

50 Dúwag-mr.:	701-750
32 Dúwag-mr.:	818, 820, 822, 823, 828, 830, 834, 835, 839, 840, 841, 847, 848,

Buiten dienst

	802, 806, 808-813, 815, 816, 821, 825-827, 829, 831, 833, 843, 850
60 Citadis-mr.:	2001-2060

Stichting RoMeO

In de remise Hillegersberg stonden de werkzaamheden in januari vooral in het teken van motorrijtuig 15. In de conducteurscabine kreeg men de omroepinstallatie weer aan de praat en kon ook de voetverwarming voor de conducteur weer worden aange-

sloten. Momenteel is men bezig met het schoonmaken van de vloer, waarna vervolgens de stoelen kunnen worden geplaatst. Bij motorrijtuig 242 is inmiddels het dodemanpedaal weer hersteld. Eind januari werden met een vrachtwagen de vele nog aanwezige Schindler en Allan onderdelen in het pand van de Tramweg Stichting aan de Keenstraat opgehaald. In verband met de slechte vloer en het dak mag hier niet meer gewerkt worden. Ook de restauratie van mr. 509 staat hier stil en hopelijk kan deze een plaatsje krijgen in de remise Hillegersberg. TS medewerkers zouden het werk aan het rijtuig dan hier kunnen afmaken. Tevens hoopt men ook het zoutwagentje 2025, dat door het vervoer van pekkel aardig begint te roesten, naar Hillegersberg te kunnen halen. Het voormalige motorrijtuig 178, dat wordt verbouwd tot aanhangrijtuig 387, gaat waarschijnlijk voor verdere afwerking naar Den Haag.

Bij de Stichting RoMeO is inmiddels in januari ook de (her)opleiding begonnen voor conducteurs. Ook de instructie voor trambestuurders is weer van start gegaan. Inmiddels verschijnen de mr. 2605 (ex 543) en 1629 weer regelmatig op straat. Mr. 2101 verscheen nog niet op straat. Na het schilderen van de wagen moesten er nog enkele andere werkzaamheden worden verricht. Begin februari ging het rijtuig naar de CW, onder andere voor nieuwe wielen. Inmiddels heeft het rijtuig ook de Miele reclame van mr. 15 gekregen.

In de CW lag het werk aan de 491 en 606 stil, het wachten is op nieuwe raamrubbers. Gewerkt wordt momenteel aan de 504 (schade en nieuwe beplating), 1614 (schade en gele kleur) en mr. 86 (nieuwe wielen). In remise Hillegersberg wordt verder gewerkt aan de 542, terwijl mr. 805 hersteld werd van een defecte motor. Mr. 119 bleef bij het rangeren met de sleepbeugel achter een spandraad hangen. Deze werd flink ontzet.

Overzicht materieel in beheer van de Stichting RoMeO per 1-1-2008

Museummaterieel	
1 metrorijtuig	RET 5024
12 motorrijtuigen	RETM 1, 11, 86, 119
	RET 15, 123, 242, 385, 556, 608, 819, 1624
2 aanhangrijtuigen	RETM 284, 327
1 aanhangrijtuig	RET 1042
2 paardentramrijtuigen	RTM 188, 404
1 bovenleidingmontagewagen	RET 2410
2 zandsiloahr.	RET 2411, 2412
1 open bakahr.	RET 2413
Exploitiematerieel	
16 motorrijtuigen	130, 491, 504, 515, 522, 523, 537, 542, 565, 368, 373, 606, 1605, 1614, 1616, 1628
2 aanhangrijtuigen	1001, 1020
Werkmaterieel	
2 werkwagens	805, 2603 (ex 493)
2 magazijn c.q. plukwagens	1610, 1635
1 magazijn wagen	1633
2 instructiewagens	1629, 2101
1 instructie c.q. werkwagen	2605 (ex 543)

Overig materieel: nader te bepalen

1 motorrijtuig 109

Mr. 130 bevindt zich nog in Amsterdam en mr. 2603 in remise Hilledijk.

Totaal 49 rijtuigen

Museummaterieel Tramweg-Stichting Rotterdam

7 motorrijtuigen	115, 192, 210, 220, 303, 408, 509
1 wagenbak	178 (wordt ahr. 387)
3 aanhangrijtuigen	1008, 1040, 1355
1 railslijpmotorrijtuig	2302
2 zoutaanhangrijtuigen	545, 2025
1 Magirusladder (niet rail)	
1. motorwagonderstel	2301

D E N H A A G

OV knooppunt Leyweg

Op de Leyweg tussen de Escampiaan en de Meppelweg zijn de werkzaamheden in een behoorlijke versnelling geraakt. De nieuwe keerlus werd op 18 januari voorzien van bovenleiding. Begin februari waren ook de balken over de tramsporen van de rails gehaald en de laatste leidingen die nog in de weg lagen omgeleid. In principe is de keerlus nu klaar om bereden te worden. Het enige wat nog ontbreekt is de elektronische bediening van de wissels. Even verderop begint het toch wel erg grote halteperon vorm te krijgen. In de loop van dit jaar wordt deze halte bediend door stadstramlijn 6 en RandstadRail lijn RR4. Er zullen dan ook veel buslijnen dit punt passeren of daar een eindpunt hebben. Daarbij wordt uitgegaan dat de raillijnen het vervoer van en naar het Haagse centrum op zich zullen nemen. Reizigers vanuit het Westland dienen hier dan ook over te stappen.

Vaste trams op vaste lijnen

Vanwege het groot onderhoud zijn de GTL's vast ingedeeld op vaste lijnen. Dit heeft tot doel dat in geval van nieuwe slijtage de 'dader' gemakkelijker gevonden kan worden. In de praktijk komt het een enkele keer voor dat er van die indeling wordt afgeweken. De Haagse GTL's zijn nu bijna allemaal in de bestuurderscabine voorzien van een sticker met daarop de melding op welke lijn de tram mag rijden. Volgende maand zullen wij voor de liefhebbers een overzicht plaatsen van de GTL's en het daarbij behorende lijnnummer. De indeling geldt niet voor de voertuigen van RandstadRail.

Zwanen vertragen tramlijn 11

Kort na de jaarwisseling streek er op het baanvak van tramlijn 11 tussen de Newtonstraat en de Loosduinseweg een twintigtal zwanen neer. Deze zwanen trokken zich niets aan van de passerende trams en bleven ongestoord op hun plek zitten als er een tram naderde. Ondanks het feit dat er stapvoets gereden werd kon niet voorkomen worden dat er op woensdagavond 2 januari een zwaan onder de tram bekneld kwam te zitten. Gelukkig voor de betreffende zwaan was er geen blijvend letsel. De zwanen hebben waarschijnlijk deze plek uitgekozen vanwege het vele vuurwerkluwaai van de afgelopen jaarwisseling.

Kinderen laten tram ontsporen

Op zondagmiddag 13 januari ontspoorde de GTL 3138 van lijn 15 op de Plesmanlaan nadat een 8-jarig meisje en een 10-jarig jongetje uit Den Haag steentjes hadden gelegd op de trambaan. De kindere dachten dat de steentjes zouden verpulveren, maar de gehele tram bleek te ontsporen door deze actie. De kinderen waren wel zo sportief om hun actie zelf te melden bij de trambestuurder. De zaak werd voor verdere afhandeling besproken met de jeugdrechter.

Groot onderhoud

Het groot onderhoud is niet meer zo ingrijpend als de afgelopen maanden. Dit onderhoud wordt nu zoveel mogelijk in de avond of in de nacht uitgevoerd. In de periode 7 januari tot en met 31 januari 2008 vonden er na 19:30 uur werkzaamheden plaats op het traject van tramlijn 1 tussen de Kneuterdijk en Scheveningen Noorderstrand. Tramlijn 1 reed daardoor vanuit Delft Tanthof niet verder dan het Buitenhof. Vanaf het Buitenhof werd via de route van de lijnen 16 en 15 het Spui weer bereikt. Op het weg gevallen traject reden pendelbussen. Met ingang van vrijdag 1 februari werd begonnen met het andere deel van tramlijn 1. Vanaf 18:30 uur rijden er tussen Delft Tanthof en de halte 's-Gravenmade pendelbussen in plaats van een tram. Tussen halte 's-Gravenmade' en Scheveningen Noorderstrand rijdt tram 1 de normale route. Reizigers kunnen bij de halte 's-Gravenmade eenvoudig overstappen van de tram op de pendelbus en andersom. De werkzaamheden zullen naar verwachting vier weken duren.

Stormoverlast

Op 31 januari werd vanwege een storm het gebied rond de Hoftoren op last van de brandweer bij de Rijnstraat afgezet. Daardoor moesten tussen 13:00 en 20:30 uur de volgende tramlijnen omrijden.

Tramlijn 1 reed vanuit de richting Delft vanaf 19:30 (ingekort vanwege groot onderhoud) een verkort rondje door het centrum. Vanaf de halte Bierkade ging het rechtsaf de Schedeldoekshaven op en via de Turfmarkt en de Kalvermarkt linksaf weer richting Delft. Tramlijn 9 reed tussen de Bosbrug en het centrum in beide richtingen om via Korte Voorhout, Lange Vijverberg en de Hofweg. Tramlijn 10 reed tussen het Rijswijkseplein en de Kneuterdijk in beide richtingen om via de Weteringkade en de Schedeldoekshaven. Tramlijn 15 reed vanuit Nootdorp vanaf het Rijswijkseplein en de route van lijn 17 naar de Schedeldoekshaven (hulphalte). Vandaar ging het verder als tramlijn 16 via de Turfmarkt en de Kalvermarkt richting Wateringen. Tramlijn 16 deed hetzelfde als tramlijn 15 maar dan in omgekeerde richting. Tramlijn 17 reed in beide richtingen tussen de Merwedestraat en het Buitenhof om via de Turfmarkt en de Kalvermarkt.

De vier tunnellijnen mochten, in tegenstelling tot de vorige keren, gewoon blijven rijden. Misschien zijn er lezers die zich afvragen waarom bij storm dit soort maatregelen worden getroffen. Het heeft alles te maken met de loszittende gevelplaten van de Hoftoren. Als de wind er op een bepaalde manier vat op krijgt, kunnen die platen als scheermessen naar beneden komen met alle gevolgen van dien.

Totaalreclame

In Den Haag zijn inmiddels 13 van de 147 GTL's voorzien van totaalreclame. Met het aantrekken van de economie is het blijkbaar ook weer aantrekkelijk om de adverteerders op de tram. Nieuw zijn de 3031 die reclame maakt voor Museum Mesdag. Andere recente trams met totaalreclame zijn de 3089 voor Radio en TV West, de 3030 voor het nieuwe VROM Energielabel en de 3040 voor State of Art. De 3116 rijdt nog steeds rond in zijn nieuwe proef huisstijl, al zijn enkele schortplaten al weer beige.

Korte nieuwtjes

- De 3111, die op 13 december 2006 betrokken was bij een zware aanrijding met een vrachtwagen op de Gevers Deynootweg is weer in dienst gesteld.
- De calamiteitenboog bij de tramhalte Oostinje is nog steeds niet in gebruik gesteld. De bovenleiding is nog steeds niet gemonteerd.
- De aanleg van tramlijn 19 vordert heel langzaam. Half januari werden de bovenleidingmasten onder het station Leidschenveen voorzien van uitspanningen en dat is zo'n beetje het enige nieuws wat te melden is.

- Binnenkort zal de snelheid van de beide RandstadRail lijnen opgevoerd worden. Na een periode van gewenning vindt men deze stap gerechtvaardigd.
- De resultaten van de proef met een conducteur op de lijnen 9 en 16 lijken positief. Er zijn minder zwartrijders en minder onregelmatigheden.

UTRECHT

Weense tram naar Utrechtse regio

Vanaf deze zomer moeten er extra sneltrams gaan rijden tussen Utrecht CS en Nieuwegein/IJsselstein. Dat is nodig om stad en regio bereikbaar te houden en reizigers snel en comfortabel openbaar vervoer te blijven bieden. Bestuur Regio Utrecht gaat de komende maanden onderzoeken of trams uit Wenen snel inzetbaar zijn op de bestaande rails. In februari haalt Bestuur Regio Utrecht een Weense tram naar de Utrechtse regio.

De tram beschikt over een eigen baan die intensiever kan worden gebruikt. Maar de huidige trams worden al maximaal ingezet. Om op korte termijn in de toenemende vraag te kunnen voorzien, zoekt Bestuur Regio Utrecht naar mogelijkheden door inzet van trams die elders al rijden. Het dagelijks bestuur van de stadsregio besloot deze week om nu eerst een tram te huren.

De Weense tram wordt enkele maanden onderworpen aan onderzoek en praktijktesten in de Utrechtse situatie. Daarbij wordt gezien of aanpassingen nodig zijn, met name om de hoge perrons aan de trambaan te kunnen aandoen. Ook kunnen bestuurders van de huidige Connexxion-trams de tram uitproberen. Op basis van de uitkomsten neemt Bestuur Regio Utrecht een besluit over de aanschaf ervan.

Bestuur Regio Utrecht huurt de tram van het Weense trambedrijf Wiener Linien. De Weense trams rijden nu ook met hoge frequentie in stedelijk gebied, net als de trams in de Utrechtse stadsregio. Het gaat om trams die relatief jong zijn en hun betrouwbaarheid hebben bewezen. De Weense trams komen binnenkort beschikbaar omdat Wenen vroegtijdig overstapt op nieuw materieel.

Voorwaarden voor de aanschaf van gebruikte trams zijn dat ze nog dit jaar leverbaar zijn, de kosten acceptabel zijn en dat ze voldoen aan de technische eisen om de snelle ritten op de bestaande tramlijn te kunnen rijden. Ook moeten ze betrouwbaar zijn en nog een aantal jaren comfortabel vervoer kunnen bieden. Na een vergelijking tussen de verschillende opties, kwamen de Weense trams het meest in aanmerking. Ze zijn naar verwachting snel inzetbaar.

Snel inspelen op toename tramvervoer

Bestuur Regio Utrecht signaleert een forse toename in het tramvervoer. Het reizen per tram groeit jaarlijks met meer dan 3%. Ook is het gebruik van P+R Westraven in 2007 verdubbeld wat leidt tot extra reizigersstromen. Dit leidt tot forse bezetting van de trams, zowel tijdens de ochtend- en avondspits als ook bij publieksbeurzen in de Jaarbeurs en op koopzondagen.

Bovendien bereidt Bestuur Regio Utrecht, als opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio, zich voor op extra vraag naar tramvervoer in de nabije toekomst. Dit als gevolg van de geplande werkzaamheden in het Stationsgebied, de verbouwing van de OV-terminal (met het trein- en busstation als belangrijke overstapplaatsen) en aanpassingen van de wegen in Utrecht West. Naast de huidige OV-gebruikers zullen ook enkele duizenden automobilisten en zo'n 500 bouwvakkers dagelijks met het OV het stationsgebied in en uit moeten komen. Parkeren in de bouwput is niet mogelijk, rail is dan de beste oplossing.

De aanschaf van extra trams op korte termijn staat los van de voorbereidingen voor de aanschaf van nieuw trammaterieel op langere termijn. Dit ter vervanging van het huidige materieel, de toenemende vraag naar vervoer en materieel voor de eventuele uitbreiding van de tramlijn naar de Uithof. Hierover worden later dit jaar besluiten verwacht.

(persbericht Bestuur Regio Utrecht)

Dat niet Connexxion (de huidige exploitant) maar het Bestuur Regio Utrecht de tram naar Nederland haalt heeft te maken met het feit dat over ca. 2 jaar een nieuwe aanbesteding zal volgen.

Connexxion heeft geen zin om voor die mogelijk beperkte tijd nog iets in het zaakje te investeren, en pas bij een nieuw contract wordt er 'echt' nieuw lagevloermaterieel besteld. Interessant overigens wie dat dan gaat doen, de (nieuwe) exploitant of wederom de opdrachtgever. Vergelijk met de situatie in Amsterdam. Hier worden de nieuwe metrostellen niet besteld door GVB maar door de dienst DIVV van de gemeente.

BUSNIEUWS NEDERLAND

DEZE RUBRIEK

is voor een belangrijk deel samengesteld door Maurits Vink, die zich naar aanleiding van mijn wat sippe ontboezeming in het vorige nummer bereid verklaard heeft de rubriek voort te zetten. Dat krijgt zijn beslag met ingang van de volgende maand.

Ik dank allen die mij in de afgelopen jaren geholpen hebben hartelijk voor hun ondersteuning, en spreek de hoop uit dat zij ook Maurits terzijde zullen willen staan. U kunt uw busnieuws voortaan zenden aan mauritsvink@gmail.com. Ik ga dat ook doen. (herman)

BUSFEITEN

In plaats van met voorrang het openbaar vervoer op de nationale Noord-Zuidas te bevorderen gaat de regering dit jaar de A2 ook ten zuiden van Utrecht op de schop nemen; dat heeft kennelijk prioriteit boven de spoorverdubbeling Utrecht-Den Bosch of de hoognodige invoering van het Randstadspoor rond de Domstad. Maar omdat voorlopig de nodige overlast voor het wegver-

keer wordt gevreesd is door de Brabantse werkgevers de OAD ingeschakeld, die maar liefst 80 voertuigen voor het regionale woon-werkverkeer zal inzetten. Zo komt de bus toch nog in beeld. (xx)

AMSTERDAM GVB

Op 25 januari werd in het bijzijn van staatssecretaris mevrouw Huizinga afscheid genomen van de waterstofbussen; maar als gezegd gaat de proef door. Men wil ook de ponten op waterstof laten varen, voor een dergelijk vervoermiddel een logische gedachte. Nog steeds wordt af en toe vanuit noord een gelede 1200 (met name de 1220) in dienst waargenomen. De Citaro 315 liep bij een botsing zware schade op, maar kwam op 5 februari weer met een nieuw front in dienst.

De afgevoerde 434, 472, 475, 477, 480, 492 en 493 zijn november 2007 gezien in Varna, Bulgarije bij Transtriumpf.(dat/en)

ARRIVA

De levering van Ambassadors voor concessie 48 werd beperkt tot 82 stuks; de laatste 3 gingen naar TCR. De bestelling van Citybussen voor deze concessie heeft geen doorgang gevonden. Wel wordt hier buurtbus 7354 ingezet. Op de stadsdienst Den Bosch wordt de Procity Van Driel 336 ingezet.

De serie 1080-1086 is afgevoerd. De 1080-1082 en 1086 stonden midden januari in de haven van Lübeck (Duitsland), terwijl de 1083-1085 in de haven van Vlissingen waren, klaar voor export naar Estland. De 6020 is overgeplaatst van Assen naar Delfzijl om daar als speciale "servicebus" dienst te doen. 5927 en 6388 zijn voorzien van een speciale kleurstelling voor de servicelijn Oldambt e.o. bij Winschoten. De Duvedecs van Connexxion (zie onder Connexxion in no 589) rijden gedeeltelijk in Arriva-kleur op verschillende lijnen in Groningen, omdat een aantal Citaro's vrijgemaakt moest worden voor een Citybus-project. Halverwege dit jaar moeten zij vervangen worden door nieuwe bussen.

De 1270 staat met zware kopschade in Meppel. (en)

CONCESSIES

Arriva heeft op 25 januari bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven een kort geding aangespannen tegen de Stadsregio Rotterdam, omdat deze een lopende aanbesteding heeft stopgezet en vervangen door een onderhandse gunning, in casu aan de RET. De stadsregio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam hebben inmiddels met staatssecretaris Huizinga afgesproken dat ondershandse gunning – ook "inbesteding" genaamd – niet ten koste mag gaan van de belangen van de vervoerbedrijven, die niet van de grote steden zijn.

Drenthe wil af van de honderden taxibusjes die in de provincie speciaal vervoer verzorgen; Groningen had al eerder dergelijke geluiden laten horen. Men is van mening dat het gros der vervoerden van het reguliere vervoer gebruik kan maken, en dat speciaal vervoer een uitzondering moet zijn. Probleem is dat de beslissing over dergelijk vervoer bij de gemeenten ligt.

Op 28 januari maakte het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) bekend dat per 14 december 2008 Hermes het busvervoer in de gehele regio zal gaan verzorgen. Het vervoergebied dat 21 gemeenten omvat is nu nog verdeeld over de drie concessies: 58 De Kempen, 59 Stadsagglomeratienet Eindhoven en 60 De Peel. Voor Hermes, dat al vervoerder was in 59 en 60 is dit ongetwijfeld na de droefenis in Limburg en Noordoost Brabant een flinke opsteker; BBA/Veolia verdwijnt uit De Kempen. Hermes zal een volledig nieuw wagenpark inzetten, en alle haltes met dynamische reisinformatie uitrusten. (xx/en)

CONNEXXION

Bij alle geschuif met materieel is het niet gelukt nog emplooi te vinden voor de zeven 1200-en, die na de verhuur aan Amsterdam naar NOVIO werden overgebracht; zij zijn inmiddels bij de opkoper beland. Alleen 1205 en 1209 stonden eind 2007 nog op de sterkte; 1201 ging al in 2005 na schade aan de kant. En wat doe je met een miskoop in 113 exemplaren, inmiddels omgedoopt in "zwalkers", die je niet op 1 concessiegebied wilt laten drukken: je smeert ze uit. Eerst 10 stuks naar taxi NOF, dan 14 naar de stadsdienst Leeuwarden en nu weer een aantal naar Twente om te bezien of ze daar van nut kunnen zijn. Zo moet het uiteindelijk mogelijk zijn ze verspreid over het land in te zetten naar wat zij waard zijn, en kunnen de bewoners van de Bouwhoek en de Greidhoek weer in echte bussen rijden.

De 1049, 2307, 8102-8104, 9028 en 9031-9033 zijn ingedeeld bij Connexxion Tours; dat gebeurt tegenwoordig zonder de bussen over te schrijven. Drie-assers 5738, 5752 en 5753 stonden op 5 januari terzijde in Spijkenisse: tussenstop naar Womy ?

