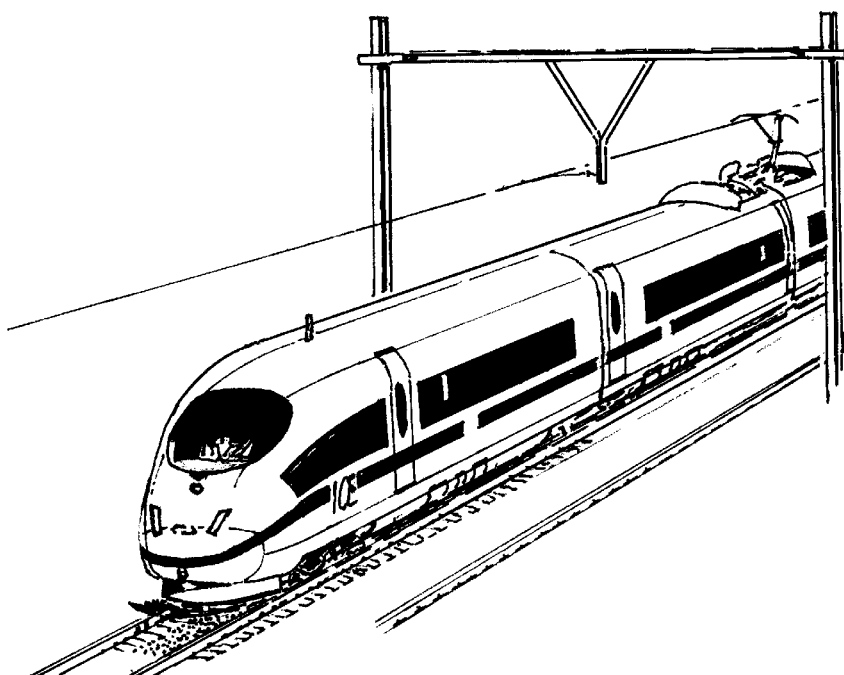
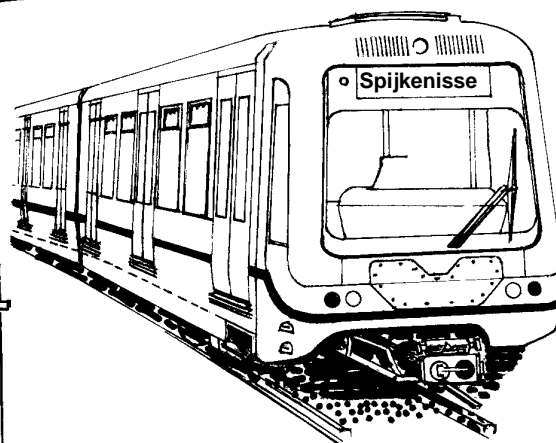
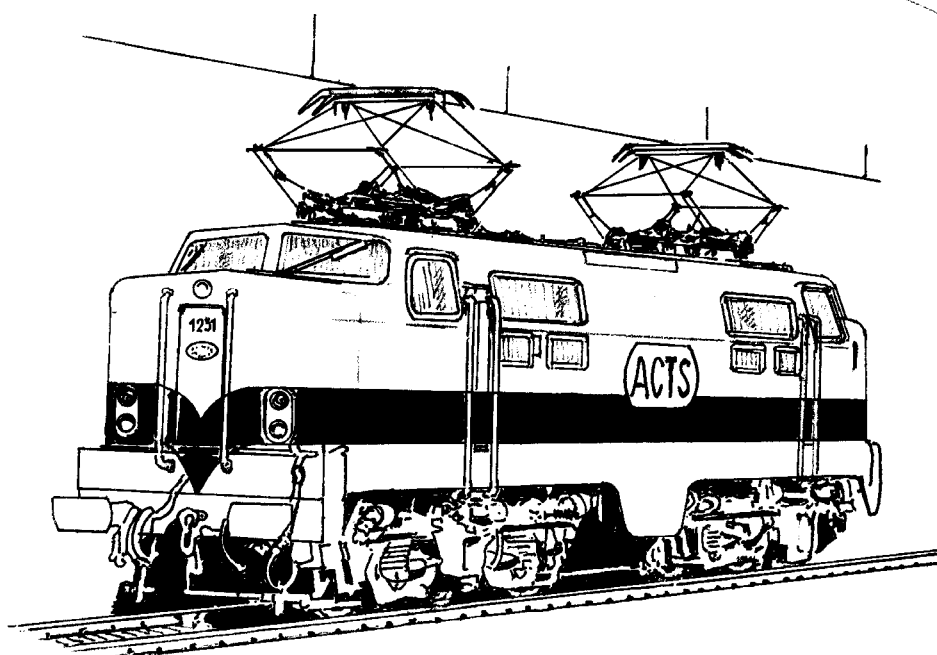
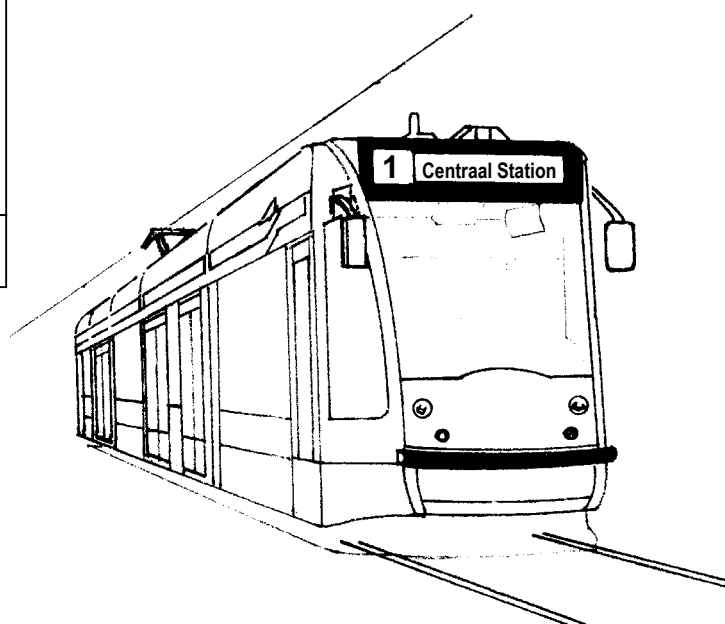


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 599 – oktober 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 10 (599)
oktober 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.

3 december a.s. "Meet and Greet"

De oproep in onze vorige editie voor een nieuw redactieteam heeft een aantal po-
sitive reacties opgeleverd, doch helaas onvoldoende om het blad op volwaardige
wijze te kunnen laten voortzetten. Onze volgende editie (nr. 600) zal definitief de
laatste zijn.

Om het verdwijnen van het blad niet onopgemerkt voorbij te laten gaan, wordt op
woensdagavond 3 december a.s. een speciale bijeenkomst gehouden in Voor-
burg.

Tijdens dit ongedwongen samenzijn zal het (zo compleet mogelijke) redactieteam
aanwezig zijn. Na een korte introductie zal een programma worden vertoond, be-
staande uit een selectie van 42 jaar spoor- en tramfotografie van onze eindredac-
teur Aad de Meij. We maken een reis door de tijd, grotendeels in eigen land maar
ook in de ons omringende landen. Laat u verbazen over wat er in ruim veertig jaar
is veranderd op het gebied van onze hobby. De moderne digitale techniek maken
een mix van oude nooit eerder vertoonde zwart-wit negatieven, foto's, dia's en he-
dendaagse digitale opnamen mogelijk. De meeste onderwerpen, die op het witte
doek verschijnen, waren ooit "nieuws" in Het Openbaar Vervoer - RAILNIEUWS.

*De bijeenkomst wordt gehouden in de grote zaal van "De Groene Loper", Van
Royenstraat 2 te Voorburg. Bereikbaar met HTM tram 2 of bus 23 halte Monseigneur
Van Steelaan (gelegen op het punt waar Mgr. Van Steelaan overgaat in de
Kon. Julianalaan), daarna lopen in noordelijke richting via de Jan Mulderstraat, 2^e
straat rechts (van Royenstraat) inlopen en na de knik aan de linker hand (zie kaart
hieronder). Zaal open 19.00 u, aanvang programma 19.45 u, einde ca. 22.30 u.*



Wilt U de gratis avond bijwonen, dan kunt u tot uiterlijk 26 november plaats re-
serveren via de mail hov-rn@hov-rn.nl of per brief/kaart op het hiernaast genoem-
de redactieadres. Wees er snel bij, bij grote belangstelling zal een tweede avond
worden ingelast.

Onze aankondiging dat het blad gaat verdwijnen heeft zeer veel reacties opgele-
verd, die over het algemeen begrip, waardering en dank uitspraken. Wij op onze
beurt danken u allen voor de complimenten.

Veel gehoord was de vraag of wij een overzicht konden plaatsen van nuttige web-
sites op het gebied van spoor- en tram. Dit overzicht komt er zeker en zal in onze
laatste editie worden gepubliceerd. Onze eigen website zal blijven bestaan.

Redactie HOV-Railnieuws

RAILFOTO

U hebt het gelezen: dit blad stopt met verschijnen. Hiermee komt aan een tientallen ja-
ren durende samenwerking een einde. Boeken en tijdschriften verkopen wij al lang niet
meer, maar onze foto activiteiten zetten wij voort.

Wilt u op de hoogte blijven? Stuur ons uw E-mail of postadres.

Railfoto, Jan van Scorelstraat 8, 1961 EZ Heemskerk.

E-mail: liesker44@hotmail.com

Als u in het afgelopen jaar foto's bestelde blijft u onze lijsten per E-mail of post ontvangen.

Volgende maand: 250 GRATIS FOTO's.

Volgende maand delen wij 250 gratis foto's uit.

Zie onze advertentie in het volgende en tevens laatste nummer van HOV/Railnieuws!

**HET EINDE VAN
Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS (2)**

Dit bericht in onze vorige editie heeft veel reacties losgemaakt. Hieronder publiceren wij er enkele. Leest u mee ?

Geachte redactie,

Een donderslag bij heldere hemel: het bericht dat HOV-RN stopt na nummer 600. Allereerst respect voor Uw besluit, volkomen begrijpelijk want zoals zo vaak rusten de vele taken vaak op maar enkele schouders, en daar komt een keer een eind aan. Maar toch heel jammer, want HOV-RN was een degelijke nieuwsbron. Een bron waarmee je een overzicht kreeg van (bijna) alles wat zich in OV-land afspeelde.

Iedereen heeft zo zijn favoriete onderwerpen en bedrijven en daar zijn inderdaad andere, vaak door internet, nog aktuelere bronnen voor te raadplegen. Maar juist in HOV-RN bleef je ook bij met andere bedrijven.

Jammer dus!

Misschien is het een idee om in één van de laatste nummers wat links te publiceren waardoor je via internet een beetje vervanging kan zoeken voor het nieuws wat je via HOV-RN nu niet meer zal krijgen. Voor bijvoorbeeld het zeer gedetailleerde NS-nieuws zal moeilijk een vervangend medium te vinden zijn. Nogmaals, jammer maar begrijpelijk. Dank en alle goeds. G.W. te A.

Hallo Aad,

Het hoge woord; voor jou is het na 36 jaar eindelijk een gemarkeerd eindstation. Dat is een hele mijlpaal. Zo lang heeft een vrijwilliger het nog (bijna) nooit uitgehouden. Een groot compliment waard. Veel waardering voor de maandelijkse update, die beter was/is dan welk blad dan ook! Ik heb al in een eerdere mail uitgesproken dat ik het blad erg zal missen. Maandelijks lekker met de tramnieuwtes in de stoel duiken en alle pag's lezen. De spoorpag's lees ik vanaf het scherm. Ik heb overigens alle bladzijden tramnieuws vanaf ergens in 1965 in ordners bewaard! Dus meer dan 33 jaar tramgeschiedenis.....

Tijden veranderen; een deel van jouw redengeving is terecht; een ander deel niet; het zal nooit meer zo compleet en uitgebalanceerd zijn als in het blad. Het nieuws is afhankelijk van of er iemand toevallig een item plaatst en gefragmenteerd. Kortom: zware tijden voor de echte tram / treinfan....

Tot zover mijn reactie; ik kan alleen maar in jouw richting met veel dank terugdenken aan die lange periode van RN / HOV. Herinner je je nog die fotopag's /-setjes van Railnieuws???

We zullen elkaar zeker nog gaan mailen, spreken.

Hartelijke groet, G. B. te IJ.

Geachte redactie,

Het is ontzettend jammer dat het HOV ophoudt te bestaan. Het is een tijdschrift, waarop ik al tientallen jaren geabonneerd ben geweest, ten tijde van de heer P.H.Kiers en dat ik nu via internet lees.

Het deed op een beknopte wijze verslag van vele spoor-, bus- en tramontwikkelingen in binnen- en buitenland. De informatie over de NS en de DB en Nebenbahnen was ook zeer interessant om te lezen. Ook werden vaak de ontwikkelingen bij tram- en spoorwegmaatschappijen in niet zo gebruikelijke landen belicht en dat gaf ook een speciaal cachet aan het blad.

Als er geen voortzetting komt, wat ik zal betreuren, zou het wellicht een idee zijn om in het laatste nummer een lijst met een aantal internet links te publiceren waaruit de redactie de afgelopen jaren heeft geput.

Het is voor een buitenstaander ondoenlijk om het hele internet af te struinen op zoek naar nieuws/nieuwtjes op openbaar vervoer gebied en een dergelijke lijst zou daar zeer behulpzaam kunnen zijn.

Sterkte met het vinden van opvolgers.

Met vriendelijke groeten, E. S. te H.

Geachte Heer De Meij en collega's,

Triest nieuws! Ik zal uw berichtgeving werkelijk missen. Veel dank voor alles wat u ons geboden heeft. Ik denk dat ik het blad wel bijna over de volle 50 jaar gelezen heb op drie locaties. Jammer, alle goede dingen schijnen eens een eind te hebben.

Veel succes! H.H. te B.

L.s.,

Hierbij laat ik u weten het ten zeerste te betreuren dat het HOV-RN verdwijnt. Zolang als ik het blad ken (en dat zijn inmiddels wat jaren) is het mijn meest favoriete tijdschrift. Elke maand kijk ik naar het verschijnen met plezier uit. Kwa inhoud en actualiteit kunnen de meer glossy spoor gerelateerde tijdschriften niet tegen dit blad op (altijd zo geweest ook tijdens het tijdperk van de gestencilde vroegere uitgaves). En het alternatief internet is veel zoeken en tussen de regels doorlezen.

Overigens heb ik volledig begrip voor uw standpunt en heb ik respect voor uw werk voor het uitbrengen van het blad. Wat mij betreft mag er bij een eventuele "doorstart" best een financiële vergoeding tegen over staan.

Met vriendelijke groet,

S. R.

Geachte redactie,

Ik verneem dat u van plan bent om te stoppen. Dat zal mij zeer berouwen, want uw blad zet het nieuws samen in één document waar je anders een behoorlijke zoektocht voor zou moeten doen. Misschien is het een idee om in het laatste nummer een aantal websites te suggereren waar uw lezers het nieuws wel kunnen vinden. Nog mooier zou het zijn als zich een nieuw redactieteam aandient. Ik hoop dat zeer, maar kan daarin zelf helaas niets betekenen.

Hoe dan ook wil ik de redactie bedanken voor het voortreffelijke werk dat u jarenlang hebt gedaan. Een rots in de branding voor de OV-liefhebber. Dat dingen verdwijnen brengt niets in mindering op de buitengewone verdiensten die u (ik was sinds 1975 HOV-lezer) jarenlang hebt verricht.

Hoogachtend, Dr. Th.A. B.

Beste Aad en collega's,

Ja ja..nu is duidelijk waarom je geen advertenties wilde accepteren. Jullie besluit is volledig te respecteren, maar oh oh wat is het jammer, want een infobank als HOV is (denk ik) volledig uniek in de vervoerswereld.

Laten we hopen dat er genoeg andere gezonde " gekken " opstaan om jullie plaatsen in te nemen.

Voor de afgelopen jaren.....heel veel dank; wij zullen jullie missen. W. K.

Beste redacteurs,

Helaas geen aanmelding om lid te worden van uw onvolprezen redactie. Wel een teleurgestelde lezer die zeer graag wil laten weten dat hij zich de afgelopen jaren met meer dan veel plezier heeft gestort op uw uitgaven. Het is dan ook met pijn in het hart dat ik uw bericht las. Dit neemt niet weg dat alle lof jullie ten deel valt; geheel belangeloos ons van nieuws op dit specifieke terrein voorzien, is meer dan een groot compliment waard!

Dit wilde ik jullie toch even laten weten...

Met vriendelijke groet, O.D.

A M S T E R D A M

Wederom verzakkingen

Na de Vijzelgracht was het de beurt aan de omgeving van het Centraal Station. Niet op woensdag maar reeds op dinsdag 30 september begonnen de eerste problemen zich voor te doen op de kruising PH-kade/Damrak met het tramspoor van de Mid-dentoegeangsbrug naar het Damrak en de Nieuwebrug.

Reeds aan het begin van de middag werden de eerste verzakkingen aan het spoor geconstateerd en werd begonnen met het verwijderen van het asfalt om het spoor te kunnen onderstoppen. Het tramverkeer kon daarbij wel passeren doch dit gebeurde in groepjes om de werkenden de gelegenheid te geven om het asfalt te verwijderen.

Woensdagavond 1 oktober begon het spoor echter wederom te verzakken en kon het tramverkeer slechts stapvoets de plek passeren. Echt mis ging het op donderdag 2 oktober toen in de ochtenduren het wissel van lijn 26 niet meer bruikbaar bleek. Lijn 26 werd daarbij gedurende enige tijd ingekort tot het traject IJburg – Zeeburg remise terwijl tussen Zeeburg en CS bussen pendelden. Aan het begin van de middag kon lijn 26 weer rijden echter niet voor lang want rond 15.00 uur was het geheel voorbij voor het tramverkeer. Het tramverkeer werd direct stilgelegd omdat de trambaan zover was verzakt dat passeren niet meer mogelijk was. Aan de oostzijde van het CS kwamen tien trams vast te staan die vanaf 17.30 uur stuk voor stuk achteruit werden teruggereden vanaf CS Oostzijde via PH-kade-Nieuwebrug-Damrak-Dam. Rond 15.30 uur werd het tramverkeer voor de rest van de dag aangepast.

De komst van de Damraklijnen op de NZVBW leidde wel tot een chaos in het tramverkeer. Door de grote hoeveelheid trams in deze straat stond vrijwel de gehele NZVBW richting CS vol met trams die slechts mondjesmaat opschoven. Pas na de middagspits kwam er wat ruimte door de lagere frequenties.

Inmiddels werd de gehele avond en nacht doorgewerkt aan herstel van het tramspoor en op vrijdag 3 oktober konden hierdoor vanaf aanvang dienst de lijnen 4,9,16,24,25 en 26 weer de normale route berijden.

Vervolgens ging het op zaterdag 4 oktober weer mis. Om 10.30 uur deed zich wederom een fikse verzakking voor bij de voor-malige afslag van lijn 26. Herstel duurde tot 13.,30 uur.

GVB zal de schade die is veroorzaakt door verzakking van het spoor door het intrillen van metalen segmenten voor de Noord-Zuidlijn (ingang van de boren) verhalen op het projectbureau Noord-Zuidlijn. GVB zal eerst de schade bepalen en daarna in overleg met het projectbureau kijken op wat voor wijze de deze schade kan worden verhaald. De hoogte van de mogelijke claim is nog niet bekend.

Inmiddels beginnen steeds meer Amsterdammers zich af te vragen hoe het nu verder moet met de aanleg van de nieuwe metrolijn. Het is nu de zoveelste verzakking bij de aanleg en dat terwijl de beide boren nog de grond in moeten. In het stadsdeel Centrum gaan al stemmen op om een nieuwe referendum aan te vragen of de aanleg nog wel door moet gaan. Ook de bevolking laat steeds meer horen dat men de aanleg van de lijn te riskant vindt.

Het projectbureau Noord-Zuidlijn gaf via zijn woordvoerder aan dat dit nu eenmaal de risico's zijn bij de aanleg van de metrolijn en dat verzakkingen en grondverschuivingen nooit helemaal te voorspellen zijn. Dit is een heel ander verhaal dan dat de Amsterdammers werd voorgehouden voor met de aanleg werd begonnen waarbij de bouwers aangaven dat er slechts op een beperkt aantal plaatsen in de stad sprake zou zijn van overlast door de aanleg van de lijn en dat door de nieuwe technieken er niet gevreesd behoefde te worden voor de gebouwen en het verkeer. Inmiddels weten de bewoners van de stad dat er van deze beloften weinig overblijft. De aanleg van de nieuwe metrostations duurt jaren langer dan gepland en de overlast door de aanleg is groot en leidt tot veel verkeer- en geluidsoverlast.

Nog los van de inmiddels optredende verzakkingen bij het CS en de Vijzelgracht.

En dan moeten de boren die zich een weg door de drassige bodem van de stad moeten banen nog de grond in..

Uitval bij tram, bus en metro

Door een fout binnen de planning van GVB zijn er afgelopen week bij tram en bus een fiks aantal diensten uitgevallen. Het gaat daarbij om het verlenen van verlof aan twintig trambestuurders en twintig buschauffeurs. Hierdoor vallen er dagelijks gaten in de dienstregeling. Voort speelt ook nog mee dat lang niet alle 12G-wagens (817/841) beschikbaar waren zodat er veel andere wagens op lijn 16 en 24 moesten worden ingezet waardoor vooral in de Havenstraat minder Combino's voor de overige lijnen beschikbaar waren. Dit leidde eveneens tot uitval, juist op het moment dat de voor Sarajevo bestemde wagens aan de kant waren gezet. Ook bij de bus waren er veel uitvallers en moest vooral spitslijn 315 het ontgelden (deze spitslijn reed vaker niet dan wel).

De gehele week was er sprake van uitval door personeelsgebrek en naar wij constateren ook door materieelgebrek. Inmiddels zijn er wel extra bestuurders gevonden door de inzet van vrijwilligers van de Museumtramlijn en oud-trambestuurders, maar dat is slechts een druppel op de gloeiende plaat.

Overigens is de kans groot dat ook komende week deze ellende bij tram en bus nog blijft voortduren. Structureel lijkt inmiddels de uitval bij de metro te zijn; hier gaat het vooral om gebrek aan rijvaardig materieel. Op lijn 50 zijn regelmatig dw's aan te treffen die uit slechts twee stellen bestaan, op lijn 51 rijden regelmatig losse wagens. Bij de metro is trouwens al maandenlang sprake van een nijpend materieelgebrek doordat bij alle drie de typen materieel die in gebruik zijn de uitval uitermate groot is.

Metro Oostlijn

In de metrotunnel tussen Amstelstation en CS worden 's nachts nog steeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Het gaat daarbij om de afbouw van de vluchtwegen en de lichtlijn die langs deze vluchtwegen komt te lopen (groene LED-verlichting). Eén van onze lezers reageerde op het bericht in onze vorige editie: "Het verhaal van de kabelgoot klopt niet, er liggen overal nieuwe kabelgoten, niet overal tot vloer hoogte van de voertuigen maar overal zo hoog als mogelijk is. Er zijn namelijk situaties waar het hoog leggen van het pad niet mogelijk was."

