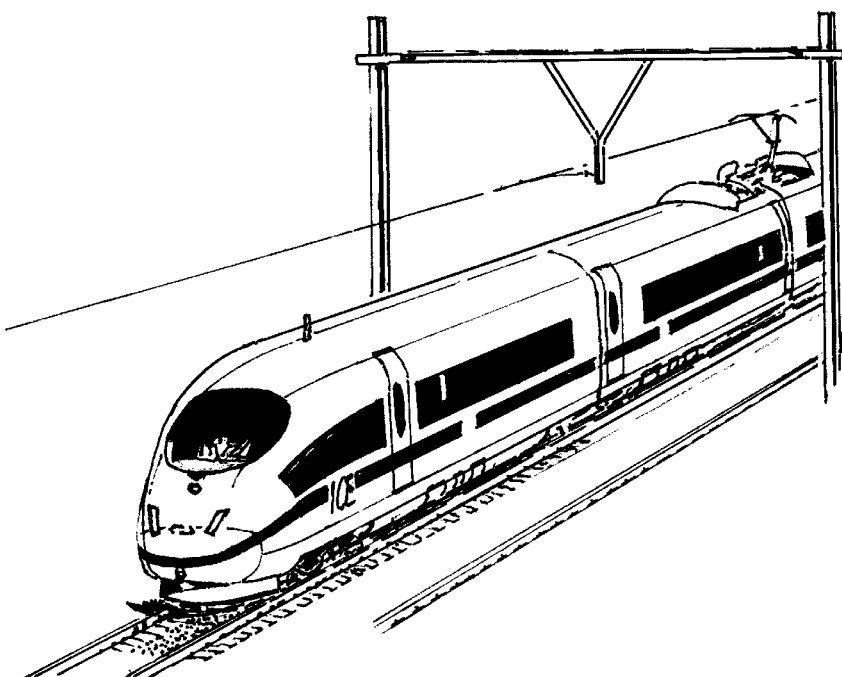
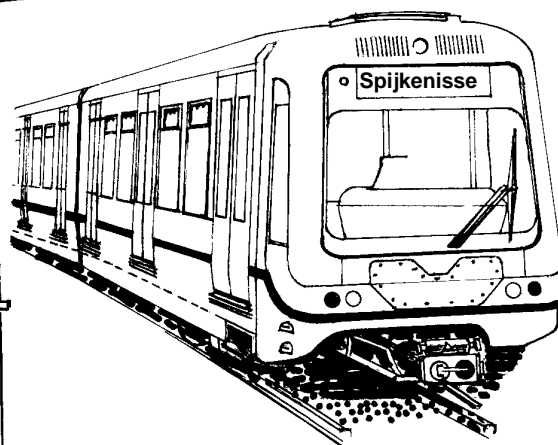
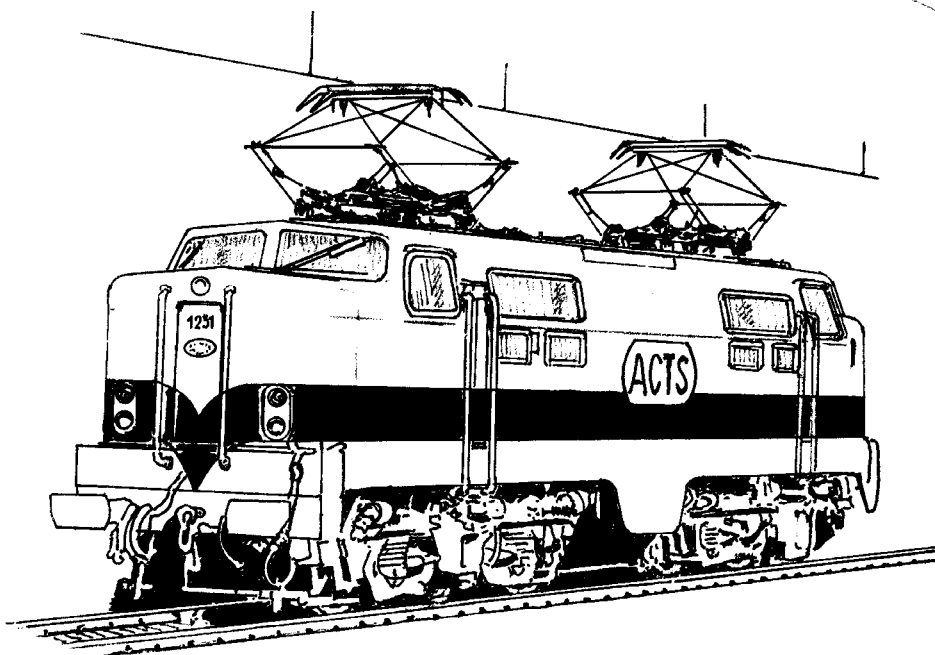
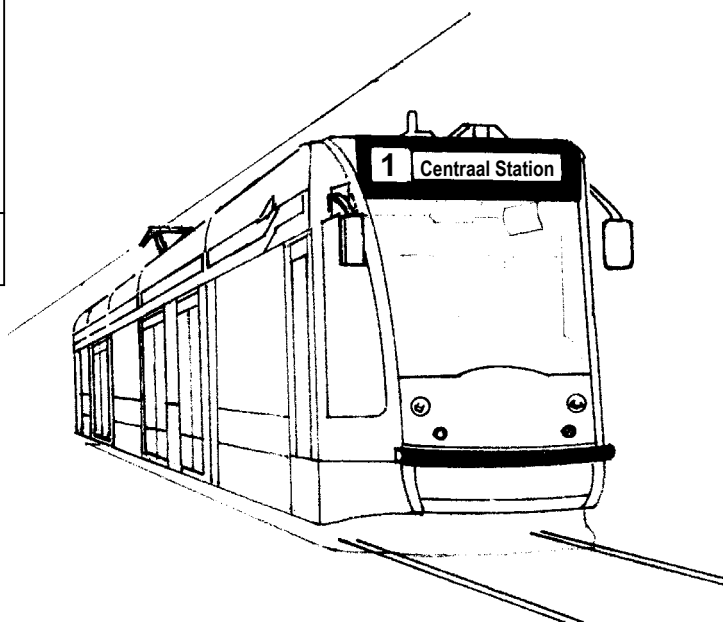


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 598 - september 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 9 (598)
september 2 0 0 8

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Maurits Vink
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neute-
lings, Eric Salleveld, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2008 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

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

HET EINDE VAN Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS

Zoals u in de colofon hiernaast ziet, heeft u thans editie 598 in handen (of op uw beeldscherm). Volgende maand verschijnt dan editie 599, weer een maand later gevolgd door nummer 600. Deze 600^e editie zal – zoals het er nu naar uit ziet - de **allerlaatste** zijn !

Na rijp beraad heeft het redactieteam besloten er definitief mee te stoppen. Een samenloop van omstandigheden heeft ons tot dit besluit gebracht.

Enkele redactieleden hebben enige tijd geleden al aangegeven er mee te willen stoppen maar toonden zich echter bereid mee te blijven werken t/m editie 600.

De reden waarom zij er mee willen stoppen zijn uiteenlopend. Zo is één van onze trouwe redacteuren de pensioengerechtigde leeftijd reeds jaren geleden gepasseerd. Enkele redacteuren zijn door verandering van werkkring niet meer in staat de benodigde informatie te vergaren en ook lijken sommige OV-bedrijven steeds zuiniger te worden met het verstrekken van informatie. Enkele andere redacteuren willen er gewoon graag om privé-redenen mee stoppen. Alles overziend zou er een tijdschrift overblijven met nog maar drie redacteuren en dus een evengroot aantal rubrieken. Hoewel er niks mis is met de inhoud ervan zijn dit er te weinig en wordt het blad teveel uitgehold om nog bestaansrecht te hebben. Daar komt nog bij dat ondergetekende het, na 36 jaar (!) eindredacteur te zijn geweest, een mooi moment vindt om er een punt achter te zetten.

Hoewel dit niet van doorslaggevend belang is, merken wij - ondanks onze maandelijkse verschijningsfrequentie - niet altijd meer de meest actuele te kunnen zijn. De op internet zo populaire nieuwsgroepen brengen het actuele nieuws doorlopend, 24 uur per dag. Ons blad vormde een maandelijkse bloemlezing van al dit nieuws, maar het heeft zichzelf als het ware overleefd.

Wij deden het al die jaren met veel plezier en geheel belangenloos en kunnen ons voorstellen dat het verdwijnen van Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS mogelijk tot teleurstelling zal leiden. Het is ons binnen ons netwerk niet gelukt adequate vervangers te rekruteren. Betekent dit nu het definitieve einde van het blad ? Wij vrezen van wel....

.....tenzij.....

.... zich één compleet nieuw redactieteam aandient, dat onze taken **volledig** overneemt en de verschijning van HOV-RN voort gaat zetten op hetzelfde niveau, dus compleet met alle rubrieken. Degenen, die menen dit voor langere tijd te kunnen realiseren, worden uitgenodigd vóór 10 november a.s. via de email hov-rn@hov-rn.nl contact met ons op te nemen. Vervolgens zullen wij het nieuwe team vragen geheel in eigen beheer op proef een editie 600 samen te stellen. Mocht deze editie een volwaardig opvolger blijken, dan is vanaf editie 601 onze website beschikbaar.

Aad de Meij

AMSTERDAM

Blokkendozen naar Sarajevo

Op 11 september tekende Adrie Bolier (GVB) een contract met de directeur van het OV bedrijf van Sarajevo. Met de ondertekening van dit contract is de overdracht van 16 9/10G-trams aan de collega's in Sarajevo een feit. Sarajevo krijgt de trams cadeau. Het wagenpark van Sarajevo heeft door de oorlog in de jaren negentig zwaar te lijden gehad. Geld om nieuw materieel aan te schaffen is er niet. Door de komst van de Combino is er in Amsterdam te veel oud materieel. Door het weggeven van het materieel wordt op kosten voor stalling bespaard. Het gaat in ieder geval om de: 783, 788, 790, 792, 793, 795, 799, 800, 802, 803, 807, 808, 812 (voorlopig overzicht). De 789, 791 en 798 zijn nog reserve. In Amsterdam bijv. rijden: 780, 781, 782, 784, 785, 786, 787, 794, 801, 804, 805, 809, 810, 813, 815, 816. Voor de sloop zijn bestemd: 796, 797, 806, 811.

Tarieven OV stijgen met 4,5 %

De tarieven in het openbaar vervoer gaan volgend jaar met gemiddeld 4,5 procent omhoog. In 2008 kwam de tariefverhoging, na bijstelling onder druk van de Tweede Kamer, uit op 2,5 procent. Huizinga had ingezet op 3,1 procent. Voor 2009 gaat zij daar flink boven zitten. Een blauwe strippenkaart (15 strippen kost in 2009 niet meer € 6,90.- maar ongeveer € 7,20.-. Deze forse stijging is mede noodzakelijk wegens de gestegen prijzen voor brandstoffen. De prijs van deze specifieke kaart stijgt sinds de introductie in 1980 met gemiddeld 2,25 procent.

De verhoging met 4,5 procent blijft gehandhaafd. Tijdens een spoeddebat kreeg staatssecretaris Tineke Huizinga (Verkeer) op 10 september jl. steun van een meerderheid van de Tweede Kamer.

SP, PVV en GroenLinks zijn tegen. Coalitiepartij CDA liet zich uiteindelijk ook overtuigen van de noodzaak van de 0,9 procent vergoeding die de ov-bedrijven krijgen voor het verwachte klantenverlies door de hogere tarieven.

Metro Oostlijn

Zoals te verwachten viel werd de oostbuis van de metro op zondag 17 augustus jl. niet vrijgegeven voor het metroverkeer. Reeds op vrijdag 15 augustus werd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) aangegeven dat de werkzaamheden zouden uitlopen en dat het nog maar de vraag was of er op 16 en 17 augustus proef kon worden gereden. De werkzaamheden zouden kunnen uitlopen van één dag tot maximaal een week en uiteraard werd het een week. Nadat op vrijdag 22 augustus de laatste proefritten waren gereden werd het traject vrijgegeven en kon op vrijdagmiddag aan de reizigers worden medegedeeld dat de metro vanaf zaterdag 23 augustus weer door de tunnel kon rijden.

Voor GVB was het elke dag hordelopen bij de laatste extra week van vervangende exploitatie. Het bedrijf was uiteraard niet echt voorbereid op de uitloop van de werkzaamheden en was ook dagelijks afhankelijk van de berichten wanneer het metroverkeer hervat kon worden. Op vrijdag 15 augustus werden daarom al de volgende maatregelen genomen: De meeste Poolse chauffeurs konden nog wat langer blijven (t/m dinsdag) en vanaf woensdag werden zij vervangen door Duitse busbestuurders/sters en enkele GVB-bestuurders. De twee extra wagens van lijn 5 bleven de gehele week doorrijden.

Er werden op het Amstelstation maximaal drie extra trams beschikbaar gehouden die bij uitval van bussen onder het

lijnnummer 20 naar/van het CS reden via de route Amstelstation - Prins Bernhardplein – Vrijheidslaan – Victorieplein – Rijnstraat - route lijn 4 - CS vv.

Om toch met gelede bussen te kunnen rijden werden op de lijnen 19, 22 en 33 op enkele diensten standaardbussen in plaats van gelede bussen ingezet, daar de winterdienst inmiddels was ingegaan.

Er verscheen op 18 augustus een speciale GVB-folder die grif werd uitgedeeld over het uitlopen van de werkzaamheden.

Een groot probleem vormde in de laatste week de toegesloten drukte waardoor met name de pendelbussen het vervoer eigenlijk niet meer aankonden. De wagens waren overvol en het bekende "haringen in een ton" was met recht van toepassing. Doordat ook de metro nog de aangepaste zomerdienstregeling reed veroorzaakte dit vooral op lijn 50 (overdag om de 15 minuten en in de spits om de 10 minuten) tot overvolle treinstellen terwijl deze lijn eigenlijk niet met de stremming van de tunnel te maken had. Overigens werden de pendeltrams voor lijn 20 maar minimaal ingezet.

Nadat op 23 augustus de metrotunnel tussen CS en Amstelstation weer was opengesteld kregen de reizigers op maandag 25 augustus een kleine versnapering van GVB aangeboden in de vorm van een plakje ontbijtkoek.

Overigens blijkt in de tunnel dan wel een aluminium looppad boven de kabelgoot te zijn verschenen doch lang niet op alle plaatsen is deze ook verhoogd, waardoor op een groot deel van de tunnel nog altijd geen mogelijkheid bestaat om vanuit een defecte metro zonder groot hoogteverschil uit te stappen op de loopstrook. Alleen tussen het Amstelstation en Weesperplein ligt deze goot overal op de goede hoogte.

Open Dag

Op zaterdag 27 september a.s. wordt van 10 tot 17 uur een open dag gehouden in de onderhoudswerkplaats voor tram- en metromaterieel van GVB te Diemen, Provincialeweg 2 – 4. Te bereiken met de metro, halte Verrijn Stuartweg. Belangstellenden dienen zich aan te melden via de volgende link: <http://www.gvb.nl/extranet/opendag/Pages/Aanmelden.aspx>

Roltrapsoap

De momenteel niet functionerende roltrappen op de stations van ringlijn 50 werken volgens de planning van het GVB pas eind december weer. Per trap heeft de leverancier / onderhoudsdienst twee weken nodig om het apparaat weer aan de praat te krijgen.

Al maanden kunnen rolstoelrijders en mensen met kindwagens niet of nauwelijks gebruik maken van de ringlijn, omdat de perrons vrijwel onbereikbaar zijn. Verschillende media hebben de hoge nood in woord en beeld gebracht. Twee roltrappen konden volgens GVB begin september weer in gebruik genomen worden, een op Lelylaan en een op Sloterdijk.

Overigens verwijst GVB ook naar de liften op alle stations, maar vast gebruikers weten dat ook deze maar al te vaak buiten gebruik zijn door defecten of vandalisme.

Cohen : "de geloofwaardigheid van het hele Noord/Zuidlijn-project is onder druk komen te staan".

Bij de Vijzelgracht werd met ingang van 9 september weer gegraven aan het station voor de N/Z-lijn. Bijna drie maanden geleden werden de werkzaamheden aan het station hals over kop stopgezet omdat een aantal panden begon te verzakken.

Het projectbureau NZ-lijn werkte nu met een nieuw meet-systeem, waardoor er nauwkeuriger gekeken kan worden of

er dingen misgaan. Buurtbewoners waren nog altijd zeer sceptisch en dat was niet onterecht, want amper een dag na het hervatten van de graafwerkzaamheden hebben zich weer verzakkingen voorgedaan en werd het graven andermaal stilgelegd. Net als in juni is er op 10 september aan het eind van de middag een lek in een damwand ontdekt. Door het lek wordt de grond naast de wand, waar de huizen op staan, instabiel.

De verzakking van panden aan de Vijzelgracht is ernstiger dan die in juni. De verzakking bedraagt nu 23 centimeter. In juni was dat 15 centimeter. De bewoners kunnen pas over enkele maanden hun huis weer in.

Volgens burgemeester Cohen is "de geloofwaardigheid van het hele Noord/Zuidlijn-project onder druk komen te staan". Dat zei hij donderdag 11 september op een persconferentie. "Ik kan me voorstellen dat mensen denken: hebben ze het wel in de hand?", aldus Cohen. Hij heeft "op zich alle vertrouwen in de aannemer", maar wil eerst "alle feiten op een rij hebben en dan pas oordelen".

"We nemen een time-out, in ieder geval tot maandag 15 september", aldus Cohen. Er zal tot die tijd niet gewerkt worden, met uitzondering van reparaties. Dat geldt voor zowel Vijzelgracht als Rokin.

Een nieuwe parlementaire enquête lijkt in aantocht....

Winterdienst 2008 deel 2.

Op maandag 18 augustus jl. werd het tweede deel van de winterdienst 2008 van kracht. Hieronder het overzicht van de tram- en buslijnen waarvan de dienstregeling wezenlijk is veranderd. Het gaat hierbij om een beperkt aantal tram- en buslijnen. Bij de lijnen 1,2 en 5 wordt de dienst op do t/m zaterdag uitgebreid van een 12- naar een 10-minutendienst en bij lijn 26 is de frequentie in de spitsuren verhoogd van een 7/8- naar een 6-minutendienst.

Bij de bus vonden op enkele minimale wijzigingen plaats. Hierbij bleven op enkele uitzonderingen na de wagenaantallen en frequenties gelijk.

Bij de metro had op 18 augustus ook weer de winterdienst van kracht moeten worden maar dat werd uiteindelijk pas zaterdag 23 augustus.

Problemen bij invoering vrachtram Amsterdam

De vrachtram in de binnenstad van Amsterdam komt er niet eerder dan het najaar van 2009. City Cargo, het bedrijf dat het goederenvervoer gaat verzorgen, stuit op problemen bij de financiering van het project.

City Cargo komt 5,6 miljoen euro te kort voor de aanleg van een overslagstation en tramrails. Geen enkele private partij wil in de aanleg van rails investeren, omdat het railnetwerk in handen is van de gemeente, aldus de woordvoerder. City Cargo heeft de gemeente daarom gevraagd het benodigde bedrag op tafel te leggen, maar de gemeente liet weten voorlopig niet aan dat verzoek te willen voldoen. „Het is altijd de afspraak geweest dat de gemeente niet zou financieren," aldus een gemeentewoordvoerder. (ANP)

Materieel

Blokkendozen

De 802 kwam na herstel van een defect weer als instructiewagen in dienst.

Combino's

Na hun tweede aanpassing keerden de 2150 en 2151 als laatsten terug uit Krefeld. Het renovatieprogramma lijkt hiermee afgerond.

De 2019 ging voor herstel van zijn zware aanrijdingschade aan de achterbak naar Siemens in Düsseldorf.

Weense trams

De drie ex-Weense E6-wagens zullen voor zij naar Nieuwegein gaan door het GVB opnieuw worden beplakt of geschilderd in het rood.

Metro/Sneltram

De ombouw van de deuren van de BN-wagens werd tijdelijk stilgelegd doordat er problemen zijn met de beveiliging van de deuren. Tot nu toe waren alleen de 45, 48 en 60 gedaan en deze bleken daarbij regelmatig problemen te hebben. Inmiddels zijn deze stellen provisorisch aangepast en wordt nu de 47 voorzien van nieuwe deuren met aanpassingen. Zodra dit stel daar een tijdlang mee heeft proefgereden en dit goed is zullen de 45, 48 en 60 worden aangepast en daarna worden ook de overige 21 stellen in ombouw worden genomen.

CAF-stel 104 kwam als voorlaatste beplakt en geschilderd in de kleuren wit en blauw in dienst.

museumtramlijn

Na een onderhoudsbeurt kwamen de GVB 401, 533 en 987 weer beschikbaar voor de dienst.

PCC 1024 ging voor een onderhoudsbeurt buiten dienst.

Beschikbaar voor de dienst zijn: GVB 401, 465, 533, 600, 731, 792, 916, 987; Groningen 41; NBM 43, 402; Wenen 2614, 4143, 1628, 5290; Graz 206, 3189B, 350B; Praag 352.

Tussen de nieuwbouw bij het Olympisch Stadion en de museumtramlijn is afgelopen weken een nieuwe fiets- en voetgangerbrug aangebracht. Bij deze nieuwe brug is tevens een nieuwe tramhalte aangelegd door het stadsdeel.

D E N H A A G

Nieuws uit de werkplaats

Bijna alle GTL's uit de lage 3000 serie zijn voorzien van digitale displays. Als laatste werden de 3044, 3046 en 3047 voorzien. De inbouw van deze techniek in de lage 3000-en zal waarschijnlijk afgesloten worden met de 3006, die nog steeds gehavend in de remisehal van Zichtenburg staat. 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. Bij alle GTL's is een update voor de digitale displays uitgevoerd zodat ook bijzondere bestemmingen en evenementen getoond kunnen worden. Er zijn nu mogelijkheden om de extra trams voor bijvoorbeeld het vuurwerkfestival te voorzien van de tekst 'vuurwerkfestival'. Voor inkortingingen zijn bijvoorbeeld 'Thorbeckelaan', 'Zuiderpark', 'Duinstraat' en 'Plein 1813' beschikbaar.

Werkzaamheden

Het groot onderhoud aan het tramnet mag dan wel officieel achter de rug zijn, aan het aantal inkortingingen en omleidingen is dat zeker niet te merken. Nog steeds worden er regelmatig trajecten omgeleid of tijdelijk buiten dienst gesteld. Vanaf 22 tot en met 24 augustus 2008 werden de sporen van tramlijn 9 vernieuwd tussen de halte Wouwermanstraat en de Dynamostraat. Tramlijn 9 werd daarom vanaf 20:30 uur omgeleid via het traject van tramlijn 16. Korte tijd later werd een inkorting aangekondigd voor tramlijn 2. Vanaf 1 september werd tramlijn 2 ingekort en reed vanaf Leidschendam niet verder dan de Thorbeckelaan, waar gedriehoek werd. Bij deze gelegenheid werd voor het eerst de bestemming Thorbeckelaan in de digitale displays gebruikt. Het

tramloze traject werd overgenomen door pendelbussen. Deze pendelbussen maakten noodgedwongen een ommetje via het eindpunt van RandstadRail lijn 3 in Loosduinen. Het was de derde keer in korte tijd dat er gewerkt werd aan de sporen bij de Loosduinse Hoofdstraat. De werkzaamheden vonden plaats tussen de Lisztstraat en het winkelgedeelte van de Loosduinse Hoofdstraat. Een gemiste kans bij deze werkzaamheden was het niet aanleggen van wissels voor een mogelijk toekomstig calamiteiten- en dienstspoor richting lijn 3. Dit spoor zou een aanzienlijk kortere remiseverbinding geven. De werkzaamheden duurden 5 werkdagen en op zaterdag 6 september kon de tram weer rijden. In een later stadium worden de sporen ter hoogte van de Kapelaan Meereboerweg vervangen waarbij waarschijnlijk de daar aanwezige slinger zal worden rechtgetrokken. Tegelijk met deze werkzaamheden werd er ook begonnen aan het vervangen van de sporen op de Laan van Nieuw Oost Indië ter hoogte van de Schenkade. Vanaf 10 september werd er gestart met werkzaamheden aan de tramsporen op het Stationsplein bij station Hollands Spoor. In het weekend van 13 en 14 september was doorgaand tramverkeer op deze plek niet mogelijk en moesten de doorgaande lijnen 1, 9, 16 en 17 worden omgeleid via de Laakkade. E-tramlijnen 11 en 12 driehoekten voor het station.

25 jaar tramlijn 2

Op 1 oktober 2008 bestaat tramlijn 2 precies vijftienvintig jaar. In de zeventiger jaren van de vorige eeuw werd er besloten dat er een tramverbinding moest komen naar de nieuwbouwwijken Waldeck, Houtwijk en Loosduinen. De aanleg van tramlijn 2 had destijds heel wat voeten in de aarde en menigeen herinnert zich vast nog wel de commotie die ontstond toen de Zwaai kom gedempt moest worden. De Zwaai kom was een doodlopend stukje kanaal tussen de Valkenboslaan en de Fahrenheitstraat. Er waren wel inspraakronden, maar die werden pas gestart na de besluitvorming. Tramlijn 2 volgde in feite de Loosduinse Vaart en dit kanaal moest versmald worden of zelfs verdwijnen. Tramlijn 2 werd uiteindelijk op 1 oktober feestelijk geopend met een kleine tram- en werkmaterieelparade. Enkele maanden daarvoor was de nieuwe remise zichtenburg geopend en vanaf 1 oktober 1983 werd dit de thuisbasis van de lijnen 2, 6 en 10. Behalve GTL's hebben ook PCC-koppelstellen korte tijd gereden op deze lijn. De geschiedenis van tramlijn 2 werd de afgelopen vijftienvintig jaar gekenmerkt door veel omleidingen, verlengingen en inkortingen. Wie herinnert zich niet de twee maanden lang durende inkorting tot het Kerkplein vanwege het lek in de tramtunnel? Lijn 2 werd op 3 september 2001 verlengd naar Leidschendam Noord maar werd op 11 november 2001 al weer ingekort tot Leidsenhage. Op 6 december 2006 werd tramlijn 2 weer verlengd naar Leidschendam Noord en deze route rijdt lijn 2 tot op de dag van vandaag nog.

Digitale haltedisplays

Vorige maand schreven wij al dat er begin juli 2008 bij de haltes van RandstadRail in Den Haag digitale displays in deabri's verschenen om de reizigers te informeren over de vertrektijden van de trams bij de betreffende halte. Op dit moment zijn bijna alle haltes voorzien en werkt 95% van de displays. Op de gezamenlijke trajecten met de stadslijnen worden deze lijnen ook weergegeven.

Sporen Den Haag CS

Met ingang van zondag 17 augustus 2008 werden vanaf aanvang dienst de buitenste sporen op het Centraal Station

(A en D) vrij gegeven voor RandstadRail. De lijnen 3 en 4 richting Loosduinen / De Uithof reden vanaf dit moment via spoor A en richting Zoetermeer reden de trams via spoor D. Voor de statistici: De 4002 (lijn 3) was de eerste wagen op spoor A, de 4036 (lijn 4) de eerste op spoor D.

Hoftoren stormvast

Het ziet er naar uit dat de problemen met de Hoftoren tot het verleden behoren. Hagenaars kunnen bij een stevige storm weer rustig langs de Hoftoren, naast station CS, wandelen. Het gevaar voor vallende gevelplaten is nu definitief geweken volgens de Rijksgebouwendienst (RGD). De omgeving van de Hoftoren werd de afgelopen winter vijf keer afgezet, omdat gevelplaten door de harde wind dreigden los te raken. Uit een eerste inspectie, in januari, had de gevelbouwer geconcludeerd dat de gevel geheel veilig was. Het gebied rond de Hoftoren werd daarop, ook bij harde wind, weer vrijgegeven. Nog geen paar weken daarna, op 11 maart, bleek dat een van de platen toch weer was losgeraakt. Het gebied werd daarop weer afgesloten. Dit is nu voorgoed verleden tijd. Toch is de kous hiermee nog niet af. „De platen zitten stevig vast, maar het ziet er niet mooi uit. We studeren nog op een esthetisch verantwoorde oplossing. Dan moeten dus opnieuw werklui naar boven.”

De kosten van het extra vastzetten van de gevelplaten en de noodvoorziening wil de Rijksgebouwendienst verhalen op de bouwer. Volgens de woordvoerder van de RGD kan het nog wel jaren duren tot de definitieve claim bekend is. Ook de HTM claimt schade omdat er vanwege de vele omleidingen kosten zijn gemaakt en het bedrijf daarbij ook nog te maken had met imagoschade.

Veiligheid

De afgelopen weken kwam de HTM in het nieuws door een aantal vervelende incidenten. Je kunt je na het lezen van onderstaande ellende afvragen of het toezicht voldoende is. Deze gebeurtenissen hebben ook de discussie weer doen oplaaien of de conducteur gewoon weer moet terug keren in de tram.

Op dinsdag 19 augustus vond rond het middaguur bij de Wouwermanstraat een steekpartij plaats in tramlijn 9. De dader kwam in de tram een 28-jarige bekende tegen met wie hij de zaterdag ervoor ruzie had gehad. De 27-jarige stak onmiddellijk op hem in. Met getrokken vuurwapen dwong de kort daarop gearriveerde politie de verdachte zijn mes te laten vallen. Hij liet zich daarna zonder verzet geboeid afvoeren. Het slachtoffer werd met ernstige steekwonden in buik en borst naar het ziekenhuis vervoerd, waar hij met spoed werd geopereerd. Het was onduidelijk waarom de dader een slagersmes bij zich had. De tram werd voor onderzoek naar het nabij gelegen HOVM terrein gereden voor nader onderzoek. Dat onderzoek richt zich onder meer op beelden van een bewakingscamera in de tram.

Op maandag 1 september had personeel van de HTM rond 21.00 uur assistentie van de politie nodig, toen een groep jongere passagiers problemen in lijn 6 veroorzaakten. Bij de halte Oostinje was een HTM-medewerker in zijn gezicht gekrabbd door een 18-jarige vrouw uit Rotterdam. De krassen zaten nog op zijn neus. Zijn collega was in het gezicht gespuugd door de 19-jarige vriend van de vrouw, ook uit Rotterdam. De onruststokers waren inmiddels uitgestapt, maar na een korte zoektocht werden ze beiden gevonden en aangehouden. De jongen werd aangehouden voor belediging, het meisje voor mishandeling.