De succesvolle Q315 komt materieel tekort, zodat daar in elk geval de van Q-linerbestickering voorziene Hanzeliner 5697 wordt ingezet. Ook enkele grijze Integro's die reden op de Interlinerverbindingen rond Den Haag zijn "verblauwd" : onder meer 2926-2928, 2938 en 2951. In Joure is een Mercedes-Benz Vito in gebruik genomen die gebruikt kan worden als de normale buscapaciteit te kort komt. De groene 7829 en 7832 zijn in dienst gekomen in Wijk bij Duurstede om daar de wit/gele 9064 en 9065 te vervangen, die naar Haarlem zijn gegaan.(en)

DEN HAAG HTM

Het tijdperk van de 0405N2 is nu dan toch bijna voorbij. Nadat ook de 804 verbouwd was voor het project "Morgen gezond weer op" en plukbus 813 naar de sloop was gegaan gingen in november/december via Van Leeuwen, Katwijk de 806, 807, 810-812, 814, 816-818, 821, 822, 824, 830-832, 834 en 836 weg voor export. Alleen de 840 wordt nog ingezet, tot de wagen als museumbus wordt afgevoerd. (en)

EINDHOVEN BBA

Op de diensten rond Eindhoven worden nog immer MB200 van BBA Tours ingezet; op 1 februari werden de 22,5 jaar oude 424, 433, 434.435 en 438 gezien. Met het verlies van de concessie De Kempen doet dat er kennelijk niet meer toe. (en)

HERMES: Bus 7127 is naar Juijn, Rossum, gegaan. (en)

NIJMEGEN NOVIO

Temidden van al het vreemde materieel dat hier op het ogenblik rijdt was de dubbelgelede Phileas 1212 op 31 januari toch wel een bezienswaardigheid. Men wil bussen van dit type inzetten op lijn 10 naar het Heyendaal-complex. (en)

ROTTERDAM RET

In 2007 verdwenen de 614, 619, 622, 632, 649, 651, 681, 698 en 754 uit het park, zodat er begin 2008 nog 209 bussen waren, waaronder controlebus 132 en conferentiebus 507. (en)

SPLASHTOURS

Tijd niets meer van gehoord...en zo gaat het wel vaker. Maar nu maakt het bedrijf bekend dat de ontwikkeling van de definitieve bus langer duurt dan werd verwacht en inmiddels ook in eigen hand genomen is. Men verwacht de eerste bus in augustus gereed te hebben en dan spoedig met de dienst te kunnen starten. (en)

TAXICENTRALE RENESSE

Ook naar Heine Noord kwam de 397 ex GVB 1216. In januari werden daar nieuw in dienst gesteld 408-410 Mercedes-Benz 0530 Citaro 13 m. met 49/26/0 en 411-412 Mercedes-Benz 0530G Citaro met 65/75/1. Drie aanvankelijk voor Arriva bestemde Ambassadors werden in het park opgenomen als 433-435. (en)

UTRECHT GVU

In december 2006 gingen 524 en 540 reeds naar AP trading; in februari 2007 heeft ook de 529 het park verlaten. De resterende bussen van dit type verdwijnen nu in rap tempo in verband met de instroom van Zuidtangent bussen. Op 15 december ging de 4552 buiten dienst, gevolgd door de 4542 op 20/12, de 4539 op 29/12, 4549 en 4561 op 8/1/2008, 4567 een dag later en de 4547 op 11/1. Tenslotte werden ook 4557 (14/1), 4573 (17/1) en 4568 (14/1) buiten dienst gesteld. De 4557 werd ter beschikking gesteld aan een toneelgroep die er eind januari een toneelstuk in opvoerde. Er zijn er nog 20 in dienst, waarvan rond 15 nog enige tijd zouden blijven doorrijden om voldoende materieel te hebben. De voor Nijmegen bestemde Van Hools zijn alle vertrokken.

In dienst verschenen de 7844 (16/1), 7846 (31/1), 7847 (18/12), 7848 (16/1), 7849 (28/12), 7851 (21/12), 7852 (16/1), 7853 (10/1), 7854 (29/1), 7855 (2/1), 7856 (31/1), 7857 (26/1), 7858 (20/12), 7859 (30/1), 7860 (23/1), 7862 (24/1), 7863(10/1), 7864 (17/1), 7865 (16/1), 7866 (19/1), 7869 (29/1), 7870 (9/1), 7871 (14/1), 7872 (10/1) en 7873 (5/1).(en)

VEOLIA

De buurtbusserie wordt voortgezet met 1557-1592, geheel in Brabant-kleur en de 1593-1597 met blauwe onderkant. Nageleverd werden Ambassadors 5364-5367, waarvan 5367 terstond doorgeschoven werd naar Zwaluw.

Op de Brabantliners 400 en 401 worden voor enkele spitsritten en bij verwachte drukte ook de gelede 843 en 844 in BBA-kleur ingezet (smb/en)

ZWALUW REIZEN

De van Veolia afkomstige gloednieuwe Ambassadors rijden onder parknummers 2, 3, 5 en 8. (en)

BUITENLANDS STADSERVOER

Agenda. Zie berichten Berlijn, Bremen, Industrie (Bombardier) en Bern.

AUSTRALIË

Adelaide. Alhoewel de verlengde tramlijn een enorm succes is met sterk boven verwachting aantallen reizigers is er nu het nijpende probleem ontstaan dat de trams bijna altijd overvol zijn. De dienstregeling loopt regelmatig in de war. Er wordt al over verlenging van de tramwagens gesproken met een extra wagenbak want de maximale capaciteit van het aantal dienstwagens is al bereikt. Een ander probleem is dat de airconditioning het op dagen met temperaturen boven de 30 graden niet aan kan, zowel in de bestuurderscabine als in de wagen zelf. Een onderzoek voor de verbetering van het airco systeem heeft aangetoond dat de wagenbakken van erg lichte constructie zijn en alleen tegen geluid geïsoleerd zijn, maar niet tegen de hitte. Bovendien zijn de ramen en deuren groot van oppervlakte en laten te veel hitte door. Met dank aan de lezer die ons dit bericht stuurde.

BELGIË

Brussel. Bij Bombardier werden uit een optie 102 lagevloer motorrijtuigen van het type Flexity Outlook besteld. Deze worden geleverd vanaf april 2009 tot in 2013. Van deze nieuwe bestelling zijn er 25 van het 43 meter lange type serie 4000 en 77 kortere trams van 32 meter van het type serie 3000. Ze zijn bedoeld voor de uitbreiding van het tramnet en ter vervanging van de motorrijtuigen serie 7700.

DUITSLAND oost

Bad Schandau. Het van een particulier afkomstige motorrijtuig Jena 103 verblijft sinds november 2007 bij de Kirmitzschalbahn.

Berlijn. Op 9.12.2007 was het de laatste dag dat er tramstellen T6A2 + B6A2 ingezet werden. De laatste tijd reed dit materieel op de lijnen 17, 62 en 67. Op de laatste dag reden de gekoppelde motorrijtuigen 5116 + 5168 op lijn 62. Om 0.22 uur rukte dit stel vanaf het eindpunt Wendenschloss in naar de remise Köpenick. Einde van een wagentype dat in 1988 voor het eerste in dienst kwam. Al op 6.12.2007 werd een officiële afscheidsrit gereden met motorrijtuig 5182 + aanhangrijtuig 5563.

In de Bombardier fabriek in Bautzen is de productie begonnen van de Flexity Berlin trams. Een prototype zal te zien zijn op de beurs Innotrans in september 2008.

In november 2007 werden de eerste bovenleidingmasten geplaatst voor de verlenging naar Wissenschaftstadt. Ten behoeve van de subsidie en de aanlegprocedure is er dus een begin gemaakt met de werkzaamheden. Hiervoor loopt echter nog de Eu-

ropese aanbestedingprocedure. Vanaf het huidige eindpunt S-Bahnhof Adlershof volgt de nieuwe lijn de Rudower Chaussee, buigt af in de Max Bornstrasse en krijgt een keerlus bij de Abraham Joffe Strasse.

Alle smalprofiel metrotreinstellen type HK06 1005 – 1024 zijn afgeleverd en in dienst gesteld. De vierwagen stellen hebben de rijtuignummers 24792 – 24871. De metrotreinen van het type A3L71 worden opgeknapt. Men zoekt 102 treinen uit die dit lot ondergaan. Eerder was het de bedoeling deze serie vanaf 2008 door nieuw materieel te vervangen maar dat gaat niet door.

Het metrostation Zinnowitzer Strasse kreeg in december 2007 een andere naam en heet nu Naturkundemuseum. Maar dat is nog niet alles. Het nabijgelegen museum en de Berliner Verkehrsbetriebe willen er een themastation van maken waar o.a. stukken uit de collectie van het museum worden tentoongesteld.

Het U-Bahn museum in het Hebelstellwerk Olympia Stadion is elke 2^e zaterdag van de maand geopend van 10.30 – 16.00 uur.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Voor de dagelijkse dienstuitvoering zou een bestand van 650 Viertelzüge ideaal zijn, maar DB beschikt slechts over 631 Viertelzüge: serie 480: 71 stuks; serie 481: 500 stuks; serie 485: 60 stuks.

Dresden. Eind november 2007 vertrokken 13 T4DMT motorrijtuigen (224.202, 211, 221, 225, 227, 239, 243, 245, 253, 260, 270, 279, 281) en 11 TB4D aanhangrijtuigen (244.008, 010, 011, 023, 026, 027, 031, 032, 036, 051, 055) per spoor naar Craiova. Voor 18 aanhangrijtuigen serie 274 werd geen koper gevonden, deze werden gesloopt. Tatraterieel wordt nog ingezet op de lijnen 6, 8, 9, 10 en 12.

Leipzig. Op 30.11.2007 werden voor het laatst 2 tramstellen met T6A2 + B6A2 materieel ingezet op lijn 8. Een bord op het front van de motorrijtuigen vermeldde de laatste dag van de typen 35 + 67 zoals ze in Leipzig werden aangeduid.

Magdeburg. In de jaren 1994 – 2002 werden 72 NGT8D lagevloer motorrijtuigen in dienst gesteld. Uit een optie voor in totaal 120 lagevloer trams wil men nu een vervolgbestelling plaatsen om in 2012 de laatste Tatra trams aan de kant te zetten. Onder de werktitel NGT8D Plus bekijkt men de mogelijkheid voor een ongeveer één meter langere tram dan de huidige rijtuigen.

Naumburg. Het lijkt gelukt om het trambedrijf tot 31.10.2008 voort te zetten. Op 26 t/m 29.6.2008, op 29 t/m 31.8.2008 en op 14.9.2008 wordt een uitgebreide dienst uitgevoerd in verband met plaatselijke feesten. Ook in de periode van de Kerstmarkt wordt in de weekenden van 29.11 t/m 14.12.2008 gereden. Alle info over rijdagen en dienstregeling: www.naumburger-strassenbahn.de.

De motorrijtuigen 37 en 38 staan in Magdeburg. Daar wordt de 37 gerenoveerd en de 38 hersteld van aanrijdingschade. In eigen werkplaats wordt motorrijtuig 36 hersteld van een technisch defect en krijgt motorrijtuig 51 een revisiebeurt. Hierdoor is een wel wat erg krappe materiële situatie ontstaan. Het trambedrijf van Jena schoot te hulp en stuurde op 19.12.2007 haar historische motorrijtuig 101 naar Naumburg waardoor men over een reservewagen beschikt.

DUITSLAND west

Augsburg. Wat een gelopen race leek, blijkt een struikelpartij te worden. In een referendum heeft de bevolking zich uitgesproken tegen de ombouw van de Königsplatz, onderdeel van een aantal plannen zoals door ons samengevat in HOV/RN 588. Hierbij maakt een politieke partij zich sterk voor een autotunnel en trekt de plannen breder door het in verband te brengen met een totaal plan voor alle soorten verkeer. Het autotunnelplan is echter weinig realistisch, maar politiek wil nog wel eens vertoebeld werken in een periode dat verkiezingen op komst zijn. Overigens lijkt een referendum een democratische vorm van meebeslissen, feit is dat bij een minimale opkomst de winnaars maar een klein deel van de bevolking vertegenwoordigen. We laten de politiek voor wat het is en kijken naar de gevolgen. De eerder genoemde plannen zijn destijds samengevoegd in één totaal plan: "Mobilitätsdrehscheibe Augsburg". Dat heeft alles te maken met de subsidieregels. De plannen afzonderlijk zouden waarschijnlijk niet voor subsidie in aanmerking komen – het samenhangende geheel wel. Door de uitslag van het referendum loopt het plan nu minimaal een jaar vertraging op en komt de subsidie in gevaar. Erger is dat DB bedreigd heeft zich terug te trekken omdat de financiering van de ombouw van het Hauptbahnhof en de aanleg van de tramtunnel onder het station nu niet zeker is. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Braunschweig. Alle nieuwe NGT8 motorrijtuigen 0751 – 0762 zijn in dienst. Hiervan hebben de 0754 – 0759 een koppeling voor het trekken van een verbouwd aanhangrijtuig. Bij deze aanhangrijtuigen is in verband met de perronlengte de achterdeur vervallen en dichtgemaakt. Vanaf eind februari 2008 komen deze combinaties in de personendienst. In december 2007 werden alle motorrijtuigen van de serie 73 buiten dienst gesteld.

Bremen. Plan uw bezoek aan Bremen op één van de onderstaande dagen. Dan rijdt lijn 15 stadsrondritten en rijdt een lijn 16 met historisch materieel.

lijn 15	lijn 16
13 april	27 april
11 mei	25 mei
8 juni	22 juni
13 juli	27 juli
10 aug.	24 aug.
14 sept.	

Lijn 15 vertrek Hauptbahnhof om 10.30, 14.00 en 15.30 uur.

Lijn 16 vertrek Hauptbahnhof elk uur tussen 10.30 – 12.00 en 13.30 – 16.00 uur.

Info, ook over de openingstijden van het museum das depot op www.fdfs.net.

S-Bahn Bremen / FVE. Op 16.12.2007 werd de personendienst hervat op de Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE). Tot 2011 rijden hier dieselmotorrijtuigen van de Nordwestbahn die in Bremen Vegesack elk half uur aansluiting geven op een DB-trein naar Bremen Hauptbahnhof. Eind 2011 is de lijn geëlektrificeerd als onderdeel van een nieuw S-Bahnnet over bestaande sporen. De FVE wordt dan de doorgaande lijn S1: Farge – Vegesack – Bremen Hbf – Verden. Al eind 2010 komen de lijnen S2: Bremerhaven – Bremen Hbf – Twistringen en S3: Bremen Hbf – Hude – Oldenburg/Nordenham in dienst. Verschillende stations worden gemoderniseerd. De stations Hemelingen en Sebaldsbrück worden vervangen door de nieuwe halte Bremen Hastedt waar kan worden overgestapt op de tramlijnen 2 en 10.

Darmstadt. De deelstaat Hessen verleende subsidie voor de 960 meter lange dubbelspoor verlenging van lijn 8 vanaf Alsbach, Beuneweg tot Alsbach, Melibokusschule. In april 2008 wordt met de aanleg begonnen, in december 2008 komt het nieuwe traject in dienst waarbij de lus Beuneweg verdwijnt. Het is de bedoeling dat er vanaf december 2008 op lijn 8 ook sneldiensten gaan rijden.

Alle nieuwe motorrijtuigen 0775 – 0792 (type ST14) werden afgeleverd en in dienst gesteld. Eind november 2007 vertrokken in 2 treintransporten de eerste ST10 motorrijtuigen 7601 – 7604 en ST11 motorrijtuig 8212 naar Iasi.

Düsseldorf. Per 2.1.2008 is het traject van lijn 709 in Neuss tussen Stadthalle en Th.Heussplatz voor ongeveer een jaar opgeheven. De reden mag als bekend worden verondersteld: rioleringswerken, herinrichting voetgangerzone, vernieuwen tramsporen.

Redelijk dicht bij huis kunt u op werkdagen nog dubbelgelede Duewag motorrijtuigen + Duewag Grossraum aanhangrijtuigen in actie zien. De meeste diensten treft u aan op de lijnen 704, 707 en 712 maar ook op de lijnen 701, 706, 711, 713 en 716, zij het wat minder en meestal niet op schoolvrije dagen. Op zaterdagen rijden de Duewags nog op de lijnen 707 en 712 en op zondag bij uitzondering.

De nieuwe NF8U motorrijtuigen 3301 – 3315 rijden hoofdzakelijk op de lijnen 711, 713 en 715. Na proefritten en toelating worden ze vanaf de zomer met twee of drie rijtuigen gekoppeld op lijn 703 ingezet.

Essen, Mülheim, Duisburg. In HOV/RN 588 schreven wij over het samenwerkingsverband "KOMED". Dat heeft wat meer handen en voeten gekregen. In een beginselverklaring zijn onder de werktitel Rhein-Ruhr Partner-Verkehr (rrp-Verkehr) een aantal doelstellingen geformuleerd. Onder een gemeenschappelijke leiding moet het de komende jaren tot een vergaande samenwerking komen. Exploitatie, infrastructuur, materieel, onderhoud en personeelsbeleid worden samengevoegd. Een aantal werkgroepen samengesteld uit werknemers van de drie bedrijven bereiden dit voor. Dit moet in 2012 een jaarlijkse besparing opleveren van ± € 30 miljoen. Het ligt voor de hand dat het samenwerkingsverband Meoline (Mülheim en Essen; Oberhausen haakte eerder af) in rrp-Verkehr opgaat.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Zoals al eerder bericht in de rubriek Spoorwegen Buitenland, kwam op 9.12.2007 de verlenging Neugraben – Buxtehude – Stade van lijn S 3 in dienst. Op 8.12.2007 was de officiële opening met een feestelijk versierde trein bestaande uit de treinstellen 474.106 + 474.108. Op het laatste stukje werd een parallelrit uitgevoerd met de 474.110 + 474.111. Het bijzondere van het nieuwe traject is dat hierop tweesysteem materieel wordt ingezet. De Hamburger S-Bahn is met 1200V gelijkstroomrail geëlektrificeerd. Op het nu geopende stuk wordt met bovenleiding gereden; wisselstroom 15kV16 2/3Hz. In Neugraben is de systeemscheiding. Voor de treindienst op lijn S 3 werden 33 treinstellen serie 474 aangepast (474.113 – 145) en werden door Alstom/Bombardier 9 nieuwe stellen serie 474.3 geleverd (474.104 – 112). De aan de lijn gelegen stations werden aangepast, nieuw is de halte Fischbek. Met de invoering van het tweesysteem bedrijf ligt het voor de hand om op deze wijze meer directe verbindingen tot stand te brengen. Een volgende stap is om lijn S3 aan de andere kant vanaf Pinneberg te verlengen tot Elmshorn.

Hannover. Per 1.1.2008 beschikt men voor de reizigersdienst over 291 motorrijtuigen:

144 stuks serie 2000:	2001 – 2048, 2501 – 2596,
147 stuks serie 6000:	6102, 6104 – 6110, 6112 – 6132, 6135 – 6138, 6140 – 6149, 6155 – 6167, 6169 – 6170, 6172 – 6260.

Kassel. Bij de RegioTram kwam op 9.12.2007 het eindpunt Auestadion in gebruik. Ter ontlasting van het drukke RegioTram verkeer via de Leipziger Strasse werden enkele wijzigingen doorgevoerd. Zo rijdt lijn RT3 komende vanaf het Hauptbahnhof via Rathaus en Fünffensterstrasse naar het Auestadion en eindigt lijn RT5 in de Leipziger Strasse waarbij op maandag t/m vrijdag elke twee uur ook een RT5 tram eindigt bij het Auestadion. Lijn RT9 rijdt in Kassel via de Lutherplatz naar de Leipzigerstrasse.

Krefeld. En de winnaar is..... Bombardier. Op 18.12.2007 maakte de Stadtwerke Krefeld bekend dat bij deze fabrikant 38 (19 + 19 optie) tweerichting lagevloer motorrijtuigen van het type Flexity Outlook zijn besteld. De ± 30 meter lange en 2,30 meter brede trams met 52 zit- en 106 staanplaatsen worden geleverd vanaf september 2009. De eerste 19 vervangen de Duewag trams, de overige 19 de M8C motorrijtuigen.

München. Correctie op een eerder bericht: het nieuwe MVG-museum is t/m juli 2008 geopend op elke tweede en vierde zondag van de maand van 11.00 – 17.00 uur. Het museum is bereikbaar vanaf het eindpunt van lijn 27 (Schwanseestrasse) en vanaf Giesing (lijnen S5, S6, U2 en tram 27) met de speciale buslijn O7 waarop elk halfuur een museumbus wordt ingezet.

Neurenberg. De van München gehuurde metrotreinstellen 6103/7103 en 6104/7104 keerden op 9.11.2007 terug naar München. Het transport werd verzorgd door de Fränkische Museumseisenbahn met diesellocomotief V60.11011 als trekkracht. Op 15.12.2007 begon met twee metrotreinen een proefbedrijf op de volautomatische lijn U3. Inmiddels worden 6 treinen ingezet in een drie maanden durend proefbedrijf. Vanaf maart 2008 kunnen na de ochtendspits ook passagiers proef rijden. De officiële opening vindt nog vóór de zomer plaats.

Stuttgart. In HOV/RN 586 hebben wij er al uitvoerig over bericht, maar vooruit: voor onze nieuwe lezers..... Op 8.12.2007 werd de nieuwe lijn U 15 geopend op het traject Zuffenhausen, Kellerplatz – Olgaek – Gerokruhe – Ruhbank (Fernsehturm). De officiële opening startte bij de halte Mitnachstrasse met het feestelijk versierde Stadtbahnmotorrijtuig 3007. Na de nodige toespraken vertrok een tramtoet met oude meterspoor trams en normaalspoor Stadtbahnmaterieel volgestopt met genodigden naar Gerokruhe. Vanaf hier reed het laatst geleverde motorrijtuig 3399/3400 op het linker spoor parallel met motorrijtuig 418 (uit 1925) naar Ruhbank, waar nogmaals werd gesproken, gegeten en gedronken. De oude GT4 trams reden die dag nog als lijn 15 op het resterende gedeelte van Zuffenhausen naar Stammheim. Per 9.9.2007 werd tramlijn 15 opgeheven en kwam er een eind aan het meterspoor trambedrijf. Op het noordelijke traject Zuffenhausen – Stammheim rijden tijdens de ombouw tot Stadtbahn bussen. Dit gedeelte komt in december 2010 weer in dienst. In het centrum van Zuffenhausen krijgt lijn U 15 een 1,1 kilometer lang tunneltraject.

Op lijn U 15 wordt op maandag t/m vrijdag overdag om de 10 minuten gereden; daarbuiten en in de weekenden elke 15 minuten. In de spitsuren rijden de trams vanaf Zuffenhausen, Kellerplatz door tot Mönchfeld en aan de andere kant vanaf Ruhbank tot Heumaden.

Met het opheffen van de noordelijke tak van tramlijn 15 verloor de museumremise Zuffenhausen zijn aansluiting met het resterende meterspoornet (normaalspoor met een derde rail). Het museum verhuisde naar de remise Bad Cannstatt. Daartoe werd op 9.12.2007 een laatste afscheidsrit gereden waarbij het rijvaardige museummaterieel vooraf gegaan door een historische politieauto vanuit Zuffenhausen naar de Kellerplatz reed en vandaar terug naar Stammheim. Aansluitend vertrok de stoet naar de nieuwe locatie Bad Cannstatt. Vanaf hier kan in de toekomst met museumtrams worden gereden naar o.a. Löwentor, Hauptbahnhof en Ruhbank. Zoals het er nu naar uitziet blijven hiervoor minstens 6 GT4 motorwagens in dienst; komen er een aantal niet rijvaardig in het museum te staan en worden er enkele als plukwagens achter de hand gehouden. Kortom: deze veteranen zullen nog lang in Stuttgart te zien zijn.

Overigens is het trammuseum in Bad Cannstatt in verband met de verhuizing tijdelijk gesloten. Ritten met historisch materieel kunnen wel worden uitgevoerd. Als lijn 23 wordt elke laatste zaterdag van de maand gereden. Alle info: www.shb-ev.info.

