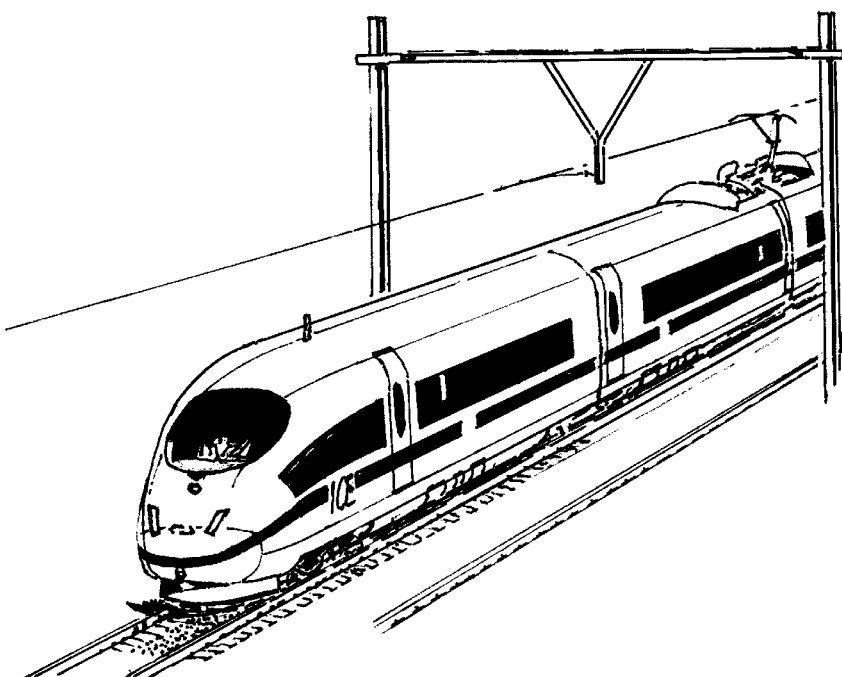
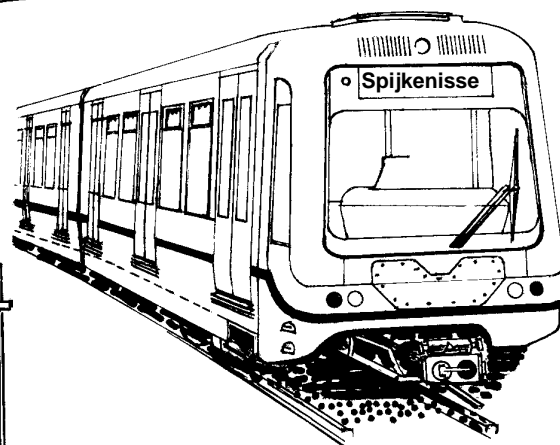
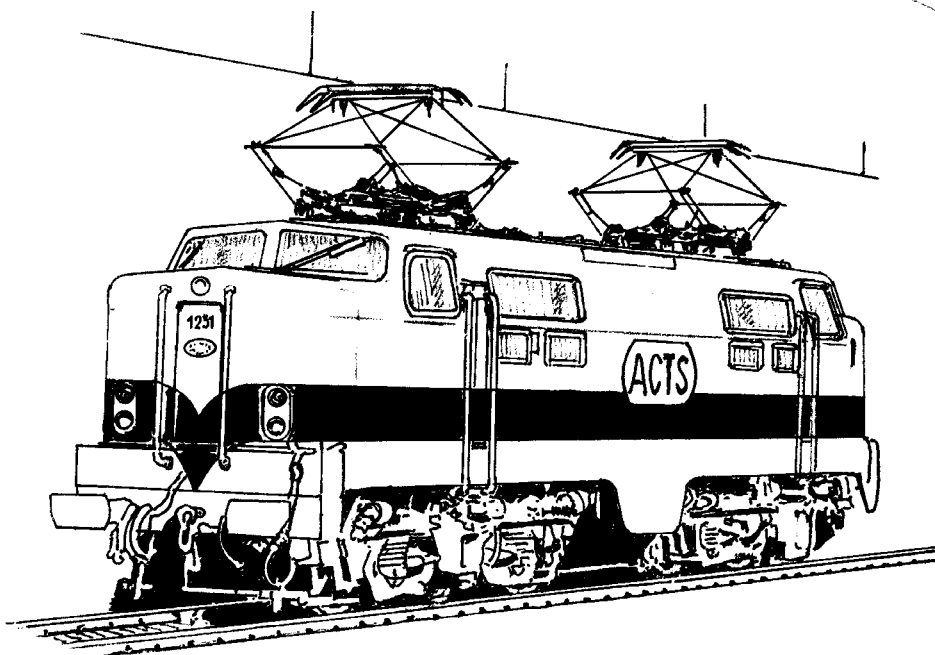
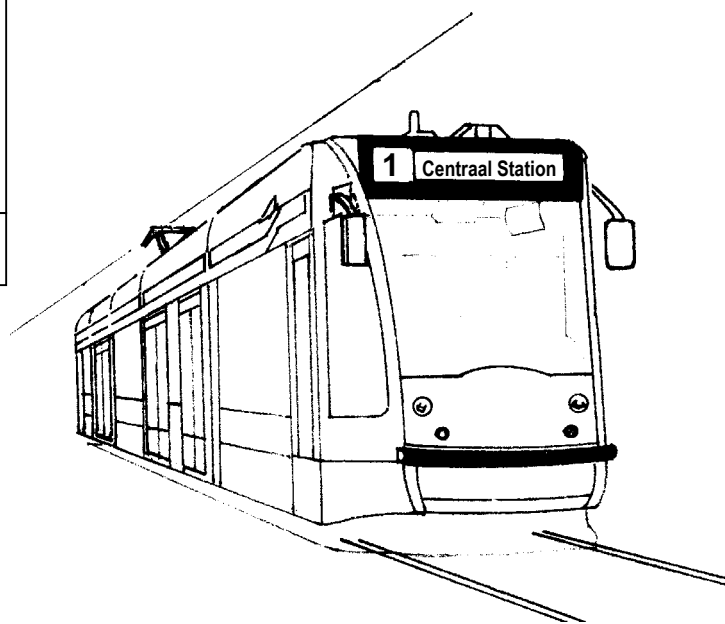


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 597 - augustus 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 8 (597)
augustus 2008

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van
de Stichting Trammuseum en
Railvervoer Nederland (S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

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.

Nasleep ontsporing Köln Hbf

De ontsporing van een ICE3-treinstel bij Köln Hbf, die exact paste in de redactiesluiting van dit immer actuele blad (per ongeluk werd als datum 9 juni gemeld i.p.v. 9 juli zie pag. 203), leidde in Duitsland tot grote ophef. De oorzaak van de ontsporing was namelijk een asbreuk, waardoor parallellen met de ontsporing in Eschede van 10 jaar geleden werden getrokken. Dat was ook de reden waarom het *Eisenbahn Bundesamt* (EBA) eiste dat alle treinstellen aan een grondige inspectie werden onderworpen voordat zij weer in het reizigersvervoer konden worden ingezet. Gelukkig bleken de assen van alle ICE3-treinstellen aan de normen te voldoen. Voorzichtigheidshalve verordonneerde het EBA een verkorting van de inspectie-intervallen van 300.000 naar 60.000 kilometer.

De controleactie nam bijna een week in beslag, met als gevolg dat vanaf vrijdag 11 juli het lange-afstandsvervoer in een chaos onttaarde. DB stelde zoveel mogelijk reservematerieel, waarmee echter de rijtijden bij lange na niet gehaald konden worden. Omdat de ICE3 als enige is toegelaten tot de NBS Köln – Frankfurt moesten de reservetreinen uitwijken naar veel langzamere en zeer drukke *Rheinstrecken* (die overigens wel een veel mooier uitzicht bieden). Vele reizigers liepen hierdoor grote vertragingen op, soms van meerdere uren. Nadat in de week van 14 juli geleidelijk weer meer ICE3-en beschikbaar kwamen voor de dienst normaliseerde de situatie zich weer enigszins. Wel bleef bijvoorbeeld de ICE-verbinding met Amsterdam ingekort tot Köln Hbf. Op maandag 21 juli waren alle treinstellen weer beschikbaar en werd de normale dienst hervat.

Hoewel de ontsporing alleen materiële en imago-schade tot gevolg had ontstond al snel het besef dat het tot een catastrofe gekomen zou zijn wanneer de asbreuk zich op de *Neubaustrecke* Köln – Frankfurt zou hebben voorgedaan. De speculaties in de pers over oorzaken en gevolgen waren dan ook niet van de lucht, zeker niet in het minder serieuze krantensegment dat in Duitsland zo rijk vertegenwoordigd is. Uiteindelijk bleken de meeste speculaties zoals gewoonlijk flagrante onzin. De in *Bahn für Alle* verenigde tegenstanders van de beursgang verenigde actiegroepen maakte het wel erg bont door op 8 augustus in een bijlage van de Tageszeitung (TAZ) de ontsporing in Köln alsmede alle andere onheil op spoorweggebied in rechtstreeks verband te brengen met de privatisering. Ook het EBA (“een tandeloze tijger die naar de pijpen van Hartmut Mehdorn danst”) en de *Bundesregierung* (“die integraal gekocht is door de winstbeluste kapitalisten die met de beursgang veel geld willen verdienen”) krijgen er –deels door citaten van anonieme “eigen medewerkers”– stevig van langs. De geschetste voorstelling van zaken was zelfs voor de als duidelijk links bekend staande TAZ een paar bruggen te ver, zodat *Bahn für Alle* de bijlage zelf moest financieren. Wie zin heeft in een onvervalst staaltje communistische propaganda kan via deze link zijn hart ophalen: <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/ice-achsbruch.php> (naar onderen scrollen). Alsof het bovenstaande nog niet genoeg was deed *Bahn für Alle* aangifte tegen de leiding van DB wegens het in gevaar brengen van het spoorverkeer. De officier van justitie lijkt deze publiciteitsstunt echter niet serieus te nemen.

Plan voor spoortunnel Spanje-Marokko

Spanje en Marokko presenteren in oktober plannen voor een spoortunnel van 42 kilometer onder de Straat van Gibraltar. De tunnel zou over achttien jaar klaar moeten zijn. Hij gaat naar schatting 18 miljard euro kosten, nog drie miljard euro meer dus dan de tunnel onder Het Kanaal. De twee landen gaan hun plannen aan Brussel voorleggen, omdat er waarschijnlijk Europese subsidie voor beschikbaar is. Het plan om een brug te bouwen over de Middellandse Zee, ligt definitief in een bureaula.

Een brug zou te duur worden en ook op grote technische moeilijkheden stuiten. De spoortunnel, tussen Paloma Baja en Cap Malabata, duikt op z'n diepste punt 400 meter onder de Middellandse Zee door. Hij krijgt twee spoorbuizen en een servicebuis. De capaciteit voor shuttlevervoer zou een half miljoen vrachtauto's per jaar gaan bedragen. Behalve de EU zouden ook de Wereldbank en een Arabisch investeringsfonds aan de tunnel gaan meebetalen. (*Nieuwsblad Transport*)

A M S T E R D A M

Station Bijlmer Arena

Het nieuwe Amsterdamse station dat in het najaar van 2007 werd geopend, heeft wederom een prijs ontvangen. Door het Koninklijk Instituut van Britse Architecten werd het station onderscheiden. Het is de tweede keer dat het station een prijs kreeg. Toegegeven moet worden dat het gebouw een echte uitstraling heeft. Toch zitten er wat mitsen en maren aan het gebouw; een station is er in eerste instantie als doelmatig gebouw voor de gebruiker van het openbaar vervoer, waarbij het best een uitstraling mag hebben. Die uitstraling is er zeker maar bij Station Bijlmer Arena kan bepaald niet gesproken worden dat het in eerste instantie is bedoeld voor het reizen met het openbaar vervoer. Het heeft meer de ambiance van een winkelcentrum met vele eetgelegenheden en andersoortige neringdoenden. Wie er een NS-kaartje wil kopen moet eerst zoeken naar de verstopte verkoopautomaten in de hal en wie nog op de ouderwetse wijze een kaartje wil aanschaffen moet niet in de hal zijn maar zich voegen op het busstation om zich een kaartje aan te schaffen in de winkel van Kiosk. GVB-kaartverkoopautomaten zijn wel duidelijk te vinden maar er staan maar twee stempelautomaten voor strippenkaarten die ook weer zijn verstopt. De meest irritante hindernissen in de grote hal zijn echter de chipkaartpoortjes en de inmiddels bekende glazen wanden die de hal in een soort staatjes verdelen. Wie ooit in het oude Oostblok verbleef krijgt herinneringen aan deze landen. Het territoriumbeleid wordt ook zichtbaar bij de ingangen van het station waar boven de deuren een NS-logo of een GVB-logo is aangebracht. Je moet dan ook duidelijk kiezen door welke deur je naar binnen gaat om je chipkaart op de juiste wijze te laten lezen. Wie niet dagelijks in het station komt begrijpt niets van dit doolhof en ook voor de overstapper is het niet aan te bevelen om van dit station gebruik te maken tenzij hij extra tijd uit wil trekken om door de hal te zigzaggen. Dergelijke oplossingen zijn bedacht door dames en heren die achter bureaus zitten en geen enkele weet hebben van de dagelijkse werkelijkheid waarmee ze de gebruiker van het openbaar vervoer opzadelen. Aan een ding heeft men bij station Bijlmer Arena nog wel aan gedacht; de toiletten, maar dan wel op het laatste moment want ze zitten verstopt in een hoekje van het gebouw.

Station Amsterdam Arena is architectonisch geslaagd, maar wat betreft de gebruiksvriendelijkheid behoort het zeker niet tot een van de toppers.

Noord/Zuidlijn

De afgelopen maand waren er twee kleine incidenten bij de Noord/Zuidlijn. Beide speelden zich af in Amsterdam Noord. Op 11 juli waren er kabelwerkzaamheden bij de Buiksloterdijk waarbij er kortsluiting ontstond en de bewoners in de omgeving van 10.00 tot 14.00 uur zonder stroom zaten. Een tweede incident deed zich voor op dinsdagavond 22 juli toen op de tijdelijke baan op de Nieuwe Leeuwarderweg de bestrating begon te verzakken. Door het bus- en taxiverkeer over een rijstrook te laten rijden bleven verdere problemen uit en op 24 juli waren de verzakkingen weggewerkt en kon de busbaan weer geheel worden vrijgegeven.

Afhandeling van klachten van burgers over de bouwwerkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn worden vaak niet op de juiste wijze afgehandeld volgens de gemeentelijke ombudsman. Men reageert vaak wel snel op de binnengekomen klacht maar laat daarna vaak verder niets meer van zich horen of handelt de klacht verder niet juist af.

Werkzaamheden metrotunnel

Men heeft inmiddels het grootste deel van de houten bielzen vervangen door betonnen dwarsliggers en ook zijn vrijwel overal de sporen vernieuwd. Geheel nieuw is de kabelgoot die nu langs de zijkant van de baan loopt en die daarbij tevens dient als vluchtweg voor reizigers bij eventuele calamiteiten in de tunnel. Hierdoor hoeft men de metro ook niet meer uit te springen maar kan rechtstreeks overstappen. De vluchtweg wordt tevens aangegeven met een lichtrand langs de betonnen wanden (men had hiermee al proeven genomen tussen het CS en de Nieuwmarkt). Een grote klus is ook het vervangen en deels hergebruiken van het grind. Dit wordt eerst verwijderd en vervolgens elders gewassen en daarna met aanvulling weer onder de sporen gelegd. In de 30 jaar is hier veel vervuiling opgetreden.

Bij de werkzaamheden in de tunnel wordt door de aannemer gebruik gemaakt van een tweetal diesellokjes van een Duitse onderaannemer. De diesellokjes hebben de nummers 504 001-9 en 504 002-7. Voor het vervoer van goederen is een groot aantal goederenwagens beschikbaar die merendeels van Belgische herkomst zijn; het betreft hier platte wagens en grindwagens. Het op- en afladen gebeurt op twee plaatsen, t.w. bij de ingang van de metrotunnel bij het Amstelstation en op het terrein naast het oude CVL-gebouw aan de Spaklerweg.

Als alles volgens was verlopen, moest de tunnel op maandag 18 augustus weer beschikbaar zijn voor het metroverkeer. Vlak voor redactiesluiting bereikte ons het bericht dat het echter maximaal een week later zou worden. De gemeente maakte bekend dat de vertraging is ontstaan doordat het testen van de systemen in de gerenoveerde tunnel langer duurde dan was voorzien.

Poolse buschauffeurs

Ronduit vreemd is de commotie die is ontstaan over de Poolse chauffeurs; na een stukje op zowel AT5 als in het NOS-journaal is de landelijke politiek gevallen over de inzet van Poolse buschauffeurs bij het GVB op de pendeldienst van lijn 59. Volgens de landelijke politici had men eerst een beroep moeten doen op de werklozen in Nederland. Dat is een mooie uitspraak maar dat lukt al jaren niet en ook zijn er al jaren Polen actief in de bouw en de landbouw, maar daar hoort men deze Haagse dames en heren niet over. Het ging er nu om op korte termijn goed opgeleide busbestuurders beschikbaar te hebben voor zeven weken. Zou men uit de pool van werklozen moeten putten dan zou er eerst nog een gedegen opleiding nodig zijn. Opvallend was trouwens wel dat men voor de Poolse busbestuurders een beroep had gedaan op een uitzendbureau dat geleid wordt door een ex-GVB-er die een leidinggevende functie had binnen het GVB-busbedrijf.

Infrastructuur

Inmiddels vordert het schilderwerk aan de metrostations Gein, Venserpolder en Verrijn Stuartweg langzaam maar gestaag. Momenteel zijn de stations nog altijd een kale vlakte zonder beschutting, informatiepanelen, klokken en wachtmogelijkheden. Los van de renovatie van de bovengrondse stations staat de vernieuwing van metrostation Kraaiennest. Dit station zal geheel worden vernieuwd. Het station krijgt een nieuwe hal, een nieuwe ingang en nieuwe roltrappen en liften. De nieuwbouw wordt gedeeltelijk gefinancierd uit de renovatie van de Oostlijn maar kent ook een bijdrage van het stadsdeel Zuidoost.

Tweede deel van de winterdienstregeling

In het tweede deel van de winterdienstregeling die op 18 augustus van kracht werd, deden zich in het lijnennet geen wijzigingen voor. Er vond slechts een kleine aanpassing plaats bij de frequenties van enkele tramlijnen.

- De lijnen 1,2 en 5 gaan op donder-, vrijdag- en zaterdagavond de gehele avond om de 10 minuten rijden in plaats van om de 12 minuten.
- Lijn 26 gaat in de spitsuren om de 6 minuten rijden in plaats van om de 7½ minuut.

Zwartrijden in Amsterdam

Volgens het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is het aantal zwartrijders bij de Amsterdamse metrolijnen gedaald van 19,3 naar 12,4 %. Bij de tram bleef het aantal zwartrijders vrijwel gelijk, t.w. 7% hetgeen vooral veroorzaakt wordt door het ontbreken van een conducteur op de lijnen 5, 16 en 24.

Dat het aantal zwartrijders bij de metro fiks is gedaald (overigens altijd nog hoger dan in Rotterdam), komt doordat er tegenwoordig meer controles worden gehouden.

Overigens valt er nog wel wat aan te merken op deze vermindering van het aantal zwartrijders; wie zich intensief bezig houdt met het instapregime bij pendelbuslijn 59 valt op dat de Poolse bestuurders zich in het zweet moeten werken om losse ritten te verkopen. Het geeft duidelijk aan dat het toch niet erg goed zit met het rijden met een geldig plaatsbewijs bij de metro. Opvallend omdat men bij het Amstelstation toch kan verwachten dat de meeste reizigers van lijn 59 afkomstig zijn van de metro!

Ook bij het busstation Bijlmer Arena valt het op dat reizigers die uit de metro komen en overstappen op de bus vaak een kaartje kopen bij de bestuurder. Ook zij hebben dus duidelijk zwart gereden met de metro.

Enige scepsis over de door het kenniscentrum bekend gemaakte cijfers is dus wel op zijn plaats.

Materieel

Remiseverdeling trams

Havenstraat: 780 -782, 790, 796 - 798, 802 - 804, 806 - 811, 813, 815; 817 - 841; 901 - 920; 2001 - 2064; 2201 - 2204.

Lekstraat: 783 - 789, 791 - 794, 799 - 801, 805, 812, 816; 2065 - 2130, 2141 - 2151.

Zeeburg: 2131 - 2140.

Blokkendozen

De inzet van de Blokkendozen in de weekeinden is zeer beperkt. Op werkdagen rijden er wel diverse wagens daar dan materieel in onderhoud is.

Lagevloerwagens

De 908 kwam met aanrijdingschade buiten dienst te staan.

Na herstel van defecten kwamen de 902 en de 904 weer in dienst.

Combino's

Met de terugkeer uit Krefeld van de 2096 op 22 juli jl. is de renovatie van alle Combino's nu afgerond.

Voor een tweede aanpassing staan nu nog de volgende wagens bij Siemens in Krefeld: 2150, 2151.

Weense trams

De drie rode trams uit Wenen blijven rusten in remise Havenstraat. De twee extra diensten op lijn 5 worden gereden met het reguliere materieel van deze lijn. Wel reed de 4941 op zondag 3 augustus een rit voor genodigden en was vervolgens de gehele dag als foto-object te aanschouwen op de museumtramlijn aan het Haarlemmermeerstation.

Metro/Sneltram

Naast CAF-stel 104 werd als laatste ook de 106 in behandeling genomen voor zijn nieuwe uiterlijk.

CAF-stel 87 dat maandenlang buiten dienst stond op het opstelrein van de Lijnwerkplaats en werd gebruikt als plukstel is in herstel genomen en inmiddels ook al in dienst gesteld. BN-stel 63 kwam na zijn draaistelrevisie weer in dienst. Buiten dienst staan de metrostellen 10 (brandschade), 11 (ontsporing CS) en 23 (defect) en BN-stel 68.

De 52 die lange tijd buiten dienst stond kwam weer op de baan. Van metrostel 1 werd een bak volledig onder de graffiti gespoet. Een dag later werd het stel in de schoonmaakhal aan de Spaklerweg gereinigd.

Veren

Op 28 juli is IJ-veer 35 tijdelijk naar Rotterdam gegaan. Het bootje zal worden gebruikt op de nieuwe veerverbinding van de RET tussen Hoek van Holland, Europoort en de Maasvlakte. De 35 is daar om de eerste kwetsbare periode (met wat kinderziektes van het nieuwe RET-schip) te overbruggen. Zodra het RET-schip geheel bedrijfszeker is zal IJ-veer 35 terugkeren naar Amsterdam en vervolgens voor aanpassingen naar de werf gaan om vervolgens op het IJ als reservepont dient te kunnen doen.

D E N H A A G

Werkzaamheden Parallelweg

Vanaf vrijdagavond 18 juli 2008 19:30u tot en met zondag 20 juli 2008 was er geen tramverkeer mogelijk tussen de Wouwermanstraat en het Rijswijkseplein. Dit hield verband met de aanleg van nieuwe sporen in de tunnelbak bij het station Hollands Spoor. Ook werd een deel van de sporen voor het station Hollands Spoor vervangen. De werkzaamheden begonnen direct nadat de laatste tram om 19:30 uur over het traject had gereden. Door deze werkzaamheden moesten veel tramlijnen worden omgeleid. De tramlijnen 11 en 12 driehoekten bij de Wouwermanstraat tot het terrein van het Haags Openbaar Vervoer Museum. Om het driehoeken snel te laten verlopen bleef de bestuurder op zijn of haar plek zitten en werd het achteruitrijden verzorgd door de aanwezige wisselwachters. Na het driehoeken werd de tram weer achteruit naar de halte Wouwermanstraat gereden. Een lastige klus omdat de kruising vrij druk is en automobilisten op deze plek niet erg veel geduld hebben. Tramlijn 9 had voor het eerst een geplande omleiding via lijn 16. Tussen de Loevesteinlaan en het Rijswijkseplein nam een pendelbuslijn 9 het tramloze traject over. Voor de lijnen 11 en 12 werd geen aparte pendeldienst gereden omdat het tramloze traject onderdeel was van de vervangende busdienst. De vervangende busdienst werd gereden door touringcars en een enkele gelede HTM-bus. Een kleurrijke en muzikale afwisseling was de inzet van de Kwibussen. Deze omleidingen kunnen worden gezien als de generale repetitie voor volgend jaar want dan zal door de reconstructie van de befaamde put (kruising Vaillantlaan/Parallelweg) tien dagen lang geen tramverkeer mogelijk zijn over hetzelfde traject. De tramlijnen 1, 15, 16 en 17 reden tussen het Rijswijkseplein en de Oudemansstraat een omleiding via de Rijswijkseweg en de Laakweg/kade. Bij deze gelegenheid werd voor het eerst gehalteerd bij de nog niet in gebruik genomen halte van tramlijn 15 ter hoogte van het Strijkijzer. In de weken na deze omleidingen werd het traject nog een aantal keren in de avonduren gedeeltelijk afgesloten.

