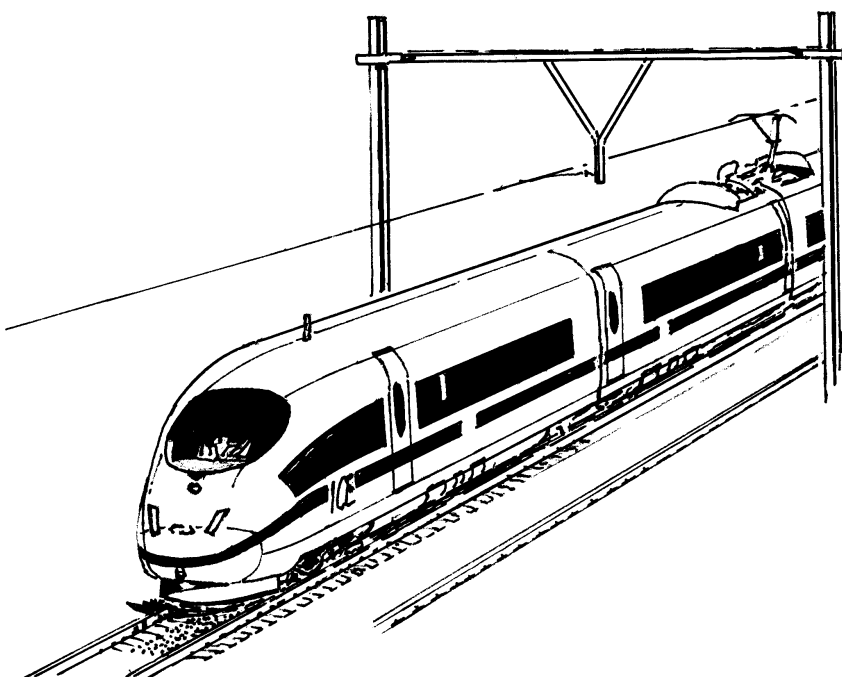
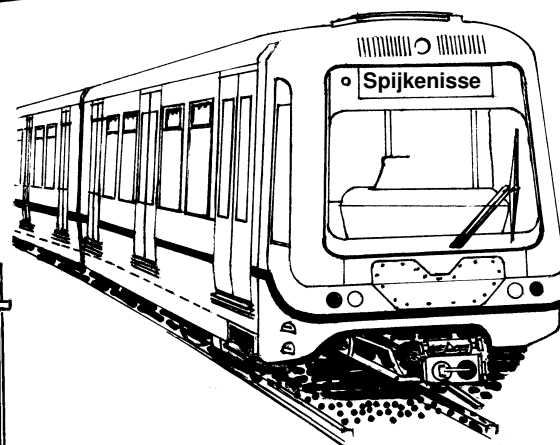
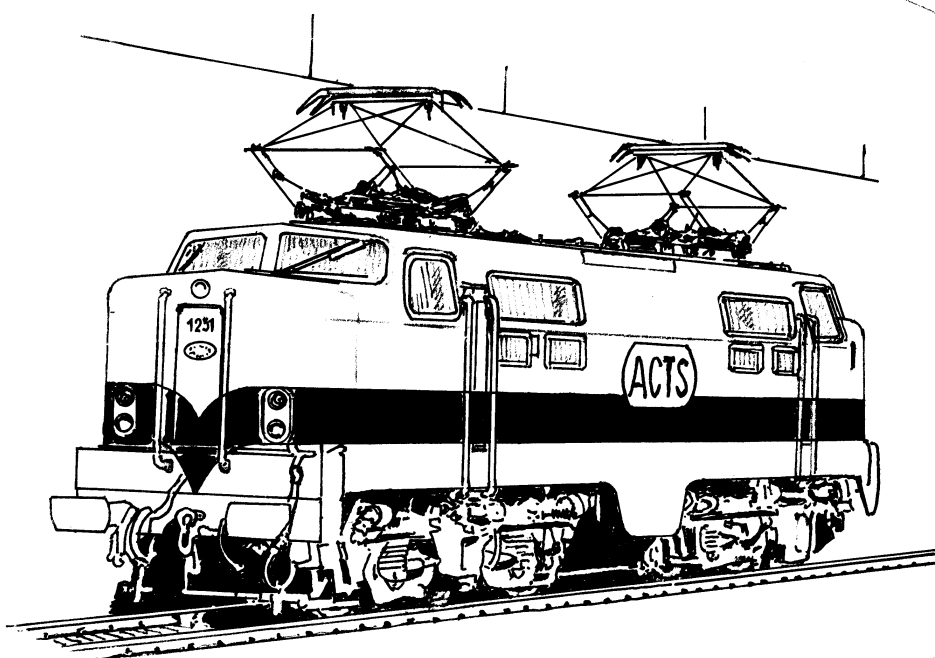
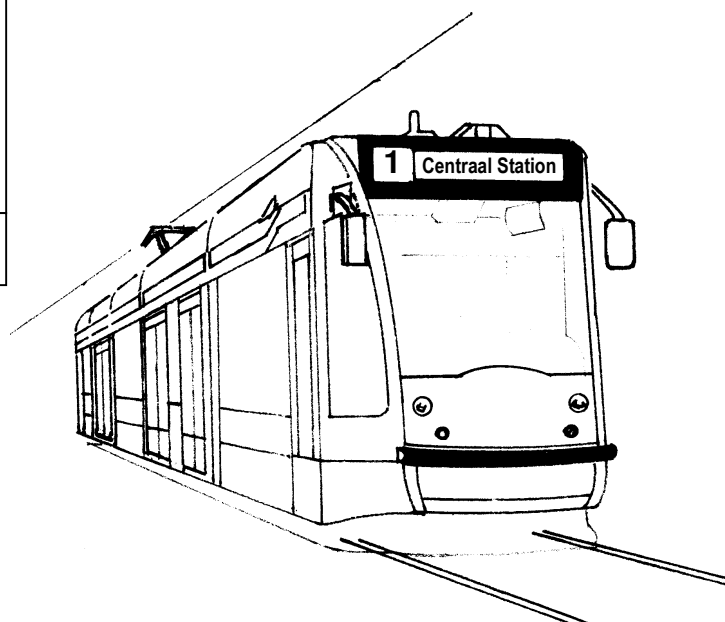


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 595 – juni 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 6 (595)
juni 2 0 0 8

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

Maurits Vink
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.

A M S T E R D A M

Weense trams tijdelijk in Amsterdam

In de maanden juli en augustus zijn Weense trams te zien in Amsterdam. Bestuur Regio Utrecht kan de tramwagens beschikbaar stellen aan GVB, omdat ze pas na de zomer nodig zijn in de Utrechtse stadsregio. De eerste wagen zou op 11 juni jl. al zijn afgeleverd bij de werkplaats in Diemen.

Van maandag 30 juni tot en met zondag 17 augustus is de metrotunnel tussen Centraal Station en het Amstelstation gesloten wegens groot onderhoud. Gedurende deze periode rijden daar geen metro's. GVB doet er alles aan om hier zo goed mogelijk op voorbereid te zijn. Routes worden aangepast, pendelbussen worden ingezet, maar ook voor extra materieel wordt dus gezorgd. Om de reizigers zo goed mogelijk te bedienen worden de Weense trams bij grote drukte ingezet op het traject van tram 5, tussen Amsterdam Centraal en Amstelveen. Een deel van deze lijn is vergelijkbaar met het traject Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein. De Weense tramwagens lenen zich dan ook bij uitstrek om de tijdelijke behoefte aan extra vervoerscapaciteit op tramlijn 5 op te vangen, omdat het tweerichting-trams zijn. In juni rijdt een Weense tramwagen proefritten in Amsterdam.

CityCargo

Het is de laatste tijd vrij stil rond de vrachttram in spé, maar op de achtergrond wordt gewerkt om in begin 2009 met de uitvoering te beginnen. Procedures rond de aanleg van de remise in de Lutkemeerpolder, de aanleg van een laad- en losplaats aldaar, de aanleg van een verbindingsspoor met het eindpunt van lijn 1 en de aanleg van een aantal laad- en losplaatsen in het centrum en daaromheen zijn in volle gang. Voor wat betreft de losplaatsen in de stad is CityCargo naast de Plantage Parklaan in onderhandeling met de verschillende stadsdelen over het Frederiksplein, de Zoutkeetsgracht, De Laressestraat, het Cornelis Troostplein en de Mauritskade bij het Tropenmuseum. Gedacht wordt aan een totaal van 15 losplaatsen in de stad.

Daarnaast is men ook bezig met de bestelling van, in eerste instantie 10 vrachttrams en de aanschaf van elektrische kleine vrachtauto's voor de bevoorrading vanaf de losplaatsen naar de bedrijven en winkels.

Bij uitbreiding van het aantal losplaatsen wordt ook gekeken naar een tweede grote laad- en losplaats aan de rand van de stad. CityCargo heeft daarbij het oog laten vallen op het industriegebied Diemen Sniep dat voorbij het huidige eindpunt van lijn 9 ligt. De gemeente Diemen heeft daar wel oren naar en wil aan deze locatie tevens een verlenging van lijn 9 verbinden omdat op het terrein van de voormalige meubelboulevard onlangs is gestart met de bouw van een nieuwe woonwijk. Toch opvallend als je bedenkt dat in een eerder stadium de gemeente Diemen tegen het aanbrengen van bovenleiding was op het traject naar de HWR.

Infrastructuur

Nog altijd maakt lijn 26 gebruik van de oude boog en komt daarbij op de Nieuwe Nieuwebrug uit. De overige werkzaamheden vorderen gestaag maar langzaam waardoor de kruising Damrak/PH-kade onoverzichtelijk is met druk fluitende verkeersregelaars die de verschillende verkeersdeelnemers nog enigszins door de chaos proberen te leiden.

Bij station Zuid zijn tussen de Beethovenstraat en de afslag naar station Zuid de oude sporen van lijn 5 verwijderd. Alleen op de op/afrit liggen de sporen nog terwijl nog wel op het voormalige traject overal de bovenleiding aanwezig is.

De werkzaamheden op de Hoofdweg tussen Arubastraat en Surinameplein werden afgesloten.

Spoorwerkzaamheden vinden momenteel verder plaats in de Van Baerlestraat tussen Concertgebouwplein en Roelof Hartplein, in de De Clercqstraat, op de kruising Munt-Reguliersbreestraat, in de Ferd. Bolstraat tussen Van Hilligaertstraat en Amstelkade en op het Oosterpark tussen Beukenweg en Wijtenbachstraat.

Geen extra geld van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn

De gemeente krijgt geen extra geld van het Rijk voor het tekort bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Dat blijkt uit een brief die staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. De gemeente en het Rijk maakten in 2002 de afspraak dat in ruil voor een extra rijksbijdrage van 85 miljoen euro, de stad zelf de verdere financiële risico's zou dragen.

Oud-wethouder Geert Dales vindt dat het Rijk Amsterdam heeft "belazerd" in 2002. Staatssecretaris Huizinga noemt die uitspraak niet terecht omdat de risico's nadrukkelijk zijn besproken.

Fietsplaatsen in tramlijn 26

Stadsdeel Zeeburg heeft er bij de centrale stad op aangedrongen het aantal fietsplaatsen in tramlijn 26 uit te breiden. Het college heeft inmiddels besloten dit niet zondermeer te doen doch eerst een proef te houden met een tweetal tramwagens. Deze beide wagens worden geschikt gemaakt voor zeven fietsen. Door deze maatregel moeten er maar liefst twaalf zitplaatsen verdwijnen. Ook GVB is niet blij met deze proef en ziet liever dat er in het geheel geen fietsplaatsen in de tram komen. Voor de proef heeft de gemeente Amsterdam € 120.000 beschikbaar gesteld voor de verbouwing van de beide Combino's. De vraag is of het echt nodig is. Het merendeel van de trams van lijn 26 vervoeren in het geheel geen fietsen zodat het maar zeer de vraag is of het uitbreiden van de fietsplaatsen wel nodig is. Het is maar goed dat vanaf medio augustus (na de schoolvakanties) het GVB de frequentie van lijn 26 in de spitsuren verhoogt van een 7½-minuten naar een 6-minutendienst. En indien in de praktijk blijkt dat er veel passagiers moeten staan doordat er te weinig zitplaatsen zijn dan dient de frequentie op alle tijden te worden verhoogd en moeten deze kosten worden betaald door de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zeeburg die deze voorziening zo graag willen hebben.

Materieel

Blokkendozen

Vanaf eind mei rijdt de 791 als thematram voor het EK Voetbal. De wagen is in het oranje beplakt met op de voorbak een juichende meute en op de achterbak de nationale driekleur, Verder te teksten "Oranje" en "GVB wenst Oranje veel succes".

Alle andere trams en bussen van GVB rijden in de vaste huisstijlkleuren van het OV-bedrijf. Vier jaar geleden heeft GVB besloten alle reclames van trams en bussen te verwijderen ten behoeve van de herkenbaarheid van het openbaar vervoer in de hoofdstad. De EK-tram is een bijzondere tram voor een bijzondere gelegenheid. GVB benadrukt hiermee - naast allerlei andere initiatieven – de verbondenheid met Amsterdam en alles wat daar leeft.

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2096, 2118, 2126, 2128-2130.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor een tweede aanpassing: 2140, 2143, 2142, 2144, 2145.

Bij Siemens in Düsseldorf staan thans voor schadeherstel alleen nog de 2203.

Metro/Sneltram

CAF-stellen 95 en 97 kwamen weer in dienst in de kleuren wit en blauw. In de werkplaats staat de 98 voor de metamorfose en in de oude kleuren rijden nog rond de 99, 100, 104 en 106. In de HWR staat momenteel BN-stel 63 voor draaistelrevisie. De mestrotellen 3 en 12 kwamen na een lang verblijf in de Lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg weer in dienst.

Ingezonden brief

Ik vind het commentaar in HOV-RN van mei 2008 over de Noord/Zuidlijn wat eenzijdig.

Bij het referendum over de aanleg heb ik tegen gestemd. Misschien zou ik nu aarzelend voor stemmen. Het verschil komt door het lezen van ondermeer die OV-visie (de Amsterdamse bijdrage aan de discussie binnen de Stadsregio).

Amsterdam voorziet een verkeersinfarct en slechte luchtkwaliteit, twee geweldige dompers op het streven van het huidige gemeentebestuur om de stad in allerlei opzichten aantrekkelijker te maken. Een deel daarvan is het belangrijker maken van station Zuid, enerzijds als stopplaats van hogesnelheidslijnen in plaats van CS, anderzijds als plek op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Dan biedt, naar ik begrijp, juist de Noord/Zuidlijn een snelle verbinding tussen die beide belangrijkste treinstations (en punten daartussen), en ook nog eens een snelle verbinding met enerzijds Noord, anderzijds Amstelveen. (In combinatie met die ongelukkige OV-chipkaart maakt het dan minder uit, of je op Zuid of op Centraal aankomt, zelfs al staat je fiets bij het andere station.)

Doortrekken van Amstelveen naar Schiphol (Oost) lijkt me kwestie van "ja, maar hoe". Doortrekken van Amsterdam-Noord naar Purmerend lijkt me een zaak van lange Purmerendse adem: waarom zou je fijnmazige rechtstreekse verbindingen opofferen voor een grofmazige met overstappen? Het openhouden van de mogelijkheid van doortrekken naar Zaandam lijkt mij een gemiste kans, maar ik ben er niet zeker van. Die maaswijdte zullen we altijd scherp in het oog moeten houden, want bij de keuze ten gunste van een vervoermiddel met hoge capaciteit (en dus kosten) ligt vergroving van het net (als beperking van de kosten) op de loer. Kortom, ik ben gaan begrijpen dat de lijn meer gewenst is dan ik destijds dacht.

Maar dat is de ene kant. De kosten zijn de andere. Het is in de bouw gebruikelijk dat de bouwheer (opdrachtgever) de kosten onderschat. Het is tevens gebruikelijk, dat overheden die kostenrisico's op elkaar willen afwentelen. In dit geval is Amsterdam volgens mij iets te goedgelovig geweest, en zal daarvoor terecht zelf moeten opdraaien: wat hebben de belastingbetalers in bijvoorbeeld Bloemendaal of Winschoten aan deze lijn?

Of dan iedere Amsterdammer meebetaalt, slechts de gebruikers van de Noord/Zuidlijn, of dat er "tafelzilver" verkocht wordt of dat op andere uitgaven of investeringen bezuinigd wordt, dat wordt een pijnlijke keuze. Een deel van de meerkosten was wellicht te verwachten. Maar sommige dingen waren onvergelijkbaar, zoals de tafelconstructie onder CS en bepaalde aspecten van het woud aan heipalen (daar en langs het Damrak). Niet voor niets was er eerst geen verzekeraar te vinden voor het project.

Ook het overstappen blijft een punt van aandacht: sommige stukken in de OV-Visie over "ontvlechten" komen mij voor als "treintjes laten rijden" in plaats van "mensen vervoeren". Wethouder Herrema kent inmiddels de bedenkingen. Het overstappen op station Buikslotermeerplein heeft mede ten doel, het aantal bussen in de binnenstad te verminderen. Terecht of niet, invoering daarvan in 2013 staat los van eventueel uitstel van ingebruikname van de rest van de lijn. (Het busstation op het Stationseiland blijft evengoed hard nodig.)

Ik weet uit ervaring, dat ondermeer wethouder Herrema openstaat voor kritiek. Maar kritiek die begrip toont voor de afwegingen die hij moet maken heeft meer kans dan eenzijdige praat.

Chris Laarman

ROTTERDAM

RET naar de Stadsregio

De Rotterdamse gemeenteraad doet afstand van de RET. Na 130 jaar draagt de gemeente Rotterdam formeel de zeggenschap over aan de Stadsregio, het samenwerkingsverband van gemeenten in de Rijnmond. Hiermee voldoet de Rotterdamse raad aan de voorwaarden voor de onderhandse aanbesteding van het openbaar vervoer in deze regio aan de RET. Als dit niet was gebeurd had de RET in een openbare aanbesteding moeten concurreren met grote buitenlandse bedrijven als Arriva en Veolia.

Rotterdam stelt Ov-verbod in

De gemeente Rotterdam stelt met ingang van 1 juni een Openbaar Vervoerverbod in. Dat hebben burgemeester Opstelten en Ad van Bavel, directeur exploitatie RET, op 14 mei bekendgemaakt. Als eerste wordt het OV-verbod op tramlijn 2 toegepast. De aanleiding was een reeks incidenten op deze tramlijn begin dit jaar. In het najaar volgt een evaluatie van het OV-verbod. De gemeente Rotterdam, openbaar vervoerbedrijf RET, politiecurs Rotterdam-Rijnmond en het Openbaar Ministerie hebben op deze dag een intentieverklaring ondertekend.

De gemeente Rotterdam voert als eerste gemeente een OV-verbod in. Het gaat om een maatregel tegen overtredingen zoals geweldadige vernielingen, spugen, bedreiging en geweld van of tegen RET-personeel en/of reizigers. Aangehouden overtreders mogen gedurende een bepaalde periode geen gebruik maken van een of meer bus-, tram- of metrolijnen. Het reisverbod varieert van minimaal twee weken tot maximaal 2 maanden.

Bijzondere opsporingsambtenaren van de RET en de politie zorgen voor handhaving. De RET legt het verbod op. Bij overtreding van het OV-verbod vindt altijd vervolging door het Openbaar Ministerie plaats ('lik op stukbeleid').

Naast het OV-verbod zijn er ook andere maatregelen genomen om de orde op tramlijn 2 te herstellen. Het gaat dan om extra politieursurveillance, inzet van een videoteam en acties preventief fouilleren. De RET heeft op lijn 2 een vast team van bestuurders en conducteurs ingezet en toezichthouders zowel in uniform als in burgerkleding. Verder zijn er bewakingscamera's in de tram en op de halte Hillevliet en Putsebocht. (RET)

Afspraken over veiliger vervoer

De RET heeft eind mei een akkoord ondertekend met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Het akkoord omvat onder meer de communicatie op alle metrostations en de sporen van het vervoerbedrijf. Het tot stand komen van het zogenoemde communicatienetwerk C2000 is hiermee afgerond. Het project – Special Coverage Location C 2000 – heeft ruim 3,5 jaar geduurd en is het grootste ondergrondse netwerk in Nederland. Met de voorziening is bijna vier miljoen euro gemoeid. De RET en de Veiligheidsregio tekenden ook een overeenkomst die reizigers, personeel en hulpverleningsdiensten een veilig vervoer garandeert.

Infrastructuur en exploitatie

In verband met de slechte toestand van de sporen ter hoogte van Station Noord geldt voor de lijnen 4 en 8 een snelheidsbeperking. In de richting Molenlaan is er een snelheidsbeperking van 5 km/u en in de richting Marconiplein 15 km/u.

Op 25 mei werden ter gelegenheid van het Dunya-festival extra trams ingezet tussen het Centraal Station en het Droogleeveer Fortuynplein v.v. onder lijnnummer 18 met op de digitale richtingfilms de tekst "Dunya".

Op 7 juni was er een Braderie op de Beijerlandsebaan. De lijnen 20 en 25 reden vanaf aanvang dienst tot ca. 20.00 uur de gebruikelijke omleiding via de Hillevliet en Putselaan v.v.

I.v.m. werkzaamheden aan het spoor en de bovenleiding in de Jonker Fransstraat rijdt lijn 8 van 16 juni t/m 6 juli een omleiding via de Goudsesingel – Boezemweg – Boezemstraat - Pijperstraat en Crooswijksestraat.

Uit een studie van de projectgroep Ridderkerklijn blijkt dat het oorspronkelijke voorkeustracé als beste uit de bus komt. Deze route loopt via de sportvelden van RVVH en de Koninginneweg naar het gemeentehuis / Centrum. Varianten via de Populierenlaan (te duur) en Hovvstraat (negatieve effecten voor de omgeving) hebben te veel nadelen.

Nadat het enige tijd stil was rond de plannen voor een tramplussverbinding via de Willemsbrug kwam dit project onlangs weer in het nieuws in het kader van het ambitieuze „binnenstadsplan” waarbij voetgangers meer prioriteit krijgen t.o.v. het autoverkeer. Hierdoor wordt het belang van het openbaar vervoer groter. Voor automobilisten wordt een aantal P+R terreinen aangelegd aan de rand van de stad waarna met het openbaar vervoer snel naar het centrum kan worden gereisd. In dit kader past een tramplussverbinding via de Willemsbrug om het tramverkeer beter te verdelen over beide bruggen.