FRANKRIJK

Bordeaux. Op 30.8.2007 kwam de tak van lijn A tussen Cernon en Floirac Dravemont in dienst. Op 19.11.2007 gevolgd door de verlenging Quincones – Grand Parc van lijn C.

Het trambedrijf van Bordeaux is hard op weg om één van de grootste trambedrijven in Westeuropa te worden. Na de opening van een laatste verlenging in 2008 heeft het net een lengte van ruim 43 kilometer (3 lijnen), waarmee de tweede fase is voltooid.

Bordeaux: tramnet 2008, 2 ^e fase.	
lijn:	route:
A	Mérignac Centre – Cenon – Floirac Dravemont met aftakking Cenon – Lormont La Gardette
B	Pessac Centre – Pessac Bougnard – Quincones – Bassin à Flots (Claveau)
C	Les Aubiers – Quincones – Terres Neuves

Aansluitend wordt begonnen met de aanleg van de 3^e fase: een nieuwe lijn D en verlengingen die in 2012/2013 in dienst moeten komen. Dit betreft 17 kilometer tramlijn.

Bordeaux: uitbreiding tramnet 3e fase.	
lijn:	route:
A	verlenging: Mérignac Centre – Mérignac les Pins
B	verlenging: Claveau – Bordeaux Nord hier komt aan de Rue Achard een tweede remise
B	aftakking: Pessac Bougnard – Pessac Alouette
C	verlenging: Les Aubiers – Bordeaux Lac (Parc des Expositions)
C	verlenging: Terres Neuves – Bégles Terre Sud
D	nieuwe lijn: eerste gedeelte Quincones – Barrière du Medoc

Lijn D wordt in een latere fase vanaf Boulevards met twee takken verlengd: een tak naar Eysines – Le Tailan Médoc en een tak naar Le Haillan – Saint Médard en Jalles.

In deze latere fase (in totaal ± 20 kilometer) krijgt lijn A een aftakking Mérignac – Mérignac Aéroport en wordt vanaf Lormont La Gardette verlengd naar Bassens – Carbon Blanc. Lijn C wordt vanaf Bégles Terre Sud in zuidelijke richting verlengd naar Villenave d'Ornon.

En dan is het einde nog niet in zicht. Er is een plan voor een ringlijn rond het centrum en een meersysteem Tram-Train lijn in noordelijke richting (Tram-Train du Médoc).

Grenoble. Uit een optie werden bij Alstom 15 lagevloer Citadis trams besteld, die vanaf 2009 worden geleverd.

In 1999 werd het trolleybusbedrijf "tijdelijk" opgeheven. Nog lang bleef de bovenleiding hangen en in 2005 kon u in dit blad lezen dat men het plan had om nieuwe trolleybussen te bestellen. Het is er allemaal niet van gekomen. De gemeenteraad heeft kortgeleden besloten dat de ophef definitief is.

Le Mans. Zoals eerder bericht in HOV/RN 586, werd op 17.11.2007 de nieuwe tramlijn geopend. Naar aanleiding van dit bericht twee aanvullingen. De 23 Citadis 302 trams hebben de nummers 1001 – 1023 en de aftakking Saint Martin – ESPAL kwam al op 22.12.2007 in dienst, vier maanden eerder dan gepland.

Lyon. In aanleg is de ± 10 kilometer lange tramlijn T4 tussen Mendès France, Jet d'Eau en Feyzin Clinique. De opening is in september 2009. Er komen overstapmogelijkheden op tramlijn T1 en metrolijn D. In oktober 2012 wordt lijn T4 vanaf Mendès France verlengd tot Part Dieu (2,3 km.). In de spits kan dan via lijn T2 vanaf Part Dieu worden doorgereden naar UIT Fessines. Op 2.10.2007 werd metrolijn A vanaf Laurent Bonnevey verlengd tot Vaulx en Velin – La Soie (± 1 km.).

Marseille. Aansluitend op de eerste tramlijn kwam op 7.11.2007 het traject St.Pierre (Sainte Thérèse) – Eugène Pierre in dienst. Bij Eugène Pierre, vlak vóór de tramtunnel Noailles, keren de trams via een tijdelijke wisselverbinding. Aan de andere kant rijden de trams vanaf de halte Sainte Thérèse leeg door naar de remise St.Pierre om daar te keren. Op dit gedeelte wordt met 2 trams een 12 minuten dienst uitgevoerd, in de spits elke 8 minuten met 3 trams. In september 2008 wordt deze lijn vanaf Eugène Pierre met gebruikmaking van de oude tramtunnel van lijn 68 verlengd naar Noailles. Dan worden ook lijncijfers ingevoerd:

lijn T1: Les Caillols – Noailles

lijn T2: Euroméditerranée – La Blancarde.

Montpellier. Een nieuwe tramlijn 3 : Juvignac – Mosson – Montpellier Méditerranée (luchthaven) – Palaves les Flots zou in 2012 in dienst moeten komen. Plannen zijn er voor een lijn 4 vanaf Gare St.Roch naar Yves de Manoir, waarvan de opening tussen 2012 en 2014 is gedacht.

Parijs. Bij de combinatie Alstom, Bombardier en Areva TA werden nog eens 49 metrotreinstellen type MF 2000 besteld. Ze zijn bestemd voor lijn 5 en worden geleverd vanaf 2010 tot 2012. Eerder werd een prototype afgeleverd en loopt de aflevering van 160 stellen zodat nu in totaal 1 + 160 + 49 = 210 van deze treinstellen zijn besteld. De komende jaren gaat Alstom 119 treinstellen die op RER-lijn B worden ingezet (RATP type MI 79, SNCF type Z 8100) moderniseren. De oudste stellen dateren uit 1980 en moeten nog 15 tot 20 jaar mee.

In HOV/RN 587 schreven wij o.a. over de voorgenomen uitbreidingen bij tram en metro. Wij berichtten toen niet over de plannen voor een tramlijn Montparnasse – St.Lazare die 6 belangrijke spoorwegstations met elkaar zou moeten verbinden en ook niet over de “Métrophérique” een metrolijn die de aan de stadsranden gelegen metro eindpunten met elkaar verbindt. Deze plannen zijn razend duur en politiek omstreden. Van een uitvoering op korte termijn is geen sprake.

Straatsburg. Op 22.11.2007 werd de verlenging Wacken – Robertsau van tramlijn E officieel geopend. Een dag later begon de normale dienst.

GROOT BRITANNIË

Manchester. Eerder schreven wij over een bestelling van 8 hogevloer motorrijtuigen type M5000 bij Bombardier/Kiepe. Dat blijken er 12 te zijn. Inmiddels zijn er nog eens 4 nabesteld en heeft men nog een optie op 24 stuks.

INDUSTRIE

Bombardier. Zonder verstoring in de productie werd de Weense vestiging verhuisd van Wenen Floridsdorf naar een nieuw complex Wenen Donaustadt. Kort vóór Kerstmis 2007 rolde de eerste tram uit de nieuwe fabriek: een U6 motorrijtuig voor Wenen. Het complex aan de Hermann Gebauer Strasse heeft een oppervlakte van 20.000 vierkante meter. Men beschikt over een 160 meter lang testspoor en een spoorwegaansluiting. Jaarlijks kunnen ongeveer 70 trams worden gebouwd. De officiële opening is tijdens een open dag op 14.3.2008.

OOSTENRIJK

Stern & Hafferl –GM. Strassenbahn Gmunden. Al sinds 2003 wordt stapje voor stapje gewerkt aan het opknappen van de tramlijn. Op 7.12.2007 waren de laatste werkzaamheden voltooid en rijdt de tram weer zijn volledige route. Men is klaar voor de volgende stappen: een aansluiting op de Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf en nieuw materieel. Later deze zomer komt er een lagevloer tram uit Innsbruck een aantal weken proefrijden.

Stern & Hafferl – GV. Lokalbahn Gmunden Traundorf – Vorchdorf-Eggenberg.

Het monumentale station Gmunden Seebahnhof werd van de monumentenlijst gehaald en kan dus ten behoeve van de bouw van een hotelcomplex worden gesloopt. Ten noorden van de Traunsteinstrasse komt een nieuw eindpunt met drie sporen, waarvan twee sporen al richting stad worden aangelegd voor de latere verlenging en aansluiting op de stadslijn in Gmunden. De ÖBB verkoopt het emplacement Engelhof en trekt zich terug waardoor tussen Engelhof en Gmunden Seebahnhof het 3-rail traject kan verdwijnen. Dit gebeurt dit jaar bij het saneren van de St&H-lijn.

Graz. Al sinds 1998 wordt het regionale treinverkeer in de regio Graz onder de benaming “Projekt Steiertakt” verbeterd. Per 9.12.2007 werden nog meer treindiensten toegevoegd, kwam een tweede spoor tussen Graz en Werndorf in gebruik, kan in Mureck worden gekruist en kon met uitzondering van de treindienst op de Ostbahn (hier moeten nog drie kruisingstations komen) een star dienstregelingpatroon worden ingevoerd. Met ingang van de nieuwe dienstregeling kregen de door de ÖBB, GKB en StLB geëxploiteerde lijnen een S-Bahn symbool met bijbehorende lijncijfers. In afwachting van de levering van nieuw materieel worden de doorgaande treinen op lijn S11 tussen Graz en Übelbach met ÖBB materieel gereden.

S-Bahnnet Graz.		
lijn:	mij.:	route:
S1	ÖBB	Graz – Gösting – Peggau DeutscheFeistritz – Mixnitz – Bruck a.d.Mur
S3	ÖBB	Graz – Graz Ostbahnhof – Gleisdorf – Fehring
S5	ÖBB	Graz – Werndorf – Spielfeld Strass
S6	GKB	Graz – Deutschlandsberg – Wies Eibiswald
S7	GKB	Graz – Webling – Lieboch – Köflach
		Hierop aansluitende lijnen met veelal in de

		Spitsuren doorgaande diensten van/naar Graz:
S11	StLB	(Graz) – Peggau Deutscheitz – Übelbach
S31	StLB	(Graz – Graz Ostbahnhof) – Gleisdorf – Weiz
S51	ÖBB	(Graz – Werndorf) – Spielfeld Strass – Bad Radkersburg
S71	ÖBB	(Graz – Webling) – Lieboch – Preding Wieselsdorf

Innsbruck. In de avond van 4.11.2007 reed een tram van lijn 3 als laatste door de Maria Theresien Strasse. Hiermee verloor deze straat na 116 jaar zijn tram. Met spoed werden de sporen geasfalteerd en werd de bovenleiding verwijderd. Lijn 3 rijdt nu via de Anichstrasse – Bürgerstrasse – Marktplatz – Marktgraben – Burggraben.

Precies drie jaar geleden schreven wij over de uitbreiding van het tramnet (HOV/RN 554). In het kort gezegd, wij zullen het bericht hier niet herhalen, komt dat neer op verlengingen van de lijnen 1 en 3, een nieuwe lijn O en de aanleg van twee Regionalstadtbahnlijnen naar Hall in Tirol en Völs. Door de gemeente en de provincie Tirol werden de nodige besluiten genomen. Medio 2008 wordt in fasen begonnen met de aanleg: eerst de westelijke tak Anichstrasse – Allerheiligen, waarop vanaf 2010 lijn 3 gaat rijden. Dan volgt de oostelijke lijn vanuit het centrum naar het Olympischen Dorf. Hier moet in 2012 lijn O rijden en gaat lijn 3 op de route Amras – Layrstrasse rijden. Over de volgende fasen berichten wij later. Die liggen nog ver in de tijd. Zo moet voor de lijn naar Hall nog de milieurapportage worden gemaakt.

Linz. Pöstlingbergbahn. Met de vijf nog dienstvaardige motorwagens wordt nog tot 25.3.2008 gereden. Soms is de toestroom van reizigers zo groot dat vier motorwagens in konvooi het traject afleggen. Op 25.3.2008 wordt in verband met de ombouw van de lijn de tramdienst gestaakt en gaan er tijdelijk bussen rijden. Die krijgen dan in Linz hun eind-/beginpunt op de Hauptplatz waar in de toekomst ook de trams van de Pöstlingbergbahn een eind-/beginpunt hebben. Vóór de ophef van het oude bedrijf wordt nog het 110-jarig jubileum gevierd.

Wenen. Op 10.11.2007 vond een persrit plaats op het nieuwe traject Erdberg – Praterstern van metrolijn U2. Dit alles om te laten zien dat de werkzaamheden op schema liggen. Het gedeelte Praterstern – Schottenring kon nog niet elektrisch worden bereid. De verlenging tot het Stadion komt op 10.5.2008 in dienst.

Bij een combinatie onder leiding van Siemens (waarin Bombardier en Elin) werden uit een optie 15 zesdelige metrotreinen type V bijbesteld. Ze worden gebouwd in Wenen en afgeleverd in de periode mei 2009 – mei 2011.

Afgevoerd werd een aantal E1 motorrijtuigen en c3 aanhangrijtuigen waarvan een deel zeker voor Krakow is bestemd. Toch zijn er ook nog rijtuigen van deze typen die een (laatste) revisiebeurt krijgen. Van de terzijde gestelde E motorrijtuigen gingen de 4425 en 4440 in december 2007 over de weg naar Sarajevo. Het betreft geen vlot handeltje. De twee trams werden op 5.12.2007 op twee vrachtwagens geladen en stonden toen nog 14 dagen in Wenen alvorens te vertrekken. Op dat moment stonden de motorrijtuigen 4402, 4422, 4423, 4424, 4432, 4434, 4438 en 4441 gereed voor vertrek naar Sarajevo. Voor de motorrijtuigen 4421, 44429, 4436 en 4439 is geen koper te vinden, hen wacht de sloper.

VENEZUELA

Valencia. Na de officiële opening van het eerste gedeelte van de nieuwe metro op 18.11.2006 beperkte de dienstuitvoering zich tot een gratis proefbedrijf. Omdat het signaleringssysteem nog niet werkte werd met één treinstel op zicht gereden. Precies een jaar later, op 18.11.2007, ging de normale dienst van start op de route Monumental (Parque Recreacional) – Ferias – Lara – Cedeño. Ingezet worden 12 hogevloer sneltramrijtuigen van het type Siemens SD460 die al in 2000/2001 werden afgeleverd. De ruim 27 meter lange rijtuigen met 56 zit- en 464 staanplaatsen kunnen in theorie met maximaal vier stuks gekoppeld worden tot een treinstel. Het tramachtige karakter van de overigens geheel ondergrondse lijn, met een bovengronds depot bij het zuidelijke eindpunt Monumental, wordt versterkt door de 750V bovenleiding. Deze eerste noord/zuid lijn met 7 ondergrondse stations wordt in twee fasen (+ 12 stations) in noordelijke richting verlengd vanaf Cedeño tot de Universidad. Ook is er een plan voor de aanleg van een tweede oost/west metrolijn die in Lara de eerste lijn kruist.

ZWITSERLAND

Bern. Sinds 8.12.2007 zijn de beperkingen voor het tramverkeer op de Bahnhofplatz opgeheven en rijden hier na de ombouw van het plein weer de lijnen 3, 5 en 9. De middensporen van het viersporig tramstation worden gebruikt door de lijnen 3 en 9, de buitenste sporen door lijn 5. Het provisorische dak moet nog plaatsmaken voor een glasconstructie. Op 31.5.2008 wordt het nieuwe plein feestelijk geopend.

Genève. Met de opening van het nieuwe traject naar Avanchet (zie HOV/RN 589) werden per 9.12.2007 de volgende wijzigingen ingevoerd. Lijn 16 rijdt komende vanaf Moillesulaz na Cornavin via de Passage de Montbrillant en de Rue de la Servette naar Avanchet. Nieuw is lijn 14 op de route Avanchet – Carouge – Bachet. Lijn 17 werd vanaf Gare des Eaux Vives verlengd tot Gare Chêne Bourg. Hierdoor konden de toegevoegde diensten van lijn 12 vervallen. In de weekenden en avonden rijden de lijn 14 en 17 een ingekorte route en rijden dan met doorstreepte (barré) lijncijfers.

Zürich. Het plan Tram Zürich West gaat door. In een kantonaal referendum sprak bijna 70% van de kiesgerechtigden zich uit vóór de aanleg van deze 3 kilometer lange tramlijn. In 2008 wordt met de aanleg begonnen, de opening is in 2011.

Zoals bekend loopt de aflevering van de Cobra motorrijtuigen 3007 – 3074. In december 2007 werden er bij Bombardier 14 nabesteld, zodat met de 6 eerder geleverde prototypen 3001 – 3006 er totaal 88 van deze trams komen. Men heeft de trams nodig voor de Glatthalbahn en de toekomstige Tram Zürich West. Ze worden geleverd in 2009/2010. Alstom levert de draaistellen.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

De 2747 en 2757 waren de volgende locs, welke zijn voorzien van GF-koppeling. Vanwege de nieuwe bestelling M6-rijtuigen zullen ook de 2701-2720 worden uitgerust met MUX-bekabeling. Hiermee zullen eind 2008 alle 60 locs van reeks 27 zijn aangepast voor trekduwverkeer met MUX. In praktijk is er hiermee een scheiding gekomen: reeks 27 rijdt met M6, reeks 21 met M4. Overigens is de introductie van de gekoppelde 'treinstammen' met twee combinaties van een 27 met 5 M6-rijtuigen – net als indertijd in Nederland – vrij rampzalig verlopen. Technische en exploitatieve problemen zorgden voor vele vertragingen.

De groep 20-ers met TBL2 voor het Luxemburgse net, waarover in een vorige editie werd bericht, betreft de 2001-2007. De zeven hebben een omloop van vier dagen. Hierbij rijden ze de internationale treinen 90, 91, 96, 97, 295 en 296, de spitsreinen 7600 en 8602 en een tweetal goederentreinen tussen Stockem en Luxemburg.

Diesel locomotieven

In de driespannen 77-ers die sinds 9 december de treinen voor DOW tussen Terneuzen en Duitsland rijden, zijn als middelste locs in principe alleen de 7815 en 7842 te zien. Beide zijn aangepast voor het verkeer als middelste loc op het Duitse net doordat zij een zogenaamd sleetgroefje op de wielen hebben gekregen. Dit is verplicht voor locs die in Duitsland worden ingezet. Het zijn daarmee de enige locs (buiten de 7771-7790) die zijn toegelaten in Duitsland – en in hun geval natuurlijk alleen als middelste loc, aangezien ze geen PZB hebben. Opvallend is dat er met de werkzaamheden op lijn 24 ook 'triplettes' reeks 77 rijden via Montzen-Welkenraedt naar Köln Gremberg. Hierbij zijn schijnbaar willekeurige, andere locs te zien als middelste loc... De 7868 en 7869 werden afgeleverd met ATB. Alleen de 7870 moet nog worden voorzien en de 5526 is de laatste 55-er met ATB. De loc is doorgaans te zien met de autotreinen tussen Ford Genk en Vlissingen Sloe. Overigens is nog geen van de nieuw aangepaste 77-ers in Nederland gespot!

In december werd de 6306 officieel afgevoerd en overgedragen aan het historisch patrimonium van de NMBS.

De 7349 (ex terzijde) is weer in dienst gesteld.

Inmiddels heeft Infrabel nu vier 62-ers laten reviseren, waarbij de locs zijn herschilderd en van grote logo's voorzien: 6242, 6278, 6304 en 6312.

Zes 62-ers zullen worden aangepast als TBL-hulploc voor de HSL 3 en 4. Op dit moment zijn er al zes hulplocs reeks 55 voor de HSL 1, vier 62-ers voor HSL 2 en één 62-er als TBL-testloc.

Opnieuw is er sprake van dat B Cargo 3 G2000-en gaat huren voor goederenvervoer naar Frankrijk. Op langere termijn wordt er gewerkt aan het leasen van een grote groep lijndiesel locomotieven, net als eind 2007 al een leaseovereenkomst voor elocs werd gesloten. Vooralsnog wordt gedacht aan de nieuwe Maxima van Siemens.

De 6019 en 6086, in september 2007 buiten dienst gesteld door CDW te Momignies, blijven beide bestaan. De 6086 gaat, zoals verwacht, naar de CFV3V en de 6019 is in november overgenomen door het TSP. Deze laatste vereniging bezit dan twee 60-ers in de groengele schildering (de ander is de 6010), beide echter in slechtere staat. Beide 60-ers staan nog te Momignies. Overbrenging naar hun nieuwe eigenaren, zelfs het nabijgelegen Mariembourg van de CFV3V, zal een kostbare zaak zijn. Lijn 156 tussen Momignies en het Belgische spoorwegnet bij Mariembourg is immers al jarenlang niet meer intact.

Treinstellen

De toestand van de CityRail-treinstellen tot januari 2008:

<u>nieuw</u>	<u>oud</u>	
960	665	nog niet naar Mechelen
961	666	nog niet naar Mechelen
962	667	nog niet naar Mechelen
963	668	nog niet naar Mechelen
964	669	nog niet naar Mechelen
965	670	nog niet naar Mechelen
966	671	in dienst
967	673	nog niet naar Mechelen
968	674	nog niet naar Mechelen
969	675	nog niet naar Mechelen
970	676	nog niet naar Mechelen
971	677	nog niet naar Mechelen
972	678	te Mechelen (sinds 10-2007)
973	679	in dienst
974	680	nog niet naar Mechelen
975	681	in dienst
976	682	nog niet naar Mechelen
977	683	in dienst
978	707	in dienst
979	708	te Mechelen (sinds 9-2007)
980	710	nog niet naar Mechelen
981	711	in dienst
982	712	te Mechelen (sinds 8-2007)
983	713	te Mechelen (sinds 7-2007)
984	714	nog niet naar Mechelen
985	715	in dienst

986	717	in dienst
987	718	te Mechelen (sinds 10-2007)
988	719	nog niet naar Mechelen
989	720	in dienst
990	721	te Mechelen (sinds 12-2007)
991	722	nog niet naar Mechelen
992	723	in dienst
993	724	in dienst
994	725	in dienst
995	726	te Mechelen (sinds 11-2007)
996	727	in dienst
997	728	nog niet naar Mechelen
998	729	in dienst
999	730	in dienst

De poststellen 962, 970 en 972 zijn van Wondelgem versleept naar Kinkempois voor plukdoeleinden. De drie waren vorig jaar verkocht voor onderdelen aan Italië.

Goederenverkeer

SNCF FRET rijdt sinds 9 december een nieuwe dienst in België. Met 2 67400-en wordt de zondagse graantrein tussen Lille en Aalst gereden. De trein komt als 47851 in Aalst aan om 7.49 en vertrekt om 09.00 als 47848.

Na het debacle van Sideros probeert de NMBS met Xpedis opnieuw een subonderneming op te zetten ten behoeve van het vervoer van staal en bulkgoederen. Alle betreffende vervoeren van B Cargo en IFB gaan naar de nieuwe organisatie over.