Op dinsdagavond 2 september werd een 57-jarige man op het Centraal Station in Den Haag mishandeld door vier jongeren uit Den Haag. De man reed in een tram van Voor-

burg-Leidschendam naar het CS. Vier jongeren in de tram gedroegen zich vervelend, luidruchtig en baldadig in de tram. De trambestuurder had de jongeren al twee keer via het omroepsysteem aangesproken daarmee te stoppen. Op het Centraal Station stapte de Rotterdammer uit, net als de vier jongens. Eén van hen boog vervolgens de buitenspiegel van de tram om, de overige jongens tikten op de ramen en staken hun middelvinger op naar de bestuurder. De Rotterdammer waarschuwde de jongen van de spiegel af te blijven. De jongens werden agressief en gingen schreeuwen. Een aantal omstanders ging tussen de jongens en de Rotterdammer instaan en duwden de laatste weg. Hij kwam hierdoor te vallen en werd, terwijl hij op de grond lag, door één of twee jongens geschopt tegen zijn lichaam en hoofd. Ook werd een vrouw in het gezicht geslagen, waarbij haar bril werd vernield. Een toevallig passerende agent, die geen dienst had, hield één van de schoppende jongens aan. Twee verdachten, beiden 18-jarige jongens uit Den Haag, werden aangehouden. Van de overige twee zijn nog geen gegevens bekend. De politie onderzoekt het incident. Op maandag 8 september deed een 21-jarige man aangifte van mishandeling op het perron van de halte Leidschenveen van de RandstadRail. Een groep van ongeveer 13 jongens begonnen hem, om onbekende reden, uit te schelden toen hij zondagnacht omstreeks 00.45 uur de tram verliet en sloegen hem daarbij ook tegen het hoofd.

Aanrijding

Op zondagavond 24 augustus botste in de keerlus van lijn 2 bij Kraayenstein de 3133 achterop de 3070. De 3133 ontspoorde met het laatste draaistel en de 3070 met het eerste draaistel. Tramlijn 2 werd ingekort tot de Volendamlaan. Op het tramloze gedeelte werden pendelbussen ingezet.

Tram peperduur voor Delft

De nieuwe tramlijn tussen Leidschendam-Voorburg en het terrein van de TU wordt een peperdure grap voor Delft. De gemeente moet het stadsgewest Haaglanden de komende jaren bijna acht miljoen euro extra betalen, blijkt uit de Delftse begroting.

Dat bedrag staat nog los van de drie miljoen die de gemeente (evenals Leidschendam-Voorburg) al heeft bijbetaald vanwege een tegenvallende aanbesteding.

Tram 19 gaat op z'n vroegst vanaf de zomer van 2009, bijna twee jaar later dan gepland, rijden tussen Leidschendam, Leidschenveen, Ypenburg en station Delft. Het tweede deel van het traject (tussen Delft CS en het universiteitsterrein van de TU) laat nog veel langer op zich wachten. Niet eerder dan begin 2012 zal dit deel van de tramlijn klaar zijn.

Die laatste vertraging is te wijten aan de slechte staat van de Sebastiaansbrug, die de Delftse binnenstad met de TU-wijk verbindt. Deze brug kan tram 19 met geen mogelijkheid dragen, zo bleek uit onderzoek. Een rigoureuze opknapping is nodig en kost minimaal (en mogelijk veel meer dan) acht miljoen euro, eveneens goeddeels te betalen door Delft.

De hoge prijs die Delft nu extra moet betalen voor tramlijn 19 komt doordat het traject tussen de Delftse binnenstad en het TU-terrein (nog afgezien van de brugperikelen) veel duurder wordt dan gedacht. Ook betaalt de gemeente de totale kosten voor het doortrekken van de lijn van dit universiteitsterrein naar Technopolis, het bedrijvenpark bij de TU dat nu volop in ontwikkeling is.

Hoe die kosten zich tot elkaar verhouden, wil de gemeente niet kwijt. „We zitten nog in de aanbesteding. Dan moeten we voorzichtig zijn met het geven van financiële informatie,” aldus een woordvoerder. *(bron: AD-Haagsche Courant)*

ROTTERDAM

Veiligheid metrotunnels

De Stadsregio Rotterdam krijgt van staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat langer de tijd om de veiligheid van metrostations en -tunnels op orde te krijgen. Vorig jaar september eiste de bewindsvrouw dat alle noodzakelijke maatregelen voor 2010 genomen moesten zijn. Nu liet zij in een brief aan de Tweede Kamer weten dat ingrijpende maatregelen niet later dan eind 2011 genomen moeten zijn. Zij doelt daarmee op het realiseren van extra vluchtwegen of aanpassing daarvan en het aanbrengen van brand- en rookwerende schermen. Zaken zoals extra cameratoezicht en meer controleurs en toezichthouders moeten wel voor 2010 geregeld zijn. Volgens de staatssecretaris ligt Rotterdam goed op koers met alle aanpassingen van de ondergrondse metro-infrastructuur. Waarom de stad dan bijna twee jaar extra krijgt laat de staatssecretaris in het midden. Een woordvoerder van de Stadsregio Rotterdam stelde dat Rotterdam de extra twee jaar niet nodig heeft. „Alles ligt keurig op schema om in 2010 klaar te zijn. Mogelijk heeft Amsterdam meer tijd nodig.” Eind 2006 publiceerde Verkeer en Waterstaat de resultaten van een onderzoek naar de veiligheid van metrotunnels in Rotterdam en Amsterdam. Daaruit bleek dat er nog veel mis is met de ondergrondse infrastructuur voor openbaar vervoer in beide steden.

Nieuw traject in Schiedam in dienst

Op maandag 18 augustus 2008 werd het nieuwe traject voor de tramlijnen 21 en 23 in Schiedam in dienst gesteld. Door de routewijziging via het station Schiedam Centrum wordt voor gebruikers van beide lijnen de overstap op bus, metro en trein veel beter. De tram halteert aan de zijkant van het NS-station. Er is ook een nieuwe halte geplaatst op de Burg. v. Haarenlaan bij de 's-Gravelandseweg. Deze halte komt nu in de plaats van de vervallen halte bij de Delflandseweg.

Gratis openbaar vervoer

De proef waarmee Rotterdamse ouderen gratis met tram, bus of metro konden reizen, is op 1 juli stopgezet. Dat betrof een tweede test, waarvan de gegevens nog niet bekend zijn. Aan de eerste proef van vorig jaar hebben circa 50.000 mensen meegedaan. Zij maakten in vier maanden tijd 2,6 miljoen reizen. Veel ouderen die al met de RET reisden, gingen vaker op stap. Verder noteerde de vervoerder ruim 4200 nieuwe klanten. Later dit jaar nemen b en w een besluit of het gratis ov, dat onder meer beoogt ouderen uit hun sociale isolement te halen, permanent wordt ingevoerd. De gemeenteraad nam in juli een motie aan van de PvdA waarin wordt bepleit het gratis reizen voor 65 plussers op 1 januari 2009 definitief in te voeren. Vervoerswethouder Jeanette Baljeu (VVD) weet nog niet of ze die motie gaat uitvoeren. „Als de evalueer van de proef positief uitvalt, kan het college besluiten het gratis vervoer voor ouderen in te voeren,” liet ze via een woordvoerder weten. De invoering kost vijf miljoen euro per jaar, in de begroting is daarvoor nog geen geld gereserveerd. (AD)

Fiets in metro blijft gratis

De fiets in de metro blijft gratis en berichten als zou er binnenkort hiervoor betaald moeten worden, berusten op een misverstand. Per 1 oktober gaat er juist een proef van zes maanden van start om nog meer mogelijkheden te bieden aan fietsers om met de metro te reizen. De nieuwe tijden

waarop de fiets in de metro mee mag zijn doordeweeks 's ochtends tot 6.30 uur, daarna van 9.00 tot 16.00 uur en tussentijdse van 18.00 uur tot en met einde dienst. In de weekeinden blijft de fiets altijd welkom, met uitzondering van dagen met grote evenementen. De 'fietsvriendelijke' tijden gelden tot 1 april 2009. Nieuw is ook dat er voortaan maar een gelimiteerd aantal fietsen mee mag: twee per oud metrovoertuig en vier in de nieuwe metrostellen.

Fast ferry ligt stil

Nadat de nieuwe fast ferry van de RET "De Nieuwe Prins" na de introductie al na één dag uitviel met motorpech en enige tijd uit de vaart was, moest de boot begin augustus opnieuw uit de vaart worden genomen door technische problemen. De RET laat de fast ferry nu repareren op de werf van leverancier Damen in Gorinchem. Na reparatie zal "De Nieuwe Prins" in aanwezigheid van de Scheepvaartinspectie eerst uitgebreid worden getest. De reparatie zou ongeveer drie weken duren. In die tijd zal het IJ-veer 35 de Fast Ferry vervangen. Dit schip heeft dezelfde capaciteit, maar vaart wat minder snel. Het vaart één keer per uur van Hoek van Holland naar de Maasvlakte en drie keer naar de Landtong.

Stichting RoMeO

Na een matige start met te weinig passagiers voor de Touristische Tramlijn 10 in juli, keerde de belangstelling na enige weken gelukkig weer terug en werd er tot het einde van de ritten in september weer met goed bezette trams gereden. Tijdens het weekeinde van 6 en 7 september werd in verband met de Wereldhavendagen met twee tramstellen gereden, de 515+1001 en 523+1020. Daarnaast werd ook nog gereden met mr. 192 + ahr. 327. Dit laatste stel reed een verkorte route. Op zaterdag was het zeer druk, maar door het slechte weer was de bezetting op zondag helaas een stuk minder. Ook de ritten van lijn 11 tussen het Centraal Station en de Diergaard Blijdorp hadden een goede bezetting. Tijdens een aantal dagen moesten de passagiers bij de vroege en late ritten zelfs met een staanplaats genoegen nemen.

De motorrijtuigen 606 en 1614 keerden na een grote opknapbeurt in de Centrale Werkplaats in augustus terug in de remise Hillegersberg. Hier worden aan beide wagens nog wat werkzaamheden verricht, waarna de beide trams in dienst kunnen worden gesteld. Mr. 606 is verbouwd tot Partytram met een geheel nieuw interieur, de 1614 gaat de 373 vervangen in de exploitatie. In de C.W. staan nu nog de 491, 537 en 2605. In remise Hillegersberg werd dit keer vooral aan de 109 gewerkt. Mr. 303 ging naar deze remise voor een keuring (samen met de 192), waarbij de problemen die de 303 had met de koppeling werden verholpen. Op 31 augustus werd er door de werkgroep Schindlers/Allans een tramrit georganiseerd met motorrijtuig 1629. Daarvoor kreeg deze wagen allereerst een grote schoonmaakbeurt. De rit ging onder goede weersomstandigheden o.a. via de route van lijn 11 (CS-Diergaard Blijdorp), het nieuwe traject via Station Schiedam Centrum en een uitgebreid rondje door Rotterdam Zuid. Mr. 1629 had sinds het EK voetbal in 2000 niet meer met passagiers gereden en was daarna verbouwd tot lestram voor de RET. Later ging het rijtuig naar de Stichting RoMeo voor de opleiding van nieuwe trambestuurders. Voor velen was het dus een hernieuwde kennismaking met de 1629.

Infrastructuur en exploitatie

Op 1 september is de winterdienstregeling weer ingegaan. Op het traject De Terp (Capelle a/d IJssel) – De Akkers

(Spijkenisse) wordt een deel van de wagendiensten gedeeltelijk of geheel met rijtuigen uit de 5300-serie gereden.

Op 1 augustus is de verlenging van de opstelsporen van emplacement Waalhaven voltooid. Alle opstelsporen zijn ruim 80 meter verlengd in oostelijke richting. Hierdoor is er nu meer stallingsruimte voor het nieuwe metromaterieel.

Vanaf 15 september hebben de lijnen 2 en 4 een gewijzigde dienstregeling. Voor lijn 4 wordt op deze dag de vernieuwde Lage Erfbrug weer in gebruik genomen.

Op zaterdag 13 september reden de lijnen 20 en 25 in verband met een braderie op de Beijerlandse laan vanaf aanvang dienst tot circa 20.00 uur een omleiding via de Putselaan en Hillevliet v.v.

Op zondag 14 september werd het evenement Road Races gehouden. Lijn 8 reed op zondag via de Eendrachtsweg. Lijn 21 op zaterdag 13 september van 18.00 uur tot einde dienst via de Coolsingel, Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg, Kruisplein, rechtsaf Weena, Poortstraat en eigen route. In de andere richting vanaf het Kruisplein ook rechtsaf Weena, Poortstraat, CS, Kruisplein, Mauritsweg, Van Oldenbarneveltstraat en Coolsingel. Op zondag vanaf aanvang dienst tot ca. 21.30 uur vanaf de Woudhoek, CS, Weena, Hofplein, Pompenburg, Goudsesingel, Oostplein, tot bestaande halte Woudestein en vervolgens naar het tijdelijke eindpunt Burg. Oudlaan v.v. Er reden alleen ZGT's op lijn 21. Lijn 23 op zaterdag net als lijn 21. Op zondag vanaf de Erasmusbrug via Vasteland en Eendrachtsweg v.v. Lijn 25 op zondag via Vasteland en Eendrachtsweg.

Vanaf 15 september t/m 5 oktober vinden er spoor- en TramPlushalten-werkzaamheden plaats op het traject Eendrachtsplein en Vasteland. Lijn 7 rijdt van 15 t/m 19 september en van 21 september t/m 5 oktober een omleiding via de Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel, Schiedamsedijk, Vasteland en eigen route v.v. I.v.m. de Military Street Parade op zaterdag 20 september is de route van lijn 7 op die dag als normaal. Op die dag rijdt lijn 8 via de Eendrachtsweg, lijn 21 via de Goudsesingel en Pompenburg (met ZGT's) en lijn 23 via het Vasteland en Eendrachtsweg.

Materieel

Metro/sneltram: Het rijtuig 5315 kwam weer in dienst na revisie, binnengenomen in de CW hiervoor de 5317. Inmiddels hebben ook de 5246 en 5251 een onderhoudsbeurt gehad. Nog binnen voor herstel schade de 5417. Loc 6201 werd na aanpassingen en onderhoud op 25 juli met een dieplader overgebracht van de CW naar de lijn werkplaats Waalhaven. (RM)

Tram: Naar verwachting wordt het eerste nieuwe Citadis-2 tramrijtuig in juni 2009 afgeleverd. Men hoopt de nieuwe trams in oktober 2009 in dienst te kunnen stellen. Zowel aan de kop als aan de achterzijde wordt het rijtuig 20 centimeter ingekort. Dit maakt het dan mogelijk om elkaar ook op het klassieke tramnet in de bochten te kunnen passeren. Deze rijtuigen kunnen dan ook worden ingezet op de lijnen 4, 7 en 8. De nieuwe trams krijgen in de bestuurderscabine zowel aan de linker- als de rechterzijde schuiframen. Alleen de allereerste wagens worden hiervan dan nog niet voorzien. Ook bij de rijtuigen van de 2000 serie zouden deze schuiframen op termijn worden ingebouwd.

In de Centrale Werkplaats staat de 702 nog voor nieuwe kleuren en de 739 kwam binnen voor onderhoud. In dienst na herstel mr. 727. Verder binnen een Citadis voor herstel schade (nummer onbekend). Tevens binnen genomen met schade mr. 718 (achterzijde) en mr. 742 (voorzijde), dit als gevolg van een kop-staart botsing (Waar en wanneer onbekend).

Nieuws per datum

31/08: 20.20 – 22.30 uur, 20-2030 richting Schiebroek reed op de Meidoornsingel bij de Peppelweg achterop een lesauto. De beide inzittenden moesten door de brandweer uit de auto worden gehaald. De lijnen 20 en 25 driehoekten bij de Meidoornsingel/Wilgenplasaan.

03/09: Op de Erasmuslijn werden twee wagendiensten gereden met rytuigen van het type T. Er werd gereden met de combinaties 5259+5244+5236 en 5242+5225+5209. De combinaties vertrokken vanaf de opstelsporen bij station De Akkers omdat het reguliere materieel (serie 5300) op dat moment met opstartproblemen kampte. (L1NWS)

RandstadRail

De nieuwe rytuigen 5501 en 5502 die in de lijnwerkplaats Leidschendam verblijven, hadden op 3 september nog geen test- en proefritten gemaakt, omdat de HTM nog altijd geen toestemming had gegeven om de rytuigen op het Haagse deel te laten proefrijden.

Eind augustus waren er al wel diverse proefritten gemaakt op de hoofdbaan van het Rotterdamse metronet met het RSG-3 rytuig 5503. Buiten de spitsen werd diverse malen gereden op het traject De Terp (Capelle a/d IJssel) en De Akkers (Spijkenisse).

Nadat ook de 5504 enige tijd geleden was afgeleverd, kwam op 15 augustus het rytuig 5505 binnen in de lijnwerkplaats Waalhaven. Kort daarna werd deze laatste naar de 's Gravenweg overgebracht. Deze beide rytuigen zijn overigens niet voorzien van een "Testvoertuig" bestickering. In de remise Waalhaven wordt het interieur van de nieuwe rytuigen ingebouwd. (RM)

Op woensdagavond 10 september ontspoorde de 4043 van RandstadRail lijn 3 ter hoogte van het Arnold Spoelplein op het klapwissel. Er was sprake van enige overlast omdat de halte Pisuissestraat tijdelijk werd ingesteld als eindpunt. De trams keerden tijdelijk via het overloopwissel net voor de halte Arnold Spoelplein en moesten daarom wachten tot de tram bij de halte Arnold Spoelplein vertrokken was. De noodploeg van de HTM was snel ter plaatse en zette de tram weer op het spoor. De stremming leidde tot een tijdelijke onregelmatige dienstverlening.

Kusttram naar Sluis ?**De kans op een kusttram naar Sluis is groter geworden**

De Belgische streekvervoerder De Lijn bouwt een kopstation in Westkapelle in verband met de bouw van het nieuwe ziekenhuis.

Westkapelle ligt vijf kilometer van Sluis. Het doortrekken van de kusttram naar Sluis kost 50.000 euro per kilometer. Pieter de Keuninck uit Cadzand, de voorvechter van de kusttram, acht deze investering haalbaar met financiële steun van De Lijn en 'Brussel'. Het gaat immers om een grensoverschrijdende verbinding.

De tramverbinding van Knokke-Heist naar Sluis is een belangrijk onderdeel van twee economische actieplannen voor de stad Sluis.

De kusttram van De Lijn verbindt om de twintig minuten Vlaamse kustplaatsen van Knokke-Heist tot De Panne. Het idee is het doortrekken van de lijn naar Sluis, waardoor de toegankelijkheid van Sluis voor het Belgische achterland verbetert en Sluis mee kan liften op het succes van de kusttram.

"We moeten de kusttram zo snel mogelijk realiseren. Dat lost ook een deel van het parkeerprobleem op in Sluis. Wij achten de tram met steun van De Lijn en Brussel zeker haalbaar", zegt De Keuninck. Ondernemers in Sluis zijn ook best te porren voor de kusttram. "Een geweldig idee", zegt Ad Scholten van het Hart van Sluis.

Een deel van de Sluise politiek is echter gereserveerd. "Prima hoor, maar het kost ook geld. Dat heeft Sluis niet", aldus William Gijsel van Gemeentebelangen.

Volgens Margot Tempelman van het Kenniscentrum voor Toerisme en Mobiliteit zijn andere manieren van vervoer populair bij toeristen. Zij zullen dan ook zeker van de kusttram gebruik maken. Tempelman wijst op het succes van de toeristenbus. "Toeristen laten graag hun auto staan als hen een goed alternatief wordt aangeboden." (PZC)

Rijn Gouwe Lijn**Advies RGL blijft geheim**

De provincie is niet van plan wereldkundig te maken wat de landsadvocaat heeft geadviseerd over het al dan niet moeten uitvoeren van een zogeheten Milieu Effect Rapportage (MER) van de Rijn Gouwe Lijn in Leiden. SP-statenlid Erik Maassen had het advies opgevraagd en mag het wel inzien, maar is ook geheimhouding opgelegd.

De kwestie ging spelen toen de provincie het streekplan aanpaste om het Leidse deel van de RGL eventueel te kunnen afdwingen door de Breestraat. Als daarvoor een MER gemaakt moet worden, bestaat de mogelijkheid dat de conclusie luidt dat de RGL te veel schadelijke gevolgen heeft voor de historische binnenstad. De Leidse jurist Ton de Bruijn had de provincie hiervoor gewaarschuwd.

De provincie verklaarde echter dat een MER niet nodig is en voerde onder meer het advies van de landsadvocaat aan als onderbouwing van die bewering.

Provincie: tram toch door Noordwijk

Noordwijk hangt een bestuurlijke ingreep van de provincie boven het hoofd, nu de gemeenteraad blijft volharden in de weigering om de Rijn Gouwe Lijn door het dorp te laten lopen. Hoe dan ook zal Noordwijk de sneltram moeten dulden, ook al is de politiek mordicus tegen. Gedeputeerde Asje van Dijk is heel stellig: „De provincie gaat over vervoer. En die tram komt er, ook in Noordwijk." Eerder gebruikte de provincie de zogeheten doorzettingsmacht tegen de gemeente Leiden, die de tram niet door de Breestraat wilde laten lopen. (Leidsch Dagblad)

Maastricht - Hasselt**Vertraging dreigt voor lightrail Maastricht-Hasselt**

De lightrail tussen Maastricht en Hasselt dreigt niet in 2012 van start te kunnen gaan. De kans op vertraging van de snelle tramverbinding tussen de twee Limburgse hoofdsteden is groot, omdat er extra tunnels en viaducten moeten worden aangelegd. Die moeten in de plaats komen van negen spoorwegovergangen tussen Hasselt en Bilzen.

Die worden te gevaarlijk als er een extra spoor komt voor de lightrail. Burgemeester Johan Sauwens van Bilzen verwacht dat de vergunningen voor vertraging zorgen. Ook maken de tunnels en viaducten het lightrailproject tientallen miljoenen euro's duurder. Het is nog onduidelijk wie dat gaat betalen. Sauwens stelt de kwestie volgende maand aan de orde in het Vlaams Parlement.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

Na de grote aantallen gele Ambassadors voor de concessie BRU Utrecht verschijnen nu op het terrein van Heerenveen ook de eerste groene Ambassadors voor de andere Utrechtse concessies. Volgens de berichten zullen de eerste van deze wagens nog in september op de lijndienst gaan rijden.

MAN gaat de komende periode flink wat bussen leveren aan Nederland: ongeveer 147 aan Qbuzz en 135 aardgasbussen aan HTM. Wellicht wordt de fabrikant ook gekozen door Veolia bij de levering van haar nieuwe bussen voor de concessie Haaglanden, maar dat is nog onbekend.

Arriva

Op donderdag 4 september 2008 werden op de Grote Markt in Groningen de eerste 6 enkelgelede biogasbussen van het type MAN Lion's City G gepresenteerd aan het publiek. Deze milieuvriendelijke voertuigen maken deel uit van een serie van 10 bussen (serie 251-260) en rijden op Citybuslijn 22, die rijdt tussen de P+R-terreinen bij de Euroburg en Haren en het centrum van Groningen.

De wagens zijn naast de basisvoorzieningen (waaronder 45 zit- en ongeveer 100 staanplaatsen) voorzien van full-airco, camerabewaking en speciale dodehoek-camera's. Tevens draagt elke bus op de beide achterste twee zijruiten de naam en afbeelding van een bedreigde Nederlands diersoort.

Op het moment van schrijven zijn van de onderstaande bussen de kentekens en namen bekend:

- 251 BV-HH-09 'Grauwe kiekendief'
- 252 BV-HH-10 'Zilveren maan'
- 253 BV-HH-11 'Groene specht'
- 254 BV-HH-12 'Icarusblauwtje' 'Eekhoorn'
- 255 BV-HH-13 'Poelkikker'
- 256 BV-HP-21 'Gele lis'
- 257 BV-HP-22 'Gele platbuiklibelle'
- 258 BV-HP-23 'Wielewaal'
- 259 BV-HP-24 'Paarse Morgenster'
- 260 BV-HP-27 'Eekhoorn' 'Donzige Klit'

De aanschaf van deze "groene" blauwe bussen past in het streven van de Gemeente Groningen om de duurzaamste stad van Nederland te worden. In 2010 wil zij 250 voertuigen in haar gebied laten rijden op aard- en biogas. Enkele van de in Groningen rijdende Citaro's gaan hierdoor naar Assen; de Duvedecs worden voor 1 oktober afgevoerd naar Womy.

Vanuit de stalling Appingedam rijdt een demobus van MAN type Lion's City TÛ. De witte wagen rijdt onder parknummer 1001 en draagt kenteken BV-GX-98. Het gaat waarschijnlijk om de demobus van Neoman Nederland met VIN WMAA78ZZX7T011213.

Bij een politeoefening in Ossendrecht, waarbij een aanslag werd nagebootst, is de 591 gebruikt. Of deze CSA2 hierdoor total-loss is of nog gebruikt kan worden bij volgende oefeningen is niet bekend.

Connexxion

Connexxion is het streekvervoer van de concessie Haaglanden verloren aan Veolia. Vanaf september 2009 rijdt het bedrijf niet meer op de streeklijnen in Haaglanden en de stadsbuslijnen van Zoetermeer en Delft. Ook Qbuzz zag deze concessie aan haar neus voorbijgaan.

Per 1 september is ook bij Connexxion een proef gestart met de OV-chipkaart. Sinds die datum is de apparatuur

aangezet in de paar honderd bussen van de concessies Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden.

Het busvervoer in gemeenten Aalsmeer en Haarlemmermeer is op zaterdag 20 september gratis. Dit in het kader van 'De Week van de vooruitgang'. Een week eerder kan men bij Connexxion in Zeeland gratis reizen tijdens Open Monumentendag.

Nu het Groenhorst College weer aan een nieuw cursusjaar is gestart is het vervoer op lijn 4 in Almere toegenomen. Omdat er zelfs mensen bij de haltes moesten achterblijven, heeft Connexxion een extra bus ingezet. Dit meldt Omroep Flevoland. Of dit een versterkingsrit of een frequentieverhoging betekent is ons onbekend.

In Delft rijden Procities 3717, 3754, 3768 en 3780. De eerste groene Ambassadors voor de nieuwe concessie Provincie Utrecht (en dus niet BRU Utrecht waar gele Ambassadors komen te rijden) worden binnenkort in Utrecht verwacht. In elk geval staan de 4135,4142,4143,4144 en 4167 al klaar bij VDL Berkhof in Heerenveen. In welke serie(s) de 144 bussen worden ondergebracht is nog niet bekend. De wagens dragen aan de voorzijde het wapen van Provincie Utrecht. Op de zijkant staat de tekst: "Deze bus wordt U aangeboden door de Provincie Utrecht".

GVB

GVB heeft voor haar chauffeurs een unieke herscholingsopleiding opgezet, bestaande uit e-learning, klassikaal onderwijs en praktijktraining op een veiligheidscentrum. Deze herscholingscursus is opgezet vanwege een Europese richtlijn die voorschrijft dat elke chauffeur elke 5 jaar 35 uur nascholing moet volgen. Daarnaast grijpt GVB deze cursus aan om de chauffeurs klantgericht te laten denken en handelen, de sociale veiligheid aan bod te laten komen en te zorgen voor rijstijloptimalisatie. De cursus is gestart vanaf 10 september. Hoewel de nieuwe Stop/Go-busjes reeds zijn afgeleverd, zijn er nog steeds een tweetal oude Sprinters actief tussen de Stopera en de Oosterdokskade.

Buiten dienst met brandschade staan de 447 en 469. De schade bevindt zich respectievelijk achter en voor. Wellicht dat de nog bruikbare delen worden gecombineerd tot een nieuwe bus. Iets dergelijks is ook gebeurd bij de 472 en 488.

GVU

Nu ook in Utrecht de zomervakantie is afgelopen worden de van Connexxion geleende bussen weer ingezet. Citaro's 9148-9150 en 9152 worden voornamelijk ingezet op de lijnen 37/38 naar Maarssenbroek, maar zijn in de avond- en weekenduren ook te zien op de lijnen 4, 11 en 12. De 2252 (nog in Oostnet-kleuren), 8125 en 8130 rijden meestal op de lijnen 126, 127 en 145, uitzonderingen daargelaten. Opvallend is dat er niet meer voor is gekozen deze bussen alleen in de spitsen te gebruiken, maar deze een groot gedeelte van de dag op de weg te sturen.

Dit heeft als gevolg dat de inmiddels -samen met de 2252-10 en 11 jaar oude bussen serie 4576-4590 (Van Hool AG300) minder te zien zullen zijn. Deze bussen rijden voornamelijk op lijn 1 en spitslijn 13.

Hermes

Met de nieuwe dienstregeling van Hermes rond Eindhoven, die vanaf 14 december geldig is, wordt het busvervoer uitgebreid. Lijn 401 richting Eindhoven Airport gaat voortaan elke 10 minuten rijden (ipv 15 min.) Er komt voor de wijken Waterrijk en Veldhoven Noord een buslijn bij (lijn 403?), die viermaal per uur gaat rijden.

In de Kempen gaan de bussen in de spits elke 7,5 minuut rijden (of dit per lijn of per gebundelde lijnen is, is ons niet bekend), net zoals de lijnen van Eindhoven naar Valkens-

waard. Er komt een nieuwe buslijn van Eindhoven Airport naar Best. In Hoogeloon komt een centraal overstappunt voor de maar liefst 15 buurtbussen die rijden in de Kempen.

HTM

Net zoals alle andere busbedrijven zoekt ook de HTM nieuwe buschauffeurs. Daarom is Diplomat 309 voorzien van reclame voor "HTM zet je carrière in beweging".

HTM 300, de voormalige proefbus 211, wordt maar weinig ingezet op Schiphol. De bus wijkt op een aantal punten af van de serielevering 301-330.

Qbuzz

Op het evenement WK Vierspan op het terrein van heerlijkheid Mariënweerd nabij Beesd werd begin deze maand een demobus van Neoplan Nederland gepresenteerd in de nieuwe kleuren van Qbuzz. De bus was uitgevoerd in outfit zoals Qbuzz gaat rijden op de concessie Zuidoost-Friesland. De bussen die daar trouwens gaan rijden zijn van een ander type dan het voertuig dat in Beesd werd gepresenteerd: in Friesland gaan MAN Lion's Cities rijden van het type TÛ (als in Utrecht), terwijl de demo een Ü is (als in Haarlem). Het is niet geheel zeker, maar het bedrijf schaft 100 bussen aan voor de concessie Rotterdam, 41 voor Zuidoost-Friesland en 6 bussen voor de Q-linerlijn(en) van laatstgenoemde concessie.

South West Tours

South West Tours heeft de voormalige Connexion 2264 en 2471 in dienst.

Syntus

Sinds 1 september rijden er in de ochtendspits meer bussen tussen Doesburg en Doetinchem. Na fors toegenomen reizigersaantallen wegens wegwerkzaamheden en verkeersdrukte rondom Arnhem waren de bussen op lijn 27 overvol, wat tot klachten leidden. De extra ritten worden door de Stadsregio en Gelderland gefinancierd.

In het kader van "de week van de vooruitgang" is de bus (en trein) op 20 september gratis, dit om reizigers met de bus "kennis te laten maken".