Nieuwe metrorijtuigen

In de eerste helft van mei maakte het nieuwe rijtuig 5501 de eerste proefritten op het emplacement 's-Gravenweg. Het rijtuig mocht het emplacement echter nog niet verlaten omdat de ATB-installatie nog niet volledig in bedrijf was. Het rijtuig kreeg een bijzondere uitmonstering. Alle ruiten zijn beplakt met foto's van reizigers en RET-medewerkers, daarnaast zijn er symbolen op het rijtuig aangebracht die gebruikt worden bij autobotsproeven. Op de voor- en zijkanten is de tekst "Testvoertuig" aangebracht. In de nacht van 15 op 16 mei werd rijtuig 5502 overgebracht naar Rotterdam. Omstreeks 7.00 uur werd het rijtuig bij de Waalhaven afgeleverd. In een eerder stadium onderging dit rijtuig enkele proeven in de klimaatkamer in Wenen. In de nacht van 16 op 17 mei werd de 5502 al overgebracht naar de remise 's-Gravenweg. Het metrorijtuig is reeds voorzien van een interieur met bloedrode gestoffeerde bankjes. In de week vanaf 19 mei werden met de 5501 de eerste testritten op de hoofdbaan gemaakt. In eerste instantie werden er vanaf het emplacement 's-Gravenweg korte ritjes gereden naar het station De Terp in Capelle a/d IJssel, maar kort daarna werd ook naar andere delen van het metronet gereden. De komende weken wordt er ook nog steeds 's

nachts getest waarbij ook de 5502 zal worden ingezet. De 5502 is inmiddels van dezelfde bestickering voorzien als de 5501. Begin juni zou het gehele metronet door de nieuwe rijklijnen aangedaan moeten zijn, met uitzondering van de Randstad-Rail Erasmuslijn. Op woensdag 4 juni arriveerde het nieuwe metrorijtuig 5503 bij de lijnwerkplaats Waalhaven. Het werd de volgende dag opgehaald door de 5411 en 5301 en overgebracht naar de 's-Gravenweg. (RM)

Proef met camerasysteem

De metrorijtuigen 5301, 5330, 5335 en 5338 zijn bij wijze van proef voorzien van een camerasysteem binnen het voertuig. Deze rijtuigen hebben hiervoor aanpassingen gekregen aan de automatische koppelingen, waardoor niet gekoppeld mag worden met ander materieel, dit om eventuele schade aan de koppelingen te voorkomen.

Wanneer de proef slaagt, worden ook de andere rijtuigen van de series 5301-5363 en 5401-5418 voorzien van een dergelijk systeem. Door het invoeren van camerabewaking kan in de nabije toekomst ook de situatie in de metrorijtuigen bekeken worden, nadat bijvoorbeeld een incident heeft plaatsgevonden. De rijtuigen van de serie 5200 worden niet meer voorzien van een camerasysteem. (RM)

Stichting RoMeO

Motorrijtuig 504 kwam gereed na een revisie en een schilderbeurt. Het kreeg tevens de vernieuwde dakreclame van Diergaarde Blijdorp zoals op de 537.

Op 16 mei om 13.00 uur derailde motorrijtuig 373 op het Vecom-wissel Burg. v. Walsumweg linksaf Oostplein met het tweede en derde truckstel. Ook de pantograaf werd beschadigd. Lijn 21 reed vanaf de Coolsingel weer terug naar Schiedam en vanaf De Esch werd er gereden tot het Oostplein. Nadat de 373 door de firma Tieleman was herspoord, werd deze vervolgens door motorrijtuig 805 weggesleept. De 373 werd daarna snel hersteld en kwam samen met de 368, 1605 en 1628 weer op straat in verband met een grote rondrit.

Na afloop van de „Schindlerdag” op 25 mei, waarbij de nadruk dit keer op de Allanstellen lag, werd er door het Allantramstel 123 - 1042 een uitgebreide rondrit gereden waarbij veel trajecten werden aangedaan die in het verleden door deze stellen werden bereden.

Materieel

Metro/sneltram: In mei keerde de 5333 na revisie in de Centrale Werkplaats Kleiweg weer terug naar de Waalhaven. De 5331 ging op 19 mei per spoor in omgekeerde richting voor revisie. De 5232 is bij wijze van proef voorzien van een rookmeldinstallatie.

Tram: Motorrijtuig 2043 staat reeds vanaf 4 februari 2008 buiten dienst en wordt in remise Hilledijk voorlopig gebruikt als plukwagen.

Reclames: mr. 726 kreeg reclame in lichtblauw/lichtgroen voor „Tictac” ; mr. 737 in wit, voor een kledingmerk, terwijl mr. 2027 een veelkleurige reclame kreeg voor de nieuwe RET veerdienst van Hoek van Holland naar de Maasvlakte.

Nieuws per datum

16/05: Motorrijtuig 812 werd gesignaleerd op lijn 2.

19/05: Motorrijtuig 812 opnieuw in dienst, nu op lijn 25. Omdat het rijtuig nog oude richtingfilms heeft en lijn 25 daarop niet voorkomt, werd gereden onder lijnnummer 15.

19/05: 19.55 uur, 2-847 richting Charlois een zware aanrijding met een personenauto op de kruising Randweg/Breeplein. De auto kwam na de aanrijding op de rand van de kademuur van de singel aan de Randweg tot stilstand. Omleingen: lijn 2 via de Laan op Zuid naar het Willemsplein, de lijnen 20 en 25 via de route van lijn 23 naar de Rechter Maasoever, richting Zuid lijn 20 driehoeken bij de Beukendaal en lijn 25 via route lijn 23, Spinozaweg en aan het einde van de Beukendaal linksaf naar Carniselande.

20/05: Beijerlandse laan van ca. 15.45 t/m 17.00 gestremd door een uitlaande brand in de Zuidpolderstraat; de lijnen 20 en 25 werden omgelegd via de Putselaan.

21/05: 10.00 – 10.45 uur, stroomstoring in het centrum van Schiedam. De lijnen 21 en 23 vanaf de Woudhoek en Holy niet verder dan de Prinses Beatrixlaan en vanaf Rotterdam tot het Marconiplein.

30/05: om ca. 9.00 uur derailde mr. 2050 op het wissel 2^e Rosestraat/ Beijerlandse laan. De lijnen 20 en 25 tot ca. 9.35 via de route van lijn 23 omgelegd.

01/06: om ca. 11.15 verspeelde mr. 2047 van lijn 20 de beugel op de Mauritsweg richting Schiebroek, waarbij ook de bovenleiding brak; tot 18.15 waren er diverse omleidingen: de lijnen 8, 20 en 25 via Weena - C.S. - Weena; lijn 7 werd ingekort tot C.S.; lijnen 21 en 23 reden alleen Woudhoek resp. Holy naar Marconiplein en de Esch- Oostplein resp. Beverwaard - Willemsplein. Doordat er ook nog voetbaltrams reden ,lijn 29, ontstonden bij het Hofplein flinke vertragingen in het tramverkeer.

02/06: rond 13.40 verspeelde mr. 718 van lijn 4 de beugel bij het Marconiplein. Lijn 8 werd ingekort tot de Pelgrimsstraat en lijn 4 reed naar Spangen. De lijnen 21 en 23 konden normaal blijven rijden. Rond 15.20 was de toestand weer normaal.

02/06: 14.00 – 15.00 uur: lijnen 2 en 20 keerden bij Beukendaal – Gr. Zoom. De 840 (lijn 2) was gederaildeerd ter hoogte van Thialf (bij ept. Lijn 20).

03/06: op deze dag ontspoorde mr. 712 van lijn 2 twee keer op hetzelfde punt: rond 14.30 met de 2^e truck bij de Reijerdijk en om 19.25 op de zelfde plaats . Duurde de eerste keer de stremming tot 15.15 waarbij de lijnen 2 en 20 werden ingekort tot de Beukendaal, de tweede keer was de route slechts 20 min. gestremd en konden de lijnen 2 en 20 nog wel

keren in de eindpuntlus Reijerdiijk. Terstond werd ter plekke een snelheidsbeperking van 5 km/h ingevoerd waarna in de nacht een spoedreparatie plaatsvond.

07/06: i.v.m. een braderie op de Beijerlandse laan werden de lijnen 20 en 25 omgelegd via de Hillevliet en Putselaan.

D E N H A A G

Infrastructuur

In de Hofwijckstraat worden de tramsporen weer herlegd. De Hofwijckstraat is een klein straatje tussen het Stationsplein en de Rijswijkseweg. Van oudsher lagen hier tramrails. Een aantal jaren geleden is het spoortje enige tijd gebruikt voor een verkorte tramdienst met passagiers van de lijnen 12 en 16. Door de bouw van het Strijkijzer moest ook de tram hier het veld ruimen. Met de oplevering van het Strijkijzer komen de tramsporen dus weer terug. Opvallend detail is dat het spoor vanaf de Rijswijkseweg richting Station Hollands Spoor erg dicht langs de nieuwbouw gaat lopen. Omdat het hier om dienstsporen gaat is dat probleem niet zo erg groot maar oppassen zal het wel worden voor de trambestuurders op die plek.

In de periode van zondag 4 mei 2008 tot en met donderdag 8 mei 2008 en zondag 25 mei 2008 tot en met donderdag 29 mei 2008 vonden op de trajectdelen Centraal Station - Ternoot en Centraal Station - Beatrixkwartier na 22:00u werkzaamheden en testen aan de spoorbeveiliging plaats. Hiervoor werd gebruik gemaakt van testtrams (zowel GTL als RandstadRail). Dit betekende dat er na 22:00u tot einde dienst voor de lijnen 2, 3, 4 en 6 omleidingen van kracht waren. Er werd onder andere gereden over de nieuwe calamiteitenbogen bij de Laan van NOI door de GTL's en de RandstadRailwagens reden vanuit Zoetermeer tot station Laan van NOI en vanuit Den Haag Zuid tot aan de Monstersestraat.

Per 28 mei jl. is de nieuwe halte Brasserskade van tramlijn 1 en straks tramlijn 8 ingebruik genomen. Er werd ook nog gestopt aan de halte Vrijebanselaan. De oude halte Brasserskade is door de HTM voorzien van een papertje dat deze m.i.v. heden opgeheven is, maar er stonden toch nog mensen te wachten.

Werkzaamheden rond halte Burgemeester Hovylaan van tramlijn 2. Haltes zijn compleet verwijderd en de tram maakt geen stop meer daar voorlopig. De haltes worden aangepast volgens de RandstadRail norm.

Onlangs begonnen de breekwerkzaamheden aan de Schedeldoekshaven. Het betreft spoorvernieuwingen. In de ochtend- en avondspits berijdt lijn 10 deze sporen. Het overige tramverkeer zal dus niet veel last ondervinden van de werkzaamheden. De bussen zijn verplaatst vanaf de vrije tram-busbaan naar de autoweg.

3105

De 3105 rijdt al enige tijd rond zonder lijn en bestemmingsaanduiding. Achter de voorruit ligt een vel papier met daarop het lijnnummer. Aangezien de tram meestal op de lijnen 15 en 16 rijdt, wordt bij Centraal Station het papier gewisseld. Veel passagiers vragen aan de bestuurder welke lijn het betreft. Kennelijk is het niet eenvoudig om de digitale aanduidingen snel te repareren.

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

Dagelijks 75.000 reizigers in Randstadrail

Randstadrail heeft dagelijks op een werkdag gemiddeld 75.000 reizigers. Dat stelt HTM op basis van tellingen die gedurende de maand maart zijn uitgevoerd op de Randstad-rail-lijnen 3 en 4.

HTM is zeer tevreden over de aantallen reizigers. De onderzoekers telden voor het onderzoek alle in- en uitstappers tussen 6.00 en 22.00 uur. Bij de tellingen is onderscheid gemaakt tussen het 'binnengebied' van Randstadrail 3 en 4 (het traject Loosduinen/De Uithof – Centraal Station Den Haag) en het 'buitengebied' (het traject Beatrixkwartier – Zoetermeer). In het binnengebied werden dagelijks circa 48.000 reizigers geteld en in het buitengebied ongeveer 27.000 reizigers.

In de maand september gaat de frequentie op beide lijnen nog verder omhoog. HTM verwacht dat hierdoor nog meer mensen gebruik gaan maken van Randstadrail.

Materieel

Op dinsdagavond 13 mei 2008 werd RandstadRail voertuig 4026 achter de remise Zichtenburg op De Werf opgeladen voor transport naar Duitsland. De 4026 werd door transporteur Van der Vlist overgebracht naar de ALSTOM vestiging in Stendal. Daar zal de schade, opgelopen bij een aanrijding op 7 april 2008 met een vrachtwagen, worden hersteld.

RandstadRail/Regiotram Groningen

De eerste RegioTram is woensdagavond 4 juni op een grote dieplader op de Grote Markt gearriveerd. Deze RandstadRailtram 4025 van de HTM bleef tot zaterdagavond 7 juni op de markt, als onderdeel van de publieksmanifestatie over de RegioTram in de Martinikerk. De tram is woensdag 4 juni in Assen deels voorzien van felgroene RegioTram bestickering. De dag erna werd de bestickering afgemaakt op de Grote markt zelf.

Donderdagmiddag 5 juni om 18.00 uur opende stuurgroepvoorzitter Karin Dekker, in het bijzijn van 75 speciale gasten, de RegioTram manifestatie bij de "echte" tram op de Grote Markt. Vanaf 19.00 uur gingen de deuren van de Martinikerk open voor publiek en gestaag kwam de bezoekersstroom tussen tram en kerk op gang. Vooral de 3D presentatie en de grote luchtfoto trokken de aandacht.

UTRECHT

Met ingang van september zet Bestuur Regio Utrecht extra trams in tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht CS. De stadsregio haalt trams uit Wenen naar de Utrechtse regio. De Weense trams gaan hier rijden tijdens de ochtend- en avondspits en zullen onderweg alleen de drukste haltes aandoen. Met als voordelen voor de reiziger: korter wachten en sneller reizen.

In de loop van het najaar laat Bestuur Regio Utrecht geleidelijk zes extra trams met elk drie wagens instromen op het drukke traject tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht CS. Met een lengte van 60 meter worden ze even lang als de huidige Connexion-trams. Elke tram biedt zitruimte voor circa 100 reizigers. Welke haltes de spitstrams gaan aandoen, wordt nog bepaald. Extra trams zijn op korte termijn nodig om stad en regio bereikbaar te houden en reizigers snel en comfortabel openbaar vervoer te blijven bieden.

Bestuur Regio Utrecht heeft besloten tot aanschaf van de Weense trams na onderzoek en praktijktesten in de Utrechtse situatie. Dit voorjaar haalde de stadsregio een tram 'op proef' naar de Utrechtse regio, onder meer om te kijken of aanpassingen nodig zijn om met name de hoge perrons aan te doen. De gehuurde proeftram blijkt goed inzetbaar. Samen met de Inspectie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zorgt BRU dat de trams veilig gaan rijden.

De tram beschikt over een eigen baan die intensiever kan worden gebruikt. De huidige trams worden al maximaal ingezet. Om op korte termijn in de toenemende vraag te kunnen voorzien, zocht Bestuur Regio Utrecht naar mogelijkheden door inzet van trams die elders al rijden. BRU koopt de trams van het Weense trambedrijf Wiener Linien. De trams rijden daar nu ook met hoge frequentie in stedelijk gebied. Het gaat om trams die relatief jong zijn en hun betrouwbaarheid hebben bewezen. De Weense trams komen op korte termijn beschikbaar omdat Wenen overstapt op materiaal dat ook geschikt is voor metrovervoer.

Bestuur Regio Utrecht signaleert een forse toename in het tramvervoer. Nu al telt de tram op een doordeweekse dag zo'n 35.000 instappers. 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. Ook ontstaat extra vraag naar tramvervoer, als gevolg van geplande werkzaamheden in het Stationsgebied, de verbouwing van de OV-terminal (met trein- en busstation als belangrijke overstapplaatsen) en aanpassingen van de wegen in Utrecht West.

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.

Over de tijdelijke inzet van Weense materieel in Amsterdam leest u meer bij de rubriek Amsterdamse nieuws.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

Bij VDL in Valkenswaard en Veldhoven staat een flink aantal oude lijnbussen. Te Veldhoven stonden op 8 juni: Pouw ?, Connexion Tours BF-ZB-77, Sales-Lentz B 0655, Connexion 2071, 2148, 57??, MIVB 8398, Simon 684, Novio 622, 632, BBA 364, Jack de Kort BV BZ-49-XD, Arriva 4259, Milot 92 (ex GVB 426) en GVV 531. Er staat ook nog een drieassige Procity-demo.

Bij de vestiging in Valkenswaard stonden er iets meer: De Lijn 2791, 2794, 2802; BBA VF-29-HY, 366-368, 370, 374, 375, 377-379, 446, 448, 453, 488, 492, 559, 717, 724, 821, 8??, 823, 965, 9901; Connexion 2024, 9016, 9017, 9023, 9025, 9034; Hermes 9021, 9037; GVV 521, 532, 538, 543, 548, 550, 559, 560, 563-566, 570, 572, 575; Novio 601, 602, 606, 609, 610, 620, 623, 633, 634, 635, 638, 643, 644, 703, 705, 706, 711, 715; SBM 347, 821; Vreebos ex Connexion 2073. Opvallend was een groot aantal Brusselse Van Hool's van de MIVB: 8335, 8361, 8368, 8388, 8396, 8410, 8416-8418, 8424, 8427, 8430, 8431, 8434, 8439, 8444, 8450, 8452, 8461, 8463, 8464, 8468, 8469, 8474, 8475, 8477, 8480.

Stakingen

Nadat van 20 tot 22 en van 27 tot 29 mei alleen in de spits werd gereden, ligt het streekvervoer in grote delen van het land sinds 1 juni al bijna twee weken stil. De vakbonden voeren actie voor een goede cao. Zij willen onder meer een loonsverhoging van 3,5 procent, afspraken over sociale veiligheid voor chauffeurs (en passagiers) en een betere beloning van jonge chauffeurs. Oudere chauffeurs moeten hun doorbetaalde pauze behouden.

Vervoersbedrijven Arriva, Veolia Transport en Connexion willen echter niet verder gaan dan 1,2 procent loonsverhoging verspreid over een aantal jaar en een dertiende maand, echter met inlevering van een kwartier betaalde pauze, 17 ATV-dagen en een eindejaarsuitkering van 0,65 procent. De late diensten beginnen eerder, de dagdiensten eindigen drie kwartier later. Gebroken diensten kunnen 13 uur lang worden en een beperkt aantal diensten zal 8,5 uur duren.

Nadat het streekvervoer plat kwam te liggen werd Klaas de Vries als adviseur ingesteld, die van mening was dat de oplossing van het conflict zou liggen bij de overheid, die de vervoersbedrijven zou moeten tegemoetkomen bij de hogere brandstofprijzen en de bezuinigingen bij het openbaar vervoer zou moeten terugdraaien.

Na een kort geding oordeelde de rechter dat in de drie noordelijke provincies Drenthe, Groningen en Friesland de algehele staking en de daardoor ontstane overlast niet in verhouding stond met de zwaarte van het conflict. Daarom rijden er daar vanaf 12 juni weer bussen in de ochtend- en avondspits.

Arriva

Tijdens de busstaking in het streekvervoer reed er met behalve bij de volgende uitzondering geen Arriva-bussen: stadsdiensten van Dordrecht en Oss, buurtbussen in Brabant, Rivierenland, Groningen (m.u.v. buurtbus Appingedam) en Drenthe, lijnen 44,

72, 74, 165, 166 in Brabant en Rivierland, de servicebussen in Assen en Hoogezand en bussen op Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. De chauffeurs op deze bussen rijden of onder een andere CAO, bij een ander bedrijf of vrijwillig (buurtbus).

Op 21 mei raakte de Arriva Touring 412 (ex Arriva 4842) te water in Groningen. De buschauffeur was aan de Hoger der A uitgestapt om te kijken of hij een bocht kon maken. De bus stond kennelijk niet goed op de rem, want na enkele seconden reed de bus rechtdoor de Aa in, waarbij het voorste gedeelte van de bus geheel onder water kwam te staan. Het is nog niet bekend hoeveel schade de electronica heeft opgelopen; de voorzijde van de bus schijnt slechts lichte schade te hebben gehad. Gelukkig waren er geen reizigers in de bus aanwezig; het zou dan wel eens een veel ergere afloop gehad kunnen hebben.

Het gratis openbaar vervoer in Purmerend is een doorslaand succes. Sinds januari kunnen marktstedelingen op koopavonden, zaterdag en koopzondagen binnen de stadsgrenzen gratis met de bus. De bezettingsgraad van de Arriva-lijndiensten is daardoor gigantisch gestegen. Dat blijkt uit een tussentijdse evaluatie. Arriva keek in april op zaterdag naar het aantal reizigers op de 'stadslijnen' 101, 102 en 105.

Arriva verdwijnt uit Zuid-Oost Friesland, omdat het zich niet opnieuw heeft ingeschreven voor de concessie die eind dit jaar start. In Heerenveen staat nog altijd het hoofdkantoor van het bedrijf, dat dan echter vanaf volgend jaar alleen nog te bereiken zal zijn met de concurrent.

Op Terschelling rijdt reeds enkele weken de voormalige Connexxion 9045 in Midnet-kleuren. De bus is gehuurd van Womy samen met de 9042 en 9046. Opgelegd zijn de 155 en 1154.

Connexxion

Bij het in het vorig nummer gepubliceerde kentekenoverzicht moet worden vermeld dat de 3999 definitief is afgevoerd na de botsing met een vrachtwagen.

Tijdens de busstaking in het streekvervoer reed er met behalve bij de volgende uitzondering geen Connexxion-bussen: lijn 491 (Den Haag-Duinrell), Noord- en Zuidwest Friesland (m.u.v. stadsdienst Leeuwarden), Schiphol Sarnet-pendel tussen P30 en P40 en Texel. Rond Emmeloord, Haarlem, Bolsward, Joure, Uithoorn, Zaandam en Zeeland reed slechts een deel van de bussen.

Op 28 mei 2008 is bij VDL Berkhof de eerste Ambassador voor de nieuwe concessie BRU Utrecht de fabriek uitgereden. Het is de eerste van 142 van deze bussen die worden gebouwd in de fabrieken in Heerenveen en Valkenswaard. De voertuigen, die voldoen aan de EEV-milieunorm en daarmee een bijdrage leveren aan het terugdringen van de luchtverontreiniging, hebben een opvallende geel-grijze kleurstelling gekregen die doet denken aan het oude streekgeel.

De bussen zijn aangeschaft door Connexxion, die met het concessiehouder (Bestuur Regio Utrecht) is overeengekomen dat bij de volgende aanbesteding deze bussen door de nieuwe vervoersmaatschappij worden overgenomen. Deze constructie is bedacht omdat de bussen een langer leven hebben dan de concessieduur bedraagt.