Infrastructuur

In het voorjaar start de renovatie van de oude tunnelbuis van de Buschtunnel tussen Welkenraedt en Aken. Op 23 november werd de nieuwe tunnelbus, aangelegd naast de oude, geopend en twee dagen later werd het treinverkeer door deze buis gelegd. Als de oude buis gerenoveerd is, is weer dubbelsporig verkeer mogelijk, maar nu met het benodigde bredere profiel voor de hogesnelheidstreinen. In afwachting van het tweede spoor is de halte Hergenrath, geopend op 9 december, vooralsnog slechts enkelsporig.

Naast Hergenrath werd met de nieuwe dienstregeling ook de halte Diesdelle (in het Frans: Vibier D-Oie) geopend aan de Brusselse voorstadlijn 26 tussen Halle en Vilvoorde. Een volgende nieuwe halte in het steeds verder ontwikkelende GEN-net is die van Watermaal-Arcaden op de kruising van de lijnen 26 en 161 in juni 2008.

Op 9 december werd een kruisingsmogelijkheid te Tienen in gebruik genomen, waardoor er op de lijn Herentals – Turnhout halfuurdiensten mogelijk zijn.

België heeft een EU-subsidieaanvraag gedaan voor enkele infraprojecten. Het gaat om de modernisering van de lijnen 161/162 naar Luxemburg, de ontwikkeling van de goederenas van Antwerpen naar Frankrijk en Zwitserland, de IJzeren Rijn, de Diabolo van Zaventem en de HSL-werken. Een aanvraag voor een zesde project, de verbinding tussen de beide Scheldeoeveren in Antwerpen, werd afgewezen.

Op 28 januari kwam een robeltrein (met loc 6288) nog eenmaal naar Trois-Ponts ten behoeve van de Vennbahn. Van het resterende stukje tussen Trois-Ponts en Stavelot werden enkele nog bruikbare spoorsecties verwijderd ten behoeve van hergebruik.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

CAO-conflict

De vorige editie eindigde met de verwachting dat eind januari een CAO-akkoord tussen DB en GDL gesloten zou worden. Die verwachting kwam perfect uit, want op 31 januari werd een compromis ondertekend. De machinisten krijgen een loonsverhoging van 8% per 1 maart en nog eens 3% per 1 september. Daarnaast ontvangen ze een eenmalige uitkering van € 800,- en wordt vanaf 1 februari 2009 de werkweek verkort van 41 naar 40 uur. Tevens wordt de salarisstructuur zodanig aangepast dat ervaren machinisten er nog maximaal 4% extra op vooruit kunnen gaan. Als laatste nabrander ontstond nog een discussie over de positie van rangeermachinisten, die GDL ook graag onder de nieuwe CAO wil brengen. DB en de andere bonden zijn het daar niet mee eens en zullen vermoedelijk gelijk krijgen daar GDL niet het risico wil nemen het bereikte akkoord in gevaar te brengen.

Duidelijk is dat DB, mede onder druk van minister Tiefensee die de stakingsdreiging meer dan zat was, een flinke veer heeft moeten laten. Dat werd eens te meer duidelijk toen *Bahnchef* Hartmut Mehdorn liet doorschemeren de hierdoor veroorzaakte extra kosten te willen terugverdienen door tariefverhogingen en inkrimping van het aantal arbeidsplaatsen. De vakbonden Transnet en GDBA dreigden prompt met stakingen voor het geval DB ook maar zou overwegen tot ontslagen over te gaan. Naar goed gebruik ontkende DB vervolgens plannen in die richting te hebben, doch de waarschuwing aan het adres van de vakbonden was niettemin duidelijk. Dit onderwerp-kopje zult U voorlopig dus niet meer tegen komen, want de nieuwe CAO loopt tot en met februari 2009.

Beursgang

Deze rubriek lijkt nog een lang leven beschoren te zijn. De *Süddeutsche Zeitung* berichtte dat de beslissing pas in mei dit jaar genomen zal worden. In de tussentijd moet het "Holding-modell" tot een voor alle betrokkenen aanvaardbaar compromis worden uitgewerkt. De bedoeling is dat DB wordt omgevormd tot een holding met daarin een publieke tak (infrastructuur, stations) en een commerciële tak (reizigersvervoer, goederenvervoer, logistiek, vastgoed et cetera). De aandelen van de commerciële tak worden dan naar de beurs gebracht, de aandelen in de publieke taken blijven bij de bondsregering. Het lijkt dus een beetje op het NS-model van medio jaren negentig. Bij de uitwerking is enige haast geboden, want als de besluitvorming over de zomer heen getild wordt zou de beursgang pas na de verkiezingen van herfst 2009 plaatsvinden, en dat zien alle be-

trokkenen als een risico. Hartmut Mehdorn gaat inmiddels al uit van een eerste aandelenverkoop in oktober van dit jaar; ook minister Tiefensee heeft inmiddels aangegeven naar deze datum te streven. De verkoop van 25 tot 30 procent van de aandelen van de “commerciële” poot van DB zou tussen de vijf en tien miljard euro op moeten leveren.

Punctualiteit

De *Stiftung Warentest* onderzocht de punctualiteit van het treinverkeer aan de hand van de vertrek- en aankomsttijden van 90.000 treinen over een periode van 30 dagen. De resultaten waren niet mals, met name in het lange-afstandsverkeer reed slechts 73% van de treinen met een vertraging van 5 minuten of minder. Het regionale vervoer doet het iets beter, hier kwam 86% van de treinen op tijd of maximaal 5 minuten vertraagd binnen. De verklaring voor deze verschillen zit in de grotere afstanden die de lange-afstandstreinen afleggen. Ook blijken de vertragingen 's avonds groter te zijn dan 's morgens, iets wat spoor-kenners ook niet echt zal verrassen. De knooppunten met de meeste vertragingen zijn Dresden, Hamburg en Köln, de minste vertragingen trof men in Leipzig aan. Belangrijkste kritiekpunt was echter dat veel aansluitende treinen niet op overstappers wachten, iets wat men vast stelde door met overstappende reizigers mee te lopen. Hierdoor ging 25% van de aansluitingen de mist in.

Het zal niemand verbazen dat DB het niet eens was met de conclusies. De meetmethode, die overigens gebaseerd was op de door DB op internet gezette actuele vertrek- en aankomsttijden, zou volgens DB niet deugen. Dat statistici het aantal waarnemingen ruim voldoende acht om een steekhoudende uitspraak te doen deed voor DB niet terzake. Men stelde dat 90% van de treinen op tijd rijdt en dat 93% van de aansluitingen gehaald wordt. Dit was voor het eerst in jaren dat DB weer eens uitspraken deed over de punctualiteit van de eigen treindiensten.

Goederenvervoer (DB Schenker):

▪ DB is er daadwerkelijk in geslaagd om van John Laing Plc. het Britse **Chiltern Railways** over te nemen (zie HOV-RN 2007-12 pag. 414). Op 18 januari werd het contract ondertekend. Chiltern exploiteert in elk geval tot en met 2021 het reizigersvervoer tussen London Marylebone, Birmingham en Aylesbury. Tot het bedrijf hoort ook 50% van de aandelen van London Overground Rail Operations (voorstadsvervoer, concessie tot 2014) en Wrexham, Shropshire and Marylebone Railways (5 slagen van London naar Wrexham en Shropshire). Naar verwachting zal DB proberen Chiltern zoveel mogelijk te integreren met haar dochterbedrijf EWS Railways.

▪ Op 16 januari kondigde DB aan **Waggonbau Niesky GmbH** over te nemen. Deze in de regio Görlitz gevestigde producent van (componenten voor) goederenwagons was in financiële moeilijkheden geraakt en moest eind oktober 2007 uitstel van betaling aanvragen. Een gewillige prooi voor DB dus.

▪ Nog meer buitenlandse handel. De samenwerking met **Indian Railways** (IR) wordt verder verdiept. In New Delhi werd bekend gemaakt dat beide partijen in India zogeheten Railports voor het goederenvervoer gaan ontwikkelen.

▪ En zoals u ook al uit de Nederlandse pers heeft kunnen vernemen gaat DB een samenwerking aan met het havenbedrijf van Rotterdam. Doel van de samenwerking is om de capaciteit van de spoorverbindingen naar Duitsland beter te benutten. In het vervoer van en naar Hamburg heeft het spoor een marktaandeel van 32%, in Rotterdam is dat slechts 11%. Van dit verbeteringspotentieel willen beide partijen profiteren.

▪ De op 9 januari uit Peking vertrokken goederentrein (zie pag. 18) kwam uiteindelijk op 24 januari in Hamburg aan. De met 49 TEU beladen trein deed 14½ dag over de 9.992 kilometer lange reis. De gemiddelde snelheid bedroeg dus 28,7 km/h. Zeeschepen hebben voor de reis zo'n 40 dagen nodig, maar die moeten dan ook flink omvaren. Met de betrokken landen wil DB nu proberen het douaneoponthoud zoveel mogelijk te beperken, zodat ook de rijtijden betrouwbaarder worden. Vanaf februari moet de verbinding in bedrijf komen, vooralsnog op onregelmatige basis.

▪ Niet alleen het reizigersvervoer kende een goed jaar (zie pag 17), ook voor het goederenvervoer was 2007 weer een topjaar. Het aantal tonkilometers steeg met 6,5% naar 114 miljard, het containervervoer zelfs met 12%. Hiermee pleegt het spoor wederom een inhaalslag op het wegvervoer, want dat steeg met “slechts” 5,5%. De gemiddelde transportafstand over het spoor steeg van 309 naar 318 kilometer. Ook voor 2008 wordt een forse groei verwacht.

▪ Dat Railion ook atoomafval vervoert is algemeen bekend. Zo was het ook niet verwonderlijk dat tegenstanders van kernenergie op 16 januari bij Burgsteinfurt een naar Rotterdam rijdende trein tegenhielden. De manier waarop was spectaculair: een 26-jarige vrouw had zich zeven meter boven het spoor opgehangen aan kabels die aan de bomen waren bevestigd. Hoewel de trein daar dus ruim onderdoor past werd toch besloten te stoppen. Pas de volgende ochtend kon men verder rijden. Wellicht een aanleiding om de vegetatie langs het spoor eens wat te beperken?

Overig nieuws

▪ DB heeft twee nieuwe **aanbiedingen** gelanceerd. Het *Autozug-Spezial* brengt u en uw auto voor € 99,- dwars door Duitsland, inclusief slaappleats in de trein. Een internationaal biljet kost € 149,- en een extra reiziger betaalt zowel nationaal als internationaal € 60,-. De aanbieding geldt van 18 januari tot en met 30 april en moet 7 dagen vooraf worden geboekt. Het *Dauer-Spezial* is uitgebreid met een meermansversie. Tussen 4 februari en 30 juni reizen twee reizigers vanaf € 49,- enkele reis, inclusief IC/ICE. Voor vijf reizigers kost het feest minimaal € 109,-. Boeken kan tot en met 31 maart.

▪ Op initiatief van Bündnis 90/Die Grünen hebben alle parlamentsfracties DB-chef Mehdorn opgeroepen de tentoonstelling **“Zug der Erinnerung”** financieel te ondersteunen (zie pag 18). DB werkt evenmin mee aan het overbrengen van de trein, dit wordt door particuliere vervoerders gedaan.

▪ Het conflict tussen DB en architect Meinhard von Gerkan is door DB geschikt. Von Gerkan was niet te spreken over de door DB op eigen houtje doorgevoerde aanpassingen aan het nieuwe Berliner Hauptbahnhof (inkorten overkapping en vereenvoudiging plafonds) en spande een rechtszaak aan. Door een donatie van DB aan von Gerkans' stichting “Academy for Architectural Culture” is het probleem in een ander daglicht komen te staan.

▪ Een 31-jarige man is door de rechtbank van Gifhorn veroordeeld tot een gevangenisstraf van drie maanden wegens herhaaldelijk zwartrijden. “U bent een trouwe klant van *Bahnchef* Mehdorn, maar u betaalt helaas niet”, motiveerde de rechter. “Eerdere boetes en veroordelingen hebben niets geholpen, dus nu mag u zitten”.

Onregelmatigheden

- In Frankfurt werd op het Hauptbahnhof een man gearresteerd die vanuit Darmstadt op de buffer van een IC-trein was mee-gereisd. Dat bij deze persoon meer dan één steekje los zat bleek toen hij zich tegenover de politie als satan identificeerde. Omdat hij ook zelfmoordneigingen leek te hebben (!) werd hij overgebracht naar een psychiatrische kliniek. Ook kreeg hij een boete voor zwaarrijden.
- Op 19 januari legden onbekenden in de buurt van Marburg acht betontegels op het spoor, welke door een passerende IC aan gort werden gereden. Omdat de dag daarvoor op dezelfde plek al ballast op het spoor was gelegd besloot de politie op 20 januari bewaking in te stellen. Met succes, want dezelfde avond werd een tweetal scholieren op heterdaad betrapt toen zij in de weer waren met betontegels en een brandblusser. Zij mogen voorlopig in een internaat hun zonden overdenken.

Regionaal reizigersvervoer

Keolis

SNCF-dochterbedrijf Keolis heeft bekend gemaakt sterker in Duitsland te willen uitbreiden. De omzet uit regionaal vervoer bedraagt nu zo'n € 22 miljoen en moet over vijf jaar zijn vertienvoudigd. Men wil jaarlijks ten minste één grote aanbesteding winnen. Daarvoor ligt men goed op koers, want met de gewonnen contracten voor het Hellwegnetz (rondom Münster, Hamm en Warburg) en het Maas-Rhein-Lippe-Netz (Venlo – Hamm en Düsseldorf – Hamm) groeit de omzet al tot € 120 miljoen. De aankondiging past in de agressievere marktbenadering die de SNCF in Duitsland wil volgen; men heeft namelijk ook aangekondigd met Railion te willen concurreren in het goederenvervoer.

Veolia

Veolia sleepte eind januari een vet vervoercontract binnen: vanaf maart dit jaar verzorgt het bedrijf alle vervoer voor de *Bundeswehr*. Jaarlijks gaat het om zo'n 18.000 trein- en busritten.

Hamburg & Schleswig Holstein

- Het succes van de tweesysteem **S-Bahn** naar Stade is evident. In plaats van de verwachte 1,9 miljoen reizigers gaat men nu al uit van 2,4 miljoen. Dat smaakt naar meer. Gedacht wordt nu aan een uitbreiding van de treindienst op lijn S3 (gelijkstroom) met twee nieuwe stations in Wilhelmsburg en een nieuwe S4 via Ahrensburg naar Bad Oldesloe (tweesysteem).
- Hoewel het gerucht al langer de ronde doet heeft de deelstaat Schleswig Holstein voor het eerst concreet aangegeven haar aandelen in de Altona-Kaltenkirchen-Neumünsterbahn (**AKN**) te willen verkopen. De Hamburger Hochbahn zou het 49,89%-aandeel willen overnemen; de Hamburgers nemen daarmee de regie over want de deelstaat Hamburg heeft al 50% van de aandelen. Voorafgaand aan de overname zal het vervoercontract van de AKN worden verlengd.

Mecklenburg-Vorpommern

- De stillegging van de Rügensch Kleinbahn "**Rasender Roland**" (zie pag 19) gaat langer duren. Het bezwaarschrift tegen de gunning van de treindienst aan de Pressnitztalbahn is door de beroepscommissie weliswaar afgewezen, maar tegen die uitspraak is ook weer beroep mogelijk. Pas als bij het verstrijken van die termijn geen beroep is aangetekend kan Roland weer over Rügen stomen. Walter Seidensticker, de eigenaar van stoomloc "Nikki + Frank S." en een goederenwagen, heeft uit het gekrakeel echter wel zijn conclusies getrokken en beide voertuigen naar elders laten overbrengen.
- De stillegging van de RükB had ook gevolgen voor **Ostseelandverkeer**. De OLA-treindienst Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole moest per 1 januari ook gestaakt worden. Het station van Putbus werd samen met de bijbehorende seinen en overwegen namelijk bediend door de RükB, die echter per 1 januari haar mensen moest terugtrekken. Per 9 januari wordt het personeel tijdelijk door OLA gesteld en konden de treinen weer rijden.

Berlin & Brandenburg

- De deelstaten Berlin en Brandenburg hebben de overeenkomst voor de exploitatie van de **S-Bahn Berlin** aangepast. De deelstaten zien af van een aanbesteding van het vervoer op de noord-zuid-lijnen (S1, S2 en S25); in ruil daarvoor zal DB-dochter S-Bahn Berlin voor dezelfde subsidie (€ 265 miljoen per jaar) het aantal treinkilometers in 2012 met 36% uitbreiden en 120 toezichthouders aanstellen. De extra treinkilometers worden gebruikt voor de nieuwe lijn BBI-Airport – Hauptbahnhof (S21 Nord) en uitbreiding van het aanbod op drukke trajecten. Het contract loopt tot eind 2017, daarna zal een aanbesteding vermoedelijk onontkoombaar zijn. De deelstaten nemen met deze stap echter flink risico, want de Europese Unie is immers een onderzoek gestart naar de onderhandse gunning van vervoercontracten voor regionaal vervoer in Berlin en Brandenburg aan DB (zie HOV-RN 2007-11, pag 380).
- Als vervolg op de rapportages over de slechte kwaliteit van de stations in Brandenburg werd een heuse *Bahnhofskonferenz* georganiseerd. Resultaat hiervan is dat DB heeft beloofd jaarlijks € 15 miljoen te steken in het verminderen van de ergste problemen. Tegelijkertijd werd aangegeven dat 42 van de 174 stationsgebouwen zijn verkocht aan een investeerder en 112 stationsgebouwen te koop zijn gezet. DB wil de resterende stations in eigendom houden. Brandenburg heeft al gewaarschuwd een verdere teloorgang niet te dulden, maar heeft geen machtsmiddelen om DB te dwingen haar eigendommen te onderhouden.
- De *Baureihe 481* van de **S-Bahn Berlin** heeft een snelheidsbeperking opgelegd gekregen van 80 km/h. De reden hiervoor is dat nog altijd geen oorzaak is gevonden voor de kop-staart-botsing die in november 2006 plaats vond in station Südkreuz. Voorzichtigheidshalve wordt daarom langzamer gereden, wat met name op de enkelsporige buitentrajecten tot knelpunten kan leiden.

Sachsen

- Het Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), Liberecky kraj en Ustecky kraj (ofwel de regio's Liberec en Usti Nad Labem) hebben een overeenkomst gesloten om de treindienst Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rybnis- te/Seiffhennersdorf openbaar aan te besteden. Het ZVON zal de aanbesteding mede in naam van haar partners uitvoeren. Hiermee is het voortbestaan van deze lijn tot eind 2020 verzekerd.

- De **Vogtlandbahn** heeft Desiro-treinstel VT06 in een reclame-outfit gestoken. In een blauwe basiskleur wordt uitgedragen hoe mooi de regio is. Eén van de blikvangers daarbij is de Göltzschtalbrücke, compleet met een Vogtlandbahn-Desiro. Het treinstel wordt bij voorkeur op de langere afstanden ingezet.

Thüringen

- De **Rennsteigbahn** en de **Erfurter Bahn** hebben het initiatief genomen om de eind vorig jaar plotseling opgeheven treindienst Ilmenau – Stützerbach in elk geval voor toeristen voort te zetten. Op 26 en 27 januari reden EIB-Regioshuttles en een RSB-213 met *Donnerbüchse* voor bezoekers van sledehonden-wedstrijden. Op <http://www.rennsteigbahn.de/rbg/touristik.htm> worden ritten aangekondigd.

Sachsen-Anhalt

- Het doortrekken van de treindienst van de **Harzer Schmalspurbahnen** (HSB) naar Quedlinburg is een succes, het aantal reizigers op de Selketalbahn nam met 15% toe. Nu wordt heel voorzichtig naar de in 2003 stilgelegde DB-lijn Gernrode – Ballenstedt gekeken.

Nordrhein-Westfalen

- De strijd tussen het **VRR** en **DB Regio** (zie pag 19) lijkt verder te escaleren. Het VRR voelt zich duidelijk bekocht nu blijkt dat concurrenten van DB duidelijk goedkoper kunnen werken en heeft de korting op de exploitatiesubsidie nu opgeschroefd naar € 54 miljoen. DB Regio wil het VRR aan het contract houden en dreigt vanaf maart onder meer het voetbalvervoer te staken. Gaat het VRR dan nog niet door de bocht, dan wordt vanaf de zomer het aanbod op de S-Bahn ingekrompen. Het VRR dreigt DB nu met een aanwijzingswet waarmee DB verplicht wordt het vervoer in de door VRR voorgeschreven omvang uit te voeren. Wordt dus ongetwijfeld in diverse rechtbanken vervolgd.
- Ondanks de ruzie is DB wel gestart met de planningswerkzaamheden voor de Rhein-Ruhr-Express. Deze express-S-Bahn moet Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Bochum en Dortmund met elkaar verbinden. Het eindrapport wordt in 2009 verwacht, nog datzelfde jaar moeten de spaden de grond in.
- De aanbesteding van het Niers-Rhein-Emscher-Netz is gewonnen door Veolia-dochter **NordWestBahn**. Vanaf december 2009 gaan de RE10 (Kleve – Krefeld – Düsseldorf) en RB31 (Xanten – Moers – Duisburg) over van DB naar NWB. In december 2010 volgen de nu door PEG-Arriva gereden RB36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) en RB44 (Oberhausen – Bottrop – Dorsten). De nu reeds door de NWB gereden RB43 (Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten) behoort ook tot het contract dat tot eind 2025 loopt. Voor de exploitatie zal de NWB nieuwe Lint41/H-treinstellen aanschaffen.
- Voorafgaand aan de indiening van de offertes voor de exploitatie van de RE9 (Aachen – Köln – Siegen) werd een proefrit gemaakt met Flirt-treinstellen van Cantus, met als resultaat de vaststelling dat bij een zevental stations de perrons te kort waren. Het Verkeersverbund Rhein-Sieg stelde de indiening van de offertes tot eind januari om te bepalen hoe men hiermee wil omgaan. Inmiddels hebben drie aanbieders een offerte afgegeven voor deze treindienst, die nu door DB Regio met locs serie 146 en dubbeldekkers wordt gereden. Een beslissing wordt in de tweede helft van april verwacht.
- Op initiatief van de deelstaat NRW is de organisatie van de opdrachtgevers in het regionale spoorvervoer per 1 januari 2008 aangepast. De negen oude Verkeersverbände en Zweckverbände zijn opgegaan in drie nieuwe organisaties, namelijk Verkeersverbund Rhein-Ruhr (uitgebreid met de regio Niederrhein), Nahverkehr Rheinland GmbH (samenvoeging van Verkeersverbund Rhein-Sieg en Aachener Verkeersverbund) en Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (samenvoeging van de overige regio's).