Veolia Transport

Veolia verwerft concessie busvervoer Haaglanden

Het busvervoer in de regio Haaglanden komt vanaf volgend jaar tot september 2017 in handen van het Limburgse bedrijf Veolia. Dat maakte de Haagse verkeerswethouder Peter Smit eind augustus bekend namens het stadsgewest Haaglanden. Veolia krijgt met het winnen van deze openbare aanbesteding vanaf 1 september 2009 het busvervoer in de Haagse regio in handen, inclusief de stadsdiensten in Delft en Zoetermeer. Het vervoer in de gemeente Den Haag zelf is al eerder onderhands aanbesteed aan de HTM. Naast Connexion, de huidige aanbieder van het streekvervoer in de regio Haaglanden, zag ook nieuwkomer Qbuzz de aanbesteding aan zijn neus voorbijgaan. Stadsgewest Haaglanden heeft voor Veolia gekozen vanwege haar beste combinatie van prijs en kwaliteit.

Omdat het milieu tegenwoordig een hot item is, moeten ook voor deze concessie 140 milieuvriendelijke aardgasbussen worden aangeschaft. Uiteraard zijn deze voorzien van een lagevloer en rolstoeltoegankelijk, maar ook van beeldschermen met reizigersinformatie (zoals de verwachte aankomsttijd). Tevens zullen er camera's gemonteerd worden. Ook komt Veolia met een geld-terug-bij-vertraging-regeling voor reizigers wier bus ernstig is vertraagd of niet eens is komen opdagen.

Voor de doorgewinterde forens in de Haagse regio zal het misschien even wennen zijn. Vanaf volgend jaar instappen

in een verlaagde roodwitte bus die op aardgas rijdt. Op de haltes in één oogopslag zien hoe lang er nog moet worden gewacht. Het zijn volgens de nieuwe vervoerder Veolia allemaal manieren om meer reizigers de bus in te krijgen. De vervoerder, tot dusver vooral actief in Zuid-Nederland en de Veluwe, is ambitieus. „In 2017 willen we vijftig procent meer mensen in de bus hebben,” zei algemeen directeur Ton Kienhorst maandag bij de presentatie. Hij wil vooral mensen aan zich binden die op dit moment nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer in Haaglanden. „Daarbij hebben we vooral service hoog in het vaandel. Bijvoorbeeld door 148 haltes in Westland te voorzien van actuele reisinformatie.” Verder wil Veolia een systeem lanceren waarmee de punctualiteit van de bussen beter gevolgd kan worden en zo nodig kan worden bijgestuurd. „Dit draagt bij aan betere punctualiteit van de dienstregeling,” aldus Kienhorst. De nieuwe vervoerder wil een kantoor in de regio openen. Dat betekent volgens Kienhorst ook dat er extra werkgelegenheid wordt gecreëerd. „Maar ik wil daar nog geen aantallen aan hangen.”

Een woordvoerder van Veolia weet nog niet of de busremise aan de Houtwijklaan blijft bestaan. Ze reageert hiermee op de onrust die is ontstaan onder het huidige personeel van Connexion. De chauffeurs zullen worden overgenomen door de nieuwe vervoerder. In deze krant zeiden ze gisteren te vrezen voor een nieuwe remise, 'ver weg van de oude'. Volgens de woordvoerder is dit allerminst zeker. „Over de exacte invulling van onze werkzaamheden is nu nog niets duidelijk. Dat zal de komende tijd worden onderzocht.” Het stadsgewest Haaglanden houdt met het nieuwe contract met Veolia geld over. Ook op het contract met de HTM voor het busvervoer in Den Haag is volgens het stadsgewest winst gemaakt. Bestuurder Peter Smit (VVD, Verkeer) wil het uitgespaarde geld, bijna 7 miljoen euro per jaar, investeren in het openbaar vervoer in de regio. Concrete voorbeelden wil hij niet noemen. „Je zou kunnen denken aan het opnieuw invoeren van vervallen lijnen, investeringen in nieuw trammaterieel of de chipknip.” Al eerder zegde hij een bedrag toe voor de tramlijnen 16 en 19. Voor de reiziger verandert er met de komst van Veolia in eerste instantie weinig. Om de overgang zo geruisloos mogelijk te laten verlopen zal de nieuwe vervoerder tot minimaal 2010 de huidige dienstregeling blijven rijden.

Omdat lijn 39 en 45 gedeeltelijk onder de concessie Duin-en Bollenstreek/Midden-Holland vallen, welke door Connexion wordt gereden, zullen deze lijnen waarschijnlijk gezamenlijk worden gereden.

In de nacht van 8 op 9 september is in Sevenum een bus van Veolia uitgebrand. Welke bus het betreft is ons nog onbekend.

De toeristenbus die rijdt van Knokke en het subtropisch zwemparadijs Scheldorado in Terneuzen is een succes. Werden vorig jaar 37 duizend mensen vervoerd, dit jaar kwamen daar duizend bij. Toeristen kregen ook afgelopen zomer op de camping een toeristenpas. Met deze pas kon een heel gezin een week lang gratis met de bus rijden, die onder andere langs de Visserijfeesten in Breskens en de Avondmarkt in Sluis reed.

Buurtbuslijn 191 (Meerssen-Teuven (België)) wordt op verzoek van de vrijwillige chauffeurs gewijzigd in route. Vanaf 15 december gaat er een buurtbus rijden van Oosterhuizen naar Lieren en Apeldoorn. Deze lijn zou oorspronkelijk al eerder gaan rijden, maar vervoerder Veolia kon niet voldoende vrijwilligers bij elkaar krijgen. Dat is nu wel gelukt. Ook tussen Klundert en Dinteloord (rond Moerdijk) zou binnenkort een buurtbus gaan rijden. Er zijn momenteel 34 vrijwilligers, voldoende voor de dienstuitvoering. De enige verdere eis van vervoerder Veolia is dat de verbinding wekelijks 400 reizigers trekt.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

ARGENTINIË

Buenos Aires. Bij Alstom werden 2 lagevloer Citadis trams besteld. Na aflevering gaan de uit Mulhouse geleende trams terug naar Frankrijk.

BELGIË

Antwerpen. Op de middenberm van de Dascottelei in Deurne wordt een vrije tram- en busbaan aangelegd. In 2009 wordt lijn 8 vanaf Eksterlaar via dit traject verlengd en aangesloten op de bestaande sporen op de Herentalsebaan en rijdt dan door naar Silsburg.

Brussel. De wijzigingen in het lijnennet, zoals bericht in HOV/RN 595, werden een week eerder op 30.6.2008 van kracht. De routewijziging van lijn 97 volgt later dit jaar.

BOSNIË

Sarajevo. Door geldgebrek verloopt de modernisering van de K 2 trams uiterst traag. Waarschijnlijk om dezelfde reden staan nog steeds 6 E motorrijtuigen in Wenen in afwachting van transport. De al jaren buiten dienst staande C1 + c1 Grossraum tramstellen ex Wenen werden gesloopt. Alleen het stel 408 + 4008 blijft bewaard als museumstel.

BRAZILIË

Recife. Op 28.3.2008 kwam een verlenging (3 km.) van metrolijn 2 in zuidelijke richting in dienst. De lijn eindigt nu bij een groot winkelcentrum en wordt te zijner tijd verder verlengd tot Cajueiro Seco.

BULGARIJE

Sofia. In totaal 18 zesassers type T6M-700 krijgen een nieuwe elektrische installatie en worden verlengd met een lagevloer tussenbak. Als eerste werd zo motorrijtuig 2401 door het Tsjechische bedrijf Inekon in Ostrava omgebouwd. Na een succesvolle testperiode wordt de rest nu in Sofia omgebouwd. Nieuwe type aanduiding: T8M-700 IT.

CANADA

Edmonton. In juni 2008 leverde de Siemens fabriek in Sacramento (VS) het eerste zesassige gelede motorrijtuig type SD 160 af. Er komen er na een verhoging van de bestelling nu 37 (was 26).

Vancouver. Er komt een 1,6 kilometer lange tramlijn vanaf het toekomstige metrostation 2th Avenue / Cambie Street naar Granville Island. De korte lijn komt in 2010 (Olympische Winterspelen) in dienst. De aanleg van de "Evergreen Line" (Port Moody – Longheed) ondervindt vertraging. Men moet nog met de aanleg beginnen. Eén van de oorzaken is dat men het plan voor een sneltramlijn heeft gewijzigd in een automatische metrolijn gelijk aan het bestaande Sky Train systeem. Als opening wordt nu na 2009 en 2011 het jaar 2014 genoemd. Uit een optie werden voor Sky Train bij Bombardier 14 motorrijtuigen type ART MK-II besteld.

CHILI

Santiago de Chili. Bij Alstom werden uit een eerdere optie 12 driedelige metrotreinen nabesteld. Deze worden geleverd vanaf eind 2009. Een bestelling bij CAF van 18 achtwagen metrotreinen werd gewijzigd in 20 negenwagen treinen.

DUITSLAND oost

Berlijn. In mei/juni 2008 vertrokken de motorrijtuigen 5185, 5187, 5188, 5201, 5205 en 5208 naar Szczecin. Een nieuw vlagprotocol regelt dat er op hoogtijdagen geen vlaggetjes meer op trams en bussen worden aangebracht. Het einde van een lange traditie.

Na een eerdere brand in het metrostation Deutsche Oper werd besloten de 11 ondergrondse metrostations met slechts één uitgang te voorzien van een tweede uitgang. Deze aanpassingen kwamen op 19.6.2008 gereed. In het metrostation Alexanderplatz werd spoor 4 met een roldeur afgesloten. Dit spoor voor een geplande lijn naar Weissen-see gaat gebruikt worden voor het vandaalbestendig opstellen van historisch materieel.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlijn. Nu de verlenging naar Falkensee niet doorgaat (HOV/RN 595), overweegt men wel een verlenging vanaf Spandau tot Hackbuschstrasse.

Dessau. De DVG nam het trieste besluit om afscheid te nemen van een deel van het museummaterieel. Voor de motorrijtuigen 21 (een Gotha tweeasser uit 1965), 40 (Reko, 1974), aanhangrijtuig 109 (Gotha, 1966) en slijpmotorwagen G 2 (Schörling. 1936 , ex Magdeburg 706) dreigt sloop als geen andere bestemming wordt gevonden.

Görlitz. Met ingang van 13.7.2008 werd op de tramlijnen 2 en 3 een gewijzigde dienstregeling ingevoerd. Men begint een uur later (werkdagen 5.30 uur) en na 19.30 uur rijdt op lijn 2 een bus.

Gotha. Het is wel eens handig om te beschikken over tweerichting materieel. Men overweegt 2 nog niet gemoderniseerde KT4D trams (ex Erfurt) om te bouwen tot tweerichting wagens.

Halberstadt. Het GT4 motorrijtuig 162 (ex Freiburg 113) zal worden gesloopt. De 161 en 164 (ex Freiburg 105, 106) blijven in dienst. Leoliner motorrijtuig 5 werd in mei 2008 enkele dagen uitgeleend aan Frankfurt Oder in verband met het 110 jarig jubileum al daar.

Leipzig. Eind van dit jaar ligt er een kosten/baten analyse op tafel voor het omschakelen van buslijn 60 op trolleybus exploitatie. Tot 1969 (Leipzig had trolleybussen van 1938 t/m 1975) was deze lijn als trolleylijn A in dienst. Door de stijgende brandstofprijzen en de verbeterde technieken waarmee bijvoorbeeld bij het remmen elektriciteit wordt teruggewonnen maken elektrische tractie interessant.

Naumburg. Na een revisiebeurt in Magdeburg werd op 9.6.2008 motorwagen 37 (ex Stralsund 15) weer in dienst gesteld en keerde het uit Jena geleende museummotorrijtuig 101 terug naar huis. In Magdeburg wordt nu gewerkt aan het herstel van motorwagen 38.

Nordhausen. Voor GT4 motorrijtuig 93 (ex Freiburg) werd geen koper gevonden; de tram werd gesloopt. Van de 7 destijds uit Freiburg overgenomen GT4 tweerichting motorrijtuigen is alleen de 94 (ex Freiburg 114) nog aanwezig.

Schöneiche. De motorrijtuigen 78 (ex Cottbus 93) en 24 (ex Cottbus 12) werden met een vervallen revisietermijn buiten dienst gesteld. Naar verwachting wacht dit lot binnenkort ook de motorrijtuigen 41 en 42 (ex Heidelberg 225, 219).

DUITSLAND west

Nogmaals: vorige nummer (HOV/RN 597), blz. 229, bericht **Keulen.** De eerste zin onder het materieeloverzicht. Voor B 2200-en gelieve u te lezen B 2000-en

Augsburg. Aftakkend van lijn 3 wordt een zijlijn aangelegd naar het in aanbouw zijnde stadion aan de Bürgermeister Ulrich Strasse. De plannen voor een autotunnel in de Friedberger Strasse zijn van tafel. Te duur. Zou tot de aanleg van deze verkeerstunnel zijn besloten dan had dat aanzienlijke

vertraging opgeleverd voor de aanleg van lijn 6 naar Friedberg West.

Bielefeld. Men vraagt offerten voor de levering van 16 (+ 25 optie) tweerichting hogevloer motorrijtuigen met een lengte van 35 meter en een “getailleerde” breedte van 2,65 meter. Tot medio 2011 wordt tussen Landgericht en Sieker de Detmolder Strasse omgebouwd. Dat gebeurt in een aantal fasen met beperkingen voor lijn 2: enkel spoor rijden en perioden met vervangend busvervoer.

Bochum. Als eerste Tango motorrijtuig kwam op 26.5.2008 de 6026 in dienst. Als meer trams van dit type beschikbaar zijn gaan ze gekoppeld rijden op lijn U 35.

Braunschweig. In oktober 2008 wordt het lijnennet aangepast, waarbij de tramlijnen 1 – 5 en de buslijnen 11, 13, 16 en 19 met een letter M worden aangemerkt als zogenaamde Metrolinien. De complementaire tramlijnen 6 en 9 krijgen deze toevoeging niet. Het woord metro doet denken aan hoge frequenties, maar dat valt tegen. Tijdens de drukke dagdelen wordt een kwartierdienst gereden, daarbuiten elk half uur.

Darmstadt. Op 30.5.2008 ging de eerste schep de grond in voor de verlenging van lijn 8 in Alsbach. Het nieuwe eindpunt Melibokusschule komt op 14.12.2008 in gebruik. De aanleg van een tramlijn naar Weiterstadt gaat in verband met de kosten niet door. De betrokken gemeenten kunnen het geld niet opbrengen. Het plan wordt opgeborgen, wel wordt het tracé vrij gehouden. Als er wat meer financiële speelruimte ontstaat kan het er misschien toch ooit van komen.

Dortmund. Een aantal niet meer benodigde N8C motorrijtuigen gaat naar Gdansk. Op 9.6.2008 vertrok de 113 als eerste. De volgende trams gaan via Poznan waar ze bij Modertrams worden gemoderniseerd. Hierbij krijgen ze een andere kop en een lagevloer gedeelte.

Op de tak naar Wickede wordt sinds 16.6.2008 tussen de vroegere wisselplaatsen Businkstrasse en Am Hagendorf over dubbelspoor gereden. De gelijkvloerse passage van de Bundesstrasse 1 tussen Hauptfriedhof en Vahleweg (lijn U 47) zal worden ondertunneld. In 2011 wordt met de werkzaamheden begonnen die in 2013 gereed zijn. Tijdelijk moet dan enkelspoor worden gereden en worden halten verplaatst en/of opgeheven.

Essen. Voor de aanpassing van het traject Hauptbahnhof – Bredeneu worden nu twee varianten verder uitgewerkt: geschikt voor hogevloer of lagevloer materieel. Een beslissing wordt binnen afzienbare tijd verwacht. In ieder geval voor 2012 als een bestelling de deur uitmoet voor vanaf 2014 te leveren lagevloertrams.

Frankfurt am Main. Door een juridische kwestie rondom de aanbesteding wordt de aanleg van de nieuwe tramlijn naar Preungesheim Ost vertraagd. Een opening eind 2010 is al niet meer haalbaar. Zonder verdere complicaties moet nu gedacht worden aan eerste kwartaal 2011. De gemeenteraad besloot tot de aanleg van een tramlijn tussen de Gartenstrasse en de Mörfelder Landstrasse als deel van een toekomstige ringlijn.

Op 29.5.2008 werd het eerste motorrijtuig van het nieuwe type U 5, motorrijtuig 603, gepresenteerd. Tot 2015 levert Bombardier 146 van deze tweedelige gelede rijtuigen, door de fabrikant aangeduid als Flexity Swift. In Frankfurt onderscheidt men dit materieel als U 5-25 (54 motorrijtuigen) en U 5-50 (92 motorrijtuigen). Bij de U 5-50 uitvoering worden de 92 wagens kortgekoppeld tot 46 doorgaande stellen. Als al dit nieuwe spul is afgeleverd kan afscheid worden genomen van het U 2 en Ptb materieel.

Hamburg. In de Alstom fabriek in Salzgitter werd een houten 1:1 mockup gepresenteerd van het front en een gedeelte van het interieur van het nieuwe DT 5 materieel. Organisaties van gehandicapten kunnen hierbij verbeteringsvoor-

stellen doen. Binnenkort begint de aflevering. Tot 2013 worden 27 driedelige geheel doorgaande metrotreinstellen geleverd. Men heeft een optie op 40 stellen. Ze gaan rijden op lijn U 3 en op lijn U 4 ter vervanging van het DT 2 materieel en een gedeelte van de DT 3 stellen. In verband met de peronlengten kunnen op lijn U 3 maximaal 2 stellen gekoppeld worden, op de andere lijnen zijn langere combinaties mogelijk.

Hannover. Als voor de nog te koop staande 6000-en geen koper wordt gevonden lijkt sloop onafwendbaar.

Kassel. Per 15.6.2008 werden de meeste RegioTram diensten versneld door het laten vervallen van de enkele minuten wachttijd bij het Hauptbahnhof. Deze waren bedoeld om eventuele vertraging bij de overgang van spoorlijn naar tramnet te compenseren. Vanuit de regio rijden de trams nu direct verder de stad in. Dat geldt niet voor lijn RT 4 die als ringlijn de stad doorkruist. Deze behoudt een wachttijd in het Hauptbahnhof om te voorkomen dat een wachttijd in het centrum vertraging voor andere lijnen veroorzaakt. De RegioTramlijnen stad uitwaarts hebben nog wel een korte wachttijd om te voorkomen dat in de stad opgelopen vertraging wordt meegenomen in de spoordienst.

Spoorse zaken bij de nummering van het RegioTram materieel. Het Eisenbahn Bundesamt heeft de wettelijke verplichting een voertuigregister bij te houden. De RegioTram motorrijtuigen kregen daarom een 12 cijfer nummer en een landenletter. Zo kreeg motorrijtuig 710 het toegevoegde nummer 94800452 710 7 D-RBK. En dan praten we alleen over de A-bak; elke wagenbak heeft zijn eigen nummer.

Keulen. In juni 2008 betrokken de motorrijtuigen 2020 en 2024 naar Istanboel. Hiermee staat de teller op 26 motorrijtuigen serie 2000: 2004, 2006, 2007, 2010, 2011, 2013 – 2016, 2018 – 2028, 2030, 2034, 2036, 2043, 2047 en 2097.

Keulen-DB. S-Bahn Rhein-Ruhr-Sieg. Op 9.6.2008 presenteerde Alstom en Bombardier in de DB werkplaats Düsseldorf het eerste nieuwe S-Bahn treinstel serie 422. De komende twee jaar worden 84 van deze vierdelige stellen afgeleverd ter vervanging van oud materieel.

München. Voor een verdere verlenging van metrolijn U 6 vanaf Garching Forschungszentrum naar Neufahrn worden drie tracé varianten onderzocht met lengten tussen 6,8 en 7,6 kilometer.

FINLAND

Helsinki. Lagevloer motorrijtuig 2263 uit Zagreb heeft de harde Finse winter goed doorstaan. Ook het publiek kan ondanks de wat Spartaanse uitvoering (1+1 stoelopstelling) de tram wel waarderen. Binnenkort volgt de aanbesteding van een serie van 40 trams met een gewenste lengte van maximaal 27 meter (de vijfdelige 2263 is met 32 meter te lang voor Helsinki) en een 70 tot 100% lage vloer. Gevolgd door een bestelling in 2009 en de levering van 2 prototypen in 2011. De serie aflevering moet in 2013-2017 plaats vinden.

FRANKRIJK

Bordeaux. Op 31.5.2008 kwam de verlenging Lormont – Carbon Blanc (lijn A) in dienst.

Lyon. De eerder voor 2009 aangekondigde opening van de sneltramlijn naar Saint Exupéry wordt niet gehaald. Een wijziging van het tracé in Pusignan vereist een nieuwe inspraakprocedure.

Montpellier. Er is een begin gemaakt met de aanleg van de 22,4 kilometer lange lijn 3. Er loopt hiervoor een aanbesteding van 23 lagevloertrams met een lengte van circa 40 meter. Alstom, Bombardier en CAF hebben offerten gedaan.

Nantes. Men gaat 35 lagevloertrams aanbesteden. Een deel is bestemd voor het toegenomen vervoer, een deel

voor de uitbreiding van het tramnet. Zo komt er een verbinding tussen de lijnen 1 en 2 en een nieuwe lijn 5: Hotel Dieu – Gare SNCF – Malakoff – Gare Chantenay. En dat is goed nieuws nadat eind 2006 de geplande tramlijn 4 als hoogwaardige buslijn in dienst kwam. Ook het plan van de SNCF om een meersysteem tram te laten rijden naar Nort sur Edre (29 km.) krijgt handen en voeten. Het jaar 2010 wordt genoemd waarbij in Haluchere de overgang komt op het stadsnet. Later volgt een verlenging van Nort sur Edre naar Chateaubriant. Op deze lijn komen de door de SNCF voor méér lijnen / steden bestelde Alstom Dualis trams te rijden.

Straatsburg. Als men van Duitse zijde meebetaalt aan een trambrug over de Rijn komt er vanaf Aristide Briant (eindpunt lijn D) een verlenging naar de Duitse buurgemeente Kehl. Op 23.5.2008 werd lijn B verlengd van Ostwald naar Lingolsheim.

GROOT BRITANNIË

Croydon. Behalve het plan voor een lijn naar Crystal Place zijn andere uitbreidingen van het tramnet de laatste jaren van tafel verdwenen. Daar komt mogelijk verandering in als nog dit jaar de concessie wordt overgenomen door Transport for London.

Londen. Na het faillissement van exploitant Metronet werden de Bakerloo Line, de Central Line, de Victoria Line en de Sub-Surfacelijnen van dit bedrijf overgenomen door het gemeentelijke vervoerbedrijf Transport for London.

Door Bombardier werd het eerste achtwagen metrotreinstel afgeleverd voor de Victoria Line. Tot 2012 worden 47 van deze stellen geleverd.

Het 31 kilometer lange net van de Docklands Light Railway (DLR) wordt in 2009 uitgebreid met het 2 kilometer lange traject King George – Thames Tunnel – Woolwich. Via het overgenomen traject Stratford – Canning Town – North Woolwich van de North London Line wordt in 2010 de DLR lijn via Stratford verlengd tot Stratford International (3½ km.). In aflevering is een serie van 55 dubbele motorrijtuigen type B 2007, nummers 101 – 124, 125 – 155. De volautomatisch gestuurde rijtuigen met een lengte van 28 meter bieden plaats aan 200 passagiers. Het nieuwe materieel is niet koppelbaar met het al aanwezige materieel (94 zesassige dubbele motorrijtuigen uit drie deelseries). De materieel uitbreiding maakt een frequentieverhoging mogelijk en het inzetten van treinstellen bestaande uit 3 gekoppelde rijtuigen.

HONGARIJE

Szeged. De uit Rostock overgenomen aanhangrijtuigen 903 en 906 werden in eigen werkplaats omgebouwd tot volgmotorrijtuigen type B6A2DM en rijden als 950 en 951 gekoppeld aan een T6 motorrijtuig op lijn 1.

INDIA

Delhi. In 2007 werden bij Bombardier 85 vierwagen metro-treinstellen type Movia besteld. Uit de toen genomen optie werden nog eens 21 vierwagen stellen bijbesteld. In totaal 424 rijtuigen. Volgens een bericht van de fabrikant wordt de samenstelling: 37 vierwagen stellen en 46 zeswagen stellen. Waarvan acte.

ITALIË

Bergamo. Ons laatste bericht dateert van zes jaar geleden. Toen was er sprake van een opening van een nieuwe tramlijn zo rond eind 2004 / begin 2005. Zo ver is het nog niet. Ansaldo Breda is recent begonnen met de aflevering van de

14 vijfdelige tweerichting Sirio lagevloertrams. Nabij het depot Torre Boldone zijn in juni 2008 de eerste proefritten begonnen en men spreekt nu over een opening van het eerste gedeelte tot Alzano in 2009. Daarbij de opmerking dat men met de aanleg van de tramlijn nog niet gereed is. Deze lijn 1 krijgt tussen het FS station en Albino een lengte van 12½ kilometer met 15 haltes. In feite een reactivering van de in 1967 opgeheven Ferrovia Val Seriana. Het aantal trams houdt waarschijnlijk al rekening met de verdere plannen. Die voorzien in een lijn 2 naar het 30 kilometer verder gelegen kuroord San Pellegrino (van het bronwater) via het vroegere traject van de Ferrovia Val Brembana en doortrekking via het centrum met lijnen naar een ziekenhuis en het vliegveld. Ook deze Ferrovia werd, evenals de stadstram, in 1967 opgeheven. Een datum? Italië – plannen: wij durven het zelfs niet te gokken.

Bolzano. Als uw redacteur in de buurt is “moet” het gebeuren – een omweg via het plateau van de Rittner met een bezoek aan het oude trammetje dat zelden het nieuws haalt omdat er nooit iets verandert. Zo ook op een zonnige dag in mei 2008. De vierassige motorwagen (ex END 12) pendelde onverstoort tussen Klobenstein en Oberbozen en reed de middagslag naar Maria Himmelfahrt. Een stokoude tweeasser was tussen de diensten door onderweg met een wagen met ballast die in Klobenstein werd bijgevuld en in de remise/werkplaats werd gewerkt aan het overige materieel. De 100 jarigen stonden er piekfijn bij.

De kabelbaan Oberbozen – Bozen (Bolzano) was buiten dienst. Een vervangende busdienst is via de ruim 30 kilometer lange steile en bochtige weg duidelijk langer onderweg. De kabelbaan wordt omgebouwd. De twee grote cabines worden vervangen door een aantal kleinere. In 2009 wordt de kabelbaan heropend met een hogere frequentie. Dan wordt ook de tramdienst verdubbeld tot een halfuurdienst. Hoogste tijd om het wagenpark uit te breiden met iets nieuws. De tweede destijds van de END (Esslingen – Nellingen – Denkendorf; bij Stuttgart) overgenomen motorwagen is als plukwagen gebruikt en de twee vierassige END aanhangrijtuigen staan al tientallen jaren naast de loods in Klobenstein achter een schutting weg te roesten. Echt iets nieuws zou voor dit bedrijf een ware revolutie betekenen maar zie: van de Ferrovia Trento – Male (FTM) kon het achtassige dubbelgelede motorrijtuig 07 worden overgenomen. Dit nieuwe oudje dateert uit 1955. Het werd toen met het oog op de Olympische Winterspelen van 1956 met een soortgenoot door Stanga geleverd aan de Ferrovia Calalzo – Cortina – Toblach. Toen deze lijn werd opgeheven gingen de twee motorrijtuigen in 1964 naar de FTM waar ze na omsporing van 950 op 1000 mm als 07 en 08 nog ruim 40 jaar hebben gereden. Na de komst van nieuw materieel bij de FTM werden ze geconserveerd opgeslagen. In mei 2008 werd de 07 overgebracht naar de FTM werkplaats in Trento. Hier wordt het voor de Rittnerbahn opgeknapt. Met zijn typisch ronde front past deze oldtimer uitstekend in het wagenpark van de Rittnerbahn.

Maar er is meer nieuws te melden uit Zuid-Tirol. Er bestaat een vergevorderd plan voor een 15 kilometer lange tramlijn. Deze begint bij het dalstation van de kabelbaan naar Oberbozen, passeert het station van Bolzano, doorkruist het centrum en loopt dan enkelsporig verder naar de ten zuiden van Bolzano gelegen plaats Kaltern (Caldaro). Provincie, gemeenten en politiek zien deze lijn wel zitten, maar er is nog geen besluitvorming. En dan nog: men rekent op een aanlegtijd van vijf jaar.

Voor hen die de geschiedenis van het trambedrijf en de Rittnerbahn kennen herhaalt zich een deel van de geschiedenis. Maar de opgeheven tandradlijn (de tram werd ooit het plateau van de Rittner opgeduwd) zal wel nooit meer terugkeren. Al hoewel een aantal van de elektrische tandradlo-

comotiefjes bestaan nog. “Onzin”, mijmert uw verslaggever, daar boven op de Rittner.

Napels. Het in 2000 opgeheven tramtraject Piazza Vittoria – Piazza Sannazzaro wordt opnieuw aangelegd. Begin van dit jaar waren hier weer rails gelegd. Verder wordt er gewerkt aan het traject van lijn 1 naar het eindpunt Poggioreale. Vanaf hier wordt de lijn met 1,7 kilometer verlengd tot Botteghe di Portici. Hier komt een kopeindpunt waardoor in de toekomst op deze lijn alleen nog de Sirio tweerichting trams kunnen worden ingezet.

Perugia. De automatische cabinelijn (people mover) tussen Pian de Massiano en Pincetto kwam op 29.1.2008 in dienst.

Sassari. Voor de goede orde: dit bedrijf beschikt over 4 Sirio lagevloer trams met de nummers SS 01 – SS 04.

Verona. Alle eerder genoemde data kunt u schrappen – het tramplan werd begraven. Te duur. Men wil nu een trolleybusnet aanleggen.

KROATIË

Zagreb. In aflevering is een serie van 70 vijfdeelige lagevloer trams van het type NT 2200 “Crotram”. Deze 2271 – 2340 zijn uiterlijk gelijk aan de eerder geleverde serie 2201 – 2270. Nieuw is de stoelopstelling in de rijrichting daar waar de eerste serie langsbanken heeft. Bij de meeste aanhangrijtuigen werd de achterste koppeling verwijderd waardoor het niet meer voorkomt dat driewagen tramstellen worden ingezet.

OOSTENRIJK

Wenen. Zoals eerder bericht gaan er 13 E6 motorrijtuigen en 7 c6 aanhangrijtuigen naar Utrecht. Een onbekend aantal van deze rijtuigen gaat naar Krakow; tot nu toe: E6 4926 en c6 1928. Dit materieel is in Wenen niet meer nodig na de instroom van het nieuwe T1 materieel.

POLEN

Bydgoszcz. Door de plaatselijke fabriek Pesa werden 2 lagevloer motorrijtuigen type 122N afgeleverd die met de nummers 364 en 365 op lijn 3 rijden. De meterspoor zesassers (vijfdeelig) met een lengte van 31,82 meter zijn identiek aan de aan Warschau geleverde rijtuigen type 120N. (normaalspoor). Voorlopig blijft het bij deze twee nieuwe trams.