Sinds mei rijden de trolleybussen in Arnhem op groene stroom. De bussen worden hierdoor nóg milieuvriendelijker, omdat ze al geen schadelijke stoffen uitstootten. De 6 gigawattuur die de trolley's jaarlijks verbruiken is afkomstig van een aantal waterkrachtcentrales in Noorwegen.

De Gemeente Arnhem wil op deze manier de trolleybus zo milieuvriendelijk mogelijk maken. Een ander, waarschijnlijk effectievere oplossing voor de milieubelasting in de stad is het inrijverbod voor vervuilende vrachtwagens in deze hoofdstad van Gelderland.

De 4002 is een extra MAN voor de concessie Amstelland-Meerlanden. De wagen draagt het kenteken BT-RX-32. Afgevoerd naar Caneças, Portugal is de 7157. De bus rijdt daar ook in een wit-gele kleurstelling, echter in andere vorm. De wagen draagt het kenteken 99-FM-68. De 9030 rijdt rond in Lissabon vanuit depot Santa Iria. De 422 is gezien in Novgorod, Rusland; de 3988 in de Ardennen bij Durbuy. Geëxporteerd naar Duitsland zijn de 9020, 9022, 9024, 9035, 9036, 9039 en 9040. Deze gelede Aliances uit Almere gaan rijden bij Vogt in Detmold. De 8016 voorzien van Transdev-logo's en witte kentekens. Wat er verder met deze wagen gaat gebeuren is onbekend.

Bij De Wilg in Hamont, Achel is de Connexxion 2455 gespot. Deze bus brandde op 23 januari 2007 gedeeltelijk af en werd daarna overgebracht voor herstel naar België. Gezien de huidige staat van de bus lijkt de kans op een rijdend tweede leven echter klein. Ambassador 1752 staat bij de TSN in Apeldoorn waar wordt onderzocht of herstel van brandschade lonend is. Op 31 mei stonden opgelegd in Haarlem de 2296, 2322, 2324, 7165, 7167, 7176, 7183, 7185, 7274, 7317, 7328, 8010, 8072, 8073, 8074 en 8079.

De 1202 maakt in opdracht van de provincie Gelderland een promotietour voor het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking in de regio's Ede, Apeldoorn en Achterhoek. Hierbij wordt voorlichting gegeven over welke mogelijkheden het OV biedt en krijgen mensen een demonstratie over diverse aanpassingen aan bussen voor het vervoer van bijvoorbeeld rolstoelen. Tot en met februari volgend jaar kan deze doelgroep gratis gebruik maken van de bussen (en sommige treinen) in hun regio.

GVB

Op 24 mei werd de 563 aangereden door een automobilist die de bus op de IJdoornlaan over het hoofd zag. De auto reed in de op de geleiding.

De oude gelede bussen die nog in opslag stonden bij Overamstel zijn begin juni afgevoerd.

Gelderesch Reizen

De Gelderesch Reizen 26 (ex DVM 3577), die vorig jaar bij het bier-, muziek- en crossevenement Zwarte Cross niet mee kon doen aan een racewedstrijd, is door Gelderesch Reizen grondig verbouwd. Van de hele opbouw is nu alleen de cabinen nog over, terwijl de bus is ingekort. Wie op Youtube zoekt naar "zwarte cross 2008" kan het brouwsel alvast tijdens proefritten aanschouwen.

GVU

De van Connexxion overgenomen bussen rijden vooral op spitslijn 13 maar zijn ook gezien op onder meer lijn 28 en 30. Tijdens de stakingen bij Connexxion zijn de groene bussen van Connexxion niet ingezet om geen irritatie bij reizigers op te wekken. Als vervanging werden voornamelijk A300-bussen ingezet series 4060-4084 en 4086-4106.

De ook van Connexxion overgenomen 1305 heeft een nieuwe kleurstelling gekregen. De bus is geheel GVV-donkerblauw met enkele tekeningen op de zijkant. De 1305 vervangt de CSA-2 42.

Een deel van de buiten dienst gestelde Volvo's is overgebracht naar VDL Valkenswaard. Daar stond ook nog een aantal Volvo's van vorige buitendienststellingen.

Hermes

Bij een technische controle in Eindhoven zijn op 1 juni jl. tien van vijftien bussen van vervoersbedrijf Hermes afgekeurd. De Inspectie Verkeer & Waterstaat eist dat in totaal 35 van de 78 bussen van het bedrijf opnieuw worden gekeurd voordat ze weer passagiers mogen vervoeren. Tegen het bedrijf is proces-verbaal opgemaakt, meldt de inspectie zondag.

Bij de controle, samen met het Korps Landelijke Politiediensten en de verkeersdienst RDW, werden gebreken bij de reminrichting, wielophanging en stuurinrichting geconstateerd.

De bussen waren voor het merendeel minstens vijf jaar oud. De bussen waren vooraf geselecteerd aan de hand van een risico-analyse.

Nog de rest van het jaar blijft de bus in Helmond gratis voor ouderen en kinderen. Op zaterdag is de bus voor iedereen gratis. Dit heeft de gemeente besloten na een enquête, waar werd gevraagd naar de mening en bekendheid van het project bij Helmondse inwoners.

HTM

Uit de Roemeense stad Bacau is in mei een aantal foto's verschenen van een twee- of drietal O405N van de HTM serie 800. Het is niet bekend welke bussen naar deze plaats zijn gegaan.

Jac. de Leeuw

De gelede BBA-er 857 is in dienst gekomen bij Jac. de Leeuw (Ospel). De bus rijdt in een mooie rood-witte kleurstelling en heeft een andere opvallende verandering ondergaan: de bus rijdt nu rond met blauwe kentekens, wat volgens het bedrijf beter past bij het uiterlijk van de bus. De auteur kan hem daar geen ongelijk in geven, maar legaal is het niet; alleen voor voertuigen van voor 1978 kan een blauw kenteken worden aangevraagd. De 857 is nieuwer.

Ook de BBA 562 en 563 rijden bij het bedrijf in dezelfde kleurstelling, overigens wel met gele kentekens.

Munckhof Reizen

Afgevoerd naar Bus & Coachtrade is de 518 (ex Hermes 4995). Binnenkort zou de 512 (ex Hermes 4993) moeten volgen.

Novio

Ook in 2009 mogen ouderen in Nijmegen en omgeving gratis met de bus. De proef is volgens wethouder Jan van der Meer een succes; dubbel zo vaak wordt er door de ouderen van de bus gebruik gemaakt. 25 procent van de ouderen laat de auto vaker staan. Volgens Van der Meer bestaat er wel de mogelijkheid dat het aantal uren waarop gratis kan worden gereisd zal worden ingeperkt. Nu kunnen de ouderen vanaf 9 uur 's ochtends gratis met de bus.

Vanaf 10 juni gaat er een buurtbus rijden op tussen Wijchen, Alverna, Hernen, Bergharen en Batenburg. Deze lijndienst 163 gaat gereden worden door 30 chauffeurs, die tussen 7 uur 's morgens en zes uur 's avonds elk uur vrijwillig een rondje door de plaatsen rijden. Om de reizigersstroom in de dorpen op gang te krijgen, zal elk kerkdorp in een estafette een week lang gratis van de bus gebruik kunnen maken.

Qbuzz

Nieuw op de Nederlandse busmarkt is het bedrijf Qbuzz, gevestigd in Amersfoort en opgericht door twee bestuurders van Connexxion; Rob van Holten en Leon Struijk. Het bedrijf, waarin de Nederlandse Spoorwegen voor 49 procent aandelen hebben, is nu nog in een opstartende fase maar heeft waarschijnlijk al een eerste concessie binnen omdat zij als enige heeft geboden op de concessie Zuid-Oost Friesland. Qbuzz wil ook meebieden bij de concessies Rotterdam Streek en Haaglanden.

Scheldestroom

De VX-66-XZ, de ex BBA 507, is verkleurd. De bus reed eerst in een blauwe kleurstelling van Scheldestroom; nu is de bus wit met blauwe logo's.

Texeltours

Op Texel, bij Texeltours, rijdt de voormalige NZH 8059. Dit is een cabrioletbus. Bij hetzelfde bedrijf rijdt ook een ex GVV Volvo, de 4568.

Taxi Centrale Renesse

De 90 (ex Connexion 3150) is verkleurd: de wagen is nu in de kleuren van Arriva uitgevoerd.

Veolia Transport

De Ambassadors voor Zeeuws-Vlaanderen (5368-5391) hebben de volgende kentekens:

5368	BT-XJ-07	5369	BT-XJ-11	5370	BT-XJ-12	5371	BT-XJ-13	5372	BT-XJ-15
5373	BT-XJ-16	5374	BT-XD-91	5375	BT-XD-93	5376	BT-XD-95	5377	BT-XD-97
5378	BT-XF-01	5379	BT-XF-02	5380	BT-XF-04	5381	BT-XF-06	5382	BT-XF-08
5383	BT-XF-09	5384	BT-ZB-28	5385	BT-ZB-31	5386	BT-ZB-33	5387	BT-ZB-36
5388	BT-ZB-38	5389	BT-ZB-39	5390	BT-ZB-40	5391	BT-ZB-43		

Omdat 24 bussen niet voldoende zijn voor de dienstuitvoering rond Terneuzen, blijft een drietal Citaro's in dienst. Een bijbestelling van drie Ambassadors gaat voorlopig niet door omdat VDL door de concessies in Utrecht en Eindhoven reeds een overvolle orderportefeuille heeft.

De ex 365 (een Alliance in T-bus blauwe kleuren) is gezien Kaunas, Litouwen.

BUITENLANDS STADSERVOER

Wegens vakantie van onze redacteur houdt u deze rubriek tegoed tot onze volgende editie. Wel plaatsen we een ingezonden bericht van één van onze trouwe lezers uit Australië.

Adelaide

Op vrijdag 16 Mei moest het tramnet gedurende het grootste deel van de middag stilgelegd worden toen het eindelijk eens flink ging regenen (het regent niet zo vaak in Adelaide) en de trams over de herfstbladeren gingen glijden en veel moeite hadden de lichte heuvel op North Terrace op te klimmen. Reden was dat uit zuinigheidsoverwegingen de Flexis zonder zandstrooiers waren besteld en afgeleverd, iets dat uw correspondent al opgevallen was. De oude H-Class wagens hebben wel zandstrooiers. Zandstrooiinstallaties zullen alsnog besteld en geïnstalleerd worden door Bombardier.

Op 16 Mei werd met mankracht zand op de rails gestooid om de noodzakelijke adhesie te verkrijgen.

Vanwege het onverwachte aangezwollen gebruik van de tramlijn (15% meer passagiers) heeft de tram nu de 'sardineblik express' als bijnaam verworven. Bestuurders rijden nogal (Amsterdams) pittig om de dienstregeling bij te houden.

In de spitsuren zijn passagiers flauw gevallen vanwege het gebrek aan ventilatie wat ook de dienst weer verstoord. De meeste wagens zijn inmiddels voorzien van aanvullende airco's

SPOORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Beursgang

Na het besluit van de *Bundesregierung* gaan de ontwikkelingen zoals verwacht zeer snel. Begin mei werd een voorstel voor de beursgang van DB aan de *Bundestag* gestuurd. Ondanks protesten van de oppositie, die vond dat er te weinig tijd werd gegeven om de voorstellen diepgaand te bestuderen, ging het parlement al op 30 mei akkoord. De duidelijke meerderheid van 355 "ja"-stemmen (op 612 zetels) was afkomstig van CDU/CSU en SPD, de oppositie stemde tegen of onthield zich van stemming. Het nu aangenomen overeenkomst regelt naast de vorming van de naar de beurs te brengen DB-dochter *Mobility & Logistics* (DB-ML) de verhouding tussen de Staat en DB Netze, dat als infrabeheerder op zal treden. Saillant detail is dat de overeenkomst alleen zegt dat de Staat een meerderheidsaandeel in DB-ML behoudt, waardoor het politieke maximum van 24,9% van de aandelen makkelijk is op te rekken. De SPD zag dit foutje tijdig in en wilde dit herstellen; CDU/CDU dreigde daarop ook met wijzigingsvoorstellen te komen. Omdat de *Bundestag* met 49,9% akkoord ging is dit nu in de overeenkomst opgenomen. Wel vermeldt het contract dat DB ML geen dochterbedrijven mag verkopen. DB Netze mag de infrastructuur exploiteren, maar wordt wel gebonden aan kwaliteitseisen. Wanneer de kwaliteit van het spoorwegnet niet aan deze eisen voldoet (en DB onvoldoende heeft geïnvesteerd) volgen boetes. Bovendien moeten toekomstige winsten die met het infrabeheer worden gemaakt met voorrang voor de verbetering van de infrastructuur worden ingezet. De opbrengst van de beursgang wordt anders verdeeld dan voorheen gepland was: twee derde deel mag DB investeren in de verbetering van het spoorwegnet en stations, alsmede de aanleg van geluidsschermen, het resterende derde deel vloeit in de staatskas.

DB zette tegelijkertijd met een noodgang de nieuwe structuur op. Op 15 mei werd besloten tot de oprichting van DB-ML, waarbij Hartmut Mehdorn als hoogste baas werd benoemd. Omdat Mehdorn ook de hoogste baas is bij de holding DB komt hij in de bijzondere positie zijn eigen meerdere te zijn. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat deze dubbelfunctie tot zijn verlate pensionering in 2011 zou voortduren. Tegen Mehdorns zin lijkt het er inmiddels dat hij één van beide functies al begin 2009 moet opgeven. Tegelijkertijd werd besloten om zo'n 30 dochterbedrijven van DB Regio op te richten en Norbert Hansen als directeur personeelszaken bij DB Holding te benoemen. Onderstaand meer over deze opvallende besluiten.

In de vorige editie meldden wij dat de *Länder* een eigen wetsvoorstel wilden indienen. Dit voorstel van de *Bundesrat* kwam op 23 mei gereed. De belangrijkste punten zijn een verplichting voor DB om alle regionale knooppunten minimaal 6 maal per dag met lange-afstandstreinen te bedienen, alsmede de minimum-kwaliteitseisen voor infrastructuur en stations. In het wetsvoorstel hebben de *Länder* zichzelf de mogelijkheid gegeven om (het beheer van) spoorlijnen en de bijbehorende stations aan andere partijen over te dragen. Daarnaast mag DB alleen spoorlijnen buiten gebruik stellen als de betreffende deelstaat daarmee akkoord gaat en DB

investeringsbijdragen terugbetaalt. De beursgang zelf wordt in het voorstel niet besproken; de *Länder* hebben daar in principe ook geen moeite mee. Het is nog niet bekend wanneer het voorstel in de *Bundestag* wordt besproken.

Norbert Hansen

Medio mei werd bekend dat de voorzitter van vakbond *Transnet*, Norbert Hansen, benoemd zal worden als directeur personeelszaken bij DB-Holding. Dit bericht deed veel stof opwaaien, want Hansen heeft de beursgang van DB altijd ruimhartig ondersteund. De overstap werpt een ander licht op de verleende steun en wordt door veel kranten gezien als een beloning van DB. Toen Hansen in een interview met boulevardkrant *Bild* ook nog eens meldde dat machinisten zo af en toe best eens een treincoupé zouden kunnen schoonmaken en een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen niet uitsloot was de boot helemaal aan. De vakbonden, GDL voorop, kunnen zijn bloed inmiddels wel drinken, wat toekomstige CAO-onderhandelingen in elk geval niet makkelijker zal maken. Dat DB-chef Mehdorn Hansen publiekelijk terugfloot hielp daar weinig aan.

Dochters

De aankondiging van DB om bij toekomstige aanbestedingen zoveel mogelijk met nieuw op te richten dochterbedrijven (zoals DB Heidekrautbahn) in te schrijven zorgde eveneens voor beroering. De vakbonden zien dit als een poging om onder de dure DB-CAO uit te komen. Vergeleken met de concurrenten betaalt DB namelijk zo'n 25% meer, terwijl de organisatie ook nog eens een stuk duurder is. DB gaf aan dat men met de huidige structuur en CAO nauwelijks kans maakt bij aanbestedingen van regionale treindiensten. De dochterbedrijven hebben een kleinere en goedkopere organisatie, waardoor men meer kansen maakt in deze lucratieve markt. Het regionale vervoer is voor DB namelijk één van de meest winstgevendende activiteiten. Dat het DB ernst is blijkt wel uit de gang van zaken bij de aanbesteding van de S-Bahn Bremen (zie aldaar). Ook de aankondiging dat DB met onderaannemers wil gaan werken (zie Mecklenburg-Vorpommern) deed de zaak geen goed. De vakbonden hebben aangekondigd de zaken nauwlettend te volgen en bij de eerste de beste schending van de CAO actie te gaan voeren.

Korte berichten rondom de beursgang

- SPD-parlementariër Martin Burkert maakt zich zorgen om de toekomst van het DB-museum in Nürnberg. Een museum levert immers nauwelijks geld op, waardoor private financiers zo'n activiteit maar al te graag afstoten. Burkert pleit ervoor het museum onder te brengen in de holding DB.
- Het bankenkwartet Deutsche Bank, Goldman Sachs, Morgan Stanley en UBS zal de beursgang van DB-ML wereldwijd begeleiden, een klus die ze flink geld gaat opleveren.
- Het samenwerkingsverband van beursgang-tegenstanders, *Bahn für Alle*, hield donderdag 29 mei haar (laatste) protestactie in de vorm van een *flash mob*. Er deden zo'n 60 mensen aan mee.
- De Russische spoorwegen RZD heeft bekend gemaakt uit strategische overwegingen een fors belang in DB-ML te willen nemen. Het omgekeerde is echter ook het geval. DB heeft interesse in de aandelen van RZD-dochter Transcontainer, waarvan 49% van de aandelen naar de beurs gaat. Het wordt er zo niet overzichtelijker op...
- In mei kwam naar buiten dat het detectivebureau *Network Deutschland* in opdracht van Deutsche Telekom (T-mobile) personen en eigen medewerkers had laten bespioneren. Omdat DB ook gebruik maakt van de diensten van Network Deutschland werd al snel vermoed dat DB ook dergelijke praktijken er op na hield. DB ontkende echter dergelijke opdrachten te hebben gegeven, waardoor de storm weer even snel luwde.

Overig DB-nieuws

Goederenvervoer (DB Schenker)

- DB Schenker wil binnen drie maanden starten met een regelmatige dienst tussen Duitsland en China. Vooreerst wordt gedacht aan een frequentie van twee tot drie treinen per week met een rijtijd van 15 dagen. Men verwacht een omzet van 10 tot 20 miljoen per jaar.
- Op 10 juni reed de eerste shuttle voor gecombineerd vervoer tussen Rostock en het Oostenrijkse Wels onder de naam "Danube Nordic Shuttle". De trein rijdt vooreerst twee maal per week.
- Het goederenvervoer per trein is het eerste kwartaal van 2008 met 5% gestegen ten opzichte van 2007. Het binnenlandse vervoer groeide het snelst, namelijk met 6,3%. Het grensoverschrijdende vervoer nam met 3,1% toe, het transitvervoer met 2,8%. Het containervervoer was met 8,5% de snelst groeiende vervoerssoort.
- De nieuwe onderhoudsregels die het EBA voor de assen van goederenwagens heeft aangekondigd dreigen een vervelend neveneffect te krijgen. Als norm voor de onderhoudstoestand wil men namelijk de nieuwoestand hanteren. Daar kunnen maar weinig wagens aan voldoen, zodat inwerkingtreding van deze eisen tot een stilstand in het goederenvervoer per trein zou leiden. DB Schenker is daarom naar de rechtbank van Köln gestapt om deze wat overdreven regelgeving een halt toe te roepen.

Overig nieuws

- Eind mei presenteerde DB haar zevende *Wettbewerbsbericht*, waarin de ontwikkelingen op de (spoor)vervoermarkt worden beschreven. Die ontwikkelingen zijn in Duitsland positief. Het goederenvervoer weet het marktaandeel van 17,3% ten opzichte van andere vervoerwijzen te behouden; de vrachtauto is met 70,5% veruit groter. Binnen het goederenvervoer per spoor verliest DB Schenker geleidelijk steeds meer marktaandeel aan de private vervoerders: in 2007 bedroeg het marktaandeel 80,4% tegen 83,6% in 2006. Desondanks groeide het Railion-goederenvervoer met 2,9%. Wanneer daarbij bedacht wordt dat het treinverkeer in 2007 geregeld stil lag door stakingen is duidelijk dat het goederenvervoer per trein aan een niet te stuiten opmars bezig is. In het reizigersvervoer gaat het, vooral als gevolg van de stakingen, allemaal wat stroever. Het aandeel van de trein in de totale mobiliteit groeide in 2007 met 0,1% naar 9,5%. Deze groei komt vooral op het conto van het regionale vervoer; in het langeafstandsvervoer nam het vervoer (en dus helemaal het marktaandeel) iets af. DB is in het vervoer over lange afstanden feitelijk monopolist, de activiteiten van Veolia (Interconnex) vallen vergeleken met DB in het niet. Anders is de situatie in het regionale vervoer waar DB ook in 2007 marktaandeel verloor aan concurrenten, maar blijft met 83,7% (2006: 84,8%) van de treinkilometers de dominante partij. Gemeten in reizigerskilometers is DB nog dominanter: 90,6% van de reizigers werden in 2007 door DB Regio vervoerd, in 2006 was dat nog 91,2%. U kunt alle gegevens rustig nalezen op:

http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht_2008.pdf

- Het reizigersvervoer is de afgelopen maanden sterk aan het toenemen. In de eerste vier maanden van 2008 groeide het aantal reizigers met 2,3%. De ICE vervoerde zelfs 3,1% meer reizigers. Oorzaak hiervoor zijn de gestegen brandstofprijzen.
- De inzet van de **ICE-TD**-treinstellen serie 605 op de diensten van Hamburg naar Denemarken lijkt een succes te worden. Het aantal reizigers is in het eerste kwartaal van 2008 met 20% toegenomen; tussen Hamburg en Kopenhagen nam de vraag zelfs met 75% toe.
- Het **City-Ticket**, een kaartje waarmee lange-afstandsreizigers naar en vanaf hun begin- en eindstation met lokaal vervoer kunnen reizen, bereikte een mijlpaal. Sinds 2003 zijn er 100 miljoen verkocht. Ook de Fan-BahnCard (zie pag. 114) doet het goed: in enkele weken werden er 150.000 aan de fan gebracht.
- De eigen TV-zender van DB, **Bahn-TV**, gaat zich toeleggen op uitzendingen via het internet. De uitzendingen via de satelliet worden met ingang van juli gestopt. Het internetportaal www.bahntv-online.de wordt uitgebreid met diverse nieuwe mogelijkheden.
- De aandelen die DB en Deutsche Bank hadden in telecommunicatie-bedrijf **Arcor** zijn verkocht aan Vodafone. Het aandelenpakket (26,4%) leverde € 474 miljoen op, € 330 miljoen gaan naar DB.
- Uit een onderzoek bleek dat Duitsers vooral de eigen auto als veiligste vervoermiddel beschouwen. Slechts 24% dacht dat de trein het veiligste was, 16% voelt zich het veiligst in het vliegtuig. *Allianz pro Schiene* haalde de echte cijfers maar weer eens uit de kast. De kans om te overlijden als gevolg van een ongeval met de auto 42 maal hoger als met de trein; de kans op verwondingen is zelfs 83 maal groter.
- Nog een onderzoek: *Allianz pro Schiene* onderzocht het *Nebenbahnsterben* en kwam tot de conclusie dat sinds 1990 een zesde deel van het spoorwagennet is verdwenen. Na Polen (een kwart van het netwerk opgeheven) is Duitsland daarmee Europees kampioen spoorlijnen opheffen. In de gehele EU kromp het spoorwagennet met 7%.
- Na de verkoop van het 1:1-model van de **transrapid** (zie pag. 151) hebben Siemens en Thyssen-Krupp hun Transrapid-consortium geliquideerd. De 38 medewerkers gaan terug naar de moederbedrijven.