GVB'ers beginnen vakbond

Enkele GVB chauffeurs zijn helemaal klaar met de gang van zaken bij het vervoersbedrijf. Daarom beginnen ze onder het motto 'samen staan we weer sterk' een nieuwe vakbond. De chauffeurs maken zich onder andere zorgen over een te hoge werkdruk, te krappe roosters en slecht materiaal onderhoud. Omdat de vakbonden en de ondernemingsraad zich in stilzwijgen hullen, verenigen zij zich nu. De directie van het GVB liet weten dat ze inhoudelijk niet wil reageren, omdat ze het als een zaak tussen de werknemers en de ondernemingsraad zien. (AT5)

Infrastructuur

De werkzaamheden aan station Holendrecht hebben reeds na enige dagen gezorgd voor een scheiding op het perron. Richtring stad kam alleen worden in- en uitgestapt via de zuidelijke ingang (zijde AMC), terwijl komende vanuit de stad alleen kan worden in- en uitgestapt via de noordelijke ingang.

Op het trajectgedeelte Station Zuid – Isolatorweg van lijn 50 is inmiddels gestart met de renovatie van de roltrappen. Op stations Sloterdijk worden momenteel beide roltrappen onder handen genomen. Op de stations Cornelis Lelylaan, Heemstedestraat, Amstelveenseweg en Station Zuid zijn momenteel nog enkele roltrappen in gebruik. Het is de bedoeling dat nog voor het einde van het jaar alle roltrappen langs de route van lijn 50 weer in gebruik zijn genomen.

Materieel

Blokkendozen

In de HWR werden de 796, 797, 806 en 811 ontdaan van nog bruikbare onderdelen. De wagens zullen worden gesloopt bij sloperij DDM in Montfoort. De 792 wordt daarentegen hersteld van zijn aanrijdingschade.

Vrijdag 4 oktober was de laatste dag dat de wagens die bestemd zijn voor Sarajevo nog in dienst reden. Hierna werden ze in afwachting van hun transport naar Bosnië buiten dienst gesteld. Het betreft de 783, 788, 789, 790, 791, 793, 795, 798, 799, 800, 802, 803, 807, 808 en 812.

De 16 exemplaren die blijven worden verdeeld over de Lekstraat (14 stuks) en de Havenstraat (2 stuks).

Lagevloertrams

De 818 kwam na lange tijd weer in dienst (met richtingaanduiding).

De 817 kwam in de Havenstraat met aanrijdingschade buiten dienst te staan.

Weense trams

Nadat ze in de HWR waren beplakt met rood folie waren de 4947 en 4948 gereed voor vertrek. De 4947 ging op woensdag 1 oktober van de HWR per trailer van de firma Van der Vlist naar de Connexion-vestiging in Nieuwegein.

Op donderdag 2 oktober ging de 4948 per trailer van de HWR naar de RET-werkplaats aan de Kleiweg in Rotterdam.

In de HWR staat als laatste ex-Weense tram alleen nog de 4941.

Combino's

De 2015 ging voor herstel van fikse aanrijdingschade naar de HWR terwijl de 2046 met schade in de Havenstraat buiten dienst kwam te staan.

In de week van 8 september reed de 2203 proef met veel meetapparatuur, die was geplaatst onder de wagen en op de pantograaf. Bij de pantograaf kon met zo de rijdraaduitslag bekijken en onder de wagen het railprofiel. Voorts was er een speciale GPS aangebracht waarmee cm. voor cm. het traject in kaart kon worden gebracht. Ook werden er gyroscopmetingen gedaan om het waggelen en wiebelen van de tram (naar links, rechts, omhoog en omlaag) te meten. Achter de tram hing een karretje om het profiel vrije ruimte te meten middels drie camera's. Dit karretje reed op plastic (!) wieltes. Uiteraard ging dit mis en stond dit wagentje op een gegeven moment bij Food Plaza (achter het Paleis op de NZVBW) op de stoep met een verfrommelde trekstang. De ontsporing ontstond toen de trekkende 2203 het wissel al uitmeldde.

Metro/Sneltram

Aan de lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg staan buiten de 6,11 en 35 buiten dienst, voorts de BN-wagens 48 en 69 alsmede de CAF-stellen 71,79,82 en 104. Binnen staat de 10 en in de HWR staan de BN-wagens 64 (draaistelrevisie) en 68 (deuren) alsmede de CAF-wagens 76 (revisie) en 106 (metamorfose).

D E N H A A G

Werkzaamheden bij Hollands Spoor

De afgelopen maand vonden weer diverse werkzaamheden plaats aan het spoor. Zo werd tussen station Hollands Spoor en het Rijswijkseplein een compleet nieuw wisselcomplex gelegd en werd de oude verbinding in de Hofwijckstraat hersteld. Deze verbinding is enige tijd verwijderd geweest vanwege de bouw van de hoge flat "strijkijzer". Tijdens het vervangen van de sporen werden de tramlijnen 9 en 17 omgeleid via de Rijswijkseweg en de Laakkade. De lijnen 11 en 12 werden ingekort tot Station Hollands Spoor, zodat daar gedriehoek werd. Dit gebeurde in twee weekenden. Doordeweeks werd er normaal gereden om zoveel mogelijk forensen te ontzien.

Werkzaamheden Laan van NOI

Op de Laan van NOI vinden momenteel spoorwerkzaamheden plaats tussen de Schenkkade en station Laan van NOI. Lijn 2 ondervindt hier enige hinder van. Eerst was het gedeelte bij de Schenkkade aan de beurt en begin oktober het stuk bij het station. Lijn 2 rijdt een stukje om in de richting Leidschendam. De buitendienst gestelde keerlus die ooit volop werd gebruikt door lijn 3 wordt nu weer bereden door lijn 2. Lijn 2 halteert echter niet voor het station, maar op zijn normale halte net na het viaduct op de Laan van NOI zelf.

Wervingscampagne voor nieuw personeel

Voor het werven van nieuw personeel voor de HTM heeft 'wervingsbus' 309 een drietal zaterdagmiddagen in de Grote Marktstraat gestaan. Op zaterdagmiddag 20 september 2008 stond 'wervingstram' 3113 op het Kerkplein opgesteld en op zaterdag 27 september 2008 vond in remise Zichtenburg een wervingsdag plaats. Op deze dag konden geïnteresseerden kennis maken met de HTM als werkgever en onder begeleiding van een instructeur kon men zelf een stukje met een tram rijden tussen Zichtenburg en Kraayenstein.

Prinsjesdag

Op dinsdag 16 september werd vanwege Prinsjesdag weer omgereden. Lijn 1 reed tussen Scheveningen Noorderstrand en Hollands Spoor de route van lijn 9. Tussen Plein 1813 en Scheveningen Noorderstrand pendelde een aantal trams. De trams van lijn 10 hebben tussen Statenkwartier en de Bierkade omgereden via de lijnen lijn 17 en 1. Lijn 15 reed komende vanaf Nootdorp via het Rijswijkseplein de route van lijn 17 naar de hulphalte op de Schedeldoekshaven en ging daar verder als lijn 16 richting Wateringen. Lijn 16 deed hetzelfde en liep over in Lijn 15 naar Nootdorp. Lijn 17 reed een korter rondje via de Hofweg - Spui - Kalvermarkt - Turfmarkt - Schedeldoekshaven. Tussen circa 12:30u en 14:00u heeft lijn 17 vanwege het alsnog afsluiten van het Buitenhof tussen de Torenstraat en de tramtunnel HS als volgt omgereden. Jan Hendrikstraat, Prinsegracht, lijn 2, linksaf lijn 11.

Materieel

Per 14 september 2008 rijden de GTL's voor de duur van een jaar met de achterste stroomafnemer op. Na een jaar zal weer met de voorste stroomafnemer op worden gereden. Het jaarlijks afwisselen vermindert onnodige slijtage door stilstand en verhoogt de betrouwbaarheid van de reserve stroomafnemer.

In de periode medio september 2008 tot en met medio oktober 2008 wordt als proef in de trams met Visiotainment om de drie haltes een afbeelding met reclame voor de HTM website getoond. Op lijn 9 wordt nog een speciale afbeelding getoond. Als de proef slaagt zal worden bezien of Visiotainment ook gebruikt kan worden voor het plaatsen van mededelingen voor reizigers zoals omleidingen.

Bron: <http://www.haagstramnieuws.org/>

Transport 1006 van Brugge naar Gent

Op vrijdag 19 september vond een bijzonder transport plaats. De nog steeds bewaarde 1006 werd getransporteerd van de fabriek van Bombardier in Brugge naar de remise en werkplaats van De Lijn in Gentbrugge. Het is de bedoeling dat de 1006 uiteindelijk zal worden ingezet op de Kustlijn. Omdat in België op meterspoor wordt gereden zal de 1006 op andere draaistellen worden gezet. De 1006 zal technisch in orde worden gemaakt en in de Haagse kleuren (crème met donkergroene biezen) gaan rijden. Dit ter herinnering aan de PCC-car die ook ooit in België heeft dienstgedaan. In Thuin is zo'n Belgische PCC te zien in de oorspronkelijke Belgische uitvoering (rood met crème). Voordat de 1006 naar de kust gaat, wordt deze in Gent in orde gemaakt en daar getest.

R O T T E R D A M

Gratis openbaar vervoer voor ouderen

Tijdens de presentatie van de financiële plannen voor 2009 heeft wethouder Baljeu aangekondigd, dat als de gemeenteraad ermee instemt, er met de RET kan worden onderhandeld over voortzetting van het experiment met gratis openbaar vervoer. De gemeente heeft hiervoor eenmalig 4,5 miljoen euro uitgetrokken om Rotterdamse 65-plussers in 2009 gratis te laten reizen met

bus, tram en metro. De wethouder geeft hiermee gehoor aan de oproep vanuit de politiek en aan de lezers van AD Rotterdams Dagblad, toen afgelopen zomer bleek dat het experiment mogelijk niet zou worden voortgezet.

In april 2007 trok de gemeente Rotterdam 2,5 miljoen euro uit, terwijl het rijk nog eens 650.000 euro bij paste voor een proef met gratis openbaar vervoer voor de ruim 88.000 Rotterdamse 65-plussers. Het belangrijkste doel hierbij was dat men ouderen uit een sociaal isolement wilde halen. Binnen twee weken hadden toen 33.000 mensen een aanvraagformulier naar de gemeente teruggestuurd. De eerste gratis rit kon op 1 juli 2007 worden gemaakt en ouderen konden toen vier maanden kostenloos door Rotterdam reizen, maar ook naar bijvoorbeeld Spijkenisse, Schiedam of Barendrecht. Wel vielen RandstadRail, Bobbus en het Nachtnet buiten de proef. Uiteindelijk bleken er 50.000 mensen te hebben meegedaan, waarbij zij in totaal 2,6 miljoen reizen maakten. Kort voor het einde van de proef werd het experiment verlengd vanaf februari tot en met mei 2008. In juli van dit jaar nam de gemeenteraad een motie aan waarin werd bepleit het gratis reizen voor 65-plussers op 1 januari 2009 definitief in te voeren.

Wegwerp-chipkaart en spaarsysteem

De RET wil het reizen met de ov-chipkaart aantrekkelijker gaan maken met een spaarsysteem. Wie reist, gaat straks net als met bijvoorbeeld Airmiles punten vergaren. Met die spaarpunten kunnen mensen dan leuke dingen doen. Wat dit gaat worden moet binnenkort duidelijk gaan worden. Verder wil de RET komen met ov-chipkaarten die slechts één of twee uur geldig zijn. Deze wegwerpkarten moeten voorkomen dat reizigers van buiten Rotterdam straks duurder uit zijn. Ondanks de recente tegenvallers met de ov-chipkaart wil Rotterdam toch de eerste stad in Nederland zijn die afscheid neemt van de strippenkaart. Als het aan de wethouder ligt dan geldt in de metro vanaf 1 januari 2009 alleen nog de ov-chipkaart. Om de ov-chipkaart aantrekkelijker te maken ontwikkelt de RET nu een spaarsysteem, waarbij men punten spaart als men kilometers maakt in de rijtuigen van de RET. De Ondernemersfederatie Rotterdam City is enthousiast over het plan. "Met de chipkaart zijn winkelacties mogelijk, hetgeen bij de oude strippenkaart onmogelijk was. Zij vinden dat de chipkaart er zo snel als mogelijk moet komen".

Nederlands Kampioenschap Tramtrekken

Op zaterdag 18 oktober zal op de Coolsingel voor het Stadhuis het Nederlands Kampioenschap Tramtrekken worden gehouden. Naast een aantal teams van de RET zullen ook teams van andere trambedrijven hieraan meedoen. In de nacht van zaterdag 20 op zondag 21 september werd een demonstratie gegeven op de Coolsingel. Het kampioenschap wordt voor de allereerste keer georganiseerd. Op zaterdag 18 oktober wordt de Coolsingel tussen het Hofplein en de Aert v. Nesstraat vanaf aanvang dienst tot einde dienst voor tramverkeer afgesloten. De lijnen 21 en 23 rijden dan de gebruikelijke omleiding.

Volgens de RET zullen er op deze dag in het kader van dit evenement 2 tweewagentreinen van het nieuwe type gaan rijden. De RET viert deze dag dat zij "aardig onderweg" is. Dit is tevens de nieuwe slogan van de RET.

Uitbreiding vervoer over water

Nadat dit jaar de eerste stap naar openbaar vervoer over water met de Fast Ferry werd gezet, wil de stadsregio Rotterdam dit vervoer nu verder gaan uitbreiden. De stadsregio heeft de RET gevraagd snel met een vervoersplan te komen. In 2010 wil men dan met het nieuwe vervoer gaan starten. Volgens directeur Pedro Peters van de RET betekent dit dat als de stadsregio het plan goedkeurt, men gaat varen met zo'n acht schepen. De RET is dan verantwoordelijk voor huisstijl, marketing, infrastructuur en de regie. Het varen zelf zal worden uitbesteed.

Schermen station Beurs

Op station Beurs worden momenteel in de nachtelijke uren schermen tussen de sporen geplaatst, waarop met behulp van beamers beelden geprojecteerd kunnen worden. Boven de perrons zijn frames van de beamers reeds opgehangen en zijn enkele beamers reeds geplaatst. In totaal gaat het om 16 stuks. In november zullen de schermen in gebruik worden genomen met 19 uur programmering per dag. Er zal voornamelijk informatie over de stad te zien zijn, afgewisseld met nieuws, sport, weer en reclame. Uiteraard mag de RET ook een boodschap laten zien. De schermen zijn een initiatief van de gemeente Rotterdam en het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam.

Stichting RoMeO

Op 5 oktober werd in de remise Hillegersberg weer de feestelijke afsluiting gehouden van het seizoen van de Toeristische Museumtramlijn 10. Dit jaar werden deze ritten voornamelijk gereden met het tramstel 515+1001. In totaal werd er op 34 dagen gereden, waarbij 2871 passagiers werden vervoerd. Helaas was dit minder dan verwacht. Naar aanleiding van het seizoen 2007, waar met slechts 27 rijdagen 3121 passagiers werden vervoerd, was men voor 2008 uitgegaan van ongeveer 3800 belangstellenden. Vooral in het begin was de belangstelling wat teleurstellend, maar dit had waarschijnlijk te maken met de wat vertraagde bekendmaking in de media. Toen dat was hersteld trok het aantal passagiers gelukkig flink aan. De drukste dag was 6 september tijdens de Wereldhavendagen toen er ook verkorte ritten werden gereden met museumstel 192+327.

Lijn 11 beleefde een uitstekend seizoen met maar liefst 18.060 verkochte plaatsbewijzen, ruim 8.000 meer dan in 2007. Met de nog te rijden periode in de herfstvakantie vanaf 10 tot en met 26 oktober zal naar verwachting het aantal verkochte plaatsbewijzen ruim boven de 20.000 uitkomen. De stilste dag op lijn 11 was 3 juli met slechts 58 verkochte tramkaartjes en de drukste dag was 5 augustus met in totaal 518 stuks. Met de komende Herfstvakantie meegerekend zal lijn 11 dan op 81 dagen hebben gereden. Zowel op lijn 10 als lijn 11 zijn er niet of nauwelijks storingen of problemen geweest. Alleen in het begin van de dienst op lijn 11 moest motorrijtuig 537 in verband met versleten wielbanden voor de rest van het seizoen worden vervangen. Naast de 504 kwam toen de 565 in dienst.

Tijdens de gezamenlijke seizoenen van de lijnen 10 en 11 en de daarnaast nog losse verhuurde ritten, kwam door het uitvallen van motorrijtuig 537 de Stichting RoMeO wat krap in het reserve 4-assige materieel te zitten. Alleen mr. 522 en de 523+1020

waren verder nog maar beschikbaar. Gelukkig leidde dit niet tot problemen en daarnaast komt op korte termijn nu ook motorrijtuig 491 in dienst. Dit laatste rijtuig is vanuit de C.W. nu wel terug in de remise Hillegersberg. Er moeten echter nog wel wat werkzaamheden worden verricht om dit rijtuig dienstvaardig te maken. Dit geldt ook nog voor de 606 en 1614.

Dit jaar werd er voor het eerst een zogenaamde Combi-tocht georganiseerd. Deze tocht werd door de RTM in Ouddorp en de Stichting RoMeO gezamenlijk georganiseerd. Op 1 mei vond deze eerste tocht plaats, waarbij in Rotterdam vanaf het Willemsplein met het vierasserstel 515+1001 naar Carnisselande in Barendrecht gereden, vandaar ging het met de historische bussen ZWN 1155 en RET 770 onder andere via de vroegere routes van de RTM-stoomtram naar De Punt, alwaar de stoomtram gereed stond voor een rit door de duinen en over de Brouwersdam. Vervolgens was er een boottocht over de Grevelingen. Met de beide bussen werd daarna weer huiswaarts gereden, waarbij er ook nog een fotostop werd gehouden bij het voormalige tramstation (nu busstation) Dirksland. De tocht was een groot succes en onmiddellijk daarna werden er nog twee tochten georganiseerd, terwijl er ook nog een tocht volgt op 15 oktober.

Het restaurant Brazzo in de Boezemstraat is langzamerhand een grote opdrachtgever geworden voor tramritten te verzorgen door de Stichting Romeo. Tot op heden gaf Brazzo opdracht voor 83 Snertramritten, 15 IJsesritten en 34 losse ritten. In totaal maar liefst 132 opdrachten. Daar komen dit jaar dan nog bij de ritten van de Snertram bij die vanaf half oktober weer van start gaan. Een duidelijke win-win situatie voor beiden!

Inmiddels zijn er ook weer wat nieuw opgeleide en voor het examen geslaagde bestuurders bijgekomen, terwijl ook alle conducteurs dit jaar een opfriscursus hebben gehad.

Vierassers

Hierbij een overzicht van de nog bestaande Rotterdamse vierassers.

Wagennr.

303	Tramweg Stichting - Trammuseum Rotterdam Nieuwe Binnenweg
404	Stichting RoMeO - sinds 1959 instructierijtuig 2101
408	Tramweg Stichting - Trammuseum Rotterdam Nieuwe Binnenweg
491	Stichting RoMeO - exploitatie
493	Stichting RoMeO - nu werkwagen 2603
499	Stichting RoMeO - nu aanhangrijtuig 1001 - exploitatie
504	Stichting RoMeO - exploitatie
507	EMA Amsterdam
509	Tramweg Stichting - Depôt Spaansepolder
513	Stichting RoMeO - nu aanhangrijtuig 1020 - exploitatie
515	Stichting RoMeO - exploitatie
520	Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem
522	Stichting RoMeO - exploitatie
523	Stichting RoMeO - exploitatie
535	Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem
536	Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem
537	Stichting RoMeO - exploitatie
542	Stichting RoMeO - wacht op restauratie
543	Stichting RoMeO - nu werkwagen 2605
545	Tramweg Stichting - Trammuseum Rotterdam Nieuwe Binnenweg - nu aanhangrijtuig 1008
556	Stichting RoMeO - museumrijtuig
565	Stichting RoMeO - exploitatie

Mr. 303 is van het bouwjaar 1943, mr. 404 en 408 bouwjaar 1929 en de overigen bouwjaar 1931. Voor zover bekend verblijven er geen vierassers in het buitenland. In totaal zijn er nog 22 rijtuigen bewaard gebleven.

Infrastructuur en exploitatie

Op zondag 12 oktober was er een omleiding voor de tramlijnen 20 en 25 in verband met een bomruiming in de Proveniersstraat. Hierdoor was er op de Schiekade, Provenierssingel en de achterzijde van het Centraal Station geen tramverkeer mogelijk. Vanaf aanvang dienst tot ca. 14.30 uur reden de lijnen 20 en 25 via de Heer Bokelweg, Noordsingel, Bergweg, Straatweg en Kleiweg v.v. Er werd gereden met ZGT's. Tussen de Kleiweg en de Larikslaan in Schiebroek reden pendelbussen. Ook de door de Stichting RoMeO te rijden tramlijn 11 op het traject Centraal Station (achterzijde) en Diergaarde Blijdorp was gedurende deze tijd gestremd.

Vanaf aanvang dienst op zaterdag 19 oktober t/m zondag 26 oktober einde dienst worden er werkzaamheden uitgevoerd op de kruising Schieweg/Bergselaan en is er in beide richtingen geen tramverkeer mogelijk. Lijn 20 rijdt richting Centraal Station eigen route tot de Mauritsweg, rechtsaf Van Oldenbarneveltstraat, linksaf Coolsingel (filmen Lombardijen), Hofplein, Weena, Poortstraat, Delftseplein, Centraal Station en vervolgens eigen route naar Lombardijen. Passagiers met bestemming Schiebroek kunnen bij de halte Lijnbaan overstappen op de pendeltram lijn 25 richting Kleiweg. Vanaf de Kleiweg rijdt een pendelbus richting het St. Franciscus Gasthuis en Schiebroek. De normale lijn 25 rijdt richting Centraal Station tot de Beurs/Coolsingel, recht door Coolsingel, Hofplein, Weena (filmen Carnisselande), Poortstraat, Delftseplein, Centraal station en eigen route naar Lombardijen. Passagiers met bestemming Schiebroek moeten dan bij de halte Stadhuis overstappen op pendeltramlijn 25 naar de Kleiweg. De route van de pendeltramlijn 25 luidt: Centraal Station (spoor A), Kruisplein, Mauritsweg, Van Oldenbarneveltstraat, Coolsingel, Hofplein, Schiekade, Bergweg, Straatweg en Kleiweg. Er wordt gekeerd om het buitenterrein van de Centrale Werkplaats en de pendeltram rijdt met ZGT's.