Gdansk. Omdat in Krakow tijdelijk behoefte is aan tweerichting materieel kwam het tot een ruil. Motorrijtuig 1133 (ex Dortmund) ging naar Krakow en vandaar ging lagevloer motorrijtuig 2018 naar Gdansk. Hier wordt de tram ingezet op lijn 1 naar Chelm. In juni 2008 arriveerde vanuit Dortmund N8C motorrijtuig 113. Er volgen er meer maar deze gaan via Poznan waarbij ze bij Modetrans worden omgebouwd met een lagevloer deel en een nieuw front.

Krakow. Na onze laatste opgave kwamen uit Wenen de motorrijtuigen 4632, 4692, 4711, 4719, de aanhangrijtuigen 1143, 1150, 1157, 1245 en het E6+c6 tramstel 4926 + 1928. Het uit Essen overgenomen M8S motorrijtuig 1013 werd na omsporing in dienst gesteld met nummer 3304. In verband met spoorwerken werden tijdelijk twee vervangende tramlijnen ingesteld, waarbij op lijn 72 tweerichting materieel moet worden ingezet. Naast eerder uit Essen en Neurenberg overgenomen materieel werd uit Gdansk het tweerichting motorrijtuig 1133 (ex Dortmund) geleend. In ruil daarvoor ging het lagevloer motorrijtuig 2018 naar Gdansk.

Lodz. Door het stadstrambedrijf MPK werden 10 lagevloer motorrijtuigen 1851 – 1860 (Pesa, type 122N) in dienst gesteld. Ze rijden op lijn 11A, een lijn die vroeger door het interlokale trambedrijf MKT werd geëxploiteerd. Met Europees geld worden op veel plaatsen de sporen vernieuwd.

Szczecin. In maart/april 2008 kwamen uit Berlijn de T6A2 motorrijtuigen 5101, 5103, 5186, 5207, 5214 en 5216 in mei/juni 2008 gevolgd door de 5185, 5187, 5188, 5201, 5205, 5208. Na aanpassing worden ze ingezet vanuit de remise Pogodno (genummerd in de serie 201 - >) en vanuit de remise Golecin (serie 1201 - >).

Warschau. Op 10.3.2008 eindigde de pendeldienst met 1 metrostel op de op 29.11.2006 geopende verlenging Plac Wilsona – Marymont. Op 20.3.2008 werd de noordelijke metrolijn verlengd van Marymont tot Slodowiec. Na het verlengen van de laatste drie vierwagen metrotreinstellen worden nu uitsluitend zeswagen treinstellen ingezet.

SERVIË

Belgrado. Tot nu toe werden 30 KT4 Tatra motorrijtuigen door Gosa gemoderniseerd. Ze kregen o.a. een nieuwe elektrische installatie. Tevreden is men er niet mee. Er is veel uitval door storingen. Dat schijnt ook de reden te zijn om ze gekoppeld te laten rijden. Bij pech is er dan nog altijd één wagen in staat de dienst uit te rijden.

SLOWAKIJE

Bratislava. Er loopt een aanbestedingsprocedure voor de levering van 100 trams.

SPANJE

Alicante. Voor alle duidelijkheid: de 30 Bombardier lagevloer motorrijtuigen type Flexity Outlook hebben de nummers 4201 – 4230. Hiervan rijden er 11 in Alicante (4201 – 4203, 4205, 4210 – 4214, 4223, 4230), de rest in Valencia. Het tramnet werd weer iets groter. Op 2.6.2008 kwam de verlenging van lijn 1 vanaf Creueta tot Benidorm in dienst. Hier is nu de aansluiting op de dieseltrein naar Altea – Denia (lijn 9, Norte). De volgende stap is het elektrificeren van het gedeelte Benidorm – Altea waardoor deze dieseldienst nog verder kan worden ingekrompen. Bij El Campello werd een grote remise met werkplaats gebouwd. Er wordt nu gewerkt aan een ondergrondse verlenging vanaf Mercado Central naar het RENFE station. Ook in Benidorm moeten er te zijner tijd twee tramlijnen komen.

Barcelona. Op 16.6.2008 werd de korte tramlijn T 6 geopend tussen de eindpunten Estacio de Sant Adria van lijn T 4 en Gorg van lijn T 5. Inmiddels is besloten om de beide tramnetten Trambaix en Trambesós via een bovengronds traject Glories – Francesc Macia met elkaar te verbinden. Hiervoor zijn twee varianten in beeld waaronder een route over de Avinguda Diagonal.

Castelló de la Plana. De spoorgevoerde trolleybuslijn kwam op 25.6.2008 in dienst. Ingezet worden 3 trolleybussen 146 – 148. Spoorvoering wil in dit geval zeggen dat een camera op de bus een onderbroken dubbele witte lijn volgt. De chauffeur kan hierbij met zijn armen over elkaar zitten.

Madrid. De lagevloer Citadis trams 101 – 170 worden als volgt ingezet:

- 101 – 127: op de lijnen ML 2 en ML 3
- 128 – 135 op lijn ML 1
- 136 – 144 doorverkocht aan Parla, rijden daar als 01 – 09
- 145 – 150 opgeslagen
- 151 – 152 uitgeleend aan Murcia
- 153 – 170 opgeslagen

De opgeslagen trams staan in de metrowerkplaats Canillejas en in de beide tramremises in afwachting van uitbreiding van het tramnet. Die uitbreiding betreft een 10 kilometer lange tramlijn Puerta de Hierro – Majadahonda en een 4 ki-

lometer lange lijn in Valdemoro tussen het station en het centrum.

Bij de metro kwam op 11.2.2008 de verlenging Henares – Hospital de Henares (lijn 7) in dienst.

Parla. Correctie op het bericht in HOV/RN 592. De normale reizigersdienst op de gesloten ringlijn ging pas op 21.5.2008 van start. Dit na een eerder gestart proefbedrijf zonder passagiers.

Santa Cruz de Tenerife. In aanleg is de 4 kilometer lange lijn 2 waarvoor, naast medegebruik van de sporen van lijn 1, twee nieuwe gedeelten met een totaal lengte van 2,3 kilometer moet worden aangelegd. In mei 2009 komt lijn 2 in dienst op de route Tincer – La Questa. Er werden 6 Citadis trams nabesteld. Lijn 3 (Sante Maria del Mar – Geneto) moet eind 2011 in dienst komen. Plannen zijn er voor de verlenging van lijn 1 naar het vliegveld en een vierde tramlijn.

Sevilla. Door CAF werden de 17 lagevloer motorrijtuigen 101 – 117 afgeleverd voor het nieuwe trambedrijf Metro Sevilla. Men hoopt in oktober 2008 het eerste ondergrondse gedeelte Cocheras – Nervion in dienst te stellen met later dit jaar de bovengrondse verlenging tot Ciudad Expo. Weer later volgt dan het op viaducten aangelegde traject Cocheras – Montequinto. Van het geleverde materieel verbleef motorrijtuig 112 deze zomer enige tijd in Vélez Málaga. Het reed hier proefritten. Het materieel van Sevilla vertoont sterke gelijkenis met dat van Vélez. De motorrijtuigen 101 – 105 werden in 2007 door CAF teruggenomen en tijdelijk verhuurt aan de Metrocentro, lijn T1, de korte tramlijn in het centrum van de stad. Voor deze lijn T1 ontwikkelt CAF een lagevloertram met batterijvoeding waardoor de bovenleiding in de omgeving van de kathedraal kan verdwijnen. Een prototype wordt in Vélez Málaga getest. Was er eerder sprake van dat bij CAF/Santano voor lijn T1 vijf van deze trams zouden zijn besteld, nu zijn er berichten dat ook andere fabrikanten in beeld zijn.

En voor wie het weten wil: de Metro Sevilla (het woord metro is misleidend) wordt geëxploiteerd door een particulier bedrijf, de Metrocentro (lijn T1) door het gemeentelijke busbedrijf.

Soller. De lokale tramdienst Soller – Port Soller beschikt over een wagenpark van 8 motorwagens en 14 aanhangwagens. Het trammetje verheugt zich in een stijgende populariteit en zit op hoogtij dagen (met extra vervoer van groepen toeristen) aan het maximum van zijn kunnen. Dagen dat vijf tramstellen onderweg zijn, zijn geen uitzondering. Maximaal wordt een vierwagen konvooi geformeerd bestaande uit twee motorwagens met twee daar tussen geplaatste aanhangwagens.

Ons laatste materieel overzicht dateert uit 2004 toen men nog bezig was is eigen beheer vierassige aanhangwagens (uiteraard in historische stijl) te bouwen. Een actueel overzicht.

motorwagens:	
1 – 3	2-assers uit 1929
20 – 24	2-assers, ex Lissabon
	allen gesloten
aanhangwagens:	
5 – 6	2-assers uit 1929, gesloten
8 – 11	2-assers uit 1929, open
1 – 7	4-assers, nieuwbouw
12	4-asser, nieuwbouw

Het materieel uit 1929 is het originele materieel uit het jaar van opening. Van de nieuwbouw aanhangwagens 1 – 7, 12 zijn de 3 en 12 open rijtuigen. De nieuwe 5 en 6 (nummer doublure) worden intern aangeduid als N5, N6.

Valencia. De 30 Flexity Outlook kregen bij de FGV de nummers 4201 – 4230. Hiervan rijden er 11 in Alicante (zie bericht hierboven) en 19 in Valencia (4204, 4206 – 4209,

4215 – 4222, 4224 – 4229). Deze tweerichting wagens kunnen op alle drie tramlijnen worden ingezet.

Van de driedelige metrotreinen 3601 – 3610 werden destijds alleen de 3601 en 3602 gemoderniseerd. De hele serie werd in 2007 buiten dienst gesteld. De 3602 wordt als reserve achter de hand gehouden en één niet gemoderniseerd stel wordt als museumstel bewaard. De rest wordt gesloopt.

Na de aflevering van de vierwagen metrotreinstellen 4301 – 4320 werd bij Vossloh een tweede serie van nog eens 20 stellen besteld. Het is de bedoeling deze stellen later te verlengen tot vijf wagens. Vanaf 2010 zal het wagenpark van de metro uitsluitend uit treinen van de series 3900 en 4300 bestaan. De 40 zesassige gelede motorrijtuigen 3701 – 3740 (type sneltram Utrecht) worden dan door Vossloh gekocht. Deze gaat de wagens moderniseren voor doorverkoop aan nog onbekende derden.

Vélez Málaga. In de afgelopen tijd werd hier materieel getest voor Sevilla (zie bericht Sevilla). In mei 2008 begon men met proefritten op het nieuwe traject vanaf Parque Jurado Lorca tot in het centrum. Hier is het nieuwe eindpunt bij het busstation bij het vroegere station. De 1,3 kilometer lange verlenging is grotendeels in enkelspoor aangelegd en komt binnenkort in dienst.

TSJECHIË

Brno. Men wil bij Skoda nog 6 lagevloertrams type 13T bestellen. Er worden T3 en KT8D5 trams omgebouwd met lagevloer gedeelten waarbij ze een andere typeaanduiding krijgen; resp. Vario LFR.E en KTD8D5RN2. Begin van dit jaar was sinds tijden een RT6N1 (gelede lagevloer zesasser) op straat te zien. Verder dan wat proefritten is het niet gekomen. De 4 motorrijtuigen van dit type staan al langere tijd buiten dienst. Duidelijk een miskoop.

Liberec. De laatste vijf jaar werden 14 normaalspoor T3 Tatra's en 8 meterspoor T3's gemoderniseerd. Een aantal kreeg hierbij een lagevloer middeninstap.

Praag. Eind van dit jaar wordt de aflevering voltooid van de 60 lagevloer Skoda trams type 14T. Aansluitend worden tussen 2009 en 2017 250 motorrijtuigen van het type ForCity, Skoda type 15T, geleverd. Een driedelige eenrichting tram met een lengte van 31,4 meter (breed 2,46 m.) rustend op vier klassieke draaistellen met een 100% lagevloer in het passagiersgedeelte.

De verlenging van metrolijn C kwam op 8.5.2008 in dienst.

TURKIJE

Antalya. Men is begonnen met de aanleg van een 11,1 kilometer lange tramlijn Kepez – Meydan waarvoor CAF 14 lagevloer trams levert. Er komt geen spoorverbinding met de bestaande tramlijn.

Istanboel. Tot nu toe kwamen er uit Keulen 26 motorrijtuigen van het Stadtbahn type 2000: 2004, 2006, 2007, 2010, 2011, 2013 – 2016, 2018 – 2028, 2030, 2034, 2036, 2043, 2047 en 2097. De meeste gingen vanuit Keulen over de weg naar de haven van Passau, werden over de Donau naar Bulgarije verscheept en vandaar verder over de weg naar Istanboel. Een enkel transport is via Rotterdam verscheept en er zijn mogelijk ook enkele trams geheel over de weg vervoerd. In Istanboel worden ze beplakt met blauw/witte folie. Twee rijtuigen worden aan de A kant aan elkaar gekoppeld waarbij de koppeling aan de B zijde wordt verwijderd. Begin juni 2008 waren zo 20 van de 26 ex Keulenaren in dienst met een aangepast wagennummer. Van het Keulse nummer vervalt de 0, zo werd de 2004 > 204, de 2006 > 206, enz. De bestelling van 30 lagevloer Citadis trams werd verhoogd tot 36 stuks. Deze zijn bestemd voor

lijn T1. Dit materieel is bij Alstom in Polen in productie. Mogelijk wordt al in 2008 de eerste tram afgeleverd. Door Rotem werden tot nu toe 6 hogevloer zesassige gelede motorrijtuigen afgeleverd. Ze werden nog niet in dienst gesteld wegens problemen met de elektrische installatie. Nog 4 van deze trams staan er klaar in een door Rotem overgenomen vroegere spoorwegwerkplaats in Adapazari (150 kilometer vanaf Istanboel) waar dit materieel gebouwd wordt.

Op 29.10.2008 wordt metrolijn 2 aan beide zijden verlengd. Vanaf 4. Levent naar Ayazaga en vanaf Taksim tot Sishane. Vanaf Sishane wordt de lijn met een brug over de Gouden Hoorn verder verlengd tot Yenikapi, maar dan zijn we al gauw drie jaar verder.

VENEZUELA

Maracaibo. Op 21.4.2008 werd de metro verlengd vanaf Libertador tot Sabaneta.

VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN

Doebai. Alstom zit in een combinatie die hier een tramlijn gaat aanleggen. Een eerste gedeelte met een lengte van 10 kilometer komt in 2011 in dienst waarvoor 11 Citadis 402 lagevloer motorrijtuigen worden geleverd. In een volgende fase worden nog eens 4 kilometer tramlijn aangelegd en 14 trams geleverd. Uniek is dat de tramlijn volledig wordt uitgerust met het ondergrondse stroomrail systeem APS, dat destijds als eerste in Bordeaux werd toegepast. Ook worden alle halten gesloten uitgevoerd met airco en deuren langs de perrons die pas opengaan als een tram is gestopt.

Met de eerste twee afgeleverde metrotreinen worden proefritten gereden op een gedeelte van de nieuwe metrolijn. De vijfdelige treinstellen hebben afdelingen 1^{ste} en 2^e klas en voor vrouwen.

De exploitatie van tram en metro komen in handen van het Britse bedrijf Serco.

VIETNAM

Ho Chi Minh Stad. In het vroegere Saigon werd in maart 2008 een officieel begin gemaakt met de aanleg van een 19,7 kilometer lange metrolijn. De geplande opening is in 2013.

ZUID-KOREA

Pusan. Begin van dit jaar werd metrolijn 2 met ruim 7 kilometer verlengd vanaf Hopo naar Yangsan.

ZWITSERLAND

Basel-SBB. Toevoeging bericht HOV/RN 596. In december 2008 komt ook het nieuwe station Rheinfelden Augarten (lijn S1) in gebruik.

Bern. Vanaf december 2010 wordt lijn 5 samengevoegd met RBS lijn G (Bern, Zytglogge – Worb) waardoor een doorgaande lijn Fischermätteli – Worb ontstaat. De concessie voor deze lijn komt in handen van Bernmobil, de exploitatie wordt uitgevoerd door de RBS die ook eigenaar blijft van de lijn naar Worb. Ingezet worden de met een lagevloer deel te verlengen RBS motorrijtuigen 81 - 89 en 8 aan te passen trams van Bernmobil.

Bern-BLS. S-Bahn Bern. Bij de fusie van de BLS met de RM bracht Regionalverkehr Mittelland 13 door Stadler in 2003/2004 gebouwde gelede GTW motorrijtuigen in. Het betrof 6 tweedelige GTW 6 rijtuigen RABe 526.260 – 265 en 7 driedelige GTW 8 rijtuigen RABe 526.280 – 286. De BLS heeft nu besloten om de tweedelige motorrijtuigen bij Stad-

ler met één deel te laten verlengen om zo over 13 identieke rijtuigen te beschikken. Per 14.12.2008 wordt het lijnnet gewijzigd. Enkele lijncijfers verdwijnen. Tussen Thurnen en Kaufdorf en tussen Ins en Fanelwald werd een tweede spoor in gebruik genomen.

Bern-RBS. Regionalverkehr Bern – Solothurn. Lijn G: zie bericht Bern.

De opdracht voor de levering van 9 lagevloer tussenbakken voor inbouw in de Be4/8 motorrijtuigen 81 – 89 ging naar Stadler. Vanaf 2010 zijn dit dan 40 meter lange trams type Be4/10.

Zürich. Met het oog op het EK Voetbal 2008 werden enkele Mirage tramstellen gereactiveerd en vanaf 6.6.2008 t/m 17.6.2008 weer in dienst gesteld op de lijnen 2, 8 en E.

Zürich-SBB. S-Bahn Zürich. Bij Stadler werden 50 (+ 100 optie) dubbeldek treinstellen besteld met een lengte van 150 meter. Er kunnen 1694 passagiers mee worden vervoerd. Ze worden geleverd vanaf 2011 en zijn koppelbaar met eerder geleverde stellen. Bij Siemens en Bombardier werden 113 + 8 dubbeldek 2^e klas lagevloer tussenrijtuigen besteld. Deze worden vanaf 2011 geplaatst in de eerste generatie S-Bahn treinstellen. De hierdoor vrijkomende oude tussenrijtuigen worden geformeerd in spitsstellen. Van deze bestelling gaan 8 rijtuigen naar de Sihltal-Zürich-Uetliberg Bahn (voor lijn S4). Om het lagevloer materieel effectief in te zetten moet nog wel een groot aantal perrons worden aangepast. Dit alles houdt verband met wettelijke bepalingen betreffende de toegankelijkheid door mindervalide vanaf 2014.

Zürich-SZU. Zie bericht Zürich-SBB.

INGEZONDEN BERICHT

Uw item in het augustusnummer over de trams in Sintra is niet helemaal juist. De voormalige trams uit Lissabon nrs 615 en 703 bevinden zich weliswaar in Sintra, maar behoren niet tot het wagenpark. De 703 is eigendom van de APAC (een soort Portugese NVBS) en de 615 is eigendom van een privé persoon: Paulo Marques. Behalve de 615 bezit Paulo nog ongeveer zes andere trams uit Lissabon, maar die bevinden zich op een terrein ten zuiden van Lissabon. Verder schrijft U, dat enkele wagens rijp zijn voor de sloop. Dat is echter niet de bedoeling. Uiteindelijk moeten alle wagens worden hersteld, maar ook in Sintra zijn de financiële bronnen niet onbepaald. Bovendien moet een groot deel van de lijn worden opgeknapt en zijn er ook plannen om de lijn te verlengen naar het station en mogelijk ook weer Sintravilla. Aangezien de tram eigendom is van de Camara Municipal (gemeente) is het daar waar besloten wordt hoeveel geld wanneer aan wat wordt uitgegeven.

Het wagenpark is nu als volgt:

Open motorwagens 1, 6, & 7, gebouwd door Brill in 1903, dienstvaardig.

Gesloten motorwagen 3, gebouwd door Brill in 1903, dienstvaardig.

Gesloten motorwagen 4, gebouwd door Sintra met hulp van medewerkers van Carris in de 40'er jaren, dienstvaardig. Gesloten motorwagens 2 & 5 gebouwd door Sintra met hulp van medewerkers van Carris in de 40'er jaren, niet dienstvaardig.

Open bijwagens 9, 11, 12, 13, & 14. gebouwd door Brill in 1903. De 9 is dienstvaardig. De wagenbak van de 14 was waarschijnlijk oorspronkelijk in gebruik als motorwagen. Gesloten bijwagens 8 & 10, gebouwd door Brill in 1903, niet dienstvaardig. De 10 wordt opgeknapt.

Gesloten wagenbak zonder truck welke oorspronkelijk in gebruik was als motorwagen.

Gesloten motorwagen 100 afkomstig uit Lissabon. De wagen is nog niet dienstvaardig.

De Sintra-Atlantico is in 1904 begonnen met 4 open en 3 gesloten motorwagens alsmede 4 open en 2 gesloten bijwagens, allen afkomstig van Brill.

Het overzicht boven toont, dat alle acht open wagenbakken nog altijd bestaan. Van de vijf gesloten wagenbakken geleverd door Brill zijn er nog vier aanwezig, namelijk die van de beide bijwagens en twee van de drie motorwagens. Tenslotte bevinden zich in Ribeira een diesel locomotief, een gesloten goederenwagen, een "grote" open goederenwagen, een "kleine" open goederenwagen, een platte wagen, een bovenleiding montage wagen en een tweetal Brill 21E trucks afkomstig uit Coimbra.

Toen ik in Juli in Sintra was, was er nog maar een bestuurder beschikbaar, zodat behalve de slechte toestand van de baan er nog een reden was om slechts een beperkte dienst te rijden. Wel waren er een viertal nieuwe bestuurders in opleiding en hoopte men in de loop van augustus de baan provisorisch te hebben hersteld, zodat de dienst naar Praia das Maças weer kon worden hersteld. *Ernst Kers*

SPORWEGEN BUITENLAND

Weer brand in de Kanaaltunnel

De Franse autoriteiten hebben op 11 september de 50 kilometer lange Kanaaltunnel tussen Frankrijk en Groot-Brittannië gesloten, nadat er brand was uitgebroken op een autotrein.

De Franse brandweer evacueerde 32 passagiers, voornamelijk vrachtwagenchauffeurs, die in de autotrein zaten. Veertien mensen raakten lichtgewond. Zes van hen hadden ademhalingsmoeilijkheden.

De trein kwam vanuit het Britse Folkstone en was op weg naar Frankrijk. Op 11 kilometer afstand van het Franse Calais werd de brand ontdekt. De oorzaak van de brand is nog niet duidelijk. Volgens de Franse autoriteiten was een remsysteem van een vrachtwagen oververhit geraakt, waardoor een band vlam vatte. Vervolgens zou het vuur zijn overgeslagen naar twee andere trucks.

Deze lezing bevreemt ons, omdat de vrachtwagens stil staan op de trein en ook lijkt het vreemd dat na 30 km tunnel pas brand ontstaat in een vrachtwagen die dan al geruime tijd stil stond.

Volgens de BBC was een vrachtwagen met chemicaliën gekanteld, waarna er brand uitbrak. The Guardian berichtte dat dit de ergste kanaaltunnelbrand tot op heden is. Volgens sommige bronnen kan het nog "weken of maanden" duren vooraleer het treinverkeer weer volledig normaal zal verlopen.

Op vrijdagavond 12 september werd de tunnel weer opengesteld voor goederentreinen. Zaterdagochtend de 13^e werd op beperkte schaal het passagiersvervoer hervat. Al het verkeer rijdt door één tunnel, die niet beschadigd werd bij de brand.

Het is sinds de opening van de Eurotunnel in 1994 de derde tunnelbrand. In 1996 was er ook brand uitgebroken op een trein met vrachtwagens. Toen raakten zeker acht mensen gewond. In totaal zijn er zeker vijf incidenten geweest in de tunnel.

BELGIË

NMBS stapt in Carex

De Belgische spoorwegmaatschappij NMBS beslist deze maand om mee in het Carex-project te stappen.

Het is de bedoeling om met snelle vrachttreinen 's nachts de hogesnelheidslijnen te gaan gebruiken voor het vervoer van expres- en andere lading. Het overheidsbedrijf zal meer dan waarschijnlijk via de spoorbeheerder Infrabel in de Belgische Carex-structuur stappen.

Het eerste Belgische Carex-station komt op de Waalse luchthaven van Luik met TNT als belangrijke gebruiker. Samen met TNT ijvert vooral Fedex voor de uitbouw van een spoornetwerk voor expresvervoer. Tot zover hebben al vijf luchthavens besloten om mee te doen: behalve Luik zijn dat Parijs, Lyon, Schiphol en Londen. Zij worden de eerste partners van het nog op te richten 'Eurocarex'.

In een tweede fase is het de bedoeling dat ook Bordeaux en Keulen en/of Frankfurt aangesloten worden. Op langere termijn zouden ook Barcelona (via Perpignan), Madrid, Milaan en Berlijn bij het netwerk komen.

Zowel Siemens als Alstom legt op dit ogenblik de laatste hand aan een ontwerp en de offertes van een vracht-HST die 300 km per uur rijdt en waarvan de wagons de vorm van een vliegtuigromp krijgen omdat ze dezelfde luchtvrachtcontainers zullen vervoeren. De eerste Carex-trein zou in 2012 operationeel moeten zijn. www.railcargo.nl

Museumbewaarplaats Leuven wordt ontruimd.

De museumbewaarplaats van de NMBS wordt leeggehaald. Het waardevolle spoorwegmateriaal verhuist naar Schaarbeek. De verhuizing maakt de baan vrij voor de aanleg van een pendelaarsparking op Leuven-Noord. Groen!-gemeenteraadslid Frans Dumont hoopt dat de NMBS Leuven één locomotief laat houden.

De loodsen en de terreinen van de zogenaamde museumbewaarplaats van de NMBS op Leuven-Noord is al jaren bedreigd. De gigantische hallen bieden onderdak aan waardevolle voorbeelden van het Belgische spoorverleden. Het gaat om diesel- en stoomlocomotieven, goederenwagons, kranen, koelwagens en zelfs de wagons waarop de koetsen van koning Leopold II werden vervoerd.

Het stadsbestuur en de NMBS willen koste wat kost een pendelaarsparking voor 2.500 wagons bouwen op de site. Die zou er moeten staan tegen 2012. De plannen zijn niet naar de zin van de Werkgroep Spoorwegmuseum, die er al dertig jaar voor ijvert dat de museumbewaarplaats gewoon blijft waar ze is. Lange tijd leek die hoop gerechtvaardigd, want de NMBS slaagde er maar niet in om een definitieve vestigingsplaats te vinden voor haar rijke spoorwegpatrimonium in de vorm van een nationaal spoorwegmuseum. Nu is de knoop toch doorgeslagen.

'Het Nationaal Spoorwegmuseum komt in Schaarbeek', zegt Lieven De Pauw van de NMBS Holding. 'Bedoeling is om ten laatste in 2010 met de bouw te starten. Wanneer het museum klaar zal zijn, is voorlopig nog niet duidelijk.' Frans Dumont, gemeenteraadslid voor Groen!, betreurt dat het Leuvense stadsbestuur niet meer inspanningen heeft gedaan om het spoorwegmateriaal in Leuven te verankeren. Volgens hem is niet alleen de collectie, maar ook de site, met een werkende draaischijf voor treinen, een waterzuil in perfecte staat en een bunker waarin het spoorwegpersoneel tijdens de Tweede Wereldoorlog schuilde, bijzonder waardevol.

'Maar het stadsbestuur is de rijke verzameling liever kwijt dan rijk door haar obsessie voor die parking', zegt hij zuchtend. Als 'troostprijs' vraagt Dumont aan de NMBS dat een antieke industriële locomotief van het merk Deutz, die in 1986 door de fabrieken Rémy in Wijgmaal aan de NMBS werd geschonken, in Leuven kan blijven. 'Het zou een mooi gebaar van de NMBS zijn als deze lo-

comotief in Leuven kon blijven als een herinnering aan de vele jaren dat Leuven de rijke verzameling aan locomotieven, rijtuigen, wagons en machines van de NMBS mocht herbergen. Deze locomotief kan als blikvanger opgesteld worden in het kleine geklasseerde gebouwtje van de Schenck-weegbrug op de voormalige site van de Centrale Werkplaatsen Leuven', zegt hij.

De Leuvense cultuurschepen Denise Vandevoot (SP.A) noemt het voorstel van Dumont 'erg constructief'. 'Daarom zullen onze diensten zeker bekijken wat de mogelijkheden zijn', zegt ze. Ook het voorstel van Dumont om aan de gevel van Hal 9 van de Centrale Werkplaatsen een grote foto van de vroegere spoorweggebonden activiteiten in de hal te hangen, kan ook bijval van het stadsbestuur rekenen.

Bij de NMBS Holding hebben ze nog geen officiële vraag ontvangen. 'Maar als die vraag binnenkort gesteld wordt, kan daar zeker en vast over gepraat worden', besluit Lieven De Pauw.

www.nieuwsblad.be

DUITSLAND

Beursgang

- De datum voor de beursgang van DB-Mobility Logistics is vooralsnog vastgesteld op 27 oktober. Voorintekening op de aandelen-emissie kan tussen 13 en 24 oktober.
- *Bahnchef* Mehdorn is inmiddels begonnen aan een *Roadshow* om potentiële beleggers te interesseren voor de beursgang, naar eigen zeggen is er veel belangstelling. De rondreis bracht hem onder meer in het Midden-Oosten en Azië, zodat de term *Airshow* wellicht beter van toepassing is.
- De medewerkers van DB krijgen bij de beursgang een voorkeursbehandeling. Wanneer zij zich voor 5 september aanmeldden konden zij op een aandelenpakketje van € 337,50 een korting van € 135 krijgen.
- Het ontwerp voor de *Leistungs- und Finanzierungs Vereinbarung*, het contract waarin het beheer en onderhoud van het spoorwegnet wordt geregeld, oogst intussen brede kritiek. Met name de deelstaten zijn van mening dat DB Netze tegenover de jaarlijkse bijdrage van € 2,5 miljard te weinig verplichtingen krijgt. Men vreest dat vooral de regionale spoorlijnen die niet door DB worden bereden (nog verder) verwaarloosd zullen worden. De belangenvertegenwoordigers van de private goederenvervoerders verwachten hetzelfde.
- Vakbond GDL heeft aangekondigd een rechtszaak te starten tegen DB-ML. Daarbij gaat het om de vraag welke mate van medebeslissingsrecht de werknemers via de ondernemingsraad van het nieuwe bedrijf krijgen. DB-ML is een kleine holdingmaatschappij waarin het eigendom van DB Fernverkehr, DB Regio en DB Schenker is ondergebracht, zodat mensen van de werkvloer niet in de ondernemingsraad kunnen komen. GDL wil dit via de rechter alsnog afdwingen, maar maakt daarbij vermoedelijk weinig kans.

Overig nieuws uit DB en politiek

Halfjaarcijfers

DB presenteerde haar laatste halfjaarcijfers voor de beursgang. Voor het eerst werd daarbij onderscheid gemaakt naar het DB-concern en DB Mobility Logistics, het bedrijfs-onderdeel dat voor 24,9% naar de beurs wordt gebracht. De omzet van DB-ML steeg met 6,8% naar € 16,2 miljard. Een deel van die groei komt voor rekening van aangekochte bedrijfsonderdelen; zonder die "gekochte" omzet blijkt de groei een stuk bescheidener te zijn, namelijk 3,1%. De schulden daalden met € 329 miljoen.