Onregelmatigheden

- In de **Landbrückentunnel**, die na de ontsporing van ICE 885 geblokkeerd was (zie pag. 134), werd vanaf 13 mei één spoor weer in gebruik genomen, voorlopig met beperkte snelheid. Medio juni moet ook het tweede spoor weer in bedrijf zijn.
- Een volkstuurder dacht op 10 mei met zijn mini-tractor sneller thuis te zijn door in **Dortmund-Scharnhorst** even over de perons te rijden. Haastige spoed is bij het spoor nooit goed, want de tractor viel op het spoor en werd door een ICE overreden. De bestuurder kon zich tijdig in veiligheid brengen en krijgt als aandenken een schadeclaim van circa € 100.000 en een boete.
- Een defecte rem van een goederentrein zorgde op 1 juni voor een kilometers lange **bermbrand** op de lijn Berlin – Belzig – Dessau. Opvallend is dat dit bericht wel de landelijke Nederlandse media haalde, maar in Duitsland alleen regionaal nieuws was. Conclusies over *onze* media mag u zelf trekken...
- Het treinverkeer in het zuidwesten van Duitsland werd op vrijdag 31 mei sterk gehinderd door zware **onweersbuien**. Vooral in Hessen vielen vele bomen op het spoor; de herstelwerkzaamheden duurden tot zondagmiddag 2 juni. Prompt regende het kritiek op de gebrekkige vegetatie-beheersing van DB Netze.
- Een 67-jarige man dacht zijn roes te kunnen uitslapen in het station van Lathen en maakte het zich op het spoor gemakkelijk. De machinist van de eerste trein kreeg de schrik van zijn leven toen hij ondanks een noodremming over de man heen reed. Die had onbedaarlijk geluk, want hij raakte niet eens gewond. Wel mag hij zich voor de rechter verantwoorden voor het in gevaar brengen van het treinverkeer.
- In een gezamenlijke actie van de Duitse en Oostenrijkse politie werd in een autotrein 13 kilo heroïne opgespoord. De rommel zat verstopt in de portieren van een auto en werd in Hamburg door een speurhond ontdekt. De beide koeriers werden in Villach aangehouden toen zij hun auto van de trein wilden rijden.

Regionaal reizigersvervoer

Hamburg & Schleswig Holstein

- De hoofdplaats van het eiland Fehmarn, **Fehmarn-Burg**, krijgt met ingang van 2010 een spoorstation. Hiervoor wordt de bestaande sporendriehoek ten noorden van het dorp verlengd tot de bebouwde kom. De stoptreinen Puttgarden – Lübeck gaan hier dan kop maken. Het gehele project kost slechts € 3,3 mln.
- De nieuwe halte **Lübeck-Flughafen** werd na een bouwtijd van ruim twee maanden inderdaad op 26 mei in gebruik genomen (zie pag. 115).
- Met ingang van 5 juli zullen de **NOB**-treinen Hamburg – Westerland (Sylt) worden doorgetrokken van Hamburg-Altona naar Hamburg Hbf. Daarmee besparen doorgaande reizigers zo'n 30 minuten reistijd door betere aansluitingen en minder overstappen. De NOB wilde dit al vanaf de start van de exploitatie van de *Marschbahn* doen, doch DB Netze had geen treinpaden beschikbaar. In de zomermaanden zal bovendien op zaterdag een extra exprestrein Hamburg – Westerland worden ingelegd.
- De Deense overheid heeft de aanbesteding van een pakket treindiensten in het zuiden van het land aangekondigd. Het contract gaat in december 2010 in en heeft een looptijd van 8 jaar. Omdat de treindienst **Tønder-Niebuil** daar ook onder valt treft u dit bericht hier aan.

Niedersachsen & Bremen

- Het nieuws uit Bremen is dat de door DB aangespannen procedure tegen de gunning van de **S-Bahn Bremen** aan Veolia werd gewonnen door DB (zie pag. 149). Hoewel de deelstaten Bremen en Niedersachsen tegen dit vonnis in beroep zijn gegaan zal het er vermoedelijk op uitdraaien dat de aanbesteding over moet worden gedaan. Een driedubbele overwinning voor DB Regio, want men heeft niet alleen kans gezien om een nieuwe offerte met een goedkopere CAO op te stellen en (op hoofdlijnen) de verschillen met de winnende offerte te analyseren, maar kan waarschijnlijk het bestaande net een jaar langer exploiteren. Bij een nieuwe aanbesteding zal DB hoogstwaarschijnlijk inschrijven met dochter Heidekrautbahn en dan een goede kans maken de opdracht alsnog binnen te halen. Zo'n overwinning kan overigens grote consequenties hebben voor de relatie met de vakbonden, want die zijn allerminst van plan DB de eigen CAO te laten ontduiken. De aangekondigde plannen om zo'n 30 regionale dochterbedrijven op te richten droegen niet bepaald bij aan de verbetering van de verhoudingen.

- Op 18 mei werd het startschot gegeven voor de uitbreiding van de **S-Bahn Hannover**. Er komen twee nieuwe lijnen, die allebei in Hildesheim Hbf zullen eindigen. De S3 gaat vanaf Lehrte via Algermissen doorrijden naar Hildesheim; de S4 wordt vanaf Hannover Hbf via Hannover Messe en Sarstedt doorgetrokken. Beide lijnen rijden in een uurdienst; de bestaande tak Lehrte – Celle van lijn S3 krijgt het lijnnummer S7. De bestaande stations Hildesheim Hbf, Emmerke, Barnten, Rethen (Leine), Harsum, Algermissen en Sehnde krijgen nieuwe, verhoogde perrons, liften en overkappingen. Het € 79 mln kostende project moet al in december gereed zijn.

Mecklenburg-Vorpommern

- In het mededelingenblad van de EU is de aanbesteding van de treindienst **Wismar – Tessin** (KBS185) aangekondigd. Het contract loopt van december 2008 tot december 2011. Op zich niets bijzonders, doch de aanbestedende dienst blijkt DB Regio te zijn. De aankondiging veroorzaakte dan ook een storm van protest, want het gebruik van goedkopere onderaannemers wordt gezien als de zoveelste poging van DB om onder de eigen CAO uit te komen. Dit tekent de nog steeds gespannen verhouding tussen DB en vakbonden, want dit zou niet de eerste treindienst zijn die door andere vervoerders in opdracht van DB wordt uitgevoerd.
- De ingebruikname van de verlenging van de **Usedomer Bäderbahn** loopt vertraging op. De oorspronkelijk voor 1^e paasdag geplande opening werd al drie keer uitgesteld. De lijn is weliswaar geheel gereed en technisch in orde bevonden, maar de toestemming om reizigers te vervoeren ontbreekt nog. Als oorzaak worden juridische problemen aangevoerd, want het is (in de moderne tijd) voor het eerst dat een Duits bedrijf een spoorlijn op Pools grondgebied exploiteert. De lokale politiek aan beide zijden van de grens probeert nu de zaak te bespoedigen.
- De treindienst op de **Rügensche Kleinbahn** werd niet op 1 maar op 7 juni volledig hersteld (zie pag. 150).

Berlin & Brandenburg

- Op last van het *Eisenbahn BundesAmt* is het op 9 mei gestarte proefbedrijf met “*Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer*” (ZAT) op de **S-Bahn Berlin** al op 15 mei gestaakt. Dit systeem brengt camerabeelden van het perron draadloos over op monitoren in de cabine, zodat de machinist zelf het vertrek kan regelen. Het EBA wil eerst uitzoeken hoe kan worden voorkomen dat dit machinisten teveel afleidt van de seinen. Op zich een gerechtvaardigde eis, want automatische treinbeïnvloeding is er (nog) niet. Overigens regelen de machinisten op kleinere stations het sluiten van de deuren wel zelf, maar in die situaties moeten ze zelf vanuit de cabine het perron overzien. Doordat beide taken ook fysiek gescheiden zijn is de kans op fouten kleiner.
- De *Berliner Zeitung* bericht over de desolate toestand waarin het wagenpark van de S-Bahn Berlin zich bevindt. Meer dan 100 tweewagenstellen (Viertelzüge) staat met schade buiten dienst. Vaak gaat het om vandalisme en graffiti, maar soms ook om vervelende storingen als defecte deuren en airco. Volgens machinisten is de toestand de laatste jaren flink verslechterd en lijkt de S-Bahn Berlin de strijd tegen de hufters te verliezen.
- Tussen 27 mei en 1 juni werd tussen Berlin-Lichtenberg en Flughafen Schönefeld een pendeldienst ingelegd ten behoeve van de *Internationale Luftfahrt Ausstellung*. Twee 628-ers reden in een uurdienst als ILA-shuttle; tijdens de publieksdagen werden zij vervangen door twee sets van 7 dubbeldekkers met een loc serie 218. Wie zo'n plaatje ook eens wil maken moet tot 2010 geduld hebben, dan is de volgende ILA.
- De deelstaat Brandenburg heeft met de Poolse provincie Lebus (Wojwódtwo Lubuskie) afspraken gemaakt over het regionale grensoverschrijdende vervoer. Gezamenlijk wil men een treindienst Cottbus – Zielona Gora aanbesteden, vooralsnog met twee treinparen per dag als proefproject voor een periode van 5 jaar. Als de proef slaagt wordt de dienst uitgebreid met diverse andere Duits-Poolse verbindingen.
- De door de Deutsche Regional Eisenbahn (**DRE**) opgezette treindienst Riesa – Falkenberg/Elster (zie pag. 152) kampt met de nodige tegenslagen. De eigenares van het stationsgebouw Mühlberg (Elbe) stapte naar de rechter om het treinverkeer te verbieden. De rechter wees de eis, vermoedelijk hardop lachend, van de hand zodat de treinen op zondag 17 mei weer konden rijden. De tweede hobbel is echter groter, want DB wil dat de DRE alle kosten voor de zondagse bemensing van seinhuizen in rekening brengen, wat de vier retourritjes wel erg duur maakt. Vooralsnog is de zondagse treindienst beperkt tot Schlieben – Falkenberg, op zaterdag wordt wel naar Mühlberg gereden. Op 1 juni ontstonden nieuwe problemen door schade aan de spoorbaan bij Lübben, waardoor de treindienst werd ingekort; een week later versperde een illegaal over het spoor aangelegde waterleiding het treinverkeer tussen Börnichen-Schleppzig en Krugau. Tevens bleek het spoor beschadigd doordat onbekenden hier met grote voertuigen overheen gereden waren. Men verwacht op 15 juni weer te kunnen rijden. Een verdere uitbreiding van de dienst wordt door de DRE nagestreefd, maar is zonder financiële steun van de regio kansloos.
- Regioshuttle VT650.68 van de Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft (**ODEG**) werd op 10 mei gedoopt op de naam “Naturparkstadt Biesenthal”, uiteraard met het bijbehorende *Bahnhofsfest*.

Sachsen

- De door **Veolia** gewonnen treindiensten rondom **Leipzig** (zie pag. 150) betreffen S2 (Leipzig – Borna), S11 (Leipzig – Wurzen), RE70 (Leipzig – Borna – Geithain), RE115 (Leipzig – Eilenberg Ost – Falkenberg) en RB 118 (Halle – Eilenburg, al vanaf december 2008), alsmede delen van RE 5 (Leipzig – Flughafen – Halle) en RE57 (Leipzig – Wittenberg). Over andere treindiensten wordt nog onderhandeld.

Nordrhein-Westfalen

- De plannen voor een reactivering van de treindienst **Marienheide – Meinerzhagen** zijn in een volgende fase gekomen nu de betrokken overheden afspraken hebben gemaakt over de verdeling van de kosten. Op 12 juni wordt het akkoord van de deelstaat verwacht. Als alles goed gaat kan het baanvak voor 2013 weer in dienst worden gesteld; de voormalige *CityBahn Köln* wordt dan doorgetrokken naar Meinerzhagen. Een verdere doortrekking naar Brügge (Westfalen) en, via de bestaande Volmetalbahn, Hagen zit er niet in.
- DB **Heidekrautbahn** zal voor de gewonnen treindienst RE9 (Aachen – Siegen) treinstellen van het type Talent-II inzetten. Dat kan nog best krap worden, want nu wordt de treindienst met 5-delige dubbeldeks-eenheden gereden die in de spits nauwe-

lijks voldoende capaciteit bieden. De Talenten moeten eind 2009 in dienst zijn gesteld, wat vermoedelijk evenzeer nogal optimistisch te noemen is.

- De deelstaat NRW heeft ontdekt dat DB Regio een zestal LINT27-motorwagens sinds 2007 in Sachsen inzet, om precies te zijn op de IlmtalBahn Weimar – Bad Berka – Kranichfeld. Deze zijn echter met een deelstaats-subsidie van € 640.000 per motorwagen aangeschaft, dus nu wil NRW ze terug. Waar ze moeten worden ingezet is onduidelijk, want DB Regio verliest steeds meer terrein.
- Het Kreis Mettmann heeft het **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** gevraagd de contracten met DB voor de exploitatie van de S-Bahn op te zeggen als de kwaliteit niet drastisch verbeterd wordt. Men vindt dat er te vaak treinen uitvallen, terwijl de treinen die wel rijden te klein en te vies zijn. Daarmee wordt het nog steeds niet opgeloste conflict tussen VRR en DB Regio NRW over de hoogte van de subsidies opnieuw op de spits gedreven.
- De winst van DB Regio NRW is in 2007 fors gestegen, namelijk van € 65 mln naar € 85 mln; het rendement nam toe van 5,7% naar 7,4%.
- Onafhankelijk kwam het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) tot een vergelijkbare conclusie. Na de eerdere ruzie over de hoogte van de door DB gevraagde vergoedingen bleek nu dat DB in slechts 17% van de treinen na 19.00 uur toezichthouders liet meerijden, terwijl 90% was afgesproken (en door VRR betaald). Na de vele klachten over vuile treinen, te geringe capaciteit, vertragingen en rituitval was dit de druppel die de emmer deed overlopen; de gestegen winst van DB zal daar overigens flink aan hebben bijgedragen. Op 12 juni zegde VRR het vervoercontract met DB Regio NRW met onmiddellijke ingang op. Dat betekende overigens niet dat 3 miljoen dagelijkse reizigers van vervoer verstoken bleven, want het VRR heeft DB Regio NRW met een noodwet verplicht de treindiensten te blijven onderhouden. Het VRR wil de door DB gereden treindiensten nu zo snel mogelijk aanbesteden. De vraag is of zoiets ook praktisch mogelijk is, gelet op de enorme omvang van het door DB verzorgde regionale vervoer. Daarnaast heeft DB direct aangekondigd naar de rechter te stappen om het besluit van VRR aan te vechten. Omdat andere vervoerders pas definitief gecontracteerd kunnen worden als de opzegging van de overeenkomst met DB onherroepelijk is zal de "tijdelijke" situatie waarbij het vervoer op basis van de noodwet wordt verzorgd nog wel enkele jaren duren. Voldoende stof voor het vullen van deze kolommen derhalve.
- De **NordWestBahn** vertoonde zich op 31 mei voor het eerst op lijn Duisburg – Xanten. Vanwege een groot feest bestelde het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr extra ritten bij de NWB.
- Nog meer extra verkeer: op 19 juli vindt in Dortmund de **LoveParade** plaats. Er worden grote aantallen toekomstige slecht-horenden verwacht, waartoe zo'n 500 extra treinen worden ingelegd. Deze worden niet alleen door DB Regio, maar ook door NordWestBahn, Abellio en Prignitzer Eisenbahn gereden.

Hessen:

- Op 28 mei vierde de **S-Bahn Rhein-Main** haar 30^e verjaardag. Met diverse acties werd zowel het jubileum als de S-Bahn zelf onder de aandacht van het publiek gebracht. Sinds de start is het netwerk van 150 naar 300 kilometer gegroeid, het aantal lijnen nam toe van 6 naar 9 en het aantal treinstellen van 78 naar 164. Gedurende deze 30 jaar werden meer dan 1,7 miljard reizigers vervoerd.

Saarland

- De deelstaat **Saarland** gaat samen met **Luxemburg** de haalbaarheid van een directe spoorverbinding Saarbrücken – Luxemburg onderzoeken.

Baden-Württemberg

- In **Stettfeld** wordt een nieuwe halte voor de S-Bahn Rhein-Neckar gebouwd. Op 13 mei gingen EBA en minister Tiefensee hiermee akkoord. Het station maakt deel uit van de 2^e fase S-Bahn Rhein-Neckar.
- De **Bodensee-Oberschwaben-Bahn** (BOB) viert op 1 juli haar 15^e verjaardag. De BOB, lokaal bekend als *Geißbockbahn*, nam in 1993 de zwaar verwaarloosde treindienst Friedrichshafen – Ravensburg over van DB. Door inzet van passend materieel (toen 2 motorwagens NE81, inmiddels 7 Regioshuttles) kon de dienst worden verbeterd. Hierdoor werden veel afgehaakte klanten teruggewonnen. In 1997 werd de treindienst uitgebreid met de trajecten Friedrichshafen-Stadt – Friedrichshafen-Hafen en Ravensburg – Aulendorf. De groei van het aantal reizigers maakte ook een frequentieverhoging naar een halfuurdienst mogelijk. Gemiddeld maken dagelijks ruim 4.000 reizigers gebruik van de BOB-treinen; sinds 2004 is de treindienst zelfs winstgevend. Wel maakt men zich zorgen over de stijgende kosten voor het gebruik van infrastructuur en stations: in 2007 was men daar € 2,3 miljoen aan kwijt bij een omzet van € 7,3 miljoen.

Bayern

- Nu de rechtbank van München de laatste klagers tegen de gunning van de treindiensten van het E-Netz Regensburg en de DonautalBahn in het ongelijk heeft gesteld is de gunning aan de **BeNex** definitief (zie HOV-RN 2007-12, pag. 416).
- De nieuwe directeur van DB Regio Bayern wil langere stilstanden op tussenstations voortaan duidelijk aankondigen. De reden is nogal bizar: sinds de invoering van een rookverbod in de trein worden de toiletten regelmatig als illegale rookruimte gebruikt. Omdat DB, in tegenstelling tot de *Privatbahnen*, geen rookmelders in de toiletten heeft aangebracht, kan men hier tot ergernis van degenen die de toiletten echt nodig hebben ongestraft zijn gang gaan. Door de langere tussenstops als zodanig aan te kondigen hoopt DB deze praktijken in te dammen.

Privaat goederenvervoer

Materieelnieuws

- De fusie van **MRCE** en **Dispolok** heeft tot gevolg dat het materieelpark geleidelijk wordt voorzien van het fraaie MRCE-zwart. In mei kwamen *Taurus* ES 64 U2-026 en *Eurorunner* ER20-005 en 008 in de nieuwe kleur op de baan.
- Lok 118 004 van **ITL** raakte op 15 mei in de buurt van Elsterwerda in brand; de omvang van de schade lijkt fors te zijn zodat de loc zonder tegenbericht als slooprijp betiteld kan worden.
- Loc V761 kwam op 19 mei als eerste van de drie door de **Mittelweserbahn** overgenomen locs type DE502 in dienst. De loc kreeg bij een grote revisie bij Vossloh in Moers een nieuw jasje in de MWB-kleuren blauw-geel aangemeten.

- **Veolia**-loc 185-CL 003 kwam op 28 mei na een revisie een beschikking in de actuele Veolia-kleurstelling weer in dienst. Op de zijwanden worden machinisten geworven: “*Dieser Zug braucht Sie*”.
- Als gemeenschappelijke dochter van de Seehafen Kiel (26%) en het Hamburgse investeringsbedrijf Paribus (74%) is in april **northrail** van start gegaan. Het bedrijf specialiseert zich op het verhuren van rangeerlocs en het aanbieden van rangeerdiensten, een soort RRF dus. Het bedrijf beschikt inmiddels over 12 locs, waaronder een viertal MAK G1203/1204. In 2009 wil men naar 25 locs groeien, waarbij gedeeltelijk wordt ingezet op gemoderniseerde tweedehands locs.
- **LogServ** heeft bij Siemens twee meersysteem-Taurussen ES 64 U4 besteld, vergelijkbaar met de Oostenrijkse serie 1216. Beide locs worden in november geleverd en vervangen gehuurde machines type ES 64 U2. De nieuwelingen worden vanuit Oostenrijk en Duitsland ingezet.
- De overname van **Angel Trains** door een consortium rondom de Deutsche Bank (zie pag. 85) lijkt een stap verder gekomen te zijn nu Deutsche Bank voldoende medefinanciers heeft gevonden. Tot de groep geldverschaffers behoort onder meer “onze” ING. Dus straks oranje leeuwen op de locs?