Op zaterdag 18 oktober wordt echter het Nederlands Kampioenschap Tramtrekken gehouden en dan rijdt de pendeltramlijn 25 van het Centraal Station, i.a. Weena, Hofplein en vervolgens naar de Kleiweg en vervolgens terug naar het Centraal Station. Lijn 20 rijdt op zaterdag eigen route tot de Mauritsweg, Kruisplein, r.a. Weena, i.a. Poortstraat, Delftseplein, Centraal Station eigen route naar Lombardijen. Lijn 25 rijdt dezelfde omleiding maar rijdt eerst nog vanaf de Beurs/Coolsingel, i.a. Van Oldenbarneveltstraat en r.a. Mauritsweg.

Roemenië

De trams van de 800 serie van de RET die in Galati rijden, zijn opnieuw vernummerd. Na eerst te hebben rondgereden met nummers in de serie 0200, zijn de wagens inmiddels voor het grootste gedeelte vernummerd in de serie 1251-1265.

Materieel

Metro/sneltram: Na een technische revisie in de C.W. kwam de 5326 gereed en staat hiervoor nog binnen de 5317. De 5316 is de volgende op de lijst. Nog binnen voor herstel schade de 5417. Steeds meer rijkundigen van de serie 5300 zijn uitgerust met camera's. Alle rijkundigen uit de serie 5300 en 5400 worden voorzien van camerabewaking. Rijkundig 5338 is bij wijze van proef voorzien van een LCD-scherm in het reizigersgedeelte. Het scherm is bevestigd aan de cabinewand. In de toekomst zullen de schermen worden gebruikt voor actuele reisinformatie en reclame. Rijkundig 5240 is bij wijze van proef voorzien van een graffitiwerende laag op de binnenbekleding. Het rijkundig is daarmee ontdaan van alle graffiti aan de binnen- en buitenzijde (zogenaamde nulbeurt). Ook diverse bekraste ruiten zijn vervangen.

Tram: Mr. 718 kwam in dienst na herstel schade. Buiten dienst gesteld op het buitenterrein van remise Hilledijk de mr. 816 en 822, tevens staat de 2043 nog altijd buiten dienst in de remise. Mr. 2039 is bij wijze van proef voorzien van een nieuwe camera voor de nieuwe Citadis 2 rijkundigen. In de Centrale Werkplaats staat de Weense 4948 voor aanpassingen en mogelijk een schilder- of plakbeurt in opdracht van Connexion.

Nieuws per datum

12/09: 7.15 uur, 8-722 derailde bij het uitrukken vanuit de remise Kralingen. Lijn 21 werd ingekort tot het Oostplein. Om 11.00 uur werd de route over de Oostzeedijk weer vrijgegeven.

17/09: Om 16.35 uur ontstond een brandje in een metrostel op het Oostplein door vastgelopen remmen. Door flinke rookontwikkeling moest het metrostation worden ontruimd. Drie passagiers moesten naar het ziekenhuis in verband met ademhalingsmoeilijkheden. Geen metroverkeer mogelijk tussen de Voorschoterlaan en de Blaak. Trams van de lijnen 7 en 21 raakten overvol met metropassagiers. Omstreeks 18.00 uur kon er weer over één spoor worden gereden en pas laat in de avond werd er weer volgens de dienstregeling gereden.

19/09: 22.15 uur: 23-2031 richting Holy had een aanrijding met een bestelbus op het nieuwe traject op de Overschieweg in Schiedam. De bestelbus botste op de bestuurderscabine van de tram. Na de botsing reed de bestuurster van de bestelbus om onbekende redenen gewoon door. De tram liep flinke schade op en derailde. Aangezien het ongeval tussen twee viaducten plaatsvond, was het een flinke klus om het tramstel weer in de rails te krijgen. De bestelbus werd korte tijd daarna in de omgeving aangetroffen. Eerder op deze dag derailde op bijna dezelfde plek een smeervoertuig van de RET.

RandstadRail

Infrastructuur

Medio volgend jaar moet het Statenwegtunneltracé in Rotterdam klaar zijn. Dan kan de Erasmuslijn - die nu nog stopt bij de halte Hofplein - doorrijden naar het Centraal Station van Rotterdam. De halte Hofplein verdwijnt en de Erasmuslijn wordt uitgebreid met een nieuwe halte bij dierentuin Blijdorp.

In 2010 is uiteindelijk de aansluiting op het Rotterdamse metronet compleet. De Erasmuslijn gaat dan door tot de halte Slinge in Rotterdam-Zuid.

Nieuwe dienstregeling vanaf 20 oktober

Naast de vertrouwde RandstadRail 3 (RR 3) en Randstad-Rail 4 (RR 4) rijden vanaf maandag 20 oktober ook RR 3K en RR 4K. De 'K' staat voor kort, want deze lijnen rijden in de ochtend- en avondspits een zogenaamd kort traject langs een belangrijk deel van de route van RandstadRail. Dankzij die extra ritten bovenop de normale dienstregeling van RR 3 en RR 4, stopt op een groot aantal halten maar liefst elke 2,5 minuut een voertuig!

De nieuwe dienstregeling is vanaf nu verkrijgbaar bij HTM Klantenservice en in de RandstadRail-voertuigen, en vanaf 17 oktober op www.htm.net.

3K: kort traject tussen Zoetermeer Centrum-West en Den Haag. RR 3K rijdt in de spits een kort traject tussen Zoetermeer Centrum - West < > Den Haag De Savornin Lohmanplein en stopt bij alle tussengelegen halten.

Dat betekent dat RR 3K richting Den Haag, zowel in de ochtend- als avondspits, tot de halte De Savornin Lohmanplein rijdt (en niet op het traject Hoefbladlaan-Arnold Spoelplein).

En dat RR 3K richting Zoetermeer, alleen in de ochtendspits, rijdt tot Centrum-West, en niet door de krakeling in Zoetermeer.

4K: kort traject tussen Zoetermeer Javalaan en Den Haag

RR 4K rijdt in de spits een kort traject van Zoetermeer Javalaan naar Den Haag Monstersestraat en stopt bij alle tussengelegen halten. In tegenstelling tot RR 4, rijdt RR 4K dus niet op het traject De La Reyweg - De Uithof.

Materieel

Nog dit jaar moeten alle oude metrostellen op de Erasmuslijn tussen Den Haag en Rotterdam zijn vervangen door de nieuwe voertuigen, die thans worden afgeleverd.

Op 16 september werd rijtuig 5507 afgeleverd. In totaal zijn nu 6 RandstadRail-rijtuigen van de serie 5500 afgeleverd. De rijtuigen 5501 en 5502 maken nachtelijke testritten op de RandstadRail Erasmuslijn. De 5503, 5504, 5505 en 5507 rijden proefritten op het Rotterdamse metronet. De meeste proefritten vinden overdag plaats. Er wordt gereden naar alle uithoeken van het metronet. Ook het sneltramtracé wordt geregeld bereden. Overigens is van de laatst genoemde rijtuigen de "testvoertuig"-bestickering verwijderd. Rijtuig 5506 verblijft volgens nog onbevestigde berichten in Groot-Brittannië.

UTRECHT

Op donderdag 2 oktober 2008 werd op het RET-terrein aan de Rotterdamse Kleiweg de Weense tram 4948 afgeladen. De Weense 4948 stond de afgelopen weken bij het GVB in Diemen en zal in opdracht van de BRU in de werkplaats van de RET worden aangepast voor de inzet in de regio Utrecht. Na het afladen reed de 4948 zelfstandig over het terrein naar de traverse. Daar werd de tram vervolgens met een wagentje de werkplaats ingetrokken.

Hierna nog enkele waarnemingen van een van onze correspondenten over de Weense trams.

- De Weense trams gaan rijden tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum, waarbij de haltes Graadt van Roggenweg, 24-Oktoberplein Zuid, Vasco da Gamalaan, Zuilenstein, Batau-Noord en Wijkersloot worden overgeslagen;
- Vanaf Stadscentrum rijden de trams leeg naar Nieuwegein Zuid, waar wordt gekeerd. Keren bij Antoniusziekenhuis, waar een ongebruikt derde spoor ligt, is niet mogelijk omdat daar geen elektrische wissels liggen;
- De klein ogende instap die bij de 4943 met Rotterdamse tramdeuren is gemaakt is goed te doen. - Dit "probleem" zal nog worden verkleind door de sporen iets op te hogen, waardoor de hoek van instappen anders wordt en de kans op hoofdstoten nog kleiner wordt.
- Het hoogteverschil wat daardoor ontstaat tussen de tramhalte en de groene sneltrams wordt opgelost door de luchtvering van de SUN-trams iets aan te passen. Dit is enkele centimeters mogelijk.
- Alleen de dubbele deuren worden aangepast. De enkele deuren aan de uiteinden blijven origineel en zullen dus ook niet gebruikt gaan worden. Dit heeft natuurlijk een aantal nadelen (in- en uitstappen duurt langer), maar ook voordelen:
- Aanpassen van de trams kost minder moeite. Er zijn ook niet zoveel RET-deuren beschikbaar (het aanpassen van de deuren gebeurt trouwens door RET-medewerkers in Nieuwegein).
- De trambestuurder kan gemakkelijker en sneller uitstappen bij incidenten en wisselomzettingen.
- De Weense trams kunnen hierdoor eventueel nog gebruikt gaan worden als de tramlijn over een paar jaar wordt omgebouwd naar een lagevloertramlijn (doorgetrokken naar De Uithof). Hiervoor kunnen de enkele deuren dan nog gebruikt worden.
- De trams blijven zoveel mogelijk in de Weense outfit. Alleen de opschriften als "deur open" zullen in het Nederlands worden aangebracht (zijn op 4947 al aangebracht), wel in het Weense lettertype
- Er worden geen Connexion-logo's aangebracht. Wel worden verse Wiener Linien logo's aangebracht. Ook de Oostenrijkse pictogrammen worden nieuw aangebracht. Dit is gedaan om de trams zo Weens mogelijk te laten blijven en reizigers ook echt het idee krijgen in een Oostenrijkse tram te rijden.
- De trams gaan 30.000 kilometer per jaar rijden (de groene Connexion-trams 90.000)
- Men wil nog steeds vanaf 14 december gaan rijden.

Foto's over dit onderwerp vindt u o.a. op:

<http://busfoto.nl/foto/weensetrans.php#update2>

<http://www.digitaletram.nl/editie/index/index.htm>

BUSNIEUWS NEDERLAND

Fabrikanten

Sinds 5 september is de bedrijfsnaam van VDL Bus International gewijzigd in VDL Bus Chassis. Met deze naamswijziging wil VDL Bus & Coach groep van dit productiebedrijf beter de rol als chassispecialist belichten.

Hetzelfde VDL presenteerde op de IAA-beurs de streekvariant van de Citea. Deze bus, met typebenaming CLF en een DAF PR 228 U1 Euro 5 motor met EEV-uitlaatfilter, biedt aan 39+2/1 (klapzittingen/rolstoel) personen een zitplaats. Een jaar geleden werd in Kortrijk tijdens Busworld de drie-deurs-stadsvariant van de Citea getoond. Van deze serie zijn er 10 besteld door Connexion. Door de sterkere motor is de Citea beter geschikt voor het soms heuvelige buitenland dan de Ambassador.

Vooralsnog is het bedrijf druk bezig met de bouw van de honderden Ambassadors voor Connexion en Hermes. Het achterterrein in Heerenveen staat behoorlijk vol met tientallen (>100?) geel/grijze wagens voor de concessie BRU Utrecht. Ook de eerste groene wagens voor de Provincie Utrecht zijn de fabriek uitgerold en zullen binnenkort naar Utrecht komen, genummerd rond de nummers 4100/4200. De door Connexion bestelde Citea's zullen niet dit jaar, maar pas in de loop van volgend jaar worden geleverd.

Werkzaamheden A2

De bussen die in Brabant zijn ingezet om forensen de gelegenheid te geven de spits op de A2 te mijden worden bijna niet gebruikt door reizigers.

De bussen rijden rond Eindhoven en Den Bosch aangezien er werkzaamheden plaatsvinden aan de A2. Dit was één van de maatregelen om de verkeersdruk op de snelweg te verminderen. Volgens Arend Klaassen, manager van initiatiefnemer Wegwijs A2, blijven de verwachte files uit en lukt het werkgevers niet om hun werknemers enthousiast te maken voor de snelbus.

Werkgevers die deelnemen aan Wegwijs A2 investeerden al 350.000 euro in fietsen en fietsenstallingen. De kosten voor de bussen die al maanden standby staan zijn volgens Klaassen opgelopen tot 750.000 euro.

OAD had voor de busdienst 10 Mercedes-Benz Sprinters 518CDI aangeschaft (serie 741-750).

OV-chipkaart

Over het succes van de kaart zal hier niet worden geschreven, wel over de AVM Light. Dit kastje is in een aantal Connexion bussen gezien. Met een pinpas of creditcard kan hiermee de chipkaart in de bus worden opgeladen.

Groene bussen in Drenthe

Het gaat in dit bericht niet over een gewonnen concessie door Connexion, maar over de Gedeputeerde Staten van Drenthe, die in navolging van Groningen een groot deel van de Drentse bussen op groengas willen laten rijden. Deze afspraak leggen zij vast in de voorwaarden voor de nieuwe aanbestedingsperiode van het Drentse busvervoer, die eind 2009 begint. De provincie Drenthe wil op deze manier bijdragen aan het terugdringen van de klimaatproblematiek en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Gedeputeerde Staten willen voor de extra kosten voor de aanschaf van gasbussen, de gastankstations en het groengas tot en met 2017 een extra bedrag van bijna 10 miljoen euro reserveren. GS verwachten landelijke en Europese subsidiemogelijkheden aan te kunnen boren om het investeringsbedrag omlaag te brengen.

Groengas is gas met dezelfde kenmerken als aardgas dat afkomstig is van een duurzame bron. De markt voor groengas komt moeilijk op gang. De gegarandeerde afname door de Drentse bussen vormt een goede stimulans voor de productie van het regionaal groengas. Meerdere Drentse bedrijven hebben inmiddels belangstelling getoond. Bij groengas wordt met hetzelfde principe gewerkt als bij groene stroom. Elke m3 aardgas wordt gecompenseerd door de productie van een m3 groengas. Oftewel, de bussen rijden op aardgas, waarbij borg wordt gestaan dat op een andere plek groengas wordt geleverd.

Arriva

De Provincie Friesland heeft Arriva op het matje geroepen vanwege de inzet van hogevloerbussen in de concessie Zuidoost Friesland. In de verlenging van de overeenkomst over de concessie van 1 september tot 14 december staat dat Arriva moet blijven rijden met het al aanwezige materieel. Dat waren lagevloerbussen, maar deze zijn daar dus weggehaald. Vanaf 14 december neemt nieuwkomer Qbuzz het vervoer over.

De gemeenschap Smakt wordt mogelijk volgend jaar met een buurtbus verbonden met Boxmeer en Venray en daarmee bereikbaar met het openbaar vervoer. Hoewel het gat slechts 220 inwoners telt is er wel de jaarlijkse viering van St. Jozef en ligt zij ook aan het Pieterpad. Men wil de huidige buurtbuslijn 255 een omweg van 2 tot 3 minuten laten maken. De betrokken partijen van de buurtbus, waaronder Arriva, hebben er weinig problemen mee. Wel wil men dat de gemeente enkele verkeersdrempels verlaagt om de rit door Smakt sneller te laten verlopen.

De O405G-en 148, 153 en 155 staan bij Womy op de Moerdijk. Alleen de 152 en 156 staan nog op naam van Arriva.

Connexion

De nog resterende Alliances in Noord-Holland, die daar nog tot december zullen blijven rijden, worden langzaamaan op de daar gebruikelijke manier afgevoerd: de 2633 brandde als derde Alliance af in Den Helder op 8 oktober en staat nu ergens in de provincie Gelderland te wachten op de toekomst.

In oktober is bij Connexion de drieassige waterstofbus van Van Hool te gast. De bus gaat rijden op lijnen door de Rijn- en Bollestreek en wordt gestald en gereden in en vanuit Delft. De bus werd 3 oktober bij het provinciehuis van Zuid-Holland gepresenteerd. Mede vanwege deze bus op water is het busvervoer in de regio Gouda, Alphen aan de Rijn en Leiden van 11 tot en met 19 oktober vanaf 9:00 gratis. In het weekend kan de hele dag voor niets met de bus worden meegereden.

Het personeelsblad van Connexion Arnhem meldt dat er eindelijk 9 gelede trolleybussen worden gekocht en wel bij de Zwitserse firma Hess. Het is echter de vraag of met deze bestelling alle uit 1990 stammende Den Oudsten's kunnen worden afgevoerd want met de geplande trolleyuitbreidingen naar Schuytgraaf en Hoogkamp zijn er juist meer trolleybussen nodig. Maar je kan natuurlijk ook een dieselbus onder trolleydraden laten rijden.

De website van Connexion is vernieuwd. Naast een aantal cosmetische wijzigingen is de belangrijkste uitbreiding dynamische reisinformatie. Het is mogelijk om op de halve minuut nauwkeurig te bekijken of de bus op tijd rijdt. Deze feature is gekoppeld aan het communicatiesysteem in de bussen van Connexion: Infoxx.

Nadat op 10 september een buschauffeur in de Goudse wijk Oosterwei werd bestolen van zijn geld door een Marokkaanse jongere besloten de bestuurders bij wijze van protest deze wijk tijdelijk te mijden. Het incident haalde de landelijke media en politiek en heeft als direct gevolg gehad dat de bussen in Gouda worden voorzien van camera's.

Hoewel al een tijd in gebruik door lijn 310 naar Schiphol en station Amsterdam Zuid werd op 19 september de Zuidtangent-busbaan door Nieuw Vennep officieel geopend. De buslijn rijdt overdag 8x per uur naar Schiphol, waarbij om de bus wordt doorgereden naar station Amsterdam Zuid. 's Avonds en in het weekeinde rijdt de bus elk kwartier. Op de verbinding Hoofddorp-Schiphol rijden er, in combinatie met Zuidtangentlijn 300 (Haarlem - Amsterdam Bijlmer ArenA), overdag 18 bussen per uur, in de spits oplopend tot 24.

In Den Helder staat sinds een aantal dagen de eerste nieuwe Citaro voor de stadsdiensten van Den Helder en Alkmaar, die het nummer 3295 draagt. Er komen ook gelede wagens voor het "Regionet". Tevens komen er de voormalige Stadsvervoer Nederland en Hermes Ambassadors en ook een aantal "Fryskers" brengt men hier onder.

65+-plussers kunnen vanaf 1 oktober als inwoner van Hengelo tijdens daluren gratis reizen met de stadsbus in Hengelo en de streeklijn naar Beckum. De proef duurt 3 jaar en heeft als doel het autogebruik terug te dringen en de mobiliteit van ouderen te vergroten. Het gaat om een groep van circa 10.000 personen. Zij krijgen binnenkort een speciale reispas thuisgestuurd, waarmee i.c.m. een geldig legitimatiebewijs gratis gereisd kan worden.

Gestoken in nieuwe rood/oranje kleuren zijn de 1376 en -77 nu in dienst bij Uniport Terminal voor personeelsvervoer.

Ontdaan van Connexxion/Hermes opschriften en bedoeld voor inzet in het Transdev-gebied in Duitsland zijn de 8001, 8010, 8011, 8020, 8022, 8061-8063, 8065, 8067-8073, 8075, 8079, 8080-8082 en 8085. Hiervan zouden de 8010, 8072 en 8073 inmiddels niet meer in Nederland zijn.

GVB

De eerste Jonckheeres uit de serie 101-155 uit 1998 gaat met de bestelling van een nog onbekend aantal gelede Citaro's hun laatste maanden tegemoet. Bij het GVB rijden momenteel al 40 Citaro's (301-340).

De 2051, een proefmodel van de nieuwe Stop/Go-busjes op de voormalige Opstapperlijn, is inmiddels al weer verdwenen. De Mercedes-Benz Sprinter O515CDI reed van februari tot juli bij GVB, maar is inmiddels verkocht aan Taxi Verstraaten (Venray).

De 207 is door het GVB beschikbaar gesteld aan "Marco Polo" en wordt in Zaandam omgebouwd tot tentoonstellingsbus.

GVU

Voor gebruik bij agressietrainingen zijn bij het GVU de Connexxion 2476, 2603 en 2642 aanwezig.

Hermes

De voor de concessie Stadsregio Eindhoven (SRE) bestelde nieuwe bussen zijn als volgt genummerd: 80x Ambassdor 200 (3330-3404, 3479-3483), 74x MAN A37 Lion's City (3405-3478) en 7x A23G Lion's City (9241-9247). De bussen worden rond december afgeleverd.

De Phileas als geleide bus kom niet meer terug in Eindhoven. Het is technisch niet mogelijk om een systeem waarbij een computer de bus bestuurt en de chauffeur een begeleidende rol krijgt te laten functioneren in een stedelijk gebied waar verkeerslichten zijn die niet standaard op groen springen voor de bus. Volgens de concessiehouder zorgt deze onzekere factor van verkeerslichten er voor dat een chauffeur op het laatste moment in het systeem moet ingrijpen, wat naast spanningen bij de chauffeur leidt tot oncomfortabel remgedrag. Een ander punt wat niet op bleek te lossen was dat de geleide bus standaard op elke halte stopte. Dit zorgde tot ergenissen bij de chauffeurs en reizigers, aldus het eindrapport over de geleide Phileas.

Het enige wat overblijft van het oude systeem is de geleide haltering, waarmee het mogelijk zou moeten worden de bus zeer krap naast een stopplaats te halteren, waardoor instappen gemakkelijk gaat. Uiteraard werkt ook de software voor dit systeem nog niet, maar men is er dus wel mee bezig. Overigens hebben de Phileassen stuurbare assen, waardoor de bus dus ook over alle assen enkele graden zijwaarts zijn te rijden.

De bussen worden momenteel verbouwd. Naast een nieuwe aandrijving (de storingsgevoelige LPG-motor wordt door een hybride vervangen) krijgen de wagens een nieuwe klimaatbeheersing. De remenergie van de bussen wordt teruggewonnen, waardoor er met een kleinere motor kan worden volstaan.

Volgens APTS worden de verbouwde Phileasen (Hermes 1202-1211, 1212 (dubbelgeleed)) stukken betrouwbaarder dan dat ze ooit geweest zijn. De toekomst zal leren of deze peperdure bussen wel normaal hun rondjes kunnen gaan rijden op lijn 401 (Station-Luchthaven Eindhoven) & 402 (Station - Veldhoven). De daar nu rijdende Duvedecs, afkomstig van Connexxion, doen dat in elk geval goedkoop en zonder problemen.

De 1201 ontbreekt trouwens, deze is om onbekende redenen afgevoerd.

Hoewel Hermes het vervoer overneemt van Veolia in Valkenswaard, gaat zij niet gebruikmaken van de huidige EMA-stalling in dezelfde stad. EMA en Hermes zijn het niet eens geworden met elkaar, waardoor Hermes een andere locatie moet zoeken. Een locatie nabij de VDL fabrieken wordt hierbij genoemd.