Alle onderdelen van DB-ML droegen bij aan de groei. Het aantal reizigers nam met ruim 3% toe tot 941 miljoen, ofwel 5,2 miljoen per dag. Het aantal reizigerskilometers groeide

slechts met 1,81%, wat voor een deel toe te schrijven is aan het verlies van vervoercontracten door DB Regio. Het langeafstandsvervoer deed het met 2,6% meer reizigers wat beter. Diverse tariefacties, zoals de *FanBahnCard*, droegen bij aan de groei. Ook het internationale reizigersvervoer groeide sterk, met name op de nieuwe ICE-verbindingen naar Kopenhagen, Wenen en Parijs.

Het goederenvervoer nam zeer sterk toe, wat overigens voor een belangrijk deel toe te schrijven is aan het meerekenen van de resultaten van de nieuwe DB-dochter EWS. De groei bedroeg 18,7% in tonkilometers en 25,6% in tonnage. De omzet van DB Schenker Rail groeide met 37% naar € 2,4 miljard, hetgeen eveneens voor een belangrijk deel toe te schrijven is aan het EWS-effect.

Hoewel deze cijfers mooi klinken moet echter een kritische kanttekening worden geplaatst. Door de sterke stijging van de brandstofprijzen heeft het spoorvervoer in heel Europa de wind mee, zodat het vervoer als het ware vanzelf groeit. De door DB gerealiseerde groei in zowel reizigers- als goederenvervoer is lager dan de toename van de mobiliteit, waardoor in feite marktaandeel werd verloren. De concurrenten van DB doen het zowel in reizigers- als goederenvervoer vaak aanmerkelijk beter.

Tarieven

Ondanks de goede halfjaarcijfers kondigde DB aan de tarieven met ingang van 14 december met gemiddeld 3,9% te verhogen. Als belangrijkste reden voor die toename wordt de sterke stijging van loonkosten en energieprijzen genoemd. Als pleister op de wonde wordt een aantal tariefacties voortgezet. Zo wordt het aantal beschikbare *Dauer-Spezial*-kaartjes in 2009 verdubbeld en komt er voor € 49,- een variant voor de 1^e klasse. Hier staat tegenover dat de populaire *Ländertickets* een euro duurder worden, het *Schönes Wochenende* stijgt 2 euro in prijs.

De grote klapper schuilt echter in de kleine lettertjes, want DB kondigde tevens aan de lokettoeslagen te verhogen en uit te breiden. De lokettoeslag gaat voor gewone kaartjes € 2,50 bedragen en voor speciale kaartjes zoals *Ländertickets*, *Dauer-Spezial* en *Schönes Wochenende* zelfs € 5,- ! DB probeerde deze ronduit klantvriendelijke maatregel te rechtvaardigen door te stellen dat 60% van de kaartjes inmiddels door automaten of via internet verkocht wordt. Zonder toeslag zou het financieel niet mogelijk zijn de loketten op 400 stations te handhaven. Desondanks oogstten de plannen een storm van kritiek bij zowel reizigers-(organisaties) als bij alle politieke partijen. De liberale FDP sprak zelfs van misbruik van de monopolie-positie die DB feitelijk nog altijd heeft. Ook de deelstaten zijn mordicus tegen en bezinnen zich onder aanvoering van Sachsen-Anhalt op mogelijkheden om de plannen tegen te houden. Met succes: op 13 september vernamen wij dat de toeslag van de baan is.

Corruptie

De afgelopen maand stond DB meerdere malen in het middelpunt van corruptie-praktijken. Een bedrijf dat spoorwegveiligheidsdiensten aanbiedt kocht een drietal medewerkers van **DB-Netze** om en haalde zo tegen een veel te hoge prijs opdrachten binnen. In totaal werd DB hierdoor voor een half miljoen euro benadeeld. De rechter doet in september uitspraak tegen de vijf verdachten.

De boekhouding van **Schenker België NV** bleek bij een controle volstrekt niet te kloppen. Op basis van eerste naspeuringen verwacht men een bedrag van 40 tot 50 miljoen kwijt te zijn, hetgeen op een jaarlijkse omzet van 240 miljoen veel te noemen is. Hoewel de berichten pas begin augustus in de pers opdoken en de onderzoeken nog gaande zijn, gaf DB aan de gevolgen van de onjuistheden (malversatie is

nog niet bewezen, maar wel waarschijnlijk) al in de halfjaarcijfers te hebben verwerkt.

Begin september maakte het openbaar ministerie in **Darmstadt** bekend een onderzoek te zijn gestart tegen drie leidinggevendenden bij DB Regio en twee hoge ambtenaren van de deelregering in Darmstadt. De ambtenaren zouden zijn omgekocht om voor DB Regio gunstige besluiten voor te bereiden. Op die manier zou toestemming voor tariefstijgingen en een soepele instemming met bouwbesluiten gekocht zijn. De betrokken ambtenaren zouden sinds 2001 door DB Regio zijn "betaald" met een jaarabonnement eerste klasse ter waarde van € 5.900,-. Hoewel het naar de ervaring van uw redacteur wat onwaarschijnlijk is dat hoge ambtenaren zich voor zo'n laag bedrag laten omkopen –de financiële belangen van DB bedragen immers een veelvoud van het veronderstelde omkopingsbedrag– werd de zaak breed uitgemeten, met als gevolg dat uiteindelijk zelfs de landelijke politiek eiste dat de onderste steen boven zou komen. DB zegde bereidwillig alle medewerking toe; vermoedelijk worden de betrokkenen –schuldig of niet– geslachtofferd. Overigens bekruip uw redacteur het gevoel dat de 1^e klasse NS-jaarkaart (€ 5.350,-) vergeleken met haar Duitse evenknie erg duur is.

Overig nieuws

- DB heeft aangekondigd in te schrijven op de exploitatie van de **Tunnelbana Stockholm** (het metronet). Namens DB zal S-Bahn Berlin de aanbidding opstellen en –bij winst– de exploitatie op zich nemen.
- Begin september bevestigde DB officieel haar interesse in de overname van het Poolse **CTL Logistics** en van het Roemeense **Romtrans**. CTL werd vorig jaar verkocht aan het Britse Bridgepoint, een *private equity* fonds.
- Tot slot heeft DB volgens de *Financial Times Deutschland* interesse in de overname van het toerisme- en scheepvaartconcern **Hapag Lloyd**. De belangstelling geldt vooral de rederij, die zeer actief is in het containervervoer.
- Met de regering van **Qatar** heeft DB afspraken gemaakt over samenwerking bij de ontwikkeling en aanleg van een spoorwegnet in de bijna 1 miljoen inwoners tellende golfstaat. Het aan te leggen spoorwegnet is zowel bedoeld voor reizigers- als goederenvervoer; mogelijk komt er ook een hogesnelheidslijn naar Bahrein. Alsof dat nog niet genoeg is zal DB ook ondersteuning leveren bij de ontwikkeling en aanleg van een lokaal openbaar vervoersysteem in de hoofdstad Doha.
- Wolfgang Schäuble, de minister van binnenlandse zaken, heeft aan de bel getrokken over de **huurprijs** die de politie moet betalen voor het gebruik van ruimten in de stations. DB Station & Service verlangt voor de **politiepost** in Berlin Hbf een huurprijs van € 39,50 per vierkante meter; de rekenkamer kwam op een prijs van € 10,37. De Minister heeft de politie nu verboden huurcontracten met DB af te sluiten. Daar schiet natuurlijk niemand iets mee op, maar te vrezen is dat DB liever in de eigen voet schiet (minder toezicht op stations) dan bakzeil haalt (huurprijs verlagen). De vergelijking met NS-stations dringt zich ook hier op.
- Tot slot nog een aardig bericht over de abonnementenservice van DB. Een journaliste wilde voor haar hond een **Kinder-BahnCard** aanvragen, vulde de hiervoor benodigde formulieren in en stuurde deze met de verplichte foto aan DB. DB stuurde op naam van de hond vervolgens een brief met de vraag om een kopie van het identiteitsbewijs toe te sturen. Na ontvangst daarvan ontdekte DB dat het om een hond ging (de eerder toegestuurde foto gaf kennelijk onvoldoende aanleiding tot dat vermoeden) en wees de aanvraag af. Belangrijkste argument van DB: de hond kan de post van DB niet lezen! De hond is inmiddels in verschillende TV-

programma's te gast geweest en heeft ook een eigen website: www.hundebahncard.de.

Onregelmatigheden

- Ondanks diverse onderzoeken is men er nog altijd niet in geslaagd om een verklaring voor de **asbreuk** bij een **ICE3**-treinstel in Köln Hbf te vinden (zie pag. 220). Om die reden handhaaft het Eisenbahn Bundesamt (EBA) de verplichte verkorte inspectietermijn van 60.000 kilometer. Gevolg is dat de inzetbaarheid van ICE3-treinstellen flink vermindert, waardoor men nu een TGV-treinstel heeft gehuurd voor de dienst Frankfurt – Parijs. Tevens worden vanaf oktober enkele ICE-verbindingen geschrapt. DB-chef Mehdorn heeft inmiddels schriftelijk bij Minister Tiefensee zijn beklag gedaan over de buitensporige eisen van het EBA.
- Een stel zogenaamde spoorweghobbyisten dacht een bijzonder mooie foto te kunnen maken door in het spoor te gaan staan. De machinist van een *RegionalExpress* moest daardoor een noodstop maken; de fotografen gingen er als een haas met hun auto vandoor. Aan de hand van het ken-teken werden zij snel opgespoord; ze mogen zich binnenkort voor de rechter verantwoorden.
- Een bizar ongeval deed zich op 20 augustus voor in Wülfrath-Aprath. Een 16-jarig meisje kwam onder stroom te staan toen zij uit de trein stapte en kwam met verlamningsverschijnselen in het ziekenhuis terecht; gelukkig kon zij na een dag weer naar huis. Het openbaar ministerie nam de trein in beslag ten behoeve van technisch onderzoek.

Regionaal reizigersvervoer

Schleswig-Holstein & Hamburg

- De **NEG-Niebüll** heeft tijdelijk een treinstel serie 628/629 van de Hessische Landesbahn gehuurd als vervanging van het eigen motorrijtuig T4, dat een revisie ondergaat. De keuze is op het HLB-treinstel gevallen omdat dit één van de weinige treinstellen is dat over klassiek stoot- en trekwerk beschikt om IC-wagens te kunnen trekken.
- De naamgeving van het in december in gebruik te nemen **S-Bahn** station bij het **Hamburgse** vliegveld leidde na de symbolische onthulling het eerste naambord tot forse discussies. Taalpuristen willen dat het station Hamburg Flughafen gaat heten in plaats van het nu geplande Hamburg Airport. Voor niet-Duitstaligen acht men een vliegtuig-symbool voldoende.

Bremen & Niedersachsen

- De deelstaat Niedersachsen heeft een uitvraag gedaan voor de exploitatie van de treindienst Bremerhaven Hbf – Bremervörde – Buxtehude. Deze dienst wordt thans door de **EVB** uitgevoerd. De gestelde eisen (3-jarig contract, startdatum december 2008 en 5 eigen treinstellen nodig) wijzen erop dat dat zo zal blijven.
- Op 1 september ontspoorde kort voor het station van Stade een wagon van een **metronom**. Er waren geen slachtoffers.

Mecklenburg-Vorpommern

- Het 1,4 kilometer lange nieuwbouwtroject van de **Use-domer Bäderbahn** naar het Poolse Swinoujscie (Swinemünde) zal op 20 september officieel in gebruik worden genomen (zie pag. 203).

Berlin & Brandenburg

- Tussen 5 en 16 augustus deed zich een langdurige wisselstoring voor bij de **S-Bahn Berlin**. Door een defect wissel in station Griebnitzsee moest op het traject Wannsee – Potsdam van lijn S7 de dienst worden beperkt. Reizigersorganisaties bekritiseerden de slechte informatievoorziening, bestaande uit lukraak opgehangen A4-tjes. In de nacht van 15 op 16 augustus werd het wissel hersteld.

▪ De Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (**ODEG**) heeft de DB-werkplaats in Görlitz overgenomen. Hier wordt het materieel gestationeerd dat vanaf december wordt ingezet op de vanaf dat moment in exploitatie te nemen lijnen Zittau-Cottbus, Görlitz-Hoyerswerda, Forst-Cottbus en Görlitz-Bischofswerda.

Sachsen

▪ In het mededelingenblad van de EU werd op 11 augustus de aanbesteding van de **S-Bahn Mitteldeutschland**. Dit is het nieuwe S-Bahnnet dat na ingebruikname van de City-tunnel Leipzig in bedrijf komt. Het omvat de volgende lijnen:

- S1** Leipzig-Militzter Allee – City-Tunnel Leipzig – Leipzig-Stötteritz – Wurzen;
- S2** Bitterfeld – Delitzsch – City-Tunnel Leipzig – Gaschwitz;
- S3** Halle-Nietleben – Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – City-Tunnel Leipzig – Leipzig-Stötteritz – Wurzen – Oschatz;
- S4** Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – City-Tunnel Leipzig – Borna (bei Leipzig) – Geithain;
- S5** Flughafen Leipzig/Halle – City-Tunnel Leipzig – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf;
- S5X** Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – City-Tunnel Leipzig – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf.

Het netwerk met een omvang van 9 miljoen treinkilometer per jaar moet eind 2011 in dienst komen. Gelet op de grote omvang van het vervoercontract verwachten de opdrachtgevers grote belangstelling van de vervoerders.

▪ Als gevolg van de vertraagde ingebruikname van de Leipziger tunnel moeten alle treindiensten in de regio voor een korte periode opnieuw worden aanbesteed. Een deel van het vervoer was al eerder aan Veolia gegund (zie pag. 174); het resterende deel werd voor de periode eind 2009 – eind 2011 onderhands gegund aan DB Regio, waardoor er materieel gezien niets verandert. Het gaat hierbij om de lijnen **RE8** (Leipzig – Altenburg – Zwickau), **RE11** (Leipzig – Eilenburg – Torgau – Hoyerswerda), **RE16** (Leipzig – Werdau – Plauen – Hof/Bad Brambach), **RB54/57** (basisdienst) (Leipzig – Dessau; Leipzig – Wittenberg), **RB130** (Leipzig – Gaschwitz – Altenburg – Zwickau), **S1** (Leipzig Hbf – Leipzig Militzter Allee), **S10** (Leipzig – Halle) en **S11** (alleen 's nachts in de weekends) (Leipzig – Wurzen).

▪ **Arriva**, het moederbedrijf van onder meer de **Vogtlandbahn**, **Prignitzer Eisenbahn** en **Länderbahn**, heeft een eigen website geopend met als adres www.arriva.de.

▪ Het herstel van de in 2002 bij overstromingen zwaar beschadigde **Weißeritztalbahn** begint te vorderen. Het eerste 15 kilometer lange traject Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde zal waarschijnlijk in december weer in gebruik worden genomen. De deelstaat Sachsen heeft hier zes dagelijkse treinen besteld. De voorbereiding voor het herstel van de resterende 11 kilometer naar Kurort Kipsdorf is zo goed als rond; zodra de formele bestelling van de treindienst een feit is kan ook hier de lijn worden hersteld, wat net als bij het eerste deel grotendeels op een integrale herbouw neer zal komen.

Rheinland-Pfalz

▪ De reactivering van het in Rheinland-Pfalz gelegen deel van de **Aartalbahn** Diez – Zollhaus (- Wiesbaden) is een stap dichterbij gekomen. Uit de in Duitsland verplichte maatschappelijke kosten-baten-analyse bleek dat de reactivering lonend is. Men gaat nu uit van een ingebruikname in december 2014; de laatste reizigerstrein werd in 1986 uitgezwaaid.

▪ De voor **transregio** bestemde elektrische treinstellen type Desiro MainLine (*Baureihe* 460) werden in augustus beproefd tussen Köln en Mainz.

Hessen:

▪ Het Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) heeft de aanbesteding van het netwerk **Mittelhessen** gepubliceerd. Dit net omvat de lijnen SE30/40 Frankfurt Main Hbf – Gießen (splitsen/combineren) – Treysa / Dillenburg en RB33 Hanau – Friedberg – Gießen. Het 12-jarige contract gaat eind 2011 in; voor de exploitatie zijn volgens RMV 34 elektrische treinstellen nodig.

Bayern

▪ Bij de **Regentalbahn** werd op 20 augustus gestaakt. Vakbond Transnet had hiertoe opgeroepen om de vastgelopen CAO-onderhandelingen onder druk te zetten.

▪ Een aantal treinen van de Arriva Länderbahn Express (**ALEX**) is op het traject München – Lindau uitgebreid met een extra wagon voor het vervoer van fietsen en bagage.

▪ In de weekenden van 6/7 en 13/14 september was de dienst op de *Stammstrecke* van de **S-Bahn München** sterk ingekrompen wegens het aanbrengen van brandveiligheidssystemen. Alleen lijn S8 reed op één spoor door de tunnel. Reizigers werden verwezen naar tram en metro.

▪ Veolia-dochter **Bayerische Regiobahn** presenteert op 11 oktober haar nieuwe Lint41-treinstellen voor de exploitatie van het *Dieselnetz Augsburg* aan den volke tijdens een *Bahnhofsfest* in Aichach.

Goederenvervoer

Omvang goederenvervoer

Het *Statistisches Bundesamt* heeft de vervoercijfers over het eerste halfjaar van 2008 bekend gemaakt. Het goederenvervoer per trein steeg met 9,7 naar 189,9 miljoen ton (+5,4%). De vervoerprestatie nam met 3,7% toe tot 59,7 miljard tonkilometer; de gemiddelde transportafstand daalde van 320 naar 315 kilometer. De belangrijkste groeiers waren erts en metaalafval (21,7%), overige voedingsmiddelen (13,5%), gecombineerd vervoer (13,4%) en containers (13,2%). De cijfers waren voor *Allianz pro Schiene* aanleiding om nogmaals te pleiten voor uitbreiding van de capaciteit van het spoorwegnet, want "steeds meer goederen moeten over een steeds kleiner netwerk vervoerd worden".

DB Schenker

▪ DB-Schenker gaat samen met dochteronderneming Euro Cargo Rail mineraalwater vervoeren van Volvic (Frankrijk) naar Hockenheim (bij de racebaan). ECR rijdt de treinen naar Saarbrücken waar Railion de trein over neemt. In eerste instantie worden wekelijks 40 vrachtwagenladingen per trein vervoerd; dit moet groeien naar 80.

Private vervoerders

▪ **Veolia**-loc 185-CL-001 is in een nieuwe blauw-rode jas op de baan verschenen. Dit is geen nieuwe huisstijl maar reclame voor Stahlwerke Mannheim, een goede klant van Veolia.

▪ **Rent-a-Rail** Eisenbahn-Service heeft drie locomotieven besteld. Het gaat om twee Alstom-locomotieven serie 214, die zullen ontstaan uit de modernisering van de 212 161 en 212 152 (eerder west-V100-en Baureihe 212). Daarnaast ontvangt RAR nog in september een G1206 van Vossloh.

▪ Dat de spoorbruggen in het Hamburgse havengebied in een niet al te beste toestand verkeren was al langere tijd bekend. Zo is de Kattwyckbrücke nog altijd buiten bedrijf (zie pag. 152). Inmiddels blijkt ook de **Niedernfelder Brücke**, die de toegang vormt tot het Hafenbahnhof Süd, dusdanig bouwvallig te zijn dat de aslast moest worden beperkt tot

20 ton. Al eerder was een snelheidsbeperking van 10 km/h ingevoerd. In 2009 wil men de brug vervangen hebben.

- **Lokomotie** heeft voor het eerste een Traxx-loc in haar bestand opgenomen. Het gaat om de zwarte 185 573, die van MRCE wordt gehuurd. De loc is toegelaten in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland.

Materieel

- Eloc **101 001** heeft op de zijwanden ARD-Buffer reclame opgeplakt gekregen, gelijk aan die van de 101 037. ARD Buffet is een melig tussen-de-middagprogramma op de Duitse TV.

- De inzet van elektrische locomotieven **serie 110** vanuit Köln eindigt in december. De locs worden vervangen door uit Dortmund afkomstige machines *Baureihe* 111 die vrijkomen door de overname van treindiensten door Keolis-dochter Eurobahn.

- De eerste elektrische locomotief serie **112.1** is afgevoerd. Het is de 112 135, die bij een brand in Borgeln (tussen Soest en Hamm) begin juni ernstig was beschadigd.

- DB Schenker schijnt de aankoop van honderd elektrische locomotieven **serie 143** van DB Bahn te overwegen. De machines zouden paarsgewijs voor goederentreinen moeten worden ingezet. Er is zelfs sprake de DB Schenker-locs te hernummeren in de serie 144, maar dat vindt uw redacteur geen goed idee. Die heeft wat prettigere associaties bij een 144...

- Vijf locomotieven **serie 152** hebben totaalreclame gekregen voor de Albatros Express van TFG Transfracht. De 152 134 – 138 kregen een opvallend blauw uiterlijk; later moeten er nog eens 5 volgen die gedurende 10 jaar in deze uitmontering blijven rijden. Van de serie 152 rijdt al langere tijd de 152 005 met reclame voor Claas landbouwwerktuigen; eerder waren 152'en beplakt met reclameuitingen voor onder andere Porsche en Märklin.

- De **215 901** van DB AutoZug reed haar laatste rit op 11 september. De machine nam op reis van Niebüll naar Chemnitz een aantal eerder terzijde gestelde 215.9'en mee. De locs werden in afwachting van hun lot (waarschijnlijk de snijbrander) bij de plaatselijke werkplaats opgesteld; ze houden er een aantal al langere tijd verblijvende zustermachines gezelschap.

- Het redesignprogramma van de ICE 1-treinstellen *Baureihe* **401** is vrijwel afgerond. Op het moment van schrijven reed nog één niet-behandeld treinstel rond. De planning is dit op 14 september naar Nürnberg over te brengen.

- Het aantal ICE T-treinstellen serie **411** met toelating voor Oostenrijk groeit gestaag. In september kreeg de 411 067 als 23ste treinstel de benodigde papieren.

- Het tijdstip dat de nieuwe S-Bahntreinstellen serie **422** daadwerkelijk de reizigersdienst ingaan is weer opgeschoven. Oorspronkelijk zou het nieuwe materieel al in juni verschijnen op lijn S7 Solingen – Düsseldorf Flughafen, maar dat werd al snel september. Nu wordt in het meest optimistische scenario december genoemd. Naar verluidt zo leverancier Bombardier documenten, benodigd voor de toelating te laat aan het Eisenbahnbundesamt hebben aangeleverd.

- De herfst is weer in aantocht en dat betekent traditioneel een verhoogd risico op problemen met de *Baureihe* **423**. Uit voorzorg is de maximum-snelheid van de bij de S-Bahn München ingezette treinen alvast verlaagd naar 125 km/h; in bosrijke gebieden zoals lijn S7 naar Wolfratshausen zelfs tot 100 km/h. De aanpassing van de reminstallatie van de treinstellen is eindelijk gestart, zodat de beperkingen vermoedelijk in december definitief tot het verleden zullen behoren.

- In Köthen werd treinstel **642 702** van DB-dochter Elbe-Saale-Bahn gedoopt. Het stel is voor de verandering niet naar het stadje vernoemd, maar naar de beroemdste inwoner van Köthen, Johann Sebastian Bach. Als zijn muziek

ook permanent in het treinstel ten gehore wordt gebracht wordt het naar mening van uw redacteur plezierig reizen.

- Motorwagen **672 910** van DB Burgenlandbahn gaat sinds 13 augustus met de naam "Stadt Weißenfels" door het spoorse leven. De oude naam "Landkreis Weißenfels" werd sinds de inlijving van het *Landkreis* door het Burgenlandkreis als niet meer relevant beschouwd.

Infrastructuur

- Belangenorganisatie *Netzwerk Privatbahnen* houdt al enkele jaren de ontwikkeling van de kwaliteit van het spoorwegnet in de gaten door het registreren van snelheidsbeperkingen (Langsamfahrstellen). In 2007 blijkt zowel het aantal als de lengte van de snelheidsbeperkingen te zijn verminderd. Het aantal beperkingen daalde van 1376 in 2005 naar 1152 in 2007, de gezamenlijke lengte daalde van 1.153 naar 1.020 kilometer. Een deel van de vermindering is overigens toe te schrijven aan lijnsluitingen, zodat het uiteindelijk maar de vraag is of er nu echt sprake is van een verbetering.

- Het aantal aanvragen voor treinpaden voor de dienstregeling van 2009 is wederom gestegen. In totaal zijn 49.000 treinpaden aangevraagd, 6% meer dan dit jaar en een nieuw record. In het reizigersvervoer bedroeg de stijging 3% en in het goederenvervoer 12%. Naast deze dagelijkse treinpaden zijn op jaarbasis circa 880.000 paden voor incidenteel vervoer beschikbaar; deze kunnen tot 48 uur vooraf worden aangevraagd. De capaciteitsreservering voor baanonderhoud is zelfs verdubbeld ten opzichte van 2008. Al met al wordt het dus fors drukker op het Duitse spoorwegnet.

- De regionale infrabeheerders zijn een protest gestart tegen de wijze waarop de spoorweginfrastructuur gepland wordt. De door de *Bund* beschikbaar gestelde middelen worden uitsluitend aan DB toegewezen, waardoor de potenties van regionale infrastructuur onvoldoende worden benut. Ter vergelijking: DB krijgt jaarlijks € 71 per meter spoorlijn tegenover de regionale infrabeheerders € 0,71. Met een iets eerlijker verdeling wordt het mogelijk om met kleine projecten de capaciteit van regionale lijnen te vergroten, waardoor meer ruimte ontstaat voor het sterk groeiende goederenvervoer. Met zo'n herschikking zou met minder geld een veel groter effect op de capaciteit en flexibiliteit van het spoorwegnet bereikt kunnen worden. Een door de Ost Hannoversche Eisenbahn uitgevoerde studie naar de goederenverbindingen met Hamburg en Bremen zou dit uitwijzen.

- De *Bundesregierung* heeft op 6 september een programma gestart om geluidwerende maatregelen te nemen in met name het goederenvervoer. Gestart wordt met een pilotproject bij Bingen, waar geluidsschermen en raildempers worden toegepast. Tevens wordt geld beschikbaar gesteld voor het aanbrengen van geluidsarme remmen in goederenwagens. De komende jaren is in totaal € 100 miljoen beschikbaar.

Oeververbinding Fehmarnbelt

Al diverse malen hebben wij bericht over de geplande vaste oeververbinding over de Fehmarnbelt (zie pag. 206). Op 3 september ondertekenden de Duitse en Deense ministers een verdrag dat de aanleg van een brug tussen Puttgarden en Rødby. De circa 18 kilometer lange en €5,5 miljard kostende brug krijgt twee verdiepingen: boven komt een vierbaans autoweg en onder een dubbelsporige spoorlijn. In Duitsland wordt de bestaande *Vogelfluglinie* geëlektrificeerd; op termijn is ook een spoorverdubbeling denkbaar. Gepland is de nieuwe verbinding in 2018 in gebruik te nemen; dat is dan ook het laatste jaar waarin treinen per veerboot zullen worden overgezet.

Projecten

- De in 1875 in gebruik genomen **Bebenroth-tunnel** bij Neuseesen (lijn Eichenberg – Eschwege – Bebra) moet dringend worden vernieuwd, daar er steeds meer water door de tunnelwanden binnendringt. Door ijsvorming in de winter brokkelt de tunnelwand af. Nadat een eerder saneringsvoorstel sneuvelde op nieuwe tunnelveiligheidseisen is nu besloten een nieuwe, ruim 1.000 meter lange enkelsporige tunnel aan te leggen. Als deze in 2012 gereed is wordt de bestaande, 953 meter lange enkelsporige tunnel opgeknapt. De werkzaamheden beginnen in 2010.
- De bouw van een nieuwe **Kaiser-Wilhelm-Tunnel** in de *Moselstrecke* bij Ediger-Eller is op 13 augustus van start gegaan. De nieuwe 4.242 meter lange tunnel wordt enkelsporig en moet in 2012 gereed zijn. Aansluitend wordt de uit 1874 daterende dubbelsporige tunnel gerenoveerd, waarbij deze wordt teruggebouwd tot enkelspoor.
- De aanleg van de *Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar*, ofwel Frankfurt – Darmstadt – Mannheim, zal worden gecombineerd met de capaciteitsvergroting op de parallelle autosnelweg A67. Met verwacht hierdoor kostenbesparingen te realiseren; omdat ook de procedures worden gecombineerd zal een afwijzing van bijvoorbeeld de NBS automatisch ook inhouden dat de snelweg niet gebouwd kan worden. Per saldo neemt de realisatiekans naar verwachting toe.
- Eind augustus begon DB Netze met de vernieuwing van de 70 jaar oude bovenleiding tussen **Ebensfeld** en **Probstzella**. De eerste nieuwe bovenleidingmast werd feestelijk geplaatst; in 2015 moet het project zijn afgerond.
- De elektrificatie van de lijn **Hamburg – Lübeck** is bijna gereed; eind september zullen de eerste proefritten met elektrische tractie worden uitgevoerd. Met de nieuwe dienstregeling verdwijnen ook hier de fraaie diesellocs *Baureihe* 218.
- Eveneens aan het eind van dit jaar moet het laatste stukje bovenleiding op de lijn Aachen – Montzen (B) worden opgehangen. Er ontbreekt thans nog een kleine kilometer bij en in de **Gemmenicher Tunnel**. De stroomscheiding komt 150 meter ten westen van de tunnel te liggen.
- De plannen voor de elektrificatie van de lijn **Regensburg – Hof** nemen steeds vastere vormen aan, nu ook de *Bund* geld heeft toegezegd. Wanneer de dieseltreinen hier worden vervangen is nog niet duidelijk.
- De verbouwing of, zo u wilt, nieuwbouw van **Erfurt Hbf** nadert haar voltooiing. Op 28 augustus kwam de 154 meter lange en 90 meter brede glazen overkapping gereed. Met ingang van de nieuwe dienstregeling moeten alle werkzaamheden zijn afgerond. Sinds de start van de werkzaamheden is dan voor een bedrag van € 260 miljoen aan het station vertimmerd.
- In **Hamburg-Olsdorf** werd in het weekend van 6 en 7 september de nieuwe beveiliging in gebruik genomen. Dit ESTW vervangt twee mechanische seïnsystemen uit de jaren dertig. De computergestuurde beveiliging omvat ook de nieuwe lijn naar het vliegveld, die op 14 december in dienst komt.
- De ingebruikname van een nieuwe beveiliging in **Leipzig-Stötteritz**, die voor het weekend van 13 en 14 september gepland was, moet worden uitgesteld. DB Netze kreeg de vergunningen niet op tijd rond. De geplande verbetering van de dienstregeling in de regio Leipzig moet nu eveneens worden uitgesteld.