Hessen:

- Voorafgaand aan de deelstaatverkiezingen in Hessen ontbrandde een strijd over een eventuele verkoop van de **Hessische Landesbahn** aan het Schotse First Group. SPD, Grüne en Die Linke beschuldigden de CDU ervan het "Hessische tafelzilver" te willen verkopen, hetgeen natuurlijk door de CDU werd ontkend. De verkiezingsuitslag leidde tot een exact gelijk aantal zetels voor CDU en SPD, zodat de kansen voor een eventuele verkoop fifty-fifty zijn.
- Vooruitlopend op een eventueel (mis)lukken van een overname van de HLB heeft **First Group** een Duits dochterbedrijf voor reizigers- en goederenvervoer opgericht.
- Eind 2009 moet de capaciteit van de **S-Bahn**-tunnel in **Frankfurt** zijn vergroot van 22 naar 24 treinen per uur per richting. Dit is nodig om ook op lijn S2 Niedernhausen – Dietzenbach een kwartierdienst te rijden, vooralsnog alleen in de spits.
- De in Wolfhagen gevestigde kazerne van de *Bundeswehr* wordt omgebouwd tot een regionaal schoolcentrum. Omdat de locatie over een spoor aansluiting beschikt wordt nu onderzocht of het mogelijk is de in Wolfhagen Bahnhof eindigende **Regio-tram** RT4 zo'n vijf kilometer door te trekken.

Rheinland-Pfalz:

- De aanbesteding van de treindienst Boppard – Emmelshausen is gewonnen door **Rhenus Veniro**. Het contract gaat in december 2009 in en heeft een looptijd van maar liefst 20 jaar. Reden voor deze lange looptijd is de *Steilstrecke* tussen Boppard Hbf en Boppard Buchholz, die bijzondere eisen stelt aan materieel en personeel. Op dit deeltraject is de aanwezigheid van een tweede machinist in de cabine verplicht. Rhenus zal de treindienst gaan uitvoeren met Regioshuttles die worden aangepast voor het berijden van dit bergtraject. Vanwege de specifieke vereisten is in plaats van een openbare aanbestedingsprocedure gekozen voor een procedure met onderhandelingsruimte.

Saarland:

- De deelstaat Saarland en de naburige regio Lorraine hebben een gemeenschappelijk tarief ingevoerd voor grensoverschrijdend vervoer. Naast enkele reizen en retours kent het Saar-Lorraine-Tarif ook abonnementen.

Baden-Württemberg

- De aanbesteding van de **S-Bahn Stuttgart** blijft de gemoederen bezighouden. De winnende vervoerder moet een aandeel nemen in het Verkehrsverbund Stuttgart (VVS); uit de aanbestedingsdocumenten is nu gebleken dat het Verband Region Stuttgart (VRS) de winnende vervoerder wil verplichten per definitie met haar mee te stemmen in VVS-aangelegenheden. Met deze coup zou het VRS de feitelijke controle over het VVS krijgen, wat met name de gemeente Stuttgart en haar vervoerbedrijf SSB niet bevalt.
- Op 25 januari ontspoorde in Baden-Baden een tram van de **Albtalbahn** op een ontsporingswissel en kwam tegen de geluidsschermen tot stilstand. De bestuurder en twee reizigers raakten licht gewond. Omdat de tram een signaalkast omploegde liep het treinverkeer forse vertraging op.
- De deelstaat heeft de **Gäubahn** Stuttgart – Singen aangemeld als pilotproject voor het meenemen van fietsen in de ICE. De *Bund* wil hiermee een proef doen om DB ervan te overtuigen dat het vervoer van fietsen ook in Duitsland mogelijk is.

Bayern

- De **Bayerische Eisenbahngesellschaft** (BEG), de organisatie die namens de deelstaat het regionale spoorvervoer inkoop, kondigde de aanbesteding van extra treindiensten op de lijnen van Mühldorf naar Landshut en Passau aan. Hiermee moet op beide lijnen gedurende de gehele dag een uurdienst worden geboden. Twee dagen later werd al bekend gemaakt dat DB Regio met de opdracht aan de haal ging.
- De gemeenteraad van **München** is eindelijk akkoord gegaan met de aanleg van een tweede **S-Bahn-tunnel** onder het stadscentrum. En dan moet er ook haast gemaakt worden. Niet alleen het traject Donnersbergerbrücke – Leuchtenbergring moet in 2016 gereed zijn, maar ook de oorspronkelijk voor 2020 geplande zijtak naar het Ostbahnhof. Een beetje goedkoop is die haastmakerij wel, want het project wordt volledig gefinancierd door *Bund* en *Land*; de gemeente draagt geen cent bij!
- De BEG heeft op 8 februari de aanbesteding van het **Dieselnetz Oberfranken** gepubliceerd. Het gaat daarbij om maar liefst 11 lijnen, te weten de lijnen vanuit Hof naar Bad Steben, Selb en Neuenmarkt-Wirsberg – Lichtenfels, de lijnen vanuit Bayreuth naar Neuenmarkt-Wirsberg, Warmensteinach, Pegnitz en Kirchenlaibach – Weiden alsmede Münchberg – Helmbrechts, Lichtenfels – Coburg – Rodach, Bamberg – Ebern en Forchheim – Ebermannstadt. Het contract gaat op 12 juni 2011 in en heeft een looptijd van 12½ jaar. DB is al begonnen met stemmingmakerij door aan te kondigen dat bij verlies van de aanbesteding 300 arbeidsplaatsen zullen vervallen. Uiteraard wordt er niet bij verteld dat een nieuwe vervoerder een vergelijkbare hoeveelheid personeel nodig zal hebben.

Privaat goederenvervoerHamburger Hafenbahn

De Hamburger Hafenbahn, het onderdeel van het Hamburgse havenbedrijf dat verantwoordelijk is voor aanleg, beheer en onderhoud van het 330 kilometer lange spoorwegnet in de haven, gaat fors investeren in de infrastructuur. Nog dit jaar wordt een nieuwe verkeersleiding in gebruik genomen; hiermee moet extra capaciteit voor het sterk groeiende vervoer worden geschapen. Daar blijft het echter niet bij. Er is een “Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015” gepresenteerd dat een pakket investeringen van een half miljard (!) omvat. Diverse emplacements en terminals worden uitgebreid en een aantal trajecten wordt voorzien van extra sporen. Ook moet er een nieuwe verbinding naar Altenwerder worden aangelegd en komt er een nieuwe Rehthebrücke. Voor de langere termijn denkt men zelfs aan een nieuwe oeververbinding over of onder de Süderelbe. Er zit echter één addertje onder het gras: de Hamburgse senaat gaat er zonder meer van uit dat de *Bund* haar deel van de benodigde middelen zal opvoeten. Hamburg zelf legt € 62 miljoen op tafel. De Hafenbahn heeft daarnaast ook aangekondigd zich te oriënteren op het aanbieden van rangeerdiensten op het eigen havennet. Kennelijk heeft men goed naar Rotterdam Rail Feeding gekeken.

Overig nieuws

- De **Bentheimer Eisenbahn** heeft haar loc D1 verhuurd aan Unirail Schienenfahrzeuge in Lünen Süd, alwaar de loc regelmatig in actie te bewonderen is.
- De **Nordbayerische Eisenbahngesellschaft** heeft haar loc 232 015 een nieuwe oranje-blauwe beschildering gegeven. De loc wordt vooral ingezet voor vervoer naar en van Polen.
- Het Poolse **CTL Logistics** kondigde medio januari aan € 168 miljoen te willen investeren in nieuw materieel ten behoeve van haar Duitse en Poolse activiteiten. Dit jaar wil men 17 locs en 300 wagons aanschaffen voor vervoer in Duitsland; volgend jaar moeten 12 locs voor het grensoverschrijdende vervoer naar Polen en 5 locs voor het vervoer binnen Polen instromen. Vermoedelijk om aan het hiervoor benodigde geld te komen is het aandeel van 25% dat men in CTL Car Transport Logistics heeft verkocht aan partner Gerald Binz. Beide partijen zetten wel de samenwerking in het marktsegment automotive voort.
- De **Brothaler Eisenbahn-Gesellschaft** heeft haar V200-loc D9 van een nieuwe groen-zwarte beschildering voorzien. Daarbij is tevens een –gelukkig niet al te storende– reclame voor de firma Reuschling verschenen.
- De **Osthannoversche Eisenbahn** (OHE) heeft een G1600BB (bouwjaar 1972 of 1977) voorzien van een nieuwe MTU-dieselmotor. Men verwacht hierdoor een besparing op het brandstofverbruik van 10%; bovendien voldoet de loc nu aan de recentste milieu-eisen. Nog dit jaar volgen twee andere locs.
- De **Mittelweserbahn** biedt sinds 1 januari ook opdrukdiensten aan tussen Saalfeld en Bamberg (Frankenwaldbahn). In Pressig-Rothkirchen heeft men een ex-SBB-loc Re421 gestationeerd die telefonisch besteld kan worden.
- De **Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück** (VLO) heeft een Henschel-loc type DHG700C (type Märklin beginset) in gebruik genomen. De loc is in 1972 gebouwd voor de Halberger Hütte in Brebach en kwam via de Rangier-, Service- und Transportgesellschaft mbH in St. Ingbert bij de VLO terecht.
- De **Havelländische Eisenbahn** (hvle) versterkte haar materieelpark met drie TRAXX-locs, te weten de diesellocs 285 001 en 002 en e-loc 185 583.
- Ook **Rent-a-Rail** Eisenbahn Service (RAR) kocht een in 1999 gebouwde Vossloh G1206. De loc wordt in juli afgeleverd in de RAR-kleuren. Op termijn wil men afscheid nemen van de Ost-V100-en, daar deze onvoldoende motorvermogen hebben.
- De **Niederrheinische Verkehrsbetriebe** (NIAG) heeft het goederenvervoer van de Stadtwerke Krefeld overgenomen. Het personeel en een MAK-loc type G700C gingen mee. Voor de stoomfans is het een geruststelling te weten dat de NIAG het personeel voor de stoomtrein “Schluff” zal stellen.

- **Häfen und Güterverkehr Köln AG** (HGK) heeft een bijzonder positief 2007 achter de rug. Het vervoer nam met 18,8% toe tot 15,2 miljoen ton. Ook de havenactiviteiten groeiden.
- De **Deutsche Regional Eisenbahn** (DRE) heeft de opknopbeurt van de 8,3 kilometer lange *Zuckerbahn* Blumenberg – Klein Wanzleben afgerond (zie HOV-RN 2007-11, pag 383). De *Verkehrsminister* van Sachsen-Anhalt roemde het initiatief van de DRE. Nordzucker in Klein Wanzleben kan nu jaarlijks 100.000 ton bioethanol per spoor vervoeren; dat scheelt 4.000 vrachtwagens per jaar.
- De machinistenopleiding van **MEV Eisenbahnverkehrsgesellschaft** in Mannheim werd op 24 januari officieel geopend. Een beetje mosterd na de maaltijd, want de opleidingen gingen al in juli vorig jaar van start. MEV richt zich naast Duitsland ook op Nederland, Oostenrijk en Zwitserland.
- Het samenwerkingsverband **European Bulls** heeft de gelederen versterkt met het Franse VFLI, dat vooral het vervoer in en door Frankrijk zal coördineren.
- Nog meer Franse activiteiten, want **SNCF Fret** heeft aangekondigd vanaf medio dit jaar de concurrentie met Railion aan te gaan op het grensoverschrijdende vervoer tussen Frankrijk en Duitsland. Vooral in het treinladingvervoer en het intermodale vervoer wil men ten koste van Railion marktaandeel winnen. Voor dit vervoer heeft SNCF 62 locs beschikbaar. Desondanks wil men ook samenwerken met Duitse private vervoerders, zelfs een overname wordt niet uitgesloten. Deze stap betekent het einde van de Frans-Duitse samenwerking, die er vooral op gericht leek concurrentie te voorkomen. Te verwachten is dat Railion haar Franse activiteiten ook zal uitbreiden.
- Het ook in ons land actieve **Rail4Chem** staat te koop. Het bedrijf werd in 2001 door BASF, Hoyer, Bertschi en VTG opgericht met als doel het monopolie van DB te doorbreken. Dit doel is inmiddels bereikt, maar de vier aandeelhouders kunnen het niet eens worden over de te voeren koers. Veolia en het Amerikaanse Genessee and Wyoming zijn de belangrijkste kandidaten om R4C over te nemen.
- **Vossloh** is begonnen met de toelatingsritten voor haar nieuwe paradepaardje, de Euro4000. Eerst wordt vanuit München-Freimann gereden, aansluitend rondom Minden.

Materieel

TRAXX-locs

Het Zweedse Green Cargo heeft bij Bombardier een bestelling geplaatst voor zes locs van het type F140 AC2 met een optie op 10 stuks extra. De machines zijn bedoeld voor het goederenvervoer tussen Duitsland en Zweden. Dit bericht staat onder Duitsland omdat de locs worden toegewezen aan het gezamenlijke dochterbedrijf van Green Cargo en DB, Railion Scandinavia. U voelt op uw klompen aan dat de locs als serie 185.2 door het leven zullen gaan.

ICE

- De presentatie van Alstoms' nieuwste paradepaard, de Automotrice à Grande Vitesse ofwel AGV, is ook in Duitsland met belangstelling gevolgd. DB heeft immers een aanbesteding gepubliceerd voor levering van 15 hogesnelheidstreinen met een snelheid van minstens 300 km/h. De presentatie komt DB goed van pas om "hofleverancier" Siemens wat verder onder druk te zetten.
- Tijdens dezelfde presentatie kondigde DB aan nog dit jaar de levering van circa 100 achtdelige treinstellen te willen aanbesteden. Deze treinstellen zijn bedoeld als vervanging van getrokken IC-materieel, moeten een topsnelheid van 250 km/h kunnen halen en desgewenst ook op grensoverschrijdende lijnen inzetbaar zijn. De levering moet omstreeks 2012 starten.

Overig nieuws

- De **101 037** heeft op de zijwanden en boven de frontruiten gele reclamevlakken gekregen; de loc moet de aandacht vestigen op 'ARD-Buffer', een TV-programma dat heel leuk schijnt te zijn. De 101 003 kreeg reclame opgeplakt voor Kuwait Airways. De loc, een van de drie 101'en in het orietrood, kreeg alleen zijbestickering.
- De **110 325** verloor gedeeltelijk haar Ameropa-reclame. Op de fronten en op delen van de zijwanden is de bestickering nog aanwezig.
- De oudgedienden serie **140** lijken het eeuwige leven te hebben. Dit jaar krijgen nog zestig machines een grote revisie. Op 11 januari leverde 'Dessau' de 140 214 af.
- De DB maakt haast met het slopen van niet meer benodigde **143**'en. Stel je voor dat de concurrentie belangstelling voor de locs gaat krijgen! Op 17 januari werden elf in Dortmund overbodige locs naar hofsloper Bender in Opladen overgebracht. Met het konvooi werden ook twee 110'en meegegeven.
- Van de serie **146.2** (Traxx) staan in meerdere locs aan de kant als gevolg van scheurvorming in de draaistellen. Bij sommige locs zijn de scheuren drie tot vijf centimeter lang. Er waren geruchten dat het Eisenbahnbundesamt alle locs van deze serie aan de kant wil houden, maar daarvan is tot nu niets gebleken. Uiteraard wordt wel onderzocht wat de oorzaak van de scheurvorming is.
- Op 5 februari verliet de **151 049** de werkplaats Dessau in een fraaie (verkeers-) rode jas. Deze machine was de laatste groene loc van het DB-concern. Over de redenen van het rood schilderen van de 151 049 lopen de meningen uiteen: van kwa-de opzet van Betriebshof Nürnberg tot bemoeienis van de DB-top, die graag al het materieel in het rood zou zien.
- Goed en slecht nieuws over de Baureihe **181**. Eerst het slechte: De blauwe 181 206 werd medio januari buiten dienst gesteld na het bereiken van de kilometergrens. Waarschijnlijk zal de loc een plaatsje krijgen op het terrein van het DB Museum in Koblenz-Lützel. Dan het goede nieuws: de werkplaats Dessau blijft revisies aan de bicourante locs uitvoeren. Zo werd op 17 januari de 181 223 afgeleverd. De loc is opnieuw geschilderd, uiteraard in het rood. Voorlopig is er in de omloop plaats voor 8 locs, die vooral in de weer zijn met IC/EC-treinen tussen Karlsruhe en Strassbourg alsmede tussen Koblenz en Luxembourg.
- Ook de **185 317** reed een tijdje als Werbelok. De machine werd gebruikt voor de laatste kilometers van de proefcontainer-trein China – Hamburg, die na een reis van vijftien dagen op 25 januari het eindpunt bereikte.
- Er wordt wat afgejojo'd met de **189**'ers. Eerder verkocht het DB-concern de 189 090 – 095 aan leasemaatschappij MRCE om de locs vervolgens terug te huren. Later werd het tiental teruggevorderd door MRCE. De 189 090 werd – zoals eerder al de 189 095 - zwart geschilderd met grote witte vlakken op de neus. Er was sprake van dat de locs naar CTL zouden gaan, die ze zou inzetten voor doorgaande goederentreinen tussen Nederland en Polen. DB had echter een verrassing van formaat in petto:

de 189 090 werd gehuurd voor de CNL 300/301 vanaf Frankfurt/Main! Ondanks het feit dat in het raster 'NL' is opgenomen, rijdt de loc maar tot Emmerich, waar de trein nog steeds door een net zo zwarte 1600 van Railion Nederland wordt overgenomen. Op 8 februari werd de grens in betrekkelijke rust alsnog gepasseerd.

- Met terugwerkende kracht per 30 september 2007 zijn de **213 333** en **337** verkocht aan Deutsche Bahn Gleisbau GmbH (DBG). Het tweetal, dat zich in Chemnitz bevindt, zal een opknabbeurt ondergaan. De 213 333 was de laatste West-V 100 die door Railion werd ingezet: de loc bereikte in haar laatste jaar rondom Mühldorf een ongekennde populariteit.
- De treinstellen serie **420/421** krijgen tegenwoordig ook revisies in Betriebshof Essen. Aan het uiterlijk wordt vrijwel niets gedaan: er zijn treinstellen die met graffiti worden binnengenomen en in dezelfde staat worden afgeleverd.
- Het Betriebshof Magdeburg-Buckau gaf de 628 605 en 606 af naar Braunschweig. In Braunschweig werd van de extra 628'en gebruik gemaakt de omloop van de 614'en aldaar in te perken. De verwachting is dat meer 628'en richting Braunschweig zullen gaan. Naast het genoemde tweetal nam Magdeburg-Buckau ook afscheid van de 628 599 en 601 (zij gingen naar Ludwigshafen), waardoor Magdeburg nu vrij is van 628'en.
- In Nürnberg stromen de eerste Lint 41-treinstellen serie **648.3** in. Voor het dieselnets rond de stad zijn dertig exemplaren besteld, die vanaf december van dit jaar in de normale dienst gaan rijden. Hierdoor ziet de toekomst van de 614 in Beieren er wel heel somber uit. De nieuwe Lint 41-treinstellen nemen tevens diensten over van Desiro's serie 642.
- Het **Betriebshof Lübeck** sluit na honderd jaar haar deuren. Op dit moment worden daar nog 24 dieseltreinstellen en 54 diesellocs onderhouden. Door de elektrificatie van Hamburg – Lübeck verdwijnt de behoefte aan diesellocs rondom Lübeck; het vervoer wordt overgenomen door elektrische locomotieven van de depots Kiel en Rostock. Het onderhoud van de dieseltreinstellen gaat naar de veel moderne en dus efficiëntere werkplaats in Kiel. De sluiting van Betriebshof Lübeck is het gevolg van de aanbesteding van het Netz Ost want hier viel voor de DB voordeel te halen. De behoefte aan 218'en rond Lübeck slinkt volgend jaar tot zes stuks, mogelijk zullen er voor deze locs nog wat faciliteiten in Lübeck worden behouden. Tien van de vijftig werknemers zouden hierdoor in Lübeck nog kunnen blijven; voor de overige personeelsleden rest overplaatsing.
- Het *Bundesverkehrsministerium* heeft aangekondigd de *Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung* (EBO) te willen aanpassen. Hierdoor wordt het in de nabije toekomst verplicht om alle tractievoertuigen uit te rusten met het treinbeïnvloedingssysteem PZB 90, ook bekend als *Indusi*. Met name de museumlijnen waken zich tegen deze eis omdat dit voor hen tot hoge kosten leidt.

Infrastructuur

- DB Netz AG heeft in 2007 voor het eerst sinds tijden alle door de *Bund* beschikbaar gestelde middelen daadwerkelijk gebruikt. Het ging vorig jaar om een bedrag van €3,58 miljard, dat vooral werd gebruikt voor het (achterstallig) onderhoud. In 2008 wil DB de onderhoudsachterstanden verder verkleinen.
- Het *Bundesverwaltungsgericht* heeft eindelijk haar uitspraak in de door DB verloren strijd om de Hunsrückbahn gepubliceerd (zie HOV-RN 2007-11, pag 382). Uit de motivering van de rechtbank is af te leiden dat DB een generieke verplichting heeft om het spoorweginet in een berijdbare toestand te houden of, wanneer een vervoerder gebruik wil maken van een in onbruik geraakte lijn, in een berijdbare toestand te brengen. Deze verplichting gaat volgens de rechtbank boven het economische motief dat een lijn te weinig opbrengsten uit de gebruiksvergoeding genereert. Niet meer gebruikte lijnen waarvan een vervoerder aangeeft die weer in gebruik te willen nemen moeten door DB Netz weer zover worden hersteld dat treinverkeer mogelijk is. Sluiting van lijnen is hierdoor een stuk moeilijker geworden.