De voormalige 3113 en 3116 staan als statische objecten bij het bedrijf Faro in Lisserbroek.

Qbuzz

Als proef kunnen Qbuzz-reizigers in de gemeente Opsterland gebruikmaken van de zogenaamde voordeurservice, waarmee reizigers voor € 3 van hun tot de dichtstbijzijnde halte worden gebracht. De dienst gaat in met de nieuwe dienstregeling en zal na een jaar worden geëvolueerd.

RET

Vanaf 14 december 2008 gaat de RET rijden op een nachtbuslijn naar Hoek van Holland. De lijn rijdt in eerste instantie op proef; na een half jaar worden de resultaten geëvalueerd.

Veolia Transport

Veolia wil eind dit jaar de prijzen van het "Eurokaartje" dubbel zo duur maken. Naar eigen zeggen loopt het bedrijf met dit kaartje, dat nu nog geldig is als retourtje in Apeldoorn, Ede en Harderwijk dagelijks 4500 euro verlies. Veolia wil dit oplossen door het kaartje alleen nog maar als enkeltje te verkopen. Ter compensatie komt er een tienrittenkaart voor 7 euro en de mogelijkheid om twee kinderen (jonger dan 12 jaar) als volwassene in de daluren gratis mee te nemen. Door opheffing of splitsing van lijnen alsmede dit soort acties lopen de reizigersaantallen al een tijd langzaam terug op de Veluwe.

Het was Ambassador 5161 die brandschade heeft opgelopen in Sevenum (zie vorige HOV-RN). Herstel wordt overwogen.

Nu de gele streekbussen uit de BBA-tijd zo goed als weg zijn bij Veolia (de 713 en 714 rijden nog treinvervangend vervoer in Limburg; de 721 en 726 rijden nog in het SRE-gebied) volgt hieronder een overzicht van het lot van deze wagens. Voor export naar waarschijnlijk Congo gingen via Van Vliet de 444, 449, 454, 460, 481, 487, 491, 496, 568, 581, 584, 585-587, 589-592 en 601-606. Op Cuba zit de 596, Kazachstan de 453 en ook de 968, 976 en 982 rijden in het buitenland. Heel wat 500-en zitten in Estland. De 442, 443 en 457 zijn naar Management Solutions gegaan, de 476 naar Milot, de 595 en 600 naar Gelderesch Reizen (53 en 50), 597 naar Zwaluw Reizen (7), 468 naar Rotax, 471 naar Spitax, 710-712, 715, 716, 719, 720, 722, 723 en 729 naar SBM-BV, 969 en 987 naar Coulant Touring (17 & 16), 983 naar de Brandweer van Roermond en de 824 naar AOC Terra. De 445, 447, 464, 484, 495, 561, 594, 599, 718, 728, 972 en 979 zijn gesloopt of staan bij een sloper. De 448, 451, 452, 455, 459, 470, 483, 485, 486, 488-490, 492-494, 497, 588, 598, 717, 724, 725, 727, 963-967, 977, 978, 984, 986 en 989 staan of stonden bij VDL. De 461-463, 473, 970, 971, 980 en 981 verlieten in november 1993 al de BBA toen de garage aan de Brandrijstraat in 's-Hertogenbosch gedeeltelijk afbrandde. In die nacht gingen ook 35 andere wagens verloren.

D V D

EISENBAHN KURIER **Wiederaufbau und Wirtschaftswunder**. Eindelijk een interessante film over een periode die maar zeer schaars op film werd vastgelegd door hobbyisten. Vandaar dat er veel gebruik is gemaakt van bioscoopjournaals. In 1945 was ongeveer 50% van de Bahn Anlagen verwoest voornamelijk door bombardementen in de steden. De film neemt u mee langs het vaak snelle herstel en reikt tot in de 60-er jaren toen er ook wat nieuw materieel kwam zoals de V200 en het lange wagonmaterieel. Uw reis duurt een uur en kost 24,80 euro, te bestellen onder nr. 8182. Zeer de moeite waard voor onder andere iedereen die deze periode bij ons ook bewust meemaakte maar vooral voor de spoorweghistoricus in het algemeen.

KALENDER

EISENBAHN KURIER **Modellbahnwelt Oberhausen**. Een beetje à la Wunderland Hamburg, maar het moet nog geopend worden en dan nu al een kalender! In het bekende EK oblong formaat in kleur. De nadruk ligt wat op de industriële omgeving. De 3 tractievormen zijn vertegenwoordigd. Van de 12 platen is die voor december 2009 wel de mooiste. Deze laat het station van Oberhausen als Modell Anlage bij avond zien. Sommige van de afgebeelde facetten van deze nieuwe modelwereld zijn om jaloers op te worden, in de wetenschap dat je dat zelf niet voor elkaar krijgt. Ga er maar eens heen als het open is. Prijs van de kalender bedraagt 9,80 euro. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

BUITENLANDS STADSERVOER

Nogmaals. Bericht Keulen (HOV/RN 597). In het materieeloverzicht te corrigeren: B 2200 – 50 stuks: 2201-2240, 2251-2260. Bericht **Stern & Hafferl-GM**, **Stern & Hafferl-GV** en **Innsbruck** (HOV/RN 597). Het was niet motorrijtuig 307 maar motorrijtuig 305 dat vanuit de fabriek op weg naar Innsbruck werd ingezet op de twee St&H lijnen. Bericht **Mexico-City** (HOV/RN 597) Het bericht over de metro behoeft enige correctie. Het net bestaat momenteel uit 11 lijnen met een totale lengte van meer dan 200 kilometer. Het is daarmee na New York het tweede grootste net in Amerika. Alleen lijn A rijdt op staal, de lijnen B en 1 t/m 9 rijden op rubber. Er zou inmiddels worden gewerkt aan een twaalfde lijn. Met dank aan de lezers die ons dit lieten weten.

Agenda: zie berichten Bremen en Ludwigshafen.

DUITSLAND oost

Berlijn. Door Bombardier Bautzen werden in september 2008 de eerste Flexity Berlin motorrijtuigen afgeleverd. Het gaat om een vóórserie van 4 prototypen: een korte zesassige tram (30,8 meter) en een langere achtassige tram (40 meter) in zowel een éénrichting als tweerichting uitvoering. Op 20.9.2008 werd op de Alexanderplatz motorrijtuig 8001 gepresenteerd. Op 20 en 21.9.2008 werden hiermee gratis ritten uitgevoerd.

nummer vanaf:	type aanduiding	korte type aanduiding	lengte in meters
3001	GT6-08 ER	ERK	30,8
4001	GT6-08 ZR	ZRK	30,8
8001	GT8-08 ER	ERL	40,0
9001	GT8-08 ZR	ZRL	40,0

ER/ERK = eenrichting tram

ZR/ZRL = tweerichting tram.

Na onze laatste opgave vertrokken naar Szczecin de motorrijtuigen 5194, 5195, 5200, 5202, 5215 en 5217. Aan Magdeburg werden 11 B6 aanhangrijtuigen verkocht. Daar worden ze gekoppeld aan 11 te bestellen lagevloer motorrijtuigen.

In de nacht van 30 op 31.8.2008 woedde er brand in de vroegere remise Schmöckwitz. Een deel van het dak stortte in waardoor het hier opgestelde museummotorrijtuig 4305 beschadigd raakte. Herstel lijkt mogelijk.

Dresden. Eerder schreven wij over de verlenging Gorbitz – Gompitz – Pennrich (HOV/RN 591). Dit nieuwe gedeelte komt op 29.11.2008 in dienst. In afwijking van wat eerder werd bericht gaat lijn 7 naar dit nieuwe eindpunt rijden en wisselen de lijnen 1 en 2 hun oostelijke eindpunten.

Vanaf 29.11.2008:

lijn 1: Leutowitz – Prohlis

lijn 2: Gorbitz – Kleinschachwitz

lijn 7: Pennrich – Weixdorf.

Erfurt. In het tweede kwartaal van 2008 werden de motorrijtuigen 442, 467, 469, 470, 471, 485, 493, 497, 498 en 516 over de weg naar Tallinn overgebracht.

Gera. Voor KT4D motorrijtuig 320 (bouwjaar 1983) ligt een loopbaan in het verschiep als museumtram. Enkele details zijn nog in originele staat, de rest wordt t.z.t. aangepast.

Halle. Alle buiten dienst gestelde Tatra motorrijtuigen werden opgeslagen in de remise Merseburg.

Naumburg. Museummotorrijtuig 101 keerde pas op 15.9.2008 terug naar Jena.

Potsdam. Via een tussenhandelaar probeert men 12 al langere tijd buiten dienst staande KT4DM motorrijtuigen te verkopen.

Schöneiche. Uit Heidelberg arriveerde in juli 2008 het beschadigde GT6 motorrijtuig 240. Net als het al eerder overgenomen motorrijtuig 227 wordt de wagen hier als plukwagen ontmanteld. De motorrijtuigen 18, 41 en 42 werden met een verlopen revisiedatum buiten dienst gesteld. Het eerder terzijde gestelde motorrijtuig 24 werd na een brandweeroefening gesloopt. Gewerkt wordt aan de aanpassing en indienststelling van motorrijtuig 48 (ex Heidelberg 236).

Dienstvaardig zijn de KT4D motorrijtuigen 21 en 22 en de Duewag gelede GT6 motorrijtuigen 43, 44, 46 en 47 (ex Heidelberg).

DUITSLAND west

Bielefeld. Op 4.7.2008 arriveerde uit Innsbruck motorrijtuig 53, de vroegere Bielefeld 814. Deze door Duewag gebouwde tram kwam in 1962 in dienst. In 1981 werd de tram verkocht aan Innsbruck. Daar werd de dubbelgelede achtasser ingekort tot gelede zesasser en kreeg het nummer 32. Met de uitgenomen middenbak werd een overgenomen zesasser uit Hagen verlengd. De 32 kreeg later zijn middenbak terug en kreeg het nummer 53. Na 27 jaar is de tram nu weer terug en zal worden omgebouwd tot museumtram.

Bochum. Na meer dan een jaar rijdt lijn 318 sinds 1.9.2008 weer naar Dahlhausen. Tussen Linde Mitte en Kesterkamp ligt nu dubbelspoor.

Bremen. Sinds 14.2.2008 is de serie GT8N-1 motorrijtuigen 3121 – 3134 in aflevering. Het laatste motorrijtuig wordt in maart 2009 verwacht. Formeel worden nog 18 diensten aangegeven als uit te voeren met hoge vloer materieel. In de praktijk zijn dat er minder omdat nog maar 17 Wegmann tramstellen dienstvaardig zijn. Steeds meer worden deze diensten uitgevoerd met lagevloertrams.

Op 21.12.2008 worden als lijn 16 Adventsritten gereden met museummaterieel. Uiteraard is de Kerstman aan boord. Tussen 10.30 – 18.30 uur wordt elk half uur gereden met twee pauzen van een uur. Vertrek elk half uur vanaf het Hauptbahnhof en ongeveer 6 minuten later vanaf de Kerstmarkt.

Frankfurt am Main. Op 4.9.2008 werd een officieel begin gemaakt met de aanleg van het U-Bahn traject D IV, de Riedberglijn. Aftakkend van lijn U 3 in Niederursel loopt de nieuwe lijn in noordelijke richting tot het nieuwe station Uni-Campus / Riedberg om in oostelijke richting af te buigen via het nieuwe station Riedberg tot een aansluiting op lijn U 2 bij het station Kalbach. Het nieuwe traject (4 kilometer) komt in december 2010 in dienst. Er komt dan een lijn U 8: Südbahnhof – Heddernheim – Riedberg en een lijn U 9: Ginnheim – Riedberg – Nieder Eschbach. Voor deze lijn U 9 moet aftakkend van lijn U 1 bij het station Hedderheimer Landstrasse een sporendriehoek worden aangelegd.

Heidelberg. Op 21.7.2008 vertrok het beschadigde motorrijtuig 240 naar Schöneiche. Daar is men geïnteresseerd in de nog te gebruiken onderdelen. Het dubbelgelede motorrijtuig 204, eigendom van de Interessengemeinschaft Nahverkehr Rhein-Neckar, kreeg een grote revisiebeurt en rijdt sinds juli 2008 weer in de lijndienst. Het van de OEG geleende motorrijtuig 87 ging terug en werd terzijde gesteld bij de OEG in Edingen.

Keulen. Na onze vorige opgave vertrokken ook de motorrijtuigen 2038 en 2040 naar Istanboel. Er volgen er nog twee.

Krefeld. Vanaf 18.10.2008 wordt in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag een Nachtexpress net geëxploiteerd met vanuit het centrum vertrektijden om 01.00, 02.00 en 03.00 uur. Het betreft 5 buslijnen en 3 tramlijnen (041, 042, 044). Er is nog overleg gaande over een zesde buslijn en deelname van de Rheinbahn (Düsseldorf) met haar tramlijn U 76.

Ludwigshafen. Agenda: 1.11.2008. Een rondrit met gelede Duewag zes- en achtassers waarbij ook het met ophef bedreigde tunneltraject wordt bereden. Info DGEG: www.dgeg.de

Mannheim. Motorrijtuig 507 vertrok op 9.7.2008 naar Helsinki.

Mannheim-OEG. Motorrijtuig 87 werd in augustus 2008 terzijde gesteld in Edingen. Tot dan deed het dienst op lijn 21 in Heidelberg (uitgeleend). De na een kabelbrand buiten dienst gestelde historische "Halbzug" motorrijtuig 45/46 werd hersteld bij IFTEC in Leipzig.

München. Door het groeiende aantal reizigers is er behoefte aan meer trammaterieel. In eerste instantie wilde men de 68 driedelige motorrijtuigen type R2.2 met een wagenbak verlengen. Maar geen fabrikant bleek in staat een redelijk geprijsde verlenging te kunnen aanbieden. Ook de aanschaf van gemotoriseerde aanhangrijtuigen bleek geen haalbare kaart. Uit een optie van 18 stuks heeft men nu 10 Variobahn motorrijtuigen bijbesteld die vanaf 2011 worden afgeleverd. De 68 R2.2. motorrijtuigen worden de komende jaren wel geredesignd. Een betere opknopbeurt waarvoor steeds enkele wagens in de werkplaats verblijven. Hierdoor blijven de laatste 3 P+P tramstellen zeker nog tot 2011 in dienst.

Stuttgart. Op 19.7.2008 kwam het gerenoveerde motorrijtuig 3155/3156 weer in dienst. In totaal worden er 60 uit 1986-1993 daterende Stadtbahn motorrijtuigen tot de laatste schroef uit elkaar gehaald en opnieuw opgebouwd. Niet meer verkrijgbare onderdelen worden vervangen. De werkzaamheden worden in eigen beheer uitgevoerd waarbij een team van Bombardier de nieuwe bekabeling voor zijn rekening neemt.

Ulm. De verlenging van de tramlijn naar Böfingen ligt op schema. Alle rails zijn gelegd. De oude eindpuntlus Donauhalle werd opgebroken en bij de Messe ligt nu een nieuwe keerlus. De opening is begin 2009.

Wuppertal. Er zijn strenge voorschriften voor het werken met hoogwerkers, kranen, enz., onder de Schwebebahn. Maar op 5.8.2008 ging het mis. In de Kaiserstrasse scheurde een hoogstaande autokraan de onderkant van zweefbaan motorrijtuig 24 over een lengte van 10 meter open. De passagiers (niemand werd gewond) moesten door de brandweer worden bevrijd. De schade aan het rijtuig is groot. De A-bak is ontzet en de bekabeling moet worden vernieuwd. Het rijtuig zal worden hersteld.

De Sonnborner Brücke, het spoorwegviaduct over de Wupper, is altijd een geliefd foto onderwerp geweest. Er zijn tal van Ansichtkaarten uit verschillende perioden waarop (stoom)trein, zweefbaan en tram samen, boven elkaar, staan afgebeeld. Vaak nog gecompleteerd met een vliegtuig of zeppelin. Omdat ter gelegenheid van een plaatselijke activiteit de Bergische Museumsbahnen toch al met motorrijtuig Wuppertal 239 in de stad was, werd op 30.8.2008 dit beeld nog eens in scène gezet. Bovenop de Sonnborner Brücke de zogenaamde Preussenzug, een stoomtrein van de Museums Eisenbahn Minden, daaronder het museum zweefbaanstel 5 + 22, "Kaiserwagen" en op straatniveau motorrijtuig 239. Het geheel aangevuld met een oude autobus en historisch geklede toeschouwers. Leuk !

ESTLAND

Tallinn. Uit Erfurt werden nog eens 10 KT4D trams overgenomen (zie bericht Erfurt). Aansluitend op de eerder uit Erfurt overgenomen trams, die hier rijden met de nummers 150 -159, kregen deze de nummers 160 – 169.

FINLAND

Helsinki. In september 2008 arriveerde uit Mannheim motorrijtuig 507.

FRANKRIJK

Aix les Bains. Nog niet eerder genoemd in deze rubriek. Hier heeft men plannen voor 3 meterspoor tramlijnen. Er komt een lijn langs het Lac du Bourget, een interlokale lijn van Aix les Bains naar Chambéry en een tandradlijn van Aix les Bains naar Le Revard. Een model van een Citadis tram bestemd voor Reims werd hier in het voorjaar van 2008 getoond en dat is tot nu toe het enige concrete wat over de plannen te melden valt.

Amiens. Al jaren speelt hier de vraag: tram of hoogwaardig busvervoer. Het gaat dan om een noord/zuid lijn en een oost/west lijn met een gezamenlijke lengte van 20 kilometer. Tot een besluit is het nog steeds niet gekomen. Een tram kost ruim twee keer zoveel als vrije busbanen maar kan later uitgroeien tot een regionaal vervoersysteem door medegebruik van spoorlijnen.

Angers. De opening van de 12,8 kilometer lange tramlijn Avrille – La Rosaire (een noord/zuid lijn) staat voor medio 2010 in de agenda. Alstom levert hiervoor 17 Citadis trams. Plannen zijn er voor een tweede lijn (15 km.) die in 2015 in dienst moet komen.

Besançon. De planning voor een 15 kilometer lange oost/west lijn is nagenoeg afgesloten. Als in 2009 alle procedures zijn doorlopen denkt men in 2012 een eerste gedeelte (10 km.) in dienst te stellen. De rest volgt dan in 2015.

Brest. Ook in deze havenstad kiest men voor design. Er werd een anjiskleurig ontwerp gepresenteerd geïnspireerd op de golven van de zee. Men vraagt offerten voor de levering van 20 lagevloertrams.

Clermont-Ferrand. Naast de verlenging van de bestaande spoorbuslijn naar Vergues (in 2010) komt er een tweede oost/west lijn. Een Canadees bedrijf gaat een 5,3 kilometer lange tandradlijn aanleggen tussen Clermont-Ferrand en Puy de Dôme. Deze lijn komt in 2012 in dienst.

Marseille. De vergunningen werden verleend voor de aanleg van twee takken vanuit het stadscentrum zuidwaarts naar Castellane en naar Quatre Septembre. In 2009 wordt met de aanleg begonnen. Nieuw zijn de plannen voor een verlenging vanaf Castellane naar Kennedy Plage, voor een lijn vanaf Castellane naar de Université de Luminy en voor een nieuwe lijn tussen het station Blancarde en Sainte Marguerite Dromel via een aanwezige spoorlijn.

Montpellier. Zoals eerder bericht zijn meerdere fabrikanten in beeld voor de levering van 23 lagevloertrams voor de nieuwe lijn 3. De 40 meter lange trams krijgen net als de trams van lijn 1 en 2 een eigen design: zand en schelpen. Begin 2009 wordt bekend wie de bestelling krijgt.

De nieuwe tramlijn Juvignac – Pérols wordt deels in enkelspoor aangelegd. In Mosson wordt lijn 1 verlengd en sluit dan aan op lijn 3. Aan het zuidelijke gedeelte wordt vanaf Boirarques een 1½ kilometer lange aftakking naar Lattes aangelegd. Het eindpunt Etange de l'Or in Pérols aan de grens van de gemeente La Motte is niet ideaal gesitueerd. Als een politiek conflict met deze gemeente kan worden opgelost is een doortrekking tot het strand mogelijk. Bij opening moeten de strandliefhebbers nog 800 meter lopen. Het toekomstige tracé voor deze verlenging wordt vrijgehouden.

De aansluiting in Mosson van lijn 1 op lijn 3 loopt vooruit op een verdere verlenging van lijn 1 tot Saint Jean de Védas. Eerder schreven wij ook over de plannen voor een lijn 4. Vanaf Gare Saint Roch volgt deze de al aanwezige sporen tot Nouveau Saint Roch en eindigt dan na circa 5 kilometer bij het nieuwe Stade Yves de Manoir. Afhankelijk van het te kiezen tracé (er zijn meerdere varianten) moet hiervoor tussen de 3,6 en 3,8 kilometer nieuw spoor worden aangelegd. Wij zijn benieuwd of voor deze korte lijn voor het materieel ook een eigen design wordt ontworpen.

Parijs. In 2009 wordt begonnen met de verlenging van tramlijn T3 vanaf Porte d'Ivry naar Porte de la Chapelle. Deze 14,6 kilometer lange verlenging komt in 2012 in dienst.

Reims. Ondanks het feit dat de oppositie in de gemeenteraad telkens weer probeert het tramplan om zeep te brengen gaat de aanleg gewoon door. De opening is in 2011. Al in 2007 werden hiervoor bij Alstom 18 Citadis trams besteld

Toulouse. De in aanleg zijnde tramlijn E wordt doorgetrokken tot in het centrum. Hier wordt gekruist met een nieuwe tramlijn Tournefeuille – L'Union. Door de aanleg van deze lijnen ontstaat in het centrum een ringlijn met verbindingen naar wijken die niet door de metro worden aangedaan.

Tours. Met de aanleg van de noord/zuid tramlijn wordt in 2010 begonnen. De opening is in 2013. Later dan eerder bericht – maar wij schreven het al in 2005: geduld.

GROOT BRITTANNIË

Sheffield. Het plan is om in 2010 op de 60 kilometer lange, niet geëlektrificeerde, Penistone Line Sheffield – Ramsley – Huddersfield de Pacer railbussen serie 142 te vervangen door meersysteem trammaterieel. Het betreft een proef voor twee jaar waarbij in een aansluitende fase moet worden doorgereden op het tramnet van Sheffield., Het gaat dus om materieel met elektrische en dieselelektrische tractie. Men denkt met lichter materieel energie te besparen en door sneller te kunnen aanzetten de reistijd te bekorten. Northern Rail, een dochteronderneming van NS, gaat de ligging van de sporen verbeteren en de 17 stations langs de lijn aanpassen. Voor de proef moeten 5 motorrijtuigen worden gekocht of geleased. Dat wordt nog even puzzelen. Gezien de huidige perronhoogten zou dat hogevloermaterieel moeten zijn, maar dit materieel bestaat niet en kan ook niet worden ingezet op het tramnet. Bij de tram heeft men halteperrons met een hoogte van 375 mm. Waarschijnlijk gaat men de 900 mm hoge spoorperrons (provisoirisch) aanpassen.