Ontsporingen

De afgelopen periode vond er bij de tram een aantal ontsporingen plaats. Op zondag 13 juli ontspoorde bij het Zwarte Pad de 3049 van lijn 9 net na het vertrek van het eindpunt Scheveningen Noorderstrand met het eerste draaistel. De lijnen 1 en 9 moesten om deze reden enige tijd bij remise Scheveningen driehoeken. Op dinsdag 29 juli ontspoorde rond 07:00 uur de 3101 op het remiseterrein Scheveningen waardoor sommige trams niet konden uitrukken. Dezelfde dag was rond het middaguur een bommelding bij het station Hollands Spoor waardoor de lijnen 11 en 12 moesten driehoeken bij de Wouwermanstraat. Net nadat het traject weer was vrijgegeven ontspoorde de 3074 van lijn 11 tijdens het driehoeken bij de Wouwermanstraat met het tweede en derde draaistel. Op woensdag 30 juli ontspoorde rond 08:00u de 3144 van lijn 1 net voor de Hoornbrug op weg naar Scheveningen omdat er een wielband van het draaistel was gelopen. Nadat het derde draaistel op asbreukwagentjes was gezet werd er om 12:30 uur koers gezet naar de werkplaats Zichtenburg. Op de Erasmusweg, ter hoogte van de halte Heeswijkplein, ontspoorde de 3144 echter wederom met het derde op asbreukwagentjes geplaatste draaistel. Nadat de tram door de kraanwagen van de brandweer weer was herspoord werd er besloten de 3144 tijdelijk op te stellen in de keerlus van het voormalige eindpunt Moerwijk. De 3144 werd de nacht erop overgebracht naar Zichtenburg. Een paar dagen later was de tram alweer op straat met een ander draaistel. Op woensdag 6 augustus was het opnieuw raak bij de Hoornbrug. De 3139 van tramlijn 1 richting Delft ontspoorde net voor de halte Broekpolder. De tram kwam zigzaggend bij de halte tot stilstand en had tijdens de ontsporing de betonnen platen van de nabij gelegen tramoversteek behoorlijk verschoven. Deze laatste ontsporing deed de discussie weer opladen over de hoge leeftijd van de trucks onder sommige GTL's.

Tramlijn 8 nadert Leidsenhage

In Leidschendam zijn de werkzaamheden ten behoeve van de nieuwe tramlijn 8 (werktitel Tramlijn 19) begonnen aan de westkant van de Vliettunnel. Vanaf de Vliettunnel zal de toekomstige tramlijn 8 een bocht naar rechts maken naar de Noordsingel. Bij het tankstation gaat de lijn linksaf en zal via de zuidzijde van het winkelcentrum Leidsenhage gaan lopen over het Weigelia. Vandaar wordt de lijn aangesloten op de bestaande sporen van de tramlijnen 2 en 6. Het is de bedoeling dat tramlijn 8 eind volgend jaar gaat rijden tussen Leidschendam-Voorburg en Delft.

Trams HTM rijden vaak door rood

Trams van de HTM rijden op sommige kruispunten in Den Haag geregeld door rood, omdat de verkeerslichten niet goed werken. Dat levert gevaarlijke situaties op, zegt ook de Ondernemingsraad van de HTM. Volgens de OR blijven er de laatste tijd vaak enkele verkeerslichten op de route van tramlijn 1, 9 en 12 op rood staan. Daardoor moeten trambestuurders vaak noodgedwongen 'op zicht' een kruising oversteken.

Een onderhoudsdienst van de gemeente Den Haag zou verantwoordelijk zijn voor het oplossen van de problemen met de verkeerslichten. De gemeente Den Haag en de HTM zijn nog aan het uitzoeken wat er precies aan de hand is en zegt te weten dat trams van HTM door rood licht rijden, als er een storing optreedt in de verkeersregelinstallatie. Dat zegt een woordvoerder. Volgens hem is dit het protocol van de trammaatschappij. Storingen aan lichten moeten zo snel mogelijk worden gemeld bij de gemeente. Die zorgt in principe dat alles binnen 24 uur weer werkt. Bij echt dringende zaken kan er binnen een uur een reparateur ter plaatse zijn. Zo nu en dan gaat dit mis, bijvoorbeeld tijdens werkzaamheden. Als trams voor een rood licht stil staan, dan mogen ze onder voorwaarden doorrijden.

Nieuws uit de werkplaats

Steeds meer GTL's uit de lage 3000 serie zijn voorzien van digitale displays. De inbouw van deze techniek in de lage 3000-en gaat in een wat langzamer tempo. Voor degenen die nog GTL's met oude richtingfilms willen fotograferen resten nog maar enkele weken. De inbouw van de displays heeft ook tot gevolg dat er nu lage 3000-en op het lijnenpaar 15/16 rijden.

In de centrale werkplaats Zichtenburg wordt gewerkt aan het herstel van de 3068. Deze tram was op 1 juli betrokken bij een trambotsing bij de halte Broeksloot. De 3068 krijgt een hele nieuwe achterkant. De 3147 was de tram die aan de voorzijde beschadigd raakte. De 3147 heeft inmiddels een nieuw front gekregen. In de remise Zichtenburg staat ook nog de 3006. Deze tram werd na een aanrijding op lijn 11 ontdaan van een gedeelte van het meubilair in de A-bak. Het zal nog wel even duren voordat deze tram weer te zien zal zijn.

Het groot onderhoud aan de tramsporen is inmiddels afgerond. De stickers met daarop de tekst op welke lijn een tram mag rijden zijn in de meeste wagens verdwenen. Toch blijft het principe om vaste wagens op een vaste lijn te laten rijden zoveel mogelijk gehandhaafd. De trams van de lijnen 2, 6, 11 en 12 zijn uitwisselbaar maar in de praktijk zal een mixing niet vaak voorkomen omdat niet alle vaste wagens van de lijnen 11 en 12 door de tramtunnel mogen rijden.

Museummaterieel

Op vrijdagavond 25 juli 2008 werd een aantal museumtrams verplaatst in remise Lijsterbesstraat. PCC 1180 werd door museum PCC 1022 met behulp van een koppelstang naar een ander spoor in de grote werkplaats overgebracht. Motorwagen 2 van de Tramweg Stichting, die tussen aanhangrijtuig 118 en buitenlijner 57 stond, kreeg ook een ander plekje en werd vooraan gezet. De verbouwing van het Haags Openbaar Vervoer Museum vordert gestaag. Via de website www.hovm.nl zijn regelmatig foto's te zien van de vorderingen.

ROTTERDAM

OV-perikelen

Zwartrijders metro

Het aantal zwartrijders in de metro is sinds de invoering van de ov-chipkaart flink gestegen. De RET heeft dit nu voor het eerst toegegeven, bijna drie jaar na de invoering van deze kaart. Een woordvoerder verklaarde dat de invoering wel degelijk 'invloed' heeft gehad. Al sinds de poortjes op de metrostations zijn geplaatst, in het najaar 2005, is duidelijk dat deze te gemakkelijk opengaan en fraudegevoelig zijn. Ook een visitekaartje of bonuskaart biedt toegang tot de metro. Uit cijfers van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) over 2007 bleek al dat het aantal zwartrijders in twee jaar met 2,2 procent was toegenomen tot 9,6 procent van alle metroreizigers. In 2007 vervoerde de RET 88 miljoen mensen met de metro. Bijna één op de tien reed zonder geldig vervoersbewijs. De RET wil niet zeggen wat de inkomstenderving voor het bedrijf betekent.

Strippenkaart

De strippenkaart blijft voorlopig nog bruikbaar in de metro. RET-directeur Peters voorspelde dat de strippenkaart nog voor het eind van het jaar het veld ruimt, maar staatssecretaris Tineke Huizinga liet weten dat Rotterdam maar eerst met een veiliger ov-chipkaart moet komen nu gebleken is dat de huidige makkelijk te kraken is. Wel liet zij weten dat de strippenkaart zo snel mogelijk verdwijnt in Rotterdam.

Studentenfoto's

Studenten eisen de pasfoto terug die ze hebben ingeleverd voor hun ov-chipkaart. Ze zijn boos dat ze al één of meerdere pasfoto's hebben ingeleverd, maar het pasje nog niet hebben ontvangen. Studenten die wonen of studeren in Rotterdam zouden vorig jaar september de ov-chipkaart krijgen. Die moeten ze gebruiken om toegang te krijgen tot de metro. Ze kunnen ook reizen met een gewone chipkaart, maar daarop kunnen hun 'studentenreisrechten' niet worden bijgeschreven en lopen ze korting mis. Inmiddels heeft een aantal studenten een actie op touw gezet en hebben ze inmiddels zo'n 3000 handtekeningen verzameld. De petitie wordt binnenkort overhandigd aan staatssecretaris Huizinga. Kaartuitgever Trans Link Systems liet weten dat ze geen ov-chipkaart verstuurt naar studenten zolang de poortjes in Rotterdam nog 'gewoon' te openen zijn.

OV-opladers haperen

Medio juli moest de RET alles op alles zetten om een aanhoudende storing van oplaadautomaten voor de OV-chipkaart op metrostations zo snel als mogelijk te verhelpen. Een onbekend aantal apparaten raakte defect. De leverancier van de oplaadapparatuur werd ingeschakeld om de boel te resetten en dit bleek in de meeste gevallen te helpen. Verschillende reizigers konden geen reistegoed op hun pas laden, waardoor ze genoodzaakt waren zwart te rijden. Een RET woordvoerder stelde dat kapotte opladers absoluut geen vrijbrief zijn voor reizigers om gratis te reizen. "Reizen is in Nederland een product waarvoor altijd moet worden betaald. Lukt het door een storing niet om reistegoed te laden, dan kan verder worden gereisd met een strippenkaart of gaat men naar een ander station met een wel werkend oplaadapparaat". Een nogal klantvriendelijke opmerking want als men in het bezit is van een ov-chipkaart zal men meestal geen strippenkaart meer bij zich hebben en lopen naar een ander station is

niet voor iedereen zoals ouderen en kinderen even makkelijk, terwijl zij die dat wel kunnen dan veel tijd verspelen en mogelijk daardoor ook worden gedupeerd. De kaart is er toch voor de reiziger en niet andersom !

Remise Beverwaard

Nadat er reeds geruime tijd allerlei grondwerkzaamheden plaats vonden, zal dit najaar gestart worden met de bouw van de nieuwe tramremise in de Beverwaard. De remise komt pal langs de A 16 te liggen bij Ridderkerk en komt in de plaats van de remise Hilledijk. De bouwkosten van de remise (inclusief een Park+Ride-dek voor vijfhonderd auto's) liggen tussen de 25 en 30 miljoen euro. Vorig jaar december maakte de RET al bekend dat het 'de schoonste' vervoerder ter wereld wilde worden. Het bedrijf sloot een akkoord met onder meer het Rotterdam Climate Initiative en sprak uit extra te zullen letten op milieu, uitstoot van vuile stoffen en duurzaamheid. De investering die is gemoeid met duurzaamheid, wordt geschat op 18 miljoen euro. De Europese Unie draagt bij met een subsidie van bijna 1,2 miljoen euro. In de Beverwaard krijgt de RET de beschikking over een complex van 19.000 vierkante meter, waar de remise, kantoren, een onderhoudshal en een wasplaats voor de trams komen. Het gebouw wordt uitgerust met windturbines en zonnepanelen. Verder wordt gedacht aan een 'groen' dak en moeten watermanagement en interne watersystemen tot besparingen leiden. In oktober 2009 moet de nieuwe remise gereed zijn.

Spoorbeveiligingssysteem

Op 17 juni werd bekend gemaakt dat GE Transportation, onderdeel van General Electric, het nieuwe spoorbeveiligingssysteem van de Rotterdamse metro gaat leveren. Met de order is 62 miljoen euro gemoeid. De keuze voor GE kwam na een uitgebreide Europese aanbesteding. De vervanging van de spoorbeveiligingsapparatuur is noodzakelijk omdat onderhoud van het huidige systeem steeds lastiger wordt: essentiële onderdelen worden niet altijd meer gemaakt.

Naar nu bekend zullen de complete Erasmus- en Calandlijn geheel voorzien worden van het nieuwe systeem. Eerst zal een gebied rond wisselcomplex Gadering omgebouwd worden, waarna uitgebreid getest zal worden. Vervolgens wordt gefaseerd omgebouwd en getest, alleen in de nachtelijke uren, om het reguliere metroverkeer niet te hinderen. Het omvangrijke project begint in de lente van 2009. Omdat er geen gevolgen mogen zijn voor het metroverkeer, verandert de aansturing van het spoorbeveiligingssysteem, maar zullen de metrorijtuigen de signalen op dezelfde manier oppakken en verwerken als nu het geval is. Dit betekent dat er aan de rijtuigen geen aanpassingen nodig zijn. (RM)

Infrastructuur en exploitatie

In de periode vanaf 26 juli t/m 17 augustus werden de nieuwe sporen aangesloten in Schiedam. De lijnen 21 en 23 reden niet verder dan het Marconiplein. Tussen het Marconiplein en Woudhoek/Holy werden bussen ingezet. Vanaf 18 augustus komt de route via de 's-Gravenlandweg te vervallen en wordt dan gereden via het Stadserf, Overschiesestraat, Station Schiedam Centrum, Horvathweg, Plein 1940-1945 en Burg. v. Haarenlaan. De 's-Gravenlandseweg wordt dan tot nader order buiten dienst gesteld.

Op 26 juli reden diverse lijnen omleidingen in verband met het Zomercarnaval. Lijn 20 werd opgeheven en lijn 25 reed op de Rechter Maasoever vanaf Schiebroek naar Diergaarde Blijdorp via de achterzijde van het Centraal Station met ZGT's.

Op zondag 27 juli werd het noordelijke calamiteitenspoor op het Weena vanaf einde dienst uit dienst genomen, vanaf 28 juli aanvang dienst werd het zuidelijke calamiteitenspoor in dienst gesteld.

Op 9 augustus was er de Dance Parade. Lijn 4 via de Statentunnel, Middellandstraat en Vierambachtsstraat v.v., lijn 7 Mauritsweg, Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel, Vasteland en Scheepstimmermanslaan v.v. en lijn 20 Erasmusbrug, Schiedamsedijk, Coolsingel, Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg v.v.

In verband met het aanbrengen van nieuwe stadsverwarmingsbuizen onder de trambaan in de Van Oldenbarneveltstraat reden de lijnen 8 en 25 vanaf 12 t/m 14 augustus via de Eendrachtsweg.

Op 17 augustus de Bavaria City Race, lijn 4 Statentunnel, Middellandstraat en Vierambachtsstraat v.v., lijn 7 opgeheven tussen de Goudsesingel en Willemsplein en een pendeldienst tussen Woudestein via het Oostplein naar De Esch v.v., waarbij richting De Esch lijn 21 werd gefilmd en richting Woudestein lijn 7. Lijn 8 via Schiekade, achterzijde Centraal Station, Statentunnel, Middellandstraat, Claes de Vrieselaan en G.J. de Jonghweg v.v. De lijnen 20 en 21 werden opgeheven. Lijn 23 reed alleen op het traject Beverwaard – Wilhelminaplein en werd opgeheven op de Rechter Maasoever, lijn 25 reed Schiebroek-Diergaarde Blijdorp met ZGT's en Carnisselande-Wilhelminaplein v.v.

In verband met werkzaamheden aan wissels en sporen op het traject Leuvehaven – Centraal Station van de Erasmuslijn reed de metro vanaf Spijkenisse niet verder dan het Wilhelminaplein. Tussen het C.S. en de Maashaven (Gaesbeekstraat) reed vanaf 28 juli t/m 8 augustus een trampendeldienst onder lijnnummer 1. Passagiers moesten overigens dan bij het station Wilhelminaplein uitstappen waarna deze trampendeldienst leeg doorreed naar de Gaesbeekstraat. Dit omdat op het traject daarna, waar ook de lijnen 20, 23 en 25 reden, geen opeenhoping van trams zou kunnen ontstaan. De keuze van tramlijnnummer 1 deed nogal vreemd aan omdat op de Rechter Maasoever nog niet zo lang geleden ook een tramlijn 1 reed en dit vooral bij passagiers die niet zo vaak van de tram gebruik maken tot verwarring zou kunnen leiden. Bijvoorbeeld lijnnummer 12 had meer voor de hand gelegen. De stremming voor de metro leidde niet tot al te grote moeilijkheden, alleen op de haltes Beurs en Wilhelminaplein was het soms zeer druk. Alleen op 6 augustus ontstond er 's middags een flinke chaos toen op het Wilhelminaplein een tram ontspoorde. (zie nieuws per datum)

Stichting RoMeO

Kort nadat lijn 11 weer ging rijden in de zomervakantietijd raakte mr. 537 defect. Het rijtuig werd vervangen door mr. 565 die hierbij tevens de dakreclame kreeg van de 537. Het andere rijtuig voor lijn 11 is mr. 504. De belangstelling voor lijn 11 is net als vorig jaar goed te noemen. Vaak hoort men van de passagiers wel dat het ritje wat hen betreft wel wat langer zou mogen. Inmiddels werd begin augustus hiervoor het tienduizendste kaartje verkocht. Eind juli ging de Touristische Tramlijn 10 met mr. 515+1001 weer rijden. Helaas worden deze ritten tot nu toe wat minder bezocht. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de wat

mindere aandacht hiervoor in de media. In de remise Hillegersberg werd hard gewerkt aan mr. 15 en mr.109, terwijl het werk aan mr. 242 stil ligt in afwachting van vertrek naar de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg. In de C.W. staan nog steeds mr. 606 (in afwachting van meubilair), 1614 (moet nog worden gespoten) en mr. 491. Begin augustus maakte mr. 491 (nog gestoken in witte grondverf en in verband met de verzekering voorzien van een A4-tje op het raam met het daarop het nummer 2602) samen met het aanhangrijtuig 1020 een testrit vanaf de C.W. naar Diergaarde Blijdorp v.v. Alles verliep naar tevredenheid en nu rest alleen nog het spuiten in de gele kleur. Mr. 537 ging begin augustus naar de C.W. voor nieuwe wielen. Op het buitenterrein van de C.W. staat inmiddels de kop van het uitgebrande metrorijtuig 5201. Om niet te veel aan de weergoden te worden overgeleverd heeft men er voorlopig een zeildoek overheen gespannen. Het is bestemd voor de Stichting RoMeO en het ligt in de bedoeling om het op termijn naar de remise Hillegersberg over te brengen.

Materieel

Metro

De 5331 kwam in juli weer in dienst na een uitgebreide technische revisie. Op 25 juli werd hiervoor de 5315 overgebracht naar de Centrale Werkplaats. De transporten tussen de CW Kleiweg en de lijnwerkplaats Waalhaven worden voortaan uitgevoerd door Rotterdam Rail Feeding (RRF). Hiertoe heeft RRF nieuwe koppelwagens laten maken.

Alle rijkstrijtuigen van het type T 5202-5228 en 5230-5260 worden voorzien van een rookmeldingsinstallatie welke gekoppeld is aan de noodreminstallatie. De 5213 en 5232 waren bij wijze van proef reeds voorzien van deze installatie. De aanpassingen worden gedaan op de 's-Gravenweg.

De 5417 kwam op 10 juli binnen in de CW voor herstel schade. (RM)

Tram

Begin augustus kwam mr. 749 in dienst in de nieuwe huisstijlkleuren. Mr. 702 werd hiervoor binnengenomen. Mr. 727 staat binnen voor herstel schade aan de kop en de zijkant. Dit rijtuig blijft geel. Tijdens de extra diensten voor de metro in juli/augustus werd op lijn 7 mr. 828 enkele malen waargenomen.

Nieuws per datum

20-21/06: In de nacht reed sneltramrijtuig 5417 op het emplacement 's-Gravenweg tegen een stootjuk aan en liep daarbij aanzienlijke schade op. (RM)

01/07: 's Middags had 8-728 een aanrijding met een motor van de politie op de hoek Poortstraat / Delftsestraat. De agent werd licht gewond. In verband met de reconstructie van de aanrijding bleef de 728 tot 17.30 uur in de Poortstraat stil staan.

Alle tramlijnen reden vervolgens via de Coolsingel, waarbij door een defect wissel op de Coolsingel de lijnen 4, 7, 8 en 20 ook nog eens via de Schiedamsedijk moesten rijden. De lijnen 21 en 23 reden via de Van Oldenbarneveltstraat naar het CS.

16/07: 13.35 uur, 8-739 richting Kleiweg verspeelde de pantograaf bij het Noorderkanaal/Straatweg, dit als gevolg van een klapte bovenleiding. De pantograaf klapte hierbij tegen de onderzijde van het viaduct van de A20. De lijnen 4 en 8 reden enkele uren via de Zaagmolenstraat terug naar het centrum en wisselden dan bij de Bergweg/Zaagmolenstraat van lijnummer en reden vervolgens terug via de route van de andere lijn.

16/07: 14.20-15.00 uur, lijn 70 autobus 241 had een flinke aanrijding met 20-2037 op de kruising Spinozaweg/Catullusweg. De bus wilde linksaf slaan en heeft de tram waarschijnlijk niet zien aankomen. De lijnen 2 en 20 werden ingekort tot de Beukendaal. Zowel de bus als de tram liepen flinke schade op en moesten inrukken.

01/08: 10.40-11.00 uur, 25-2012 richting Schiebroek had een aanrijding met een vrachtwagen op het Wilhelminaplein. De 2012 liep flinke schade op en werd tijdelijk op het opstelspoor neergezet.

06/08: 15.00-17.30 uur, 20-2047 ontspoorde op de hoek van de Erasmusbrug/Wilhelminaplein in de richting Zuid. Daar stond al mr. 2007 defect, die opdracht had gekregen om te driehoeken. De 2047 kwam daarachter te staan maar was nog niet geheel door het klapwissel gereden en reed vervolgens achteruit waardoor het rijtuig derailleurde. Omdat de metro niet reed op het traject Wilhelminaplein-CS moesten honderden reizigers lopend over de Erasmusbrug of wachten op vervangend vervoer. Er werden zes pendelbussen ingezet. Enkele trams pendelden onafhankelijk van elkaar op de Laan op Zuid, Erasmusbrug en de Schiedamsedijk. Op de Rechter Maasoevers reden de trams door naar het Droogleevers Fortuynplein of het Willemsplein.

RANDSTADRAIL

Materieel

Op 18 juli werd de 5504 afgeleverd aan de lijnwerkplaats Waalhaven. Vervolgens werd het rijtuig op 21 juli door de rijtuigen 5344 en 5313 overgebracht naar de 's-Gravenweg.

Op 23 juli werden de nieuwe RSG 3-rijtuigen 5501 en 5502 door Railion overgebracht van de Waalhaven naar remise Leidschendam. De komende tijd zouden met deze rijtuigen in eerste instantie nachtelijke testritten worden gehouden op het tracé Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal.

Proefrit RandstadRail 4025

Op maandagmorgen 21 juli 2008 werd met de 4025 een proefrit gereden door een gedeelte van het centrum van Den Haag. De 4025 is tijdelijk aangepast voor deze proefnemingen en heeft even geen treeplanken. Vanaf CS-hoog werd via de bijna nooit gebruikte sporen onder de Resident koers gezet naar de Kalvermarkt. Na deze proef werd terug gereden en via verkeerd spoor een rit gemaakt over de Kalvermarkt, het Spui en de Schedeldoekshaven naar de Rijnstraat. Vervolgens werd er weer terug gereden naar de Turfmarkt. Vanaf hier werd dezelfde rit gemaakt over het Spui en de kalvermarkt terug naar CS-hoog.

Reparatie RandstadRail voertuigen

Op vrijdagochtend 18 juli 2008 kwam RandstadRail voertuig 4026 weer terug in Den Haag. De 4026 was op 13 mei vertrokken naar de ALSTOM vestiging in Stendal. Daar was de schade, opgelopen bij een aanrijding op 7 april 2008 met een vrachtwagen, weer hersteld. Op maandagavond 4 augustus 2008 werd RandstadRail voertuig 4019 achter de remise Zichtenburg opgeladen voor transport naar Duitsland. Ook deze tram werd door Van der Vlist overgebracht naar de ALSTOM vestiging in Stendal. De 4019 is zwaar beschadigd en de schade, opgelopen bij een aanrijding op 23 juni 2008 met een vrachtwagen bij het Valkenbosplein, zal daar worden hersteld.

Digitale haltesdisplays

Begin juli 2008 verschenen er in Den Haag bij diverse haltes digitale displays in deabri om de reizigers te informeren over de vertrektijden van de trams bij de betreffende halte. Het is de bedoeling dat uiteindelijk alle RandstadRailhaltes tussen de Brouwersgracht en Loosduinen / De Uithof dit soort displays krijgen. Een aantal displays is al in werking gesteld.