Overig nieuws

- In de april-editie schreven wij over het door *Bundesverkehrsminister* Tiefensee gelanceerde **Masterplan Güterverkehr und Logistik**. Het plan werd door de spoorvervoerders enthousiast ontvangen en ook de minister lijkt zich te ontpoppen als een warm pleitbezorger voor het goederenvervoer per trein. Zo gaf hij onlangs aan dat de trein bij afstanden vanaf 100 kilometer de voorkeur zou moeten genieten boven de vrachtauto. Ondanks het enthousiasme blijkt het masterplan voorlopig niet meer dan een papieren tijger te zijn, want een behandeling in het Kabinet heeft nog steeds niet plaats gehad. *Allianz pro Schiene* gaat nu de druk op de *Bundesregierung* opvoeren om het plan zo snel mogelijk vast te stellen.
- De Linzer **Eifelbahn** Verkehrsgesellschaft gaat in samenwerking met DB Schenker het goederenvervoer op de Kasbachtal-bahn (Linz am Rhein – Kalenborn) reactiveren. In 1995 werd het goederenvervoer op deze *Steilstrecke* beëindigd, sinds 1999 wordt in de weekends een toeristische dienst met een Schienenbus gereden. Met diverse aan de lijn liggende bedrijven zijn contracten afgesloten. De eigen, voor bergtrajecten geschikte loc *Baureihe* 213 zal de tractie leveren.
- **TX Logistik** is per 1 april gestart met een nieuwe trein voor gecombineerd vervoer tussen Herne en Melzo (Italië). Vooralsnog wordt vijf maal per week gereden. De treinen worden gereden met door TX geleasde locomotieven; omdat geen locwissel is voorzien is het aannemelijk dat dit ES 64 F4-locs van MRCE Dispoloc zullen zijn. In Italië worden de treinen gereden door personeel van SerFer.
- De **Havelländische Eisenbahn** (hvl) heeft het voormalige rangeerterrein Wustermark overgenomen van DB Netze. Het terrein zal verder worden geëxploiteerd door hvl-dochter Rail & Logistik Center Wustermark GmbH. Voorzien zijn rangeerwerkzaamheden met treinen van private vervoerders alsmede het opstellen van materieel; in de toekomst wil men ook logistieke bedrijven naar het terrein halen.
- Het Oostenrijkse bouwconcern **Strabag** gaat fors investeren in de eigen spoorwegactiviteiten. Voor maar liefst € 100 miljoen wil men 600 wagons en 20 locs aanschaffen die in heel Europa ingezet moeten worden. Strabag bezit al 300 wagons en is eigenaar van het in Duitsland toegelaten Eichholz.
- **BASF** gaat haar terminal in Ludwigshafen verder uitbreiden. Er komen drie portaalkranen bij, alsmede 10 kilometer rangeer- en opstelspoor. In 2010 moet de capaciteitsuitbreiding gerealiseerd zijn.
- Het havenbedrijf van Hamburg (**HHLA**) heeft in Tollerort een nieuwe containerterminal in gebruik genomen. Er zijn vijf laad- en lossposen met elk een lengte van 720 meter. Eind mei verliet de eerste containertrein de terminal richting Praag.

Materieel

Fahrzeugtechnik Dessau

De curator van het in financiële moeilijkheden geraakte Fahrzeugtechnik Dessau (zie pag. 118) ziet goede kansen om het bedrijf te redden. Verwacht wordt dat de maand mei met een bescheiden winst kan worden afgesloten, zodat de salarissen betaald kunnen worden. Met Siemens en de Russische spoorwegen wordt onderhandeld over nieuwe opdrachten. Als dat lukt is er voldoende tijd om nieuwe investeerders aan te trekken. In de tussentijd zijn 51 van de 175 medewerkers afgevoerd; voor hen wordt ander werk gezocht.

Overig nieuws

- Kl.KA-loc **110 321** verloor op 9 mei haar bonte uiterlijk. Na de tournee met de Kl.KA-trein (zie de april editie) reed ze nog enige tijd in de normale dienst. Zo was ze samen met een collega-110 enige dagen onderweg met IC-treinen tussen Binz en Wilmersdorf.
- Op 30 mei werd e-loc **111 027** in München gepresenteerd als blikvanger voor het 850-jarig bestaan van de Beierse hoofdstad. De machine kreeg een zilvergrijze outfit met wat wervende opschriften voor Bahn en stad. Het is een geschenk van de DB aan de jubilerende stad, maar Roco betaalde de metamorfose. De 111 027 verschijnt daarom dit najaar ook in schaal 1:87 in een gelimiteerde oplage van 1200 stuks.
- Slechter verging het zusterloc **111 004** – deze verdween op 5 juni in het gezelschap van enkele 110'en uit München en 143'en uit Nürnberg naar sloper Bender in Opladen. Deze loc was in april 2007 na een aanrijding buiten dienst gesteld. Sowieso hoefde Bender zich niet te vervelen, want er kwamen nog meer transporten. Naast de genoemde 111 004 zijn / worden de 110 156, 191, 272, 286, 318, 381 en 485 alsmede de 143 203, 299, 323 en 335 aan de snijbranders blootgesteld.
- Loc **112 135** vatte op 4 juni vlam in het station van Wever-Brogeln bij Soest. Een deel van de machinekamer en één stuurstand brandden uit, zodat de loc vermoedelijk richting Bender zal gaan.
- Vorige zomer ging de **139 260** over van Railion naar Lokomotion. De loc kreeg in het voorjaar een grote revisie in Dessau en verliet medio mei in de bekende zebra-beschildering de werkplaats. Oorspronkelijk was deze loc, samen met de 140 543, voorzien als plukloc voor de drie al voor Lokomotion rijdende 139'en.
- De **145 001** werd verhuurd aan RBH Logistics GmbH (het vroegere RAG Bahn und Hafen GmbH), tegenwoordig deel uitmakend van het DB-concern. De verwachting is dat nog enkele 145'en zullen volgen.
- De met Scandinavië-pakket uitgeruste **185**'en kregen op 25 april de noodzakelijke toelatingsbewijzen en zullen vanaf 15 juni in het verkeer tussen Duitsland en Zweden gaan rijden..

- Eind mei verschenen plotseling weer 'Knödelpresse' serie **180** voor de EC-treinen tussen Berlijn en Polen. De tractie voor deze treinen wordt gesteld door Railion, dat hiervoor de laatste tijd vooral teruggreep op Ludmilla's of 189'ers. De inzet van de 180 werd geen succes – de locs waren veelvuldig defect of konden niet worden gebruikt omdat het personeel er niet meer mee overweg kon of mocht.
- De bicourante **181** 210 kreeg weliswaar al in december 2007 een revisie in Dessau, maar werd als gevolg van roestschade aan de kast nog niet ingezet. In mei leverde de werkplaats de loc helemaal in orde af en bezorgde de 181 210 en passant nog een primeur: het is de eerste van de serie met het 12-cijferige locnummer op de zijkant.
- Op 20 mei zijn de eerste locs serie **214** door het Eisenbahnbundesamt (EBA) toegelaten. Een definitieve toelating voor dit type wordt in de zomer verwacht. De 214 is een compleet gemoderniseerde West-V100. Eind mei werden locs afgeleverd aan de Nordbayerische Eisenbahn, Leonhard Weiss, Locon én Railion Deutschland. Laatstgenoemde nam drie locs af (genummerd 262 004, 005 en 007). Deze gaan vanuit Magdeburg de rangerdienst in.
- De inzet van de *Baureihe* **215** voor de autotreinen naar Sylt is gereduceerd tot één loc, de 215 901. Deze loc zal hopelijk tot het verstrijken van de revisietermijn (16 september) in dienst blijven alvorens haar reeds buiten dienst gestelde zusters gezelschap te gaan houden. De diensten worden overgenomen door de uiterlijk vrijwel identieke locs 218.3.
- De aanbesteding voor het moderniseren van 130 dieselrangerlocomotieven series **290/291** en **298** is door de DB ingetrokken. Het was de bedoeling dat de locs daarna in de Duitsland aangrenzende landen en Italië inzetbaar moesten zijn en dat de maximum snelheid van de 290/291 verhoogd zou worden van 80 naar 100 km/h. De modernisering zou tussen 2009 en eind 2013 moeten plaatsvinden. De te behandelen locs zouden door de DB ter beschikking worden gesteld.
- ICE-3-treinstel **403** 015/515 werd in Singen am Hohentwiel gedoopt, de naam laat zich raden. Bijzonder is dat in de normale dienst alleen ICE-T-treinstellen (serie 411/415) van de dienst Stuttgart – Zürich in Singen komen; omdat die allemaal al vernoemd zijn werd een ICE-3 gebruikt.
- Op 9 juni werden de treinstellen *Baureihe* **422** officieel gepresenteerd in Düsseldorf. De eerste inzet in de reizigersdienst van deze 84 stellen tellende serie vindt na de zomervakantie plaats op het S-Bahnnet Rhein-Ruhr. De pers toonde zich weer eens goed geïnformeerd, want de *Kölnische Rundschau* kopte "na 40 jaar nieuwe S-Bahn-treinen". De serie 423 was kennelijk onvoldoende te onderscheiden van de 420 en de *Wendezüge*.
- De kantelbaktreinstellen serie **612** deden al weer enige tijd zonder noemenswaardige problemen dienst, dus dat kon niet goed blijven gaan. En gelukkig werden in mei scheuren ontdekt in de hydraulische installaties die voor de aandrijving van de ventilatie en generatoren verantwoordelijk zijn. Dit leidde tot uitval van treinen en treinen in andere samenstelling, omdat het EBA een inspectie van de complete vloot eiste. Voor enkele treinstellen betekende dit een onmiddellijke buitendienststelling – zo stonden in Erfurt vier 612'ers aan de kant.
- In **Münster** is een nieuwe werkplaats voor DB Regio geopend. De nieuwe, ruim 6 miljoen euro kostende werkplaats wordt vanaf december de thuisbasis voor 119 dubbeldekswagons, 68 rijkwagens, 24 diesel- en 9 elektrische treinstellen.

Infrastructuur

- De bouwplanning voor de elektrificatie van het laatste gedeelte van de *Sachsen-Franken Magistrale*, **Reichenbach – Hof**, is afgerond. De financiering van het € 110 miljoen kostende project is echter nog niet rond, men hoopt op EU-geld. Als dat op tijd beschikbaar komt kan vanaf december 2012 doorgaand elektrisch worden gereden. Omdat de elektrificatie betekent dat de beroemde Göltzschthalbrücke van een compleet nieuwe rijvloed voorzien moet worden adviseren wij degenen die de oude aanblik van deze fraaie brug willen vereeuwigen daar niet al te lang mee te wachten.
- De plannen voor de werken aan de *Ausbaustrecke München – Mühldorf* – Freilassing zijn door het EBA goedgekeurd; de eerste spaden gaan nog deze maand de grond in. De spoorlijn zal op het traject Ampfing – Mühldorf worden verdubbeld en geëlektrificeerd. De werken moeten al in 2010 gereed zijn, dus ook hier zullen dieselliefhebbers zich moeten haasten.
- In de media zijn plannen opgedoken om de *Ammertalbahn* (Herrenberg – Tübingen) te elektrificeren en van extra passeerspooren te voorzien. Door tevens de lijn Ergenzingen – Herrenberg onder de draad te brengen zou de dienst verzorgd kunnen worden door de Altbahn. Dit zou de start moeten zijn van een nieuw Stadtbahn-net Neckar-Alb rondom Herrenberg en Tübingen. Of het ooit zover komt staat in de sterren, maar de politiek is in elk geval enthousiast.
- In **Halle** is de verbouwing van de uit het zuiden komende sporen afgerond. Op 1 juni werden als laatste de sporen naar en van Schkopau aangesloten. De (kruisingsvrije) aansluiting van de toekomstige *Neubaustrecke Halle* – Erfurt werd direct meegebouwd. Hiermee is dit grote project na 2½ jaar afgerond.
- De sanering van de met slechte dwarsliggers gebouwde *Ausbaustrecke Berlin – Hamburg* is uitgesteld tot 2009. De lijn zal tussen 1 maart en medio juni geheel worden gesloten. DB Netze heeft inmiddels een aanbestedingsprocedure opgestart om een aannemer voor deze klus te vinden.
- De realisatie van de *Ausbaustrecke Cottbus – Berlin* is voor onbepaalde tijd vertraagd. Het oorspronkelijke idee was om de snelheidsverhoging naar 160 km/h al in 2011 gereed te hebben, maar volgens DB is er onvoldoende geld beschikbaar. Daarom wil men alleen het deeltraject Lübbenau – Cottbus aanpakken, een klus waarmee op 23 juni begonnen wordt. De verwachte verlaging van de reistijd van 92 naar 63 minuten wordt daarmee echter bij lange na niet gerealiseerd. De vertraging heeft tot woedende reacties van de deelstaat Brandenburg geleid, die DB al € 5,5 miljoen aan planningskosten had voorgefinancierd en zich nu bedrogen voelt.
- Een kleinschaliger klus is de opknappbeurt voor de *Hunsrückbahn* Boppard – Emmelshausen. Tussen 21 juni en 3 augustus gaat de lijn dicht. Bijzonderheid is dat de opknappbeurt plaats vindt voor de overname van de treindienst door Rhenus Veniro, meestal gebeurt net na de overname door een regionale vervoerder omdat die dan de kosten voor het vervangend busvervoer moet dragen.
- De serie bouwproblemen bij tunnels lijkt zich voort te zetten (zie pag. 152). Nadat bij de bouw van de 2^e *Distelrasentunnel* problemen ontstonden met binnendringend water werd het grondwaterpeil verlaagd. Dat had tot gevolg dat er gaten vielen in het wegdek van autosnelweg A66. De bouw is daarom voorlopig stilgelegd.
- Nog meer nieuws uit de ondergrond. Tunnelboormachine *Leonie* startte op 9 mei aan het boren van de tweede buis voor de **City Tunnel Leipzig**. Net als de eerste buis is men gestart op het Bayerische Bahnhof; in december moet Leonie 630 meter verderop in het Hauptbahnhof het daglicht weer bereiken.

- In de regio **Münsterland** wordt een groot aantal stations met financiële steun van de overheid opgeknapt. Naast het te renoveren station Münster Hbf gaat het om Ahaus, Borken, Coesfeld, Greven, Gronau, Münster-Hiltrup, Münster-Zentrum Nord, Neubeckum, Nottuln-Appelhülsen en Rheine. Tot 2013 worden in Coesfeld-Schulzentrum, Münster-Mecklenbeck, Münster-Roxel en Warendorf-Müssingen nieuwe haltes geopend; mogelijk komen daar Ahlen, Ascheberg, Beelen en Maria Veen bij.
- Ook elders in het land worden met financiële steun van de betrokken overheden **stations opgeknapt**. Dit gaat onder meer gebeuren in Halberstadt (2009 gereed), Cochem (2009) en Essen Hbf (2010).
- Nieuwe computergestuurde beveiligingen (**ESTW** genaamd) werden in Lübeck (lijn Lübeck – Büchen) en Frankfurt am Main-Stadion in gebruik genomen.

Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)

- De **Bayerische Regionaleisenbahn** (BRE), een dochter van de DRE, heeft de 32 kilometer lange *Steigerwaldbahn* Strullendorf – Schlüsselfeld na een opknopbeurt heropend voor het goederenvervoer. De firma Schwarz & Co kan nu een belangrijk deel van het vervoer van staaldraad per trein afwikkelen, wat milieuvriendelijke en goedkoper is.
- De pachtovereenkomst met DB Netze voor de *Unstrutbahn* Nebra – Artern is eindelijk ondertekend. De DRE zal de lijn voor 20 jaar pachten en voor zowel reizigers- als goederenvervoer reactiveren. Men gaat nu met de deelstaat Sachsen-Anhalt onderhandelen over een vervoercontract.

Te koop

- DB Netze heeft het station van Laberweinting (KBS 932, Neufahrn – Radldorf) in de verkoop gedaan omdat in dit station planmatig geen treinkruisingen meer plaatsvinden. Voor € 26.000 of € 1.793 bent u de trotse eigenaar, maar wel met de verplichting om € 241.000 per jaar aan exploitatiekosten te financieren. Daar staat een opbrengst van slechts € 66.000 tegenover.
- De 8,9 kilometer lange spoorlijn Senden – Weißenhorn (ex KBS 407b) staat eveneens te koop. De opbrengsten van de dagelijkse goederentrein (€ 28.000) zijn onvoldoende om de jaarlijkse kosten van onderhoud (€ 75.000) te dekken. Bovendien moet de komende jaren voor zo'n € 5,9 miljoen in de lijn worden geïnvesteerd. In de regio wordt juist nagedacht over de reactivering van het in 1966 stilgelegde reizigersvervoer.

Museum

- Treinstel VT612, het **Stuttgarter Rössle** reed van 22 tot 25 mei speciale ritten tussen Stuttgart en Berlin. Voorlopig is dit het laatste optreden, want het stel heeft een revisie nodig. Het is nog niet bekend wanneer en door wie die klus wordt uitgevoerd.
- De al in onze april-editie aangekondigde verhuizing van e-loc **E69 03** vond op 21 mei plaats. Het locje, in 1912 door Siemens en Krauss gebouwd, werd opgehaald door de E40 128. Deze museumloc had daags daarvoor in Frankfurt/M haar laatste Fristverlängerung gekregen en mag daardoor nog één jaar rijden.
- De **110 239** van Lokomotivclub 103 verdween op 14 mei in de werkplaats Dessau. Daar zal de loc worden teruggetoverd tot Rheingold-loc. Zoals wellicht bekend hebben de E10 239 – E10 244 in 1962/1963 en E10 250 – E10 254 in 1963/1964 tijdelijk met andere draaistellen (en daardoor een maximum snelheid van 160 km/h) dienst gedaan voor de Rheingold. De locs waren destijds ook qua kleurenschema aangepast voor het rijden van de luxe treinen: zij droegen een blauw/beige beschildering.
- Na een revisie keerde de **E 42 151** (ex DR 242-151-9) op 24 mei uit Delitzsch terug naar Weimar. Nog dezelfde avond maakte de loc een *Sonderfahrt* naar Großheringen. Lang duurt het museale werk niet, want de loc is verhuurd aan de Centralbahn die hem in de goederendienst zal inzetten.
- Loc **41 018** van het Bahnpark Augsburg heeft eveneens een revisie ondergaan en maakte op 23 mei een afnameproefrit van Augsburg naar Bobingen. Alles ging naar wens zodat de loc er weer zes jaar tegen kan.
- Het succes van het in 2006 gehouden **Plandampf** op de lijn Miltenberg – Seckach (volgens de VVV het succesvolste touris-tenevenement van dat jaar) smaakt naar meer. Van 2 tot en met 5 oktober aanstaande zullen de 023 042, 038 199, 052 740, een VT98 en een oud-rode 212 als reserve zowel de *Madonnenlandbahn* als de lijn Miltenberg – Wertheim – Lauda onveilig maken. Speciaal voor deze gelegenheid wordt de 38-er in de DB-uitvoering van de jaren zeventig gebracht, dus in het zwart met windlei-platen en computernummer. Aansluitend gaat de loc in revisie om daar in een Pruisisch tenue weer uit terug te keren. Meer informatie op www.revierdampf.de.
- Op 25 mei is het rijseizoen van de **Olefbahn** weer van start gegaan, inclusief de passage over het dorpsplein in Olef. In september wil men het deeltraject van Schleiden-Bahnhof tot Schleiden-Oberhausen weer in dienst nemen. Informatie onder www.olefbahn.de.
- Het **DB Museum Koblenz** zette het 150-jarig bestaan van de *Linke Rheinstrecke* en het 50-jarig jubileum voor de elektrische dienst aldaar in het eerste juni-weekend passend luister bij met speciale ritten (onder meer van de Adler) en een locparade. Tevens werd de gelegenheid te baat genomen om de gerestaureerde stoomloc R 3/3 te presenteren; deze loc was bij de brand in het DB-museum van Nürnberg zwaar beschadigd.
- Ook de **Lokalbahn Bad Endorf – Obing** (LEO) was in feeststemming wegens de 100^e verjaardag. De Chiemgauer Lokalbahn pakte flink uit en verraste de bezoekers van deze (inmiddels) museumlijn op stoomlocs, de eigen *Schienenbus* en, als contrast, een Integral-treinstel van de BOB. Tevens verscheen een boek over de geschiedenis van de lijn.
- Wij schreven al vaker over de verbeterde strijd die de **Wiehltalbahn** voert met de gemeenten Wiehl, Waldbröl en Reichshof. De gemeenten hadden de Wiehltalbahn gelast een aantal grondstukken waarop de spoorlijn ligt over te dragen aan de partijen aan wie de gemeenten de grondstukken verkocht hebben. De rechtbanken van Köln en Bonn kwamen onafhankelijk van elkaar tot de slotsom dat de gemeenten hier geen recht toe hebben, al zijn zij eigenaar van de spoorlijn. Ook een door het Oberwiehler Gewerbestand aangespannen procedure om de los- en laadplaats in Oberwiehl te sluiten eindigde in een overwinning voor de Wiehltalbahn. Er loopt nu nog een procedure om de spoorlijn te onttrekken aan het spoorwegnet en een hoger beroep tegen de verlening van een exploitatievergunning aan de Rhein-Sieg Eisenbahn die hier het goederenvervoer verzorgt. Gezien het fanatisme van de gemeenten, die zwaar in de aankoop van de spoorlijn hebben geïnvesteerd in de hoop allerlei mooie projecten te kunnen realiseren, zullen ook dit niet de laatste procedures zijn.

LUXEMBURG

Voor het goederenverkeer in de relatie Bettembourg - Ehrang gebruikt CFL cargo een viertal elektrische lokomotieven van de serie 4000, die incidenteel doorrijden naar Köln Gremberg, maar hiervoor beschikt men sinds kort ook over 3 zwarte lokomotieven van de serie 185.5. Deze zijn afkomstig van de particuliere Zwitserse maatschappij Crossrail. Het gaat om de lokomotieven 185 564, 185 566 en 185 567, die een wit CFL-cargo embleem op de zijkanten dragen. Lokomotief 185 565 zou ook door CFL zijn geleast.

Ze worden ingezet voor de volgende diensten (onder voorbehoud):

45611 Bettembourg 5.09 – Saarbrücken Rbf 7.53 Dinsdag – Zaterdag
45662 Saarbrücken Rbf 9.18 – Bettembourg 11.29 Dinsdag – Zaterdag
45671 Bettembourg 14.20 – Köln Gremberg 19.04 Maandag, Woensdag – Vrijdag
45672 Köln Gremberg 9.20 – Bettembourg 14.08 Dinsdag – Vrijdag
45675 Bettembourg 3.47 – Köln Gremberg 8.00 Zondag
45676 Köln Gremberg 9.20 – Bettembourg 13.47 Zaterdag – Zondag
47284 Bettembourg 6.33 – Ehrang 7.40 Maandag, Woensdag – Vrijdag
47685 Ehrang 18.08 – Bettembourg 19.44 Dinsdag, donderdag, zaterdag (2 x 4000)
48217 Ehrang 8.15 – Hagondange 11.15 Maandag, woensdag, vrijdag
49551 Ehrang 18.08 – Bettembourg 19.44 Maandag, woensdag, vrijdag (2 x 4000)

ZWITSERLAND

Het eerste treinstel van het type STAR, het zogenaamde Schmalspur Triebzug für Attraktiven Regionalverkehr, werd eind april 2008 door Stadler gepresenteerd aan de **Aare Seeland Mobil**. Het driedelige treinstel is 39 meter lang en telt 121 zitplaatsen. Ze wegen 50 ton en dragen de nummers Be 4/8 110 - 112. De maximum snelheid bedraagt 80 km/u. Ze zijn rood van kleur met zowel onder en boven een donkergrijze rand met aan de onderkant gebiest door een witte streep. De voormalige 2,3 km. lange lijn Niederbipp - Oensingen zal in 2010-2011 worden heraangelegd. Als voorloper werd eind april 2008 een busdienst opgestart.