IERLAND

Dublin. Bij Alstom werden nog eens 18 Citadis trams besteld. De order omvat ook het onderhoud (5 jaar + 6 jaar optie) en een optie om het huidige materieel te verlengen tot een lengte van 53 meter.

INDUSTRIE

Alstom. Met het oog op de zuid Duitse en Oostenrijkse markt opende men een kantoor in München.

Bombardier Transportation. De fabriek in Aachen bestond in juni 2008 170 jaar. De fabriek werd in 1838 geopend door Talbot en zijn Belgische compagnon Pauwels. Er werden ooit ook trams gebouwd maar de fabriek dankt vooral zijn bekendheid aan de vele leveringen aan NS.

KOS-Krnov. Deze fabrikant stond in juni 2008 op de vakbeurs “Czech Raildays” met een driedelig tweerichting motorrijtuig type Vario-LF 3/2.

Siemens-STS. De afdeling verkeerstechniek heet sinds kort Mobility en focust zich op een overzichtelijke markt, wat hieronder ook mag worden verstaan. Het bedrijf bevindt zich in zwaar weer. De sanering van de Combino motorrijtuigen heeft het bedrijf € 857 miljoen gekost. Wereldwijd worden tot 2010 meer dan 17.000 arbeidsplaatsen geschrapt. Mogelijk wordt een aantal fabrieken gesloten. Eén bedrijfsonderdeel werd verkocht en dat dreigt mogelijk ook voor Mobility als hier de komende jaren geen 5 tot 7% winst wordt gemaakt.

Op de vakbeurs Transports Publics in Parijs presenteerde Siemens Mobility een model van de Néoval, een automatisch metro-systeem op luchtbanden gebaseerd op het Translohr systeem, maar niet te combineren met het VAL systeem. Een Néoval rijtuig op twee assen heeft een lengte van 11,2 meter en is in verschillende breedten leverbaar. Maximaal is een treinsamenstelling mogelijk van 6 rijtuigen. Binnenkort wordt een eerste rijtuig getest op een nieuw testspoor bij de fabriek in Duppigheim.

Stadler. In het Hongaarse Szolnok wordt een fabriek gebouwd waar aluminium wagenbakken worden gemaakt. Door het grote aantal bestellingen moet dit werk nu worden uitbesteed.

ITALIË

Genua. Zoals het er nu naar uitziet komt de verlenging van de metro/sneltram vanaf De Ferrari naar Brignole in 2011 in dienst.

Napels. Al jaren is er sprake van om metrolijn 1 vanaf Dante te verlengen naar Garibaldi. Maar de plannen zijn gewijzigd. Die verlenging komt er wel, maar vanaf Garibaldi wordt de lijn verder verlengd tot een 25 kilometer lange ringlijn waarbij ook het vliegveld wordt aangedaan. Men gaat er vanuit dat dit in 2011 – 2013 gerealiseerd is. De huidige plannen spreken over 10 metrolijnen. Hierin de bestaande metrolijn 1 en sneltramlijn 6 die evenals een viertal kabelspoorlijnen worden geëxploiteerd door Metro Napoli. De geplande lijnen 2, 3, 4, 5, 7 en 8 zijn bestaande spoorlijnen met voorstadsvervoer van verschillende maatschappijen die in dit geheel worden opgenomen. Nieuw zijn de lijnen 9 en 10.

Lijn 2, een oost/west lijn, is onderdeel van de spoorlijn vanuit Rome via Napels naar zuid Italië en maakt gebruik van de spoor-tunnel onder het oude centrum. De stadlijn heeft een lengte van 14½ kilometer met 11 stations. Aan beide kanten wil men deze lijn verlengen. Door het langeafstandsverkeer over dezelfde route is de dienstregeling/dienstuitvoering nogal problematisch. Dat verbetert als de hogesnelheidslijn tussen Rome en Napels gereed komt en de tunnel uitsluitend gebruikt gaat worden in het lokale verkeer.

De lijnen 3 en 4 zijn de bestaande voorstadslijnen (950 mm.) van de Ferrovia Circumvesuviana. De toekomstige lijnen 5, 7 en 8 van de Ferrovia Circumflegrea en Cumana zijn nu spoorlijnen die eindigen in het kopstation Montesanto. Deze worden aangepast waarbij lijn 7 wordt uitgebouwd tot een ringlijn. Deze lijnen blijven hun eindpunt houden aan de westelijke kant van het centrum.

Tramlijn 6 moet in 2012 vanaf Mergellina verder rijden tot het station Municipio in het centrum. Er wordt momenteel gewerkt aan de 3,1 kilometer lange tunnel. Na voltooiing is lijn 6 dan een volledig ondergrondse metrolijn die net als in Genua geëxploiteerd wordt met hogevloer sneltrammaterieel. Van een verdere verlenging in oostelijke richting is geen sprake meer.

Als laatste van de plannen komen de aanleg van de metrolijnen 9 en 10 aan bod. Lijn 9 vormt tussen Colli Aminei en Museo een 3,8 kilometer lange directe verbinding tussen de gelijknamige metrostations van lijn 1. Gezien de 8% stijging is ook een tijd gedacht aan een kabelbaan. Lijn 10 gaat vanuit het centrum in noord/oostelijke richting. De plannen voor lijn 9 en 10 bevinden zich nog in de conceptfase. Zoals uit het bovenstaande blijkt wordt het een bijeengeraapt metronet bestaande uit niet met elkaar verbonden deelnetten.

JAPAN

Hiroshima. Het zesassige partymotorrijtuig 76 (ex Dortmund) werd buiten dienst gesteld. Met onderdelen van de eerder gesloopte soortgenoot 77 en uit Duitsland te importeren onderdelen wil men de wagen te zijner tijd weer dienstvaardig maken.

Sakai. Men wil een eerste gedeelte van de tramlijn in 2011 in dienst stellen. Het gaat dan om een 1,7 kilometer lange lijn tussen de stations Sakai en Sakai-Higashi waarvoor 7 tot 8 trams nodig zijn voor een geplande vijfminuten dienst. Plannen zijn er voor een tramtunnel bij het station en een verdere verlenging met ruim 5 kilometer tot Sakai-hama.

Sapporo. Na de aflevering van de zevendelige metrotreinen serie 8000 werd de serie 6000 buiten dienst gesteld.

MAROKKO

Rabat. De bestelling van Citadis trams bij Alstom omvat 44 stuks (+ 16 optie). Met slechts aan één kant een stuurstand worden het 22 (+ 8 optie) tramstellen bestaande uit twee gekoppelde Citadis rijkundigen. Alstom levert ook voor vijf jaar het onderhoud en de opleiding van het personeel.

OEKRAÏNE

L'vov. Een aantal uit Gera overgenomen KT4D trams rijden hier als 1150-1155 en 1160-1164.

Vinnitsa. Uit Zürich arriveerden de Be4/6 motorrijtuigen 1683, 1687, 1689, 1712 en 1717. Er staan in Zürich nog meer motor- en aanhangrijtuigen klaar voor verzending.

OOSTENRIJK

Graz. Onlangs werd het design gepresenteerd van de 45 bij Stadler bestelde Variobahn motorrijtuigen. Het traditionele groen is vervangen door een zilver gekleurd front en achterstuk. De rijkundigbakken worden wit waarvan in ieder geval de eerste en laatste bak reclamevrij blijven. Een eerste serie van 15 trams wordt in 2009 geleverd.

Innsbruck. Het uit 1900 daterende motorrijtuig 28 (ex BVB, Basel 28) werd door de Tiroler Museumsbahnen teruggehaald uit Klagenfurt (het was uitgeleend aan de Nostalgiebahnen in Kärnten) en op 3.6.2008 in Innsbruck op een dieplader gezet om terug te keren naar Basel. Er vertrok meer materieel. Op 2.7.2008 ging motorrijtuig 53 terug naar Bielefeld. De van oorsprong enkelgelede zesasser werd in Innsbruck verlengd tot achtasser. In Bielefeld wordt de tram gerenoveerd als museumtram. De zesassige motorrijtuigen 31 en 35 (ex Bielefeld) en Lohner motorrijtuig 74 vertrokken op 22.7.2008 naar Arad. Als de ontvanger ze ook daadwerkelijk betaald gaan er meer trams naar toe.

Linz. De Pöstlingberg motorrijtuigen VII en XVI vertrokken op 16 en 17.7.2008 naar Gmunden. Onder hoede van de vereniging "Pro Gmunder Strassenbahn" zijn ze bij Stern & Hafferl onder dak geplaatst. Voor een toekomstig gebruik als nostalgisch voertuig vallen ze ook onder bescherming van het Bundesdenkmalamt (Monumentenzorg).

Vier tienassige motorrijtuigen uit de serie 68 – 79 blijven met het oog op Linz – Cultuurhoofdstad 2009 nog tot in 2009 in dienst. De rijkundigen 78 en 79 worden gebruikt als plukwagens om de rest rijdend te houden.

Wenen. Ten gunste van het autoverkeer en de metro is de ontwikkeling bij het trambedrijf de laatste jaren stil blijven staan. Erger: door de metro werden enkele drukke tramlijnen opgeheven waardoor directe verbindingen kwamen te vervallen. Er gloort hoop aan de horizon. Er komen enkele nieuwe doorgaande verbindingen via de Ring. In feite een in 1969 in een la verdwenen advies van prof. Lehner. Op 25.10.2008 werden de lijnen J, N, 1, 2 en 65 opgeheven en op 26.10.2008 keerden de lijnen 1 en 2 terug als twee doorgaande lijnen via de Ring. De nieuwe lijn 1 is een combinatie van de opgeheven lijn 65 met de zuidelijke tak van lijn N op de route Stefan Fadinger Platz – Matzleinsdorfer Platz – Wiedner Hauptstrasse – Karlsplatz – Ring – Schottentor – Kai – Schwedenplatz – Löwengasse – Prater Hauptallee. Lijn 2 is samengesteld uit de vroegere lijn J en de noordelijke tak van lijn N. Route: Ottakring, Erdbrustgasse – Ottakringer Strasse – Josefstädter Strasse – Ring – Schwarzenbergplatz – Julius Raab Platz – Schwedenplatz – Taborstrasse – Dresdner Strasse – Hochstädtplatz – Friedrich Engels Platz. Vervallen zijn dus vooral de bij toeristen geliefde Ringlijnen 1 en 2 langs tal van bezienswaardigheden. In plaats hiervan zijn nu meer rechtstreekse verbindingen tot stand gebracht waarbij de slecht gewaardeerde wachttijden op de Ring niet meer bestaan. Door de kortere reistijden verwacht men een groei van 700.000 reizigers per jaar. In een volgende fase, in de loop van 2009, wordt lijn D gewijzigd in lijn 3 en gaat lijn 71 rijden als lijn 4 en wordt daarbij via de Ring tot Börse verlengd.

Eerder meldden wij de verkoop van het E6+c6 tramstel 4926+1928 aan Krakow. Hier wordt het stel getest waarna mogelijk meer van dit materieel naar Polen gaat. De buiten dienst gestelde E6 motorrijtuigen 4913, 4917, 4926, 4941, 4943, 4946, 4947, 4948 (er gaan uiteindelijk 13 motorrijtuigen naar Utrecht) en de c6 aanhangrijtuigen 1928, 1935, 1937, 1939, 1940, 1945 en 1946 zijn bestemd voor Utrecht. Wij hebben nog geen transportdata; de 4941, 4947 en 4948 zijn zoals bekend via Amsterdam naar Utrecht gegaan.

PERU

Lima. Vergeleken met vier jaar geleden is er bij het metrobedrijf weinig veranderd, zij het dat er in het geheel niet wordt gereden. Met de vijf destijds door Ansaldo Breda geleverde zeswagens metrotreinen wordt één maal per week zonder passagiers even gereden om de zaak niet te laten verroesten. De exploitatie en de uitbreiding van de metro worden aanbesteed en een aantal bedrijven lijkt geïnteresseerd. Maar dat schreven we in 2004 ook al.

RUSLAND

Chabarowsk. Bij de tramfabriek in St.Petersburg werden 10 vierassige motorrijtuigen type LM 99 besteld. De nieuwste versie van dit type heeft achterin een lagevloer instap.

Dersshinsk. In mei 2008 werd lijn 3 opgeheven en vervangen door een trolleybuslijn. Dit lot wacht ook lijn 5.

Kasan. Door PTMS (de tramfabriek in St.Petersburg) werden 20 vierassige motorrijtuigen type LM 99 geleverd.

Saratow. In aflevering is een serie van 20 vierassige motorrijtuigen, Ust-Kataw, type KTM 19. Ze rijden gekoppeld.

Tula. De enkelsporige lijn 4 naar Kossaja Gora werd opgeheven.

Ufa. Door een deel van het centrumnet op te heffen is nu sprake van een gedeeld net. In het noorden rijden de lijnen 3, 6, 8 en 12; in het zuiden de lijnen 1, 5, 7, 10, 16, 18, 19, 21 en 22.

SPANJE

Alicante. Bij Bombardier werden nog eens 14 lagevloertrams van het type Flexity Outlook nabesteld. Deze worden geleverd in 2009/2010.

Madrid. In deze rubriek hebben wij met regelmaat bericht over de uitbreiding van het metronet. Met een netlengte van 283 kilometer behoort het tot één van de grotere metrobedrijven. Nagenoeg het gehele stadsgebied is nu op de metro aangesloten. De komende jaren zal de groei wat minder zijn. Het gaat dan vooral om verlengingen in de voorsteden naar gebieden met minder bewoners.

Gepland zijn de volgende verlengingen met een totale lengte van 13 kilometer:

lijn 2: La Elipa – Los Rosas

lijn 3: Villaverde Alto – El Casar
aansluiting op lijn 12

lijn 9: Herrera Oria – Mirasierra
aansluiting RENFE

lijn 11: La Peseta – La Fortuna.

Wat hierna gebeurt is onduidelijk. Ook andere vervoerssystemen zijn in beeld. Aansluitend vervoer op bestaande metrolijnen lijkt ongewenst (overstappen), maar het is een praktijk die het metrobedrijf zelf op enkele van haar lijnen toepast. Op de lange uitlopers van de lijnen 7, 9 en 10 kan worden volstaan met kortere treinen. Hier moet onderweg worden overgestapt op een aansluitende metrotrein (lijnen 7B, 9B, 10B). Deze besparing zal door de doorgaande reiziger maar matig worden gewaardeerd. Neem nu een bewoner uit het stadsdeel Sanchinarro. Die stapt in het centrum van Madrid in een metro van lijn 10. Moet in Tres Olives overstappen op lijn 10B om twee stations verder over te stappen op tramlijn ML1.

Zoals bekend staan 24 nieuwe Citadis trams werkloos opgeslagen. Die zijn bestemd voor de uitbreiding van het tramnet of zoals ze in Madrid zeggen: de Metro Ligerero. De plannen voor die uitbreiding zijn beperkt tot 2 lijnen:

- Hospital Peurta de Hierro – Majadahonda (centrum) – Los Rosas, met een aftakking naar het station van Majadahonda (totaal 10 km.)

- Valdemoro (centrum) – Valdemoro (station), lengte 4 kilometer.

De aanleg van een interlokale tramlijn Majadahonda – Pozuelo is van tafel en ook een aantal andere tramprojecten gaat niet door. Het lijkt er dus voorlopig niet op dat uit een optie op nog eens 100 trams het spoedig tot een nabestelling zal komen.

Tramplannen die niet door gaan en aansluitende metro B-lijnen, zoals hierboven beschreven, die het ook niet helemaal zijn, maken de weg vrij voor een systeem van snelle buslijnen. Er zijn plannen voor 5 hoogwaardige buslijnen met een lengte van 46,6 kilometer. Deze Metrobus lijnen met gelede en dubbelgelede autobussen krijgen geheel vrije banen. De planning is in volle gang en een Spaanse delegatie is in de Haarlemmermeer gaan kijken naar de Zuidtangent. Zo iets heeft men voor ogen. Bij de aanleg wordt rekening gehouden met een mogelijk latere verbouwing tot tramlijn.

De oudste metrotreinen serie 5000 worden de komende tijd buiten dienst gesteld. Er gaan 18 van deze dubbele metrorijtuigen naar Buenos Aires. Voor vertrek worden ze in Madrid gerenoveerd en geschilderd in Argentijnse kleuren. Er loopt een offerte voor de levering van 327 nieuwe metrorijtuigen. Deels ter vervanging van oud materieel, deels voor de uitbreiding van het metronet.

Murcia. Op 23.10.2008 moeten de offerten binnen zijn voor de aanleg van de 16,7 kilometer lange tramlijn 1. In februari 2009 wordt de opdracht gegeven en heel optimistisch denkt men dan in maart 2009 met de aanleg te beginnen. Dat moet resulteren in een proefbedrijf eind 2010 waarna de lijn begin 2011 in dienst komt. Een krap tijdschema. Er is sprake van een uit twee takken bestaande lijn met 27 halten:

Plaza Circular – Nueva Condomina

Plaza Circular – La Nora.

Plannen zijn er voor een verlenging vanaf Plaza Circular in zuidelijke richting via een tunneltraject naar het centraal station. Er bestaat een netkaartje van Tranvimar, het stedelijke vervoerbedrijf, met nog 3 tramlijnen.

Palma de Mallorca. Na een stremming van 10 maanden kwam op 28.7.2008 de metro weer in dienst. De ruim 8 kilometer lange lijn kwam op 25.4.2007 in dienst en moest na overvloedige regenval op 22.9.2007 worden stilgelegd. In enkele ondergrondse stations bereikte het water een hoogte van 2½ meter. In totaal stroomden honderdduizenden kubieke meters water in de tunnel. Oorzaak: constructiefouten en onvoldoende afwatering. Na het leegpompen van de tunnel moest nagenoeg de gehele infrastructuur worden hersteld en verbeterd.

Parla. Er zijn plannen om aftakking van de bestaande ringlijn een aantal zijlijnen aan te leggen.

TAIWAN

Kaohsiung. Op 9.3.2008 werd de eerste metrolijn geopend. Deze noord/zuid lijn (rode lijn) loopt van Ciaotou Station naar Siaogang. Als de verlenging tot Gangshan in dienst komt heeft deze lijn een lengte van 28,3 kilometer. Van de 24 stations liggen er 9 bovengronds. In augustus 2008 werd de 14,4 kilometer lange ondergrondse oost/west lijn Daliao – Sizihwan (oranje lijn) in dienst gesteld. Hiervan ligt alleen het eindstation Daliao bovengronds. Er zijn plannen voor de aanleg van nog eens twee metrolijnen.

In het centrum wordt gewerkt aan de aanleg van een 19,6 kilometer lange tramlijn. Deze ringlijn krijgt 32 halten.

TURKIJE

Istanboel. Uit Keulen arriveerden de Stadtbahnmotorwagens 2038 en 2040. In totaal heeft men nu 28 Keulse 2000-en. Er volgen er nog twee.

ZWITSERLAND

Basel. In twee transporten arriveerden op 2 en 3.9.2008 in twee delen het zesdelige Tango motorrijtuig 151. Tot eind van dit jaar volgen nog 3 van deze door Stadler gebouwde trams. Zoals eerder bericht komen er 60 Tango's: 40 voor de BLT en 20 voor de BVB. De trams staan op klassieke draaistellen met een 75% lagevloer. Met een lengte van 45 meter (breed: 2,30 m.) kunnen 276 passagiers worden vervoerd.

Genève. Bij Bombardier werden 18 zevendelige lagevoer motorrijtuigen besteld. Deze worden gebouwd in Brugge.

Zürich. Op 9.9.2008 ging de eerste schep de grond in voor de nieuwe tramlijn Escher Wyss Platz – Bahnhof Altstetten. De inzet van de nieuwe Cobra trams is beneden peil. Minder dan 80% is effectief in dienst. Een nieuw probleem is dat bij een van deze trams regenwater naar binnen komt via een lek in de zijwand. Ook zijn de trams erg luidruchtig. Na afloop van het EK Voetbal 2008 ging een groot aantal Mirages aan de kant. Naar Vinnitsa vertrokken eind september 2008 de motorrijtuigen 1683, 1687, 1689, 1712 en 1717. Nog meer motor- en aanhangrijtuigen staan klaar voor transport.

SPOORWEGEN BUITENLAND**BELGIË****NMBS (B Holding / B Cargo)****Elektrische locomotieven**

Op 23 september werd de eerste reeks 18 gepresenteerd op Innotrans in Berlijn. Opvallend genoeg draagt deze loc het nummer van de laatste: 1860. Welke marketinggenie heeft bedacht dat dat persé nodig was, mag het uw redacteur komen uitleggen. Overigens lijkt de designafdeling van B Holding ook al (en opnieuw) behoorlijk de plank mis te slaan: door een buitengewoon kinderlijke schildering heeft men de locs vermoedelijk op reeks 13 doen laten lijken, iets wat op zich al van weinig smaak getuigt. Het stemt uw redacteur triest dat na een periode waarin de 'new look' er nog verzorgd uitzag men nu blijkbaar kiest voor ofwel zoveel mogelijk grijs met wat lukraak aangebrachte gekleurde lijntjes, of voor het aanhouden van de kleuren van de leasemaatschappij met alleen wat oversized nummers.

Het aanbrengen van automatische koppeling en/of MUX op de 27-ers lijkt op het moment al dan niet tijdelijk stopgezet.

De 2801-2803 gaan vanaf december eindelijk de pendeltrein tussen Antwerpen Centraal en Noorderkempen (Brecht) rijden. De voor B Cargo bedoelde 40 identieke Traxx-locomotieven zullen toch aansluitend worden genummerd: 2804-2843. De eerste acht locomotieven (Angel Trains-nummers 186 196 tot en met 186 203) zijn reeds afgeleverd in Antwerpen. Helaas zullen ook zij waarschijnlijk hun gifgroen-grijze kleurstelling behouden worden en alleen worden voorzien van de levensgrote nummers.

Vanaf december kent reeks 15 nog slechts één omloopdag: een loc rijdt de beroemde scholierentrein 7486 van Gouvy naar Trois-Ponts, vervolgens leeg naar Liers en dan met trein 4017 terug naar Gouvy. De overige treinen zijn overgenomen door AM'96.

Diesel locomotieven

De twee G2000-en die B Cargo huurt zijn voorzien van levensgrote nummers 5701 (ex 5001757) en 5702 (ex 5001758). Ze zijn bedoeld voor treinen naar Frankrijk en worden voor een periode van drie jaar ingezet vanuit Kortrijk. Ook zij blijven in de fabriekskleur rijden.

Van eind augustus tot begin oktober reed de Maxima van Voith proefritten op het Belgische net.