BUSNIEUWS NEDERLAND**Fabrikanten**

Evobus/Mercedes-Benz gaat een twee jaar durend experiment uitvoeren waarbij de vervoersbedrijven van London, Hamburg, Rotterdam en een aantal andere steden een aantal 18-meter lange dieselhybride bussen gaan inzetten. Deze bussen van het type Citaro Hybrid G hebben een brandstofbesparing van 25 tot 30 procent. Is deze proef een succes, dan wil Evobus de dieselhybride bus ook standaard in haar productassortiment plaatsen.

Arriva

Vervoersbedrijf Arriva dreigt de afgesproken loonsverhoging voor buschauffeurs van het Groningse stadsvervoer in te trekken als de chauffeurs niet productiever worden. De directie wil dat bereiken door de chauffeurs ADV-dagen in te laten leveren. FNV Bondgenoten laat weten dat er reeds een akkoord bestaat over verhoging van de lonen en dat daar niet meer over onderhandeld zal worden.

In augustus begint Arriva Waterland een campagne om autogebruikers te verleiden om met de bus te reizen. De busvervoerder daagt ze uit om de beste smoes te geven waarom zij de auto verkiezen boven de bus. De eerste 100 inzendingen ontvangen een gratis dagkaart. De beste inzendingen worden beloond, de hoofdprijs voor de beste smoes is een weekendje Barcelona. Verder wordt er nog een maandabonnement en een weekabonnement voor de Qliner weggegeven.

De 5783-5785 rijden bij GiPS Tuzla, Bosnië en Herzegovina.
De oude stalling in Balk is omgebouwd tot een Lidl.

Connexion

Connexion sluit uit kostenoverwegingen de loketten in Arnhem en Enschede. Reizigers kunnen vervoersbewijzen voortaan kopen op het station of het Postkantoor. Het verkoopkantoor in Utrecht zal worden samengevoegd met die van het GVU. In Den Haag blijft de winkel open, in elk geval tot de nieuwe concessie.

De zogenaamde ParkShuttle, het personenvervoer met onbemande bussen, gaat in de herfst weer rijden tussen Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Dit heeft de gemeente Rotterdam dinsdag 12 augustus laten weten. De ParkShuttle gaat rijden op het traject tussen metrostation Kralingse Zoom, Brainpark en het bedrijventerrein Rivium. Dat zijn de stadsregio Rotterdam, de gemeente Capelle aan den IJssel en vervoersbedrijf Connexion overeengekomen. De hervatting is mogelijk doordat de fabrikant van de voertuigen een doorstart heeft gemaakt. Binnen de nieuwe onderneming is Advanced Cargo Transshipment verantwoordelijk voor de techniek en Spijkstaal voor de voertuigen. Het zesde en laatste voertuig dat voor de volledige dienstregeling nodig is, wordt binnenkort afgebouwd. De andere vijf voertuigen zijn al klaar. Vervolgens vinden er direct na de zomer testritten plaats zonder passagiers en met passagiers (op eigen verantwoording). Indien de testen voorspoedig verlopen kan er per 1 september weer gestart worden met de exploitatie van de ParkShuttle naar Brainpark en Rivium. Hiermee is een einde gekomen aan de onzekerheid rondom de ParkShuttle. Na enkele calamiteiten en het faillissement van de leverancier, is er door alle partijen naarstig gezocht naar een oplossing. De betrokken partijen hebben er, nu de oplossing is gevonden, alle vertrouwen in dat de ParkShuttle met de nieuwe voertuigen goed zal functioneren.

Nadat de voormalige Hermes Ambassadors in de regio Delft en Friesland al waren "vergroend", komen de wagens in Utrecht nu ook aan de beurt. Groen zijn inmiddels de 1854-1857, 1859 en 1860.

De 9002, 9005 en 9046 zijn gespot in Estland. De 2409, 2410, 2429, 2463, 2464, 2465, 2466, 2470, 2491, 9006-9010 en 9012-9014 rijden bij GiPS Tuzla, Bosnië en Herzegovina. De 2132 en 2162 rijden bij een busbedrijf in Ploiești (Roemenië), dat naar eigen zeggen 6 Nederlandse bussen heeft. Alleen deze twee zijn echter gezien bij het station.

GVB

De 546 is inderdaad geëxporteerd naar Bulgarije en rijdt sinds kort in Varna.

GVU

Na een korte periode van afwezigheid zijn de Connexion Citaro's weer terug in Utrecht. Ze worden vooralsnog niet ingezet. In het Roemeense Brăila rijdt anno 2008 nog steeds een tweetal CSA1-bussen uit Utrecht. Dit zijn de 252 en 262 uit 1973 (!). De bussen vertrokken in 1991 naar Roemenië en rijden daar na 17 jaar nog steeds. In Albanië rijden CSA2-bussen. In het zuidelijke Pogradec rijden de 18, 26 en 46 terwijl de 50 een plukbus is. In Elbasan rijden de 21, 25, 30, 31, 35, 38, 39 en 55-58, alsmede een aantal 400-en.

Hermes

Ingezet als lesbussen worden de voormalige lijnbussen 1241, 8012, 4887 en 4889. In de hoofdstad van Albanië rijden de 5469, 5473 en 5476.

HTM

In de vorige editie van HOV-Railnieuws stond al dat HTM haar bussen geleidelijk vervangt door aardgasbussen. Onlangs is bekend geworden dat MAN deze bussen zal leveren. De 135 Lion's Cities krijgen 8 CNG-tanks op het dak, waarmee de bus een actieradius van 400 km heeft, genoeg voor een dag rijden. Opvallend is dat de bus drie zwenk-schuifdeuren heeft en geen draaideuren meer. Om ook rolstoelers mee te nemen krijgen de wagens een elektrische rolplank. Vanaf april volgend jaar worden de bussen in een aantal etappes geleverd.

Door de komst van deze nieuwe bussen zullen oudere bussen afgevoerd worden. Waarschijnlijk worden als eerste de 10 jaar oude B96 Den Oudstens serie 101-129, 130 afgevoerd, waarna andere bussen van dit type (t/m wagennummer 207) zullen volgen. Uiteindelijk zal de gehele vloot op aardgas gaan rijden, waardoor ook de gelede B93 serie 900 en de Diplomats serie 300 weg zullen gaan.

Het was al bekend dat de 800-en van HTM voor een deel naar de Roemeense stad Bacau zijn gegaan. Nu is bekend dat van deze 20 bussen daar in elk geval de 808, 809, 815, 816, 818-820, 823, 825, 826, 828, 830, 833-836, 838 rijden.

De 131-146, 300-305 en 328-330 rijden op Schiphol.

HTM Specials

Vanwege de snelle afvoer van de O405N2-bussen bij de HTM serie 800 is een capaciteitsprobleem ontstaan bij dochter HTM Specials. Hierdoor wordt door dit bedrijf sinds het tweede kwartaal van 2008 de 419, 485 en 773 van het Haags Busmuseum gehuurd. Ook de 676 en 678, die al waren verkocht, zijn weer teruggehuurd.

Qbuzz

Voor haar concessies heeft het nieuwe vervoersbedrijf Qbuzz bussen aangeschaft bij MAN. Deze worden nog eind dit jaar geleverd.

Net als bij grote broer NS zal Qbuzz voor haar reizigers een geld-terug-bij-vertraging-regeling instellen. Wanneer de bus (veel) te laat vertrekt, maar vooral wanneer de bus te vroeg bij de halte wegrijdt, zal de klant tegemoet worden gekomen. Hoewel het plan nog niet geheel is uitgewerkt, zal de reiziger waarschijnlijk een nieuw kaartje krijgen.

RET

De 75 nieuwe bussen waarover in de vorige editie werd gesproken, worden aangeschaft bij Evobus. Hiermee wordt de Citaro-vloot (RET heeft er al 90: serie 201-290) uitgebreid. De nieuwe bussen worden nóg beter voor de omgeving door de inbouw van EEV-motoren. EEV-motoren onderscheiden zich van Euro 5 motoren door een verminderde uitstoot van rook en koolwaterstoffen.

Naast deze bussen, die logischerwijs worden genummerd in de serie 291-365, schaft RET in het kader van een experiment twee dieselhybride gelede bussen aan.

Door de aanschaf van deze nieuwe bussen zullen de 800-Alliances en de nog resterende 600-Duvedecs het veld ruimen.

Naar verwachting zullen de 900-en, de laatstgebouwde Alliances van Den Oudsten, in 2012 weggaan.

Veolia Transport

Abonnementhouders die door de busstakingen van Veolia niet met de bus hebben kunnen reizen, krijgen daarvoor een vergoeding. Dat heeft de vervoerder laten weten.

Voor elke hele dag dat er gestaakt werd, krijgen gedupeerden een dagkaart terug, waarmee ook voor negen uur gereisd kan worden. Voor de dagen dat de bussen van Veolia alleen in de spits rondreden, krijgen benadeelde reizigers één dagkaart per twee actiedagen.

Om in aanmerking te komen voor de vergoeding dienen reizigers wel een claim in te dienen bij Veolia. "Een paar duizend mensen hebben dat al gedaan", licht marketingmanager Roland Becx toe. "Op verzoek van reizigersvereniging ROVER gaan wij overigens coulant om met de aanvragen."

De vergoeding geldt niet voor mensen met een gewone strippenkaart. "Hoewel die mensen ook benadeeld zijn door de staking is hun strip echter geldig gebleven en hebben ze dus geen financiële schade geleden."

Een precieze schatting van wat de vergoedingsactie Veolia gaat kosten kon Becx niet geven. "Maar gezien het aantal claims dat er nu al ligt en het aantal stakings- en actiedagen zal het wel een paar ton gaan kosten."

Buschauffeurs van Veolia staakten samen met de collega's elders in het land vanaf begin juni ruim twee weken. In de weken daarvoor hielden zij al acties waardoor er alleen in de spits bussen reden. Doel was een loonsverhoging.

Buiten dienst staan de Citaro's 656-658, 660, 687-695, 703, 704, 706, 707, 809 en 810 en Integro's 735, 737 en 738. De 381 rijdt als 55 bij GiPS Tuzla, Bosnië en Herzegovina.

Zestienhoven/Rotterdam Airport

Ze worden niet meer dagelijks ingezet, maar luchthaven Zestienhoven in Rotterdam beschikt over twee opvallende voormalige lijnbussen T2 (ex NZH 2016) & T3 (ex HTM 613). De 2016 is een MAN NL202 met een opbouw van Berkof uit 1990. De 613 was een vliegwiel proefbus die later een dieselmotor heeft gekregen. De bus is al sinds 1989 uit de APK keuring maar rijdt nog steeds. Hoewel, rijden..? De bus is in 1988 gebouwd maar heeft in al die tijd nog geen 28.000 kilometer gereden. In Zwitserland rijden bussen van dezelfde leeftijd die 50 keer meer hebben gereden.

BUITENLANDS STADSERVOER

ARGENTINIË

Buenos Aires. In januari 2008 werd vanuit Madrid het breedprofiel metrorijtuig 5019/5020 naar Buenos Aires verscheept. Het dubbele motorrijtuig kreeg voor vertrek uit Madrid nog een opknapbeurt en werd geel met grijs geschilderd; de kleuren van Metrovias. Er volgen 17 van deze dubbele motorrijtuigen (bouwjaar 1973/1974) die hier op lijn B gaan rijden.

AUSTRALIË

Adelaide. Vanwege het sterk gestegen tramvervoer is Trans Adelaide met enige haast op zoek naar 6 tweedehandse trams. Men heeft trambedrijven wereldwijd aangeschreven voor offertes tot koop of huur van bruikbare trams. Bij Bombardier zijn aanvullend 4 Flexity motorrijtuigen besteld met nog onbevestigde levertijd. Nog dit jaar zal de bestaande lijn worden verlengd van North Terrace naar het Entertainment Centre aan de Port Road, Hindmarsh. Het nieuwe eindpunt zal vlak bij het grote parkeerterrein van het Entertainment Centre gebouwd worden en het voorstel is hier een P&R overstap te creëren.

Melbourne. Op 14.2.2008 arriveerde hier motorrijtuig 2023 uit Mulhouse (Frankrijk). Het kreeg het nummer 5101 en zal met nog 4 uit Mulhouse gehuurde trams vanaf september 2008 worden ingezet op lijn 96. De huurovereenkomst van de 5 Citadis trams loopt tot december 2011.

BELGIË

De Lijn. In 10 jaar tijd is het aantal reizigers verdubbeld, maar de inkomsten stegen niet omdat de tarieven zijn gedaald. Daardoor kan De Lijn nog slechts 13,7% van de kosten dekken door eigen inkomsten. Tien jaar geleden was dat nog ruim 28%. De Lijn is de afgelopen jaren alleen maar financieel gezond gebleven dankzij financiële bijdragen van de overheid. Dat blijkt uit een onderzoek die de Vlaamse regering liet uitvoeren. De laatste 10 jaar is dat bedrag bijna verdrievoudigd van €250 miljoen naar €733 miljoen.

BRAZILIË

Brasilia. Het uit 2 lijnen bestaande metronet werd met de verlenging Ceilandia Sul – Terminal Ceilandia (4½ km.) voltooid.

BULGARIJE

Sofia. Bij de Russische fabrikant Metrowagonmasch werden 3 driewagen metrotreinstellen nabesteld. Door een Japans bedrijf wordt gewerkt aan de verlenging van metrolijn 1 naar Mladost. Met de aanleg van de tweede lijn wil het niet vlotten. Drie bedrijven hebben offerten uitgebracht voor prijzen die men ondanks Europese subsidie niet kan betalen. Waarschijnlijk wordt het werk opnieuw aanbesteed.

CHINA

Dalian. De tramlijnen 201 en 203 werden samengevoegd tot een nieuwe lijn 201 waarbij een gedeelte van de oude lijn 201 werd opgeheven.

DOMINICAANSE REPUBLIEK

Santo Domingo. Het eerste metrotraject (14,5 km, normaalspoor, bovenleiding) kwam in mei 2008 in dienst.

Vanaf begin januari 2008 leverde Alstom hiervoor 19 driedelige metrotreinen van het type Metropolis 9000, gelijk aan het nieuwe materieel in Barcelona.

DUITSLAND oost

Magdeburg. In maart 2008 werden 9 TD4 motorrijtuigen (1240, 1241, 1252, 1253, 1258, 1259, 1263, 1270, 1271) en 5 B4D aanhangrijtuigen (2122, 2135-2138) overgebracht naar een industrieterrein in Brandenburg in afwachting van verder transport, vermoedelijk naar Almaty. Ruim een maand later stonden ze daar nog, rijkelijk besmeurd met graffiti. Men heeft het voornemen om nog eens 11 trams te kopen zodat vanaf 2012 Magdeburg "Typenrein" is met NGT materieel. Aan het eind van 2008 zijn alle trams en bussen voorzien van een kaartautomaat. De automaten op straat verdwijnen (minder vandalisme) en de kaartverkoop met toeslag door de bestuurder/chauffeur vervalt.

Rostock. De meersysteem Stadtbahnplannen, een samenwerking van Deutsche Bahn en de Rostocker Strassenbahn, zijn van tafel. Afgezien van het feit dat een deel van het spoorvervoer (deelnet Warnow) volgend jaar wordt aanbesteed zonder Stadtbahn, is de gemeentekas tot op de bodem leeg. De uitvoering van de sinds 2003 ontwikkelde plannen waren inclusief nieuw materieel begroot op ± € 170 miljoen en Rostock kan daar geen euro voor op tafel leggen. Nu dit duidelijk is en er geen rekening hoeft te worden gehouden met voor dit net aan te schaffen materieel, bereidt men de aanbesteding voor van 13 nieuwe trams, die vanaf 2011 het laatste materieel type T6A2 + NB4WDE kunnen vervangen. Door een optimalisering van de wageninzet en het verminderen van het vervoeraanbod (lees: frequentie verlaging) heeft men in de toekomst voldoende aan 53 motorrijtuigen.

DUITSLAND west

Braunschweig. Teruglopende bezoekersaantallen – met name bij de regionale beurs Harz & Heide – dwingen de beursorganisatie tot een andere opzet waarbij een busverbinding voldoende moet zijn. Mede gezien het feit dat een deel van de sporen aan vervanging toe is heeft dit tot het besluit geleid het traject van Messe tramlijn 10 in de Eisenbütteler Strasse en de keerlus Messegelände buiten dienst te stellen.

Freiburg. De sanering van de Combino's werd voltooid.

Hannover. Agenda: 31.8.2008, open dag in de remise Glocksee.

Heidelberg. In 2005 besloot de gemeenteraad tot de aanleg van een tramlijn naar Neuenheimer Feld. Hierbij buigt lijn 21 vanaf de Ernst Walzbrug af in westelijke richting en volgt dan een nieuwe route via de Kirschnerstrasse – Hofmeisterweg – Tiergartenstrasse – Strasse im Neuenheimer Feld via de Kopfklinik terug naar de Berliner Strasse. Het project ging in inspraak, werd naar goed Heidebergs gerbuik enkele malen in de ijskast gezet, en in 2007 bestelde de HSB (RNV) 8 Variobahn motorrijtuigen met zogenaamde supercaps waarmee stroomloos (dat wil zeggen zonder bovenleiding) langs universiteitsgebouwen met zeer gevoelige meetapparatuur kan worden gereden. Deze trams worden eind 2009 geleverd.

Nu de aanleg nog. Deze zal zeker niet worden bespoedigd door de wens van het universiteitsbestuur de tramlijn vanaf de Kopfklinik via een andere route te laten lopen die eindigt bij het bestaande eindpunt Handschuhshaus. Deze voorgestelde variant komt niet langs de gevoelige instrumenten maar is 300 meter langer en doet de campus van de universiteit niet aan. Nu is de gemeenteraad weer aan zet. Pikant detail: de nieuwe tramverbinding loopt grotendeels op grondgebied van de universiteit, eigendom van de deelstaat Baden Württemberg.

Heel wat jaren terug waren wij somber gestemd over het voortbestaan van het trambedrijf. Anno 2008 ziet dat er heel wat beter uit. De tramlijn naar Kirchheim is er gekomen en enkele drukke straten waar de tram de schaarse ruimte moest delen met het overige verkeer zijn de laatste jaren verkeersluw gemaakt. Momenteel wordt gewerkt aan de zuidelijke tak van het net (lijnen 23 en 24). Tussen Bergfriedhof en Rohrbach Markt worden de sporen vernieuwd en voor zover mogelijk afgescheiden. Het verkeer van de B3 verloopt tegenwoordig via een parallel verbinding.

Keulen. Voor de dagelijkse personendienst beschikt de Kölner Verkehrs Betriebe (KVB) over 375 motorrijtuigen. Een overzicht.

type	aantal	Nummers:
B 2000	12	2003, 2028, 2031, 2032, 2035, 2037, 2038, 2040, 2047, 2049, 2051, 2098
B 2100	28	2101-2117, 2119-2121, 2192-2196, 2198, 2199
B 2200	50	2201-2240, 2251-2280
B 2300	33	2301-2333
K 4000	124	4001-4124
K 4500	69	4501-4569
K 5000	59	5101-5159

De B 2200-en rijden op lijn 18 en in mindere mate op de lijnen 3, 4 en 16. Een dertiende rijtuig, de 2012, behoort tot het museumbestand maar is regelmatig als leswagen op pad.

De motorrijtuigen 2007, 2028, 2030, 2034, 2047 en 2097 vertrokken in april/mei 2008 over de weg naar Passau en vandaar per schip over de Donau naar Bulgarije en verder over de weg naar Istanboel.

Krefeld. Na meer dan 45 jaar plannen maken is nu de kogel door de kerk. In 2011/2012 wordt begonnen met de verlenging van lijn 044 naar Hüls Bahnhof. Alle ringlijn varianten zijn begraven – het wordt een traject langs de Krefelder Strasse met een koppeindpunt in Hüls. Gereed in 2013.

Mainz. Moderniseren of vervangen. Er worden offerten gevraagd voor de modernisering van de 10 M8C/M8S motorrijtuigen 271 – 280 al dan niet in combinatie met de aanpassing van een aantal tussenbakken van trams van de Heidelberger Strassenbahn. Ook worden offerten gevraagd voor de levering van 9 nieuwe trams. Nog dit jaar neemt de MVG een beslissing over wat het wordt.

Op 27.9.1883 werd de eerste paardentramlijn geopend. De tram bestaat dit jaar dus 125 jaar. In de week van 22 t/m 27.9.2008 wordt uitgebreid aandacht besteed aan het jubileum. Info: www.mvg-mainz.de

Mannheim. Bij Bombardier werden 11 Variobahn motorrijtuigen besteld waarvan er 3 bestemd zijn voor de Mannheimer Verkehrsgesellschaft en 8 voor de OEG. Net als de eerder voor Heidelberg bestelde trams krijgen deze het door Bombardier ontwikkelde Mitrac Energy Saver systeem (met supercaps) ingebouwd waarbij bij het remmen elektrische energie wordt teruggevoerd die bij het aanzetten weer kan worden gebruikt en waarmee de tram ook 500 meter zonder bovenleiding kan afleggen. Hiermee wordt tevens een belangrijke energiebesparing bereikt. Ze worden geleverd in 2010.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. De Kreis Rhein-Neckar draagt iets meer dan € 6 miljoen bij voor het aanleggen van een tweede spoor tussen Schriesheim en Weinheim. Als dat er ligt betekent dat een rijtijdwinst van 5 minuten en kan in de spits elke 10 minuten worden gereden. De historische "Halbzug", motorrijtuig 45/46, werd na een kabelbrand buiten dienst gesteld. Herstel is onzeker. Bij Bombardier werden 8 Variobahn motorrijtuigen besteld. Deze worden geleverd in 2010. Zie ook bericht Mannheim.

München. Als de procedures normaal verlopen kan in 2010 worden begonnen met de verlenging van de tramlijn vanaf het huidige eindpunt Effnerplatz (lijnen 17 en 18) via de Engelschalkinger Strasse – Cosimapark – Cosimastrasse naar een 4,8 kilometer verder gelegen eindpunt St. Emmeram. Vanaf 2011 wordt dan een van beide tramlijnen doorgetrokken. Voor deze verlenging worden naast de 4 al bestelde Variobahn motorrijtuigen uit een optie van 18 stuks nog 2 tot 5 trams bijbesteld. Bij de aanleg van deze metrolijn was in 1980 de aanleiding om het vanaf 1970 doorgetrokken tramtraject Effnerplatz – Cosimapark "tijdelijk" op te heffen. De plannen voor een tramlijn naar St. Emmeram dateren al van ruim veertig jaar geleden. Eerdere plannen sneuvelden door protesten van omwonenden maar nu is sprake van een architectonisch ontwerp met veel groen waartegen weinig weerstand bestaat. Door de toenemende bebouwing, er komen onder andere woningen op een voormalig kazerneterrein, verwacht men dagelijks 11.000 reizigers.

De uitbreiding van het tramnet was begin maart 2008 ook onderwerp bij de gemeenteraadsverkiezing. Een politieke partij wees er in aanplakbiljetten op dat een tram naar St. Emmeram de verlenging van metrolijn U 4 vanaf Arabellapark naar Engelschalking zou uitsluiten. "Kies daarom CSU", was de oproep. Dat deden de kiezers zeker niet, deze anti-tram partij behaalde een historische nederlaag. SPD en Grüne vormen nu een sterke meerderheid en dat is goed voor de verdere uitbouw van het tramnet. Dat brengt ook de tramverbinding door de Englischen Garten weer een stapje dichterbij. Hierbij wordt het bezwaar van Monumentenzorg tegen ontzierende bovenleiding ondervangen door de aanleg van een gedeelte zonder bovenleiding. En de verlenging van lijn U 4 is zeker niet van tafel. Alleen is op dit ogenblik de vervoerprognose nog te gering.

De in 1993 gesloten remise Betriebshof 3 is geheel afgebroken. Na de sluiting verbleef hier nog enkele jaren het museummaterieel; plannen om hier het vervoermuseum te stichten haalden het niet. Het museum is zoals bekend nu gevestigd in de Ständlerstrasse. Op het zeer grote voormalige remiseterrein (peperdure grond) worden woningen gebouwd.

Saarbrücken. De ambtelijke voorbereiding voor een verdere verlenging via de Köllertalbahn naar Jabach werd afgesloten en er kunnen weer (nieuwe) data worden genoemd. Het traject Etzenhofen – Lebach – Jabach wordt in twee delen aangelegd. In 2009 wordt begonnen met de aanleg vanaf Regelsberg Süd tot Heusweiler Markt. Een stuk van 2,7 kilometer met 4 halten waarvan al een gedeelte gereed is. (zie HOV/RN 593). Als opening wordt nu begin 2011 aangegeven. Het aansluitende traject naar Lebach – Jabach heeft een lengte van ± 9 kilometer met 7 nieuwe halten en 2 stations. Op dit deel moeten 14 kunstwerken worden gesaneerd. Een opening zou dan in 2013 kunnen plaatsvinden. Wie een aantal jaargangen van dit blad terugbladert komt voor de opening van deze lijn ergens het jaartal 2000 tegen. Vlot gaat het dus niet!