Deutsche Regionalbahn (DRE)

- De DRE kreeg op 29 augustus toestemming van om de **Zuckerbahn** Blumenberg – Klein Wanzleben in gebruik te nemen. De DRE zal alleen bijzondere ritten op deze lijn rij-

den; dit zal onder meer op 4 oktober het geval zijn. Men hoopt dat ook andere vervoerder de lijn zullen gebruiken.

Te koop

- De geplande overname van de spoorlijn Weißenhorn – Senden door de Stadtwerke Ulm/Neu Ulm (SWU) lijkt doorgang te vinden (zie pag. 207). Een recyclingbedrijf wil de lijn gaan gebruiken voor goederenvervoer, waartoe een 350 meter lange spoor aansluiting gebouwd moet worden. Op langere termijn wordt ook aan reizigersvervoer gedacht. De SWU is inmiddels onderhandelingen met DB Netze gestart.

Museum

- Op 25 en 26 oktober vindt rondom Halberstadt een **Plandampf** met goederentreinen plaats, waarbij de 50 3708-0 wordt ingezet. De organisatie heeft het programma zodanig opgezet dat de locs vrijwel altijd met de tender achterop rijden. De kosten bedragen € 100,- voor het gehele weekend of € 60,- voor één dag. Informatie over de *Goldener Herbst III* via www.dampflok-halberstadt.de.
- Ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de **Lauertalbahnhof** Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach vinden op 20 en 21 september diverse festiviteiten plaats, waaronder ritten met stoomtractie en *Schienenbusse*. Meer informatie vindt u onder www.der-takt.de/1599.0.html.
- Het boeiendste jubileum is echter het 160-jarig bestaan van de **Schiefe Ebene**. Op 20 september zullen 12 stoomlocs van de *Baureihen* 01, 18, 23, 35, 38, 638, 41, 57 en 64 hun kunnen tonen; tevens zijn er lokparades gepland. Dan kan je alleen maar duimen voor mooi foto-weer! Informatie is te verkrijgen op de site <http://www.dampflok-museum.de/index.php>.
- De “*continuing story*” van de **Wiehltalbahnhof** lijkt tot een “*happy end*” te komen. De Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) kreeg op 14 augustus de felbegeerde gebruiksconcessie voor de periode tot 1 januari 2056. Zoals regelmatig in dit blad bericht ging daar een 14 jaar durende strijd met vele rechtszaken aan vooraf. Het lijkt er op dat de gemeenten die de spoorlijn wilden opbreken daarmee de komende 50 jaar het nakijken hebben. De overwinning viel enkele dagen later nog zoeter uit toen de deelstaat Nordrhein-Westfalen de RSE ook de concessie verleende voor het gebruik van de zijlijn Hermesdorf – Morsbach; deze concessie loopt tot 31 augustus 2058. Ook hier waren de gemeenten tegenstander van het behoud van de spoorlijn. De RSE zal op beide lijnen goedervervoer-activiteiten ontplooiën, de vereniging tot behoud van de Wiehltalbahnhof zal op de lijn toeristisch vervoer verzorgen.
- Hersenloze onverlaten legden op 16 augustus bomen en een betonpilaar op het spoor van de **Chemnitzer Parkseisenbahn**. Een passant merkte de barricade tijdig op en waarschuwde de treindienstleiding, waardoor een mogelijk ongeval werd voorkomen. Naar later bleek is dit sinds mei van dit jaar al vaker gebeurd. De vereniging heeft aangifte gedaan bij de politie.
- De belangenvereniging **Unstrutbahnhof** strijdt al enkele jaren voor de reactivering van het in 2006 stilgelegde deeltraject Nebra – Artern. De Duitse lotto verstrekke de vereniging een subsidie. Het geld is bedoeld voor de aanschaf van grasmaaiers om de lijn onkruidvrij te houden... Met veel gevoel voor understatement noemde de voorzitter de gift een belangrijke eerste stap naar de reactivering!
- In augustus werd de firma **Railworld Themenpark Gelsenkirchen GmbH** opgericht. Dit bedrijf wil op het terrein van het museumdepot Gelsenkirchen-Bismarck een themapark bouwen rondom het thema spoorvervoer. Wanneer de mooie plannen realiteit worden is afwachten, want het stamkapitaal bedraagt slechts € 25.000,-.

EUROPESE UNIE

Samenwerking Air France-KLM en Veolia

Voor de aandachtige lezers van dit blad was het geen verrassing dat begin september de Europese media berichtten over de geplande samenwerking tussen Air France-KLM en Veolia. De plannen van beide partners om een Europees netwerk van hogesnelheidstreinen te gaan exploiteren memoreerden wij al in het juli-nummer (pag. 202). De geplande start is 2010, het jaar waarin het internationaal reizigersvervoer in de EU wordt vrijgegeven voor concurrentie. Dit kan een bom zijn onder de aan NS Hispeed verleende concessie voor het HSL-vervoer tussen Amsterdam en Brussel. Iedereen kan dan namelijk een internationale HSL-dienst gaan rijden zoals Amsterdam – Brussel – Parijs; deze verbinding wordt ook expliciet genoemd door beide bedrijven. Air France-directeur Spinetta verwacht ook daadwerkelijk snel te kunnen starten, want volgens hem is een TGV niet wezenlijk verschillend van een vliegtuig op wielen.

ZWITSERLAND

De fusie in 2006 van de vier particuliere maatschappijen in het Appenzellerland tot **Appenzellerbahnen** werpt haar vruchten af. Het eerste exploitatiejaar werd met een bescheiden winst afgesloten. Er werken 200 mensen, die voor 6,1 miljoen reizigers het vervoer verzorgden. Er bestaan plannen om doorgaande treinen te laten rijden tussen Trogen en Appenzell, waarbij in St. Gallen niet meer hoeft te worden overgestapt.

Op de museumlijn Blonay - Chamby, **BC**, werden in juli 2008 enkele ritten gereden met de van de MOB verworven gelede locomotief DZ6 2002. De locomotief werd door de MOB werkplaats in Chermex beperkt rijdbaar gemaakt en maakte bij aankomst in Chaulin samen met salonrijtuig As 101 een drietal ritten naar Blonay. Hierbij was ook het MOB motorrijtuig BDe 4/4 28 aanwezig. De locomotief zal in de komende jaren worden gerestaureerd.

Na een bouwtijd van twee en half jaar stelde de **BLS** het nieuwe dubbelsporige traject Ins - Gampelen - Fanelwald officieel in dienst. De lengte bedraagt 5,1 km. Door de veenachtige ondergrond waren speciale aanpassingen tijdens de aanleg noodzakelijk. De komende jaren zal de lijn tot Zihlbrücke en eventueel later tot Marin-Epagnier worden verlengd. De gehuurde locomotieven van de serie 185, worden vanwege ontbrekende ECTS beveiliging, aan Angel Trains (ATC) teruggegeven. Met ingang van de winterdienst op 14 december a.s. zal op een aantal lijnen van het S-Bahnnet de materieelinzet wijzigen o.a. op de lijn Laupen – Flamatt. RBDDe 565 met 2 B6 rijkundigen in plaats van RABe 525, waarvan een treinstel in Thun in augustus 2008 brandschade opliep door verbrande kabels, waarbij op last van de brandweer de stroom een half uur diende te worden afgezet. Op Belp - Thun RBDDe 566 met B6 rijkundig in plaats van RABe 565 met B6 rijkundig cq. RABe 525, Wiler/Langnau -Thun RABe 525 in plaats van RABe 526 cq. RABe 565, Büren an der Aare - Kerzers RABe 526 in plaats van RABe 525, terwijl op Bern - Kerzers ook RABe 526 zullen gaan rijden. Tijdens het weekend rijdt op S-Bahnlijn 1 Fribourg/Laupen - Thun een treinstel RABe 535, de z.g. Lötschberger.

De **Matterhorn Gotthard Bahn** heeft vier van haar veertien Panoramarijtuigen, type Breda, verkocht aan de RhB. Het gaat om de rijtuigen Bp 4023 tot en met 4026. Deze worden bij de RhB genummerd als Bp 52521 tot en met 52524. Zie ook bij RhB. De verkoop past in de afspraak om een gelijkmatig gebruik van elkaars op gelijke omvang gebrachte

park panoramarijtuigen. De MGB behoudt de Ap 4021 en 4022, de Api 4031 tot en met 4034 (ex BVZ As 2011 tot en met 2014) en de tot tweede klas omgebouwde Bp 4027 tot en met 4030. In de winter van 2009 worden door Stadler de nieuw bestelde rijtuigen voor, zowel MGB en RhB, de Glacier Express afgeleverd, waardoor het rijtuigpark aan de huidige comforteisen voldoet.

Als alles goed is gegaan is op 24 augustus 2008 de vernieuwde lijn M2 van **Tramway du Sud-Ouest Lausannois** in gebruik genomen voor reizigersvervoer. Eind januari 2006 werd deze voormalige tandradlijn van de in de volksmond genoemde Métro Lausannois buiten dienst gesteld en omgebouwd naar het volautomatische luchtbandensysteem zoals op lijn M1. In het weekend van 19 tot en met 21 september 2008 wordt met een groot volksfeest de nieuwe lijn ingewijd. De vijftien treinstellen, lengte 30,68 meter per treinstel, bestaan uit twee kortgekoppelde kopmotorrijtuigen met vrij uitzicht op de 5,9 km lange lijn, stoppen op 14 haltes. De bergrit duurt 21 minuten, terwijl de dalrit 18 minuten bedraagt. De lijn ligt in drie tunnels met een totale lengte van 4,2 km.

Tijdens het Paléo festival, een openlucht muziekfestival eind juli 2008 in l'Assé, werden bij **chemins de fer Nyon St-Cerque Morez** de reguliere treinen Nyon - St-Cerque door de motorrijtuigen BDe 4/4 231 en 232, en stuurstandrijtuig Bt 331, alle ex CJ, gereden. De extra treinen tussen Les Plantaz en La Vuarpillièrre werden met de reguliere motorrijtuigen Be 4/4 201 en BDe 4/4 211, versterkt met tussenrijtuigen B 341 en 342, ex BD, gereden.

De Zwitserse **Post** heeft in juli 2008 een nieuw postsorteercentrum in Eclépens voor west Zwitserland geopend. In Zürich Mülligen werd het eerste nieuwe postsorteercentrum geopend. Er zal nog een derde nieuwbouw volgen en deze beschikken alle over een spoor aansluiting. Door de opening in Eclépens zullen de oude centra in Fribourg, Lausanne en Sion worden gesloten.

Het viercijferige nummersysteem van de **Rhätische Bahn** is volledig achterhaald door de aanschaf van divers nieuw materieel in de komende jaren door het programma Offensive 2012. De huidige nummering wordt met een vijfde cijfer uitgebreid. De nieuwste containerwagens en de vier van de MGB overgenomen Panoramawagens komen met het nieuwe nummersysteem in dienst. (Zie ook bij MGB). De huidige nummering wordt voorafgegaan door een

- 1 = Traktievoertuigen
- 2 = Rangeer- en diesellootvoertuigen
- 3 = Treinstellen
- 4 en 7 = Reserve
- 5 = Rijkundigen
- 6 = Goederenwagens
- 8 = Historische (traktie)voertuigen
- 9 = Dienstmaterieel

Hierdoor geven het tweede en het derde cijfer het materieeltype en het vierde en vijfde cijfer de volgorde weer. De nieuwe nummering wordt direct op het nieuwe materieel toegepast. Het oudere materieel krijgt de nieuwe nummering bij grote revisies. Het museummaterieel krijgt alleen administratief een vijfde cijfer.

De huidige **Schweizerische Südostbahn AG** heeft sinds de oprichting in 2001 met het jaar 2007 een recordjaar achter de rug. Er werden 11,9 miljoen reizigers vervoerd met een winst van een half miljoen Zw.Fr. De omzet bedroeg 115

miljoen Zw.Fr. De personeelskosten maakten 42% van het totaalbudget uit. Zorgen zijn er over de dekking van de pensioenkas Ascoop, waar de SOB bij is aangesloten. Vanaf 2010 zal de Voralpenexpres volledig in eigen regie worden geëxploiteerd, waarbij het huidige materieel zal worden vervangen. Als vervanging wordt gedacht aan een lange afstand variant van de FLIRT treinstellen. De huidige FLIRT treinstellen overtreffen het comfort van menige (SBB) lange afstand treinen. De krapte in het machinistenbestand wordt tijdelijk verlicht door de inzet van 3 SBB machinisten, die Rapperswil een half jaar verwisselen voor Samstagern.

Voor de S-Bahn van Zürich heeft de **Schweizerische Bundesbahn** 50 nieuwe dubbeldeks treinstellen besteld. Deze zeszdelige RABe 513, Dosto RV, zullen samen met 121 lagevloer dubbeldeksrijtuigen voor 931 miljoen Euro geleverd worden door Stadler Altenrhein (treinstellen) en Siemens/Bombardier (rijtuigen). De maximum snelheid bedraagt 160 km. De vervoerscapaciteit bedraagt 1694. Er komen 112 zitplaatsen in de eerste klas en 414 in de tweede. Er zijn twee toiletten, informatiedisplays en klimaatregeling voorzien. De 121 lagevloer dubbelsdeksrijtuigen zijn als tussenrijtuig bestemd voor de bestaande met Re 450, na modernisering van 2010 tot 2016, gereden treinen.

De spoorlijn in het Vallée de Joux, Vallorbe - Le Brassues, welke door **TRAVYS** wordt geëxploiteerd, kende in juni 2008 twee weken een bijzonder vervangend vervoer door bus en dieseltrein. Van de SNCF werden twee oude treinstellen X 2800 gehuurd om het scholierenvervoer te verzorgen, terwijl de overige treinen geheel door bussen werden vervangen. Deze motorwagens gingen na terugkeer in Frankrijk op 7 juli 2008, in tegenstelling tot het bericht in HOV-RN 597 tesamen met twee bijwagens XR 6000 naar de 14 km. lange toeristische spoorlijn Viaduc 07, Vogüe - Jean-le-Centenier. De TRAVYS treinstellen bereiden twee weken verschillende SBB trajecten, terwijl een SBB treinstel, aangevuld met tussengevoegd bagagerijtuig, op 6 juli 2008, tussen Vallorbe en Sentier-Oriënt pendelde tijdens een zogenaamde Slow Up dag.

De **Wengernalpbahn** heeft haar drie laatste houten rijtuigen uitgerangeerd en voor een symbolische prijs van 1 Zw.Fr. per stuk verkocht aan de Roemeense Wassertalbahnhof, van Viseu de Sus naar Faina. Daar zouden de rijtuigen B 34, 36 en 38 samen met stoomlok 764-421, Elvetia, toeristische treinen gaan rijden, ware het niet, dat een belendende rivier tijdens hevige noodweer een groot deel van de spoorlijn op meerdere plaatsen heeft weggevaagd. De overige rijtuigen B 32, 33, 35 en 37 verhuisden in 1998 naar de museumlijn Abreschviller in Frankrijk toen de 4 nieuwe lagevloer gelede rijtuigen Bt6 241 - 244 in dienst kwamen. De oorspronkelijke lijn tussen tussen Witimatte en Wengen, die altijd nog aanwezig is een alleen tijdens de Jungfraumarathon werd gebruikt, zal door de almaar stijgende onderhoudskosten, worden afgebroken.

De nieuwe treinstellen ABe 130 van de **Zentralbahn** zullen nu ook op het westelijke deel in het dal tussen Interlaken Ost en Meiringen gaan rijden. Voor het transport over het bergtraject wordt de tractie door een tandradlocomotief HGe 101, versterkt met remwagens, verzorgd.

LEZERS SCHRIJVEN

Over de Südostbahn het volgende: Er zijn dieseltracteurs Tm 236 1,2,4-10, acculokjes Eea 963 031-032 en elektrische tracteurs Te 216 035-039. Historisch motorrijtuig

"TINO" 556 043 werd door de komst van de FLIRTS vernummerd in 556 013; ik heb ook nog een emr 14 staan, maar dat kan verdwenen zijn. Verdwenen volgens mij ook motorrijtuigen 048, 049, 051-057 en 060, dat naar CSG Mendrisio ging. Het oudste pendeltreinmotorrijtuig 050 is nog gebleven, en zal zijn vernummerd in 060 of 061. Stoomlok 9.

Herman

In Zwitserse publicaties was onlangs meer te lezen over een groot project van de Zentralbahn, enige jaren geleden al genoemd in dit blad. Het betreft de ondertunneling en verlegging van de baan in het stedelijke gebied van Luzern.

Dit gaat over het sluiten van het lijngedeelte Luzern Bahnhof-Kriens(Mattenhof). Dit lijngedeelte is enkelsporig met een aantal overwegen in de stad.

Het nieuwe lijngedeelte wordt plm. 2 km lang, waarvan 1400 meter in tunnels en geheel dubbelsporig. Het zal vanaf Luzern Bahnhof bestaan uit de geboorde Hubelmatt-tunnel van 554 meter, vervolgens een nieuw ondergronds station Allmend, met perrons van 180 meter lang en tot slot de 615 meter lange Allmendtunnel, die in een open bouwput gebouwd zal worden. Even verderop zal in Hergiswil dubbelspoor worden aangelegd.

De bouw begint op 9 december 2008 (er moet voor subsidie dit jaar begonnen worden), en het nieuwe traject zal naar verwachting in december 2013 in dienst komen. Het project kost plm. 231 miljoen Zwitserse Franken.

Het op te heffen lijngedeelte heeft momenteel een 4-raillig spoor (1435/1000 mm), t.b.v. een aantal fabrieksaansluitingen. Hoe dit zal worden opgelost is mij onbekend. Op de site van de Zentralbahn is alles na te lezen en te checken.

Gerard Wierckx

KALENDERS

Eisenbahn Kurier. Zij zijn vroeg dit jaar. We kregen er zes, allemaal in hetzelfde bekende oblong-formaat: alle in kleur behalve de Bellingrodt-locomotiefkalender. Overigens zijn er nog meer dan de hier besprokene, namelijk over modelbouw en het in 2009 in Oberhausen te openen Modelbouw Wonderland (à la Hamburg). Verder is er nog een internationale tramkalender. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Alpenbahnen. 12 platen Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk, Italië en Frankrijk: de laatste 2 elk één blad zodat de nadruk op de echte Alpenlanden ligt. In het winterseizoen ziet u prachtige winterfoto's. De prijs: 16,80 euro.

Damplokomotieven 2009 met zwart/wit foto's van de "Altmeister". De nadruk ligt meestal op **Lokporträts**. Ditmaal zijn het echter op 2 na actiefoto's, gelukkig ons allemaal onbekend. Het archief van Bellingrodt wordt nogal veel gebruikt zodat er hier nu eens uitzonderingen zijn. De kalender kost 11,80 euro.

Glacier Express, een fraaie uitgave voor 12,80 euro. Deze kalender behoeft geen verder commentaar. De meeste foto's tonen het moderne FO- en RhB-materieel behalve één gewijd aan een RhB-krokodil.

Nord-Amerika 2009, "Züge und Traüme" voor 11,80 euro. Hier dit keer zowaar 4 stoomplaten van museumtreinen. De rest is dieselmaterieel in fraaie landschappen. Ook in deze kalender is de kwaliteit van de foto's optimaal. Voor een volgend jaar zouden wat stationsscènes en elektrisch materieel ook goed passen.

Globetrotter 2009. Deze kalender is te koop voor 16,80 euro. Jordanië, Tsjechië, Birma, Denemarken, Finland, Slovenië, Corsica, Marokko, Portugal, Egypte, Zuid-Afrika en Roemenië: als dat geen wereldreis is weten wij het ook niet meer. Echter: geen stoom!

Tenslotte de **Deutschland Reisekalender 2009.** Prijs: 11,80 euro. 3 x stoom, de rest is moderne tractie. Een wel zeer fraaie plaat is die van een "Eisenschwein", groen met een rood onderstel, in een klassieke spoorse omgeving. Wat is nou de mooiste van allemaal? Wij zouden het niet weten!

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Te Arnhem GE botste op 25-07 een Duitse kolenwagen op een stootjuk en ontspoorde daarbij met één draaistel.
- Op 29-07 botste een vrachtwagen op de Botlebrug met de vangrail langs de weg, die daardoor in het profiel van vrije ruimte van de naastgelegen spoorweg terecht kwam. Een goederentrein reed het stuk vangrail aan. Het treinverkeer lag drie uur stil.
- Een onbekend gebleven Plan V van Veolia botste op 31-07 bij binnenkomst in Maastricht Randwyck met een stootjuk.
- VIRM 8648 ontspoorde in de vroege uurtjes van 04-08 met één draaistel op het grote kruis op de Utrechtse Cartesiusweg, zodat nagenoeg alle opstelsporen onbereikbaar werden.
- Op 05-08 botste een onbekende PROTOS van Connexion in Barneveld op een overweg met een auto. De bestuurder daarvan had de wagen op tijd verlaten.
- Een dag later botste op de ECT-terminal een vrachtauto met een rangeerdeel.
- Op 07-08 botsten de 4025, 4095 en 4250 tussen Barneveld en Stroe als trein 1654 met een trekker. De 4025 raakte onder andere beschadigd aan een automatische koppeling, maar moest toch het Haarlemse revisiebedrijf opzoeken. Dat gebeurde op 11-08; in de tussentijd verbleef het stel op de Amersfoortse Bokkeduinen.
- Twee rangerende Spurts van Arriva botsten op 11-08 met elkaar. Er ontstond lichte schade.
- Trein 9268 kwam op 12-08 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep in aanraking met een in de bovenleiding gevallen boom. Enkele rijklijnen raakten beschadigd aan het dak. De stam kwam op eigen kracht terug naar de Watergraafsmeer.
- Gilze-Rijen was op 13-08 het toneel van een bijzondere aanrijding. Een onoplettende weggebruiker reed trein 3624, bestaande uit BDs 5229 en loc 1773, voor de wielen. Na de botsing werd de auto nogmaals gegrepen (en teruggeduwd naar de overweg!), en wel door tegentrein 3619, gevormd door loc 1765 met BDs 5217. Zoals de laatste maanden gebruikelijk bij de op dit punt kennelijk zeer incompetent geraakte hulpdiensten, moesten de reizigers urenlang in het gestrande materieel verblijven. Vanwege de door het uitvalen van de klimaatbeheersing snel stijgende temperaturen werden na enige uren honderden blikjes fris aangerukt. Na de aanrijding werd de eerste combinatie, waarvan de loc geen batterijspanning meer had, door de 1746 naar de Watergraafsmeer gesleept, waarna de beschadigde rijklijnen naar het revisiebedrijf Haarlem werden gesleept. De stam met de 1765 kwam naar Maastricht.
- Op de Maasvlakte ontspoorde op 14-08 van een trein van HGK enkele (lege) wagens. Gedurende de herspingswerkzaamheden kon de tankplaat niet gebruikt worden.

- Een loc van Railion kwam op 14-08 in botsing met een in het spoor terechtgekomen betonblok, dat vermoedelijk door een aanrijding met een vrachtauto daar terecht gekomen was.
- Een dag later werd tijdens het lossen van een containerwagen bij de ECT per ongeluk de hele wagen mee de

lucht in gehesen. De wagen viel naar beneden en ontspoorde daarbij. Hersporing nam circa drie uur in beslag.

- Een onbekende Sprinter gleed op 16-08 bij binnenkomst als trein 7419 in Rhenen met het stootjuk. Er ontstond nauwelijks schade.
- Vier wagens van een houtsnippertrein ontspoorde op 22-08 in Roosendaal. In de erop volgende nacht werd het kwartet herspoord.

Nederlandse Spoorwegen

Indienststelling SGMm-II				Terzijdestelling Plan TV		
treinstel	oud nummer	aankomst	in dienst	treinstel	datum	reden
2133	2023	26-03	23-05	503	02-05	bereiken revisietermijn
2141	2031	15-04	23-05	802	16-06	aflopen leasecontract
2145	2035	06-05	23-05	806	16-06	aflopen leasecontract
2143	2033	11-06	12-06	807	16-06	aflopen leasecontract
2144	2034	02-07	10-07	808	16-06	aflopen leasecontract
2137	2027	02-07	03-07	809	16-06	aflopen leasecontract
2134	2024	27-08	04-09	811	16-06	aflopen leasecontract
2136	2026	27-08	04-09	812	16-06	aflopen leasecontract
				813	16-06	aflopen leasecontract
				814	16-06	aflopen leasecontract
				821	16-06	aflopen leasecontract
				823	16-06	aflopen leasecontract
				504	07-07	bereiken revisietermijn
				506	03-08	bereiken revisietermijn
				502	11-08	bereiken revisietermijn
Indienststelling VIRM-4				Terzijdestelling 1800		
treinstel	aankomst	in dienst		loc	datum	reden
9547	29-05	11-07		1841	04-09	onderdelenleverancier
9548	21-05	11-07				
9550	28-07	06-08				
				Terzijdestelling ICK		
treinstel	aankomst	in dienst		rijtuig	datum	reden
9552	07-08	22-08		82-37 062	02-09	geen behoefte
9552	07-08	22-08		82-37 063	02-09	geen behoefte

ICE

- De ICE-treinstellen vertonen de laatste maanden regelmatig storingen. De gevolgen van de asbreuk in Köln (blz. 203, 220) zijn in de vorm van afgesloten toiletten in en buiten gebruik gestelde wervelstroomrem van een van de rijklijnen – beide maatregelen zijn genomen om de kennelijk in dit rijtuig het sterks belaste assen te ontzien – nog steeds merkbaar. Daarnaast vertoonden meerdere treinstellen problemen aan de tractie-installatie. Nadat dit voorjaar de 4651 regelmatig van zich deed spreken in dit verband maar begin juli door een ploeg technici van de DB in de NS-werkplaats in de Watergraafsmeer uitgebreid onderzocht (en hersteld) werd, strandde op 28-07 de 4652 in Amsterdam met tractieproblemen. Loc 1839 moest eraan te pas komen om het onfortuinlijke treinstel naar Emmerich te slepen.
- Door een tekort aan dienstvaardige ICE-treinstellen werd op 03-08 de ICE-dienst geknipt in Emmerich. Vier treinporen werden met vervangend materieel gereden.
- Al op 13-08 viel de 4611 uit, opnieuw in Amsterdam. Die dag werd een ICL-stam gebruikt om tot/vanaf Emmerich een vervangende reismogelijkheid te bieden voor de ICE's 123 en 128. Aansluitend bracht de 1779 het treinstel (op 14-08) naar Emmerich.
- De 4602 strandde op 11-09 en bleef defect in de Watergraafsmeer staan. Loc 1738 sleepte het treinstel naar Emmerich.

VIRM

VIRM-schadebakken per 12-09						
RB Haarlem						
	nummer	ex-	reden			
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade	
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade	
mBvk1/2	290 8523	8642	Waarland	05-06-2008	botsschade	
mBvk1/2	290 8657	9473	-	25-08-2008	onbekende schade	
ABv3/4	380 8073	9473	-	25-08-2008	onbekende schade	
ABv3/4	380 8131	8731	-	05-03-2008	botsschade	
ABv6	380 8331	9473	-	25-08-2008	onbekende schade	
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade	

ICM

- De op 12-08 als trein 533 bij een botsing met een heftruck (!) op een overweg tussen Herfte Aansluiting en Meppeel beschadigde 4042 werd op 12-08 in het Haarlemse revisiebedrijf binnengenomen. Na herstel van de schade wordt het treinstel direct in revisie genomen.
- Zoals bekend heeft de rode pen van NS ook bij de modernisering van ICM toegeslagen, door het aantal toiletten terug te brengen van twee naar één. Los van het feit dat de loopafstand voor veel reizigers naar een wc daardoor fors langer is geworden, ontstaan grote problemen als dat ene toilet defect raakt of niet meer over water beschikt. Dat laatste is niet denkbeeldig, omdat het twee keer zo frequent wordt gebruikt. Inmiddels is bepaald dat een ICMm waarvan het toilet niet meer bruikbaar is, aan het einde van een rit maar uiterlijk bij het einde van de dienst van die dag uit de dienst moet worden genomen.

SGM

SGM-schadebakken per 12-09			
Bombardier Randers			
nummer	reden		
Bk1 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
AB 2941	Amsterdam Zuid	15-12-2007	botsschade
Bk2 2964	Rotterdam Centraal	20-11-2006	botsschade

- Waar aanvankelijk nog met de gedachte gespeeld werd om tweetje 2008 op te offeren ten gunste van het weer compleet maken van driewagenstel 2941/2964, waarvan de Bk2 (ex-2964) op 20-11-2006 ernstig beschadigd werd in Rotterdam, is nu toch besloten deze bak te herstellen. Dat vindt niet plaats in Haarlem, maar bij Bombardier in Randers. Op 11-08 haalde een (Deense) dieplader de Bk1 2964 op, een week later volgde de Bk2 2964. De AB 2941 volgde tenslotte op 25-08.
- De komst van verbouwde tweetjes gaat gestaag door. Van de 2144 (ex-2034) en 2137 (ex-2027) bleken al spoedig na aflevering de motoren beschadigd te zijn door zand. De 1602 sleepte op 04-08 de 2013 en 2029 naar Bentheim.
- De 2001 had een groot deel van de zomer op de Bokkediinen doorgebracht en werd op 14-08 met veel moeite weer rijvaardig gemaakt. Het treinstel kwam op eigen kracht naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, waarna op 21-08 de overbrenging naar Bombardier in Randers volgde, in het gezelschap van de 2006.
- Op 26-08 arriveerden de 2134 en 2136 (ex-2024 en ex-2026) uit Denemarken terug in Nederland. De reis had een dag vertraging opgelopen, omdat de 2001 en 2006 op de heenweg naar Randers met luchtlekkage in Padborg bleven staan. De koppelwagens voor de terugweg waren derhalve niet beschikbaar voor de thuisreis van de 2134 en 2136.
- Nog niet alle gemoderniseerde SGM-tweewagenstellen beschikken over de nieuwe stickers op de deuren waarmee het invaliden-/fietsenbalkon wordt aangegeven. De stickers worden niet door Bombardier aangebracht, maar tijdens een onderhoudsbeurt in Leidschendam.

Mat '64

- De na zijn ongeval in Maastricht volledig geplukte en in Eindhoven gestald 871 zal op korte termijn worden gesloopt. Ook het 'restantenstel' 514 wordt – zoals iedere reiziger met een blik op het naast RB Haarlem gestalde treinstel kon vaststellen – niet meer hersteld.
- De oudste NS-materieeleenheid, Plan T 502, verliet op 08-08 het materieelpark. Het treinstel werd na de ochtendspits uit de serie 4400 gehaald en leeg van Nijmegen naar Zwolle overgebracht. Daar werd het bij de loods bij de werkplaats geplaatst. Ook vele op Zwolle Rangeer gestalde Plan V's werden daarheen overgebracht. Al op 01-08 was de

506, waarvan de revisietermijn op 03-08 afliep, in Utrecht uit dienst genomen en op 02-08 bij de Zwolse loods opgesteld. Dat de 506 op 30-07 als trein 5736 te Naarden-Bussum strandde, had echter niets te maken met de naderende buitendienststelling van het stel, maar wel met een brandje in de aan de 506 gekoppelde 836, welk veroorzaakt werd door een vastgelopen motor.