Na de 7382, 7391, 7394 en 7394 worden binnenkort de 7378 en 7387 aan Railfeeding geleverd (als RF 105 en 106). Momenteel worden ze in Antwerpen herschilderd. Ondertussen lijkt het einde voor de laatste 73-ers van B Cargo nabij. In december zou het zover moeten zijn, al is het nog niet direct duidelijk waar men de 77-ers vandaan gaat halen om ze te vervangen. De vier die zijn vrijgekomen nu de staaltreinen tussen Châtelet en Genk doorgaand elektrisch rijden zijn zeker niet afdoende. Ondertussen werden de laatste maanden de 7370, 7371, 7375, 7382 en 7394 geschrapt. De 7383 blijkt al een jaar geleden te zijn afgevoerd. De 7376 werd tijdelijk weer in dienst gesteld, evenals de 8228. De 8227, 8229, 8232, 8238, 8251, 8253, 8255 en 8271 werden daarentegen afgevoerd.

Treinstellen

De toestand van de CityRail-treinstellen tot september 2008:

nieuw	oud	
960	665	te Mechelen (sinds 3-2008)
961	666	nog niet naar Mechelen
962	667	nog niet naar Mechelen
963	668	te Mechelen (sinds 3-2008)
964	669	nog niet naar Mechelen
965	670	te Mechelen (sinds 7-2008)
966	671	in dienst
967	673	nog niet naar Mechelen
968	674	te Mechelen (sinds 4-2008)
969	675	nog niet naar Mechelen
970	676	nog niet naar Mechelen
971	677	te Mechelen (sinds 6-2008)
972	678	in dienst
973	679	in dienst
974	680	te Mechelen (sinds 2-2008)
975	681	in dienst
976	682	nog niet naar Mechelen

977	683	in dienst
978	707	in dienst
979	708	in dienst
980	710	nog niet naar Mechelen
981	711	in dienst
982	712	in dienst
983	713	in dienst
984	714	nog niet naar Mechelen
985	715	in dienst
986	717	in dienst
987	718	in dienst
988	719	nog niet naar Mechelen
989	720	in dienst
990	721	in dienst
991	722	nog niet naar Mechelen
992	723	in dienst
993	724	in dienst
994	725	in dienst
995	726	in dienst
996	727	in dienst
997	728	te Mechelen (sinds 7-2008)
998	729	in dienst
999	730	in dienst

Eurostar-treinstel 3101/3102 kwam op 17 juli eindelijk van zijn plek. Het stel stond al vijf jaar buiten dienst en haalde daardoor zelfs de media. Het was het slachtoffer geworden van tegenvallende inkomsten bij Eurostar in die tijd, in combinatie met het mislukken van enkele doorgaande verbindingen binnen Groot-Brittannië, waardoor er een surplus aan treinstellen was. In de periode erna werd nieuwe indienststelling nooit overwogen omdat het als enige nooit gemoderniseerd was. Op 30 juli vertrok het stel naar de nieuwe eigenaar in Engeland. Overigens heeft het Belgische stel al een keer eerder de media gehaald: in 2000 ontspoorde het stel op HSL nabij Arras (F).

DUITSLAND

Beursgang

- Hoewel de beurswereld zich van crisis naar crisis beweegt zal niet worden getornd aan de datum voor de beursgang van DB. Dit liet de bondsregering medio september weten op vragen van de Groenen. Begin oktober maakte *Finanzminister* Steinbrück echter gewag van een mogelijk uitstel. Op 9 oktober was dat uitstel een feit, voorlopig tot november. De tegenstanders van een beursgang van DB grepen het uitstel natuurlijk aan om opnieuw te pleiten voor afstel. De kans daarop is echter klein.
- Het contract voor het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur, de *Leistungs und Finanzierungs Vereinbarung* (LuFV), blijft de gemoederen bezig houden. De *Länder* hadden eerder al aangegeven moeite te hebben met de lage eisen die aan de staat van de infrastructuur worden gesteld (zie pag. 264). In de overeenkomst is nu opgenomen dat DB Netze het spoorwegnet in een onbepaald bijhoudbare toestand moet houden, hetgeen wordt afgemeten aan rijtijdverlies ten gevolge van snelheidsbeperkingen en de spoorgeometrie. Daar kunnen de *Länder* nu goed mee leven. De nieuwste truc zit evenwel in de financiering, want de bijdrage van € 2,5 miljard per jaar wordt niet geïndexeerd voor loon- en prijsstijgingen. Feitelijk is dus sprake van een verkapt bezuiniging. De hoogte van die bijdrage is verder afhankelijk gemaakt van de netlengte; de eerste 3 procent vermindering van netlengte leidt echter niet tot een vermindering van de bijdrage. De manier waarop die bezuiniging door DB Netze waarschijnlijk wordt opgevangen lijkt daarmee duidelijk, namelijk het buiten gebruik stellen van 3% van het spoorwegnet. Dat komt overeen met ruim 1.000 kilometer spoorlijn, waardoor een nieuw *Nebenbahnsterben* dreigt. Alsof dat nog niet genoeg was stelde minister van financiën Peer Steinbrück voor om 20% van de bijdrage niet als subsidie maar als lening uit te betalen. Dat plan werd gelukkig weer snel van tafel gehaald.

Overig nieuws uit DB en politiek

Overig nieuws

- In de voorgaande editie kon u nog net lezen dat DB na brede kritiek de plannen voor een **lokettoeslag** weer heeft ingetrokken (zie pag. 264). Toen ook minister Tiefensee de lokettoeslag “contraproductief” noemde was de zaak niet meer te houden. De bestaande lokettoeslagen, zoals voor het Schönes Wochenende Ticket of de *Länder*-tickets, blijven echter bestaan. Bovendien trok DB de als compensatie voor de toeslagen aangekondigde goedkope kortingkaart voor 60-plussers weer in.
- Nog meer tarievennieuws: het **Europa-Spezial** is uitgebreid met Tsjechië, Hongarije, Slovenië, Kroatië en Luxemburg. Voor € 39,- koopt u een reisbiljet vanaf elk Duits station via www.bahn.de.
- Het ministerie van binnenlandse zaken gaat een onderzoek doen naar de **huurprijzen** die DB vraagt voor het gebruik van stationsruimten als politiepост (zie pag. 265). De Duitse rekenkamer had vastgesteld dat de politie over een periode van 10 jaar ruim € 20 miljoen meer heeft betaald dan op basis van marktconforme prijzen gerechtvaardigd zou zijn. Op grond daarvan was het ministerie geadviseerd de contracten direct op te zeggen. De politiek laat zich echter weer van haar meest daadkrachtige kant zien. Op parlamentsvragen moest de Minister antwoorden dat er nog geen contracten zijn opgezegd omdat DB weigert inzage te geven in de dossiers; op het ministerie is men de dossiers kennelijk kwijt.
- Op 15 september werd het 10-jarig bestaan van de hogesnelheidslijn Berlin – Hannover gevierd met een *ICE-Sonderfahrt*. Volgend jaar gaat de 263 kilometer lange lijn alweer buiten dienst om de dwarsliggers te vervangen.
- DB heeft zich ingekocht bij het Italiaanse **NordCargo**, de goederendochter van de Ferrovie Nord Milano, men verwierf 49% van de aandelen. Het bedrijf zal nauw gaan samenwerken met de al bestaande Italiaanse DB-dochter Railion Italia.

- De overname van 25% van de aandelen van **BLS Cargo** (zie pag. 202) werd op 1 oktober afgerond met terugwerkende kracht tot 1 januari. DB heeft nu 45% van de aandelen; in Zwitserland vindt men dat genoeg.
- De samenwerking met de nieuwe Italiaanse reizigersvervoerder **Nuovo Trasporto Viaggiatori** (NTV, zie pag. 234) lijkt van de baan. De SNCF neemt een belang van 20% in dit bedrijf.
- DB start een campagne tegen graffiti-vandalisme onder het motto “*Vandalismus ausbremsen*”. In 2007 werden 46.000 gevallen van vandalisme geregistreerd en ontstond een schade van meer dan € 50 miljoen. De campagne richt zich op het goedwillende publiek en moedigt hen aan om direct de politie te informeren. Hiertoe worden posters opgehangen en flyers uitgedeeld.
- Een aardig bericht in dagblad TAZ. De maand- en jaartrajectkaarten van DB geven het recht om in het weekend gratis 4 mensen mee te nemen. Een aantal mensen blijkt daar handel in te zien. Op www.mitfahrgelegenheit.de kunnen reizigers zich aanmelden om voor een zacht prijsje mee te reizen. Berlin – Hamburg wordt zo voor € 20,- mogelijk. De krant interviewde een aantal van deze handelaren, die in een weekend niets anders doen dat tussen twee plaatsen heen en weer reizen en zo flink verdienen aan hun trajectabonnement. DB gaf desgevraagd aan daar niets tegen te willen doen.
- Tussen 23 en 28 september vond in Berlijn de tweejaarlijkse vakbeurs **Innotrans** plaats. Naar goed gebruik was de beurs weer groter (150.000 m²), werd er meer materieel tentoon gesteld en waren er meer bezoekers (85.000 “vak”-bezoekers en 25.000 “gewone” belangstellenden). Highlights waren de presentatie van de *Talent2* (DB-Baureihe 428 en 442), de *Flexity Berlin*, de *Desiro Mainline* (TransRegio), de *Coradia Continental* (DB-Baureihe 440) en natuurlijk de AGV. Dat leverde vele terabytes aan digitale foto's op die hun weg over internet inmiddels gevonden hebben.

Onregelmatigheden

- Een 75-jarige man uit Hamm dacht DB een handje te helpen door een in zijn tuin staande boom om te kappen voordat deze op de sporen zou kunnen waaien. Had hij beter niet kunnen doen, want toen de boom bijna was omgezaagd zorgde een windvlaag ervoor dat deze alsnog op de sporen terecht kwam. Door aanraking met de bovenleiding raakte de boom bovendien in brand. De brandweer kwam eraan te pas om de boel weer op te ruimen, doch tot vertragingen leidde dit –volgens DB– niet.
- Een 18-jarige man uit Castrop-Rauxel dacht een mooie handel te hebben uitgevonden door koersborden uit treinen te verwijderen en deze op eBay te koop aan te bieden. De politie kijkt echter ook regelmatig op eBay en vatte hem in de kraag.
- Op maandagavond 6 oktober reed bij het Biesdorfer Kreuz (Berlijn) een leeg treinstel serie 646 achter op een soortgenoot. Geluk bij een ongeluk was dat beide treinen leeg waren, waardoor slechts één gewonde te betreuren was. De materiële schade was echter groot, want beide treinstellen verspeelden een cabine. Het opruimen en de reparatie van het spoor duurde tot het einde de daaropvolgende dag. Omdat de spoorlijn ter plaatse viersporig is ondervond het treinverkeer betrekkelijk weinig hinder van het voorval.

Regionaal reizigersvervoer

Schleswig-Holstein

- Veolia-dochter **Nord-Ostsee-Bahn** (NOB) en de deelstaat Schleswig-Holstein hebben hun jarenlange strijd over het contract voor de exploitatie van de treindienst Hamburg – Westerland (Sylt) met een geheim akkoord bijgelegd. Het *Hamburger Abendblatt* wist hierover te berichten dat de NOB jaarlijks € 750.000 krijgt voor het accepteren van de door DB uitgegeven *Bahncard*. Omdat de NOB van DB geen geld krijgt uit de verkoopopbrengst van de kaarten weigerde men aanvankelijk de korting te verlenen; onder druk van de deelstaat werd dit teruggedraaid. Daarnaast krijgt de NOB nog een compensatie voor de gestegen dieselrijzen, de vertraagde vernieuwing van stations en voor het afschaffen van de toeslag voor de sneltreinen naar Westerland. Over de contractperiode van 10 jaar telt dit op tot het lieve sommetje van € 40 miljoen. Logisch dat de krant nadrukkelijk speculeert over een compensatie van Veolia voor het intrekken van de (juridisch kansrijke) bezwaren tegen de gunning van de treindiensten rond Lübeck aan DB.

Bremen & Niedersachsen

- Veolia-dochter **NordWestBahn** heeft ten behoeve van de S-Bahn Bremen bij Alstom 36 treinstellen type Coradia Continental besteld. Er komen drie- en vijfdelige treinstellen, die vanaf 2010 zullen instromen. De verdeling over drie- en vijfdelige stellen is nog niet bekend geworden.
- Het lijkt erop dat **Braunschweig** de volgende stad is waar een *RegioStadtbahn* zal ontstaan. De betrokken overheden sloten een intentie-overeenkomst met DB Netze en de deelstaat Niedersachsen om de plannen besluitrijp te maken. Men gaat onder meer gedetailleerde bouwplannen uitwerken en een formele aanvraag voor subsidie opstellen voor de aanlegkosten van € 230 miljoen. De regio heeft DB onder meer gegarandeerd dat de aan te leggen infrastructuur ten minste 20 jaar gebruikt zal worden. Voor DB Netze is dat een voorwaarde om überhaupt na te denken over bouwwerkzaamheden. Als alles goed gaat zullen rond 2013 de eerste tweesysteemtrams door Braunschweig en omgeving rijden. In de eindfase moet een 200 kilometer lang netwerk ontstaan met lijnen van Braunschweig naar Gifhorn – Wittingen – Uelzen, Wolfenbüttel – Schöppenstedt / Bad Harzburg / Goslar en Salzgitter-Lebenstedt. Meer informatie over deze plannen vindt u op www.zgb.de.

Mecklenburg-Vorpommern

- De verlenging van de **Usedomer Bäderbahn** (UBB) werd inderdaad op 20 september in gebruik genomen. De eerste officiële trein op dit 1,4 kilometer lange traject passeerde om 14.20 uur de grens tussen Polen en Duitsland. Op 21 september mochten reizigers voor het eerst mee. Men wil nu energie gaan steken in de herbouw van de in de tweede wereldoorlog vernielde verbinding Heringsdorf – Anklam, waarmee een snelle verbinding met Berlijn mogelijk wordt. Hiertoe moeten onder meer de plannen voor de herbouw van de brug over het Stettiner Haff bij Anklam worden uitgevoerd.
- De aanbesteding van de treindienst **Wismar – Rostock – Tessin** is door DB Regio gewonnen. Het gaat om een contract voor een periode van drie jaar, namelijk tot eind 2011. Twee niet met name genoemde concurrenten hadden het nakijken. De aanbesteding van deze treindienst zorgde voor ophef omdat DB vooraf al een aanbesteding had gehouden om (goedkopere) onderaannemers te vinden. Dat laatste is overigens niet gelukt.

Berlin & Brandenburg

- De verbinding tussen Berlijn en het nieuwe vliegveld Berlin-Brandenburg-International (BBI) zal vanaf december in gebruik worden genomen. Een blamage is echter dat dit een busdienst van DB-dochter Bayern Express zal worden die de terminal verbindt met het station Südkreuz. Pas over enkele jaren zal de in aanbouw zijnde spoorlijn in gebruik worden genomen.
- De deelstaat Brandenburg zal binnenkort de aanbesteding van de treindienst RE1 (Frankfurt an der Oder – Berlin Stadtbahn – Potsdam – Brandenburg – Magdeburg) publiceren. Dit is de drukste treindienst van de regio.
- De **ODEG** nam op 6 oktober de eerste van drie nieuwe *RegioShuttles* voor het Spree-Neiße-Netz in ontvangst tijdens een feestje bij Stadler Pankow. Een noviteit is dat de dieselmotoren nu voldoen aan de Euro IV-normen. De drie *RegioShuttles* krijgen gezelschap van twee bestaande soortgenoten en zes nieuwe *Desiro*-treinstellen die door Siemens worden geleverd.

Nordrhein-Westfalen

- DB heeft voor haar dochterbedrijf *DB Heidekrautbahn* 15 elektrische treinstellen type Talent2 besteld bij Bombardier. Het gaat om 3 driedelige, 10 vierdelige en 2 vijfdelige treinstellen die vanaf december 2010 worden ingezet op de treindienst Aachen – Köln – Siegen (RE9). In de spits worden versterkingsritten met dubbeldekkers en treinstellen serie 425 gereden.
- De komende herfst zullen de betrokken *Verkehrsverbünde* een tweetal aanbestedingen publiceren. Het *Westmünsterland-netz* omvat de treindiensten Dortmund – Enschede (RB51, thans PEG/Arriva), Münster – Coesfeld (RB63, thans DB) en Münster – Enschede (RB64, thans DB). Wanneer besloten wordt de treindienst Dortmund – Dorsten (RB43, thans Nordwestbahn) in stand te houden wordt deze meegenomen in deze aanbesteding. De tweede aanbesteding betreft de RB48 Wuppertal – Köln – Bonn (*Rhein-Wupperbahn*) die nu door DB wordt geëxploiteerd. De exploitatie van beide netten moet in december 2011 van start gaan.
- **Abellio**, dat de treindiensten Bochum – Gelsenkirchen, Essen – Hagen en Hagen – Lethmate – Iserlohn / Siegen exploiteert, is door de beurscrises in zwaar weer gekomen. De belangrijkste eigenaar, de Engelse durfinvesteringsmaatschappij Start Capital, wil namelijk haar aandeel van 75,1% in het bedrijf verkopen. De belangrijkste gegadigden zijn BeNEX (dochter van de Hamburger Hochbahn) en de slapende Duitse NS-dochter NedBahn.
- Nog voor een eventuele verkoop van Abellio wil het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr de naam van de treindienst Bochum – Gelsenkirchen veranderen. Sinds de omstreden sluiting van de Bochumse Nokia-fabriek (de Finnen wilden de productie naar Oost Europa verplaatsen omdat men daar meer winst kan maken) heeft de naam NOKIA-Bahn namelijk geen positieve klank meer. Het publiek is opgeroepen om met suggesties te komen.

Rheinland-Pfalz

- Het voor 27 en 28 september geplande eeuwfeest van de **Hunsrückbahn** Boppard – Emmelshausen moest worden afgelast. Reden: de renovatie van deze bergspoorlijn is fors uitgelopen waardoor in elk geval tot eind oktober geen treinverkeer mogelijk is. Het feestje wordt volgend jaar ingehaald.
- De door DB Regio op het *Westpfalznetz* in te zetten treinstellen van de series 642 (Desiro) en 643 (Talent) worden voorzien van een nieuwe inrichting. Belangrijk voor de reizigers is de inbouw van airconditioning en het plaatsen van nieuwe, comfortabeler stoelen. DB wil de treinstellen dopen met namen van de gemeenten in de regio. Omdat er 54 gemeenten zijn en maar 28 treinstellen wordt in samenwerking met radiozender RPR1 een wedstrijd gehouden.
- Op 26 september werden tijdens een feestelijke bijeenkomst op het testcentrum Wegberg-Wildenrath de *Desiro Mainline*-treinstellen voor TransRegio gepresenteerd. Eigenlijk een beetje mosterd na de maaltijd, want in dezelfde week stond er al een treinstel op Innotrans.

Hessen

- **VIAS** heeft ten behoeve van de door haar gewonnen treindienst Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz (RheingauNetz) een serie van 19 *Flirt*-treinstellen besteld bij Stadler Pankow. Het gaat om 12 vierdelige en 7 driedelige treinstellen, die voor eind 2010 in dienst moeten zijn gesteld. Het aantal bestelde *Flirt*-treinstellen is daarmee de 500 gepasseerd.
- In **Eschwege** is het officiële startsein gegeven voor de reactivering van de lijn Eschwege West – Eschwege Stadt. Vanaf december 2009 zullen de Cantus-treinen Göttingen – Eichenberg – Bebra – Fulda hier gaan rijden.
- De deelstaat Hessen heeft besloten de 20 jaar geleden opgeheven spoorlijn Korbach – Herzhausen – Frankenberg te reactiveren voor het personenvervoer. Helemaal zeker is de reactivering nog niet, want het *Landkreis Waldeck-Frankenberg* is nog tegen. Niettemin gaat men er van uit dat de eerste treinen volgende zomer al kunnen rijden. De exploitant staat in elk geval al vast, dat wordt DB-dochter Kurhessenbahn.

Bayern

- De aanbesteding van het Dieselnetz Oberfranken lijkt te zijn gewonnen door BeNEX, een dochter van de Hamburger Hochbahn. De komende twee weken kunnen de verliezende inschrijvers nog bezwaar maken tegen de gunning van het contract. Wanneer de gunning definitief wordt is dat het tweede vervoercontract dat BeNEX in Beieren binnen haalt. BeNEX heeft in elk geval beloofd nieuw materieel aan te schaffen en op een aantal trajecten treinbegeleiders in te zetten. Vanaf december 2011 worden de treindiensten Forchheim – Ebermannstadt, Bamberg – Ebern, Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels, Lichtenfels – Kulmbach – Bayreuth, Bayreuth – Weiden, Bayreuth – Weidenberg, Bayreuth – Marktredwitz, Hof – Bad Steben, Hof – Selb-Stadt, Hof – Münchberg – Kulmbach, en Münchberg – Helmbrechts in exploitatie genomen; eind 2012 komt daar de treindienst Hof – Marktredwitz bij.
- DB Regio gaat de 27 in de regio Mittelfranken in te zetten *Lint41*-treinstellen serie 648.3 voorzien van de namen van steden en dorpen uit de regio. Ook hier zijn er meer mogelijke namen dan treinstellen.
- Als alternatief voor de opgegeven plannen voor een Transrapid-verbinding tussen München Hbf en het vliegveld wordt nu nagedacht over een **Express-S-Bahn**. Deze zou eind 2009 al in gebruik kunnen worden genomen. De geplande rijtijd van 25 tot 29 minuten wordt bereikt door de meeste tussenstations over te slaan. De huidige lijn S8 legt het traject in 41 minuten af.

Goederenvervoer

Toekomstverkenning railgoederenvervoer

Adviesbureau Booz & Company onderzocht de toekomstkansen van het railgoederenvervoer. De stijgende vrachtwagentol, de steeds duurder brandstof en de toenemende files zouden het goederenvervoer per trein steeds aantrekkelijker moeten maken. Hoewel de absolute vervoeromvang sterk toeneemt blijft het marktaandeel van de vrachtwagen redelijk constant bij zo'n 80% liggen; de trein haalt slechts 17% (grensoverschrijdend) resp. 15% (binnen Duitsland). Cijfers waarvan wij in ons kikkerlandje alleen nog maar kunnen dromen. Een enquête onder logistieke bedrijven heeft in elk geval opgeleverd dat de kansen voor het railgoederenvervoer voor het oprapen liggen: zo'n 40% van de bedrijven overweegt het komende jaar meer gebruik te gaan maken van de trein. Daar staat tegenover dat ongeveer de helft van de ondervraagden vreest dat de capaciteit van het spoorwegnet onvoldoende zal zijn om het goederenvervoer betrouwbaar af te wikkelen; tevens maakt ruim een derde van de ondervraagden gewag van een tekort aan goederenwagens. Conclusie: er zijn flinke kansen voor het goederenvervoer, maar om die te verzilveren zijn wel investeringen nodig. De vraag is derhalve welke partij(en) de durf hebben om hiervoor geld op tafel te leggen.