Stuttgart. De verhuizing van het trammuseum naar de vroegere remise Bad Cannstatt ondervindt enige vertraging. Het museummaterieel dat in december 2007 niet over de rails kon worden overgebracht verblijft nog in Zuffenhausen en zal bij het gereedkomen van de nieuwe locatie over de weg worden overgebracht. Er wordt wel met museummaterieel gereden. Op www.shb-ev.info kunt u nakijken wanneer de oldtimerlijnen 21 en 23 rijden. Per 1.1.2008 gingen uit het toen nog dienstvaardige GT4 bestand de motorrijtuigen 401, 450, 471, 629, 630, 631 en 632 over naar het museumbestand. Met het meterspoor materieel werden een groot aantal afscheidsritten gereden. Voor het laatst op 30.3.2008. Met twee stellen (401+629 en 450+631, inmiddels behorend tot het museummaterieel) werd een afscheidsrit gereden op het drierail traject naar de centrale werkplaats, het SSB-Zentrum in Möhringen, waarbij ook voor het laatst de aan deze route gelegen keerlus Sonnenberg werd bereden. Na beëindiging van de meterspoor exploitatie werd op 31.3.2008 dit traject (Olgaeck – Weinsteingetunnel – Degerloch – Möhringen – SSB-Zentrum) voor het meterspoor stilgelegd. Het diende de laatste jaren alleen voor ritten naar de centrale werkplaats en omleidingen, waarbij de lus Sonnenberg nog wel gebruikt werd voor proefritten met meterspoor materieel vanuit de werkplaats. Met het in december 2007 stilgelegde meterspoor traject naar Zuffenhausen is het (drierail) meterspoornet nu ingekrompen voor ritten met historisch materieel tot tussen het depot Bad Cannstatt via een lus door het centrum en met een traject naar Ruhbank. Voor een bezoek aan de centrale werkplaats moet het materieel in de toekomst over de weg worden vervoerd.

FRANKRIJK

Mulhouse. Wat doe je als je wat ruim in het materieel zit? Je verhuurt het. Nadat eerder al 2 Citadis trams aan Buenos Aires werden verhuurd gaan er nu 5 van deze trams tot december 2011 naar Melbourne. Als eerste vertrok motorrijtuig 2023 naar Australië.

GROOT BRITANNIË

Manchester. De Britse overheid draagt financieel fors bij in de modernisering en uitbreiding van het tramnet en geeft er zo zijn goedkeuring aan. In 2011 komt in zuidelijke richting het 4,4 kilometer lange traject naar Chorlton in dienst. In 2012 gevolgd met lijnen naar Rochdale en Oakham met een gezamenlijke lengte van ongeveer 23 kilometer. Metrolink denkt hiermee het aantal

reizigers te verhogen van twintig tot dertig miljoen per jaar. Dit vraagt uiteraard om meer materieel. In 2009 begint de aflevering van twaalf stuks M 5000 motorrijtuigen, een rijkundig dat gebaseerd is op de Keulse K 5000. Er worden er nog eens 28 bijbesteld zodat er in totaal 40 komen met opties bij een latere uitbreiding van het net tot een lengte van 103 kilometer.

Museumnieuws hangt er in deze rubriek een beetje bij, maar vooruit vandaag aandacht voor de museumlijn in Heaton Park. Museum en museumlijn zijn elke zaterdag geopend. Er wordt gereden met de elektrische motorwagens 753 uit Manchester en motorwagens 96 uit Hull wordt rijvaardig gemaakt. Een apart stuk in de collectie is het eenrichting paardentramrijtuig L 53. Aan het eindpunt wordt de rijkundigbak op het onderstel in de tegen richting gedraaid. Het doet bij uitzondering dienst.

JAPAN

Tokyo. Op 30.3.2008 kwam de Nippori – Toneri Liner in dienst op het traject Nippori – Minumadai – Shinsuikoen (9,7 km., 13 stations). Het volautomatische systeem is aangelegd op viaducten. Ingezet worden spoorgevoerde vijfswagen treinen op luchtbanden.

Yokohama. Met enkele maanden vertraging kwam op 30.3.2008 metrolijn 4 in dienst op de route Hiyoshi – Nakayama. De lijn heeft een lengte van 13,1 kilometer, waarvan 2,4 kilometer bovengronds. Ingezet worden 14 vierwagon metrotreinen serie 10000 die later tot zeswagon stellen verlengd kunnen worden. In Hiyoshi is er aansluiting op de Tokyu – Toyokolijn en in Nakayama op de Yokohamalin van JR.

KAZACHSTAN

Almaty. Uit Leipzig werden 10 Tatra motorrijtuigen overgenomen: 1898, 1907, 1909, 1911, 1912, 1919, 1920, 1929, 1970, 1983. In 1988 werd nog in een politiek andere tijd begonnen met de aanleg van een metrolijn. Het project sleepte zich voort, maar er gloort licht aan de horizon. Een eerste gedeelte wordt in 2009 geopend. Bij Hyundai-Rotem zijn hiervoor 28 metrorijtuigen besteld.

LETLAND

Riga. In aflevering is een serie van 150 Skoda trolleybussen type 24 Tr. Op 23.5.2008 werden bij Skoda 20 (+ 32 optie) lagevloertrams besteld, afgeleid van het type 15T, ForCity. Driedelige trams met een lengte van 31,6 meter en een spoorbreedte van 1524 mm. Een prototype wordt in de zomer van 2009 geleverd; de serieaflevering volgt tot in 2011.

LUXEMBURG

Luxemburg. De plannen voor de terugkeer van de tram blijven hier broeien. Een lezer stuurde ons het Luxemburgse “Tageblatt” van 21.5.2008 waar in wij lezen dat er politieke consensus is bereikt en dat de tram vanuit het centrum zo rond 2015 / 2016 naar Kirchberg gaat rijden. Nog niet alle details van het project, dat zonder materieel een slordige € 150 miljoen gaat kosten, zijn bekend. Zo is nog niet duidelijk met wat voor materieel men gaat rijden en of er bovenleidingloze gedeeltes komen. De route van “Luxtram” staat wel vast. Vanaf het Gare Centrale door de Avenue de la Liberté via de te saneren en te verbreden Pont Adolphe en de Avenue Emile Reuter naar de Place Etoile en dan verder via de Schefferallee (Limpertsberg) en de Pont Rouge naar een eindpunt bij Luxexpo.

MEXICO

Mexico-City. Voor de versterking van het wagenpark van metrolijn A werden bij CAF 9 nieuwe metrotreinstellen besteld. Er is sprake van de aanleg van een derde metrolijn. Deze lijn C wordt net als lijn A een klassieke metrolijn, in tegenstelling tot lijn B waarop materieel met luchtbanden wordt ingezet. Op 26.4.2008 kwam op een deel van de vroegere spoorlijn naar Guadalajara tussen het station Buenavista (eindpunt metrolijn B) en de ten noordwesten van Mexico-City gelegen stad Cuautitlán een elektrische voorstadlijn in gebruik. Voor deze “Tren Suburbano” leverde CAF 20 driedelige lagevloertrams.

NOORWEGEN

Oslo. In de Noorse hoofdstad kampt men met een tekort aan trammaterieel. Dagelijks vallen diensten uit. Uit nood worden op lijn 13 naar Bekkestua eenrichting motorrijtuigen uit de serie 101 – 140 ingezet. Omdat hier geen keerlus is rijden deze trams door naar een keerpunt bij de vroegere remise Avlös. Men bereidt een bestelling voor van 80 nieuwe trams. Hiervan zijn er 40 bestemd voor uitbreiding van het tramnet en 40 ter vervanging van de gelede motorrijtuigen 101 – 140. Ze moeten vanaf 2012 instromen. Als men besluit de Holmenkollenlijn te verbouwen tot tramlijn is méér en eerder nieuw materieel nodig. De toekomst van de Holmenkollenlijn staat, niet voor het eerst, ter discussie. Het aantal reizigers rechtvaardigt geen metrolijn. Ombouw tot tram is één van de opties.

Op 17.8.2008 wordt de Kolsaslijn (metro) verlengd van Husebybakken tot Asjordet met de tussengelegen stations Montebello en Ullernasen.

Stavanger. Hier zijn plannen voor een uit vier lijnen te vormen tramnet. Met meersysteem trams wil men gaan rijden op de met een tweede spoor uit te bouwen spoorlijn Stavanger – Sandnes. De stilgelegde spoorlijn naar Algard wordt als tramlijn gereactiveerd. Voor de plannen is in de gemeenteraad een grote meerderheid te vinden.

Trondheim. Het al sinds 1988 buiten dienst staande motorrijtuig 7 wordt in de werkplaats opgeknapt en komt binnenkort met het nummer 97 in dienst.

OEKRAÏNE

L'vov. Opnieuw kwamen er 6 KT4D motorrijtuigen uit Gera: 333, 334, 335, 336, 339, 340.

OOSTENRIJK

Stern & Hafferl – GM. Strassenbahn Gmunden. In samenhang met een tentoonstelling worden er t/m 2.11.2008 op zater- zonen feestdagen vanaf 14.00 uur ritten gereden met museummotorwagen 5 of (bij goed weer) met het open zomermotorrijtuig 100 (ex Linz, Pöstlingbergbahn IV). Na ritten op de Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf (zie bericht St&H-GV) komt het voor Innsbruck bestemde lagevloer motorrijtuig 307 op 5.9.2008 naar Gmunden en rijdt hier van 12.9.2008 t/m 1.10.2008 in de personen dienst. Op 2.10.2008 vertrekt de tram naar Innsbruck. Na het samenknopen van de stadstram met de Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf wil men voor beide bedrijven lagevloertrams bestellen. Mogelijk wordt dan gelijktijdig voor de Lokalbahn Vöcklamarkt –Attersee nieuw materieel besteld.

Stern & Hafferl – GV. Lokalbahn Gmunden Traundorf – Vorchdorf Eggenberg. Ter gelegenheid van een lokale activiteit reed op 31.5.2008 en 1.6.2008 motorrijtuig ET 22.163 van de Linzer Lokalbahn een uurdienst op deze lijn. Een voorproefje. Op termijn wil men voor deze lijn meersysteem motorwagens kopen met het oog op een doorgaande dienst vanaf Lambach naar Wels. En er komt nog zo'n smaakmakertje. Half augustus 2008 wordt vanuit de fabriek in Wenen het voor Innsbruck bestemde lagevloer motorrijtuig 307 in Vorchdorf afgeleverd. Volgens de planning wordt het van 25.8.2008 t/m 4.9.2008 ingezet in de personen dienst. Voor vertrek naar Innsbruck gaat de tram ook nog naar Gmunden (zie bericht hierboven).

Stern & Hafferl – VA. Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee. Met tweede- en derdehands materieel uit de jaren 1949 en 1951 kan ondanks een hedendaags design het oldtimer karakter van deze lijn niet verborgen blijven. Een typische St&H specialiteit, maar niet voor lang meer. In de toekomst wil men gelijktijdig met materieel voor de stadstram in Gmunden nieuwe lagevloertrams aanschaffen. Schokkend.

Graz. Eén van de ergernissen in het openbaar vervoer is de geluidsoverlast door kakelende mobiele telefoongebruikers. Sinds 17.4.2008 is dat in Graz in tram en bus verboden.

Innsbruck. Na proef- en instructieritten en het doorlopen van de toelatingsprocedure kwam lagevloer motorrijtuig 351 op 27.3.2008 voor het eerst in de personen dienst. De voor de StubaitalBahn bestemde wagen reed eerst op lijn 1, later ook op lijn 3. Vanaf het najaar volgt ook de inzet op de StubaitalBahn. Op 17.3.2008 arriveerde de tweede lagevloertram, motorrijtuig 301, bestemd voor het stadsnet. Motorrijtuig 307 wordt medio augustus 2008 afgeleverd bij Stern & Hafferl in Vorchdorf. Het gaat dienst doen op de Traunseebahn (Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf) en in Gmunden. Op 2.10.2008 arriveert de 307 in Innsbruck. Met ingang van 1.6.2008 werd op de StubaitalBahn tussen Innsbruck en Fulpmes een starre uurdienst van kracht (3 dienstwagens). Tussen Innsbruck en Kreith worden nog eens twee trams ingezet waardoor op dit gedeelte een halfuur dienst wordt gereden. Aan de halten Hölltal, Feldeler en Luimes wordt gekruist. Ook wordt langer doorgereden. Vanuit Innsbruck vertrekt de laatste tram om 20.55 uur naar Fulpmes. Om 21.25 en 22.25 uur vertrekken er vanaf Innsbruck Hauptbahnhof nog diensten tot Feldeler.

Linz. Zoals eerder bericht betekent de aflevering van de lagevloertrams 022 – 033 het einde voor de motorrijtuigen 68 – 79. Als eerste werd op 12.3.2008 motorrijtuig 76 na een aanrijding met een vuilnisauto buiten dienst gesteld. Een lezer spotte in juni 2008 nog maar twee van deze trams in actieve dienst (buiten de spits).

Jaarlijks vervoert Linz Linien 95 miljoen reizigers, een aantal dat nog altijd toeneemt. Vanaf november 2008 worden lijnnet (bus) en dienstregeling aangepast. Op de tramlijnen 1 en 2 wordt op werkdagen de frequentie verhoogd tot 7½ minuut (nu: 10 min.).

Het tracé werd vastgesteld voor de verlenging van lijn 2 vanaf Solarcity naar de ÖBB halte Pichling. Bij de spoorwerken (uitbreiding Westbahn tot vier sporen) wordt de tramtunnel gelijk aangelegd en komt er een tramhalte direct onder de perrons. De verlenging van lijn 2 is afhankelijk van deze werken en komt pas na 2013 in gebruik. Eind 2008 wordt een officieel begin gemaakt met de aanleg van de verlenging van lijn 3 vanaf het Hauptbahnhof naar Leonding (5½ km.). Met het boren van het tunnelgedeelte wordt begin 2009 begonnen.

Pöstlingbergbahn. Direct na de tijdelijke ophef werd op 25.3.2008 begonnen met de afbraak van de bovenleiding. Hier voor werd motorwagen XII ingezet met een bovenleidingmontagewagen. In april 2008 begon men met het opbreken van de rails. Na het reinigen/vernieuwen van de ballast werd begonnen met het leggen van nieuwe rails op de nieuwe spoorbreedte. Tot september 2008 wordt gewerkt aan de kruising met de ÖBB Mühlkreisbahn en aansluiting op het tramnet. Alle haltes worden aangepast, bij Schableder komt een nieuw onderstation voor de voeding van de bovenleiding en de remise wordt voor het nieuwe materieel geschikt gemaakt. In november 2008 wordt op de Hauptplatz ten westen van de bestaande halte een enkel kopspoor aangelegd: het nieuwe begin-/eindpunt van de Pöstlingbergbahn. Nu al rijdt vanaf de Hauptplatz de vervangende busdienst; lijn 50, waarvoor drie bussen de beige/groene kleur van de berglijn kregen. Eind van dit jaar moeten alle werkzaamheden voltooid zijn. In februari 2009 start het proefrijden en eind maart / begin april 2009 komt de tramlijn naar de bedevaartskerk op de Pöstlingberg weer in dienst. Zoals eerder bericht worden de oude motorwagens VIII, X en XI omgespoord voor het "nieuwe " bedrijf. De XII werd gebruikt bij de afbraak en de XVI stond op 29.5.2008 nog opgesteld in het dalstation bij de viering van het 110 jarig jubileum. In het dalstation werd een klein museum ingericht met een filmzaaltje en rijnsimulator waarmee een virtuele rit kan worden uitgevoerd. De niet meer benodigde motorwagens werden overgebracht naar de remise Kleinmünchen met de volgende bestemming:

II gaat naar het Linzer Schlossmuseum,

III en XIV gaan naar Ferlach (Nostalgiebahnen in Kärnten),

VI en XVI vinden onderdak bij Stern & Hafferl in de remise Vorchdorf,

XV en XVIII bestemming onbekend.

De motorwagens I en XII blijven in Linz Urfahr om dienst te doen op het korte museumlijntje bij het dalstation.

Salzburg. Tussen 1981 en 2002 stelde de Salzburger Lokalbahn 18 zesassige gelede motorrijtuigen in dienst. Identieke rijtuigen met geringe verschillen waarbij steeds de oudste series werden aangepast aan hun jongere soortgenoten. Ook kregen de trams het nieuwe SLB design; als laatste rijdt motorrijtuig ET 42 nog in de originele kleuren. Niet voor het eerste schrijven wij over een verlenging van de Lokalbahn. Het plan voor een verlenging vanaf Trimmelkam naar Ostermiething (3 km.) ligt klaar. En verder willen Bund, Land en gemeente de tramlijn vanaf het Salzburger Hauptbahnhof als City-S-Bahn via het centrum en Nonntal in zuidelijke richting doortrekken. Nu het geld nog.

Nadat in 2006 de Schafbergbahn (tandradlijn St.Wolfgang – Schafberg) en de bootdienst op de Wolfgangsee door de Salzburger Lokalbahn waren overgenomen werd per 1.7.2008 de Pinzgauer Lokalbahn (smalspoorlijn Zell am See – Krimml) overge-

nomen door het Land Salzburg en de exploitatie door de Salzburger Lokalbahn. Hiermee lijkt het voortbestaan van deze lijn verzekerd.

Wenen. Connexxion wil 13 E6 motorrijtuigen en 7 c6 aanhangrijtuigen overnemen voor haar tramlijnen vanuit Utrecht. Voor proefritten arriveerde begin april 2008 motorrijtuig E6 4946 in Utrecht. In verband met een gedeeltelijke stillegging van de Amsterdamse metro (onderhoud) verwacht men daar bij een eventuele vervoertoename een tekort aan tweerichting materieel. Om dit het hoofd te bieden gingen in juni 2008 drie voor Utrecht bestemde E6 motorrijtuigen naar Amsterdam: 4941, 4947, 4948. Buiten dienst gingen de E1 motorrijtuigen 4485, 4487, 4680, 4711, 4719, E6 motorrijtuig 4926 en de c3 aanhangrijtuigen 1143, 1157. Dit materieel werd aan Krakow verkocht. In april 2008 vertrokken naar Krakow de E1 motorrijtuigen 4632, 4692 en de c3 aanhangrijtuigen 1150 en 1245. De nieuwe ULF trams verschenen in mei 2008 voor het eerst op de lijnen N en 37. Dit materietype is nu in alle Weense remises gehuisvest.

Zoals eerder bericht werd op 10.5.2008 metrolijn U2 vanaf Schottenring via de stations Taborstrasse – Praterstern (Bahnhof Wien Nord) – Messe – Krieau verlengd tot Stadion (Ernst Happel Stadion). Tussen de stations Messe en Krieau komt de lijn bovengronds. Een verdere verlenging tot Aspern is in aanleg en komt in 2011 in dienst. Bij het station Taborstrasse bestaat aansluiting op de tramlijnen 5A en N. Bij het station Praterstern kan worden overgestapt op metrolijn U1 en is het eindpunt van de tramlijnen 5 en O. Ook kan worden overgestapt op de treindiensten van de ÖBB. Op 4.4.2008 heropende de ÖBB het station Wien Praterstern (daarvóór: Wien Nord) na een ombouwperiode van drie jaar. Met dagelijks 70.000 reizigers één van de drukste Weense stations. De omgeving van dit station was bij de opening van de verlenging van lijn U2 nog niet op orde. Daarvoor moesten eerste de sporen van de opgeheven tramlijn 21 worden opgebroken maar voor eventuele calamiteiten gedurende het EK Voetbal wilde men dit pas na dit evenement doen. Bij een eventuele uitval van het nieuwe metrotraject zou men dan nog op tramvervoer kunnen terugvallen. De hier eindigende lijn O wordt te zijner tijd doorgetrokken naar Nordbahngelände, een nieuwe woonwijk in aanbouw. Bij het voorlopige metro eindstation Stadion is de omgeving grondig aangepast. Hier kwam o.a. een nieuw winkelcentrum. Ook hier werden de sporen van lijn 21 na het EK Voetbal opgebroken.

Tramlijn 21 reed op 10.5.2008 voor het laatst op zijn route Schwedenplatz – Praterstern – Elderschplatz – Stadion – Stadlauer Brücke / Praterkai; bij evenementen op het gedeelte Praterstern – Stadion versterkt door extra lijnen. Tal van protesten (een aantal stadsdelen verliezen een rechtstreekse verbinding) hebben de ophef van lijn 21 niet weten te voorkomen. Daags voor de laatste dag werd aan het afscheid aandacht besteed door het inzetten van museummaterieel op het gedeelte Praterstern – Praterkai. Delen van lijn 21 worden opgebroken, delen blijven in gebruik door andere lijnen en delen blijven liggen als dienstsporen zonder lijndienst.

Eerder schreven wij over de ophef van Messelijn 81 op 16.3.2008. Nog eenmaal keerde deze lijn terug en wel op 26.4.2008. Twee tramstellen reden toen voor de allerlaatste keer op de route Elderschplatz – Praterstern. Dit ten behoeve van de deelnemers aan de Weense Marathon

(27.4.2008), die op deze dag in het Messezentrum hun startbewijs moesten ophalen.

POLEN

Katowice. In verband met het 110 jarig bestaan is er op 27.9.2008 een open dag in de remise Stroszek. Naar verwachting wordt er met museummaterieel gereden.

PORTUGAL

Sintra. Door overvloedige regenval in het voorjaar werd de trambaan tussen Ribeira en Praia das Macas overspoeld en kan dit seizoen niet worden bereden. De tramlijn zal worden hersteld.

De toeristenlijn rijdt op vrijdag t/m zondag in de middag op de 2 kilometer korte route Sintra – Ribeira. Het wagenpark bestaat uit 10 open en gesloten motorwagens en 7 open en gesloten aanhangwagens, alle twee assers. Dienstvaardig zijn de motorwagens 1 (open), 3 (gesloten), 4 (gesloten), 6 (open), 7 (open) en aanhangwagen 9 (open). Buiten dienst staan de motorwagens 2, 5, 100 (ex Lissabon), 2 ongenummerde motorwagens (ex Lissabon 615, 703) en de aanhangrijtuigen 8, 10-14. Enkele wagens worden opgeknapt, enkele zijn rijp voor de sloop.

SPANJE

Madrid. Aan Metrovias in Beunos Aires werden 18 dubbele metromotorrijtuigen serie 5000 (bouwjaar 1973/1974) verkocht.

ZWEDEN

Stockholm. Hier krijgt men de smaak te pakken. Al eerder schreven wij over het plan om de museumtramlijn Djurgården (Waldemarsudde) – Djurgårdsbron – Norrmalmstorg via Sergetstorg te verlengen tot het Centraal Station en vandaar verder in westelijke richting via het stadsdeel Kungsholmen naar Fridhemsplan en via de Lindhagensgatan naar Hornsberg. De museumtram zou dan gezelschap krijgen van een normale tramlijn waarvoor men dan 5 tot 7 lagevloertrams zou moeten bestellen. Nieuw is het idee om vanaf Djurgårdsbron een tramlijn in oostelijke richting aan te leggen naar Värtan en verder tot Ropsten. In Hornsberg, Värtan en Ropsten worden de komende jaren veel nieuwe woningen gebouwd op oude haventerreinen. Interessant is dat in Ropsten aansluiting ontstaat op de al meer dan 30 jaar met ophef bedreigde Lidingölijn (lijn 21). In dat geval zijn 16 tot 20 nieuwe trams nodig. Voor de geïsoleerde lijn 21 ontstaat een overlevingskans als men de lijn en het materieel moderniseert en aansluit op de nieuwe tramlijn. In Värtan moet dan een nieuwe remise komen. Men hoopt al in 2011 een eerste deel van de nieuwe centrumlijn te openen.

Het Spårvägmuseum, het gemeentelijk openbaar vervoer museum, is tot nu toe gevestigd in de busgarage Söderhallen. Dit in 1956 gebouwde depot bood bij de opening ook onderdak aan trams. Het complex moet wijken voor woningbouw en verhuist naar Hjorthagen op het terrein van een vroegere gasfabriek in Ropsten. Men hoopt op een spooraansluiting met de nieuw aan te leggen tramlijn.

Er werden plannen uitgewerkt voor de verlenging van lijn 22 vanaf Sickla udde vaar Slussen – Saltsjöbaden / Solsidan en vanaf Alvik naar Solna met een zijtal naar Kista.

ZWITSERLAND

Basel-SBB. S-Bahn Basel. Tussen Augst en Pratteln wordt in december 2008 het nieuwe station Pratteln Salina Raurica in gebruik genomen. Tijdens het EK Voetbal 2008 werd hier al provisorisch gestopt. Gelijkijdig komt dan ook de halte Riehen Niederholz in dienst.