Overig nieuws

- De deelstaat Sachsen-Anhalt wil een bedrag van €50 miljoen investeren in de verbetering van de lijn Magdeburg – Halberstadt. De lijn zal vanaf 2010 grondig worden opgeknapt, waarbij de baanvaknelheid wordt verhoogd van 100 naar 120 km/h en de lijn tussen Osterweddingen en Blumenberg dubbelspoor krijgt. Vanaf eind 2011 moet het mogelijk zijn de treindienst te verdichten.
- DB heeft de capaciteitsuitbreiding van de lijn Wilhelmshaven – Oldenburg naar voren gehaald. De lijn krijgt doorgaand dubbelspoor en wordt geëlektrificeerd. Het geheel moet in 2010 gereed zijn, tegelijk met de nieuwe JadeWeserPort in Wilhelmshaven. Deze nieuwe containerterminal zal naar verwachting dagelijks 40 treinen te verwerken krijgen.
- De regelmatig bereden gedeelten van het 60 kilometer lange netwerk van de Lübecker Hafenbahn zal onder de draad worden gebracht. In totaal gaat het om 23 kilometer spoor. De €8 miljoen kostende klus moet eind dit jaar geklaard zijn. De elektrificatie past in de plannen om het marktaandeel van het spoor, dat nu 16% van het goederenvervoer naar de haven verzorgt, te vergroten naar 30%.
- Op 28 januari werd tussen Klusenstein en Binolen gestart met de sanering van de rotswanden langs dit traject. Vallend gesteente op dit tracé is de oorzaak van een al vele jaren bestaande snelheidsbeperking op de Hönnetalbahn (KBS 437 Unna – Menden – Neuenrade).
- De **Kattwykbrücke**, een gecombineerde spoor/wegbrug over de Süderelbe in het Hamburgse havengebied raakte op 27 januari ernstig defect. Door een defect aan de lagers van één van de kabeltrommels bleef het hefgedeelte op een hoogte van 8 meter hangen: hinderlijk voor spoor-, weg- en scheepvaartverkeer. Men heeft nu de brug in de hoogste stand vastgezet in afwachting van nieuwe onderdelen. Dat gaat enkele maanden duren! Het weg- en spoorverkeer wordt in die tijd omgeleid.
- In Prenzlau en Tantow, beiden aan de lijn Berlin – Stralsund, zijn nieuwe computergestuurde beveiligingen (ESTW) in dienst genomen. In september 2009 wordt de modernisering afgesloten met de ingebruikname van het ESTW Greifswald.
- In Hildesheim gaat het oude stationsgebouw voor medio 2009 tegen de vlakte. Aansluitend wordt begonnen met nieuwbouw, waarin onder meer een winkelcentrum wordt ondergebracht. Eind dit jaar moeten bovendien de perrons zijn opgeknapt en verhoogd.
- Wij berichtten u al eerder over de al maanden defect zijde spoorbomen in Dedinghausen bij Lippstadt (zie HOV-RN 2007-12, pag 418). Op 30 januari werd na 15 maanden een nieuwe installatie in gebruik genomen.
- De opbraak van de **Vennbahn** leidde begin januari bijna tot een conflict met België. Als gevolg van het verdrag van Versailles, waarmee in 1919 een einde kwam aan de Eerste Wereldoorlog, verkreeg België het eigendom van de gehele Vennbahn. Afsproken is nu dat de gronden en gebouwen rondom de lijn ook na de opbraak en de aanleg van een (Duits) fietspad een Belgische enclave blijven.

Museum

- Langs de door de **Vulkaneifelbahn** bereden lijn Gerolstein – Kaisersesch hebben onverlaten zo'n 80 kilometer telefoonleiding gestolen. Op enkele plaatsen werden de houten telegraafmasten simpelweg omgezaagd. De schade belooft enkele tienduizenden euro's.
- Ook de **Westeifelbahn** Gerolstein – Prüm gaat het niet voor de wind. De gemeente Prüm nam op 11 december het verwachte besluit (zie HOV-RN 2008-01, pag 22) de lijn af te breken ten gunste van een fietspad. Het voortbestaan van de lijn hangt nu af van de gemeente Gerolstein.
- De revisietermijn van **U-Boot** 219 084-1 van het DB Museum in Nürnberg loopt op 31 maart af. Om die reden wordt op 29 maart een rondrit met deze machine gemaakt van Weimar naar Meiningen. Terug in Weimar vindt een line-up plaats met zustermachines serie 229. Info op: www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- De **Warnetalbahn** bevindt zich in een moeilijke situatie. De eigen loc 41 096 is defect geraakt en haar herstel vergt tussen zo'n € 25.000. Bovendien is de eigen lijn Salzgitter Bad – Börßum alleen nog met lichtere voertuigen en een beperkte snelheid te berijden. Het Landkreis Wolfenbüttel, dat mede-eigenaar is van de lijn, moet nu beslissen of men wil investeren.
- Op initiatief van het Deutscher Bahnkunden Verband is de stichting **Max- und Moritzbahn** opgericht, met als doel de 23 kilometer lange lijn Probstzella – Emstthal in ieder geval museaal te reactiveren. De Deutsche Regional Eisenbahn (DRE) heeft als eigenaar van de lijn haar medewerking toegezegd, evenals de aan de lijn gelegen gemeenten.
- Een voormalige Rheingold-uitzichtwagen type Adm 101 is opgenomen in het bestand van het DB-museum in Koblenz.
- DB heeft het *Nostalgie-Programm 2008* voor de regio Thüringen bekend gemaakt. De brochure is te downloaden via www.bahnostalgie-thueringen.de.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 25254, 25571 en 80011.
Nieuw afgeleverd zijn de 27300-en tot en met de 27341.

Diesellocomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 63822, 63924 en 64042.

Geremotoriseerd en daarbij vernummerd werden de 66306 en 66314 in 69306 en 69314. De remotorisering van 66000-en en 66400-en heeft lange tijd vrijwel stilgelegen. Het schijnt dat FRET het moderniseren van de 66000-en na 65 stuks nu staakt. De 69306 was de 65^e en laatste. De 66400-en van FRET zullen nog wel geremotoriseerd worden, al is er daarvan al langere tijd geen locomotief meer afgeleverd.

31 66000-en zullen echter toch een modernisering en nieuwe motor krijgen, maar dan voor rekening van Infrastructure. Hiermee zullen zij eveneens worden vernummerd in de serie 69000 en overgaan naar Infra. De (4)66286 staat nu als eerste in de werkplaats en zal daar als (6)69286 weer uit gaan komen, als eerste van de te behandelen exemplaren. Hierna zouden dit jaar achtereenvolgens nog de 66292, 66274, 66204, 66238, 66288 en 66315 volgen. Ze zullen eerst getest worden bij FRET en zullen vermoedelijk de oudste 66000-en, die nu bij Infra rijden, gaan vervangen. De te remotoriseren 66000-en van Infra zullen hierbij naar verluidt worden geschilderd in het geel-oranje. Het is nog niet bekend of hiermee de gele proefschildering bedoeld wordt, die jaren geleden werd aangebracht op de 66210 en 63617 van Infra.

Nieuw geleverd werden de 75000-en tot en met de 75063, exclusief (nog) de 75060. Ook de 75001 is in januari in dienst gesteld. De 75002 is nog niet overgedragen. Van de 60000-en zijn nu de 60003-60035 en 60040-60042 in dienst.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de X 4550.

De Italiaanse treinstellen Aln 663.1194 tot en met 663.1204 zijn voortaan opgenomen in het blijkbaar gezamenlijke bestand van de TER-regio PACA.

Op 2 februari werden de eerste twee 'bibis' (AGC bimode-bicourant, oftewel hybride stellingen voor diesel en beide stroomsystemen) voor Transillien gepresenteerd in Paris Est. Het betreft de B 82521/522 en B 82531/532, uiteraard bij Transillien bekend onder de verkorte nummers 521 en 531. Ze zijn gestoken in een afwijkende variant van de nieuwe Transillien-schildering.

De dag ervoor was in het Garde-de-Lyon al het eerste stel van de nieuwe setie TGV Duplex, ook wel bekend als Dasye, gepresenteerd. Het ging om stel 702.

Op 5 februari presenteerde Alstom het prototype van de nieuwe generatie hogesnelheidstreinen in Frankrijk. Deze AGV (Automotrice à Grande Vitesse) breekt met de tot nu toe 'conventionele' TGV. Het is namelijk geen locomotief met rijtuigen – zoals de TGV feitelijk is – maar een treinstel met aangedreven assen over de heel lengte – zoals de Duitse ICE. Het project is op het moment nog in ontwikkeling en is niet alleen bedoeld voor de Franse markt, maar ook voor de export.

Ingezonden brief:

Gooie avond,

In het nummer van januari op bladzijde 26 spreken jullie over de tentoonstelling in Parijs. Deze tentoonstelling is niet over hogesnelheid treinen, maar over 'l'art entre en gare', dus een beetje van alles, met uniformen, stoomlok, elektrischelok, enz. Het is voor de 70 jarig van de sncf.

Over de TGV 16, zij hebben een motorwagen van de tgv poste gebruikt (reeks 901-907), om in orange te worden beplakt en verandert de echte nummers van de motorwagen. Een 'truucje' wegens een set van tgv kan niet missen worden, en er bestaat geen reserve van de TGV sud est, wel een reserve voor de tgv poste, 7 motorwagen voor 3 sets.

Mijn excuses voor het niet zo goed nederlands, dit is niet mijn moedertaal. Met vriendelijke groenten: Een lezer uit Frankrijk.

ZWITSERLAND

Het **Verkehrshaus** in Zürich heeft een succesvol 2007 achter de rug. Voor de tweede keer gingen de bezoekersaantallen fors omhoog. Er kwamen ruim 873.000 bezoekers, 125.000 meer dan het jaar daarvoor. Het museum werd door 508.000 personen bezocht, terwijl het IMAX filmtheater 365.000 kijkers trok. Tegen de verwachting in hadden de verbouwingsactiviteiten hierop geen negatieve invloed. Het toekomstproject Verkehrshaus 2009 werd positief beoordeeld. Het aantal leden steeg eveneens met 700 tot ruim 27700. Vermeld dient te worden dat in 2007 bijna iedere week een bijzonder item voor het voetlicht werd gehouden. Voor dit jaar staat de tentoonstelling Alpenqueren tot oktober op het programma.

De cargotak van de **BLS AG** breidt haar transietactiviteiten in Frankrijk steeds verder uit. Met ingang van het nieuwe jaar werd een aantal nieuwe verbindingen door Zwitserland naar Italië en Polen opgestart. Om een aantal treinen te noemen: Auto's van Bouchain (noord Fr) naar Turijn (I) plm. 270; onbegeleid gecombineerd vervoer van Manchester (GB) naar Piacenza (I) plm. 180; idem van Dourges (F) naar Novara (I) plm. 360; idem van Muizen (B) naar Pescara (I) plm. 180. Auto's van Italië naar St. Priest en hiervandaan naar Tychy (PI) ledig goederenmaterieel, plm. 360. Hierdoor rijdt de BLS behalve via de Gotthard en Lötschberg ook via de grensovergangen Buchs en Genève. Richting Italië wordt samengewerkt met Trenitalia en richting Frankrijk met Euro Cargo Rail, SNCF Fret en B-cargo. Hieruit blijkt dat het particuliere goederenvervoer eindelijk in de lift zit. In 2007 steeg het vervoer met 3 procent tot ruim 3340 miljoen netto tonkilometers.

Een snelle verbinding op de Jungfrauoch? Toekomstmziek? Nee, want de **Jungfraubahn** is de drukste tandradspoorlijn van de wereld. Er wordt gestudeerd naar een in tunnels aan te leggen snelle verbinding. De directie ziet meer in een snelle kabelbaan of zelfs lift. Probleem hierbij is dat de regio op de UNESCO werelderfgoedlijst staat en dat er landschappelijk niets mag veranderen. Of de regio nog meer toeristen aan kan, is onbekend, evenals de medische vraag of een zeer snelle stijging met 2600 hoogtemeter lichamelijk is te verdragen.

Op het net van de **Matterhorn Gotthard Bahn** kwamen met ingang van de nieuwe dienst nieuwe treinstellen ABDe 4/10 2011 - 2013 en ABDe 4/8 2021 - 2022 in dienst, die vooral op het gedeelte Visp - Zermatt zullen worden ingezet, waar zij het oudere materieel zullen verdringen op de getrokken Glacier Expresstreinen na. Een tweede serie zal worden ingezet naar Disentis. Ook werd het nieuwe traject in het verlengde van het kopstation in Brig in oostelijke richting langs de Rhône, voorbij de oude brug over deze rivier in gebruik genomen. Hierdoor kwam smalle doorgang in Naters te vervallen, dat hiermee zijn trein kwijtraakte.

In het jaar 2008 is het 100 jaar geleden dat de Berninalijn van de **Rhätische Bahn** door de Berninabahn werd aangelegd. Dit is op zichzelf niet bijzonder, ware het niet dat een aantal van de thans nog aanwezige oude motorwagens uit de begintijd nog altijd dienst doen en dus eveneens 100 jaar oud zijn. Van de oorspronkelijke 17 motorrijtuigen uit de begintijd, de BCe 1 - 14 en BC-Fe 21 - 23 zijn er thans nog 8 stuks in dienst, het zij als historisch- of als dienstmotorrijtuig. Eind 2007 kwam de ombouw van station Untervaz gereed. De nieuwe en verhoogde perrons liggen aan de buitenzijde van het emplacement, terwijl de rangeersporen er tussenin liggen om het omvangrijke goederenverkeer af te kunnen wikkelen, zoals de overslag van het Valserwasser. Door het nieuwe dubbelsporige traject voorbij de opgeheven halte Trimmis heet het station voortaan Untervaz - Trimmis.

De 236 EuroCityrijtuigen van de **Schweizerische Bundesbahnen**, die voornamelijk in de treinen naar het buitenland rijden zullen worden gemoderniseerd. De gereviseerde rijtuigen zullen vanaf 2009 in het binnenlandse lange afstandverkeer worden ingezet en oudere ongeklimatiseerde rijtuigen richting sloper verdringen. Hiermee is een bedrag van 137 miljoen Zw.Fr. gemoeid. Het park bestaat uit 154 rijtuigen 2° klas, 70 rijtuigen 1° klas en 12 panoramarijtuigen. Ze zullen worden uitgerust om in trekduwtreinen te kunnen rijden en zullen een ander uiterlijk krijgen. Voor het verkeer met het buitenland zullen steeds meer treinstellen gaan verschijnen.

Midden december 2007 was het bietenvervoer bij SBB cargo weer voorbij, waarbij in 3 maanden 860.000 ton suikerbieten werd vervoerd naar de fabrieken in Aarberg en Frauenfeld. Het vervoer lag 10 procent hoger dan geraamd. De fabrieken verwerkten samen 1,6 miljoen ton suikerbieten. Het vervoer gaf een positief financieel resultaat te zien.

Er werd gestart met een studie naar een snelle spoorlijn Lugano - Chiasso als voortzetting van de NEAT richting Italië. Resultaten van deze studie worden eind 2008, begin 2009 verwacht.

Voor de vervanging van de huidige 46 rangeerloks in het reizigersverkeer, deels uit dertiger jaren, werd bij Stadler Winterthur AG een bestelling geplaatst van 21 nieuwe rangeerloks. De voertuigen met omschrijving Ee 922 zullen worden gestationeerd in Basel, Bern, Biel, Brig, Chur, Luzern, St. Gallen en Zürich.

BOEKEN

EDITIONS DU CABRI :

Autorails de France van de hand van Cyver Broncard, een bekende specialist. Via deze uitgeverij ontvingen wij deel 4 van de serie van La Vie du Rail over de Franse autorails. Het A4 boek is ditmaal geheel gewijd aan de lichte autorails uit de 30-er en 40-er jaren van de vorige eeuw. Dit is een specialistisch geheel geworden met hier te lande vaak onbekende fabrikantnamen. Bijvoorbeeld de Compagnie des Entreprises Industrielles Charentes, die gelieerd was aan de Pullman Standard uit Chicago. Zij maakten bijvoorbeeld het prototype "La Pauline". Een andere mooie naam was de Etablissement Baudet-Donon-Roussel (of Société des Automobiles De-launay Belleville). Wel overal bekend is een grote producent als Billard. Autorails van de constructeur reden ook een tijdje in Zeeuws-Vlaanderen en bij de RTM. Ook is een hoofdstuk gewijd aan speciale railbussen en in een groot hoofdstuk gaat de aandacht uit naar de 150 pk autorails die bij alle 6 regio's van de SNCF in dienst waren. Het boek gaat overigens niet alleen over de SNCF. Ook de diverse provinciale smalspoorlijnen komen aan bod. Nog zo'n naam die meer in de autowereld bekend was was ene Dion-Bouton. Er worden veel prototypen besproken. Fraai zijn de kleine "Picasso's" met uitzichtcabine op het dak voor het betere zicht van de "mecanicien". Veel illustraties in zwart/wit (ook foto's gemaakt door de leverancier) en een aantal kleurenfoto's. Echt een boek voor "gevoerden" die de taal machtig zijn en die dit vaak onbekende aspect van het Franse spoor interessant vinden. Voor de modelbouwer is er een aantal tekeningen. 279 blz., 65 euro, ISBN 2-915034-68-4. (www.cabri.fr)

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

Plan T 519 ging in de nacht van 17- op 18-01 onbedoeld aan de rol ter hoogste van het postperron in 's-Hertogenbosch, kraakte een stootjuk en ontspoorde met een draaistel.

Sprinter 2943 botste op 08-02 als trein 4184 in Hoek van Holland Haven met geweld op een stootjuk. Evenals bij de botsing van de 2941 bij Amsterdam Zuid op 15-12 rijst de vraag hoe hard de betreffende machinist op het juk afgereden is, want de 2943 ontspoorde bij de botsing en raakte fors beschadigd. Er moest een kraan uit Antwerpen ter plaatse komen om het treinstel weer in het spoor en op z'n draaistel te krijgen.

In de nacht van 12- op 13-02 botste de 702 in de Amsterdamse Watergraafsmeer met forse snelheid op de opgestelde ICE 4653. Een groot deel van de neus van de ICE raakte ernstig beschadigd. Nadat de defecte delen gedemonteerd waren, vertrok het treinstel op 14-02 naar Krefeld voor herstel.

Nederlandse Spoorwegen

Korte berichten

SLT

In de nacht van 24- op 25-01 arriveerde treinstel 2402 als eerste exemplaar van de nieuwe *Sprinters* in Nederland. Tussen twee remwagens kwam het treinstel van Berlijn naar de Amersfoortse Bokkeduinen. Het treinstel had de dagen ervoor proefgereden op de Berliner Aussenring, op de lijn tussen Hennigsdorf en Velten. Speciaal voor dit doel werd dit traject, dat vaker voor proefritten wordt gebruikt, met 1.500 V gelijkstroom gevoed.

De 2402, waarvan slechts twee bakken van klasse-aanduidingen zijn voorzien, kwam na de nodige proefnemingen op 04-02 van Amersfoort naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, de thuisbasis van het nieuwe materieel. De Bokkeduinen gaat fungeren als afdeling- en servicelocatie. De 2402 is binnen volledig afgeplakt met plastic en karton; alleen de voor het rijden en remmen noodzakelijke instrumenten zijn vrijgehouden.

De vierdelige treinstellen bestaan uit een mABk, een B, een mB en een tweede mABk-koprijtuig.

Op 28-01 ging de 2402 op proefrit naar voor het beproeven van ATB en om de detectie te bepalen. Het stel reed van Amersfoort via Apeldoorn naar Arnhem en Utrecht en terug. Deze ritten werden op 29-01 herhaald. Op 04-02 kwam het treinstel vervolgens naar zijn toekomstige thuisbasis, het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

Het eerste zeswagengestel, de 2601, maakt sedert aanvang februari proefritten op de testbaan in Wegberg-Wildenrath.

VIRM

VIRM-schadebakken per 10-02					
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 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
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
ABv6	380 8386	8705	Alkmaar	09-01-2008	brandschade
ABv6	380 8411	8730	Echt	23-10-2007	brandschade
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	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 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

De in Maastricht beschadigde 9405 kwam 18-01 weer op de baan met een 'nieuwe' mBvk, de uit de 8730 afkomstige 290 8721. Op 17-01 maakte het nieuw samengestelde treinstel een proefrit van Haarlem naar Leiden en terug.

Vanuit het onderhoudsbedrijf Onnen kwam op 18-01 de 380 8386 achter loc 'loopjongen' 1742 naar het revisiebedrijf Haarlem. Ter vervanging ging de 380 8409 diezelfde dag vanuit Amersfoort op transport naar Onnen, om daar de plaats van de 380 8386 in stam 8705 in te nemen. De 380 8386 was op 09-01 beschadigd geraakt door overslag bij de stroomafnemers. De hoogspanningsleiding, een luchtpijp en de windleischop van een stroomafnemer raakten beschadigd.

In de nacht van 24- op 25-01 werd brand gesticht in de 8639, op dat moment onderweg als 8884 van Utrecht naar Leiden. De trein kwam brandend aan in Leiden, waar de brandweer veel moeite had met het blussen van de brand. De spuitgasten konden niet tot nauwelijks gebruikmaken van de brandweerleidingen op het station. Uiteindelijk moest met een ladderwagen vanaf het busstation de brand bestreden worden. De 290 8563 van de VIRM brandde op de bovenverdieping grotendeels uit. Het treinstel

werd op 25-01 naar Haarlem gesleept. De mBvk is zwaar beschadigd. De spoorwegpolitie is nog op zoek naar de daders. Op 29-01 werd de 8639 met de herstelde 290 8687 (ex-8713) de baan op gestuurd. Nog geen twee dagen later had het treinstel als 2616 een aanrijding met een persoon, vertoonde de laagspanningsinstallatie kuren en haperde de lamp deuren dicht.

▪ Sedert 04-02 wordt op het VIRM-park een grootschalige proef gehouden met langere tussenpozen tussen de dagelijkse technische controles. Elke zes dagen worden een controle van de veiligheidssystemen en een schouwing van het interieur uitgevoerd; daartussenin vindt elke 48 uur een controle van veiligheidsrelevante delen en de buitenzijde plaats. Per saldo is daarmee de frequentie van de technische controle gehalveerd van 24 naar 48 uur.

DDM/DD-AR

Op 01-02 kwam DD-AR stam 7464 in de samenstelling 280 7293, 270 7064, 380 7573 en 1708 op de baan, dus als 7364. Hier weerkte zich dat NSR nog steeds talmt met het herstellen van de Bv-bakken van DDM en DD-AR die soms al vier jaar terzijde staan.

Samenstelling DDM-1-stammen per 19-01					
6901	6802	6675	6837	6633	6814
6903	6835	6625	6824	6628	6803
6904	6811	6671	6833	6622	6836
6905	6821	6673	6806	6616	6838
6906	6815	6621	6841	6612	6877
6907	6805	6614	6828	6613	6876
6908	6817	6627	6823	6618	6804
6911	6826	6615	6812	6674	6807
6912	6801	6626	6825	6624	6827
6913	6832	6634	6834	6623	6808
6915	6831	6670	6816	6635	6818

ICM

▪ Voor het eerst sedert lange tijd is bij ICM weer een bakwisseling toegepast. De op 01-01 in Zwolle beschadigde 4246 kwam op 18-01 weer op de baan met de mBDk van de 4248. In het revisiebedrijf bevindt zich ook nog de complete 4206, beschadigd bij een botsing met een vrachtwagen bij Den Dolder. De 'nieuwe' 4246 nam op zijn eerste rit de van botsschade herstelde 963 mee naar Zwolle.

Mat '64

▪ In de nacht van 09- op 10-02 werden BPk 916 en ABk 852, tezamen met de ertussen gekoppelde DDM-1 ABv 6872, door de 1744 van het onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer teruggesleept naar het revisiebedrijf Haarlem. Naar verluidt wordt de '852' alsnog in herstelling genomen.

▪ Vanaf april van dit jaar zullen de eerste Plan T's het einde van hun revisietermijn bereiken. In april zal het eerste stel buiten dienst gaan, in juni gevolgd door nog eens drie. In september volgt het vijfde stel en in december gaan tegelijk vier treinstellen aan de kant. Het is niet meer mogelijk de levensduur van deze treinstellen te verlengen: alle 'remcontrolebeurten' zijn voor deze treinstellen dan opgesoupeerd. In april, juni en december 2009 volgen respectievelijk twee, drie en één treinstel.