De deelstaat Niedersachsen kwam gelijktijdig tot eenzelfde conclusie bij een toekomstverkenning van het zeehavenvervoer per trein. Tussen 2003 en 2007 groeide de hoeveelheid per spoor vervoerde goederen van 85 naar 114 miljoen tonkilometer; voor 2015 wordt een verdere groei verwacht naar 170 miljoen. Voor het knooppunt Bremen zou dit betekenen dat dagelijks 150 extra treinen verwerkt moeten worden. Duidelijk is dat de bestaande spoorverbindingen naar de kust deze stroom onmogelijk kunnen verwerken. Om die reden luidt de deelstaat de noodklok: er moet snel worden geïnvesteerd in de uitbreiding van het spoorwegnet.

DB Schenker

- Onder de naam Trans Eurasia Express, vermoedelijk gekozen vanwege de mooie afkorting, startte DB Schenker op 19 september een regelmatige treindienst op China. De eerste trein vervoerde 50 containers met monitoren en computers van Xiantang naar Hamburg, waar de trein begin oktober aan kwam. Vanaf januari gaat de trein in een vaste dienstregeling rijden, voorlopig een keer per week. Met een afgelegde afstand van 10.000 kilometer is dit dan de langste regelmatige goederentreindienst ter wereld.

Private vervoerders - materieel

- Het in Kassel gevestigde **mgw Service** nam in oktober een loc type ES64U4 in ontvangst. De loc is toegelaten in Duitsland, Oostenrijk en Slovenië.
- De **Muldental Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH** (MTEG) nam een Siemens-loc type ES64F4 in gebruik. Deze loc is geschikt voor inzet in Duitsland, Oostenrijk en Polen.
- En nog meer Siemens-nieuws: de **Westfälische Landes-Eisenbahn** (WLE) bestelde een tweede dieselelektrische loc van het type Eurorunner (ER20).
 - De klapper van de maand werd evenwel gescoord door Bombardier, dat van het nieuwe leasebedrijf **Railpool** een opdracht kreeg voor de levering van maar liefst 58 TRAXX-locs. Alsof dat nog niet genoeg was werd ook meteen een optie genomen op nog eens 80 locomotieven. De locs krijgen volgens de plaatjes een fraaie beschildering in blauw- en grijsstenen en komen vanaf augustus 2009 op de baan.
- **Rent-a-Rail Eisenbahn-Service** nam op 29 september een Vossloh-loc type G1206 in dienst. De "Ronja" gedoopte nieuweling is overgenomen van RBH Logistics.
- De **Brohltalbahn** (BEG) nam op 24 september haar nieuwe loc D5 in dienst. De loc lijkt op een smalspoorversie van de *Baureihe* 218 en was 1998 in dienst gesteld door de FEVE (Spaans Baskenland).
- De **Ascherslebener Verkehrsgesellschaft** (A.V.G.) heeft loc 203 001, een gemoderniseerde *Ost-V100* overgenomen van Alstom Lokomotivenservice. De loc krijgt in maart volgend jaar een revisie en een nieuw jasje.

Overig nieuws

- Wagenverhuurder **VTG** heeft aangekondigd zijn activiteiten fors te willen uitbreiden, vooral in Canada en de Verenigde Staten. Door de beurscrisis staan de aandelen van andere verhuurders kennelijk zo laag dat het voor gezonde bedrijven tot een soort prijzencircus leidt.
- De **Mittelweserbahn** (MWB) vierde haar tweede lustrum met een locshow en museumritten in Bruchhausen-Vilsen. De locatie is niet toevallig gekozen, want de MWB is uit de museumvereniging voortgekomen. Inmiddels heeft het bedrijf vijftig locs in haar bestand.
- De **Deutsche Regional Eisenbahn** heeft een eerste klant gevonden voor haar spoorlijn Ebersbach – Löbau (Lausitzer Berglandbahn). Na een succesvol proefbedrijf zal de firma ProStein wekelijks twee treinen laten rijden voor het vervoer van Lamprophyt, een grondstof voor de wegenbouw.

Materieel

- Elektrische locomotief **101** 037 heeft de reclame voor ARD Buffet verloren. De 101 001 is daardoor de enige loc die nog met dergelijke uitingen door de Bondsrepubliek toert.
- De aflevering van de serie **185** was medio oktober gevorderd tot de 185 343. De drie prototypen serie 185 (001 – 003) worden bij Bombardier zoveel mogelijk gelijk gemaakt aan de serielocomotieven. De machines verliezen daarbij de Traxx-reclame op de zijwanden.
- DB Schenker heeft de **189** 091 , 096 – 099 ingeleverd bij MRCE. De locomotieven wisselden spoedig hierna het *verkehrsrot* in voor het MRCE-zwart. Enkele locomotieven worden waarschijnlijk verhuurd aan ERS, dat de treinen richting Tsjechië tot Děčín elektrisch wil gaan rijden.
- De oorspronkelijk in Lübeck gehuisveste **218** 487 is overgedragen aan de werkplaats Ulm. De loc was begin augustus al samen met de 218 345 naar München gedirigeerd om te assisteren voor extra vervoer vanwege werkzaamheden aan de Oostenrijkse Arlberglijn. De 345 is teruggekeerd naar Lübeck en daar wegens een verlopen revisietermijn terzijde gesteld.
- De bestelling van 130 Voith-locs type Gravita 20BB is definitief geworden. De nieuwe locs zullen vanaf 2010 als *Baureihe* **260** 001 – 130 op de baan komen.

- Railion Deutschland (DB Schenker) heeft de huuroverkomst voor de drie rangeer locomotieven serie **262** (Alstom 214) verlengd. De locs hebben nieuwe software gekregen waardoor ze in dubbeltractie kunnen rijden.
- Als laatste treinstel arriveerde op 22 september de **401** 054 in Nürnberg voor renovatie. De afgelopen jaren zijn bij de ICE1-treinstellen het interieur vervangen en is een aantal technische verbeteringen doorgevoerd, zoals vernieuwing van de draaistel-frames. Het plan is de ICE 2 een soortgelijke renovatie te laten ondergaan. De DB wil op proef van twee motorrijtuigen ICE 1 de thyristorbesturingen vervangen door IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor).
- De treinstellen serie **648.3** hebben een aantal treinstellen serie 642 rond Nürnberg overbodig gemaakt. De Desiro's verhuizen naar Kaiserslautern en verdringen een aantal stellen serie 628 uit de Pfalz.

Als extra een overzicht van de elektrische locomotieven die thans niet het *Verkehrsrot* op de baan verschijnen. Blauw: 181 201. Rood/beige: 103 184, 222, 235 en 245. Blauw/beige: 140 423, 181 211. Bordeauxrood (DR): 180 006, 009 – 011, 016, 019, 020. Oriëntrood: 101 001 – 003 (zonder slabbetje), 120 117, 126, 139, 142, 148, 149, 155, 140 024, 829, 151 086, 134, 155 093, 214, 219, 181 203, 213, 215, 218 (met "slabbetje"), 155 144 (met verkeersrode fronten).

Daarbij komen de onderstaande reclamelocs. Baureihe 101: 001 (ARD Buffet, zijwanden), 003 (Kuwait Airways, zijwanden), 016 (Unicef, volledig), 047 (Deutscher Feuerwehrverband, volledig), 070 (Adler Mannheim, volledig), 089 (Canaris, zijwanden), 101 (Azubis – Europa, volledig), 102 (Azubis - Azubis gegen Haß und Gewalt, volledig), 141 (Azubis - Initiative gegen Haß und Gewalt, volledig). De 002, 004, 005, 008, 011, 015, 017, 019 - 021, 027, 032, 036, 038, 045, 048, 051, 058, 059, 066, 069, 076, 093, 103, 105, 108, 112, 119, 121, 125, 134, 135, 140 hebben teksten voor het 'nieuwe' tariefsysteem op de zijwanden. Overige Baureihen: 111 027 (850 jaar München, volledig), 120 151 (ZDF, volledig), 146 109 – 115, 201 - 204 (Baden Württemberg-ticket, zijwanden), 152 005 (Claas, volledig), 152 134 – 138 (TFG, volledig), 182 004 (Porsche, volledig), 185 090 (Bombardier, een zijde), 185 142 (Eidelweiß, inzet naar Zwitserland, zijwanden), 185 152 (K&S), 189 065 (Tulpen, inzet naar Nederland).

Infrastructuur

Projecten

- Op woensdag 1 oktober werd de nieuwe bovenleiding op de lijn **Hamburg – Lübeck-Travemünde** voor het eerst onder spanning gezet. In Lübeck-Genin werd een nieuw onderstation met een vermogen van twee maal 15 MW gebouwd. Passend in de tijdgeest werd het (kwaadwillend) publiek uitgebreid gewaarschuwd voor de gevaren van 15.000 volt. Tot 14 september zullen geregeld proefritten plaatsvinden, aansluitend wordt de elektrische reizigersdienst gestart.
- De spoorbrug bij **Frankfurt an der Oder** wordt tussen 17 oktober en 13 december gesloten voor alle verkeer. In die periode worden de oude bruggen verwijderd en nieuwe geplaatst. In de tussentijd moeten bijna 10.000 treinen worden omgeleid, waartoe alle beschikbare grensovergangen tussen Polen en Duitsland worden benut. Het regionale spoorvervoer op die lijnen wordt gedurende die tijd deels verbust om capaciteit te verkrijgen voor het goederenvervoer. Voor fotografen dus een unieke kans.
- Op het **Rangierbahnhof Mannheim** is de eerste spade de grond in gegaan voor een grondige renovatie van de sporenbundels in oost-west-richting. 42 sorteersporen worden in hoogteligging aangepast om het rangeren te vergemakkelijken; tevens krijgen de sporen een nieuw geautomatiseerd remsysteem. De werkzaamheden duren tot medio 2010 en vergen een investering van € 54 miljoen.
- In **Fürth** is een begin gemaakt met de aanleg van nieuwe sporen voor de toekomstige S-Bahn Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim. Over een afstand van vijf kilometer krijgt de S-Bahn hier één respectievelijk twee eigen sporen. In 2011 wordt de nieuwe lijn in gebruik genomen.
- DB Netze heeft deze zomer een aantal knelpunten op de **Illertalbahn** Ulm – Kempten aangepakt. Dat was wel nodig ook, want op sommige plekken was de baanvaknelheid teruggebracht van 140 naar 20 kilometer per uur. De punctualiteit van de treindienst is sindsdien flink verbeterd.
- Ook de afgelopen maand werden weer nieuwe computergestuurde beveiligingen in dienst gesteld. Het **ESTW Karlstadt** (tussen Würzburg en Gemünden am Main) kwam in het weekend van 4 en 5 oktober in bedrijf. Een week eerder werd het **ESTW Mühldorf** in gebruik genomen. In het weekend van 11 tot 13 oktober kreeg ook **Coesfeld** een computergestuurde beveiliging; dit betekende het einde van de klassieke beveiliging in de gehele grensstreek.

Stations

- Het stationsgebouw van **Probstzella** zal ondanks protesten worden gesloopt. Daarmee verdwijnt het laatste min of meer in stand gebleven grensstation tussen de voormalige Duitse staten.
- De verlenging van de overkapping van **Berlin Hbf** komt er toch niet. Het Duitse parlement weigerde om voor deze overbodige luxe een bedrag van € 53 miljoen beschikbaar te stellen. DB is evenmin van plan dit bedrag op te hoesten. Vervelend voor 1^e klasse-reizigers die per ICE in Berlijn arriveren, want die stappen daardoor onoverdekt uit.
- De door *Allianz pro Schiene* georganiseerde verkiezing van de stations van het jaar is in 2008 gewonnen door **Karlsruhe Hbf** (grote steden) en **Schwerin** (kleinere steden). In beide stations wordt middels een plaquette op dit heugelijke feit gewezen.
- In **Koblenz** wordt de modernisering van het Hauptbahnhof na een pauze van enkele jaren voortgezet. In 2005 werd het gerenoveerde stationsgebouw opgeleverd, nu wordt begonnen met het opknappen van perrons en overkappingen alsmede het aanleggen van liften.
- Voor € 30 miljoen krijgt het toch niet geheel achtergebleven station **Düsseldorf Hbf** een flinke facelift. Het geld wordt vooral gestoken in nieuwe winkelruimtes en een verbetering van de brandveiligheid. De werkzaamheden starten in november.

Andere infrabeheerders

- De **Hamburger Hafenbahn** start nog dit jaar met de sanering van de Niedernfelder Brücken. In totaal worden zes bruggen in deze bij Veddel gelegen sporendriehoek vervangen.
- De lijn Zeven – Tostedt, eigendom van de Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (**EVW**), is gered nu besloten is het bestaande viaduct over snelweg A1 te vervangen. Het bestaande viaduct moet worden gesloopt ten behoeve van de aanleg van extra rijstroken, waardoor het voortbestaan van de gehele lijn in gevaar dreigde te komen.

- De **EVB** voert bovendien groot onderhoud uit aan haar lijn Buxtehude – Bremervörde, waardoor tussen Buxtehude en Harsefeld gedurende twee weken de treindienst verbust zal worden.
- De Deutsche Regional Eisenbahn (**DRE**) neemt de 13 kilometer lange spoorlijn Neukirch (Lausitz) West – Neustadt (Sachsen) over van DB Netze. Hierdoor blijft het goederenvervoer naar de steengroeve van de firma Eurovia behouden.

Museum

- Voor het **DB Museum** in Nürnberg zal een nieuw exploitatieconcept worden opgesteld. Dat is het resultaat van topperleg tussen *Bahnchef* Hartmut Mehdorn en de Beierse staatssecretaris Dagmar Wöhr. Het museum zal worden uitgebreid en gemoderniseerd om aantrekkelijker te worden voor de jeugd. Tevens zullen de thema's mobiliteit en logistiek uitgebreid worden belicht. Hoe en waar dit alles wordt gerealiseerd is nog open; zelfs een volledige nieuwbouw wordt niet uitgesloten. Nog dit jaar zal DB een concept hiervoor opstellen.
- De vernieuwing van het museum hangt samen met het **175-jarig jubileum** van de Duitse spoorwegen, dat in 2010 gevierd zal worden. Die viering zal groots worden aangepakt, waarbij het woord *Plandampf* regelmatig te horen is. Inmiddels is al besloten dat onder meer de regio's Augsburg en Trier diverse activiteiten zullen huisvesten. Het is de bedoeling om op 26 juli 2009 een soort generale repetitie in Augsburg te houden; die datum kunt u dus vast in uw agenda noteren.
- De **Mecklenburgische Bäderbahn "Molli"** valt strikt genomen onder het reguliere openbaar vervoer en zou dus onder dat kopje behandeld moeten worden. Feitelijk is het natuurlijk een dagelijks museumbedrijf met uitsluitend stoomtractie. Omdat de veteranen bij een dergelijke intensieve dienst flink moeten afzien en natuurlijk ook niet het eeuwige leven hebben bestelde de MBB bij de werkplaats Meiningen een nieuwe loc. In september werd de ketel hiervan voor het eerst onder stoom gezet ten behoeve van de verplichte ketelkeuring. De ketel weerstond de druk van 7,6 bar probleemloos en werd dus goedgekeurd. Er kan nu worden verdergebouwd, zodat de eerste nieuwgebouwde Duitse stoomloc sinds 50 jaar in januari 2009 kan worden afgeleverd.

FRANKRIJK

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: 9279, 16515, 16550, 16680, 16748, 17005

De 17005 was een bijzonder exemplaar, het was de loc die – in navolging van de NS 1100 – ooit werd voorzien van een botsneus. In tegenstelling tot de 1100 kreeg het bij deze locs geen navolging. Het lopende revisieprogramma van de BB 17000 (de 'jongste' serie van deze generatie elocs) is stopgezet en de 17005 is de eerste van 12 nog in 2008 af te voeren exemplaren. De 17002 en 17010 zouden als eerste volgen.

Er zijn weer drie 16500-en verkocht aan Roemenië.

Nieuw in dienst kwam de 27356

Diesel locomotieven

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: 61010, 63772, 63868, 66150 (een bekend nummer voor Franse modelisten) en 72034 en rangeerloc Y 7303

De 61010 is na de 61009 de tweede 61000 die teruggeven is aan de leasemaatschappij, naar het schijnt eveneens met hardnekkige defecten.

De 66238, 66274 en 66315 werden geremotoriseerd en vernummerd in 69238, 69274 en 69315 ten behoeve van Infra. Voor SNCF werden geremotoriseerd en vernummerd: 66474 en 66475 in 69474 en 69475. De in juli afgevoerde 66469 is overigens niet afgevoerd naar aanleiding van een ongeval, maar 'gewoon' vanwege een verlopen revisietermijn. Waarom de loc dan niet in het remotorisatieprogramma meegenomen is zoals alle andere locomotieven is onbekend... Tot nu toe is eerder alleen de 66501 afgevoerd, wel na een ongeval. Van de resterende 104 66400-en zijn er nog 35 niet geremotoriseerd en vernummerd in de serie 69400.

Van de nieuwe rangeerdiesels serie 60000 zijn nu 74 exemplaren in gebruik: 60004-60071, 60073-60077 en 60079. Van de zware 75000-en is de levering gevorderd tot de 75090, nog steeds exclusief de 75074. Dat laatste is opmerkelijk, gezien het feit dat de loc reeds in april zijn afnameritten gereden heeft.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden de Z 5374, Z 5409, X 4589 en X 4702. De X 2827 zal waarschijnlijk ook worden afgevoerd na een licht ongeval te Besançon. Alleen de X 2830 en X 2900 worden nog ingezet en vormen één reservecompositie. De X 2866 en X 2855 keerden in juli terug uit Zwitserland, waar zij waren ingezet op de lijn tussen Le Port en Le Sentier (in tegenstelling tot wat eerder gezegd is niet vanwege het EK voetbal, maar vanwege werkzaamheden aan de bovenleiding op deze lijn). Ze zijn niet meer bij de SNCF in dienst gekomen, maar doorverkocht aan de museumlijn Viaduc07 in de Ardèche.

Door verdere aflevering bestaan de nieuwe TER-series nu uit de volgend treinstellen:

TER 2N-NG Z 24501/24501 - 24715/24716 (108 stellen)

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

AGC (ZGC) Z 27501/27502-27795/27796, 27825/27826-27831/27832, 27939/27940 (153 stellen)

AGC (XGC) X 76501/76502 - 76725/76726, 76729/76730 - 76743/76744, 76777/76779 - 76787/76789 (127 stellen)

AGC (BGC) B 81501/81502 - 81679/81680, 81683/81684-81687/81688, 81691/81692-81699/816700 (98 stellen)

AGC ('bibli') B 82501/82502-82507/82508, 82517/82518 - 82551/82552, 82555/82556, 82557/82558, 82561/ 82562, 82565/82566 (26 stellen)

De tot nu toe laatste twee Z 26500-en zijn grijs-rood in plaats van grijs-blauw en doen dienst in Monaco.

GROOT BRITANNIË

Met dank aan Maarten Otto

"Let's put up the wires"

Het is goed mogelijk dat het land, dat bekend staat om zijn vele diesellijnen, die naam binnen afzienbare tijd zal gaan verliezen. De lobbymachine vanuit de spoorindustrie om het Britse kernnet te elektrificeren draait inmiddels op volle toeren, en het De-

partment for Transport (Dft) heeft al te kennen gegeven dat de "High level output specification" niet volledig was, en alleen voorzag in het uitbreiden van de capaciteit binnen nu en vijf jaar. In aanvulling op de HLOS heeft de spoorindustrie - inclusief NetworkRail (de beheerder van het Britse spoorwegnet) - de mogelijke voordelen onderzocht van elektrificatie. Ook de huidige dieselprijzen dragen hun steentje bij aan de lobby. Met een olieprijs van 135 dollar per vat in mei, heeft de noodzaak voor een "groenere" spoorweg al plaats gemaakt voor een "goedkopere" spoorweg. Men schat dat de vraag naar olie tussen nu en 2030 met minimaal 37% zal toenemen, vooral in landen als China en India, waardoor de prijzen alleen maar zullen stijgen.

Momenteel is 39% van het Britse spoorwegnet geëlektrificeerd, met name rond Londen, de Southeast, Birmingham cross City en East Anglia, alsmede de hogesnelheidslijnen naar Schotland en het voorstadnetwerk rond Liverpool waar NedRailways (NS) de treindienst verzorgt. Elektrische treinen zijn goedkoper in gebruik en onderhoud en produceren indirect gemiddeld 20 tot 30 procent minder schadelijke stoffen en minder geluid. Bovendien zijn elektrische treinstellen (EMU's) lichter in gewicht hetgeen ten goede komt aan minder slijtage aan het spoor, en dus lagere onderhouds- en gebruikersvergoedingen.

De Rail Safety and Standards Board (RSSB) heeft uitgerekend dat de kosten voor elektrificatie uitkomen op 550.000 tot 650.000 pond per kilometer spoor. NetworkRail daagt de spoorindustrie uit om dit bedrag flink naar beneden te halen door een modulair systeem te ontwikkelen dat bovendien goedkoop, robuust, onderhoudsarm en snel te installeren moet zijn waardoor in-frabeperkingen tot een minimum beperkt kunnen blijven.

Het elektrificeren van het kernnet zal, indien goedgekeurd door het Dft, in vijf stadia geschieden.

De eerste lijnen die in aanmerking komen voor elektrificatie zijn de Great Western Mainline tussen Airport Junction en Bristol. Zowel de route via Bath en de route via Badminton, inclusief de Cotswold lijn van Didcot naar Oxford. Voorts de Midland Mainline van Bedford naar Leicester, Nottingham, Derby, Sheffield en Leeds.

Vervolgens komen de volgende trajecten onder de draad:

Bristol - Cardiff - Swansea

Bristol - Taunton - Exeter - Plymouth en

Oxford - Banbury - Coventry - Birmingham - Derby

Sheffield - Doncaster.

Het derde stadium betreft de elektrificatie van een aantal Northern Trans Pennine-lijnen, zoals Manchester - Hull en Leeds - Scarborough.

Het vierde stadium voorziet in de elektrificatie van het Chiltern-netwerk en de lijn Newcastle - Middlesbrough via Sunderland.

Het vijfde en laatste deel van het project betreft enkele lijnen in Schotland, Newcastle - Carlisle, De volledige elektrificatie van het netwerk tussen Liverpool en Manchester en de route van Peterborough naar Ely en Ipswich.

Oplettende lezers zullen al enkele vraagtekens hebben gesteld bij het tweede deel van het project, te weten Exeter - Plymouth. Een deel van dit traject staat namelijk bekend als een van de mooiste lijnen uit het koninkrijk... namelijk de beroemde Seawall tussen Powderham Castle - Dawlish en Teignmouth. Het is namelijk onbekend hoe een bovenleiding systeem zich zal gaan gedragen bij zware storm op letterlijk 3 meter afstand van een ruige Noordzee, die jaarlijks diverse malen het treinverkeer op dit traject volledig stillegt.

Een besluit van het Dft omtrent elektrificatie wordt nog voor December 2008 verwacht.