Bern. Al hoewel er al langer aan wordt gewerkt gaat 10.4.2008 de boeken in als het officiële begin van de aanleg van de Tram Bern West. In Bümpliz ging hiervoor de eerste schep de grond in. Eerder schreven wij over een nieuwe tramremise aan de Bolligenstrasse. Hiervoor werd het winnend ontwerp gekozen zodat ook hier vooruitgang valt te melden. Deze activiteiten lijken een positieve invloed te hebben bij een aantal andere projecten. Zo als de verlenging (850 meter) van lijn 9 naar Klein Wabern in 2012 en het vertrammen van de overbelaste buslijn 10 naar Ostermundigen. Een stevige klus waar een oplossing wordt gezocht voor een traject met een stijging van 13%. Of het genoemde jaar 2014 wordt gehaald lijkt niet zeker.

De 11 hogevloer Be8/8 motorrijtuigen 715, 716, 718-726 rijden op maandag t/m vrijdag nog 3 tot 4 diensten op lijn 9. Ze zijn nog volledig in onderhoud want ze zijn nog nodig bij extra Messe vervoer en als straks 8 vijfdelige Combino's uit de serie 751-765 worden verlengd tot zeventdelige trams.

Genève. Bij referendum werd een kantonaal voorstel voor gratis openbaar vervoer in Genève met 67% van de stemmen verworpen.

Lausanne. De testfase van de nieuwe lijn M2 werd voorspoedig afgesloten. Zo voorspoedig dat in mei 2008 werd begonnen met een proefbedrijf zonder passagiers. Naar verwachting komt de lijn Ouchy – Croisettes al op 24.8.2008 in dienst. De officiële opening is, zoals eerder bericht, op 18 – 21.9.2008. De nieuwe metrolijn heeft een lengte van 5,9 kilometer en overbrugt tussen begin- en eindpunt een hoogteverschil van 338. Het maximale hellingpercentage is 12%. Er wordt geen kabel of tandrad toegepast. Ingezet worden 15 door Alstom gebouwde dubbele motorrijtuigen op luchtbanden. Om een defect rijtuig met een leeggewicht van 54 ton te kunnen wegslepen zijn twee Mercedes Benz Unimog U400 voertuigen aangeschaft met spoorgeleiding. Deze worden bij zo'n sleepklus gekoppeld ingezet en vanuit het voorste voertuig bestuurd. Ook worden de Unimogs ingezet bij baanonderhoud waarvoor ze o.a. met een kraan zijn uitgerust. Ook bij de aanleg bewezen ze al goede diensten.

Zürich-SZU. Sihltal-Zürich-Uetliberg Bahn. Met 11,41 miljoen reizigers in 2007 werd een record gevestigd. Van de SBB werd een dubbeldektrein overgenomen, compleet met SBB locomotief Re 450.067 die bij de SZU het nummer Re 456.551 kreeg. In oktober 2008 volgt een tweede trein met loc Re 456.552 (ex SBB 450.070).

INGEZONDEN BERICHT

Volgend verhaal ontdekte één van onze lezers in de "NRHS Bulletin-spring 2007" editie. Het is een vrije vertaling van een gedeelte van het artikel dat handelt over de "York Railways", een trammaatschappij in York, Pennsylvania, USA.

Eén der bestuurders, een zekere Clyde F. Thompson, had blijkbaar de gewoonte om zo nu en dan met de tram naar huis te rijden. Niets ongewoons. Maar het ongewone was dat hij zelf die tram bestuurde. Hij nam dus 's avonds een tram uit de loods, reed ermee naar huis en parkeerde daar het voertuig op een stuk doodlopend spoor in de nabijheid van zijn woning (in Wrightville). 's Morgens reed hij terug naar de loods en burelen in York. Het is niet bekend of hij andere pendelaars meenam (carpooling?)

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

B Holding

Elektrische locomotieven

Er zitten hele grote veranderingen in de lucht op het gebied van de elektrische locomotieven. Binnen enkele weken zullen de eerste Traxx-locomotieven voor B Cargo in dienst gaan komen. Deze serie van 40 locomotieven krijgen (toch) de nummers 2804-2843, aansluitend op de drie Traxx-locomotieven voor de HSL-dienst. Naar verluidt zou B Cargo nog eens 40 locomotieven willen leasen, eveneens voor tien jaar. Daarnaast zal binnen enkele maanden de eerste van 60 nieuwe locomotieven reeks 18 worden afgeleverd aan B Holding. Als gevolg hiervan is het lot van de overlevende locs reeksen 15, 16, 22, 25 en 25.5 natuurlijk bezegeld. Tevens zullen ook de reeksen 23 en 26 uitgefaseerd kunnen gaan worden. De NMBS heeft logischerwijs besloten de grote revisies aan deze reeksen stop te zetten.

Vanaf 11 augustus zou dan eindelijk één 'klassieke' Benelux-combinatie met reeks 11.8 vervangen worden door een trekduwstel met Traxx-locomotieven. Helemaal zeker is het nog niet, aangezien de toelating van de locs in de reizigersdienst tot nu toe telkens vertraagd werd, zowel in Nederland als België. Dat is toch een merkwaardige situatie voor een serie die al zo lang dienst doet.

De 2756 werd afgeleverd met automatische koppeling. Het project wordt blijkbaar toch doorgezet, de omloop groeide zelfs van 12 naar 14 dagen (6 gekoppelde stellen). Wellicht komt dat doordat men het gevaar van de doorbuigende frames niet meer zo belangrijk vindt daar wel duidelijk is dat ze binnen enkele maanden weer vervangen gaan worden door de reeks 18.

Diesel locomotieven

De aan het Nederlandse RRF verkochte 7382 en 7394 zijn administratief reeds op 1 maart jl. uit het materieelbestand geschrapt. Inmiddels zijn weer twee 73-ers gereviseerd voor RRF. Half augustus zouden zij naar Nederland komen als 103 (ex 7391) en 104 (ex 7395). Ze krijgen dezelfde kleuren als de 101 en 102, maar een ander logo, geïnspireerd op dat van de nieu-

we eigenaar, met de letters RF. De eerste R van Rotterdam is dus vervallen, daar RRF inmiddels is overgenomen door het Amerikaanse GWI (Genesee & Wyoming Inc.).

Ook de 7378, 7383, 7390 en 7392 zijn gereserveerd voor RRF.

De twee G2000-en die B Cargo sinds enkele weken geleast heeft en nu aan het testen is, zijn alleen nog voorzien van hun fabricagenummers: 5001757 en 5001758.

De 7870 is – als laatste van de vijf extra 77-ers – nog altijd niet voorzien van de ATB uit de 5526. De overige vier rijden inmiddels wel in Nederland.

De 6019, die door het TSP werd aangekocht van Carriere de Wallers, zal gelijk worden doorverkocht aan een nog onbekende derde.

Treinstellen

Ten opzichte van de opgave in de vorige HOV-RN werd ook treinstel 995 in CityRail-uitvoering afgeleverd. Het betreft de vroegere 726. De 728 (toekomstige 997) is inmiddels in de CW van Mechelen gearriveerd.

Onlangs zijn twee projecten uit de kast gehaald die al enkele jaren geleden het levenslicht zagen. Ten eerste wil de NMBS kinken of kantelbaktreinstellen ingezet kunnen worden op de bochtige lijn Namen – Luxemburg. Het tweede plan behelst een gedeeltelijke verlenging van de stellen reeks 41 met een middenbak. Wordt wellicht vervolgd...

Overig nieuws

Op 25 april 2008 werd eindelijk een beslissing genomen inzake een nieuw spoorwegmuseum. Niet onverwacht voor een land als België werd voor een volledig belachelijke constructie gekozen waarbij er een algemeen museum komt in Schaarbeek en een filiaal in Wallonië én in Vlaanderen. Ook niet onverwacht was dat men vervolgens geen commentaar had op deze constructie, waarbij een klein land als België meer nationale spoorwegmusea heeft als een groot (spoor)land als Engeland, maar dat de discussie over een 'oneerlijke' verdeling van het materieel tussen Wallonië en Vlaanderen begon...

Een ander verhaal dat maar geen einde kent is het al decennia lang aanhoudend conflict tussen de oude en de huidige eigenaar van de museumlijn in As (tegenwoordig: Kolenspoor). De oude eigenaar wil nog steeds zijn eigendom – waaronder stoomlocomotieven - slopen in ruil voor de oud ijzerprijs, in plaats van het te verkopen aan (of in bruikleen te geven aan) Stichting Kolenspoor.

In juli werden proefritten gehouden met een M6-stam op de lijn naar Binche. Het is een duidelijk teken dat ook de laatste 'klasieke' spitstreinen met elocs (reeks 22/23/25) en M4 binnenkort zullen verdwijnen.

Op 4 augustus reed Veolia Cargo – nieuwe eigenaar van Rail4Chem - hun eerste trein op het netwerk van Infrabel. Loc 5001756 (type G2000, in dezelfde (fabrieks)kleuren als de twee van B Cargo) werd hiervoor ingezet. Het betrof een graantrein uit Frankrijk naar Antwerpen. Een paar dagen later werd de 5001603 (ditmaal in kleuren van leasemaatschappij Angel Trains) in België afgeleverd. Met de loc kwamen de 5001617 en 5001618 mee, deze zijn voor EuroCargoRail (EWSI).

DUITSLAND

Beursgang

▪ Het tempo waarin de beursgang moet worden voltrokken wordt door DB verder opgevoerd. De *Financial Times Deutschland* wist te berichten dat de aandelen DB-ML op 28 of 29 oktober op de beurs van Frankfurt worden geïntroduceerd. Eerder werd gesproken over november.

Inmiddels is ook meer bekend geworden over de invulling van de **nieuwe bedrijfsstructuur**. DB Regio, Fernverkehr, Stadtverkehr en Dienstleistung worden ondergebracht in DB Mobility Logistics AG (DB ML), met uitzondering van enkele onderdelen van DB Services Südost. De deelnemingen, zoals onder meer in EWS, zullen in de toekomst allemaal onder DB-ML vallen, met uitzondering van DB Projektbau dat in de DB Holding blijft. Ook binnen de holding blijven DB Netze, DB Station & Service, de kaartverkoop, reisinformatie, werkplaatsen, goederenstations, los- en laadvoorzieningen en rangeer- en opstelreinen.

▪ Het overhevelen van bedrijfsonderdelen leidt ook tot **nieuwe namen**, die ontstaan door "DB Bahn" of "DB Netze" voor de oorspronkelijke namen te zetten. Voor het eerst zijn ook deels Engelse benamingen gebruikt, waardoor vreemde combinaties ontstaan. Zo gaat "DB Bahn Fernverkehr" internationaal als DB Bahn Long distance" door het leven en kennen we nu ook "DB Netze Track". Schenker blijft naar verwachting verlost van het "DB-Bahn"-virus en gaat door het leven als DB Schenker Rail (met als onderdelen Rail Freight, Intermodal en EWS) respectievelijk DB Schenker Logistics (met de onderdelen "Air/Ocean Freight", "Land Transport" en Contract Logistics/SCM"); waarschijnlijk wordt de toevoeging "Bahn" hier als te Duits ervaren....

▪ De *Bundesrat* handhaaft haar bezwaren tegen de regeling waarmee de beursgang mogelijk wordt gemaakt. Men wil dat in de wet minimum-eisen worden opgenomen voor het lange-afstandsvervoer en de kwaliteit van het spoorwegnet. Hiertoe heeft de *Bundesrat* een "*Gesetz zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehrsangebot*" gepresenteerd, dat in de *Bundestag* in elk geval door Bündnis 90/Die Grünen wordt gesteund. Naast minimum-eisen kent het wetsvoorstel ook boeteclausules voor het geval DB niet aan deze eisen voldoet. Dit voorstel wordt ingediend bij de *Bundestag* en moet voor de beursgang worden behandeld.

▪ In de tussentijd zijn de contracten van de topmensen van DB verlengd tot mei 2013 of het moment van pensionering.

Overig nieuws uit DB en politiek

▪ De raad van toezicht van de ÖBB ging op 29 juli akkoord met de vorming van de joint venture **Rail Select**, een samenwerkingsverband van Rail Cargo Austria en DB Schenker (zie pag. 202).

▪ DB probeert ook haar positie in Italië verder uit te bouwen. Men voert verkennende gesprekken over samenwerking met **Nuovo Trasporto Viaggiatori** (NTV), het door Fiat/Ferrari-baas di Montezemolo opgerichte bedrijf dat zich gaat richten op hogesnelheidsvervoer tussen Milaan en Rome.

▪ DB Fernverkehr heeft na lang aandringen besloten om het vervoer van **fietsen** per 1 augustus te vereenvoudigen door een on-line boekingsmogelijkheid aan te bieden. Bij wijze van proef wordt het vervoer van fietsen op de IC-verbinding Nürnberg – Karlsruhe per 15 september gratis; de reserveringsplicht blijft echter bestaan. Als het gratis vervoer van fietsen leidt tot meer reizigers wordt de proef uitgebreid.

- Twee nieuwe voordeeltickets zagen de afgelopen maand het licht. Een bekend merk hazelnootpasta levert bij elke pot een coupon waarmee een tijdelijke **Nutella-BahnCard25** kan worden verkregen; deze is geldig van 21 juli tot en met 5 oktober. Tussen 1 en 10 augustus werd een miljoen vervoerbewijzen naar verschillende bestemmingen geveild op eBay. De minimale prijs is één euro.
- Een minder positieve ontwikkeling is de bezuiniging die DB Netze wil doorvoeren op het ooit voorbeeldige **omroepbeleid** op de stations. Omroepberichten worden alleen nog toegepast bij vertragingen, uitval en spoorwijzigingen; alleen op knooppuntstations wordt het oude beleid gehandhaafd. Vertegenwoordigers van blinden, voor wie de stationsomroep juist een belangrijk oriëntatiemiddel is, hebben krachtig geprotesteerd tegen de voorgenomen maatregel.
- Op 29 juli maakte het nieuwste **Transrapid**-voertuig, de TR09, haar eerste rit op de testbaan in Lathen. Reizigers worden vooralsnog niet vervoerd.
- Naar nu blijkt betaalt DB haar conducteurs een **premie** voor het betrappen van **zwartrijders**. Het bedrag is zelfs in de CAO opgenomen en ligt in de buurt van de provisie die DB aan derden betaalt voor het verkopen van kaartjes. Wellicht een idee voor NS om haar conducteurs (de goede niet te na gesproken!) te motiveren de kaartjes van reizigers wat vaker te bekijken?

Onregelmatigheden

- In Dresden-Neustadt werden in het weekend van 19 juli vijf seinposten aangesloten op een nieuwe centrale en computergestuurde beveiliging. Dat liep goed uit de hand, want tot en met 24 juli ontstonden omvangrijke sein- en wisselstoringen die het treinverkeer danig in de war schopten.
- Een ouder echtpaar uit Wiesbaden vond in oktober een plastic tas met € 400.000 op het toilet van een trein. In plaats van direct naar de Bahama's te emigreren brachten zij het geld naar de politie, zodat die de rechtmatige eigenaar kon opsporen. Dat eerlijkheid niet altijd het langst duurt blijkt uit de reactie van DB, want die gaat als eigenaar van de vindplaats automatisch met de opbrengst strijken als de eigenaar zich niet meldt. Naast de hartelijke dank en een bos bloemen kan het echtpaar het wettelijke minimum-vindersloon van € 6.000 verwachten.
- Op 28 juli parkeerde een 70-jarige man zijn gloednieuwe auto bij een landbouwoverweg waar via een intercom-verbinding aan de verkeersleiding gevraagd kan worden om de overwegbomen te openen. Dat laatste bleek al snel niet meer nodig, want de auto stond niet op de handrem en rolde dus spontaan door de bomen heen de overweg op. De op dat moment naderende trein kon niet meer op tijd remmen en reed de auto volledig aan barrels.
- Op 1 augustus werd een ICE-T-treinstel in Eisenach stilgezet wegens een warmgelopen as. Met de ontsporing in Köln vers in het geheugen stonden de eerste berichten over een schandaal met asproblemen al in enkele kranten. Een beetje overhaaste reactie, want al snel werd vastgesteld dat de apparatuur die een warmgelopen as moet opsporen zelf defect was.
- Op 4 augustus reed de 420 337 van de S-Bahn Frankfurt op het station van Mörfelden tegen het spoor en raakte beschadigd. Hoe men zoiets klaar speelt? Eenvoudig, het naastliggende spoor werd door een kraan opgetild en draaide zich ongewild binnen het profiel. Zoals altijd schrijven wij dit alleen op een luchtige toon wanneer er geen slachtoffers te betreuren zijn.
- Een vaste klant van station Düsseldorf Hbf stond begin augustus voor de rechter. De man had namelijk een huisverbod gekregen, maar dat ongeveer 200 maal genegeerd. De reden was dat hij een slaapplek zocht en daarvoor steevast een kluisje gebruikte. Dat de man zich zonder pijn kan opvouwen in een ruimte van 60 bij 100 centimeter is een gevolg van zijn drugsverslaving. De rechter wil de man na een psychologisch onderzoek nu een gevangenisstraf van 9 maanden geven; hij heeft dan in elk geval een ruimere slaapplek.
- Tot slot nog een geval van drankmisbruik. Een beginnend brandje in de machinekamer van een dieselloco werd door hulpvaardige omstanders spontaan geblust met het meegebrachte *Feierabendbier*. De onorthodoxe blusmethode bleek afdoende, zoals de brandweer naderhand vaststelde.

Regionaal reizigersvervoer

Bremen & Niedersachsen

- Een verrassende wending in de strijd om het exploitatiecontract voor de **S-Bahn Bremen**. Nadat een door DB ingediend bezwaar tegen de gunning gegrond was verklaard (zie pag. 173) gingen de aanbestedende overheden in beroep bij de rechtbank in Celle. De rechters lieten tijdens een hoorzitting op 15 juli doorschemeren dat DB waarschijnlijk in het ongelijk zou worden gesteld. DB wachtte de voor 1 augustus aangekondigde uitspraak niet af en trok haar beroep op 25 juli in zonder hier een reden voor te geven. De gunning van het exploitatiecontract aan Veolia-dochter NordWestBahn is daardoor definitief geworden. De eerste 3 lijnen kunnen nu zoals gepland in december 2010 in bedrijf komen. Nog niet bekend is welk treintype Veolia zal inzetten.
- Een oplettende **metronom**-conductrice betrapte twee "artiesten" die met een viltstift een treintoilet verfraaiden. Beide heren werden bij het volgende station uit de trein geplukt en mogen zich nu voor de rechter verantwoorden.

Berlin & Brandenburg

- Het EBA heeft naar aanleiding van de wens van de **S-Bahn Berlin** om éénmanbediening in te voeren (zie pag. 174) een concept-richtlijn gepubliceerd. In die richtlijn wordt éénmanbediening verboden wanneer sprake is van een afstand tussen wagenbak en perron van meer dan 25 centimeter. Daarnaast moeten vervoerders in alle gevallen op verzoek van het EBA aantonen dat reizigers geen gevaar lopen bij het in- en uitstappen. Alvorens de richtlijn van kracht wordt kunnen vervoerders hun zienswijze bij het EBA indienen. Op basis daarvan wordt beslist of en in welke mate de richtlijn nog wordt aangepast.
- Gelijktijdig werd bekend dat de S-Bahn Berlin een groter aantal stations wil omvormen tot **onbemande haltes**. In hoeverre dit verenigbaar is met de genoemde regelgeving valt te bezien. Op 15 of 16 grotere stations blijft het toezicht bestaan; de medewerkers moeten dan via monitoren ook andere stations in de gaten houden. Hoe lang de kreet "*Zurückbleiben bitte!*" nog over de perrons zal schallen is dus de vraag.
- Kort voor redactiesluiting nam de Berlijnse senaat het principe-besluit tot de aanleg van een nieuwe **Nord-Süd-S-Bahn** via het Hauptbahnhof. De nieuwe lijn moet aan de noordzijde min of meer parallel aan de bestaande *Fernbahn* verlopen tot onder het Hauptbahnhof. In een tweede fase wordt de lijn langs een nieuw station "Reichstag" doorgetrokken naar de Potsdamer Platz, waar ter hoogte van de Brandenburger Tor wordt aangesloten op de bestaande noord-zuidlijn. De eerste fase zou in 2015 in dienst moeten komen, de gehele verbinding in 2018. Wij houden nog wat slagen om de arm, enerzijds omdat de financiering

van dit project nog lang niet geregeld is en anderzijds omdat we het vermoeden hebben dat de kostenschatting van € 330 miljoen op z'n zachtst gezegd erg optimistisch is. Noord-zuidlijnen hebben immers de gewoonte om wat duurder te worden...

- De realisatie van een snelle spoorverbinding naar het nieuwe vliegveld **Berlin-Brandenburg-International** in Schönefeld dreigt nog meer vertraging op te lopen. Een deel van de plannen voor de verbreding van het tracé van de *Dresdener Bahn* in Lichtenrade is afgekeurd, waardoor voor de aangepaste plannen een nieuwe inspraakronde nodig is. Gevreesd wordt dat de *Airport Express* pas in 2015 kan gaan rijden, vier jaar na de opening van de luchthaven.
- Een snel te realiseren project is de doortrekking van de **ODEG**-treindienst van Bad Saarow naar Bad Saarow Klinikum. De aanleg van een nieuwe halte vergt een investering van zo'n € 230.000, waarvan het Helios-ziekenhuis € 150.000 wil financieren. Nu de gemeente de rest betaalt heeft de deelstaat toegezegd de treindienst te zullen bestellen en financieren. Wanneer de doortrekking daadwerkelijk plaatsvindt is niet bekend.
- De door de **Deutsche Regionaleisenbahn** (DRE) geëxploiteerde Elbe-Elster-Express is met ingang van zaterdag 12 juli ingekort tot Schlieben. Het doorrijden naar Mühlberg (Elbe) veroorzaakte hoge kosten, terwijl het aantal reizigers dit seizoen niet hoger kwam dan 8.

Sachsen

- De deelstaat Sachsen heeft het ontwerp van een nieuw *Nahverkehrsplan* gepresenteerd; dit document stelt de behoefte aan openbaar vervoer-verbindingen vast en vormt zo de basis voor de bestelling van treindiensten. Het nieuwe plan bevat vooral verbeteringen in het verkeer naar de grotere steden, zoals een nieuwe RegionalExpress Altenburg – Erfurt en uitbreidingen van de S-Bahn. Daar staat tegenover dat zo'n 36 stations waar dagelijks minder dan 20 reizigers in- en uitstappen op de nominatie voor sluiting staan. Gera-Gessental kent maar liefst 1 reiziger per (werk)dag, zodat de vraag of hier spoorvervoer geboden moet worden wel gerechtvaardigd is. Tevens is het voortbestaan van de lijn Fröttstadt – Friedrichsroda bedreigd.

Sachsen-Anhalt

- De door de **Deutsche Regional Eisenbahn** met een *Schienenbus* geëxploiteerde treindienst Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg (Dübener Heidebahn) blijft in ieder geval tot eind 2010 rijden. Sinds december 2007 werd de treindienst voor eigen rekening en risico voortgezet nadat de deelstaat Sachsen-Anhalt het contract met DB niet meer verlengde. In samenwerking met het regionale busbedrijf wordt een aantal ritten gereden als busvervangende dienst. Het aantal reizigers is voor de deelstaat voldoende om toch een subsidie te verstrekken.
- De **Harzer Schmalspurbahnen** (HSB) ontvingen op 9 juli hun stoomloc 99 7236-5 terug uit Meiningen, waar de machine een grote revisie kreeg. Bij de revisie werd het frame van de uit 1954 stammende loc verstevigd, zodat de machine beter opgewassen is tegen het rijden van zware treinen op het bochtige HSB-net. Gepland is nog een vijftal HSB-locs op deze manier te reviseren.
- De **HSB**-jaarkalender 2009 zal worden een gewild collectors-item. De afbeeldingen bevatten komend jaar namelijk afbeeldingen uit de HSB-werkplaats waar gebodypainte dames strategisch zijn gepositioneerd. De “dertien prikkelende afbeeldingen geven nieuwe inzichten achter de coulissen van de geliefde Harzer stoomspoorlijn”, aldus de HSB. Deze mooie combinatie van hobbies is nu al verkrijgbaar bij de HSB-winkels en via de webshop van de HSB.
- Op 30 juli ontspoorde een anoniem gebleven Lint41-treinstel van Veolia-dochter **HEX** in het station van Langenstein. De vermoedelijke oorzaak is een slechte ligging of een beschadiging van de sporen. Het treinverkeer was voor het grootste deel van de dag onderbroken.