▪ Ook van de Plan V's van de serie V7 (801 - 840) bereikt een deel van de treinstellen dit jaar het einde van de revisietermijn. De resterende treinstellen van deze serie krijgen een beperkte levensduurverlenging van circa één jaar. Daarmee kan de tijd worden overbrugd tot de instroom van (voldoende) SLT.

▪ De 441 is voorzien van een meetinstallatie om defecten in de tractie-installatie te meten. De installatie is in de tweede week van januari ingebouwd in Amsterdam. Men mag zich afvragen waarom in dit stadium van de levensduur van Plan T en V nog dergelijke initiatieven worden genomen.

▪ De 477 werd op 28-01 in het onderhoudsbedrijf Maastricht bij het bereiken van de revisietermijn terzijde gesteld. Het treinstel kwam in de week van 04-02 naar de Dijkgracht om beveiligd te worden opgesteld.

DH

Op 01-02 retourneerde Veolia een fors aantal Wadloppers aan NS Financial Services. De treinstellen werden in Zwolle gestald en daar van ATB-apparatuur ontdaan. Tevens kregen ze een conserveringsbeurt. De treinstellen 3220, 3210, 3206 en 3214 werden op 04-02 door de 1834 van Zwolle naar de Amsterdamse Dijkgracht gesleept en daar achter de bekende hekken aldaar opgesteld. Zes dagen later volgden de 3119, 3114, 3103, 3218, 3104, 3109.

Op 17-02 levert Veolia opnieuw vier eentjes, op 29-02 nog eens vier stuks. Van deze eenwagengestellen zijn twee stuks verkocht naar Albanië, tezamen met de twee tweewagengestellen 3223 en 3226.

TRAXX

▪ Nadat eind oktober alleen TRAXX 114 in werkplaats Zwolle van de rode NS Hispeed-bestickering voorzien werd, volgden in januari en februari opnieuw drie locomotieven. De E186 115 werd in de week van 21-01 behandeld en keerde aansluitend terug naar de Watergraafsmeer. De E 186 113 en 116 volgden in de week van 28-01. Op 01-02 keerde dit duo terug in de Watergraafsmeer. Opvallend is dat het locnummer op de fronten bij deze drie locomotieven in het rood is aangebracht; bij de E186 114 zijn de locnummers zwart.

▪ TRAXX E186 113 werd op 07-02 gebruikt om twee ICRm-stammen van NS Hispeed uit te wisselen met het revisiebedrijf Haarlem.

ICR

▪ Op 08-02 kwam een proeftrein op de baan voor meetritten op de HSL-Zuid. In de trein kwam het bekende Lloyd's-meetrijuig tussen twee ICRm-A-rijtuigen te rijden, de 10-378 en 10-70 362.

▪ Waarschijnlijk komt vanaf eind februari in één ICL-stam een ICRm-A-rijtuig te rijden. Er zijn nog niet voldoende eerste klasrijtuigen van ICL beschikbaar.

- Op 11-02 spotte een onzer lezers een bijzonder ICR-transport. Loc 1779 en de Beneluxstam met Bs 28-70 101 werden gezien op weg van de Amsterdamse Watergraafsmear naar Roosendaal. In Roosendaal werd de stam gebruikt om zonder tussenkomst van een diesellocc de 20-70 416 aan te haken, die op een spoor zonder bovenleiding van een warmgelopen aspot was verholpen. Het geheel aanvaardde in de avond de reis naar het Amsterdamse.
- Al enkele jaren zijn de binnenschuifdeuren in de zijgangen van de A- en BD-rijtuigen van ICRm buiten gebruik. In het verleden deden zich met enige regelmaat problemen door deuren waarvan de afstelling niet in orde was. Experimenten met een andere instelling van de luchttechniek boden geen oplossing. In de 10-70 378, die nu tijdelijk in de ProRail-meettrein rijdt (zie boven), en de BD 82-70 438 is op proef een sensor ingebouwd waarmee de deur weer opengaat als er een persoon nadert.
- Met name omwonenden van stations langs de IJssellijn klagen over het geluidsniveau van de sluitfluit van ICRm. Kennelijk heeft NSR weinig geleerd van DD-AR, waar het te hoge geluidsvolume ertoe heeft geleid dat de fluit buiten dienst is gesteld. Naar verluidt is een constructiewijziging in voorbereiding.
- Op 11-02 kwam een gewijzigde ICR-stam op de baan. De 5840 bestaat sinds die datum uit de 20-70 225, 29-70 440 en de 20-77 133. Tevens kwam de nieuwe 5840 in dienst, waarin de bovengenoemde 82-70 438 kwam te lopen, samen met de 29-70 449 en de 82-70 439.

ICK, ICL & DF

- Van de op 25-04-2007 in Rotterdam door brand beschadigde ICK-B 22-37 927 werd herstel niet meer lonend geacht. Als eerste ICK is dit rijtuig afgevoerd voor sloop. De bak was naar Wittenberge vervoerd en werd daar grotendeels geplukt voor onderdelen ten behoeve van het herstel van enkele anders ICK-schadegevallen. Aansluitend kwam het rijtuig terug naar Nederland in het transport ICL-rijtuigen van 09-01. De geplukte bak werd naar het onderhoudsbedrijf Maastricht overgebracht, waar het naast de 22-37 977 geplaatst werd. Na het overzetten van een groot aantal onderdelen kwam laatstgenoemd rijtuig weer op de baan. De 22-37 927 werd tenslotte van zijn draaistellen gelicht, die in de revisielijn van de ICK-draaistellen werden gebracht. De volledig kaalgeplukte bak wordt gesloopt.
- De aanpassingen voor de NS-dienst aan de IR-rijtuigen leiden ertoe dat de typebenaming van de rijtuigen wordt gewijzigd. Het DB-rijtuigensysteem voorziet ten behoeve van een subtype een cijfer achter een punt (bijvoorbeeld Bimz 264.5). Alle rijtuigen die als ICL worden omgebouwd, krijgen als 'unterbauart' een .9. In onderstaande tabel staat van elk rijtuig alleen de oorspronkelijke DB-typebenaming.
- Onder de gehuurde tweede-klasseurijtuigen bevinden zich vijftien exemplaren van het type Bim 263. Dit type werd bij de ombouw tot InterRegio-rijtuig niet voorzien van een statische omzetter, maar behield de asgenerator. Bij het geschikt maken voor NS wordt de asgenerator buiten dienst gesteld. De rijtuigen krijgen dus alsnog een statische omzetter.
- De rijtuigen die begin februari nog niet in NS-kleuren geschilderd waren, hadden inmiddels wel hun DB-logo verloren. Een NS-vignet werd niet aangebracht.
- In totaal zullen 106 rijtuigen onder de noemer ICL bij NS ingezet gaan worden. Negen extra exemplaren zijn beschikbaar ten behoeve van onderhoud en de daarbij behorende overbrengingsritten. In totaal zullen 115 rijtuigen daarom de NS-kleuren dragen.

Overzicht ICL-rijtuigen per 10-02				
NS-nummer	voormalige DB-nummer	DB-type	omgebouwd in	bij NS
50 84 10-91 200-2	51 80 10-91 200-5	Aimz 261.5	Wittenberge	30-11-2007
50 84 10-91 204-4	51 80 10-91 204-7	Aimz 261.7	Wittenberge	
50 84 10-91 205-1	51 80 10-91 205-4	Aimz 261.9	Wittenberge	15-09-2007
50 84 10-91 211-9	51 80 10-91 211-2	Aimz 261.7	Wittenberge	04-01-2008
50 84 10-91 213-5	51 80 10-91 213-8	Aimz 261.9	Wittenberge	
50 84 10-91 215-0	51 80 10-91 215-3	Aimz 261.5	Wittenberge	
50 84 10-91 218-4	51 80 10-91 218-7	Aimz 261.5	Wittenberge	24-10-2007
50 84 10-91 221-8	51 80 10-91 221-1	Aimz 261.5	Wittenberge	18-01-2008
50 84 10-91 223-4	51 80 10-91 223-7	Aimz 261.9	Wittenberge	
50 84 10-91 224-2	51 80 10-91 224-5	Aimz 261.5	Wittenberge	
50 84 10-91 700-1	51 80 10-94 055-0	Aimz 261.2	Wittenberge	30-11-2007
50 84 10-91 701-9	51 80 10-94 062-6	Aimz 261.2	Wittenberge	
50 84 10-91 702-7	51 80 10-94 066-7	Aimz 261.2	Wittenberge	
50 84 10-91 703-5	51 80 10-94 070-9	Aimz 261.2	Wittenberge	
50 84 10-91 704-3	51 80 10-94 704-3	Aimz 261.2	Wittenberge	
50 84 10-91 705-0	51 80 10-94 705-0	Aimz 261.2	Wittenberge	
50 84 22-91 068-9	51 80 22-91 068-2	Bim 263.5	Neumünster	24-01-2008
50 84 22-91 085-3	51 80 22-91 085-6	Bim 263.5	Neumünster	18-01-2008
50 84 22-91 090-3	51 80 22-91 090-6	Bim 263.5	Neumünster	24-01-2008
50 84 22-91 091-1	51 80 22-91 091-4	Bim 263.5	Neumünster	18-01-2008
50 84 22-91 094-5	51 80 22-91 094-8	Bim 263.5	Neumünster	22-12-2007
50 84 22-91 096-0	51 80 22-91 096-3	Bim 263.5	Neumünster	30-11-2007
50 84 22-91 105-9	51 80 22-91 105-2	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 106-7	51 80 22-91 106-0	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 110-9	51 80 22-91 110-2	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 118-2	51 80 22-91 118-5	Bim 263.5	Neumünster	24-01-2008
50 84 22-91 126-5	51 80 22-91 126-8	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 165-3	51 80 22-91 165-6	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 172-9	51 80 22-91 172-2	Bim 263.5	Neumünster	24-01-2008
50 84 22-91 177-8	51 80 22-91 177-1	Bim 263.5	Neumünster	22-12-2007
50 84 22-91 179-4	51 80 22-91 179-7	Bim 263.5	Neumünster	
50 84 22-91 200-8	51 80 22-91 200-1	Bimz 264.1	Wittenberge	
50 84 22-91 203-2	51 80 22-91 203-5	Bimz 264.1	Wittenberge	29-09-2007
50 84 22-91 208-1	51 80 22-91 208-4	Bimz 264.7	Wittenberge	11-08-2007
50 84 22-91 211-5	51 80 22-91 211-8	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 213-1	51 80 22-91 213-4	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 214-9	51 80 22-91 214-2	Bimz 264.7	Wittenberge	11-08-2007

50 84 22-91 215-6	51 80 22-91 215-9	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 218-0	51 80 22-91 218-3	Bimz 264.1	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 223-0	51 80 22-91 223-3	Bimz 264.7	Wittenberge	11-08-2007
50 84 22-91 225-5	51 80 22-91 225-8	Bimz 264.7	Wittenberge	15-09-2007
50 84 22-91 230-5	51 80 22-91 230-8	Bimz 264.5	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 232-1	51 80 22-91 232-4	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 234-7	51 80 22-91 234-0	Bimz 264.5	Neumünster	24-01-2008
50 84 22-91 238-8	51 80 22-91 238-1	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 239-6	51 80 22-91 239-9	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 248-7	51 80 22-91 248-0	Bimz 264.1	Wittenberge	
50 84 22-91 251-1	51 80 22-91 251-4	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 256-0	51 80 22-91 256-3	Bimz 264.5	Wittenberge	24-10-2007
50 84 22-91 260-2	51 80 22-91 260-5	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 265-1	51 80 22-91 265-4	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 272-7	51 80 22-91 272-0	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 274-3	51 80 22-91 274-6	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 276-8	51 80 22-91 276-1	Bimz 264.1	Wittenberge	
50 84 22-91 280-0	51 80 22-91 280-3	Bimz 264.1	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 285-9	51 80 22-91 285-2	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 289-1	51 80 22-91 289-4	Bimz 264.7	Wittenberge	08-09-2007
50 84 22-91 291-7	51 80 22-91 291-0	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 294-1	51 80 22-91 294-4	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 296-6	51 80 22-91 296-9	Bimz 264.7	Wittenberge	
50 84 22-91 297-4	51 80 22-91 297-7	Bimz 264.5	Wittenberge	11-08-2007
50 84 22-91 307-1	51 80 22-91 307-4	Bimz 264.5	Wittenberge	03-11-2007
50 84 22-91 308-9	51 80 22-91 308-2	Bimz 264.5	Wittenberge	18-01-2008
50 84 22-91 310-5	51 80 22-91 310-8	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 311-3	51 80 22-91 311-6	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 313-9	51 80 22-91 313-2	Bimz 264.1	Wittenberge	18-01-2008
50 84 22-91 314-7	51 80 22-91 314-0	Bimz 264.5	Neumünster	07-12-2007
50 84 22-91 317-0	51 80 22-91 317-3	Bimz 264.5	Neumünster	13-12-2007
50 84 22-91 319-6	51 80 22-91 319-9	Bimz 264.5	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 323-8	51 80 22-91 323-1	Bimz 264.1	Wittenberge	
50 84 22-91 324-6	51 80 22-91 324-9	Bimz 264.5	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 325-3	51 80 22-91 325-6	Bimz 264.1	Wittenberge	15-09-2007
50 84 22-91 326-1	51 80 22-91 326-4	Bimz 264.5	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 330-3	51 80 22-91 330-6	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 335-2	51 80 22-91 335-5	Bimz 264.5	Wittenberge	04-01-2008
50 84 22-91 337-8	51 80 22-91 337-1	Bimz 264.5	Neumünster	07-12-2007
50 84 22-91 338-6	51 80 22-91 338-9	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 339-4	51 80 22-91 339-7	Bimz 264.5	Neumünster	07-12-2007
50 84 22-91 340-2	51 80 22-91 340-5	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 342-8	51 80 22-91 342-1	Bimz 264.5	Wittenberge	
50 84 22-91 344-4	51 80 22-91 344-7	Bimz 264.5	Wittenberge	22-12-2007
50 84 22-91 345-1	51 80 22-91 345-4	Bimz 264.5	Neumünster	30-11-2007
50 84 22-91 347-7	51 80 22-91 347-0	Bimz 264.5	Wittenberge	03-11-2007
50 84 22-91 700-7	51 80 22-94 002-8	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 702-3	51 80 22-94 016-8	Bimz 264.6	Wittenberge	14-12-2007
50 84 22-91 704-9	51 80 22-94 024-2	Bimz 264.6	Wittenberge	04-1-2008
50 84 22-91 706-4	51 80 22-94 079-6	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 707-2	51 80 22-94 139-8	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 708-0	51 80 22-94 157-0	Bimz 264.6	Wittenberge	22-12-2007
50 84 22-91 709-8	51 80 22-94 158-8	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 710-6	51 80 22-94 174-5	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 711-4	51 80 22-94 200-8	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 712-2	51 80 22-94 214-9	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 713-0	51 80 22-94 215-6	Bimz 264.6	Wittenberge	22-12-2007
50 84 22-91 714-8	51 80 22-94 218-0	Bimz 264.6	Wittenberge	22-12-2007
50 84 22-91 715-5	51 80 22-94 219-8	Bimz 264.6	Wittenberge	18-01-2008
50 84 22-91 716-3	51 80 22-94 224-8	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 717-1	51 80 22-94 229-7	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 718-9	51 80 22-94231-3	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 719-7	51 80 22-94234-7	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 22-91 720-5	51 80 22-94235-4	Bimz 264.6	Wittenberge	
50 84 84-90 003-2	51 80 84-90 003-5	Bimdz 268.3	Wittenberge	29-09-2007
50 84 84-90 007-3	51 80 84-90 007-6	Bimdz 268.3	Wittenberge	
50 84 84-90 008-1	51 80 84-90 008-4	Bimdz 268.5	Wittenberge	03-11-2007
50 84 84-90 018-0	51 80 84-90 018-3	Bimdz 268.3	Wittenberge	
50 84 84-90 019-8	51 80 84-90 019-1	Bimdz 268.3	Wittenberge	
50 84 84-90 026-3	51 80 84-90 026-6	Bimdz 268.3	Wittenberge	
50 84 84-90 028-9	51 80 84-90 028-2	Bimdz 268.9	Wittenberge	
50 84 84-90 029-7	51 80 84-90 029-0	Bimdz 268.3	Wittenberge	
50 84 84-90 700-3	51 80 84-95 007-1	Bimdz 268.6	Wittenberge	
50 84 84-90 701-1	51 80 84-95 008-9	Bimdz 268.6	Wittenberge	30-11-2007
50 84 84-90 702-9	51 80 84-95 018-8	Bimdz 268.2	Wittenberge	
50 84 84-90 703-7	51 80 84-95 038-6	Bimdz 268.6	Wittenberge	
50 84 84-90 704-5	51 80 84-95 052-7	Bimdz 268.6	Wittenberge	
50 84 84-90 705-2	51 80 84-95 056-8	Bimdz 268.6	Wittenberge	

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		82-77 031 (5231)	28-01	4026	11-01		
Plan V R7				VIRM LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
		478	09-01				
		482	07-02				
ICRm nawerk HSA				VIRM Cw antiblokkeerinstallatie			
Binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 257	22-01	20-70 404	22-01				
20-70 269	22-01	20-70 405	22-01				
82-70 981	22-01	20-70 406	22-01				
20-70 546	22-01	20-70 407	22-01				
20-70 414	22-01	82-70 973	22-01				
10-70 373	22-01	10-70 483	22-01				
10-70 372	22-01	10-70 484	22-01				
20-70 583	07-02	20-70 257	07-02				
20-70 415	07-02	20-70 269	07-02				
82-70 978	07-02	82-70 981	07-02				
20-70 241	07-02	20-70 546	07-02				
20-70 216	07-02	20-70 414	07-02				
10-70 370	07-02	10-70 373	07-02				
10-70 371	07-02	10-70 372	07-02				
Schades/defecten							
Binnengenomen				afgeleverd			
380 8420	11-01	brandschade		82-37 052		11-01	
809	11-01	defecte raamluiken		20-77 139		11-01	
2026	14-01	brandschade		809		11-01	
20-77 146	14-01	defecte watertank		4444		17-01	
28-70 103	14-01	botsschade		28-103		18-01	
380 8386	18-01	brandschade		2967		08-02	
833	30-01	brandschade HS-kabels					
883	31-01	defecte vloer					
20-77 129	01-02	defecte watertank					
9413	04-02	nawerk LT1-revisie					
2991	04-02	botsschade					
2943	08-02	botsschade Hoek van Holland					
BPk 916	10-02	retour Watergraafsmeer					
ABk 852	10-02	retour Watergraafsmeer					
26-37 472 (6872)	10-02	retour Watergraafsmeer					

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				700 Cw rangeertrede			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
ICM Cw compressor				binnengekomen			
				afgeleverd			
				4060	14-01	4063	11-01
				4095	04-02	4060	18-01
						4095	08-02
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
1842	14-01	olie vullen smoorspoelbak		1842		15-01	
1849	18-01	olie vullen smoorspoelbak		838		15-01	
				1849		21-01	

Arriva

Na een proefperiode van 1 jaar is besloten de verkoop van koffie in de trein op de Merwede-Lingelijn stop te zetten. Uit het reizigersonderzoek is gebleken dat de belangstelling te gering was om deze service nog langer aan te bieden. Reizigers vinden het traject te kort om een koffie te kopen. Vaak drinkt men thuis of op het werk een kopje koffie en dan weer als men op de bestemming is aangekomen. Koffie werd men name tijdens de spitsuren aangeboden voor € 1,- en overige dranken voor € 1,20.

Connexxion**PROTOS**

Om voor de PROTOS een definitieve toelating te verkrijgen, is één treinstel vanaf 10-02 ten behoeve van proefritten onttrokken aan de dienst. Omdat Connexxion in al haar wijsheid heeft besloten geen reservematerieel achter de hand te houden, moest worden omgezien naar een alternatief.

Mat '64

Dat werd gevonden in de vorm van Plan V 840 van NSR, die tot november vorig jaar het laatste treinstel was dat in Connexxion-dienst reed. Vanaf 11-02 was het vertrouwde geluid van mat '64 weer op de Kippenlijn te horen. Het zal wel altijd een raadsel blijven waarom Connexxion op de voor haar inmiddels kenmerkende, uiterst amateuristische wijze een concessie voor een spoorlijn heeft weten te bemachtigen. Alle goede bedoelingen ten spijt, blijkt eens te meer dat een spoorwegbedrijf runnen niet hetzelfde is als buslijnen exploiteren. Het zal waarschijnlijk eveneens altijd een raadsel blijven waarom NSR telkenmale bereid is materieel af te staan aan de concurrent.

Veolia & Veolia Cargo Nederland**GTW**

Op 08-01 arriveerde de 206 in Nederland, op 29-01 gevolgd door de 207. De 208, 209 en 210 worden op 12-02, 29-02 en 11-03 verwacht.

Wist u dat...

- CNL 378 op 11-02 vanaf Emmerich niet gereden werd door een 1600 of een 189, maar door 6478?
- deze loc niet in staat is de trein van energie te voorzien?
- de buitentemperatuur op dat moment 1,5 graden celsius bedroeg?

C A R G O N I E U W S

Dit leest u weer in onze volgende editie.

MUSEUMNIEUWS**Stichting RTM Ouddorp**

RTM-tramlijn nu officieel een spoorlijn!

Op woensdag 23 januari j.l. tekenden RTM-voorzitter Roel Sparreboom en secretaris Arie Baars de officiële documenten, behorende bij de toekenning van de concessie voor de RTM-tramlijn tussen het trammuseum/remise bij Ouddorp en het nieuwe eindpunt Middelpaats Haven. De concessie om de tramlijn voor personenvervoer te gebruiken - met inachtneming van de wettelijke maximum snelheid van 40 km/u - is verleend door de Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Hoofdamttenaren van de Inspectie Verkeer & Waterstaat (belast met de controle op al het spoor- en tramverkeer in Nederland) waren naar Ouddorp gekomen om in Brasserie Petit Paris de documenten aan te bieden én te laten ondertekenen door een vertegenwoordiging van het RTM-bestuur. Naast de concessie werd ook getekend voor de ingebruikname van de spoorweg als tramweg (spoorweg met beperkte snelheid), het hebben en het toepassen van een veiligheidssystemeem.

Begin 2007 werd de Stichting v/h RTM al in het Museumregister ingeschreven als Geregistreerd Museum. De museale kwaliteit was daardoor gewaarborgd en erkend. Nu is het trammuseum erkend door de Minister van V&W als een echte tramwegmaatschappij. Met recht dus een echte opvolger van de NV Rotterdamsche Tramweg Maatschappij.

Van de gelegenheid maakte zowel burgemeester mevr. van de Velde van Goedereede, als de ook aanwezig wethouder van Toerisme van Schouwen Duiveland, dhr. Verseput, gebruik om de RTM te feliciteren en te speculeren over de eventuele uitbreidingen op Zeeuws grondgebied en de bouw van een echt museum op het RTM-terrein.

Voor de RTM en haar medewerkers zijn beide erkenningen (museum en tramlijn) een enorm compliment voor het vele onbetaalde werk wat de laatste 40 jaar gedaan is.