- Op 13-08 leverde het revisiebedrijf Tilburg Plan V 953 na herstel van de in Coevorden opgelopen schade. Aansluitend kwam het treinstel naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam voor een onderhoudsbeurt. Ook werden daar de stickers voor inzet op Zwolle – Emmen aangebracht. Nadat de 953 weer in en rond het Zwolse aanwezig was, werd de tijdelijk hier ingezette 950 ontdaan van de genoemde stickers en weer in het 'normale' NSR-park opgenomen.

ICR

- Op 15-08 kwamen in het revisiebedrijf Haarlem de laatste twee rijtuigen van de elfde HST-PRIO-Beneluxstam binnen. De 20-70 206 en 208 werden alleen inwendig aangepast, maar blijven voorlopig in NSR-kleurstelling rijden. Nadat het proefbedrijf met deze stam achter de rug was, werden beide rijtuigen teruggebracht naar Maastricht, van waaruit ze tot medio 2009 in combinatie met de 10-77 323 een BAB zullen vormen. Alle rijtuigen van de elfde HST-stam houden hun oorspronkelijke bekleding op de banken.
- Alle PRIO-stammen brengen één voor één een bezoek aan het onderhoudsbedrijf Maastricht voor het uitvoeren van een aantal constructiewijzigingen. Onder andere worden de oranje waarschuwingslampen boven de buitendeuren aangebracht.

ICK, ICL & DF

- Zoals met een blik op de ICL-stammen vastgesteld kan worden, gaat het met de inzet van de DB-rijtuigen de goede kant op. Met name door de inzet van NedTrain in de Watergraafsmere zijn de stammen nu alle goed samengesteld.
- De DB heeft inmiddels alle Bimdz-rijtuigen geleverd, waarmee de ICK-BD's niet meer nodig zijn. Als eerste werden daarom de 5362 en 5363 uit de stammen gerangeerd en per 02-09 in Maastricht terzijde gesteld, wegens gebrek aan emplou. De in Heerlen verblijvende 5355 ging, eveneens op 02-09, ook aan de kant.
- Op 30-08 vertrok rijtuig 22-37 915 ('stam' 5015) tezamen met ICL-onderhoudsrijtuigen naar Duitsland, alwaar het de bedoeling was onderdelen van de verwarmingsinstallatie op proef over te zetten in een ICL-rijtuig. Dat ging per abuis niet door; het rijtuig keerde terug naar Nederland.
- ICK 22-37 927 werd in de Watergraafsmere van alle nog bruikbare onderdelen ontdaan en aansluitend ter plaatse gesloopt. Onder andere werden bovengenoemde onderdelen van de verwarming verwijderd en naar Duitsland gezonden.

1700/1800

- Qua reserve-onderdelen van de locomotieven serie 1800 wordt de situatie enigszins moeilijk. Steeds meer onderdelen zijn moeilijk verkrijgbaar. Mede vanwege de teruglopende behoefte aan elektrische locomotieven werd daarom de 1841 op 11-08 in Maastricht aan de kant gezet en als onderdelenleverancier bestempeld. De formele terzijdestelling volgde op 04-09. Op korte termijn volgt nog een aantal locomotieven.

TRAXX

- Op 11-08 ging, nadat problemen met de toelating van de TRAXX de introductie op 01-08 op het laatste moment hadden verhinderd, de structurele inzet van TRAXX-locomotieven in de Beneluxdienst van start. Loc E 186 119

beet het spits af. Van 11-08 tot 07-09 werd (slechts) één treinpaar (9232/9233) met een TRAXX gereden, hetgeen tot gevolg had dat de omloop van de overige Beneluxcomposities gewijzigd moest worden. De drie (groene) TRAXX-en E 186 119, 120 en 121 waren de eerste in België toegelaten TRAXX-locomotieven.

▪ In de eerst dagen waren er enige problemen met de hoogspanningsvoorziening van de rijkstuggen door de TRAXX op het Belgische net, maar dit probleem bleek veroorzaakt te worden door een storing in enkele ICR-rijtuigen. Kort voor de (eerste) geplande start van de TRAXX-inzet waren de problemen al eens opgetreden tijdens instructieritten naar het Belgische grensstation Essen, zodat op 28-07 een rit werd gemaakt met alle drie de België-TRAXX-en en een ICR-BNL-stam naar Essen, alwaar de werking van de locomotieven en de rijkstuggen werd getest.

▪ Met ingang van 08-09 werd de inzet van TRAXX-locs voor de Benelux uitgebreid. In plaats van één apart gelegd treinpaar worden nu twee volledige diensten met de nieuwe locomotieven gereden, dus in totaal vier treinparen. Het betreft de 9201/9232/9233/9264 (op zaterdag komt daar 9265 nog bij; 9201 vervalt op zondag) en 9220/9221/9252/9253. In Brussel wordt gebruik gemaakt van een wisselloc; in de Watergraafsmeer, waar de Beneluxtreinen kopmaken, wordt 'gewoon' de loc omgereden.

▪ Op 11-09 werd vanwege een defect aan TRAXX E 186 120 trein 9252 (nog steeds zonder stuurrijtuig) met NMBS-loc 1190 gereden.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRM nawerk/ombouw HSA				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 206 (5623)	15-07	20-70 206	14-08	4040	30-07	4028	17-07
20-70 208 (5623)	15-07	20-70 208	14-08	4041	15-08	4033	01-08
10-70 323 (5623)	09-07	10-70 362	14-08	4043	04-09	4034	14-08
		10-70 364	14-08				
		20-70 235	14-08				
		20-70 243	14-08				
		82-70 438	14-08				
DDM-1 nawerk LT-1				VIRM LT1			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
26-37 113 (6913)	04-08	26-37 113 (6913)	06-08	8662	16-07	8674	15-07
26-37 403 (6803)	04-08	26-37 403 (6803)	06-08	8649	22-07	8662	22-07
26-37 670 (6670)	04-08	26-37 670 (6670)	06-08			8649	29-07
26-37 413 (6813)	04-08	26-37 413 (6813)	06-08	VIRM ombouw klimaat			
26-37 616 (6616)	04-08	26-37 616 (6616)	06-08	binnengekomen		afgeleverd	
26-37 415 (6815)	04-08	26-37 415 (6815)	06-08	8608	01-08		
26-37 108 (6908)	07-08	26-37 108 (6908)	11-08				
26-37 441 (6841)	07-08	26-37 441 (6841)	11-08				
26-37 674 (6674)	07-08	26-37 674 (6674)	11-08				
26-37 404 (6804)	07-08	26-37 404 (6804)	11-08				
26-37 618 (6618)	07-08	26-37 618 (6618)	11-08				
26-37 414 (6814)	07-08	26-37 414 (6814)	11-08				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
7420	15-07	herstellingen		7429			25-07
824	23-07	defecte frontruit		824			31-07
835	25-07	blikseminslag		511			05-08
915	25-07	verbrande compressor		4020			06-08
4015	01-08	statische omzetter defect		4016			06-08
4020	01-08	statische omzetter defect		4015			07-08
4016	04-08	nawerk revisie		10-77 323			14-08
2939	04-08	schade schildenwerk					
4025	11-08	botsschade					
4042	12-08	botsschade (daarna revisie)					
82-77 029 (5229)	13-08	botsschade					
20-70 214 (5657)	13-08	botsschade					
10-70 357 (5657)	13-08	botsschade					
20-70 215 (5657)	13-08	botsschade					
4028	15-08	nawerk revisie					
2002	27-08	defecte snelschakelaar					
893	27-08	schade door graffiti					
24	03-09	botsschade					

Revisiebedrijf Tilburg

ICK LTO/CW		ICM Cw compressor	
binnengekomen	afgeleverd	binnengekomen	afgeleverd

82-37 065 (5365)	07-07	82-37 065 (5365)	14-07	4220	17-07	4217	17-07
22-37 983 (5365)	07-07	22-37 983 (5365)	14-07	4223	31-07	4220	24-07
12-37 011 (5411)	07-07	12-37 011 (5411)	14-07			4226	31-07
22-37 954 (5411)	07-07	22-37 954 (5411)	14-07			4223	07-08
22-37 981 (5411)	07-07	22-37 981 (5411)	14-07				
12-37 021 (5421)	07-07	12-37 021 (5421)	14-07				
22-37 931 (5421)	07-07	22-37 931 (5421)	14-07				
22-37 970 (5421)	07-07	22-37 970 (5421)	14-07				
12-37 024 (5424)	07-07	12-37 024 (5424)	14-07				
22-37 947 (5424)	07-07	22-37 947 (5424)	14-07				
22-37 949 (5424)	07-07	22-37 949 (5424)	14-07				
82-37 058 (5358)	14-07	82-37 058 (5358)	21-07				
22-37 933 (5358)	14-07	22-37 933 (5358)	21-07				
12-37 004 (5404)	14-07	12-37 004 (5404)	21-07				
22-37 965 (5404)	14-07	22-37 965 (5404)	21-07				
22-37 938 (5404)	14-07	22-37 938 (5404)	21-07				
12-37 006 (5406)	14-07	12-37 006 (5406)	21-07				
22-37 960 (5406)	14-07	22-37 960 (5406)	21-07				
22-37 988 (5406)	14-07	22-37 988 (5406)	21-07				
12-37 028 (5428)	14-07	12-37 028 (5428)	21-07				
22-37 925 (5428)	14-07	22-37 925 (5428)	21-07				
22-37 952 (5428)	14-07	22-37 952 (5428)	21-07				
82-37 052 (5352)	21-07	82-37 052 (5352)	04-08				
22-37 989 (5352)	21-07	22-37 989 (5352)	04-08				
12-37 001 (5401)	21-07	12-37 001 (5401)	04-08				
22-37 913 (5401)	21-07	22-37 913 (5401)	04-08				
22-37 955 (5401)	21-07	22-37 955 (5401)	04-08				
12-37 008 (5408)	21-07	12-37 008 (5408)	04-08				
22-37 943 (5408)	21-07	22-37 943 (5408)	04-08				
22-37 953 (5408)	21-07	22-37 953 (5408)	04-08				
12-37 013 (5413)	21-07	12-37 013 (5413)	04-08				
22-37 912 (5413)	21-07	22-37 912 (5413)	04-08				
22-37 993 (5413)	21-07	22-37 993 (5413)	04-08				
82-37 060 (5360)	04-08	82-37 060 (5360)	19-08				
22-37 966 (5360)	04-08	22-37 966 (5360)	19-08				
12-37 015 (5415)	04-08	12-37 015 (5415)	19-08				
22-37 919 (5415)	04-08	22-37 919 (5415)	19-08				
22-37 940 (5415)	04-08	22-37 940 (5415)	19-08				
12-37 017 (5417)	04-08	12-37 017 (5417)	19-08				
22-37 932 (5417)	04-08	22-37 932 (5417)	19-08				
22-37 948 (5417)	04-08	22-37 948 (5417)	19-08				
12-37 018 (5418)	04-08	12-37 018 (5418)	19-08				
22-37 945 (5418)	04-08	22-37 945 (5418)	19-08				
22-37 978 (5418)	04-08	22-37 978 (5418)	19-08				
82-37 057 (5357)			19-08				
22-37 995 (5357)			19-08				
12-37 009 (5409)			19-08				
22-37 904 (5409)			19-08				
22-37 930 (5409)			19-08				
12-37 012 (5412)			19-08				
22-37 923 (5412)			19-08				
22-37 951 (5412)			19-08				
12-37 036 (5436)			19-08				
22-37 936 (5436)			19-08				
22-37 976 (5436)			19-08				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
1739	14-07	bij ICK-stam		1739			21-07
1749	21-07	bij ICK-stam		1749			04-08
1831	22-07	lucht lekkage		953			12-08
1739	04-08	bij ICK-stam		1739			19-08
1739	19-08	bij ICK-stam					

GTW

▪ Voor het opleiden van de medewerkers van het onderhoudsbedrijf Leidschendam hebben de afgelopen maanden opleidingen plaatsgevonden met een GTW op de Kijfhoek. Onderdeel van de instructie was tevens een retourrit naar Breda.

▪ Op 26-08 bracht ERS-loc 6608 drie nieuwe GTW-treinstellen naar Leidschendam.

▪ Op 28-08 verloren twee GTW's tijdens een proefrit op de Vlaktebrug tussen Kruijningen-Yerseke en Goes hun stroomafnemers. Het reguliere treinverkeer kon – zij het met vertraging – over het nevenspoor worden afgewikkeld.

Wist u dat...

▪ er minimaal één onverbouwde SGM-0 is die aan één zijde een buitenspiegel mist?

▪ in de nieuwe VIRM-4 een schakelaar op de achterwand van de cabine nog steeds de naam *Telerail* draagt, waar GSM-R de correcte aanduiding is?

- dat materieel dat als gevolg van een aanrijding met een persoon of een dier besmeurd is geweest, alleen nog in Zwolle gereinigd kan/mag worden?
- dit tot gevolg heeft dat materieel soms dagenlang aan de dienst onttrokken is, waar dat 'vroeger' hoogstens enkele uren betrof?
- op 25-07 een stoptrein van Roosendaal naar Essen een noodstop maakte vanwege spelende kinderen op de baan, en precies in de spanningssluis tot stilstand kwam?
- uit Essen een treinstel werd gestuurd om het gestrande stel weg te slepen?
- het treinverkeer op 26-07 op vele plaatsen in het land last had van een groot onweer?
- op 08-08 het treinverkeer van Connexion op de Valleilijn weer eens moest worden uitgedund vanwege een tekort aan dienstvaardig materieel?
- Op alle stations van de lijn Zwolle-Emmen op de peronwandranden gele strepen (2e klas) en blauwe strepen (1e klas) zijn aangebracht, recht voor de ingangen van de plan V's ? Zelfs het fietslogo staat op de gele balk. Optimale service van N.S.
- In Koploper 4024 in de 1e klas coupe's de rijtuignummers ontbreken ?

Cargo-corner

(Met dank aan Roland Korving)

ACTS

RN 1606 werd op 18 augustus overgedragen aan ACTS dat daarmee drie 1600'n heeft: de 1606, 1609 en 1619. Op 25 augustus verspeelde de 1606 een stroomafnemer te Acht, men moet dus blijkbaar nog wat wennen aan de 1600'n.

Op 23 augustus kreeg ACTS de beschikking over de 10e G1206, de 7110 die gehuld is in de zwarte MRCE-kleuren en dat vooralsnog blijft. De 7110 heeft hier al een geschiedenis als R4C 1203.

ACTS 513-9 reed op 7 september als eerst de Tads-wagentrein, zie ook RTB, i.o.v. SBB Cargo van Leer naar Veendam en de dag erna beladen retour.

Per 9 september kon ACTS eindelijk beschikken over de 653-4. Binnenkort wordt dat ook verwacht voor de 7106.

Beide waren te langdurig nog niet beschikbaar om te leasen vanwege tevergeefse ETCS-beproevingen. De locomotieven zijn hard nodig vanwege de a.s. overname van RN's resterende afvaltreinen en het condensaatvervoer vanuit Roodeschool.

Crossrail Benelux

Na het afronden van de fusie van DLC en Crossrail begin augustus rijdt Crossrail Benelux sinds medio augustus onder de nieuwe naam in de systemen van Prorail en Keyrail. Wanneer de DLC-logo's van de hier rijdende Class 66's gaan verdwijnen is onbekend.

CTL

CTL's kolentrein Maasvlakte-Linz (A) reed op 29 augustus voor het laatst. Vooraf was al bekend dat het midden juni gestarte vervoer tijdelijk zou zijn.

ERS

ERS 6608 haalde op 26 augustus in Köln Eifeltor drie nieuwe Arriva-treinstellen, de 506, 407 en 505 op en bracht die via Venlo naar Leidschendam.

RF

Vanuit Antwerpen Noord werd op 27 augustus de RF 104 (ex-NMBS 7395) afgeleverd. Tot op heden zijn RF's locomotieven ex-NMBS reeks 73 niet ingezet in reguliere diensten en alleen maar gebruikt bij proefnemingen op de 5 september geopende Euromax-terminal op de Maasvlakte.

RAILION

RD 363 723 verhuisde op 14 augustus van Zwolle Rangeer naar Onnen en daags erna door naar Delfzijl. De te Zwolle praktisch werkloze rangeerloc krijgt het in Delfzijl hopelijk drukker en dat moet o.a. lukken met het op het 16 augustus hervat te rijden van gipstreinen naar Delfzijl. Deze treinen reden niet meer sinds een brand bij Lafarge op 31 januari dit jaar.

RN 6425 en 6426 werden op 14 augustus naar Randers (DK) gestuurd voor inbouw van ETCS-apparatuur, gevolgd door de 6429 en 6430 op 4 september.

Op 18 augustus ontstond onrust binnen de Railion standplaats Zwolle en dat was niet zonder reden. De gaande reorganisatie zorgt voor sluiting van Railion's vestiging - het gehuurde dienstgebouw is van NS Vastgoed - te Zwolle Rangeer per 15 september. Het telkens weer uitstellen van de overgang van het vuilvervoer naar ACTS zorgt voor aanhoudende onzekerheid. Een ijlings aangereisd directielid garandeerde duidelijkheid in 7 dagen maar die termijn werd niet gerespecteerd.

Voor het kalkvervoer naar Beverwijk waren door DB Schenker nieuwe wagens type Talns besteld. De eerste levering ervan arriveerde in nu nog fraai rood op 23 augustus op Kijfhoek, een eerste voorzichtige inzet van één nieuwe wagen vond plaats op 5 september met het sturen van een wagen naar Hermalle (B).

RTB

De Rurtalbahn beschikt sinds 14 augustus over een tweede voor o.a. Nederland geschikte G1206. De V153 heeft al een geschiedenis hier die begon als Shortlines 2001 en na diverse omzwervingen via R4C, ACTS, ERS en Duitse avonturen tussendoor is de 5001505 uit 2004 nu dus de RTB V153.

Op 24 augustus reed de RTB voor het laatst met de lege wagens type Tads vanuit Köln via Leer naar Veendam en de dag erna beladen retour. Opdrachtgever SBB cargo gaat de volgende keer de trein zelf met een e-loc doorrijden naar Leer en dan wordt het voor de RTB geen logische klus meer voor het stukje naar Veendam.

Op 29 augustus reed de RTB een extra containertrein van Born naar Blerick en terug.

Strukton

Strukton Railinfra verandert per 1 september zijn naam in Strukton Rail. De naamswijziging past in de internationalisering van Strukton Rail. Strukton Rail is inmiddels structureel actief in Noorwegen, Zweden, Denemarken, Duitsland, Nederland, België en Italië. De Struktonbedrijven in Scandinavië gebruiken al sinds eind vorig jaar de naam Strukton Rail.

Proeflocomotieven e.d.

Voith's Maxima 30018 kwam op 14 augustus voor 8 dagen weer naar Zutphen om vanuit daar diverse proefritten te rijden naar o.a. Roosendaal en Driebergen-Zeist.

Op 15 augustus gingen de toekomstige ACTS 653-4 en MRCE 653-10 van Kijfhoek naar de Voith-werkplaats in Blerick voor aanpassingen aan de afgekeurde Bombardier-ETCS apparatuur. Als dat gebeurd is zijn beide locs eindelijk

beschikbaar voor de vervoerders, maar mogen dan nog steeds niet rijden op lijnen met ETCS. Een zelfde lot treft de Railion 6400'n met ETCS-apparatuur.

MRCE 189 998, een zwarte 189'er die tot voor kort bij Lokomotie reed, werd op 18 augustus door Strukton vanuit Emmerich naar Zutphen overgebracht. De lok is hier voor beproevingen/ATB-toelating en is uitgerust met het zg. landenpakket NL-DE-AT-CH-IT-SL-HR. Speculatief: de locomotief is interessant voor ERS wat dit jaar nog vijf 189'ers verwacht.

OVERIGE BERICHTEN

Actieplan Ruimte op de Rails gepresenteerd

- 50 % groei capaciteit
- Iedere tien minuten een trein op de grote corridors
- Groene golf voor goederentreinen
- Meer keuze voor de klant

Elke tien minuten een reizigerstrein en een groene golf voor goederen op het spoor. De capaciteit op het spoor neemt de komende jaren met 50% toe. Reizigers en verladers krijgen de komende jaren veel meer keuze bij vervoer via de weg of over het spoor. De trein als betrouwbaar, snel en volwaardig mobiliteits- en transportalternatief. Het spoor biedt Nederland ruimte voor beweging. Dat toekomstbeeld wordt realiteit in Ruimte op de Rails, het gezamenlijke actieplan van de spoorsector dat op 4 september jl. is aangeboden aan minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat.

Het plan verenigt capaciteitsuitbreiding, groei en verdere modernisering van het Nederlandse spoorwagennet, met als resultaat meer keuze voor klanten.

Ruimte op de Rails sluit aan bij de ambitie van minister Eurlings om een forse groei te realiseren van het vervoer over spoor tot 2020. Begin 2008 nodigde minister Eurlings de spoorsector uit met plannen te komen om de tot 2020 verwachte groei van het reizigers- en goederenvervoer op het Nederlandse spoorwagennet te kunnen verwerken. ProRail, NS en de Belangenvereniging rail goederenvervoerders (BRG) hebben de handen ineengeslagen met als resultaat een integraal voorstel dat past binnen de door de minister verwachte financieringsruimte van 4,5 miljard euro.

Met *Ruimte op de Rails* wordt het spoor in 2020 optimaal benut. Op grote stations aan belangrijke corridors hoeft niemand meer te rennen om de trein te halen: er komt er elke tien minuten een. Goederen- en reizigerstreinen rijden minder vaak over hetzelfde spoor. Dat komt de betrouwbaarheid en de capaciteit ten goede, zowel voor reizigers als voor de verladers. Resultaat is dat er op de belangrijkste corridors 50% meer intercity's kunnen rijden en dat de grote groei van het goederenvervoer per spoor kan doorgaan dankzij een toekomstvaste routing voor goederentreinen.

Ruimte op de Rails voorziet in een efficiënte capaciteitsvergroting: nieuwe rails aanleggen waar nodig en maatregelen die zijn toegesneden op de specifieke trajecten. Bijvoorbeeld meer ruimte op het spoor door goederentreinen over andere routes te leiden of door perrons geschikt te maken voor langere reizigerstreinen. En soms door het aanleggen van inhaalsporen, zodat Intercity's kunnen doorrijden, terwijl de Sprinter stopt op de kleinere stations. Er komt ook meer ruimte op het spoor door slimmer te plannen en flexibel en gericht om te gaan met speling op een bepaald traject of knelpunt. De eveneens uitgewerkte variant van zes Intercity's en zes sprinters per uur, kan op termijn een kosteneffectieve bijdrage leveren aan de mogelijk verder toenemende mobiliteitsvraag.

Tijdens de planstudie zal blijken in hoeverre deze variant gerealiseerd kan worden binnen het budget van € 4,5 miljard. *(persbericht)*

Arriva maakt namen nieuwe treinen bekend

Tien belangrijke personen uit het gebied rond de Merwedelingelijn zijn vanaf 14 september dagelijks 'zichtbaar' op het spoor. Op 26 augustus maakte de jury bekend welke namen zijn gekozen uit de bijna 300 inzendingen. Baron van Verschuer onthulde in het bijzijn van de prijswinnaars in het Hofje van Leerdam de eerste, zijn 'eigen trein'. Vervolgens werden de negen overige namen bekendgemaakt door de jury. Prijswinnaars onthulden veelal samen met vertegenwoordigers de naam van 'hun belangrijkste persoon'. Arriva-directeur Anne Hettinga gaf aan trots te zijn op de toestemming van alle vernoemden en prees de winnaars om de kwaliteit van de motivatie.

De vernoemden zijn: Baron van Verschuer, Ronald Bandell, Frank Wels, Andries Copier, Ida Gerhardt, Jan van Arkel, Maarten Schakel, Hendrik Hamel, Adriaan Volker en Trijntje. Arriva verzorgt vanaf 2006 het treinverkeer op de Merwedelingelijn, het traject van Dordrecht naar Geldermalsen. Dit traject werd tot dusver gereden met oud materieel. Per 14 september wordt hier nieuw materieel ingezet, de nieuwe Spurts.

Intercity Eindhoven-Heerlen door naar Aken

De Intercity Eindhoven-Heerlen wordt doorgetrokken naar Aken. Dat kan, nu de doortrekking een zogenoemde Europese Interregsubsidie krijgt van anderhalf miljoen euro.

De gemeente Heerlen lapt nog eens hetzelfde bedrag bij. Dat maakte samenwerkingsverband Parkstad Limburg van zeven Limburgse gemeenten op 5 september jl. bekend. De subsidie was aangevraagd door Parkstad Limburg, de stad Aken en de Aachener Verkehrsverbund, samen met de NS en de Deutsche Bahn.

De Europese subsidie maakt deel uit van een grotere aanvraag van 6,5 miljoen euro door de bij het grensoverschrijdend openbaar vervoer aangesloten (EU-)regio's, onder leiding van de gemeente Eindhoven.

Die subsidie is volledig toegekend. Venlo was ook in de race voor een doortrekking van de intercity naar Duitsland. Wat dit nu voor deze stad betekent, is nog niet duidelijk.

Testprogramma noordelijk deel HSL-Zuid van start

Op 8 september ging het testprogramma voor het noordelijk deel van de HSL-Zuid, van Amsterdam tot en met Rotterdam, van start. NS Hispeed, het hogesnelheidsmerk van NS, voert de testen uit in samenwerking met ProRail, verantwoordelijk voor de infrastructuur. Als beheerder is ProRail verantwoordelijk voor de capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het HSL-Zuid tracé, als exploitant van de HSL-Zuid is NS Hispeed verantwoordelijk voor de treindiensten. De tests vormen de aanloop naar de start van de nieuwe treinservice van NS Hispeed tussen Amsterdam en Rotterdam.

Tijdens het testprogramma rijden de komende maanden treinen op het traject Amsterdam-Rotterdam. In totaal zullen er 500 testritten plaatsvinden. Deze treinen rijden op doordeweekse dagen van zeven uur 's ochtends tot elf uur 's avonds volgens een realistische dienstregeling. Ook zal elke eerste rit van de dag vertrekken vanuit een station, in dit geval Amsterdam Centraal. Dit alles om de dagelijkse praktijk zoveel mogelijk te benaderen. Tijdens de testritten worden onderweg en op de stations allerlei mogelijke situaties nabootst. Rijden op topsnelheid (momenteel 160 km/u), stapvoets rijden, plotseling stilstaan of een signaal van de

verkeersleiding zijn voorbeelden daarvan. Door de tests krijgen de technici en logistieke specialisten van NS Hispeed en ProRail een goed beeld van het functioneren van het materieel en de procedures. In het begin wordt gereden zonder passagiers, in de laatste fase – medio oktober - zullen testritten met reizigers plaatsvinden.

Na het succesvol beëindigen van de testperiode gaat NS Hispeed van start met een nieuwe treinservice tussen Amsterdam en Rotterdam. Dit houdt in dat op de doordeweekse dagen elk uur een trein rijdt van Amsterdam naar Rotterdam en van Rotterdam naar Amsterdam. NS Hispeed biedt daarmee de snelste verbinding tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam: met een reistijd van 43 minuten is dit veruit de snelste verbinding tussen de hoofdstad en de Maasstad, een reistijdwinst van 32%.

Zodra het zuidelijk deel – van Rotterdam tot en met de Belgisch/Nederlandse grens - getest is, worden Breda, Antwerpen en Brussel toegevoegd als bestemming. Dan zal ook Thalys via de hogesnelheidslijn naar Parijs gaan rijden, met een aanzienlijke reistijdwinst. *(persbericht)*

Halte Mook-Molenhoek in mei 2009 gereed

Vanaf mei 2009 zal het mogelijk zijn om vanaf stationshalte Mook-Molenhoek de trein te nemen richting Nijmegen of Venlo. Op het traject Nijmegen-Venlo zullen de Veoliatreinen dan weer stoppen aan de Lindelaan in Molenhoek, zo meldt de gemeente Mook en Middelaar.

De gemeente houdt hierover op 22 september samen met Stadsregio Arnhem en spoorbeheerder ProRail een informatiebijeenkomst in Mook. De bouwwerkzaamheden starten naar verwachting eind oktober 2008. Aan beide kanten van het spoor worden perrons aangelegd van 175 meter lang. Ook de infrastructuur rond de stationshalte zal worden gewijzigd. Als de werkzaamheden volgens plan verlopen kunnen de eerste reizigers in mei 2009 dan met de trein reizen vanaf het station in Molenhoek. *(www.blikopnieuws.nl)*

Vrij reizen voor bezoekers Amsterdam RAI

Het streven van Amsterdam RAI om in de toekomst zo veel mogelijk mensen van en naar de RAI te laten reizen met het openbaar vervoer krijgt steeds meer vorm. Amsterdam RAI, de Nederlandse Spoorwegen en GVB hebben de handen ineen geslagen. Zij bieden bezoekers van de beurzen Aquatech Amsterdam 2008 en HISWA 2009 op beursdagen vrij reizen van en naar Amsterdam RAI op vertoon van een combiticket voor deze beurzen. De uiteindelijke ambitie van de samenwerkende partijen is om meer mensen met het openbaar vervoer te laten reizen, minder congestie rond de RAI te realiseren en Amsterdam nog beter bereikbaar te maken.

President-directeur van de Nederlandse Spoorwegen Aad Veenman is erg gelukkig met de milieu- en klantvriendelijke plannen van Amsterdam RAI. Veenman: "Dit gezamenlijke initiatief levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van onze hoofdstad. Voorts behoeft het geen betoog dat de trein in vergelijking met andere vervoermiddelen tweederde minder CO² uitstoot."

Ook algemeen directeur van GVB Gertjan Kroon is blij met de gezamenlijke proef: "Verbeteren van de bereikbaarheid en van de luchtkwaliteit zijn belangrijke doelstellingen van Amsterdam. Een goed netwerk van snel, betrouwbaar, comfortabel en milieuvriendelijk vervoer draagt bij aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de stad."

Volgens directievoorzitter Hans Bakker van Amsterdam RAI passen de plannen met vrij reizen voor beursbezoekers binnen de strategie van de organisatie om meer waarde te

creëren voor de klanten, maar daarbij ook de maatschappelijke en ecologische belangen mee te wegen: "Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen staat bij Amsterdam RAI hoog op de agenda. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn belangrijke pijlers van onze MVO-ambitie. De Nederlandse Spoorwegen en GVB zijn natuurlijk de partners bij uitstek om te werken aan oplossingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid."

De pilots worden gehouden tijdens Aquatech Amsterdam 2008, 's werelds meest toonaangevende vakbeurs op het gebied van proces-, drink- en afvalwater, en HISWA 2009, de grootste watersportbeurs van de Benelux. Alle bezoekers kunnen tijdens de beursdagen op vertoon van hun combiticket (reis- en entreebewijs) vanaf elk station in Nederland vrij reizen naar station Amsterdam RAI en vice versa. Ook kunnen bezoekers onbepert gebruik maken van vervoer in de stad Amsterdam op alle GVB-lijnen (metro's, (nacht)bussen en trams).