Nordrhein-Westfalen

- Na de opzegging van het contract tussen **DB Regio** en **VRR** (zie pag. 204) bleef het –ondanks de eerder gebezigde juridische spierballentaal– opvallend rustig in de pers. Wel maakte het VRR bekend dat het per 1 augustus een contract heeft gesloten met een vijftal beveiligingsbedrijven om treinbegeleiding te leveren. Tot eind september 2009 rijdt na 7 uur 's avond nu op 90% van de S-Bahn-ritten een begeleider mee.
- De eerste driedelige treinstellen type *Desiro Mainline* zijn door Siemens aan **Transregio** geleverd. De stellen bestaan uit motorwagens reeks 460.0/460.5 en een tussenwagen reeks 860.
- De **Bördebahn** Düren – Euskirchen wordt op 30 en 31 augustus in opdracht van de gemeente Zülpich tijdelijk gereactiveerd vanwege een groot stadsfeest. Met RegioSprinters van de Dürener Kreisbahn wordt elk uur naar Euskirchen gereden en elke twee uur naar Düren. De gemeente ziet dit als een proefbedrijf voor een definitieve reactivering van de lijn in samenhang met de organisatie van de *Landesgartenschau*. De dienstregeling is te vinden op www.igrurtalbahn.de.

Hessen:

- DB-dochter **Kurhessenbahn** heeft de aanbesteding van de treindienst Wabern – Bad Wildungen gewonnen. In december neemt de Kurhessenbahn de exploitatie over van de Hessische Landesbahn. De (magere) dienstregeling verandert niet ten opzichte van de huidige opzet; ook de tweemaal per dag naar Kassel Hbf doorrijdende diensten blijven gehandhaafd.

Baden-Württemberg

- De bouwwerkzaamheden voor de doortrekking van lijn S1 van de **S-Bahn Stuttgart** gingen op 23 juli feestelijk van start. Het 13 kilometer lange traject Plochingen – Kirchheim/Teck wordt daartoe tussen Wendlingen en Kirchheim geëlektrificeerd, de haltes, sporen en de beveiliging worden compleet vernieuwd en station Wendlingen krijgt een tweede spoor. In Kirchheim komen bovendien nieuwe opstelsporen voor de S-Bahn. Ten behoeve van dit € 32,5 miljoen kostende project is de lijn tot 7 september gesloten. In december 2009 moet de S-Bahn-exploitatie starten.

Bayern

- De ingebruikname van de nieuwe S-Bahn-halte Hirschgarten leidt noodgedwongen tot een aanpassing van de lijnvoering bij de **S-Bahn München**. De voor deze extra stop benodigde tijd (72 seconden) kan namelijk alleen worden gecompenseerd door de rijtijden ten oosten van de *Stammstrecke* te verlengen. De wijzigingen zijn **S3** (nieuw) Mammendorf – Hbf – Ostbahnhof – Holzkirchen, **S4** Geltendorf (was Mammersdorf) – Hbf – Ostbahnhof – Ebersberg, **S5** vervalt (was Herrsching – Hbf – Ostbahn-

hof – Holzkirchen), **S6** Tutzing – Hbf – Ostbahnhof (was – Kreuzstraße), **S7** Wolfratshausen – Hbf – Ostbahnhof – Kreuzstraße (was Ostbahnhof) en **S8** Herrsching (was Geltendorf) – Hbf – Ostbahnhof – Flughafen. De lijnen S1, S2, S20 en S27 blijven ongewijzigd.

- De deelstaat Bayern heeft haar aandelen (67% van het totale aandelenkapitaal) in de **Kahlgrund Verkehrs Gesellschaft** (KVG) te koop gezet. De Stadtwerke Aschaffenburg heeft belangstelling. De KVG is sinds het verlies van de “eigen” treindienst Hanau – Kahl – Schöllkrippen alleen nog als infrabeheerder, busbedrijf en onderhoudsbedrijf voor railvoertuigen actief.

- BeNEX**, een dochter van de Hamburger Hochbahn AG, heeft voor de exploitatie van het elektrisch net Regensburg en de Donautalbahnhof bij Alstom 26 treinstellen Coradia Continental besteld. Het gaat om 21 drietjes en 5 viertjes, die eind 2010 in de reizigersdienst moeten verschijnen.

- Voor de aanbesteding van het **Dieselnetz Oberfranken** lijken vijf partijen een offerte te hebben ingediend, namelijk DB Regio, Arriva (Vogtlandbahn), Erfurter Bahn, BeNEX en Keolis. Het omvangrijke net omvat de verbindingen Hof – Bad Steben, Hof – Selb, Hof – Münchberg, Münchberg – Helmbrechts, Marktredwitz – Bayreuth, Bayreuth – Weidenberg, Weiden – Bayreuth – Kulmbach – Lichtenfels – Coburg – Bad Rodach, Linien Bamberg – Ebern, Forchheim – Ebermannstadt en Hof – Marktredwitz. Deze laatste lijn wordt thans door de Vogtlandbahn gereden.

Goederenvervoer

Masterplan Güterverkehr und Logistik

De *Bundesregierung* heeft op 16 juli eindelijk het Masterplan Güterverkehr und Logistik vastgesteld (zie pag. 175). Het plan bevat 35 concrete maatregelen om de verwachte groei van het reizigers- en goederenvervoer (70% tussen 2004 en 2025) in Duitsland hanteerbaar te maken. Omdat te voorkomen dat het vrachtverkeer de Duitse (snel)wegen helemaal onbereikbaar zal maken wordt vooral ingezet op vervoer per (binnen)schip en trein; daarmee wordt tevens een bijdrage aan de milieudoelstellingen geleverd. Ter financiering wordt onder meer de door vrachtwagens te betalen tol voor autosnelwegen verhoogd.

De reacties op de plannen zijn nogal voorspelbaar. De partijen aan de rechterkant van het politieke spectrum en het wegtransport vinden dat er veel te weinig voor het autoverkeer wordt gedaan en wijzen de toelverhoging af; zeker nu de brandstofprijzen al zo snel stijgen komen zo 30.000 Duitse transportbedrijven in gevaar. De linkerzijde, milieubeweging en de overige vervoerders zijn gematigd optimistisch. Kritiek is er vooral op het gebrek aan capaciteit van het spoorwegnet. Met name het spoorvervoer van en naar zeehavens kan de komende decennia met zo'n 70% groeien en dat kan het spoorwegnet niet meer aan. De eerste gedachten over “Betuweroute-achtige” oplossingen beginnen nu te ontstaan, doch geld is nog niet voorhanden.

DB Schenker

- DB-dochter DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße) plant de bouw van een nieuwe containerterminal in Dortmund. Hiertoe wil men de helft van het thans grotendeels braak liggende voormalige goederenstation **Dortmund-Westfaliastraße** gebruiken. Door de nabijheid van de haven kan zo een trimodale terminal ontstaan. De terminal zou in 2012 gereed moeten zijn, want dan verwacht men dat de bestaande capaciteit van de Container Terminal Dortmund –die thans ook al wordt uitgebreid– niet meer toereikend is.

- Op 1 juli was het 15 jaar geleden dat DB Schenker de eerste trein met koffiebonen voor de firma Kraft Foods reed. Inmiddels rijden er jaarlijks 1500 treinen **Jacobs Kaffee**, vooral vanuit Bremen. Wellicht een goede aanleiding voor een nieuwe *Werbelok*?

- In **Sassnitz/Mukran** is op 17 juli een nieuwe terminal in gebruik genomen. Aan de zeezijde is deze geschikt voor de grootste schepen die thans op de Oostzee worden ingezet. Landzijdig beschikt de terminal over de mogelijkheid om breedspoorwagens te plaatsen ten behoeve van de verlading op normaalspoor. Het zal niemand verwonderen dat men met name mikt op goederenvervoer naar en uit Rusland.

Private vervoerders

- Hoewel het goederenvervoer bij de **Inselbahn Langeoog** per 30 maart gestaakt was reden tijdens het toeristenseizoen toch nog enkele goederentreinen over het eiland. Er waren nog onvoldoende aanhangwagens voor de ter plaatse gebruikte elektrokarren. In de herfst gaan de 11 vier- en 9 tweeassige platte wagens definitief aan de kant; geïnteresseerde museumbedrijven kunnen de wagens overnemen. De locs Kö1 en Kö4 blijven op het eiland, evenals de twee bagagewagens 27 en 28. Op www.schiffahrt-langeoog.de vindt u meer informatie.

- Häfen und Güterverkehr Köln** (HGK) heeft aangekondigd voor € 3,4 miljoen twee rangeerloos van het type G1000 aan te schaffen bij Vossloh in Kiel.

- Kombiverkehr** start op 1 september een nieuwe dagelijkse treindienst tussen Basel en Duisburg. Gemikt wordt op het vervoer van chemische producten, containers en opleggers. Helaas voor de fotografen zal de trein vooral 's nachts rijden.

- De **Mittelweserbahn** (MWB) heeft het tussen Bremen en Hannover gelegen goederenstation Eystrup gereactiveerd en uitgebreid. De MWB heeft hier een rangeerloos gestationeerd.

- De **Bentheimer Eisenbahn** presenteerde op de Euroterminal in Coevorden haar nieuwste aanwinst. Achter de fraai geelrood geschilderde en helaas door reclame ontsierde loc D20 gaat de voormalige 221 147 schuil.

- De **Rinteln-Stadthagener Verkehrsgesellschaft** reed op 20 juli voor het eerst een goederentrein over haar lijn naar Stadthagen. Als trekkracht fungeerde een OHE-loc. Hoe lang dit houtvervoer mogelijk blijft is onzeker: eind 2009 moet fors worden geïnvesteerd in de infrastructuur en daar is nog geen geld voor.

- De **Hamburg Port Authority**, die ook 330 kilometer havenspoor beheert, werkt aan uitbreidingsplannen voor het havennet. Belangrijkste plan is de bouw van een nieuwe verbindinglijn tussen de haven en de DB-lijn naar Neumünster en Denemarken. Ook hier geldt: plan goed, geld ontbreekt. Dat laatste kan mogelijk veranderen wanneer de Hamburgse senaat zich in de herfst van 2009 over de plannen uitspreekt. De uitbreiding van de spoorcapaciteit is hard nodig, want het aantal containers groeide in het eerste halfjaar van 2008 met 10,1% naar 9,6 mln TEU, een nieuw record. Het omslagvolume in Rotterdam is weliswaar beduidend groter, maar Hamburg is de onbetwiste nummer één van Europa als het gaat om de overslag van zeeschip naar container en omgekeerd. Ruim 70% van de containers wordt per trein aan- of afgevoerd, waarbij inmiddels meer dan 50 (!) spoorgoederenvervoerders actief zijn.

▪ **CTL Logistics** is in juni gestart met kolenvervoer tussen de elektriciteitscentrale van E.ON in Bexbach en de haven van Rotterdam. De uit 20 wagons van dochteronderneming CTL Wagony bestaande trein wordt gereden met een meersysteemloc type ES64F4 van MRCE Dispoloc.

Materieel

- De in onze voorgaande editie aangekondigde bestelling van 130 diesellocs type **Gravita 10** bij Voith (zie pag. 206) is definitief nu de bezwaretermijn verlopen is.
- De drie voor DB AutoZug rijdende locomotieven **Baureihe 113** (267, 268 en 309) hebben de afgelopen tijd een grote revisie in Berlijn-Rummelsberg ondergaan. De voormalige Rheingold-locs mogen nog steeds 160 km/h rijden, reden waarom het drietal niet in de serie 115 (ex 110) wordt vernummerd.
- Om de vijf locomotieven **Baureihe 110** (166, 295, 300, 320 en 333) van Betriebshof (Bh) Trier in december van dit jaar aan de kant te kunnen zetten, worden vijf locomotieven BR 143 omgebouwd voor een maximum snelheid van 140 km/h. Het gaat om de 280, 910, 919, 925 en 932.
- Locomotief **140 829** keerde na revisie in Dessau terug zonder opnieuw te zijn geschilderd; de loc behield haar orientrode jas met wit slabbetje. De exoten onder de 140'ën worden blijkbaar gespaard: ook de blauw/beige 140 423 werd eerder dit jaar niet opnieuw geschilderd.
- De blauw/beige **216 224** van het DB Museum verhuisde naar Italië, althans, dat is de bedoeling. Tot op heden is de machine nog niet verder gekomen dat Brennero, het Oostenrijks/Italiaanse grensstation. De loc werd geruild tegen de V 80 005, die door het DB Museum zal worden opgeknapt in plaats van de bij de brand van oktober 2005 verwoeste V80 002.
- Het gaat nu snel bergafwaarts met de door DB Schenker ingezette **Oost-V100'ën**. Begin augustus werden de 298 058 (Bh Magdeburg), 054, 110 en 122 (Bh Halle) en 055 (Bh Seddin) terzijde gesteld. In Saalfeld gingen de 204 605 en 641 aan de kant. Daarmee beschikt Saalfeld (theoretisch) nog over drie 204'ën (592, 671 en 805). Hiervan is alleen de 592 dienstvaardig; verwacht wordt dat bij de beide andere locs de motoren worden gewisseld. Vanwege de krapte aan dienstvaardige locs voor de lijn naar Lobenstein werd geëxperimenteerd – zonder al teveel succes – met 6400'ën van RN. Zowel de 6469 als de 6461 bezochten het voormalige stoombolwerk.
- Ook niet van een leien dakje verloopt de inzet van de **Baureihe 262**, de door Alstom gemoderniseerde West-V100'ën, in Magdeburg. De 262 007 moest terug naar Alstom; haar plaats werd ingenomen door de van de Mittelweserbahn gehuurde V 1802 (Oost-V100).
- De als onderzoeksobject gemoderniseerde **294 635-8** is in Kornwestheim gepresenteerd als de schoonste diesellocc ter wereld. De loc kreeg een nieuwe motor waarbij de uitlaatgassen door nabehandeling worden gezuiverd. Hierdoor neemt de uitstoot af tot minder dan 4 gram per kWh, terwijl 90% minder fijnstof wordt verspreid. Dat is lager dan de vanaf 2012 geldende Europese normen. De loc zal gedurende twee jaar worden beproefd. Of daarna meerder locs worden aangepast valt te betwijfelen, aangezien vanaf 2010 de eerste Gravita's zullen instromen.
- In Augsburg werd op 8 augustus het eerste treinstel **Baureihe 440** (Coradia Continental) aan den volke getoond. Als "*Fugger Express*" gaan vanaf december 37 treinstellen rijden rondom Augsburg.
- De *Tagesspiegel* meldde eind juli dat de helft van de resterende 60 treinstellen **Baureihe 485** last heeft van scheuren in de vloeren. De stellen blijven echter tot oktober in dienst, waarbij de ontwikkeling van de scheuren wekelijks wordt gecontroleerd. Zes treinstellen zijn inmiddels afgekeurd. Inmiddels is de overschilderactie, waarbij de rood-zwarte outfit wordt ingeruild voor het klassieke oker met donkerrood, afgerond.
- Nog meer malheur met S-Bahn materieel. De toelating van de **Baureihe 422** loopt vertraging op omdat Bombardier de vereiste documentatie niet op tijd inleverde bij het EBA. De start van het proefbedrijf is hierdoor uitgesteld tot september; zonder tegenslagen zijn de nieuwelingen vanaf oktober op lijn S7 van de S-Bahn Rhein-Ruhr (Düsseldorf – Solingen) te bewonderen.
- De reactivering van de ICE-TD-treinstellen **Baureihe 605** werd in juli voltooid met de 605 019/519. Hierdoor kan een aantal ICE's Hamburg – Kopenhagen tot Puttgarden met drie stellen worden gereden.
- Op 28 juli nam DB Regio de vernieuwde werkplaats Kempten in gebruik. De bestaande hal werd met 42 meter verlengd tot 118 meter; tevens kwamen er drie reparatiestands die speciaal geschikt zijn voor lagevloermaterieel zoals de *Desiro*. nam DB Regio op 28 juli een nieuwe werkplaats in gebruik.
- De diesel-treinstellen **Baureihe 611** laten ook deze zomer weer negatief van zich spreken. De motoren van deze veel geplaagde treinserie raken bij warm weer regelmatig overhit, in welk geval een afkoelingsperiode op tussenstations moet worden ingelast. DB heeft aangegeven het probleem te willen bestrijden door aanpassing van de software. Een betere koeling lijkt ons effectiever...
- Het laatste nieuws is dat DB een bestelling heeft geplaatst bij **FIAT**. Het gaat hierbij echter om huur- en dienstauto's, waaronder de nieuwe Fiat 500.

Infrastructuur

Projecten

- De **Remsbahn** Aalen – Stuttgart zal in 2009 een grootschalige renovatie van de infrastructuur ondergaan. Naar goed gebruik gaat de lijn daartoe voor een langere tijd dicht: Schwäbisch Gmünd – Aalen tussen 24 april en 26 juli, Schorndorf – Schwäbisch Gmünd van 27 juli tot 15 oktober. De regionale treinen worden vervangen door bussen en de IC's Stuttgart – Nürnberg rijden om via Backnang – Crailsheim. Bijzonderheid is dat ter compensatie van de langere reisduur per bus op het wel in bedrijf zijnde lijngedeelte extra expresstreinen worden ingezet.
- De grensovergang Rosow in de lijn **Berlin – Szczecin** is van 18 augustus tot en met 26 september afgesloten omdat aan de Poolse zijde het spoor wordt opgeknapt. Na de sanering hoeft voor de grens niet meer te worden afgeremd tot 50 km/h. De reizigerstreinen, zoals het IC-treinpaar van/naar Amsterdam, worden ingekort tot kort voor de grens, waar wordt overgestapt op bussen.
- Op 4 augustus ging de eerste spade de grond in voor de elektrificatie van de Elsenzalbahn (Neckargemünd – Meckesheim – Sinsheim – Bad Friedrichshall-Jagstfeld), de aftakkende Schwarzbachtalbahn (Meckesheim – Aglasterhausen) alsmede de zijlijn Sinsheim – Eppingen. Daarnaast worden de perrons op dit 80 kilometer lange net verhoogd tot 76 centimeter. De werkzaamheden moeten eind 2009 zijn afgerond, aansluitend gaat hier de **S-Bahn Rhein-Neckar** rijden.

- Een klusje dat aanmerkelijk sneller geklaard moet zijn is de verplaatsing van station **Sinsheim Museum** naar een locatie dicht bij het nieuwe stadion van de plaatselijke voetbalclub TSG 1899 Hoffenheim. Deze club promoveerde in 2 jaar tijd van de top van de amateurs naar de 1. *Bundesliga* en betreft in 2009 een nieuw, 30.000 plaatsen tellend stadion.
- Ondanks de onenigheid tussen VRR en DB zal DB Netze de komende jaren zo'n € 2 miljard investeren in de infrastructuur in Nordrhein-Westfalen. Het gaat daarbij vooral om de sanering van sporen, bruggen, tunnels en bovenleiding, alsmede de vernieuwing van de beveiliging. In Euskirchen, Wuppertal, Duisburg, Emmerich, Solingen, Paderborn, Coesfeld en zowel de Linke als de Rechte Rhein Strecke is dit het geval. Feitelijk is dus eerder sprake van het inhalen van achterstallig onderhoud dan van werkelijke investeringen.
- Ook deze maand zijn weer diverse renovaties van stations aangekondigd. In Berlijn gaat het station **Schöneweide** volledig op de schop, waarbij ook nieuwe tramhaltes en een nieuwe uitgang aan de zijde van Adlershof ontstaan. Ook in **Mülheim an der Ruhr** zal het *Hauptbahnhof* worden gesaneerd.
- Computergestuurde beveiligingen worden ook in Duitsland steeds vaker toegepast. Het traject Oberlahnstein – Niederlahnstein van de **Rechte Rhein Strecke** Koblenz – Wiesbaden werd in het weekend van 12 juli aangesloten op het ESTW in Frankfurt.
- Bij Dessau is de eerste van vijf stalen boogbruggen geplaatst in de compleet te vernieuwen spoorlijn **Dessau – Roßlau (Elbe)**. Na gereedkomen van de nieuwe lijn, die tot de brug over de Elbe bij Roßlau loopt, zal de oude lijn worden afgebroken.
- Een deel van de geluidsschermen die langs de *Neubaustrecke* Köln – Frankfurt zijn geplaatst blijkt niet opgewassen tegen de drukgolven van de passerende treinen. DB heeft nu met de bouwers een akkoord gesloten over de € 105 miljoen kostende herstel-operatie, die feitelijk op herbouw zal neerkomen. De *Bund* betaalt een niet nader genoemd deel van deze kosten.
- Nog meer hogesnelheidsperikelen. Een peiler van de bij **Truckenthal** in aanbouw zijnde 425 lange en 57 meter hoge brug in de HSL Erfurt – Nürnberg werd op 24 juli ineens te beweeglijk, waardoor de tijdelijke steunconstructie dreigde in te storten. Gevreesd werd dat men uit veiligheidsoverwegingen de nog niet gereed zijnde peiler weer zou moeten opblazen, maar dat viel gelukkig mee.
- De basculebrug over de Peene in **Anklam** (lijn Berlin – Stralsund) zal voor 2011 worden vervangen door een hydraulisch aangedreven modern exemplaar. In hoeverre het historische uiterlijk daarbij gehandhaafd blijft is niet geheel duidelijk.
- De laatste trein tussen **Menden** en **Hemer** (zie pag. 206) reed al op 1 augustus. Reeds op 11 augustus werd gestart met de afbraak van de lijn ten gunste van een fietspad. De plaatselijke afdeling van Bündnis 90/die Grünen heeft nu bij het EBA bezwaar aangetekend tegen de opbraak. Of dat zoden aan de dijk zet valt te betwijfelen, want het besluit om de lijn te onttrekken aan het spoorwegnet is al jaren geleden genomen en goedgekeurd. De bezwarentermin is dus al verlopen.
- De deelstaat Baden-Württemberg wil haast maken met de verbetering van de *Frankenbahn* Heilbronn – Würzburg. Eind dit jaar moet een pakket van kleinere maatregelen met grote effectiviteit worden vastgesteld. Op langere termijn moet de baanvak-snelheid worden verhoogd naar 140 km/h. Omdat DB Netze de aanpassingen niet rendabel vindt moeten ze worden gefinancierd door de deelstaat.
- Na de Wiehltalbahn lijkt nu ook de **Iltalbahn** Passau – Freyung de opbraakwoede te gaan overleven. Het EBA weigerde namelijk akkoord te gaan met het verzoek van DB om de lijn te verkopen of op te breken. DB Netze dacht dat er geen interesse was in het gebruik van de lijn, maar rekende daarbij kennelijk niet op haar concurrenten. Maar liefst vier private goederenvervoerders gaven aan interesse te hebben in het gebruik van de lijn, waaronder de door DB zo onderhand gevreesde **Rhein Sieg Eisenbahn** (RSE). Naast goederenvervoer betreft de belangstelling ook toeristisch en museaal vervoer. Eén en ander betekent dat DB Netze de lijn weer in een berijdbare toestand moet brengen als een vervoerder capaciteit aanvraagt.
- De problemen met de **Distelrasentunnel** (zie pag. 177) zijn nog steeds niet opgelost, waardoor het verkeer op de *Autobahn* A66 in beide richtingen over één weghelft geleid moet worden. Dat duurt nog wel tot begin volgend jaar, want zoveel tijd heeft DB nodig om de grond onder de snelweg te stabiliseren. Pas daarna kan het boren van de tunnel worden hervat.

Deutsche Regionalbahn (DRE)

- "Met een beetje geluk rijdt de eerste trein al in juni", schreven wij in de mei-uitgaven van dit blad (pag. 152). Die armslag was wel nodig, want op korte termijn zal er weinig beweging zijn op de **Muldentalbahn**. De deelstaat Sachsen ging in beroep tegen de uitspraak van de rechtbank dat de bouwers van de *Autobahn* A4 de door hen veroorzaakte schade aan de DRE-lijn moesten vergoeden. Ook dit beroep werd op 4 juli afgewezen. De deelstaat lijkt de zaak nu te traineren, wat voor de DRE extra vervelend is omdat zij inmiddels vergaande afspraken heeft over het rijden van goederentreinen tussen Glauchau en Penig.
- De DRE kreeg per 16 juni het groene licht voor de overname van de spoorlijn **Seifhennersdorf – Eibau** van DB Netze. De DRE gaat nu proberen de lijn te reactiveren.

Te koop

- De interesse van de Stadtwerke Ulm in de overname van de lijn Weißenhorn – Senden (zie pag. 207) heeft geresulteerd in een formeel verzoek tot overname. Wanneer de SWU ook de voor een opknopbeurt van de lijn benodigde € 11 miljoen weet te verzamelen staat vrijwel niets een reactivering van het reizigersvervoer in de weg.

Museum

- Tussen 13 juli en 24 augustus wordt elke zondag een passagiersdienst op de **Rübelandbahn** gereden met een moderne hvle-loc en een Esslinger motorrijtuig.
- Loc **89 749** van de Pressnitztalbahn keerde begin juli terug uit Meiningen, waar zij een grote revisie onderging. Nog op de dag van aankomst werd de machine al onder stoom in Oybin gespot; Meiningen heeft dus weer eens vakwerk geleverd!
- Het DB-Museum in Nürnberg organiseert op 13 en 14 september ritten met de herbouwde replica van de **Adler** tussen Nürnberg en Fürth. Meerrijden kan niet meer, want de ritten waren binnen enkele dagen uitverkocht.
- De **Thüringer Eisenbahnverein** heeft haar in restauratie zijnde loc E11 049 tijdelijk in de historische kleurstelling van de Leipziger S-Bahn gebracht. Tegen betaling konden geïnteresseerden de nu blauwe loc op de gevoelige plaat vastleggen. Of de loc bij de afronding van de restauratie in augustus nog steeds blauw zal zijn is niet helemaal duidelijk.