Het succes van de nieuwe Lötschbergbasistunnel van de **BLS** overtreft alle verwachtingen. De afwikkeling van het personen- en goederenverkeer met de huidige infrastructuur verloopt vrijwel vlekkeloos, ondanks het complexe systeem. Binnen 100 dagen werd de éénmiljoenste reiziger verwelkomd, terwijl alle goederenpaden bezet zijn. 222 treinen werden om verschillende redenen via de klassieke berglijn omgeleid op een totaal van 9500 treinen. 21 hiervan wegens storingen in de LBT.

Eind mei heeft Bombardier Transportation SA het eerste nieuwe treinstel, genaamd de Lötschberger, afgeleverd. Deze RABe 525 101 - 113 zijn bestemd voor de diensten over de klassieke berglijn en de zijlijn naar Zweisimmen.

De Cargodivisie heeft met het jaar 2007 in alle opzichten opnieuw een succesvol jaar achter de rug.

De lijn Glovelier- Saignelégier van de **Chemins de fer du Jura** werd eind maart 2008 in de buurt van de la Roche tunnel door een aardverschuiving weggevaagd. De lijn bleef tot half mei gestremd, omdat de omgeving eerst weer in stabiliteit gebracht diende te worden. Tijdens de herbouw werd gebruik gemaakt van lokomotief Gem 4/4 122 van La Traction. De vervangende busdienst diende door de eveneens versperde weg een omweg te maken en kon hierdoor niet alle tussenliggende haltes bedienen.

De Berninakrokodil, die door **Club 1889** momenteel wordt gerestaureerd, werd na afronding van de laatste technische revisie aan de motoren, eind april naar Landquart overgebracht om een aantal proeven te ondergaan. Hierna zal de loc terugkeren naar Poschiavo voordat ze met het 100 jarige bestaan van de Berninabahn in 2010 feestelijk in dienst zal worden gesteld. Als dank voor de vele gependeerde arbeidsuren en sponsors werd de loc in een extra trein overgebracht, die uit eerder gerestaureerde rijkstrijtuigen bestond. De trein werd op de Berninalijn getrokken door de UNESCO motorwagen, de ABe 4/4 III 51.

In Visp wordt door de **Matterhorn Gotthard Bahn** een nieuw overslagstation ten behoeve van het goederenverkeer gepland, dat met name het transport richting Zermatt zal dienen. Er komen voorzieningen voor omladen van normaal- op smalspoor, invoeghavens voor vrachtauto's en het combiverkeer, die ieder een eigen spoor zullen krijgen.

De nieuwe treinstellen ABDeh 4/10 KOMET zijn inmiddels in dienst, terwijl met de treinstellen ABDeh 4/8 proefritten worden gereden op de Schöllenenbahn.

De op drie na langste tunnel in het net van de **Rhätische Bahn**, de 2351 meter lange Taunatunnel tussen Ardez en Scuol, loopt door verschillende typen gesteente. Doordat deze langs elkaar schuiven, hebben ze massieve schades veroorzaakt. De tunnel zal in de komende 3 jaar worden hersteld, waarbij de tunnelwand aan de kant van Ardez over een lengte van 380 meter geheel zal worden vernieuwd.

De in januari 2007 zwaar beschadigde Ge 4/4 II 632 kwam begin april 2008 met een nieuwe locomotiefkast weer in dienst, dit in tegenstelling tot de blauwe krokodil Ge 6/6 412, die thans met aandrijfschade buiten dienst staat. De enige jaren landelijk nieuw ingevoerde gebroken gele band bij de eerste klas, is na klachten van de reizigers vervangen door een gele band over de volledige lengte van het rijkstrijtuig. De slechte zichtbaarheid werd als oorzaak genoemd.

De **Schweizerische Bundesbahnen** hebben twee locomotieven van de serie Re 4/4 450, de 067 en 070 met twee sets van drie rijkstrijtuigen, verkocht aan de SZU, zie onder, die de composities inzet op de Zürcher S-Bahn lijn 4. Dit werd mogelijk omdat de treinstellen serie RABe 514 inmiddels geheel in dienst kwamen. De Zürcher Kantonalbank ondersteunt niet alleen het Europees kampioenschap voetbal, maar ook het nachtnet van het Zürcher Verkehrs Verbund sinds invoering hiervan. Als dank hiervoor werden twee Re 450 composities van bankreclame voorzien.

De infrastructuur tussen Gexi en Lenzburg mag worden uitgebreid met een derde spoor inclusief geluidswanden. Het Bundesaamt für Verkehr gaf het groene licht hiervoor. Planning indienststelling in 2011. Precies een maand na het begin van de staking

is het werk in de werkplaats Bellinzona van SBB Cargo weer hervat. Dit onder voorwaarden, dat de geplande sanering wordt teruggedraaid. Er werd een rondetafel conferentie belegd om de gerezen problemen het hoofd te bieden. Een mediator werd aangesteld om minister Leuenberger te adviseren. Er werd overeengekomen dat binnen twee maanden resultaten dienden te worden voorgelegd. De werkplaats (Industriewerk=IW) zal sowieso geopend blijven, waarbij de genomen beslissingen nader zullen worden uitgewerkt qua planning van het onderhoud aan het materieel en de scholing van nieuw personeel voor de komende jaren.

De **Sihltal Zürich Uetlibergbahn** kwam door de overname van de SBB, in het bezit van twee driedelige dubbeldekstammen met locomotieven van de serie Re 4/4 450. De locomotieven werden ingedeeld als Re 4/4 456 en dragen de nummers 551 en 552. De kleurstelling is rood. Hierdoor kunnen de oude motorrijtuigen BDe 4/4 576 terzijde worden gesteld. Vanwege de 10-minutentakt is één exemplaar nog voor deze dienstuitvoering benodigd. Verder staat een ander reserve. In aansluiting op de SBB bestelling heeft de SZU een order van acht lagevloer dubbelsdeksrijtuigen geplaatst. Hierdoor kunnen alle treinen op de Zürcher S-Bahn lijn 4 met één rijktuig worden verlengd. Sinds de Uetliberglijn is doorgetrokken tot Zürich, vanaf 1990, heeft het verkeer zich verdrievoudigd.

De **Südostbahn** is gestart met de ombouw van station Wattwil. Er komt een tweede eilandperron met overkapping en tunnel. De bestaande perrons worden tot 55 cm. verhoogd. Ook zal het gecompliceerde wisselcomplex aan de noordzijde van het emplacement worden vereenvoudigd door een nieuwe kruisingsmogelijkheid "Schomatten". Hiermede worden de verloren gegane vertrek mogelijkheden gecompenseerd. Tevens zal de uit 1910 daterende beveiliging door een ESTW worden vervangen. Het stationsgebouw zal tevens worden gerenoveerd. Er zal een nieuw verkoopcentrum met winkel verrijzen. De goederenspooren blijven behouden. Geplande indienststelling oktober tot december 2008. Vanaf 2009 zal worden begonnen met de vernieuwing van station Lichtensteig. De mechanische beveiliging zal eveneens worden vervangen, waarbij de huidige seinpost zal verdwijnen. In Samstagern zal op het terrein van de fa. Blattmann een nieuw verkoopcentrum verrijzen, dat het huidige steunpunt in Biberbrugg zal vervangen.

De **Transports Régionaux Neuchâtelois** verkopen hun beide in Val de Travers ingezette RABe 527 321 en 322 (NINA) aan de BLS. Als vervanging komen er twee vierdelige FLIRT-treinstellen, die bij Stadler in Altenrhein zijn besteld. Ze gelijken de RABe 527 331 die de TRN reeds in dienst heeft. De wisseling is voorzien voor juli/augustus 2009.

De **Wengernalpbahn** beschikt sinds maart 2008 over een nieuw sneeuwruimvoertuig, de Xrote 21. Het gevaarte weegt 16 ton. Het beschikt over een frees in tegenstelling tot de gebruikelijke sneeuwruimvoertuigen die de sneeuw wegslingeren. De efficiency werd bereikt doordat wissels nu ook sneeuwvrij kunnen worden geruimd.

Bij de **Zentralbahn** kunnen de werkzaamheden, na het aanbrengen voorzieningen die de waterstromen uit de berg verlegden, in de nieuwe Engelbergtunnel weer volgens planning worden uitgevoerd, zodat men nu hoopt de tunnel werkelijk in december 2010 in dienst te kunnen stellen. In 2009 zal de voormalige LSE werkplaats in Stanstad worden gesloten, waarna op dezelfde plaats een directiegebouw zal gaan verrijzen. Een nieuw verkeersproject voor Stans en omgeving voorziet de ondertunneling van de ZB lijn naar Engelberg inclusief stopplaats Bitzi. Hierdoor zouden tal van overwegen overbodig worden. Er zal voor de IR treinen Luzern - Interlaken nieuw materieel worden besteld, tegelijkertijd met vijfdelige stammen voor de S-Bahn in Luzern.

Ingezonden brief

Op pagina 154 van editie 594 wordt de indruk gewekt dat met de nieuwe basistunnel Lötschberg het knooppunt Brig vermeden wordt. Dit is echter in het geheel niet het geval. Treinen rijden door Brig vanaf / naar de tunnelmond van de Simplon (richting Italië).

Zie bijvoorbeeld het kaartje op de Wiki-pagina:

<http://nl.wikipedia.org/wiki/L%C3%B6tschberg-basistunnel>

Robbert van Dijk

D V D 's

Bij **EISENBAHN KURIER** verschijnen enkele nieuwe DVD's. Te bestellen via <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Verkehrsknoten Berlin. Een uur lang spoorgeschiedenis van de Duitse hoofdstad met ook historische opnamen: ondergang na 1945 en herleving vanaf de "Wende". Met natuurlijk aandacht voor 125 jaar Stadtbahn. Het geheel is zeer interessant en goed van kwaliteit, ook de zwart/wit opnamen. 19,80 euro, bestelnr. 8158.

Das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen. Een film over één van de meest interessante Hochburgen van de stoom in Duitsland. Men is daar al 40 jaar bezig. Er zijn nu 50 Triebfahrzeuge waaronder een prachtige S 3/6. Jarenlang volgde EK de ontwikkelingen hier op bijzondere dagen en met zogenoemde "Fotozüge". Stoom, diesel en elektrische tractie: alles is vertegenwoordigd. Als u er nog nooit was is dit dan het laatste duwtje! Speelduur: 1 uur, 19,80 euro, bestelnr. 8167.

125 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen. In 1881 kwam hier het eerste stuk smalspoor, wat zou uitgroeien tot een net van 500 km. Na 1960 nam dit rapide in omvang af. Na 2006 was er alleen nog 750 mm. spoorbreedte. De film bevat onder andere scènes uit het verleden opgenomen met 16-mm. filmformaat. Nu zijn er nog enkele trajecten in bedrijf dankzij hulp van amateurs en autoriteiten. 1 uur speelduur, prijs is 19,80 euro, bestelnr. 8159.

Die Baureihen 50 en 50³⁵. Na de eerste 12 van Henschel uit 1939 kwamen er duizenden van deze voorlopers van de latere oorlogslocomotieven 42 en 52 van de band. De film laat ze hun werk doen bij de DB en de Oost-Duitse DR. Uiteraard ziet u ook de mu-

seumlocs aan de gang. Als bonusmateriaal een stukje over de laatste echte inzet van 2 machines. Speelduur 45 min., 19,80 euro, bestelnr. 8156.

Die Baureihe 601 – der legendäre TEE. Van 1957 tot 1978 reed de VT 11⁵ door alle Europese TEE-landen. Regelmatig ook tussen de Duitse grens en Amsterdam. De film toont heel veel historische beelden uit 50 jaar TEE. In 1990 reed er één zelfs tussen Hamburg en Berlijn. De film biedt hiervan ook wat zogenoemd bonusmateriaal. Al met al een genoeg om naar deze slanke treinen te kijken gedurende 45 minuten voor 19,80 euro. Te bestellen onder nr. 8031.

Eisenbahn Videokurier 77. Kernpunt van deze actualiteitenfilm is het afscheid van de stoom bij DB rond de Emslandstrecke. Verder nog: Dieselspoor tussen Aachen West en Montzen in België (spectaculaire sound); stoom in de Wetterau en in het Odenwald met een BR 78; 30 jaar geleden: ketelontploffing in Bitterfeld. Vervolgens herinneringen aan Pruisische stoom in Mecklenburg; museumstoom in Zweden en dan nog het gebruikelijke Bahnnews. Tenslotte als bonus de modernisering van 2^e klasse rijkstrijtuigen. Speelduur is 1 uur en dat voor 19,80 euro; bestelnr. 8077.

Tenslotte een zeer interessante film over de SBB: **Die SBB im Wandel der Zeit.** De Zwitser Emil Geissberger kocht in 1946 een 16 mm-camera en begon het spoor te filmen: gezien de begindatum hoogst interessant want er was toen ook nog stoom. Hij bezocht depôts en werkplaatsen en zat op de locs. Hij filmde tussen 1946 en 1975 de periode vóór de grote modernisatie waarvan we nu de resultaten al jaren kennen. De film is in zwart/wit en kleur. Emil Geissberger becommentarieerde het geheel in Schwietzerdeutsch (gelukkig!). Aan het einde van de film is er nog een interview van een half uur met de filmer. Deze film vormt een wel zeer welkome aanvulling op andere Zwitserse films. Speelduur is 1 uur, 24,80 euro is de prijs, bestelnr. 8189.

T I J D S C H R I F T E N

Strassenbahn Magazin, April 2008 (had u nog tegoed), 39^e jaargang, nr.222 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal : Mainz en Heidelberg moderniseren hun M8-trams (Düwag) zodat zij 15 - 20 jaren nog mee kunnen; in Ludwigshafen worden de kosten voor onderhoud van een tramtunnel te hoog, ergo sluiting van tramlijn 12!; mooie foto van de nieuwe RET 3-delige sneltram; na 60 jaren wil men de tram in Bolzano weer terughebben * Het hoofdartikel gaat over het tramstelsel in Karlsruhe dat aan zijn eigen grote succes dreigt te bezwijken, tenzij er een tunnel in het centrum voorzien wordt * In Chemnitz vierde men het 100-jarige bestaan van de elektrische tram * In Bremen is men bezig met diverse tramlijnverlengingen * Het sneltramtype U2 in Frankfurt wordt 40 jaar; dit type hogevoersneltram oogste veel succes in andere plaatsen, tot in Canada en USA toe * Een bezoekverslag over Siemens TS in Wenen-Simmering, alwaar de tramtypes ULF en Combino-Plus nu worden gebouwd * Opnieuw heeft een Franse stad een tramsysteem geopend, in Nice ditmaal nadat 60 jaar terug de laatste lijn gesloten werd * In de modellenrubriek veel nieuwe modellen n.a.v. de jongste speelgoedbeurs; voorts ook een foto van een RET-Citadismodel (fabrikaat Halling) is weergegeven * Geschiedenis (deel 1) van het Benrather tramnet * Een vierassige tramloc keerde weer terug naar zijn historische plaats Stuttgart * Hoe trams van Hagen in 1977 in Belgrado als goede tweedehandsjes terecht kwamen. (www.strassenbahn-magazin.de) ThN

Strassenbahn Magazin, Juni 2008, 39^e jaargang, nr.224 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek Journal de volgende belangrijkste nieuwtjes: In Dortmund's centrum is het tramnet nu geheel ondergronds gegaan - Nadat 17 jaren terug het besluit ertoe genomen was wordt in München de tramlijn naar St. Emmeram eindelijk aangelegd – In Magdeburg zijn de dagen van de Tatra-trams geteld * Het hoofdartikel behandelt het 125-jarige tramsysteem in Krefeld * Over tramuitbreidingen in het Rijn- en Neckargebied * De stad Naumburg slaagde er (voorlopig) in om het museumtrambedrijf weer in een dagelijks bedrijf om te kunnen zetten * Waarom in München uiteindelijk de magneetzweefbaan (Transrapid) definitief niet doorging * De trambedrijven van Bochum en Gelsenkirchen (Bogestra) verjongen hun bestand met Vario- en Tangotrams * Na meer dan een halve eeuw trouwe dienst in Budapest werd afscheid genomen van de legendarische UV-trams * De Pöstlingbergbahn bij Linz wordt thans omgebouwd en aangesloten op het stadstramsysteem * In Zürich, Genève, Bern en Basel worden nieuwe tramtrajecten gebouwd. In Lausanne wil men zelfs de tram weer gaan invoeren * In de modellenrubriek wederom veel nieuwe trammodellen (klassiek en modern) * Geschiedenis: de trambuitenlijnen rondom Merseburg * Kort na de tweede Wereldoorlog begon een Bremense scheepswerf bij gebrek aan werk maar met de fabricatie van trams (en met succes) ten behoeve van de stad Bremen zelf * (www.strassenbahn-magazin.de) ThN

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

Trein 1925 met loc 1826 botste op 16-05 bij de overweg in 't Haantje in Delft met een vorkheftruck van het aan het spoor gelegen tuincentrum, die met brandstofgebrek op de overweg was komen stil te staan. De eloc greep de heftruck vol in de flank en liep op het achter de overleg gelegen bruggetje met de voorste as uit de rails. De heftruck, waarvan de bestuurder zich in veiligheid had weten te brengen, verdween door de klap in de sloot. Het duurde maar liefst drie uur voor de politie toestemming gaf de trein te ontruimen, hoewel er geen brand was uitgebroken en het overige treinverkeer uiteraard direct en geheel was stilgelegd. Waarom NS en ProRail niet op hoog niveau de politiekorpsen of zelfs de minister van Binnenlandse Zaken wijzen op de onnodige overlast die zij hierdoor treinreizigers en –personeel bezorgen, blijft een raadsel. Ook brandweerkorpsen hebben zich de vervelende gewoonte eigen gemaakt veel te rigoureuze veiligheidsmaatregelen te nemen bij incidenten, en lijken niet meer in staat op de situatie afgestemde acties te ondernemen. Dat duidt erop dat het kennisniveau bij de hulpdiensten sterk afgenomen is: alleen iemand die niet precies weet waarmee hij bezig is, bedient zich van maatregelen die totaal niet passen bij de omvang van de situatie. Hoe dan ook: de 1826 werd na hersporing op het terrein van de naastgelegen DSM-fabriek geplaatst en verbleef daar, aan één zijde steunend op vijzels, tot 12-06. De loc kwam die dag in het revisiebedrijf Haarlem aan.

Op de Kijfhoek, waar dagelijks wel een incident plaatsvindt, liep op 23-05 een platte wagen uit de rails. Na ruim twee uur was de wagen weer in de rails gevijzeld.

Die dag liep in Roosendaal een onbekend gebleven diesellocomotief van een aannemer tijdens rangeren uit de rails. Hersporing duurde ook hier circa twee uur.

Een dag later kraakte de 7402 op de Amersfoortse Bokkeduinen een juk, dat daardoor een meter onder loc 1719 opschoof. Tussen de eerste en tweede as van de loc ontstond circa een meter ruimte tussen de spoorstaven. De 'hersporing' van de loc duurde circa vijf uur.

In de avond van 31-05 ging een VIRM op opstelsterrein Arnhem Berg door een juk. Er ontstond weinig schade.

Hoewel oordelen zonder de precieze oorzaak te kennen, gevaarlijk is, mag het toch redelijk verbazend genoemd worden dat opnieuw een SGM-treinstel met geweld door een juk gereden werd: op 03-06 botste de 2958 bij binnenkomst in Hoek van Holland Strand als 4168 op een stootjuk en werd daarbij fiks beschadigd. Wederom was er geen sprake van een kleine uitglijder, maar kraakte de Sprinter het juk met hoge snelheid. In hoeverre technische problemen, een inschattingfout van de machinist of een combinatie van beide het ongeval hebben veroorzaakt, was bij redactiesluiting nog niet bekend. Na hersporing werd de 2958 in de nacht van 03- op 04-06 door de 2013 en 2005 naar Haarlem gesleept. Er moest zelfs een draaistel van RB Haarlem naar Hoek van Holland gestuurd worden om het onfortuinlijke treinstel weer rijvaardig te maken.

Op 05-06 botste de 8642 als 3048 bij Waarland (tussen Heerhugowaard en Schagen) met een vorkheftruck (!). Net als de 1828 liep de 8642 uit de rails, ditmaal met een gehele voorste draaistel. De VIRM kwam na hersporing naar het revisiebedrijf Haarlem.

Plan V 869 kwam op 07-06 bij binnenkomst op spoor 15 in Dordrecht in botsing met een stootjuk. De klap was van dien aard dat de ABk voor een derde over het juk schoof. Voor de hersporing werd een kraan op het busstation geplaatst. De aan de onderzijde ernstig beschadigde Plan V werd naar het Revisiebedrijf Haarlem gesleept.

Op 10-06 liep een rijktuig van DB Autozug op de Watergraafsmeer met één draaistel uit de rails. Na een kleine drie uur was het rijktuig herspoord.

HSL-Zuid

Om vast te stellen of de hoeveelheid stof die in de Groene-Harttunnel nog voorhanden is, geen belemmering oplevert voor met hoge snelheid passerende treinen, werd in de week van 19-05 een aantal PRIO-rijtuigen ICRm aangewezen om als testtrein te fungeren. De door ProRail van NS Hispeed gehuurde locomotieven E 186 112 en E 186 118 werden aan weerszijden van de 20-575, 20-583, 20-416, 20-405 en 20-546 geplaatst. Opvallend was dat de locomotieven multiple geschakeld reden, waarbij de verbinding onderling werd gemaakt met behulp van de UIC-kabel. De TRAXX-locomotieven zijn voorzien van het zogeheten ZMS/ZWD-systeem, waarbij stuurstroosignalen naar hetzij een tweede loc, hetzij een stuurstandrijtuig, worden doorgegeven via de nagenoeg universeel gebruikte UIC-kabel.

TRAXX E186 112 werd op 29-05 in het Onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer voorzien van stickers 'powered by ProRail'.

In de week van 09-06 startte de NMBS instructieritten met TRAXX-locomotieven. De opleidingsritten worden gereden met twee TRAXX-en waartussen zich drie I11-rijtuigen bevinden. Tevens werd loc E 186 120 van de Watergraafsmeer naar Roosendaal overgebracht om als statisch oefenobject te fungeren.

Nederlandse Spoorwegen

SLT

SLT-treinstel 2401 vertrok op 23-05 weer naar Duitsland. Het treinstel werd tot Venlo gesleept door de 6507; op het Duitse traject zorgde een DB Schenker-140 voor de tractie.