Stoom Stichting Nederland

Zaterdag 22 december 2007 is het SSN Mitropa restauratierijtuig overgebracht van het Museumstoomdepot naar de werkplaats van de RET aan de Kleiweg Rotterdam. In de komende tijd zal het rijtuig bij de RET uiterlijk grondig onder hand worden genomen, waarbij o.a. roestschades zullen worden verholpen en het rijtuig volledig nieuw zal worden gelakt. Het is de bedoeling dat het rijtuig in de loop van maart weer terugkomt op het depot.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

De BankGiro Loterij heeft op 6 februari in de Hermitage in Amsterdam namens haar deelnemers ruim 53 miljoen euro beschikbaar gesteld aan culturele instellingen. Dit is de helft van de totale inleg van ruim 106 miljoen euro. Elf nieuwe meerjarige begunstigen werden verwelkomd. Zij ontvangen, evenals de 34 bestaande begunstigen, voor een periode van vijf jaar een structurele bijdrage. Een van deze elf nieuwkomers is de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, die met jaarlijks 200.000 euro zal worden ondersteund.

Onder de nieuwe begunstigen bevinden zich meerdere instellingen die zich inzetten voor mobiel erfgoed. Naast de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik zullen ook Het Spoorwegmuseum en Aviodrome ieder een jaarlijkse bijdrage van 200.000 euro voor collectiebeheer en presentatie ontvangen. De BankGiro Loterij geeft hiermee aan het mobiel erfgoed een belangrijke plaats toe te dichtten binnen het nationaal cultureel erfgoed.

Zij hoopt dat, naast de directe mogelijkheden die de financiële bijdragen bieden, ook een zogenaamd 'vliegwieleffect' ontstaat. Daardoor kunnen andere organisaties en overheden steun geven aan instellingen op het terrein van mobiel erfgoed.

Friese Stoomtrein Maatschappij (FSM)

De seinen staan op groen voor een rijdende stoomtrein tussen Sneek en Stavoren. De Stichting Stoomtrein Fryslân gaat door met de plannenmakerij voor de toeristische spoorlijn in de Zuidwesthoek. Dat besloot het bestuur na een extra vergadering in februari.

Stichtingsvoorzitter Kooijmans raakte eerder deze maand in conflict met de provincie over de garantstelling. Gesprekken met gedeputeerde Jannewietske de Vries klaarden de lucht, maar overtuigden het bestuur nog niet. „Er is verantwoording afgelegd; het vertrouwen van de leden is er weer“, aldus Kooijmans.

De FSM heeft het ambitieuze plan opgevat om al het materieel voor in totaal 4 miljoen euro **nieuw** (!) te laten bouwen op basis van oude technieken maar met de laatste state-of-the-art toepassingen ten aanzien van milieu, veiligheid en toeristische beleving. Gebouwd gaan worden:

Met bio-brandstof computer-gestookte tenderlomotieven serie 700 (nabouw HIJSM), die worden voorzien van actieve filters in de schoorsteen. Bij het nabouwen wordt gebruik gemaakt van de originele tekeningen. Er worden twee werkende locs gebouwd en één niet werkende loc t.b.v. het museum "Treinen op Zee".

Voor rangeerwerk en het afslepen van een gestrande stoomtrein wordt één diesellocomotief van de serie 2400/ 2500 nieuw gebouwd. De loc gaat rijden op bio-brandstof, wordt computer- gestuurd en voorzien van actieve filters op de uitlaten.

Tramweg Stichting

Licht aan in de GTr 663! Op 7 januari 2008 werd het licht ontstoken in de Amsterdamse bijwagen GTr 663 die in de Lijsterbesstraat te Den Haag wordt gerestaureerd. Na de nodige metingen werd er met een mini "helse machine" 600V op de installatie gezet. Een "helse machine" is de bijnaam voor een elektrische installatie waarmee uit 220V/380V wisselspanning, 600V gelijkspanning wordt gemaakt met als doel elektrische beproevingen te kunnen doen aan trammaterieel dat niet onder de bovenleiding staat.

Haags Openbaar Vervoer Museum

Op 14 januari is de langverwachte verbouwing van het museum van start gegaan. Via de webcams kunt u de verbouwing volgen. www.hovm.nl

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Op 1 januari registreerde de ZLSM meer dan 230 opgeleide en actieve vrijwilligers binnen haar bestand. Maar met de nog steeds toenemende populariteit van de stoomtrein en Schienenbus, stijgt de vraag naar vrijwilligers natuurlijk ook. Vrijwilligers die conducteur willen zijn op de stoomtrein of Schienenbus, die meewerken aan de reconstructie en bediening van de klassieke beveiliging of die mee willen ondersteunen in de dienstverlening naar de bezoekers in de horeca of in de winkel. De vrijwilligers van de ZLSM zijn op zoek naar nieuwe collega's en wellicht zijn ze op zoek naar u. De ZLSM organiseert op zaterdag 1 maart a.s. een kennismakingsbijeenkomst waarbij geïnteresseerden, geheel vrijblijvend, kunnen kennis maken met de organisatie achter de schermen van het museum-spoorwegbedrijf. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met een van de medewerkers; telefonisch van dinsdag tot en met zondag van 10.00-16.00 uur onder telefoonnummer 045-5688120 of per email naar kantoor@miljoenenlijn.nl.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, februari 2008, nummer 2008-2 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Omloop NS-materieel * Van Wadloper tot Maashopper * Materieeloverzichten Nederland * Botsing Colwich Junction * Verenigingsnieuws * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, jan/feb. 2008, nr. 1 (251) * Behalve de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Koömp toed, koömp road (rijvaardig herstel van NSM-loc 1202) * Veolia Transport, Tricolore op de Maaslijn (1) * Voith Blerick in bedrijf * Plandampf in Werratal (1) * Serie 189 grijpt de macht * Siemens biedt compleet onderhoudspakket * Kinderen kleuren de Betuweroute * Furka Bergstrecke * Plan E-rijtuigen * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, februari 2008, nr. 2 * Rijdt Nederland binnenkort zonder spoorboekje? * Panoramastellen op Centovallibahn * Railview * Railmusea * Schaduw over oude Duitse elocs (2) * De modellen van de Nederlands/Zwitserse TEE * Diverse modelspoorartikelen met o.a. de 2425 in H0 van Roco * Railpers * www.railhobby.nl

Strassenbahn Magazin, Februari 2007, 39^e jaargang, nr.220 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal valt o.a. te lezen dat in 2009 de oude Düwag 8-assers in Krefeld vervangen zullen worden. Voorts dat de RET Rotterdam 43 Flexity-Swift 3-delige sneltram/metrostellen heeft besteld * De uitgebreide geschiedenis van de 8-assige tram is toe aan deel 2 * Een verslag met foto's over het afscheid van de laat-ste klassieke-tramlijn in Stuttgart * Tramlijn 310 van de Bogestra mag toch blijven rijden naar Heven-Dorf * Een uitgebreid verslag over de opening van het nieuwe lokale openbaarvervoermuseum in München * Voor de pcc-achtige Tatra-trams in de voormalige DDR begint de schemering nu duidelijk aan te breken * De doortrekking van de Baselse tramlijn 8 naar het Duitse Weil am Rhein is weer een stap dichterbij * En goed verslag met foto's met veel historisch materieel over het 100-jarig bestaan van de tram in het Russische Sankt-Peterburg * Tramarcheologie in Wroclaw toen deze plaats nog Breslau heette.* In de modellenrubriek staat de Münchener tram type "A" "in de belangstelling alsmede de Haagse HTM-tram type 6000 (ex Hannover) * Medio 60-er jaren wilde men in DDR-steden monorailsystemen gaan invoeren. Verslag waarom dat daar toen toch niet doorging * www.strassenbahn-magazin.de

Schweizer Eisenbahn Revue, nr 2/2000. Met als inhoud behalve de Zwitserse en internationale berichten een aantal hoofdartikelen, onder andere over het bedrijf op de Lötschberg, de Flirt Alsace, TGV Parijs-Chur, reorganisatie van de Briefpost, het Eurostargebeuren in het Londense St. Pancras. Verder een lang artikel over de electronica in het kalkvervoer Linz-Steyerling. Ook aandacht voor de modernisering van de nachttrein in Rusland (Duitsland deed dat ook: resultaat 40% duurder!). Dan nog een bijdrage over het ETCS-congres in Berlijn met twijfel over Europees spoor zonder grenzen. Ook iets over de techniek rond het behandelen van trajecten met veel bochten. Verder het ontstaan van de nieuwe Crossrail. Ditmaal ook een museumbericht, namelijk over het jubileum van het IGE ofwel de Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr dat in Hersbruck (Pegnitz) in Duitsland werd gehouden met onder andere stoomritten. 9 bladzijden A4 in kleur, 10,30 euro. Weer zeer lezenswaardig! MINIREX, (www.minirex.ch)

B O E K E N

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen "**Veertig jaar metro in Rotterdam 1968-2008**"; van Kortste metrolijn ter wereld tot regionaal licht rail-netwerk. Auteurs zijn Jan van Huijsloot en Joachim Kost. Op 9 februari 1968 werd in Rotterdam de metrolijn Centraal Station - Zuidplein geopend, de eerste van ons land. Het betrof slechts een kort traject van 5,8 kilometer, maar al tijdens de bouw werd er gezinspeeld op uitbreidingen en die kwamen er ook. Thans, veertig jaar later, is het bescheiden lijntje uitgegroeid tot de ruggengraat van het Rotterdamse openbaar vervoer en vervult de metro tevens een belangrijke regionale functie, met verbindingen naar Spijkenisse, Schiedam, Den Haag, Nesseland en Capelle aan den IJssel. In 2006 maakten 85 miljoen reizigers gebruik van beide metro lijnen die, na de opening van het traject van RandstadRail tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal, een gezamenlijke lengte hebben bereikt van ongeveer 80 kilometer. In dit rijk geïllustreerde boek komt de metro in zijn meest uitgebreide vorm naar voren. Naast de gebruikelijke aspecten als railinfrastructuur, materieel, lijnennet en dienstuitvoering komen ook zaken als bouwtechnieken (tunnels, viaducten), architectuur en spoorbeveiliging uitvoerig aan de orde. In afzonderlijke hoofdstukken komen de Erasmuslijn, de Calandlijn en RandstadRail aan bod. 240 blz. 24x33 cm. 350 foto's. ISBN 907151363-7. Verkrijgbaar bij de bekende boekhandel of door overmaking van € 37,- op bankrek.nr. 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair onder vermelding van 40 jaar Metro.

PROGRAMMA RAILTHEATERS

Railtheater Amsterdam (RTA)

Zaal: Slootermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te Amsterdam

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

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.

21/02: Twee eeuwen ontwikkeling van de stoomlocomotief. Digitale beelden gepresenteerd door R. vd Broeke, Hoofd documentatie van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik.

06/03: Railjournaal 2007. Het filmisch jaaroverzicht, gepresenteerd door het RTA-journaalteam.

13/03: Giro D'Italia. Grote contrasten bij het spoor- en tramvervoer in Italië in een diapresentatie van Frans Blanker.

Railtheater Voorburg (RTV)

Zaal: Herenstraat 77 te Voorburg, naast de Oude Kerk

Aanvang: alle avonden: 20.00 uur

15/02: Stoomfilms uit de nalatenschap van Paul Rozendaal met o.a. stoom in Thüringen; Erfgoed in staal; Herinneringen aan de 01. Presentatie: W. Dijkman.

29/02: Remy van Amstel presenteert de volgende films: Praag 1995 * Budapest 1996 * Zürich 1997 * California 1999 * Den Haag 1989 *

14/03: Diaprogramma over Berlijn. Opnamen uit de verzameling van G.J. de Gier.

Meer info op: www.railtheater.nl

R A I L - 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

16 februari 2008: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

23 en 24 februari 2008: 10-18u, Modelbouwshow Goes.

www.zeelandhallen.nl

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

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

22 maart 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

29 en 30 maart 2008: Landelijke Modelspoordagen. Open huis bij diverse clubs. Zie www.nmf.nl

5 april 2008: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

5 en 6 april 2008: Modelspoorbeurs in het Spoorwegmuseum Utrecht. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

3 en 4 mei 2008: 10-17 uur: Modelbouw en Miniatuur in de Evenementenhal te Rijswijk. www.evenementenhalrijswijk.nl

11 en 12 mei 2008: Stoomtreindagen SSN Museumstoomdepot, Bosdreef 75 te Rotterdam. www.stoomstichting.nl

16, 17 en 18 mei 2008: Dordt in stoom.

www.dordtinstoom.nl

17 mei 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

24 en 25 mei 2008: Stoomweekend in Friesland.

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

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM.

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM

4 oktober 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

8 november 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

13 december 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

R A I L - 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/>

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

24 t/m 26 april 2008: Busworld Istanbul (Turkije)

www.busworld.org

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

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

4 t/m 6 november 2008: Euro Bus Expo 2008, National Exhibition Centre, Birmingham (UK) www.eurobusxpo.com

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

lijst nr. 3.

GBHTM = Den Haag

zwart/wit foto's 10x15 cm.

fotonummer:	omschrijving:	datum:
1143.6615	lijn 16: Loevesteinln.-Turfmarkt; emr 1109. Oudemanstraat/boog Laakkade.	31.7.1966
1143.6619	lijn 11: Holl.Spoor-Schev.Strand; emr'n 1141, 1166 en 1176. Opgestelde voetbalextra's. Eindpunt Stationsplein.	31.7.1966
1143.6711	lijn 8: Schev.Zeebad – Holl.Spoor; emr 1150. Daarachter: emr 824 (dienstrit) en emr 1125. Gevers Deynootplein voor Kurhaus Paviljoen.	14.8.1966
1143.6712	dienstrit; emr 824. Gevers Deynootplein, ept. lijn 8.	14.8.1966
1143.6713	Tramfile op het Spui na een verkeersongeval met lijn 16: emr 1103, lijn 1: emr 1202, lijn 10: emr 1177, lijn 8: emr 265 + ahr 505, lijn 8: emr 1121.	19.8.1966
1143.6715	lijn 16: Turfmarkt – Loevesteinln.; emr 1105 (linksachter); daarvoor emr 1109 en lijn 8: emr 1102 (ged.). Turfmarkt/boog Spui.	24.8.1966
1143.6718	Railreiniger H 21; reclame Tarvo Moutbrood. Spui.	24.8.1966
1143.6719	lijn 10: Pr.Mauritsln.-Voorburg Station; emr 1161. Boog Grote Marktstraat / Spui.	24.8.1966
1143.6720	lijn 16: Loevesteinln.-Turfmarkt; emr 1022 naast een Opel Blitz; boog Kalvermarkt / Wijnhaven.	24.8.1966
1143.6725	lijn 6: Hofzichtlaan – Castricumplein; v.l.n.r. emr'n 1005, 1006, 1014, 1021 (linksachter). Eindpuntlus Hofzichtlaan.	24.8.1966
1143.6727	lijn 6: Hofzichtlaan – Castricumplein; emr'n 1006, 1014, 1021. Beginpunt Hofzichtlaan.	24.8.1966
1143.6730	Aanleg verlenging lijn 6. Keerlus Station Mariahoeve. (geen tram)	24.8.1966
1143.6732	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1196. Ln.v.N.O.Indië.	24.8.1966
1143.6736	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1189. Bezuidenhoutseweg.	24.8.1966
1143.6738	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1197. Boog Boslaan / Bezuidenhoutseweg.	24.8.1966
1143.6804	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1196 (rechtsachter). Aan de halte Boslaan, Bezuidenhoutseweg met overig wegverkeer.	24.8.1966
1143.6806	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1187. Boslaan.	24.8.1966
1143.6807	als 1143.6806, tram linksachter. Boog Boslaan / Bezuidenhoutseweg.	24.8.1966
1143.6811	lijn 10: Pr.Mauritsln.-Voorburg Station; emr 1177. Rijswijk, Haagweg tijdens reconstructie en aanleg nieuwe tramsporen.	24.8.1966
1143.6812	lijn 10: Pr.Mauritsln.-Voorburg Station, emr 1208. Rijswijk, Haagweg tijdens reconstructie, links: nieuw spoor, tram nog op het oude spoor.	24.8.1966
1143.6813	lijn 1: Den Haag-Delft; emr 1203. Rijswijk, Haagweg bij Broekslootkade tijdens reconstructie, links: nieuw spoor, tram nog op het oude spoor.	24.8.1966
1143.6816	lijn 10: Voorburg Station-Pr.Mauritsln.; emr 1208 (linksachter) passeert defecte afsluitboom Geestbrug. In de tegenovergestelde richting wacht emr 1158 op herstel van het defect. Rijswijk, Geestbrugweg.	24.8.1966
1143.6819	lijn 9: Schev.Zeebad-Holl.Spoor; emr 265 + ahr 505. Tournooiveld. Laatste dag van exploitatie seizoen 1966.	28.8.1966
1143.6820	als 1143.6819; tramstel linksachter. Halte Tournooiveld.	28.8.1966
1143.6823	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr 1193. Javabrug.	28.8.1966
1143.6824	lijn 9: Schev.Zeebad-Holl.Spoor; links emr 1145, rechts: emr 1137 en 1135. Koninginnegracht bij Javabrug.	28.8.1966
1143.6830	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1189. Javastraat.	28.8.1966
1143.6831	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1189 (linksachter). Javastraat voor het gebouw van de Westlandsche Hypotheekbank.	28.8.1966
1143.6836	lijn 1: Delft-Den Haag; emr 1219. Delft, Phoenixstraat bij de Binnenwatersloot; oude sporensituatie.	31.8.1966
1143.6903	lijn 12: Markenseplein-Staatsspoor; defecte 1239 wordt opgeduwd door 1189. Vaillantlaan.	11.9.1966
1143.6904	als 1143.6903, rechtsachter.	11.9.1966
1143.6905	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr'n 1196+1189 (koppelstel). Boslaan, thans Utrechtsebaan.	14.9.1966

1143.6907	lijn 7: De Sav.Lohmanpl.-L.v.N.O.Indië; emr 1013. Boslaan. Afwijkende materieelinzet met een wagen uit de Frans Halsstraat.	14.9.1966
1143.6910	lijn 7: L.v.N.O.Indië-De Sav.Lohmanpl.; emr'n 1187+1198 (koppelstel), linksachter. Jozef Israëlsaan.	14.9.1966
1143.6911	als 1143.6910. Boog Joz.Israël / Benoordenhoutseweg.	14.9.1966
1143.6919	lijn 8: Schev.Zeebad-Plein 1813. Prinsjesdagdienst. emr 1122 met blanco lijnfilm. Boog Javastraat / Alexanderstraat.	20.9.1966
1143.6920	lijn 8: Plein 1813-Shev.Zeebad. Prinsjesdagdienst. emr 1126 met blanco lijnfilm. Tijdelijk ept. Plein 1813.	20.9.1966
1143.6921	als 1143.6920, emr 1126 door drukte gedeeltelijk zichtbaar. Plein 1813	20.9.1966
opmerking foto's lijn 9	Prinsjesdagdienst: Schev.Zeebad – Tournooveld (richtingfilm: Prinsessegr.) met 800-en in plaats van PCC's.	
1143.6922	lijn 9: Tournooveld-Shev.Zeebad, emr 814. Nieuwe Parklaan.	20.9.1966
1143.6923	lijn 9: Tournooveld-Shev.Zeebad, emr 813. Nieuwe Parklaan.	20.9.1966
1143.6924	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 828. Nieuwe Parklaan.	20.9.1966
1143.6925	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 828. Nieuwe Parklaan.	20.9.1966
1143.6926	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 828, daarachter: 814. Nieuwe Parklaan, halte Wittebrug (Madurodam).	20.9.1966
1143.6927	lijn 9: Tournooveld-Shev.Zeebad, emr 811, daarvoor: emr 824. Nieuwe Parklaan, halte Wittebrug (Madurodam).	20.9.1966
1143.6929	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 824. Koninginnegracht.	20.9.1966
1143.6930	lijn 9: Tournooveld-Shev.Zeebad, emr 814. Koninginnegracht.	20.9.1966
1143.6932	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 811. Boog Koninginnegracht / Korte Voorhout.	20.9.1966
1143.6935	lijn 9: Schev.Zeebad-Tournooveld, emr 824. Halte Korte Voorhout.	20.9.1966
1143.6936	lijn 3; emr 1223 (linksachter). Wachtwagen, afgesteld i.v.m. stremming binnenstad (Prinsjesdag). Koningskade.	20.9.1966
1143.6937	lijn 16: Turfmarkt-Loevesteinl.; emr 1108. Turfmarkt, overloopwissel.	20.9.1966
1143.7004	lijn 8: Turfmarkt-Holl.Spoor. Prinsjesdagdienst. emr 1153, film: Turfmarkt. Boog Turfmarkt / Spui.	20.9.1966
1143.7006	Prinsjesdag. Lijn 9; enkele dienstwagens rijden via lijn 10 en het Spui naar de Turfmarkt en worden daar opgesteld op het Leidse spoor tot einde afsluiting binnenstad. Op deze foto: emr 1150 (blanco richtingfilm) afbuigend van het Spui naar de Turfmarkt (Leidse spoor)	20.9.1966
1143.7007	als foto 1143.7006; emr 1135. Boog Spui / Turfmarkt (Leidse spoor).	20.9.1966
1143.7008	Als foto 1143.7006; emr 1155. Boog Spui / Turfmarkt (Leidse spoor).	20.9.1966
1143.7010	lijn 9: Turfmarkt-Holl.Spoor. Prinsjesdagdienst. emr 1142 met film Turfmarkt, rechts op Leidse spoor: de afgestelde 1155, 1135, 1150 (zie toelichting foto 1143.7006. Turfmarkt.	20.9.1966
1143.7011	Prinsjesdag. lijn 9: emr'n 1155, 1135 en 1150 (rechtsachter). Komen weer in dienst na einde afsluiting binnenstad. Turfmarkt, Leidse spoor.	20.9.1966
1143.7012	Prinsjesdag. lijn 3; emr'n 1236 en 1223 (linksachter). Wachten op einde afsluiting binnenstad. Koningskade.	20.9.1966
1143.7013.	lijn 8: Holl.Spoor-Turfmarkt. Prinsjesdagdienst. emr 1153, richtingfilm Turfmarkt. Stationsweg, ept. Holl.Spoor.	20.9.1966
1143.7017	Prinsjesdag. Lijn 8. Twee dienstwagens rijden vanaf Scheveningen via lijn 11 naar Holl.Spoor en wachten daar op het einde van de afsluiting van de binnenstad. emr 1141 en 1122 (rechtsachter). Parallelweg / Stationsplein (route lijn 11).	20.9.1966
1143.7023	lijn 16: Loevesteinl.-Turfmarkt; emr 1166 (film: Nieuwe Haven). Eindpunt Turfmarkt.	20.9.1966

Let op: nieuw gironummer.

Bestellen: door overschrijving van het verschuldigde bedrag op giro 528337 t.n.v. R. Liesker Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com.

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

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