- Na het succes van vorig jaar wordt ook deze zomer de **ET65 005** (Rote Heuler, bouwjaar 1933) tijdens de weekens weer ingezet op de lijn Eutingen im Gau – Freudenstadt. Het museumstel vervangt dan de normaal gesproken door een AVG-*Stadtbahn* gereden ritten; de normale tickets zijn geldig.
- De **Traditionsgemeinschaft Bw Halle P** organiseert op 25 oktober een afscheidsrit met de 03 1010 en de 18 201 van Leipzig naar Meiningen. Aanleiding is het bereiken van de revisietermijn voor de 03 1010, een week later. Informatie per e-mail bij: Lokschuppen4@web.de.

EUROPESE UNIE

Eurostar trekt meer passagiers

De Eurostar, die onder het Kanaal rijdt tussen Londen, Parijs en Brussel, heeft het eerste halfjaar van 2008 fors meer passagiers vervoerd. Het aantal reizigers steeg tot 4,6 miljoen: ruim 18 procent meer dan dezelfde periode vorig jaar. De omzet steeg 24 procent naar 369 miljoen pond.

Het bedrijf zegt de stijging te danken aan de snellere reistijd sinds november. Londen is zo een dagtripje geworden voor een op de vijf reizigers uit Brussel.

Wegens de snelle groei zet Eurostar dit najaar extra treinen in. Zo komt er een achttiende trein tussen Parijs en Londen. Vanaf Brussel voegt het bedrijf een elfde dagelijkse treinverbinding toe.

Topman Richard Brown van Eurostar verwacht dat de reizigersaantallen en omzet blijven groeien. "Maar het is duidelijk dat de economische groei vertraagt. Daarom verwachten we iets lagere groeicijfers in het tweede halfjaar."

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: 16714, 16769 en 22253. Laatstgenoemde is, net zoals bijna alle vroegtijdig afgevoerde locomotieven uit de 'nez cassé' serie, ernstig beschadigd geraakt na een motorbrand.

In dienst zij nu de 27300-en tot en met 27355.

Diesel locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de 66044, 66058, 66157, 66469 en 67311 en rangeerlocs Y 7443 en Y 7635. Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66288 in 69289 (tevens derde ex FRET-loc die voor INFRA is gereviseerd), 66469 in 69469, 66488 in 69488, 66495 in 69495 en 66498 in 69498.

De 66469 is dus niet uit het overzicht verdwenen voor ombouw in de serie 69400, maar daadwerkelijk afgevoerd. Het is het tweede slachtoffer uit de serie 66400/69400. Vermoedelijk ligt hier ongevalschade aan ten grondslag, maar dit is nog niet te bevestigen.

De levering van de nieuwe diesel locomotieven serie 60000 vorderde inmiddels tot en met de 60070 (nog altijd exclusief de nog altijd niet overgedragen) 60001-60003. Van de serie 75000 werden sinds onze vorige opgave geen nieuwe machines in gebruik genomen.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave zijn de X 2866, X 2895, X 4360, X 4403, X 4437, X 4636 en X 4680.

Van de X 2800-en zijn nog drie stellingen in dienst, welke in juni waren verhuurd aan de Zwitserse spoorwegen voor het extra verkeer rond het EK voetbal en nu weer op reserve staan in Frankrijk.

Van de oudste Caravelles, serie 4300, zijn nog slechts zes stellingen in dienst vanuit Tours-Saint-Pierre (TER Centre). Inmiddels zijn meer stellingen begonnen aan een tweede leven in Roemenië. Na de 4402, 4424 en 4428 eerder zijn daar nu ook de vroegere 4340, 4346, 4356, 4357, 4389, 4397, 4413, 415, 4417, 4420, 4446 en 4450 te vinden. Van de wat jongere Caravelles series X 4500 en X 4630 waren de 4504, 4520, 4522, 4527, 4546, 4553, 4571, 4572, 4600, 4624, 4721 en 4725 al aan Roemenië verkocht.

In dienst zijn nu de volgende nieuwe TER-stellingen:

- Z 24501/24502-24713/24714 (107)

- Z 26501/26502-26579/26580 (40)

- Z 27501/27502-27771/27772, 27775/27776, 27777/27778, 27785/27786, 27789/27790, 27825/27826, 27827/27828, 27939/27940 (143)

- B 81501/81502 - 81679/81680, 81683/81684 - 81687/81688, 81691/81692 - 81699/816700 (97)

- B 82501/82502 - 82507/82508, 82517/82518 - 82551/82552, 82555/82556, 82557/82558 (24)

- X 76501/76502-76725/76726, 76777/76779-76783/76786 (118)

De serie TGV Duplex NG (Nouvelle Génération) telt inmiddels negen telgen: 701-709

ZWITSERLAND

Bij de **BLS** werd het eerste treinstel van in totaal 13 PaNiNa treinstellen RABe 535, Panorama Niederflur Nahverkehrtreinstellen, in dienst gesteld. Er zullen nog 8 treinstellen, de zogenaamde Lötschberger met motieven op de zijwanden, worden nabesteld. Ze gaan rijden in het toeristische verkeer op de Lötschberglijn en Zweisimmen. Daarnaast rijden ze, buiten het toeristenseizoen, ook in het S-Bahnverkeer rond Bern. Daarnaast zullen de 6 tweedelige GTW treinstellen, van de voormalige RM, van een tussenrijtuig worden voorzien, zodat men over uniforme GTW's beschikt. Door deze bestellingen zullen de met locomotief gereden

(getrokken) treinen tot het verleden gaan behoren. Daarnaast komen 2 NINA treinstellen van de TRN, Transports Régionaux Neuchâteloises, het rijkpark versterken. Daarentegen wordt het materieel in de goederensector gesaneerd. De rangeerlocomotieven Te 215 012, 215 014, 215 017 en 215 033, de Tm 235 071 en 235 072 verdwenen richting sloper. De Te 235 064 zal als historisch voertuig worden behouden. Sinds juli 2008 worden de Cargo locomotieven van een nieuwe huisstijl voorzien. Tevens zullen de 10 nieuwe, bij Bombardier bestelde, elektrische locomotieven, Re 486, hiermee in dienst worden gesteld.

Met het gereedkomen, na een jarenlange restauratie, heeft de **Oensingen Balsthal Bahn**, de laatste elektrische locomotief, De 4/4 15301, de zogenaamde Seetalkrokodil, weer in dienst gesteld. Met een groot media-offensief wordt gewezen op het 125 jarig jubileum van de Seetalbahn in september 2008 in Hochdorf en in oktober 2008 in Bauma, waarbij de lok aanwezig zal zijn.

Ondanks dat de laatste jaren in het Zwitserse spoorwegland veel over fusies werd vermeld in het HOV-RN kunnen we er weer eentje aan het rijtje toevoegen, namelijk de **chemins de fer Orbe - Chavornay**. Met terugwerkende kracht tot begin 2008 zal ze gaan behoren tot de TRAVYS groep, waartoe op een aandeelhoudersvergadering eind juni 2008 werd ingestemd.

Begin juli 2008 ontving de **Rhätische Bahn** van het Unesco comité uit het Canadese Quebec het verheugende nieuws, dat de 122 kilometer lange spoorlijn van Thusis naar Tirano is opgenomen in de lijst wereldcultuurerfgoederen. De lijn voert over 196 bruggen en door 55 tunnels en galerieën en betiteld als kernzone. Dit houdt in, dat de omgeving als bufferzone zal fungeren. Met de ombouw van een aantal stations, die op de huidige exploitatie werden aangepast, werd hiermede rekening gehouden. Met een volksfeest van 12 tot en met 14 september 2008 wil men de bevolking laten meedelen met het behaalde succes.

De cargotak van de **Schweizerische Bundesbahn** heeft met ingang van juli 2008 te maken met beperking van de inzet van de elektrische locomotieven van de serie Re 4/4 482 000 - 034 en de onder haar regie ingezette HGK en Rail4Chem locomotieven van de serie 185. Deze mogen van het Bundesamt für Verkehr een groot aantal stations niet meer passeren. Ze veroorzaken storingen in de nieuwe vervangen magneten ten behoeve van de Euro Signum beveiliging.

Het onderstaande materieeloverzicht van de **Südostbahn** opgetekend in de loop van dit jaar, beoogt niet volledig te zijn door het ontbreken van het dienstmaterieel:

13 elektrische locomotieven: Ae 476 012, Re 446 015 - 018, Re 456 091 – 096, Re 456 142 - 143

1 elektrisch motorrijtuig: Be 11

13 elektrische motorrijtuigen: BDe 576 048 - 060

10 elektrische treinstellen: RBDe 566 071 - 080 (NPZ)

11 elektrische treinstellen: RABe 576 041 - 051 (FLIRT)

1 diesellok: Am 846 033

Op de Brüniglijn wil de **Zentralbahn** door de verdichting van de dienstregeling meerdere, door de SBB jaren geleden opgeheven kruisingstations weer reactiveren. Door de automatisering en het daarmee ingevoerde nieuwe beveiligingssysteem kent door de huidige beperkingen geen flexibiliteit meer. Op een aantal stations van het bergtraject Giswil - Meiringen, zoals Kaiserstuhl, werd één van de wissels van het kruisingsspoor verwijderd, maar is het spoor nog aanwezig. Op de dienststations Kappell en Brunenfluh wordt de verdwenen infrastructuur heraangelegd! Met ingang van de dienstregeling 2009 zullen deze nieuwe voormalige kruisingen in de bestaande Simis IS beveiliging in Giswil en Meiringen worden geïntegreerd. Siemens zal de uitvoering van de werkzaamheden voor haar rekening nemen. Verder is Siemens gevraagd de bestaande Asegabeveiliging in Stansstad, Dallenwil, Wollenschiessen en Engelberg in de Simis IS bedienpost in Stans en het nieuwe tunnelstation Mettlen te integreren. Verder vallen 30 overwegen onder deze beveiliging. Alleen Grafenort behoudt haar Asegabeveiliging.

REISVERSLAG

“Impressionen einer Bahnreise durch dem Appenzellerland en Impressions un voyage en train du pays de Jura”

Na 25 jaar Graubünden had ik het plan opgevat om van hieruit een aantal rondreizen door Zwitserland te ondernemen voordat de thuisreis vanuit Basel werd ondernomen. In Chur stapte ik op de rechtstreekse trein richting St. Gallen voor een mooie treinrit van ruim anderhalf uur.

De reis voerde via Sargans, waar ik kennismakte met de GTW treinstellen (Gelenk TriebWagen) van Turbo voor de regionale diensten in het kanton St. Gallen. In Buchs waren tractievoertuigen uit het naburige Oostenrijk te zien, zoals een Tauruslok van de serie 1116 van de Oostenrijkse spoorwegen in een voetballivrei. De binnenrijdende EC kende dubbeltractie, aangevoerd door de 1116 003 getooid in de Franse nationale kleuren.

In St. Margreten werd de aansluiting naar Oostenrijk verzekerd door een elektrisch treinstel van de serie 4024.

Tot het Bodenmeer voerde de rit door vlak landschap, waarbij links het Appenzeller heuvellandschap zich duidelijk aftekende. Vlak voor Rorschach was kort maar fraai het Bodenmeer te ontwaren. In Rorschach kon op verschillende regionale diensten worden overgestapt, gereden door GTW treinstellen van de Zwitserse fabrikant Stadler, die soortgelijke treinstellen in diesel- en elektrische uitvoering leverde aan Arriva en Veolia.

Tot St. Fiden werd het landschap heuvelachtiger en de spoorlijn bochtiger. De stationskap van St. Gallen vormde een grote boogconstructie over diverse sporen, waar ik kennismakte met de ICN, de InterCity Neigezug, de Zwitserse kantelbaktrein, die ook werkt zoals het hoort. Maar hierover later meer.

Het voorplein was het vertrekpunt van de AB, de Appenzellerbahnen. Er kwam een motorwagen met aanhangrijtuig van de voormalige Trogenerbahn binnen, terwijl een AB-trein gereedstond om via de voormalige St. Gallen Gais Appenzellbahn te vertrekken. Gelegen naast de kant van de weg, omzoomd door de typische Appenzeller vakwerkhuisen werd via Teufen Gais be-

reikt. Deze plaatsen bezitten typische van de weg af gelegen lokaalbaanstationnetjes, waarbij het grote stationsgebouw geen verhouding vormt tot de perronnetjes, die niet langer zijn dan 4 tot 5 rijtuiglengten. Omdat in Gais kan worden overgestapt naar Altstätten, vormen de toeleidende spoorlijnen krappe boogstralen. De treinen rijden een regelmatige halfuursdienst, terwijl de lijn richting Altstätten elk uur wordt bediend.

Het station Appenzell oogt wat groter omdat er treinen, via een overloopwissel, achter elkaar kunnen staan. We reizen verder over de voormalige Appenzellerbahn. De rit voert door heuvelachtig landschap bezaaid met dorpjes, zoals Urnäsch en Waldstadt, afgewisseld met bossen, danwel weiden en akkerlandpercelen.

In Herisau, waar kon worden overgestapt op de treinen van de Südostbahn, zoals de Voralpenexpress van St. Gallen naar Luzern, is de werkplaats van de AB gevestigd. Hier was onder een afgezette overkapping divers materieel te bewonderen, waaronder enkele museumstukken.

In Gossau stapte ik over op de eerder genoemde ICN naar Biel/Bienne, waarbij de treinstellen door de scherpe boogstralen regelmatig aan de linker- of rechterkant te zien waren. Via Wil, Winterthur, Zürich Flughafen, werd in Zürich HB kopgemaakt richting Genève. Vervolgens via Aarau en Olten werd in Biel/Bienne overgestapt op een vierdelig NPZ treinstel met bestemming La Chaud de Fonds.

De afkorting NPZ staat voor Neue Pendel Zug, nou ja Neu (nieuw), ze rijden inmiddels al jaren door Zwitserland en krijgen inmiddels een revisie, met uitzondering van de prototypen, die werden verkocht aan diverse maatschappijen, waaronder de Oensingen Balsthal Bahn en de Oostenrijkse Montafonerbahn.

In Sonceboz - Sombeval aangekomen, werd overgestapt op de trein naar Moutier, waar ik kennismakte met het rijcomfort van de GTW van de BLS. Deze is echt niet slecht. De zitplaatsopstelling in de tweede klas was overigens wel 2+3.

In Tavannes wachtte een verrassing. Busvervangend treinvervoer door de Chemins de Fèr du Jura vanwege de spoorvernieuingswerkzaamheden tot Tramelan. Hier op de smalspoor GTW overgestapt naar Le Noirmont.

Deze plaats was een paar dagen mijn uitgangspunt om de overige lijnen van de CJ te verkennen. De lijn via Saignelégier voerde door glooiend heuvellandschap. Minder hoog dan bij de Appenzellerbahnen. Tot deze plaats reed een regelmatige uurdienst naar La Chaud de Fonds en van Le Noirmont richting Tavannes. De lijn richting Glovelier wordt onregelmatig bediend. Frequentie in groepen van 1 uur, dan 3 uur geen treinen. De lijn voert door bergachtig landschap en telt zowaar 7 tunnels en een keerspoor in Combe - Tabeillon, dat midden in een bosrijke omgeving ligt. Er rijdt wel een aanvullende CJ busdienst.

Onderweg werd het stationnetje van Pré Petitjaen gepasseerd, waar het depot van La Traction is gevestigd. Deze vereniging laat enkele dagen per jaar op vrijwillige basis historische stoom- en elektrische treinen rijden. Men beschikt over twee uit Portugal afkomstige smalspoorlocomotieven: de CP 164 en CP 206, type Mallet. Naast een uitgebreid rijtuigpark is deze aangevuld met enkele goederenwagens en een dieselmotorwagen. Verder stond er een uit Bolivia afkomstige elektrische locomotief te wachten op restauratie. Fabrikant is de Schweizerische Lokomotivenfabrik uit Winterthur. De lok lijkt enigszins op de krokodil van de Rhätische Bahn (RhB).

Met mijn neus in de boter vallend kon ik één van de stoomlocomotieven bij aankomst in Saignelégier en in Combe - Tabeillon, tevens vertrek, fotograferen. Tijdens deze rit op terugweg, wordt deze trein door gemaskerde ruiters, met veel pief paf poef, overvallen, waarbij hoegenaamd de trein tot stoppen wordt gedwongen en de overvallers aan boord klimmen om je van je, eventueel overbodige, franken af te helpen. Na afloop van het spektakel worden de "gijzelaars" vrijgelaten en een borreltje op de goede afloop gedronken.

Inmiddels ben ik door een glooiend landschap gereden, aangekomen in La Chaud de Fonds, waar gerangeerd werd met platte wagens beladen met containers. De CJ kent een bescheiden goederenvervoer in de vorm van afvoer van huisvuil. Hiervoor zijn beschikbaar een aantal twee-assige goederenmotorrijtuigen, aangevuld met een bagagemotorrijtuig van de Frauenfeld -Wil Bahn en twee motorrijtuigen van de Arosabahn van de RhB. Deze twee motorrijtuigen zijn onherkenbaar geworden door op de zijwanden aangebrachte reclames.

De laatste dag maakte ik nog kennis met de sproeitrein van de CJ, gereden door het enige motorrijtuig van acht stuks, welke werden afgelost door de GTW treinstellen, de ABe 4/6 631 tot en met 634. De lijn naar Tavanen kwam inmiddels weer geheel in dienst, zodat het goederenvervoer weer via Tavannes werd afgewikkeld, zodat ik ten noorden van Tramelan, waar het centrale smalspoordepot is gevestigd, de eerder beschreven motorrijtuigen kon fotograferen met huisvuilcontainers en op 2 rolwagens opgebokte vier-assige platte wagens, die ergens langs de lijn met hout werden beladen. De nieuwe GTW treinstellen heb ik eveneens zien rijden met goederenwagens, omdat al het materieel over een uniforme, automatische, koppeling beschikt.

In Tavannes stapte ik in een GTW treinstel van de BLS richting Solothurn, die deze lijn samen met de SBB exploiteert richting het fraai gelegen station Moutier, alwaar ik overstapte op de ICN uit Lausanne richting Basel. Onderweg genoten van het bochtige en tunnelrijke enkelsporige traject richting Delémont, waar werd kopgemaakt. Met zogenaamde vliegende kruisingen werden tegemoetkomende ICN treinen gepasseerd en met een laatste stop in Laufen werd het eindpunt van het met sporen 16 tot en met 19 uitgebreide station van Basel SBB bereikt.

Deze reisimpressie door het Appenzellerland en de Jura tijdens de maand juli 2008 werd opgetekend door uw Zwitserlandreporter.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

Wist u dat...

- Onze redacteur met vakantie is en u daardoor het meeste spoornieuws tegoed houdt tot de volgende editie..?
- op 22/7 in trein 2228 VIRM 8676 reed ?
- dat dit een VIRM was in een treinserie waar normaal alleen DDAR of DDM in zit ?
- Op 18 augustus een vrachtauto de bovenleiding omlaag trok van beide sporen op een overweg in Ermelo ? Er werd ca 500 meter bovenleiding vernield. Het herstel duurde ca 24 uur.
 - Trein 553 strandde voor de plek des onheils. Reizigers werden met bussen opgehaald. De trein, bestaande uit 4068 (v), 4049 (m), 4237 (a), werd vanaf 21 uur geprobeerd weg te slepen met een 6400. De poging lukte slechts gedeeltelijk. Het materieel werd om 23.30 uur in Putten gestald, de 6400 ging spoorlags weer terug naar Amersfoort.
 - Om te voorkomen dat het materieel onbewaakt de nacht zou doorbrengen in Putten, werd besloten om het alsnog naar Amersfoort proberen te krijgen. Dit lukte zonder enig probleem op eigen kracht.
 - Onze cargo-redacteur nog op vakantie "moet" en daarom leest u hierna zijn bijdrage:

Cargo-corner

ACTS

Op 11/7 werden twee nieuwe G1206 locs afgeleverd in Bad Bentheim door Vossloh. De locs bleken bestemd voor ACTS te zijn. Loc 7108 is de 500 1796 en heeft RIC nummer 9280 1275 632-8. De 7109 heeft fabrieksnummer 9280 1275 633-6. De locs werden op 24/7 door RTB overgebracht naar NedTrain Feijenoord waar de 7108 het ACTS jasje aangemeten kreeg en de 7109 het moet doen met het Portfeeder pak. Helaas mochten de locs ook nog hun Angeltrain uiterlijk behouden en hebben ze nog gifgroene hekken en zijn de roosters nog in dezelfde kleuren, wat niet bepaald fraai te noemen is...

De locs zijn hard nodig omdat per 4/8 weer wat afvallig vervoer van RN is overgegaan naar ACTS. Sinds die datum rijdt ACTS de vuiltreinen van Noordwijkerhout, Amersfoort en Apeldoorn naar Wijster.

CTL

De jonge Poolse vervoerder, die sinds deze zomer ook in Nederland actief is, staat alweer in de verkoop. Het Britse investeringsbedrijf Bridgepoint heeft 75% van de aandelen in handen.

ITL Nederland

Sinds 21/7 rijdt ITL in opdracht van Nijhof-Wassink vijf keer per week een trein van de PCT terminal in Pernis naar het Poolse Kutno waar Nijhof-Wassink een vestiging heeft. De trein doet twee dagen over het traject.

Railion

Een lege wagon van de Opeltrein kreeg op 11/7 een brandende aspot. Onderweg van Roosendaal naar Emmerich werd de wagon in Nijmegen uit de trein gerangeerd. De brandweer moest er aan te pas komen. De wagon is weken later op het emplacement hersteld.

Op 21/7 bracht RN6409 twee SLT treinstellen, 2602+2401 van Amersfoort naar Venlo waar ze voor verder transport naar Duitsland werden achtergelaten door de loc. Er werd met nog meer nieuw spul gesleept door RN! Op 23/7 bracht RN6485 twee nieuwe RET Randstadrailstellen 5501 & 5502 van de Waalhaven naar werkplaats Leidschendam waar de stellen gaan proefrijden op de Erasmuslijn die we beter kennen als Hofpleinlijn.

Op 4/8 kwam plan T 515 stil te staan tussen Moordercht en Zoetermeer Oost wegens een bovenleidingbreuk. RN6491 bracht het treinstel naar Ypenburg.

Rail4Chem / Veolia Cargo Nederland

De samenwerking tussen de twee bedrijven gaat steeds beter zichtbaar worden voor de buitenwereld. Locs en personeel worden steeds vaker uitgewisseld. Zo reden in juli vaker R4C Class 66 locs de kolentrein van Veolia door de havens heen en deed op 1/8 loc 500 1627 van Veolia dienst voor R4C.

Loc R4C2004 mocht op 14/8 NSR DDAR 7875 bij Delft Zuid gaan ophalen en naar Rotterdam brengen omdat het treinstel als trein 5125 gestrand was na een bovenleiding breuk.

Rotterdam Rail Feeding

Op 13/8 werd de derde reeks 73 afgeleverd aan RRF. De loc is wel in het geel/groen bestickerd maar heeft een toch ander uiterlijk. Zo staat het nummer, 103, er veel groter op en kennelijk gaat het bedrijf verder onder de naam 'Railfeeding' want Rotterdam is er van afgevallen. Ook staan de logo's van de Amerikaanse investeerder 'Genesee & Wyoming' groot op de loc.

Strukton

Op 11/7 bracht Strukton twee wagens met steigers in de Barendrechtse tunnel. De 'hoogbouw' was nodig omdat t.h.v. het reizigers station een aantal plafondplaten was losgekomen. Hierdoor was er over de reizigerssporen tot 15/7 beperkt reizigersverkeer mogelijk omdat twee van de vier sporen buiten dienst waren.

Nadat de 600'tjes van Strukton aan de kant gingen, ging de 640 eerder naar RRF en de 650 vond een goede stalling bij de VSM. De laatste, de 609, ging op 30/7 per vrachtwagen van Roosendaal naar Veendam en is bij de STAR terecht gekomen die de loc weer probeert rijvaardig te maken.

SNCF Fret

Door onderhoud aan ERS-huurling 6602 reed op 8/8 eigen G2000 500 1615 de kolentrein van Born naar Frankrijk.

TX Logistik AG

Op 13/8 heeft TX als 15e goederenvervoerder toegang gekregen op het Nederlandse spoorwegnet. Op deze dag tekende de vervoerder een overeenkomst met Prorail en kreeg men van IVW het veiligheidsattest.