Gezamenlijk trekken beide evenementen circa 80.000 bezoekers naar Amsterdam RAI. Hans Bakker: "De bevindingen, resultaten en conclusies van deze pilots, brengen ons een stukje dichterbij ons ultieme doel dat in de toekomst het openbaar vervoer van en naar de RAI bij de prijs van een entreebewijs inbegrepen is. We werken er hard aan!"

Aquatech Amsterdam wordt van 30 september tot en met 3 oktober 2008 gehouden. HISWA vindt van 3 tot en met 8 maart 2009 plaats. *(persbericht)*

MUSEUMNIEUWS

Spoorwegmuseum Utrecht

Het museum gaat een exemplaar van een Plan V-treinstel bewaren. Voorts is bekend gemaakt dat stoomloc 3737 in oktober (over de weg!) naar Meiningen gaat voor rijvaardig herstel. Al in 2009 wordt de loc weer terugverwacht.

Op 9 oktober a.s. start in het Spoorwegmuseum de tentoonstelling Beroepen op het spoor. Voor het eerst in Nederland worden de spoorberoepen door de jaren heen in kaart én in beeld gebracht. In 170 jaar zijn er veel verschillende beroepen bijgekomen of afgevalen. Zo waren vroeger de overwegwachteres, de stoker en de kruier veelvuldig te zien op of bij het station. Wat hun taken waren en waarom de beroepen niet meer bestaan, is te ontdekken in de tentoonstelling. Ook hun attributen als vertrekstaven, rangeerhoorns en uniformen zijn te zien in Beroepen op het spoor tot en met 29 maart 2009 in het museum.

In Beroepen op het spoor ontvangen jonge bezoekers bij binnenkomst een werkbriefje waarmee hun 'werkdag' in het museum begint. Met het werkbriefje worden allerlei opdrachten uitgezet. Zo kruipen kinderen in de huid van een kruier, kunnen zij een seinenspel spelen en een conducteursbericht inspreken. Ze ervaren ook hoe het is om zelf een spoorboom neer te halen en te remmen als een echte remmer. Voor de wat oudere bezoekers is uitgebreide en opmerkelijke informatie te vinden over de verschillen tussen de beroepen van vroeger en nu.

Museumspoorlijn S-T-A-R

Locomotor 204

Locomotor 204 heeft een revisie ondergaan. Dankzij de inzet en sponsoring van enkele medewerkers kon deze revisie worden doorgevoerd. Sinds 2003 stond deze groene sik buiten bedrijf. De 204 heeft de A-status in het Nationaal Register Railmonumenten verworven.

Bij de revisie is de dieselmotor volledig gecontroleerd, zijn alle leidingen en flenzen gereinigd en zijn alle pakkingen

vervangen. Ook is de motor van een nieuwe verflaag voorzien. Voorts zijn alle contacten van het tractiecircuit, hoofdgenerator en tractiemotoren gereinigd en gecontroleerd. Ook het stuurstroomcircuit is aangepast aan de andere locomotoren. De voorheen niet werkende fluit is eveneens gereviseerd; zowel de klep als de fluit zijn vervangen. Tevens is het remwerk opnieuw afgesteld en gecontroleerd op spelingen. Het machinistenhuis is van binnen volledig gereinigd en geschilderd. Tenslotte is ook de verflaag van de huid en het machinistenhuis aan de buitenkant opnieuw aangebracht. Er zullen nog opschriften, depotbordjes, nummerschilden en fabrieksplaten worden aangebracht. De locomotor zal worden ingezet voor verhuurde locomotortreinen en rangeerwerk op bijzondere rijdagen. De 204 zal voor het eerst voor het publiek te zien zijn tijdens de STAR-dagen op 20 en 21 september, maar in de week daaraan voorafgaand al worden ingezet voor enkele verhuurde treinen en rangeerwerkzaamheden.

S.T.A.R-dagen

Op 20 en 21 september 2008 vinden de Open Dagen van Museumspoorlijn S-T-A-R plaats. Op het gehele baanvak wordt een intensieve dienstregeling gereden met stoom- en dieseltreinen. Voor het eerst sinds een paar jaar wordt er tijdens de S.T.A.R.-dagen weer een modelspoorbeurs georganiseerd. Voorheen vond de beurs plaats in de werkplaats, nu zal de nieuwe rijtuigenloods onderdak geven aan de modeltreinen.

In de werkplaats zal o.a. Hippel 609 en stoomlocomotief 52 8060 ter bezichtiging worden opgesteld.

Op zaterdag 20 september zal de elfde editie van Race The Train plaatsvinden. Wie zal de strijd tegen de stoomlocomotief winnen? Speciaal voor Race The Train rijdt Arriva op deze dag de Race The Train Express. Een rit van Groningen naar Stadskanaal en weer terug is gratis met deze trein. Kijk voor meer informatie over het evenement (waaronder de dienstregeling) op www.stadskanaalrail.nl.

Dieseldag op de Miljoenenlijn

Op zondag 21 september staat de Miljoenenlijn in het teken van alles wat te maken heeft met diesel. Tijdens de dieseldag blijft de stoomtractie in het depot en worden de ZLSM-sporen geheel overgenomen door dieseltractie.

Naast het bekende materieel van ZLSM, zal ook Veolia met hun nieuwste dieselmaterieel – de Stadler - acte de présence geven. Daarnaast lopen nog onderhandelingen om een locomotief van VolkerRail naar de Miljoenenlijn te krijgen.

Rondom het thema 'Diesel op de Miljoenenlijn' zullen een diversiteit aan dieselgerelateerde activiteiten plaatsvinden op en om de perrons van Simpelveld. Met medewerking van onder andere Industrion Kerkrade en de Oude Trekker- en Motorenvereniging zijn historische dieselmachines en oude tractoren te bezichtigen.

D V D

Eisenbahn-Video-Kurier VHS, Nr. 79. Stoom in de Oderbruch met twee 52-ers en een 03; De OGEG in het nieuwe Oostenrijkse spoorwegmuseum in Ampflwang (Zuid Oostenrijk); transport van een trafo in het ertsgebergte met V100 en V 180; de HöllentalBahn. Ook nog Rollwagenverkeer op de Zittauer smalspoorlijnen en herinneringen aan de serie 12 van de ÖBB (Oostenrijks grootste stomers). Natuurlijk ook uitgebreid Bahnnews. De Rückblick is gewijd aan een nieuwe railtesttrein. Bestelnummer 5279, speelduur 1 uur voor 19,80 euro. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

B O E K E N

Bij SDU-Uitgevers verscheen:

“Berigt aan de heeren reizigers”

400 jaar openbaar vervoer in Nederland.

Dit overzichtswerk van Piet Brouwer, Gerard van Kesteren en Antia Wiersma gaat over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in ons land. Het boek begint met een zoektocht naar het oudste openbaar vervoer. De auteurs laten zien dat de vraagstukken van nu van alle tijden zijn. Ook in de zeventiende eeuw werd nagedacht over de relatie tussen overheid en vervoerder, over de ontwikkelingsfunctie. Perioden met veel bemoeienis en met nagenoeg geen regels wisselden elkaar af. En ook de relatie tussen vervoerder en reiziger is in essentie niet veranderd: vervoerders proberen in te spelen op de vervoerbehoefden en rekenen een redelijk tarief.

Onderwerpen als concessieverlening, ketenbenadering, reisinformatie, tariefstelling, rol van de overheid, omgaan met innovaties en concurrentie zijn rode draden in de geschiedenis van het openbaar vervoer. Het zijn de hoofdonderwerpen in dit boeiende en rijk geïllustreerde boek. Bij alle gegevens zijn bronvermeldingen opgenomen; zo is gemakkelijk de weg te vinden naar publicaties met meer gegevens. Het 742 (!) pagina's tellende boek bevat een uitgebreide literatuurlijst + CD-rom en kost € 69,95 bij de betere boekhandel. Ook rechtstreeks te bestellen via www.sdu.nl.

Hans Fictoor: Ter nagedachtenis Treinramp Harmelen 8 januari 1962, 122 blz., 77 foto's en documenten, staand A5 formaat, uitgegeven in eigen beheer. Prijs € 22,25 incl. verzendkosten.

Wie zich heeft verdiept in 's lands zwaarste treinramp ooit, komt de naam van de auteur niet onbekend voor. Het is dan ook de zoon van één van de twee bij deze ramp betrokken en omgekomen machinisten. Deze recensent was dan ook benieuwd, hoe deze direct betrokkene en medeslachtoffer nu op de ruim 46 jaar oude gebeurtenissen zou terugkijken. Het boek begint met de beschrijving van de gang van zaken in het gezin van machinist Pieter Fictoor op de avond, voordat hij vroeg moest opstaan voor het rijden van zijn dienst Rtd 3, aanvang 5.40 uur.

Daarna wordt de lezer meegenomen naar de dagen van de ramp en die direct daarna, nog steeds gezien vanuit de auteur, dit afgewisseld met schetsen van andere familieleden van drie generaties en hun wel en wee voor, tijdens en na de ramp. Een en ander is geplaatst in een Nederlands en Rotterdams tijdsbeeld. Wie kan zich niet voorstellen, dat Pieter Fictoor op het eind van het stoomtijdperk met zijn stoomloc het drukke Marconiplein overstak, op weg van of naar de toen nog bruisende havengebieden?

Het accent ligt zwaar op het familiegebeuren in relatie tot de ramp en ook daar buiten, maar zo heeft de auteur het boek ook bedoeld. De auteur, toen 18 jaar jong, verzamelde destijds krantenberichten. Kleinere en grotere feitelijkheden sluiten dus niet altijd naadloos aan bij hetgeen R.T. Jongerius aangeeft in zijn werk "Spoorwegongevallen in Nederland 1839 - 1993" op basis van officiële onderzoeksdocumenten. Wie zoekt naar een getrokken trein en een trein mat '46 IV + II komt bedrogen uit. De recensent kan zich persoonlijk herinneren, dat destijds in de pers sprake was van "de blauwe" en "de groene trein"; in dit werk vind je dat dus ook terug.

Wat voor de tekst geldt, geldt ook voor de foto's en documenten. Het zwaartepunt ligt op familie zaken van de auteur. Het authentieke dienstkaartje van de door vader Fictoor nooit voltooide dienst Rtd 3 is een ontroerend grensgeval. Voor wie het nog niet wist: Fictoor had aan het ongeval geen enkele schuld.

Het boek is een regelrechte afrader voor de monomane treinhobbyist. Wie zich stoort aan de onjuist getekende sporensituatie in Harmelen, de ("volgens Jungerius") onjuist weergegeven naam van de andere, schuldige, machinist en het ontbreken van materieelnummers, moet "Jungerius" ter hand nemen.

Wie zich, al dan niet door eigen lotgevallen, wil verdiepen in de zielenroerselen van een toen direct betrokken jongeling, die zijn vader verliest, zal zich goed in de beschrijvingen kunnen verplaatsen.

Het boek is in eigen beheer uitgegeven, wat financieel niet eenvoudig is. Dit verdient ondersteuning door de aanschaf van een exemplaar. Dat kan door de overmaking van het bovenstaande bedrag op rekening 1283061 ten name van H.Fictoor te Purmerend.

Rob Schippers

EISENBAHN KURIER Sonderfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, auteur Klaus Bossig. Het gaat hier over de DDR-tijd. De ondertitel is: "Die Führungszüge der Ministerien für Verkehrswesen und für Nationale Verteidigung". Zo komt "der Regierungszug" op de proppen. Deze is nog een tijd na de Wende gebruikt voor officiële gelegenheden. Bij de landsverdediging valt te denken aan Lazaretszüge. Verder is er ook aandacht voor bijzonder ander materieel zoals verwarmingswagens. Er was zelfs speciaal materieel voor bijvoorbeeld modelbouwclubs (een hobby die van jongs af sterk werd gestimuleerd en ondersteund). Het foto materiaal is in zwart/wit en laat ook de interieurs zien. Achterin het boek is een Fundgrube voor de modelbouwer met vele schaaltekeningen. Algemeen gezegd: echt iets voor de specialist of liefhebber van de zogenoemde "Wagenkunde". 208 blz. A4 met ca. 300 afbeeldingen, 39,90 euro, ISBN 978-38825-5-704-6.

EISENBAHN KURIER ModellbahnKurier nr. 27. Industrie und Gewerbe nr. 3, A4, prijs slechts 9,80 euro, bestelnr. 1727. In 90 blz. wordt uit de doeken gedaan wat er te pas komt bij deze entourage voor de modelbouw hobby. Het gaat hier niet om de zware industrie die al eerder behandeld werd. De kleintjes dus in de Handel, opslagplaatsen etc. Het betreft hier echt een goede handleiding zonder veel moeite te hanteren. Wel is goede kennis van de Duitse taal vereist.

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

In memoriam

Op woensdag 20 augustus jl. is de grootste hobbyist aller tijden, de heer **C. Puister**, op 83 jarige leeftijd overleden.

Puister was onbetwist de kampioen in het bezoeken van de afdelingsbijeenkomsten van de NVBS en de Railtheaters in heel Nederland. Aan ontelbare excursies heeft hij deelgenomen in binnen en buitenland. Ondanks al zijn handicaps was hij bijna elke dag op pad voor zijn hobby. De laatste jaren ging het wel steeds moeilijker en heel wat keren viel ie weer op de grond. Maar telkens stond hij weer op om vrolijk verder te gaan. Hij liet zich niet tegenhouden. Daarnaast ging hij ook nog veel naar concerten en tentoonstellingen op allerlei gebied.

Bij de film of dia-avonden zat hij altijd op de eerste rij en viel dan vaak in slaap. Maar ja, wat wil je als je elke dag maar weer op pad gaat naar een volgende voorstelling. Dat is toch vermoeiend op je ouwe dag.

Maar de Hobbywereld zal hem zeker missen.

Frans van Loevezijn

Wat schreven de anderen..?

Op de Rails, september 2008, nummer 2008-9 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Plan, Proces, Product: een nieuwe aanpak van de ver keersleiding op het spoor * Goederenvervoer in Nederland * De NZH-stoomtram Haarlem – Leiden (vervolg) * Verenigingsnieuws * Boekbespreking * Railkalender * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, september 2008, nr. 7 (257) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Spoorvervoer bij Van Heezik in Utrecht Lage Weide / Maarssen * Project RegioTram Groningen-Assen gepresenteerd * AGV van Alstom getest in Velim * Gerestaureerde Ovaleramer gepresenteerd bij de SGB * Siemens bouwt locs voor de wereld (2) * Vossloh Locomotives, de stand van zaken in 2008 * Het ambitieuze onderhoudsbedrijf van de Portugese Spoorwegen * Begin testperiode voor AnsaldoBreda V250 * Prima II: la nouvelle génération * Overdracht VIRM-4 van Bombardier aan NS-R * De zelflossers van Allan * Modelspoor * www.railmagazine.nl

De Koppelstang, nr. 2008-3 * Vanuit de loods * Van de directie * Langs de lijn * Met voorspan naar Zuid Limburg * Machinist op de '76 * Weer naar Limburg * Stoomdepot Beekbergen * Medewerker in beeld * Terug naar Toen 2008

Strassenbahn Magazin, September 2008, 39^e jaargang, nr. 227 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek "Journal" gelden als belangrijkste nieuwtjes dat in Stuttgart een vloot van 60 sneltrams in eigen beheer compleet opnieuw wordt opgebouwd; in Bergamo (Italië) gaat na een vertraging van 4 jaren de nieuwe tram pas rijden * Het hoofdartikel gaat over de Lissabon tram, waarvan de aandoenlijke 2-assertjes voor het overgrote deel op de nog bestaande lijnen de dienst uitmaken * In Frankfurt an der Oder was het feest: 110 jaren tram wat o.a. met een fraaie tramparade gevierd werd * Als 7^e Duitse stad is Dortmund er ook in geslaagd de tram uit het stadscentrum te verplaatsen naar ondergrondse krochten * Ondanks het feit dat de Leipziger tram in veel opzichten een succes is, vreest men te weinig kapitaal te kunnen genereren voor toekomstige rationalisering * Over het exportsuccesverhaal van de gelede Düwagtram * Waarheen gingen de overbodig geworden (Nederlandse) trams van de NBM in 1950? * Tijdens het Europese voetbalkampioenschap zorgde de tram voor een positieve bijdrage; een verslag * Modeltrambouwers komen voor het voetlicht * De geschiedenis van de stadstram in Bremerhaven * Tenslotte aandacht voor tram 502 in Stuttgart die een compleet glazen dak had * Het mag hier nog eens gezegd worden; het vele en prima fotowerk maakt ook deze uitgave alleszins zeer de moeite waard. (www.strassenbahn-magazin.de) ThN

RAILTHEATER AMSTERDAM

Programma:

18-09: Historisch filmprogramma Van A. de Wolf (HTV) met o.a. NZH, NS 1964, BR 1968, DR 1969.

25-09: 100 jaar elektrische tractie bij NS, diaprogramma van Frans van Loevezijn.

09-10: Europese stoom in o.a. Oostenrijk en DDR. Films van W. Dijkman.

16-10: 12½ jaar Regionalisering (deel 1). Ontwikkelingen in de noordelijke duitse deelstaten. Dia's van Frans Blanker.

30-10: Smalsporig door Zwitserland (deel 2). Diaprogramma van Bert van der Kruk.

Zaal: Slootermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te Amsterdam Slootermeer. Aanvang voorstellingen 20.00 uur.

RAILTHEATER VOORBURG

Tijdelijk geen voorstellingen gepland.

Cinema de Balie

In filmhuis **Cinema De Balie**, Kleine Gartmanplantsoen 10, te Amsterdam draait tijdens drie weekenden in oktober een filmprogramma, helemaal gewijd het thema spoor:

4 oktober | 20.30 **De Wisselwachter**

regie: Jos Stelling (NL, 1986, 97')

nagesprek met de regisseur

10 en 11 oktober | 20.30 **Railroad Shorts**

24 en 25 oktober | 20.30 **RR Railroad**

regie: James Benning (US, 2008, 111')

Drie weekenden lang exploreren we de magische wisselwerking tussen rails en camera's. Vanaf de allereerste film (de aankomst van een trein op het station van Ciotat, Lumière & Lumière, 1895) zijn het geliefde motieven in de cinema: de trein met z'n brute snelheid en de beslotenheid van zijn compartimenten, maar ook het perspectiefrijke lijnenspel van spoorrails, ultiem symbool voor het verlangen naar andere werelden.

Cinema De Balie grijpt de **Nederlandse première** van de film **RR Railroad** van **James Benning** aan om een maand lang bijzondere films die zich op en rond het spoor afspelen te vertonen. Een klassieker waarin vooral het wachten op de trein tot ontregeling leidt en een programma met korte films waarin zowel de esthetiek en het ritme, als de sociale verhouding op het spoor voorbijkomen, brengen ons uiteindelijk bij de première van die hele bijzondere film van James Benning.

kaarten: 5/7 euro, aan de kassa van De Balie, telefonisch: (020) 5535100, of via www.debalie.nl

A G E N D A (BINNENLAND)

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 28 september en 26 oktober. Kijk op

<http://www.csy.nl/dienstregeling.php>

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

20 september 2008: Afscheidsrit met een van de laatste onverbouwde Sprinter-tweetjes. Het programma is dagvullend, met fotostops. 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: van 10 tot 17 uur open dag in de onderhoudswerkplaats voor tram- en metromaterieel van GVB te Diemen, Provincialeweg 2 – 4. Aanmelden per email via:

<http://www.gvb.nl/extranet/opendag/Pages/Aanmelden.aspx>

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

28 september 2008: Treinen- en modelbouw dag in en om het Gorcums museum. www.gorcumsmuseum.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.

9 oktober tot en met 29 maart 2009: tentoonstelling Beroepen op het spoor in het Spoorwegmuseum te Utrecht.

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

11 en 12 oktober 2008: Open dag op het stoomdepot van de Stoom Stichting Nederland in Rotterdam. Gastlocomotieven van ZLSM en VSM. Tussen 10:00 en 17:00 bijna elk uur een pendeltrein van en naar Gouda. www.stoomstichting.nl

19 oktober 2008: Najaarsstoomdag bij de Museum Buurt

Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

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

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

15 november 2008: museumnacht bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer (SVM). <http://www.smalspoormuseum.nl>

24, 25 & 26 oktober 2008: Eurospoor 2008, Utrecht

www.eurospoor.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.naumburger-strassenbahn.de>

20 september 2008: 160-jarig bestaan van de Schiefe Ebene. 12 stoomlocs van de Baureihen 01, 18, 23, 35, 38, 638, 41, 57 en 64 in actie; tevens zijn locparades gepland.

<http://www.dampflokuseum.de/index.php>

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 museummaterieel.

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 museummaterieel gereden.

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

5 oktober 2008: pendelritten met museumtram 7386 tussen Hoboken-Kioskplaats (eindhalte lijnen 2 & 4) en Schoonselhof (eindhalte lijn 24, bijgenaamd de kerkhoflijn) te Antwerpen. Dit alles tussen 11.15 uur (eerste vertrek Kioskplaats) en 13.45 (laatste vertrek Schoonselhof).

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? 1859 anderen gingen u reeds voor!

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

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

lijst nr. 5

GBHTM = Den Haag.

zwart/wit foto's 10x15 cm.

1143.7404	lijn 6: inkomende dienstwagen, emr 1011 (lijnfilm: buiten dienst). Staat met een defecte truck. Daarachter o.a. lijn 9: emr 1145, lijn 8: emr 1123, lijn 10: emr 1170, lijn 16: emr 1106. Spui.	3.12.1966
1143.7416	rioleringswerken Koninginnegracht. Rails en bovenleiding werden in de nachtelijke uren verwijderd. Op de foto: ondergraven sporen met lijn 9: Schev.Zeebad-Station HS; emr 1150.	26.12.1966
1143.7417	zie foto 1143.7416. Op deze foto de montagebrug (zonder tram).	26.12.1966
1143.7418	rioleringswerken Koninginnegracht. Tramsporen lijn 9 met noodbrug en aanleg overloopwissel i.v.m. enkelspoor rijden. Op de foto geen tram.	26.12.1966
1143.7419	lijn 7: opgeheven traject in de Javastraat. Sporen geasfalteerd, bovenleiding nog aanwezig.	26.12.1966
1143.7423	botsing lijn 16 met auto. Overzicht plaats ongeval. Links: kraanwagen brandweer (Krupp, kenteken ZB-01-92), daarachter deels zichtbaar lijn 10: emr 1206, de gekraakte personenauto, lijn 16: emr 1114 (gedeeltelijk zichtbaar, linksvoor). Spui.	28.12.1966
1143.7424	detailfoto: de kop van emr 1114 met de koppeling in de personenauto. Spui.	28.12.1966
1143.7426	als gevolg van dit ongeval lange rijen trams op het Spui: lijn 10: emr 1206, lijn 10: emr 1119, lijn 8: emr 1146, lijn 9: emr 1154 en andere.	28.12.1966
1143.7428	ook een rij in de andere richting met voorop lijn 1: emr 1217. Spui.	28.12.1966
1143.7429	gestremd tramverkeer met rechts lijn 9: emr 1154, lijn 8: emr 1146, lijn 10: emr 1119 en 1206 (linksachter). Spui.	28.12.1966
1143.7431	Het tramverkeer komt weer op gang: lijn 16: emr 1114, rechts: lijn 8: emr 1121 en nog meer trams en druk verkeer. Spui.	28.12.1966
1143.7434	idem, met o.a. lijn 9: emr 1125 en lijn 1: emr 1202. Spui.	28.12.1966
1143.7435	idem, met o.a. lijn 16: emr 1106 en rechts lijn 9: emr 1144. Spui.	28.12.1966
opmerking: ook bestelbaar:	de bovenstaande 8 foto's vormen een selectie van dit ongeval. De foto's 7420, 7421, 7422, 7425, 7427, 7430, 7432, 7433, 7436, 7437 en 7438 laten het ongeval en de hervatting van de tramdienst uit dezelfde invalshoek zien met soms een andere materieel combinatie. Spui.	28.12.1966
1143.7504	dienstrijt: emr 274. Spui bij Turfmarkt.	4.1.1967
1143.7506	lijn 10: Statenkwartier-Voorburg Station, emr 1212 (linksachter). Lijnbaan. Vrije tram-/busbaan in aanleg,	4.1.1967
1143.7507	lijn 10: Statenkwartier-Voorburg Station, emr 1167. Lijnbaan bij het Westeinde. Vrije tram-/busbaan in aanleg.	4.1.1967
1143.7508	lijn 10: Voorburg Station-Statenkwartier, emr 1217. Lijnbaan. Aanleg vrije tram-/busbaan.	4.1.1967
1143.7509	als foto 1143.7508; emr 1217 (linksachter). Lijnbaan.	4.1.1967
opmerking:	10 januari 1967. Huwelijk Prinses Margriet met dhr. Van Vollehoven. Afsluiting binnenstad met per uur verschillende omleidingroutes voor de lijnen 3, 6, 8 en 9. Lijn 9 ook tijdelijk met 800-en. Foto's worden aangegeven met ^	
1143.7517	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1147. Scheveningseweg boog Frankenslag. Omleiding via lijn 10.	10.1.1967
1143.7518	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1146. Emmakade, omleiding via lijn 10.	10.1.1967
1143.7523	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1152; daarachter lijn 3: Bohemen-Centrum, emr 1198. Lijn 8 omgeleid via lijn 10, lijn 3 ingekort en omleiding via gr.Hertoginnelaan-lijn 10). Waldeck Pyrmontkade bij Laan van Meerdervoort.	10.1.1967
1143.7526	^ lijn 3: Bohemen-Centrum, emr 1182. Omleiding via Gr.Hertoginnelaan en lijn 10. N.W.Buitensingel.	10.1.1967
1143.7530	^ lijn 3: Bohemen-Centrum, emr 1179 (linksachter), daarvoor: lijn 10: emr 1174. Lijn 3 ingekort en omleiding via Gr.Hertoginnelaan en lijn 10. Lijnbaan boog Prinsegracht.	10.1.1967

1143.7531	^ lijn 3: Centrum-Bohemen. Ingekort en omleiding via lijn 10 – Groot Hertoginnelaan; emr 1198. Lijnbaan	10.1.1967
1143.7532	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS; omleiding via lijn 10. emr 1138 (links-achter). Boog Lijnbaan/Prinsegracht.	10.1.1967
1143.7533	^ lijn 3: Bohemen-Centrum, links: emr 1221, rechts: lijn 3: emr 1182. Ingekort en omleiding via lijn 10-Gr,Hertoginnelaan. Lijnbaan.	10.1.1967
1143.7534	^ lijn 8: Station HS-Shev.Kurhaus; omleiding via lijn 10. emr 1152. Lijnbaan.	10.1.1967
1143.7535	^ als foto 1143.7534, emr 1152 (linksachter). Lijnbaan; aanleg vrije tram-/busbaan.	10.1.1967
1143.7536	^ lijn 3: Bohemen-Centrum; emr 1228. Inkorting en omleiding via Groot Hertoginnelaan-lijn 10. Prinsegracht.	10.1.1967
1143.7537	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1124. Omleiding via lijn 10. Prinsegracht.	10.1.1967
1143.7603	^ lijn 6: Centrum-Leyenburg, emr 1016. Tijdelijk eindpunt Nieuwe Haven.	10.1.1967
1143.7604	^ lijn 3: Bohemen-Centrum, emr 1236 (rechtsachter). Ingekort. Tijdens driehoeken Turfmarkt/Wijnhaven naar tijdelijk eindpunt Nieuwe Haven	10.1.1967
1143.7605	^ lijn 3: Centrum- Bohemen, emr 1236. Tijdelijk eindpunt Nieuwe Haven.	10.1.1967
1143.7606	^ lijn 6: Leyenburg-Centrum, emr 1001 en lijn 3: Bohemen-Centrum, emr 1222. Driehoeken Wijnhaven/Turfmarkt/Nieuwe Haven. Opm.: beide motorwagens niet geheel in beeld.	10.1.1967
1143.7608	^ lijn 3: Station LvNOI-Bohemen, emr 1197. Herengracht. Enkele ritten tussen twee afsluitingen door als doorgaande dienst via Herengracht-Centrum-lijn 10.	10.1.1967
1143.7612	^ lijn 9: Schev.Kurhaus-Turnooiveld, emr 829. Korte Voorhout.	10.1.1967
1143.7614	^ lijn 9: Schev.Kurhaus-Turnooiveld, emr 805. Eindpunt halte Turnooiveld.	10.1.1967
1143.7620	^ lijn 8: Station HS-Shev.Kurhaus, emr 1153. Lange Vijverberg. Omleiding via lijn 12-Staatsspoor-lijn 3-Kneuterdijk.	10.1.1967
1143.7622	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1154 (rechtsachter). Boog Kneuterdijk/Lange Vijverberg. Omleiding via Turnooiveld-Staatsspoor-lijn 12.	10.1.1967
1143.7625	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, links: emr 1138; rechts: emr 1152. Koningskade. Omleiding vanaf Kneuterdijk via lijn 3-Staatsspoor-lijn 12.	10.1.1967
1143.7626	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1124. Weteringplein. Omleiding Kneuterdijk-Lange Vijverberg-Staatsspoor-lijn 12.	10.1.1967
1143.7630	^ lijn 8: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1153. Stationsplein, tijdelijk eindpunt (ept lijn 11)	10.1.1967
1143.7632	^ lijn 8: Station HS-Shev.Kurhaus, emr 1153. Driehoekt Jan Blankenstraat/Stationsplein.	10.1.1967
1143.7635	^ lijn 8: Station HS-Shev.Kurhaus, emr 1147. Jan Blankenstraat (in de keerdriehoek). Omleiding via lijn 12-Staatsspoor-lijn 3 naar Kneuterdijk.	10.1.1967
1143.7636	lijn 11: Schev.Haven-Station HS, emr 1163. Van Boetzelaerlaan t.h.v. overloopwissel en voetbalspoor.	22.1.1967
1143.7704	lijn 11: Schev.Haven-Station HS, emr 1161. Eindpuntlus Scheveningen Strandweg. In de binnenlus: emr'n 1136, 1123, 1172, 1131; afgestelde voetbalextra's voor Houtrust.	22.1.1967
1143.7706	lijn 3: Station LvNOI-Bohemen, emr 1240 (rechtsachter).Kerkplein. Oude sporensituatie na de nieuwbouw van het postkantoor zijn de sporen hier naar rechts verschoven.	31.1.1967
1143.7707	lijn 3: Station LvNOI-Bohemen, emr 1179 (linksachter). Driehoekjes.	31.1.1967
1143.7708	lijn 3: Bohemen-Station LvNOI, emr 1195. Groenmarkt.	31.1.1967

Bestellen: door overschrijving van het verschuldigde bedrag op giro 528337 t.n.v. R. Liesker, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk. E-mail: liesker44@hotmail.com. Vermeldt u adres en fotonummers, dit kan ook per post of e-mail.
Prijs: per foto € 1,00; verzendkosten € 1,50 per bestelling.