VIRM

VIRM-schadebakken per 11-04					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	Reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
mBvk1/2	290 8523	8642	Waarland	05-06-2008	botsschade
mBvk1/2	290 8626	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv3/4	380 8042	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv3/4	380 8131	8731	-	05-03-2008	botsschade
ABv5	380 8213	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv6	380 8349	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade
mBv7	260 8825	8642	Waarland	05-06-2008	onbeschadigd
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

Op 21-05 arriveerde VIRM 9548 als eerste treinstel van de nieuwe levering VIRM-4 in Nederland. Het treinstel reed op eigen kracht van Venlo naar de Cartesiusweg in Utrecht. De nieuwe VIRM, de tweede van de serie, zal in eerste instantie voor proef- en instructieritten worden gebruikt, waarbij uiteraard ook de op respectievelijk 28-05 en 02-06 geleverde 9547 (kwam op 02-06 samen met de 9548 naar Onnen) en 9549 (kwam rechtstreeks van Venlo naar Onnen) in actie komen. Daarbij wordt niet alleen gekoppeld gereden met VIRM-1- en VIRM-2/-3 –treinstellen, maar zullen ook bakwisselingen hiermee uitgevoerd worden. Rond eind juni zal de 9548 worden afgenomen. Eind augustus zullen negen stammen in dienst komen, waarna in oktober dertien viertjes in de omloop zullen zijn. De levering vindt met een tempo van één per maand plaats, zodat in juni 2009 de gehele serie van 51 stellen (9547 – 9597) geleverd is.

- Op 19-05 maakten de 2133, 2141 en 2145 de eerste proefrit met drie gekoppelde SGMm-tweetjes.
- De nieuwe VIRM-en worden evenals de bakken van de vorige vervolgseries in de vestiging van Bombardier in Görlitz gebouwd en in Aachen van de definitieve inrichting voorzien. Daar worden de bakken ook op de eigen draaistellen geplaatst; voor het transport tussen Görlitz en Aachen is een reeks draaistellen type Görlitz-V aangepast. De draaistellen worden zo laat mogelijk in het assemblageproces opgenomen, omdat ze een forse prijs hebben en daardoor niet in een (te) vroeg stadium aangeschaft dienen te worden door Bombardier. Per week worden drie bakken door Görlitz afgeleverd. In Görlitz is de productie van dubbeldeksmaterieel geconcentreerd: naast de VIRM-bakken worden ook dubbeldeksrijtuigen voor DB Regio en Polen gebouwd.
- Begin augustus start een grote wijzigingsactie bij VIRM. Alle VIRM-1/-2/-3-stellen krijgen in het revisiebedrijf Haarlem een beurt waarbij de vorig jaar in Tilburg beproefde wijzigingen op de klimaatbeheersingsinstallatie in alle rijtuigen worden doorgevoerd, alle airconditioningsunits worden gewisseld en nog 22 constructiewijzigingen worden doorgevoerd. Het betreft hier met name zaken van technische aard; aan het interieur zal naar verwachting niets veranderen. Begin augustus zal de eerste VIRM in Haarlem binnenlopen. De 9502 heeft als proefkonijn voor de wijzigingen gediend.

DDM/DD-AR

Onverwacht nam het revisiebedrijf Haarlem op 23-05 de door brand beschadigde DD-AR-Bvk's 270 7020 en 7072 binnen. Deze rijtuigen werden al langere tijd geleden bij brand beschadigd, maar stonden al enige tijd als plukrijtuig bij het onderhoudsbedrijf Leidschendam.

Kennelijk door een hernieuwd tekort aan Bv-rijtuigen, kwam op 04-06 DD-AR 7364 als driewagenstam op de baan.

Samenstelling DDM-1-stammen per 19-05												Samenstelling DDM-1-stammen per 20-05											
6901	6818	6625	6824	6614	6833	6901	6818	6625	6824	6614	6833												
6902	6825	6612	6811	6631	6836	6902	6825	6612	6811	6631	6836												
6903	6823	6616	6835	6613	6814	6903	6823	6616	6835	6613	6831												
6905	6828	6623	6801	6615	6837	6905	6828	6623	6801	6615	6837												
6906	6827	6626	6822	6635	6813	6906	6827	6626	6822	6635	6813												
6907	6812	6675	6807	6621	6876	6907	6812	6675	6807	6621	6876												
6908	6841	6674	6804	6618	6815	6908	6841	6674	6804	6618	6815												
6911	6805	6632	6817	6617	6838	6911	6805	6632	6817	6617	6838												
6913	6877	6624	6826	6633	6878	6913	6877	6624	6826	6633	6878												
6914	6832	6627	6802	6634	6834	6914	6832	6627	6802	6634	6834												
6915	6821	6673	6803	6628	6806	6915	6821	6673	6803	6628	6806												
Samenstelling DDM-1-stammen per 26-05												Samenstelling DDM-1-stammen per 10-06											
6902	6816	6612	6811	6631	6836	-	6825	6622	6833	6625													
6903	6823	6616	6835	6613	6831	6902	6816	6612	6811	6631	6836												
6904	6832	6627	6802	6634	6834	6903	6823	6671	6835	6613	6831												
6905	6828	6623	6801	6615	6837	6904	6832	6627	6802	6634	6834												
6906	6827	6626	6822	6635	6813	6905	6828	6623	6801	6628	6827												
6907	6812	6675	6807	6621	6876	6906	6806	6626	6822	6635	6821												
6908	6841	6674	6804	6618	6814	6907	6812	6675	6807	6621	6876												
6911	6805	6632	6817	6617	6838	6908	6841	6674	6804	6618	6814												
6912	6878	6633	6826	6624	6877	6911	6805	6632	6817	6617	6838												
6913	6818	6670	6824	6614	6815	6912	6878	6633	6826	6624	6877												
6915	6821	6673	6803	6628	6806	6913	6818	6670	6824	6614	6815												

4036	05-06	4029	10-06	9443	27-05	9443	04-06
				9406	05-06	9406	10-06
				9477	13-06		
ICRm nawerk HSA							
<i>binnengekomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
10-70 374	23-05	10-70 377	26-05				
10-70 375	23-05	10-70 481	26-05				
82-70 982	23-05	82-70 971	26-05				
20-70 421	23-05	20-70 585	26-05				
20-70 422	23-05	20-70 581	26-05				
20-70 548	23-05	20-70 582	26-05				
20-70 230	23-05	20-70 401	26-05				
10-70 482	09-06	10-70 374	09-06				
10-70 376	09-06	10-70 375	09-06				
20-70 584	09-06	82-70 982	09-06				
20-70 261	09-06	20-70 421	09-06				
20-70 403	09-06	20-70 422	09-06				
20-70 402	09-06	20-70 548	09-06				
82-70 972	09-06	20-70 230	09-06				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
922	13-05	brandschade tractiemotor	861				15-05
824	15-05	schade bedrading	2979				19-05
270 7020	23-05	brandschade	82-77 022 (5222)				19-05
270 7072	23-05	brandschade	82-77 022 (5222)				19-05
836	02-06	defecte vloer	823				21-05
2958	04-06	botsschade Hoek van Holland	4201				28-05
817	05-06	verbrande lijnschakelaar	2937				29-05
839	08-06	botsschade Dordrecht	824				30-05
8642	08-06	botsschade Heerhugowaard	922				04-06
1826	12-06	botsschade Delft	270 7020				30-05
			836				06-06
			26-37 408 (6808)				12-06

Revisiebedrijf Tilburg

ICM Cw compressor							
<i>binnengekomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
4086	19-05	4230	16-05				
4073	26-05	4086	26-05				
4211	30-05	4073	30-05				
Schades/defecten							
<i>binnengenomen</i>				<i>afgeleverd</i>			
10-77 307	14-05	onderhoudsresearch	10-77 307				27-05
20-77 110	14-05	onderhoudsresearch	20-77 110				27-05
20-70 239	14-05	onderhoudsresearch	20-70 239				27-05

Arriva

GTW

De nieuwe GTW-treinstellen van Arriva maken inmiddels vele proeffritten, waarbij ook ver van het toekomstige inzetgebied gereden wordt. Daarbij rijden zowel losse treinstellen als combinaties van twee of drie Spurts..

Wist u dat...

- in het onderhoudsbedrijf Leidschendam een koppelwagen, na ontiaan te zijn van de automatische koppelingen, wordt gebruikt als onkruidverdelgingstrein en daarbij voortbewogen wordt door de 700?
- op deze wijze het hele emplacement binnen één dag behandeld wordt, waar voorheen een externe firma, die met slangen en haspels in de weer moest, twee weken bezig was?
- Plan V 963 van de lijn Zwolle – Emmen werd gezien met een sticker op de middelste blauwe baan met de tekst “provincie Drenthe” aan de Zwolse zijden en met een sticker met de tekst “Provincie Drenthe” aan de Emmense zijde?
- er nog steeds veel graffiti op het materieel wordt gespoten en lang blijft zitten?
- Op 28 mei een VIRM-6 een slag Zwolle – Emmen v.v. reed in de dienst 8065-8078 ?
- In de dienst 8061-8074 drie stellingen Plan V reden ?
- treinen waarvan graffiti is verwijderd, soms niet minder verwaarloosd ogen dan materieel waarvan de graffiti nog weggepoetst moet worden?
- NS, ProRail en NedTrain eens een vergelijking zouden moeten maken tussen de kosten voor het verwijderen van de door derden aangebrachte beschaderingen, het niet-beschikbaar zijn van de treinen voor de reizigersdienst en de imagoschade enerzijds, en de kosten voor het overkappen of omhekken van opstelreinen anderzijds?
- de 4034 op 18-05 de laatste rit reed als ‘oude’ ICM, uitliep in Amersfoort en vervolgens naar Haarlem werd overgebracht voor ombouw?
- de leeslampjes in de ICMm-treinstellen de onhebbelijke eigenschap bezitten uit te blijven na een onderbreking in het laagspanningsnet (bijvoorbeeld bij de passage van een bovenleidingloze brug)?
- wij de verbouwde ICM-treinstellen verder een fraaie verschijning vinden op het Nederlandse spoorwegnet?
- VSM-loc 2530 op 25-05 met een gezelschapstrein bestaande uit de VSM-Umbauwagens van Oostenrijkse origine, werd gesignaleerd in Purmerend?
- de bruine 2530 er momenteel prachtig uitziet?

- wij het een verheugende ontwikkeling vinden dat steeds meer diesellocomotieven voor het nageslacht bewaard en schitterend opgeknapt worden?
- Lok 1501 op 6 juni jl is overgebracht van de stalling bij de SSN naar het Spoorwegmuseum te Utrecht om daar deel te nemen aan de tentoonstelling "Hoogspanning in het Spoorwegmuseum": Tien weken lang staat de elektrische trein centraal, want elektriciteit op het spoor bestaat 100 jaar. Zie ook de agenda.
- het weekeinde van 25/26 mei weer een ouderwets ProRail-weekeinde was, met op twee plaatsen werkzaamheden die niet op tijd werden afgerond, een aannemer die 'vergeten' had roest te rijden na werkzaamheden waardoor de eerste treinen tussen Leiden en Schiphol 40 minuten vertraging opliepen, en een sein-/wisselstoring tussen Doetinchem en Terborg?
- op 27-05 een vergeten tas in Amsterdam Centraal werd aangezien voor een verdacht pakketje en het treinverkeer in de gehele Randstad daardoor urenlang ontregeld was?
- Plan V 891 op de deuren van de (afgesloten) bagageruimte nog steeds de 'rookvrije trein'-stickers heeft?
- er ook nog minimaal één VIRM is met deze stickers?
- ABv5 380 8245 van de 8675 wel een blauwe eerste-klassestreep heeft, maar alle klasseaanduidingen een '2' zijn?
- de NMBS-locomotieven van de Reeks 11 bij de huidige revisies van een klimaatbeheersing worden voorzien?
- een cabine-airco in deze locomotieven, waar het in de zomer met gemak 50 graden celsius kan worden, geen overbodige luxe is?
- op 30-05 een fors onweer veel storingen in de beveiliging op vele plaatsen in het land veroorzaakte?
- op 24-05 DD-AR 7451 in de IC-dienst Alkmaar – Maastricht (!) werd gesignaleerd door een oplettend lezer?
- op 25-05 een uit een Berlijn-IC gerangeerd Bpmz-rijtuig werd gesignaleerd op Deventer GE?
- diezelfde dag loc 232 908 defect in Oldenzaal werd aangetroffen?
- deze loc enkele dagen later geheel achteraf op het emplacement aldaar werd gestald en daar geruime tijd heeft verbleven?
- op 03-06 een goederentrein defect kwam te staan tussen Grouw en Leeuwarden?
- een naar de trein gestuurde hulploc halverwege tot stilstand kwam vanwege brandstofgebrek?
- een ter plaatse gekomen tankauto de loc weer van verse diesel voorzag?
- uw redacteur zich wel eens afvraagt of deze berichten wel echt op het Nederlandse spoorwegnet betrekking hebben?
- de gezelschapstrein die op 22 mei een rondje door Nederland reed, uit de lokomotieven 1831 en 1733 aan weerszijden van 4 NMBS-rijtuigen bestond ?
- de rijtuigen NMBS 51 88 11-70 004-7 (type I10 A), NMBS 61 88 88-90 008-0 (Resto), NMBS 61 88 88-90 006-4 (Resto) en NMBS 61 88 89-90 003-0 (bardisco / SR3) betroffen ?
- op 24 mei in de trein voor de uitwisseling van ICL-rijtuigen richting Duitsland een Pools rijtuig zat ?
- de stoomtrein die op 24 mei vanuit Duitsland naar Amsterdam reed uit 13 rijtuigen bestond en de volgende samenstelling had: stoomlokomotief UEF 01 1066 + Post 4mg 55 565 Köl + EE ABm 51 80 03-70 102-7 + EE ABm 51 80 03-70 113-4 + Bm 51 80 02-41 244-4 / L&W 0004 + Euro-Express Am 51 80 03-80 013-4 + Euro-Express Am 51 80 03-80 014-2 + Euro-Express Bm 51 80 05-80 010-8 + Euro-Express WGM 51 80 09-80 009-6 + Euro-Express Bm 51 80 05-80 035-5 + Euro-Express Bm 51 80 05-80 036-3 + EE ABm 51 80 03-70 101-9 + EE ABm 51 80 03-70 115-9 + EE ABm 51 80 03-70 109-2.
- In verband met werkzaamheden de spoorlijn van Leeuwarden naar Stavoren van zondag 15 juni tot en met donderdag 19 juni is gestremd? Van Sneek naar Stavoren is er deze dagen na 21.25 uur geen treinverkeer mogelijk. Van Leeuwarden naar Sneek is er deze dagen na 22.00 uur geen treinverkeer mogelijk. Reizigers worden met bussen vervoerd.

Cargo-corner

- Als trouwe lezer van HOV-RN kwam ik in de recentste uitgave een kleine slip-of-the-pen tegen. De Strukton G1206-locs zijn genummerd in de serie 30300X (met een extra nul dus).
- Op 14/5 vond de onthulling plaats van de 2 nieuwste loc's, dit vond plaats bij de VSM in Beekbergen. De 303007 heet Demi en de 303008 heet Danique. Deze laatste is als eerste loc van een Nederlandse aannemer voorzien van ECTS.

Het totale overzicht van de (grote) Strukton diesels:

303001 G1206 Carin
 303002 G1206 Willy
 303003 (was gereserveerd voor Deutz-loc Monique)
 303004 (was gereserveerd voor Deutz-loc Janine)
 303005 Deutz Ankie
 303006 Deutz Irene
 303007 G1206 Demi
 303008 G1206 Danique

Martijn Smits

Korte berichten:

- Op 4 juni 2008 is de ACTS (ex railion) 1601 defect gegaan in Onnen.
- Op 4 juni heeft Rail 4 Chem met lokG2000 (R4C 2007) het transport verzorgd van de Leeuwarden Shuttel vanaf IJselmonde naar de Maasvlakte.
- Rond 14 uur werd met de losse lok vanaf de Waalhaven naar IJselmonde gereden, alwaar de Leeuwarden Shuttel net was aangekomen, en de lok die de trein vanaf Leuwarden gereden had reed al naar de Kijfhoek.
- Op weg van IJselmonde naar de Maasvlakte werd een deel van trein 60263 volgens planning achter gelaten bij het RSC.
- Vanaf de Maasvlakte werd een deel van trein 60264 door R4C naar de Waalhaven gebracht, alwaar ACTS met eigen tractie de trein verder samenstelde.

OVERIGE BERICHTEN

OV-Chipkaart weg op Hoekse Lijn

Vanaf 1 oktober a.s. stopt de NS de proef met de OV-Chipkaart op de Hoekse Lijn, de verbinding tussen Rotterdam en Hoek van Holland.

Volgens de NS maakten slechts duizend mensen gebruik van de OV-Chipkaart die vanaf oktober dus weer vervangen zal worden door het ouderwetse papieren treinkaartje.

Iedereen die onlangs een Chipkaart heeft gekocht zal door de NS en RET gecompenseerd worden. De OV-Chipkaart is omstreden omdat de beveiliging van de kaart zo lek als een mandje is; getuige het feit dat het meerdere mensen al is gelukt de privacygevoelige kaart te kraken.

Medewerkers NS en ProRail vervullen spoorwensen

Oprichting Stichting sPooRweNSdag

Afgelopen maand zijn 150 medewerkers van NS en ProRail druk doende geweest met het vervullen van spoorgerelateerde wensen van minder mobiele mensen. Zo maakten zij

het mogelijk dat vijf zussen, allen boven de tachtig, elkaar na 5 jaar eindelijk weer een keer konden ontmoeten en ook zorgden zij ervoor dat een groep van 20 verstandelijk gehandicapten uit Eindhoven per trein een bezoek aan het Spoorwegmuseum kon brengen.

Om van deze zogenoemde sPooRweNSdagen een jaarlijks terugkerend evenement te maken hebben vijftien medewerkers van NS en ProRail besloten tot de oprichting van Stichting sPooRweNSdag. Dit initiatief wordt door zowel NS als ProRail van harte ondersteund.

De hoofdletters in de naam van Stichting sPooRweNSdag weerspiegelen de samenwerking van de medewerkers van ProRail en NS. De stichting heeft als doel om spoorgerelateerde wensen van minder mobiele mensen te realiseren. De stichting tracht haar doel onder meer te bereiken door

het jaarlijks organiseren van een sPooRweNS dagen.

Nog enkele voorbeelden van hun inspanningen van afgelopen maand: de medewerkers zorgden ervoor dat een lichamelijk gehandicapte ICE fan de Nedtrain werkplaats kon bezoeken en mocht meerijsen op de bok. Ook had een man met een autistische storing de dag van z'n dromen tijdens een bezoek aan een verkeersleidingspost van ProRail.

In twee dagen tijd zijn in totaal meer dan 20.000 reizigerskilometers afgelegd door alle vrijwilligers en de in totaal 45 VIP's.

OV-fiets in Westpoort

Stichting Westpoort Bereikbaar en NS OV-fiets hebben hun krachten gebundeld in een gezamenlijke campagne om bedrijven in Westpoort kennis te laten maken met OV-fiets als zakelijk vervoermiddel. Om het laatste stukje woonwerkverkeer vanaf station Amsterdam Sloterdijk te overbruggen, maar ook voor zakelijke afspraken elders in het land worden 2000 bedrijven in Amsterdam Westpoort benaderd met een aantrekkelijk aanbod.

Doel van het aanbod is om de OV-fiets bij de betrokken bedrijven in Amsterdam Westpoort een vast onderdeel te laten worden van hun mobiliteitsbeleid.

De klanten van OV-fiets zijn voor 50% zakelijke gebruikers. Er zijn bedrijven met een bedrijfsabonnement voor werknemers die vanaf het dichtstbijzijnde station naar de eigen vestiging kunnen fietsen, bedrijven die OV-fiets inzetten voor zakelijke afspraken, en particuliere abonnees die ook zakelijk met OV-fiets reizen. Voor al deze opties doen Stichting Westpoort Bereikbaar en OV-fiets een aantrekkelijk aanbod aan de bedrijven in Westpoort. Dankzij de korting kunnen bedrijven laagdrempelig kennismaken met een flexibel,

milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel dat inmiddels op meer dan 150 locaties te huur is voor €2,85 per rit. In Amsterdam heeft OV-fiets dertien huurlocaties: OV-fiets is te huur op station Amsterdam Sloterdijk en de zeven andere NS-stations in de stad, maar ook bij vijf stallingen van Locker (o.a. bij Paradiso en de Kalvertoren).

Landschap Gelderland en Limburg favoriet bij treinreizigers

Treinreizigers kijken het liefst naar het landschap van Gelderland en Limburg. Dat blijkt uit belevingsonderzoek dat NS heeft gehouden. Gelderland staat met 33 procent aan kop, gevolgd door 13 procent voor Limburg. NS maakt de gegevens bekend ter gelegenheid van het lanceren van de nieuwe uitjes-website www.eropuit.nl.

Van de ondervraagden vond 30 procent het uitzicht op de eigen provincie het mooist. Dat geldt niet voor Zuid Holland. De meeste ondervraagden kwamen uit Zuid Holland (22 procent) maar de provincie kwam samen met Flevoland niet verder dan 1 procent. Veruit de meeste ondervraagden (50 procent) vinden dat je vanuit de trein pas goed ziet hoe mooi Nederland is. Slechts 14 procent is het niet met die stelling eens.

Lezen favoriete bezigheid

Maar liefst 46 procent leest graag in de trein. Dat is daarmee de favoriete bezigheid van treinreizigers. Op de tweede en derde plaats staan ontspannen (23 procent) en dagdromen (13 procent) maar 5 procent praat met medereizigers.

Denken aan niets

Tijdens de treinrit denken de meeste mensen helemaal nergens aan (24 procent) of aan familie of vrienden (23 procent). Maar 19 procent is met de gedachten bij werk of studie. Toch denkt nog 11 procent aan zingeving.

MUSEUMNIEUWS

Museumspoorlijn S-T-A-R

Museumspoorlijn S-T-A-R kampt met tekort

Zoals onlangs in de regionale pers in het Noorden was te vernemen kampt Museumspoorlijn S-T-A-R met een tekort op de begroting van het nagenoeg afgeronde investeringstraject. Dit traject is eind 2003 gestart en wordt momenteel afgerond. Tijdens de voorbereidingen van de financiële afrekening werd het bestuur eind 2007 verrast door het feit dat er meer geld was uitgegeven dan de voor het project beschikbaar gestelde gelden. De exacte overschrijding is op dit moment nog niet bekend.