OVERIGE BERICHTEN

Vanaf medio 2009 OV-berekening van treinprijzen

In de loop van 2009 gaat met het oog op de komst van de OV-chipkaart de berekening van de prijzen van enkele reizen en re-tours conform het overige openbaar vervoer in Nederland plaatsvinden. Deze verandering levert per saldo voor NS geen extra opbrengsten op. Wel verandert de prijs die iedere reiziger afzonderlijk gaat betalen. Het meest verkochte kaartje, de enkele reis, wordt gemiddeld 9% goedkoper als op de OV-chipkaart gereisd wordt. Een papieren enkeltje wordt 3% voordeliger. Dag- en weekendretours blijven te koop, maar worden 2% duurder.

Er komt in 2009 een supergoedkoop abonnement (€19 per jaar) voor 20% korting in de daluren.

Voorlopig geen draadloos internet in de trein

Draadloos internetten in de trein blijft voorlopig niet mogelijk. De Nederlandse Spoorwegen hebben hun plannen voor een wifin-netwerk op het spoor nog niet af.

Een woordvoerder laat weten dat het bedrijf daarom nog geen subsidie heeft aangevraagd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat in december 15 miljoen euro reserveerde om te helpen het netwerk te realiseren. Eerdere plannen om treinreizigers internettoegang te bieden, stuiten op financieringsproblemen. Of en wanneer de NS alsnog met een concreet plan komt, kan de woordvoerder niet zeggen. Voorlopig zijn treinreizigers dus nog aangewezen op internet via het mobiele datanetwerk van telecomproviders.

(bron nu.nl)

Met de trein naar popfestival ZAND

- Treinen stoppen extra op station Almere Strand

Op zaterdag 23 augustus a.s. vindt voor de eerste keer het popfestival ZAND plaats op het strand van Almere. Speciaal voor dit festival stoppen er vanuit beide richtingen treinen op station Almere Strand.

De stoptreinen stoppen vanaf 10.00 uur in beide richtingen op station Almere Strand. Vanaf 22.00 uur rijden er vier extra Intercity's van Almere Strand naar Amsterdam Centraal en drie extra Intercity's naar Utrecht Centraal.

Reizigers in de richting Amersfoort en verder moeten via Utrecht Centraal reizen vanwege werkzaamheden aan het spoor tussen Amersfoort en Hilversum. Vanaf Utrecht Centraal worden extra Intercity's naar Groningen / Leeuwarden en Enschede ingezet.

Station Almere Strand ligt op ongeveer 10 minuten loopafstand van de ingang van het evenement.

Servicepersoneel is aanwezig om de reizigers te begeleiden bij het in- en uitstappen.

Meer informatie over de treinreis naar popfestival ZAND kunnen reizigers inwinnen via www.ns.nl en 0900 - 9292 (€0,70 per minuut). Op www.zandalmere.nl is meer informatie over het festival te vinden en tevens een speciale ZAND informatielink van NS over de bereikbaarheid per trein.

NS gaat vanaf september proefrijden op HSL-spoor

De Nederlandse Spoorwegen gaan vanaf 8 september a.s. proefrijden op de hogesnelheidslijn tussen Schiphol en Rotterdam. Over hoe lang de proef gaat duren, wil de NS niet speculeren.

"Zowel de trein als de rails en het beveiligingssysteem (Ertms) worden getest." De datum van 1 oktober waarop minister Camiel Eurlings (Verkeer) hoopte om met de HSL-Zuid-treinen te gaan rijden, lijkt hierdoor welhaast onmogelijk te halen.

De reisduur tussen Schiphol en Rotterdam wordt met de nieuwe treinen op de lijn teruggebracht van 47 minuten naar 26 minuten. In eerste instantie zet NS gehuurde locomotieven in, voor bestaande intercityrijtuigen. Deze treinen kunnen 160 kilometer per uur rijden op het hogesnelheidstraject, in plaats van de huidige 140 kilometer per uur op de normale rails. Daarnaast is het traject ook korter dan het huidige traject en zijn er minder stops.

De NS gaat er nog steeds van uit dat de eerste echte hogesnelheidstrein, die geleverd wordt door het Italiaanse AnsaldoBreda, eind dit jaar naar Nederland komt. Ook daar zullen dan eerst proeven mee gehouden worden.

Op het zuidelijke deel van de hogesnelheidslijn, van Rotterdam naar Antwerpen, worden nog geen proeven gehouden.

(nu.nl)

Provincie Groningen legt Arriva boete op

De provincie Groningen heeft vervoerbedrijf Arriva een boete van 123.000 euro opgelegd omdat veel treinen nog niet op tijd rijden.

Tussen beide partijen bestaat de afspraak dat minimaal 95 procent van de treinen zonder vertraging op de stations arriveert.

Uit metingen is gebleken dat Arriva hier niet aan heeft kunnen voldoen, meldt de provincie. Het gaat daarbij onder meer om de treinen van Groningen naar Nieuweschans en vice versa.

Volgens Arriva is een groot deel van de vertragingen echter te wijten aan de NS. Omdat treinen van de NS te laat op de stations arriveren, zou Arriva genoodzaakt zijn te wachten en daardoor dus zelf ook vertraging oplopen.

Het vervoerbedrijf moet voor 1 oktober kunnen aantonen wanneer dat het geval was. De provincie bekijkt dan of de boete wordt verlaagd.

(nu.nl)

Remblending.

Op 7 juli j.l heeft een proef plaats gevonden met stel 7845 met ingeschakelde remblending.

De proef had tot doel de aangepaste remblending een fiat te geven om er een landelijke proef mee te houden met stel 7845 en stel 7849.

Er is het e.e.a. aangepast zodat de remblending uit schakelt bij:

- snelrem
- uitvallen snelschakelaar
- onder de 4 km/h
- slip/glijden van de mDDM bak bij remblending.

Dit naar aanleiding van een eerdere proef met stel 7845 en stel 7849, waarbij het commentaar van diverse machinisten heeft geleid tot het stopzetten van de proef.

Vanaf 21 juli a.s. rijden de 7845 EN 7849 met ingeschakelde remblending.

Wat is remblending?

Heel simpel, door het opvoeren van de Electro-dynamische rem en het daarbij onderdrukken van de pneumatische rem remt een treinstel dus meer op de motorwagen dan op de remschijven van de rijtuigen.

Hierbij is er dus minder slijtage van de remblokken en schijven, maar ook een winst te behalen uit de opgewekte energie die een mDDM levert tijdens het remmen, geschat wordt dat dit NS/R zo'n 600.000 euro op jaarbasis oplevert!

Ruud Maijer

BEDRIJFS-INFO

Regelmatig geven wij in onze kolommen de letterlijke inhoud weer van de persberichten, die door het NS-concern worden verspreid. Aan het slot van elk persbericht staat de navolgende informatie, die wij graag met u delen:

NS

NS is in Nederland de grootste reizigersvervoerder op het spoor. De treinen van NS houden Nederland mobiel. Per dag bereiken ruim 1,1 miljoen treinreizigers hun bestemming zonder files of parkeerproblemen. De trein is een zeer energie- en klimaatvriendelijk vervoermiddel met een lage CO₂-uitstoot, terwijl de gemiddelde kilometerprijs lager is dan de variabele auto-kosten. Op de 379 stations biedt NS een scala aan voorzieningen om de reizigers van dienst te zijn.

NS Reizigers verzorgt het vervoeren van de reizigers en de informatie en service op de stations en in de treinen. **NS Poort** ontwikkelt, beheert en exploiteert de stations (gebieden) in Nederland, zodanig dat dit aangename en levendige plekken zijn om te verblijven, werken, wonen, winkelen en recreëren. **NedTrain** zorgt voor de treinen van NS: van schoonmaak tot technisch onderhoud en schadeherstel. **Strukton** is actief in aanleg en onderhoud van railinfrastructuur en in bouwactiviteiten in Europa. **NS Hispeed** verbindt Nederland met het hart van belangrijke Europese steden. De hogesnelheidstreinen Thalys en ICE en de Internationale Intercity's zijn een slim en duurzaam alternatief voor vliegtuig en auto op afstanden tot 600 kilometer. **NedRailways** benut de kansen van de Europese vrije spoormarkt, bijvoorbeeld door samen met de Britse onderneming Serco spoorwegconcessies in het Verenigd Koninkrijk te exploiteren.

NS deelt het spoorwegnet – het drukt bereden van Europa – met ruim 30 andere partijen. ProRail deelt de capaciteit op de rails toe en zorgt verder voor de Railverkeersleiding en het beheer en onderhoud van het spoorwegnet.

NS investeert tot 2012 ruim 1.8 miljard in uitbreiding van de 'treinenvloot'

Tussen nu en 2012 gaan treinreizigers profiteren van de volgende investeringen van NS:

647 miljoen voor nieuwe Sprinters, 37.000 plaatsen

42 miljoen voor de modernisering van Sprinters, 10.000 plaatsen
433 miljoen voor nieuwe Intercitydubbeldekkers, 20.000 zitplaatsen
365 miljoen voor de modernisering van Intercity's, 35.000 zitplaatsen
320 miljoen voor hogesnelheidstreinstellen NS Hispeed, 8500 zitplaatsen

MUSEUMNIEUWS

Museumspoorlijn S-T-A-R

Hippel 609 naar Stadskanaal

De collectie van Museumspoorlijn S-T-A-R is met een 'Hippel' uitgebreid. De machine, geschonken door Strukton, is eind juli van Roosendaal overgebracht naar het Noorden des lands. De 609 is te Veendam gelost op het straatspoor en daarna overgebracht naar Stadskanaal. De locomotief is vooralsnog eerst opgeborgen in een van de loodsen. Alvorens de 609 in dienst zal worden gesteld zal de locomotief een revisie ondergaan. Wanneer dit plaats zal vinden is nog niet bekend.

LEZERS SCHRIJVEN

In uw julinummer schreef u:

"In Duitsland staat de CNL-dienst vanuit Amsterdam inmiddels zeer slecht bekend. Op 12-07 liep de CNL naar Moskou en Warschau maar liefst vier uur vertraging op omdat te Amsterdam Centraal bleek dat nog een rijtuig moest worden uitgerangeerd."

De werkelijkheid van 12 juli was helaas nog erger. De trein naar Milaan en Wenen vertrok vier uur te laat uit Utrecht (circa 21.30 i.p.v. 17.30), de trein naar München en Zürich 3h45 te laat (0.45 i.p.v. 21.02) en op dat tijdstip was de trein naar Moskou en Warschau (Utrecht v. 19.31) nog niet vertrokken. Wachtenden werden in Utrecht in onzekerheid gehouden en zelfs een aanvankelijk vertrek om 23.15 van de 40319 van de Watergraafsmeer kon een half uur later niet meer worden bevestigd. NS zei desgevraagd dat het hun trein niet was, maar dat reizigers desnoods op kosten van NS een taxi naar huis terug konden krijgen...

Het vervolg van de CNL naar Zuid-Duitsland was nog erger. Voor het slapen gaan - bij vertrek uit Arnhem om 1.25 uur - werd omgeroepen dat de trein geheel naar München zou gaan en reizigers naar Basel en Zürich in Mannheim moesten overstappen. De trein liep door werkzaamheden in Emmerik verder vertraging op en in Mannheim meldde het vertrekbord om 8.15 uur: Abfahrt 2.43, 335 Minuten Verspätung. In de trein is niets gezegd over fietsen met bestemming Zwitserland; in de vervangende ICE naar Basel zijn ze in elk geval niet meegenomen.

Kees Rotteveel

D V D ' S

Bij EISENBahn KURIER verschijnen de volgende drie titels: <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Dampfbahn Furka Bergstrecke. Een film over een der hobby-wonderen dezer wereld. U kent het verhaal: het oude FO-traject werd voor een deel in een basistunnel verlegd. Het oude traject bleef behouden en wordt nu door hobbyisten geëxploiteerd o.a. met mooi blauwe stomers die indertijd naar Vietnam gingen na de electrificaties en die teruggehaald zijn. Over zo'n 18 km tuft het treintje 's zomers heen en weer ('s winters ligt er te veel sneeuw). Een goede film die een saluut brengt aan de hobbyisten. 70 min., 14,80 euro, bestelnr. 8045.

Bundesbahn Plandampf, een film die eerder ook al als video verscheen. De series 23, 64, 42 en 01 komen in beeld meestal met meerdere locs van dezelfde serie. Bij de DB was Plandampf echter altijd kleiner dan in Oost-Duitsland, zowel wat series als trajecten betreft. Een uur lang kijkplezier voor 19,80 euro. Bestelnr. 8168.

Eisenbahn-Videokurier nr. 78. Bezoek aan de werkplaatsen DB-regio in Halle. Tien jaar serie 152, afscheid van 50.072, 75 jaar serie 86. Een extra interessant item zijn de herinneringen aan de primitieve Wald-Bahnen in Roemenië. Tot slot ook altijd van waarde de rubriek BahnNews. Terugblik TÜV für die Bahn. Zoals altijd voor elk wat wils met deskundig commentaar. Filmduur 1 uur, 19,80 euro.

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

B O E K E N

EDITIONS DU CABRI **Les Chemins de Fer Privés Suisses** (deel II). Het eerste deel ging over West- en Zuidwest Zwitserland met zijn vele particuliere smal- en normaalspoorwegen. Dit lijkige boek nu gaat over een ander deel van Zwitserland, namelijk de sporen rond Fribourg, Solothurn, de Duitse Jura, het Berner Oberland, Centraal Zwitserland met de Brünig (die overigens niet particulier maar SBB is), Midden-Zwitserland, het Appenzeller gebied, Ticino (Tessin) en de Rhätische Bahn, 37 lijnen in totaal. Het boek telt 272 blz., zeker 2 à 3 foto's per blad, meest in kleur. Er wordt trouwens alleen gesproken over de periode 1981-2005. De bij uitstek meest interessante tijdsperiode dateert uit 1981 toen bijna overal de modernisering van het materieel toesloeg. Veel Zwitserlandgangers zullen waarde hechten aan dit boek dat prachtig is uitgevoerd en door Nicolas Michel van competent commentaar is voorzien. Elke maatschappij heeft een kort verhaal met ook een onderverdeling in materieel en aparte delen over personen- en goederenvervoer. Verreweg de meeste foto's zijn in het landschap genomen. Stationsplaten zijn er weinig. Samen met het eerste deel dat wij 2 jaar geleden recenseerden en dat ook nog verkrijgbaar is vormt dit boek een werk van encyclopedische waarde uit de genoemde periode dat zijn weerga niet vindt. Het is zijn prijs van 64 euro meer dan waard. Groot formaat: 23,5 bij 32 cm. www.cabri.fr

Wat schreven de anderen..?

Op de Rails, augustus 2008, nummer 2008-8 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Het ongeval bij Amsterdam Weesperpoort (5 aug. 1934) * Smalspoorstoom op Rügen * De tram in de Verenigde Staten * Stichting NVBS-Excursies * Verenigingsnieuws * Railkalender * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Autobuskroniek, editie 03-2008. Fotopagina: Toerbussen tijdens Defqon.1 * Lijnbuslijn * Verslagen van recent gehouden excursies * De NS-series 2551-2590 en 3101-3554 * Boeken- en DVD besprekingen * Bedrijfsberichten * Verenigingsnieuws *

Trolleyberichten, juli 2008, nr. 162. Van de redactie * Les trolleybus de Genève (groot artikel) * Raadplaat * Wist u dat...? * Arnhem Actueel * Buitenland Actueel * Russische "koppelstellen" * NTV Berichten *

Strassenbahn Magazin, Augustus 2008, 39^e jaargang, nr. 226 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek "Journal" zijn de belangrijkste nieuwtjes: In München wordt lijn 17 verlengd; Siemens levert 37 sneltrams type SD 106 aan Edmonton, Canada; in Zagreb, Kroatië, worden de 2-assers door lagevloertrams vervangen * Het hoofdartikel handelt over de stilstand bij de Weense tram ten gunste van de metro; kennelijk allemaal niet direct zo gunstig voor de lokale reizigers * In het Rhein-Neckargebied (lijn 5) zijn poptrams aan te treffen * 125 jaar tram in Erfurt (deel 2) * Een stukje geschiedenis over de Hannoverse lijn 11 die een halve eeuw terug voor de helft werd ingekort * In Gera wordt het tramsysteem verder uitgebreid * Over de inmiddels historische Hamburgse U-Bahnstellen serie DT 1 * 25 jaren terug begon de renaissance van de tram in Frankrijk; het succes daartoe ligt vooral ook bij de politiek die belooft en handelt * Oekraïense steden zijn kennelijk blij met tweehands trams uit het westen * Modeltrambouwers kwamen voor de 5^{de} maal bijeen * Waarom de trams in het Ruhrgebied in de 70-er jaren hun crèmekleurig uiterlijk verloren * Tenslotte levendige tramhistorie in Manchester * (www.strassenbahn-magazin.de) ThN

Schweizer Eisenbahn Revue, nr. 8/2008. Zeer veel Zwitsers en internationaal nieuws met onder andere het bericht dat Groningen in 2015 twee tramlijnen heeft. De onderwerpen: nieuwe dubbeldekkers voor de S-Bahn in Zürich; terugblik op het voetbalverkeer voor het EK; veranderingen bij het BLS-materieel; problemen in de Vallée de Toux; keuring van alle ICE-3 stellen na asbreuk; dienstregeling-ontwerp voor 2009; testritten AGV (Alstom). 57 blz. A4, 10,30 euro. Alles in kleur. Soms lange, gedegen en zeer professionele artikelen: voor vakman én hobbyist. MINIREX, www.minirex.ch

FERN-EXPRESS No 2 – 2008, ditmaal geheel gewijd aan Afrika, afgezien van de permanente nieuwsrubriek. Egypte, Angola, Botswana, Zuid-Afrika, West-Afrika en een hoofdstuk met historische foto's. In totaal 59 blz. met veel zwart/wit en kleurenfoto's, die overigens waarschijnlijk door een nieuwe drukmethode wat minder overkomen dan anders. Stoom en diesel maar ook wat trams uit Egypte. De vaak zeer kleurrijke lokale bevolking komt ook flink in beeld. In alle betrokken landen is de treindienst onregelmatig en onfrequent te noemen, behalve in Egypte en rond de grote steden in Zuid-Afrika. De historische fotosectie bestaat uit een aantal fabrieksfoto's van stomers van voornamelijk Britse makelij. De hoofdmoot wordt gevormd door ex-Britse invloedsgebieden. Wij hopen dat men ook nog eens een uitgave wijdt aan de vele ex-Franse koloniën waar veel interessants vooral op autorailgebied rondreed. A4, 10,80 euro, nr 98. (www.fern-express.de)

Open Huis Wagenwerkplaats Amersfoort

Amersfoort, **zaterdag 13 september**; ter gelegenheid van Open Monumentendag Open Huis op de Wagenwerkplaats Amersfoort 10.00-17.00 uur. Ingang Piet Mondriaanlaan (station Amersfoort uitgang Soesterkwartier) of Soesterweg 244. Organisatie: Stichting Industrieel Erfgoed in de Stad Amersfoort (Siesta). Over het terrein is een route uitgezet. In diverse gebouwen zijn foto-exposities. van Amersfoortse fotografen. In een gedeelte van het voormalige magazijn (nu informatiecentrum) hangt de foto-expositie "Terug in de tijd op de Wagenwerkplaats" met foto's van werknemers op de werkvloer uit de collectie Koetzier. Ing. H.A. Koetzier was indertijd Hoofd Onderhoud op de Wagenwerkplaats. Deze unieke collectie foto's uit de jaren zestig is bij research van Siesta naar de geschiedenis van de Wagenwerkplaats boven water gekomen.

De SHD zal tijdens de Open Monumentendag als onderdeel van de Historische Wagenwerkplaats Amersfoort ook open huis houden. Er zal er een materieelshow worden neergezet, met materieel van de SHD, HerikRail en de SDL. Hierbij zal ook de voortgang bij de revisie van de 2205 te aanschouwen zijn, alsook de twee nieuwe aanwinsten van de SHD. Dit alles zal plaatsvinden rondom de werkplaats van de SHD en HerikRail.

Voor info, zie www.dieseltreinen.nl

De Veerensmederij (voormalige Verenfabriek) staat dit najaar in het middelpunt van de belangstelling vanwege het AVRO-televisieprogramma Restauratie. De uitzending waarin het gebouw in de schijnwerpers wordt gezet is op donderdagavond 16 oktober. Het gebouw dateert uit 1908 en is in de jaren twintig uitgebreid. Het ontwerp wordt toegeschreven aan D.A.N. Margadant, de architect van het oude station van Amersfoort, dat in 1995 is gesloopt. Na de sluiting van de Wagenwerkplaats in 2000 is de Verenfabriek ernstig in verval geraakt. Het is nu de bedoeling dat het gebouw wordt gerestaureerd en onderdak gaat bieden aan het Jeugdoperagezelschap XYNIX. (XYNIX heeft gekozen voor de oorspronkelijke naam. De veren werden ooit gesmeed in meerdere smidsvuren langs de gevels van het gebouw).

Bouwplaat van de Veerensmederij. Vanaf Monumentendag is een bouwplaat van de Veerensmederij bij Siesta verkrijgbaar. Ontwerp: Sjoerd Hekking. De opbrengst is voor het Restauratiefonds van de Veerensmederij. Verdere informatie over de bouwplaat en de wijze van bestellen staat binnenkort op: www.wagenwerkplaats.nl
Zie ook www.restauratie.avro.nl

Heden t/m 14 september 2008: Tentoonstelling 100 Jaar Hofpleinlijn. Museum Swaensteyn, Herenstraat 101 te Voorburg www.swaensteyn.nl Open woe t/m zo 13.00 tot 17.00 u

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

Heden 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>

Heden 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

23 augustus 2008: Busrit met Haagse CSA2 door Nijmegen. <http://www.openbaarvervoerinboskoop.nl/evenementen/Evenementenpagina08.htm>

30 augustus 2008: Historische stadsronddrit door Den Bosch met BBA 603 (ZABO) uit 1973:

<http://www.sva-museumbussen.nl/evenementen/evenementen-down.html>

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

30 en 31 augustus 2008: stoomritten Doetinchem-Varsseveld. Tijdens het Doetinchemse Stadsfeest haalt het Openbaar Vervoer Museum in Doetinchem een stoomtrein van de VSM naar de Achterhoek. Gedurende beide dagen zal de stoomtrein vijf ritten maken van Doetinchem naar Varsseveld en terug. In het Openbaar Vervoer Museum is een fotografeerverbod van kracht. Zie <http://ovm-doetinchem.nl>

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

13 september 2008: Open Monumentendag.

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

20 september 2008: Afscheidsrit met een van de laatste onverbouwde Sprinter-tweetjes. Het programma is dagvullend, met fbstops. De rit voert door vrijwel de hele Randstad en heeft als begin- en eindpunt Utrecht CS. Zie www.spoorforum.nl

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/>

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

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

4 oktober 2008: Historische busritten met NBM bolramer 4710 en Maarse en Kroon 413 van MUSA vanuit het NOV (het nationaal openbaar vervoer museum) in Ouwsterhaule in Friesland naar Amsterdam Sloterdijk NS station en terug. Deelname € 29,50 p.p. Info per mail naar sanmari@orange.nl of per telefoon 070-4273323 (b.g.g. voicemail inspreken: naam, woonplaats en telefoonnummer) t.a.v. Dhr. S. Pronk.

11 oktober 2008: 10:00 tot 15:00 uur: modelspoor in- /ver-koop en ruilbeurs. Reitdiep College, Eikenlaan 286, 9741 EW Groningen. <http://www.msccrailrunners.nl/>

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

29 en 30 november 2008: Nederlandse Modelspoor Dagen in de Evenementenhal te Rijswijk.

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

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

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>

30 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Open dag in de remise Haselholz. (let op gewijzigde datum).

http://www.schweriner-nahverkehr.de/aktuelle_neuheiten.htm

31 augustus 2008: ritten met de oldtimer trams te Antwerpen. Tussen 13 en 17 uur wordt er gependeld tussen Groenplaats en Bolivarplaats (nieuw eindpunt lijnen 8 en 12). Voorziene rijtuigen: 4408,4417 en 6451 (of 7386)

31 augustus 2008: open dag in de remise Glocksee te Hannover.

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

7 september 2008: open dag in de metro werkplaats Seestrasse te Berlijn.

14 september 2008: Open monumentendag, waarbij de op de monumentenlijst staande tramremise aan de Walkmühlenstrasse te Strausberg kan worden bezocht.

22 t/m 27 september 2008: viering 125 jaar tram in Mainz. Info: www.mvg-mainz.de

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

27 september 2008: open huis in de remise Waltershäuser Strasse te Gotha. Verschillende activiteiten en ritten met museummateriaal.

27 september 2008: Katowice (PL) In verband met het 110 jarig bestaan is er een open dag in de remise Stroszek. Naar verwachting wordt er met museummateriaal gereden.

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, typfouten e.d.

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

1848 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