Door het bestuur van Museumspoorlijn S-T-A-R, onder leiding van de in januari 2008 aangetreden voorzitter Tonnis Musschenga (voormalig gedeputeerde van de provincie Groningen) is samen met de provincie Groningen een uitgebreid onderzoek gestart. Naar aanleiding van dit onderzoek zal worden gekeken hoe het financiële tekort kan worden opgelost. Op het moment van schrijven is daar nog niets over bekend.

De exploitatie van Museumspoorlijn S-T-A-R ondervindt momenteel geen hinder van de afwikkeling van het project, echter er is wel besloten om de dienstuitvoering in de zomermaanden aan te passen. Op de reeds geplande 'rode' zondagen in juli en augustus (m.u.v. 17 augustus) wordt er nu volgens een gele dienstregeling gereden. Dit houdt in dat er op de genoemde dagen kan worden volstaan met één locomotief en één treinstam in de exploitatie.

Diesellocomotieven

Na een langdurige revisie is Deutz-locomotief '19' weer in dienst gekomen. De machine draagt, met een knipoog naar de werkelijkheid, nu het nummer 'V53 019'. De in 'Bundesbahn'-kleuren gestoken locomotief heeft inmiddels al weer de nodige ritten naar volle tevredenheid gereden.

Van loc 12 (de rode MaK) zijn de wielbanden in Hattingen afgedraaid. Hiermee kan de locomotief weer vele kilometers maken op het baanvak op de grens van Groningen en Drenthe. Gedurende Eerste Pinksterdag hebben beide machines voor het eerst gezamenlijk dienst gedaan, naast stoomlocomotief TE-5933.

Bezoek Dutch Peace Army

Gedurende het weekend van 21 en 22 juni zal Dutch Peace Army een bezoek brengen aan Museumspoorlijn S-T-A-R.

DPA is een vereniging die zich bezighoudt met het verzamelen en restaureren van militaire voertuigen, welke ouder zijn dan 25 jaar. DPA is geen merken-club. Binnen DPA zijn diverse merken te vinden: Jeep, DAF, GMC, Dodge enz., kortom een bonte mengeling van merken en soorten.

Op zaterdagmiddag 21 juni zullen diverse voertuigen op platte wagens beladen worden. Op 22 juni zullen deze platte wagens (wagentype Kbs en Rs) een rit maken van Stadskanaal naar Veendam. Er wordt gereden volgens de normale 'gele' dienstregeling. Tevens wordt er een 'tussenslag' bestaande uit een diesellocomotief en alleen de platte wagens gereden. De dienstregeling voor deze rit is te vinden op www.stadskanaalrail.nl

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

De eerste replica-injecteur voor stoomlocomotief NS 6513 is in brons gegoten. Hiermee krijgt de uit 1887 daterende stoomlocomotief de instrumenten terug, waarmee de stoomketel van water kan worden voorzien. In de afgelopen jaren hebben vrijwillige technici van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, daarbij gesteund door onder andere TNO en de firma Protometals met succes gewerkt aan het ontwikkelen van een moderne gietmethode voor het historische instrument. Hierbij zijn onder andere siliconen en was gebruikt. De injecteur zal de komende tijd een nabewerking ondergaan, waarbij onder andere afsluiters en zogenaamde kegels worden vervaardigd. Het gehele project wordt met vrijwilligers en giften van sponsors en particulieren uitgevoerd. Verwacht wordt dat de injecteurs pas in 2012 voor het eerst zullen worden gebruikt, als de dan 125 jaar oude locomotief voor het eerst gaat rijden tussen Hoorn en Medemblik.

Stoomtrein Goes-Borsele

Op woensdag 11 juni presenteerde de Stichting Stoomtrein Goes-Borsele haar beleidsplan voor de komende periode van 5 jaar. Aansluitend werd het volledig gerestaureerde "Ovale-ramenrijtuig" uit 1931 officieel gepresenteerd en in gebruik gesteld door Minister-president Balkenende en zijn echtgenote.

Beleidsplan

In 1999 presenteerde de SGB het zogenaamde Masterplan, waarin in ruwe lijnen voor de lange termijn de ideeën waren vastgelegd voor de optimale uiteindelijke vorm van de SGB. Uit dit Masterplan volgde een beleidsplan voor de eerste jaren, die nu verstreken zijn. Mijlpalen uit die periode zijn onder andere de bekende verplaatsing van de NS-goederenloods en het seinhuis van Middelburg naar Goes. Na het opmaken van de balans over de eerste jaren is begonnen aan het beleidsplan voor de komende vijf jaar, waarin de volgende concrete stappen in de ontwikkeling van de SGB zijn vastgelegd.

Rijtuig

Het rijtuig dat door de minister-president in gebruik is gesteld, betreft het volledig gerestaureerde rijtuig ABd 7216 van de Nederlandse Spoorwegen uit 1931. Dit rijtuig is het enige overgebleven exemplaar van een serie die door de NS werd besteld voor de dienst in luxe internationale treinen. De serie staat bekend onder de bijnaam "Ovale-Ramenrijtuigen", vanwege de typische vorm van een aantal vensters. Het feit dat het SGB-exemplaar nog de enige in z'n soort is, leverde het rijtuig een A-status op in het Nationaal Register Railmonumenten. Het rijtuig kwam in 1979 in desolate toestand in het bezit van de SGB, nadat het in de laatste jaren bij de NS dienst had gedaan als opslag voor schoonmaakartikelen. In de afgelopen acht jaar is het rijtuig door vrijwilligers van de SGB zeer grondig gerestaureerd, waarbij onder andere het interieur vrijwel volledig vanuit het niets moest worden opgebouwd. Het rijtuig bevindt zich nu weer in dezelfde staat als in 1931 en is het pronkstuk van de SGB-collectie.

Haags Openbaar Vervoer Museum

In verband met groot onderhoud aan het tramnet van HTM zijn er in 2008 geen ritten met historisch trammaterieel. Hierdoor kwamen de ritten op 7 juni (Vlaggetjesdag) te vervallen. Op 13 september (Open monumentendag Den Haag) zal evenmin worden gereden. In 2009 zal het HOVM weer open zijn voor het publiek en zullen er naar verwachting ook weer museumritten worden gereden.

Stichting Mat'54 Hondekop-vier

Goed nieuws van het subsidiefront. Zowel de [Mondriaan Stichting](#) als het [Prins Bernhard Cultuurfonds](#) en het met de laatste verbonden [Appie Baantjer Fonds](#) ondersteunen de zo noodzakelijke revisie van de 766 met een (forse) financiële bijdrage. Samen met de reeds door donateurs bijeengebrachte fondsen kan de 766 bijna bij het revisiebedrijf naar binnen worden gereden. Uiteraard blijft meer geld nodig om de revisie tot in de puntjes uit te kunnen voeren; uw bijdrage is nog steeds meer dan welkom!

Appie Baantjer was [op 8 februari 2008 te gast in De Wereld Draait Door](#) op Nederland 3 om over zijn passie en over zijn fonds te vertellen.

Nationaal Museum van de Belgische Spoorwegen

De bestuursraad van de NMBS-Holding heeft beslist om het Nationaal Museum van de Belgische Spoorwegen in te richten in het station van Schaarbeek. Historisch gezien heel belangrijk aangezien de eerste Europese spoorlijn Schaarbeek passeerde (Brussel - Mechelen in 1835). In 2010 wordt de 175ste verjaardag van de spoorwegen in België gevierd. Deze grote verjaardag zou in het museum moeten plaatsvinden

Brand in het Achenseebahnhof

Op 16 mei jl. heeft brand gewoed in de loods van de Achenseebahn in Jenbach. Hoewel de brand na een uur onder controle was, kon niet worden voorkomen, dat tandradloc 1 "Eben am Achensee" uit 1888 vlam vatte en zwaar beschadigd raakte. Of de loc hersteld kan worden is thans nog niet bekend.

B O E K E N

Bij Uitgeverij De Alk BV (www.alk.nl) verschenen de volgende drie titels:

Herman Hesselink vertelt. De door zijn vele foto's, publicaties en boeken zo bekende spoorweghistoricus H.G. Hesselink heeft in zijn laatste levensfase zijn herinneringen gedictieerd, alsmede op diverse bandjes ingesproken. Hij vertelt openhartig over zijn jeugd, reizen, studie, passie, periode als stoker op de locomotief, stages, werk en verdere veelbewogen leven, met nooit eerder gepubliceerde details. Hij schenkt uiteraard veel aandacht aan stoomlocomotieven, treinen, trams en autobussen, maar ook familie en vrienden worden niet vergeten. Na zijn overlijden in 2003 heeft zijn vrouw Willy deze verhalen uitgewerkt en gebundeld, aangevuld met zijn activiteiten vanaf zijn pensionering. De meer dan 300 foto's daarbij doen `zijn eeuw` herleven! Vanzelfsprekend treft u hierbij ook de nodige prentjes uit het familiealbum aan, maar dat is juist het sterke punt in deze biografie: u maakt een reis door de tijd in al haar facetten. Hesselink was een veelzijdig mens, die zijn veelbewogen carrière afsloot als directeur van de vervoermaatschappij "De Noord-Westhoek" (NWH) te Zwartsluis. Na zijn pensionering maakte hij vele verre railreizen, waarvan in dit boek eveneens uitgebreid verslag wordt gedaan. Het boek verscheen bij het herdenken van de 100e geboortedag van de heer Hesselink op 1 mei 2008. ISBN: 978 906013 299 9. A4 gebonden, 144 pagina's, € 24,90. Serieuze belangstellenden dienen niet te lang te wachten, de oplage van het boek is beperkt.

Mijn eerste echte treinenboek. Dit boek is bedoeld voor jeugdige geïnteresseerden in spoorwegen vanaf 7 jaar als een eerste kennismaking met de spoorweghobby. Natuurlijk is het ook een boek voor oudere belangstellenden die een kort samengevat materieeloverzicht willen van treinen in Nederland. Van alle reizigerstreinen en locomotieven die vanaf 1980 in Nederland reden, is een korte beschrijving met foto's van de belangrijkste (historische) kleurvarianten opgenomen. Omdat het een kennismakingsboek is, wordt niet alles beschreven, daar is ook geen ruimte voor. Behalve de treinen zelf worden ook directe zaken daar omheen uitgelegd zoals algemene spoorweggeschiedenis, soorten treinen, dienstregeling, onderhoud van treinen, beveiliging en nog veel meer. Deze inmiddels derde druk is geheel bijgewerkt en uitgebreid met 16 pagina's ten opzichte van de eerste druk uit 2006. ISBN: 978 90 6013 290 6. Auteur: Peter & Perry van der Meer. 112 pagina's, formaat 15 x 21 cm. € 15,90

De Streekbus - Een reis door Nederland; van 1987 naar 2007. Auteur: Peter van der Meer. Nadat de bouw van de standaardstreekbussen, De Gele Rijders, was gestopt brak er een bijzonder roerige tijd aan voor het streekvervoer in Nederland. Niet alleen nieuwe bussen, maar ook nieuwe maatschappijen nieuwe kleuren volgden elkaar de afgelopen jaren in hoog tempo op. Inmiddels lijken de kaarten geschud voor wat betreft de maatschappijen, maar door de immer voortgaande aanbestedingsprocedures blijft alles in beweging. Voor de auteur was dit genoeg reden om een boek samen te stellen en een overzicht te bieden van de ontwikkelingen in 20 jaar streekbusvervoer in Nederland. De materieelontwikkelingen worden uitvoerig beschreven, maar uitgebreide materieelparklijsten of lijnoverzichten treft u in dit boek niet aan. Wel is een zo breed mogelijke selectie van foto's opgenomen, opdat een goed beeld ontstaat van de vele kleur- en carrosserievarianten die er uiteindelijk in al die jaren in heel Nederland te zien zijn geweest. Voorts is een kaart van Nederland opgenomen met de concessiegebieden. In het slot hoofdstuk enkele foto's van geëxporteerde bussen in exotische oorden. Misschien een leuk onderwerp voor een volgende uitgave? A4 gebonden, 148 pagina's in kleur, ISBN: 978 906013 296 8, € 29,90.

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

Abschied van der Schiene (Kramer & Brodkorb): goederentrajecten van 1994 tot heden in Duitsland. De samenstellers hebben heel wat bij elkaar gebracht aan hoofdzakelijk provinciale trajecten. Er zijn opsommingen en wat kaartjes. Het in kleur uitgevoerde illustratiemateriaal mag die naam nauwelijks hebben. Digitale en andere afdruktechnieken die Transpress langer gebruikt komen er hier wel erg slecht af. Na algemene opmerkingen zoals “Is de goederentrein al verleden tijd?” gaat men per land/provincie de stilgelegde trajecten af. Zowel in West- als in het voormalige Oost-Duitsland is veel gesloten, waarschijnlijk in Oost toch wat meer, omdat men in het Westen allang vóór 1994 bezig was dit te doen. Alle foto's betreffen de dieseltractie. Soms staan er mooie oude stations (inmiddels afgebroken?) op. Een boek voor de kenner van het Duitse spoor. 190 blz., 21 X 24,5 cm., € 29,90, ISBN 978-3-613-71333-8.

MOTOR BUCH VERLAG (www.paul-pietsch-verlage.de)

Deze uitgeverij hoort onder andere met TRANSPRESS tot het PAUL PIETSCH CONCERN. Hier verschijnen de auto-boeken waarvan wij er één bespreken, namelijk **Deutsche Omnibus Klassiker** (Suhr/Weinreich). Het boek is uit een serie over auto-concerns. Hierin worden de veteranen van na 1945 in kleur belicht met foto's van exterieur- maar ook van interieur-specialiteiten. Het gaat om stads-, lijn- en toerbussen uit West- en Oost-Duitsland. De merken Büssing en Mercedes kent iedereen, maar er was veel meer zoals kenners zullen weten: Neoplan, Robur, Ikarus, MAN, Skoda, IFA, Bautzen, Horek, Kassbohrer en NWF. Toch misten wij bijvoorbeeld Krupp, Henschel en Magirus, tenminste als wij ons niet in de tijd vergissen. Bij de autoboeke is de sector autobussen meestal dun vertegenwoordigd. Er is wel het een en ander af en toe (meestal al lang geleden) bij andere uitgeverij verschenen. Daarom is dit fraai uitgevoerde werk zeer welkom. 160 blz., 24 X 31 cm., € 24,90. ISBN 978-3-613-02873-9.

Straßenbahn Jahrbuch 2008, Deutschland und Europa. 116 blz., ISBN 978-3-89724-019-3, uitg. GeraNova | Bruckmann, prijs € 19,90 (D). www.geramond.de. Het wel-en-wee van alle tramsteden in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk wordt voor het jaar 2007 tamelijk uitvoerig in woord en beeld behandeld. De andere landen in Europa komt redelijk aan bod, zij het dat dit jaarboek ook ditmaal geen aandacht wijdt aan de trambedrijven in Europese gedeelte van Rusland. Bepaalde Balkan-landen worden nu wel behandeld. De trammusea in Duitsland blijven ook een constant onderwerp. Voorts wordt er een volledige lijst gegeven van alle in Duitsland aanwezige rijvaardige museumtrams en wel op volgorde van plaatsnaam van de tramsteden. Tenslotte nog dit. De redactie heeft gemeend het boekformaat te moeten loslaten ten gunste van het tijdschriftenformaat. Met o.a. als motief bepaalde foto's nog groter te kunnen afbeelden. ThN.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, juni 2008, nummer 2008-6 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Class 58 Europa in * ervaringen op de class 58 * De NZH-stoomtram Haarlem – Leiden * Per tram over het ijs in Rusland * Stichting NVBS-Excursies * Verenigingsnieuws * Railkalender * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, juni 2008, nr. 5 (255) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: De eerste autoslaaptreinen, bijna 50 jaar geleden * Generatiewissel elektrische locomotieven * Bombardier Görlitz geeft vorm aan V-IRM * Nieuwe voertuigen van de RET voor RandstadRail * Mat'36 252: van Blerick naar Delitzsch * Geelbanders en hun naaste familieleden (1) * www.railmagazine.nl

Trolleyberichten, maart 2008, nr. 161 * Even een straatje om * Les trolleybus de Toulon * Raadplaat * Wist u dat...? * Arnhem Actueel * Werkzaamheden Arnhem Presikhaaf * Buitenland Actueel * NTV-berichten * <http://www.trolleybusseninarnhem.nl/>

Autobuskroniek, editie 02-2008, ISSN 1384-0436 * Fotopagina: integrale BOVA's in buitenlandse dienst * 1982-2007: 25 jaar BOVA Futura * Lijnbuslijn * Modelbusnieuws * Busflitsen * Bedrijfsberichten * Wagenparkoverzichten * Verenigingsnieuws *

Stibans Bulletin, 2008-1 * Redactioneel * van de voorzitter * nieuws van de penningmeester * In memoriam Harrie Hoekstra en Jan 't Hart * Verslag transport 252 naar Delitzsch * Nieuws uit Blerick * Even voorstellen * www.stibans.nl

Stichting Mat'54 Hondekop-vier, infobulletin 1-2008 * Van de redactie * Van de voorzitter * Nieuwe PIKO-actie * De 766 geel !? * Fotoreportage * Sporen tussen Bergen op Zoom en Tilburg * Hondekop herinneringen * De 766 als acteur * Donateursrit 29 december 2007 * Fotocollage * www.mat54.nl

Schweizer Eisenbahn Revue, nr. 6/2008, 49 blz. A4 in kleur, dit keer met wat mooie grote foto's. Uitgebreid Zwitsers en Internationaal nieuws. Verder: 1^e railjetgarnituur op proefrit in Oostenrijk; vervolgens een bijna-catastrofe met een ICE in een tunnel; de 2^e prima generatie van Alstom (afschuwelijk ding); dan een lang artikel over de Stadler-tweetjes voor Nederland. Verder een artikel over de nieuwe Lötschberger treinstellen voor de BLS. Vervolgens een dramatisch verhaal over een gigantische Eurostar-vertraging onder het mom van “als alles verkeerd gaat!” De Botula lijn in Zweden: nieuwe lijn pas in 2011 open. Raadselachtige gebreken aan de wielen van Niederflur-trams. Dan een artikel over het Cisalpin-drama in 2 bedrijven (sinds de invoering van deze verbinding Milaan-Gotthard-Stuttgart is het telkens mis). Verder de melding dat het pensioenfonds van de BLS de hele jaarwinst over 2007 inslikt! Ook nog een Roll out van de eerste Star voor Aare-Seeland; dan een verhaal over de nieuwe sneeuwruimer van de Wengeralpbahn; “Halbzeit” voor de sanering van de Basler Combinovloot en tenslotte een vooruitblik op de SBB-dienstregeling 2009 en een overzicht van de mutaties in het SBB-materieel. **MINIREX** (www.minirex.ch)

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 14 september 2008: Tentoonstelling 100 Jaar Hofpleinlijn. Museum Swaensteyn, Herenstraat 101, 2271 CC Voorburg www.swaensteyn.nl Openingstijden: woensdag t/m zondag 13.00 tot 17.00

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 29 juni, 27 juli, 31 augustus, 28 september, 26 oktober. Kijk op <http://www.csy.nl/dienstregeling.php>

19 juni 2008: Gezelschapsrit met Hondekop 766 Nadere info op de site: www.somda.nl

19 juni 2008: Gezelschapsrit met Mat'46 stel 273. Nadere info op de site: www.somda.nl

20 t/m 22 juni 2008: SSN Harz Expres www.stoomstichting.nl

21 en 22 juni 2008: De 'Legertrein'- bezoek Dutch Peace Army aan de S.T.A.R. www.stadskanaalrail.nl

21 en 22 juni 2008: twee afscheidsritten Class 58 vanuit Rotterdam, georganiseerd door Mercia Charters Limited. De ACTS 1200 en 6700 worden hierbij niet vergeten. (*aankondiging onder voorbehoud van wijzigingen*) Zie ook:

<http://www.merciacharters.co.uk/>

28 juni 2008 t/m 31 augustus 2008: "Hoogspanning in het Spoorwegmuseum": Tien weken lang staat de elektrische trein centraal, want elektriciteit op het spoor bestaat 100 jaar. <http://www.spoorwegmuseum.nl/nl/actueel/evenement.php?id=455>

28 juni 2008 t/m 3 november 2008: "Wat rijdt daar?! Achter de schermen van de Betuweroute" Tentoonstelling in het Gorcums Museum, Grote Markt 17 te Gorinchem. www.gorcumsmuseum.nl

29 juni 2008: met de VSM naar de ZLSM. Met 23 071 + 076 van Apeldoorn (v. ca. 9:00) via Arnhem en Nijmegen (ca. 10:00) naar de ZLSM en terug (aankomst ca. 20:00). Zie <http://www.stoomtrein.org/>

12 juli 2008: SSN Limburg Expres. Vertrek rond 8 uur uit Rotterdam, via Breda, Tilburg (opstapplaats) en Eindhoven naar Kerkrade en ZLSM. Terugreis vertrek rond 18 uur, aankomst Rotterdam rond 22 uur. Zie www.stoomstichting.nl

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

17 augustus 2008: Teddyberenexpress bij de S.T.A.R. www.stadskanaalrail.nl

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

30 augustus 2008: open dag station Haarlem. <http://www.wijsonline.net/>

6 en 7 september 2008: Terug naar Toen bij de VSM. www.stoomtrein.org

14 september 2008: Open dag Blerick. Nadere info volgt.

20 en 21 september 2008: S.T.A.R.-dagen – Open Dagen Museumspoorlijn S-T-A-R www.stadskanaalrail.nl

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM. <http://www.miljoenenlijn.nl/>

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/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

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

21 juni 2008: Tatra T6A2-dag, Rostock (D) <http://www.depot12.de/>

12 juli 2008: 80 jaar lijn 2 te Gotha. Ritten met mw. 43 en bw. 93 vanaf 10 uur. <http://www.waldbahn-gotha.de/>

12 juli 2008: Woltersdorf: inzet van de Berlijnse mw. 2990 www.woltersdorfer-strassenbahn.de

12 juli 2008: Gera: ter gelegenheid van 11 jaar Betriebshof en 10 jaar Hauptwerkstatt wordt een open dag georganiseerd. <http://www.gvbgera.de/>

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

23 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Open dag in de remise Haselholz.

6 en 7 september 2008: Meininger Damploktage. <http://www.meininger-dampflokverein.de/>

23 t/m 26 september 2008: InnoTrans 2008, Berlijn (D). www.innotrans.com

28 september 2008: 2e Trabi-Treffen in het Straßenbahn-Museum Wehmingen. <http://www.wehmingen.de/>

14 t/m 17 oktober 2008: FIAA 2008: International Coach and Bus Fair Teria de Madrid. www.fiaa.ifema.es

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, typefouten e.d.

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

1834 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