Bron: *Modern Railways July 2008, Department for Transport / Rail*

Meer informatie: <http://www.railwayforum.com/electrification.php>

Vier kandidaten voor felbegeerde Southern franchise

Op 20 Augustus jl. kondigde het Department for Transport aan dat er vier partijen zijn geselecteerd om een bod uit te brengen op de felbegeerde Southern concessie, t.w.:

-NedRailways South Central Limited (NedRailways Limited)

-NXSC Trains Limited (National Express Group plc)

-Southern Railway Limited (Govia Limited) (huidige exploitant)

-Southern Trains Limited (Stagecoach Group plc)

DfT heeft een aantal belangrijke concessievoorwaarden opgenomen waaronder: 10% meer zitplaatsen, volledige samenwerking ten behoeve van een vlotte introductie van de treindiensten op de East London Line extension in 2010, en een soepele introductie van het Thameslink Project tussen 2012 en 2015 waardoor er door het centrum van Londen straks 24 treinen per uur per richting kunnen rijden over het baanvak London Blackfriars - London St. Pancras International Thameslink.

Andere voorstellen van het DfT zijn de introductie van een SmartCard systeem door het hele franchise gebied, veiligere stations, meer treinen in de late avonduren, een meer robuuste dienstregeling en beter prestaties op milieugebied.

Op 14 Augustus liep de inschrijf deadline af waarna het DfT samen met de reizigersvereniging "London travel watch" begin 2009 de winnaar bekend zal maken.

De concessieperiode loopt van 20 September 2009 voor 5 jaar en 10 maanden (Juli 2015), met een mogelijke verlenging van een jaar bij gratie van het DfT wanneer aan alle voorwaarden is voldaan en bij hoge scores van het reizend publiek.

Southern start training van machinisten voor de 442

Voor 130 machinisten is de opleiding begonnen voor het rijden van Class 442 "wessex" EMU's die ingezet zullen worden op de Gatwick Express Extended diensten tussen Londen - Gatwick en Brighton.

Zes Gatwick Express treinen zullen in de ochtendspits rijden van Brighton naar Londen, met een gelijk aantal treinen terug in de avondspits. Hierdoor ontstaan er in de spits 2.000 meer zitplaatsen op de Brighton Mainline, een toename van 11%. De treinen rijden tussen Londen en Gatwick nonstop, en vanaf Gatwick zullen nog enkele stations aangedaan worden waarna de trein op het eindpunt Brighton zal aankomen.

Voor de treindienst zal Southern 17 gereviseerde treinstellen inzetten die in paren van twee een stam zullen vormen.

Southern's Class 442 treindiensten vanaf December:

Vetrek uit Brighton: 06.33, 06.40, 06.56, 07.15, 07.29, 07.46

Vetrek uit London Victoria: 17.30, 17.45, 18.00, 18.15, 18.30, 18.45

Kapers op de kust voor afgewezen vierde treinpaar Londen - Sunderland

Het Dft heeft bekend gemaakt dat het door Grand Central aangevraagde 4e treinpad van en naar Londen is afgewezen op basis van de huidige prestaties van de maatschappij. Open Acces maatschappij Grand Central rijdt driemaal daags tussen Sunderland en London Kings Cross maar kampt met enorm veel tegenslagen. Het bedrijf heeft drie HST stammen waarvan er eigenlijk constant twee defect terzijde staan waardoor het bedrijf al enkele maanden met vervangende treinen een shuttledienst tussen Londen en York rijdt, van waaruit reizigers kunnen overstappen op de enige functionerende HST die hen vervolgens naar Sunderland brengt. Ook heeft het bedrijf al diverse malen niet gereden waardoor reizigers omgeboekt moesten worden op treinen van National Express Eastcoast.

Momenteel is het bedrijf in gesprek met AngelTrains voor de lease van 7 class 180 Adelante treinstellen. De besprekingen worden gevoerd door Grand Union dat zeer binnenkort ook treindiensten wil beginnen op de West Coast Mainline.... iets waar men bij NetworkRail en DfT momenteel niet op zit te wachten. Of het bedrijf erin zal slagen 7 treinstellen te bemachtigen is nog maar zeer de vraag. Open acces operator First Hull Trains heeft momenteel al 4 van de 14 treinstellen en hoopt er nog eens 6 te bemachtigen om haar treindiensten uit te kunnen breiden. Hierdoor zouden dan de Clas 222 "Pioneer" stellen over kunnen gaan naar East Midlands Trains om daar meer capaciteit te bieden... iets dat heel hard nodig is. Ook First Capital Connect heeft inmiddels zijn zinnen gezet op een aantal Adelantes en op het door Grand Central aangevraagde treinpad, dat zij kunnen gebruiken voor een intercity tussen Ely - Cambridge en Londen. Als laatste kondigde Virgin Trains aan met spoed op zoek te zijn naar treinen die 125 Mp/h kunnen halen. De class 90+Mk3 rijkundigen moeten op last van NetworkRail namelijk binnenkort van de baan omdat deze trein namelijk teveel vertraging zal opleveren bij de Virgin Very High Frequentie timetable die vanaf December ingaat. De treinstam werd ingehuurd ter vervanging van het in Februari 2007 verongelukte Pendolino treinstel dat nabij Grayrigg onherstelbaar beschadigde.

ZWITSERLAND

Op de derde zondag van augustus 2008 werd op de lijn Appenzell - Wasserauen van de **Appenzellerbahnen** een kwartierdienst gereden. Deze werd naast de bestaande uurdienst uitgevoerd met vier historische treinen van de voormalige AB en SGA. Er werd gereden met de CFe 3/3 2 en aanhangrijtuig C 13 van de Altstätten Gais Bahn, de BCe 4/4 30 van de AB, de BCFeh 4/4 5 van de Sankt Gallen Appenzellbahn en Te 2/2 49 van de AB(AWW). Op de Trogenerbahn werden drie nieuwe motorrijtuigen, de Be 4/8 33-35, in dienst gesteld.

In de eerste helft van 2008 gaf het goederenvervoer van de **BLS** een opmerkelijke stijging met 15 procent te zien. Het marktaandeel van de onderneming in het Zwitserse transitvervoer steeg hierdoor van 38 tot 42 procent. Vooral het vervoer via de Gotthard gaf een stijging van 30 procent te zien, terwijl via de Lötschberg 2 procent meer werd vervoerd. Hier wringen de goederentreinen zich door de enkelsporige basistunnel, terwijl op het uitgebouwde dubbelsporige bergtraject meestal een ijzige stilte heerst. BLS cargo klaagt dan ook over het steeds drukker wordende reizigersverkeer op de toevoerlijnen, waardoor voor het goederenvervoer hogere meerkosten worden gegeneerd. In november 2008 wordt de eerste van 10 nieuwe elektrische meerspanningslocomotieven Re 486 verwacht. Deze zullen in dubbeltractie met de bestaande Re 485 worden ingezet.

Met de betrouwbaarheid wil het bij **Cisalpino** maar niet vlotten met de uitvoering van de aangeboden verbindingen met Italië. Van de 11 treinen in beide richtingen vallen dagelijks verbindingen uit, zodat men nu heeft besloten een aantal treinen niet meer te laten rijden. Van de 7 treinstellen ETR 610 zijn er dagelijks maar 3 beschikbaar voor de uitvoering van de dienstregeling. Vervanging door treinstellen ETR 470 biedt evenmin soelaas, daar hooguit één reserve treinstel beschikbaar is. De overigen zijn niet beschikbaar vanwege de inbouw van SCMT beveiliging. Uiteindelijk dienen 14 treinstellen ETR 610 ter beschikking te staan met de dienstregeling ingaande december 2009!

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 meldden wij vorige maand. Mooi niet dus. Problemen met de software zorgden ervoor, dat men nu hoopt met ingang van 27 oktober 2008 de nieuwe lijn in dienst zal komen. Op 12 juli 2008 werd met lege treinen het proefbedrijf gestart, welke niet naar tevredenheid verliepen. De betrouwbaarheid van het volautomatische systeem ligt momenteel op 80 procent. Het streven ligt bij een percentage van 95 procent. De huidige softwareproblemen komen vooral voor bij het wijzigen van de minutenduur in de opvolging van de treinen.

Door de ingebruikname van station Morteratsch - Alp Nouva van de **Rhätische Bahn** als automatisch kruisingsstation verdwenen met ingang van augustus 2008 de laatste terugveerwissels op de Berninalijn. Deze waren eveneens te vinden in Miralago en Cadera. Dit hield in dat het wissel na passeren automatisch terugviel in de rijrichting vastgelegde stand. Nadeel was hierbij dat het wissel niet variabel en maar in één richting kon worden bereden. Ondanks de aanwezigheid van een stationschef op het hoogst gelegen station van de Berninalijn, Ospizio Bernina op 3454 meter hoogte, werd de sporensituatie teruggebracht naar één kruisingsspoor, waarbij de mogelijkheid de overdekte draaischijf te berijden bleef bestaan. Door het verdwijnen van de hoogste ambtenaar van de RhB, althans in meters, is alleen op de stations Pontresina, Poschiavo en Tirano nog personeel aanwezig.

Vanwege de modernisering van vijf NPZ treinstellen volgens het Dominoconcept huurt de reizigerstak van de **Schweizerische Bundesbahn** tijdelijk vijf locomotieven Re 4/4 II van de cargotak. Ze worden ingezet op de lijnen Palézieux - Lausanne - Morges / Vallorbe. De eerste van deze, in roodwit geschilderde treinstellen, met nieuw Domino tussenrijtuig, werd drie weken voor de spoorwegvakbeurs Innotrans in Berlijn afgeleverd, waar het nieuwe concept werd gepresenteerd. Maar wat houdt het zgn. Domino concept eigenlijk in? De bestaande NPZ treinstellen zullen worden gemoderniseerd en de bestaande tussenrijtuigen, type EW II, worden vervangen door nieuwe rijkundigen met lagevloer instaptoegangsdeuren.

Met ingang van december 2008 gaan de in de volksmond Mirage genoemde S-Bahntreinstellen RABe 510 buiten dienst. Door een hoge defectenstand staan meerdere treinstellen aan de kant en reserveonderdelen ontbreken!

De Adlertunnel tussen Liestal en Muttenz dient vóór 2012 op een kostbare manier te worden gesaneerd. Reden is dat de tunnel enkelsporig in dienst dient te blijven. De kosten bedragen rond de 20 miljoen Zw.Fr. voor het 40 meter lange deel, welke van een nieuwe bekisting wordt voorzien om het instromende water tegen te kunnen gaan.

Supermarktketen Migros meldt dat ze in de eerste helft van dit jaar 6 procent meer goederen via SBB cargo heeft getransporteerd.

De aanwezige FLIRT treinstellen zijn in vijf series onder te verdelen, namelijk, als:

- RABe 521 001 – 030 geschikt voor Zwitserland en Duitsland; inzet noordwest Zwitserland en Wiesental;
- RABe 522 001 – 012 geschikt voor Zwitserland en Frankrijk; inzet noordwest Zwitserland en Elzas;
- RABe 523 001 – 024 geschikt voor Zwitserland; inzet S-Bahn Luzern en Zug;
- RABe 524 001 – 019 geschikt voor Zwitserland en Italië; Inzet als TILO (Ticino Lombardia) in noord Italië;
- RABe 526 651 – 659 geschikt voor Zwitserland en Duitsland; inzet als Seehas (Konstanz – Engen).

Het aantal FLIRT treinstellen zal worden uitgebreid, waarbij ze tevens, hernummerd met de oudere, opnieuw worden ingedeeld:

- RABe 521 001 – 030 geschikt voor Zwitserland en Duitsland; inzet noordwest Zwitserland en Wiesental;
- RABe 522 201 – 214 geschikt voor Zwitserland en Frankrijk; inzet noordwest Zwitserland en Elzas;
- RABe 523 001 – 012 geschikt voor Zwitserland; inzet S-Bahn Zug;
- RABe 523 032 – 043 geschikt voor Zwitserland; inzet S-Bahn Luzern;
- RABe 524 001 – 030 geschikt voor Zwitserland en Italië; Inzet als TILO (Ticino Lombardia) in noord Italië;
- RABe 526 651 – 659 geschikt voor Zwitserland en Duitsland; inzet als Seehas (Konstanz – Engen).

Volgens planning zal de uitgebreide vloot dan uit 126 eenheden bestaan, waarvan een aantal zesdelig zal worden.

Bij de **Wynental- en Suhrentalbahn** werd in augustus 2008 het eerste treinstel met eerste klas en multifunctionele coupé in dienst genomen. Door de leren zittingen met hoofdsteunen en armleuningen, laptopcontactdozen, tafels en leeslampjes steekt dit treinstel schril af tegen het huidig aangeboden comfort van het WSB materieel. Bovendien is nu het gehele treinstel voorzien van klimaatregeling en uitgerust met videobewaking. Officiële ingebruikname is voorzien met de komende dienstregeling december 2008, zodat reizigers met een tweede klas tot die datum erg comfortabel kunnen reizen.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- In de Botlek kwamen op 12-09 twee ketelwagens met elkaar in botsing, waarbij een kleine ravage ontstond doordat van één wagen een draaistel afbrak en de andere vloeistof lekte.
- VIRM 8660 raakte op 10-09 beschadigd bij een botsing met de wasmachine in Arnhem. Het stel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Op 15-09 botste BDs 5226 tussen Oss en Ravenstein als trein 303666 met een auto. Het rijtuig kwam voor herstel naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Bij een botsing met een trekker op een overweg bij Bleiswijk raakte BDs 5228 op 16-09 beschadigd. De ICRm-stam was als trein 2052 onderweg naar Den Haag.
- Bij Vroomshoop botste op 20-09 een onbekend gebleven LINT van Syntus op een auto. Nadat trein en auto waren weggesleept, moest een groot deel van de dag de treindienst tussen Almelo en Mariënborg gedeeltelijk worden vervangen door bussen.
- Op het terrein van het onderhoudsbedrijf Onnen ontspoorde op 23-09 een ICM dusdanig, dat de hele werkplaats onbereikbaar werd.
- Tijdens een rangeerbewegingen botsten op 28-09 de 6480 en twee andere 6400-en met geweld op een stootjuk te Venlo. De 6480 beschadigde het erachter liggende bovenleidingportaal, ontspoorde met alle assen en vloog vervolgens in brand. Door de schade aan de infrastructuur duurde het tot 03-10 eer het treinverkeer volledig hervat kon worden van en naar Venlo. Al in de loop van maandag waren enkele rijwagens vastgelegd zodat Veolia met haar dieselmaterieel weer kon gaan rijden. Op 30-09 kon het reizigersverkeer weer zonder beperkingen worden uitgevoerd, maar ProRail was nog een week bezig met het definitief herstel van de beschadigde infrastructuur. Vanaf 03-10 konden goederentreinen weer in de gebruikelijke mate station Venlo aandoen.
- Bij Zaandam botste op 30-09 een onbekend gebleven SGMm met een ladderwagen van Volker Rail, waarvan de gebruiker zich op het nippertje in veiligheid kon brengen.
- SGMm 2984 beschadigde op 01-10 als trein 4016 kort voor Rotterdam Noord de bovenleiding, waarna bij het stationnement aldaar de bovenleiding brak en op het dak van de trein belandde. De 2984 kwam voor herstel van brandgaten in dak en zijwand naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Al op 03-10 diende het volgende slachtoffer van bovenleidingproblemen zich aan: Plan V 443 trok als trein 6486 bij Heeze de bovenleiding kapot, waarna de snelschakelaar in brand vloog. Het treinstel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Bij passage van Gouda als (planmatig) omgeleide 9311 kwam TGV-treinstel 4536 op 11-10 in botsing met de juist als 537 uit Gouda vertrekkende 4207, met daarachter de 4054 en 4088. De mBDk van de 4207 en de kopbak van de Thalys kwamen schuin tegen elkaar tot stilstand, waarbij de laatste fors beschadigd werd. Nadat de 4054 en 4088 in de loop van de middag werden afgevoerd naar de Haagse Binckhorst en op 12-10 weer in dienst kwamen, duurde het tot 13-10 eer Gouda weer zonder beperkingen gepasseerd kon worden. Dat was des te vervelender, omdat door werkzaamheden bij Den Haag HS dat weekeinde alle Thalys- en Beneluxtreinen via Gouda/Breukelen werden omgeleid. De 4536 werd in eerste instantie naar Rotterdam Noord Goederen gesleept; de 4207 kwam op 12-10 naar het revisiebedrijf Haarlem. Hoewel het onderzoek van IVW nog niet is afgerond, is het aannemelijk dat één van beide treinen een stoptonend sein gepasseerd heeft.
- Op 01-10 reed de 2144 als trein 7426 bij Amsterdam Zuid over in het spoor terecht komen bouwmaterialen. Daarbij raakte onder andere een luchtleiding beschadigd. Het stel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.

Nederlandse Spoorwegen

Indienststelling SGMm-II				Terzijdestelling Plan T/V		
treinstel	oud nummer	aankomst	in dienst	treinstel	datum	reden
2138	2028	17-09		817	01-10	aflopen leasecontract
2140	2030	17-09		818	01-10	aflopen leasecontract
2131	2021	08-10		819	01-10	aflopen leasecontract
2135	2025	08-10		820	01-10	aflopen leasecontract
Terugkeer Plan V van Arriva				822	01-10	aflopen leasecontract
treinstel	bij NSR			824	01-10	aflopen leasecontract
864	12-09			825	01-10	aflopen leasecontract
865	12-09			827	01-10	aflopen leasecontract
867	naar Connexion			829	01-10	aflopen leasecontract
				831	01-10	aflopen leasecontract
				505	24-09	aflopen revisietermijn
Indienststelling VIRM-4				Terzijdestelling 1800		
treinstel	aankomst	in dienst		loc	datum	reden
9553	26-08	19-09				
9554	26-08	19-09				
9555	02-09	24-09		Terzijdestelling ICK		
9556	02-09	24-09		rijtuig	datum	reden
9557	12-09	26-09				
9558	15-09	26-09				
9559	24-09					
9560	24-09					
9561	01-10					
9562	06-10					

ICE

- ICE-treinstel 4654 is na herstel in werkplaats Krefeld-Oppum van de op eerder dit jaar in de Watergraafseer opgelopen botsscha- de als tweede 4600 met NS Hispeed-logo's op de baan verschenen.

VIRM

VIRM-schadebakken per 12-10					
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 8619	8660	Arnhem	15-09-2008	botsschade
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
Wagenwerkplaats Amersfoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

- De op 15-09 in de wasmachine in Arnhem beschadigde 8660 werd in het revisiebedrijf Haarlem voorzien van de mBvk 290 8657 van de 9473. De 290 8619 van de 8660 bleef in Haarlem achter. Van de 'oorspronkelijke' 9473 verbleven toen alleen nog de ABv4 en ABv6 in het revisiebedrijf.
- Op 16-09 werd in de Haagse Binckhorst middels twee mobiele kranen een draaistel gewisseld van de mBv7 van een onbekende VIRM.
- De nieuwe VIRM-treinstellen beschikken over een beveiliging die automatisch de stroomafnemer laat zakken indien het sleepstuk gebroken is. Deze beveiliging veroorzaakt echter problemen als de machinist bewust de stroomafnemer laat dalen. Het systeem genereert een valse melding van een storing in de hoogste categorie. De machinist kan enkel bij stilstand de melding hiervan kwiteren. Bij inzet van VIRM-4 in de treinserie 8800 Leiden – Utrecht leidt dat tot vertraging, omdat op dit traject nogal wat bovenleidingloze bruggen voorkomen. Totdat een oplossing voor de problemen gevonden is, wordt inzet van de nieuwe VIRM-en zo veel mogelijk vermeden.

DDM/DD-AR

- Begin oktober werden de voorbereidingen getroffen voor stamsgewijs onderhoud van de DDM-1-stammen. Van de reserverijtuigen werd een elfde stam samengesteld. Deze stam fungeert als reserve.
- De revisie van DD-AR, dat daarna zeer waarschijnlijk DDMm gaat heten, omvat in eerste instantie 250 rijtuigen. Daarmee worden 25 vierdelige stammen samengesteld bestaande uit mABk+Bv+ABv+Bvk, alsmede zesdelige eenheden met de samenstelling mABk+Bv+Bv+ABv+ABv+Bvk. Van de 29 Bvk's en 29 Bv/ABv's die vervolgens overblijven, is nog niet zeker of ze gemoderniseerd worden. Indien dat wel gebeurt, wordt mogelijk tevens het DDM-1-materieel in het project betrokken. Voor deze, waarschijnlijk vijfdelige stammen zullen locomotieven als trekkracht worden gebruikt.

Samenstelling DDM-1-stammen per 05-09												Samenstelling DDM-1-stammen per 12-09											
6902	6812	6635	6822	6616	6818	6902	6812	6635	6822	6616	6818	6902	6812	6635	6822	6616	6818						
6903	6834	6622	6811	6612	6877	6904	6827	6628	6837	6615	6823	6903	6834	6622	6811	6612	6877						
6904	6827	6628	6837	6615	6823	6905	6828	6623	6801	6613	6835	6904	6827	6628	6837	6615	6823						
6905	6828	6623	6801	6613	6835	6906	6831	6633	6876	6614	6836	6905	6828	6623	6801	6613	6835						
6906	6831	6633	6876	6614	6836	6907	6833	6625	6803	6671	6806	6906	6831	6633	6876	6614	6836						
6907	6833	6625	6803	6671	6806	6908	6841	6674	6804	6618	6825	6907	6833	6625	6803	6671	6806						
6908	6841	6674	6804	6618	6825	6911	6838	6632	6817	6627	6805	6908	6841	6674	6804	6618	6825						
6912	6805	6675	6816	6627	6807	6912	6814	6675	6816	6634	6807	6911	6838	6632	6817	6627	6805						

6913	6808	6624	6802	6670	6824	6913	6808	6624	6802	6670	6824
6914	6821	6626	6832	6631	6878	6914	6821	6626	6832	6631	6878
6915	6826	6621	6815	6673	6813	6915	6826	6621	6815	6673	6813
Samenstelling DDM-1-stammen per 02-10											
6901	6812	6635	6822	6612	6818	6901	6812	6635	6822	6612	6818
6902	6824	6622	6802	6624	6808	6903	6828	6623	6801	6613	6835
6903	6828	6623	6801	6613	6835	6904	6824	6622	6802	6624	6808
6906	6831	6633	6876	6614	6811	6905	6827	6615	6837	6628	-
6907	6833	6625	6803	6671	6806	6906	6831	6633	6876	6614	6811
6908	6841	6674	6804	6618	6825	6907	6833	6625	6803	6671	6806
6911	6838	6632	6817	6627	6805	6908	6841	6674	6804	6618	6825
6912	6814	6675	6816	6634	6807	6911	6838	6632	6817	6627	6805
6913	6821	6626	6834	6617	6877	6912	6814	6675	6816	6634	6807
6914	6832	6631	6878	6616	6815	6913	6821	6626	6834	6617	6877
6915	6826	6621	6836	6673	6813	6914	6832	6631	6878	6616	6815
						6915	6823	6621	6836	6673	6813
Samenstelling DDM-1-stammen per 08-10											
6901	6812	6635	6822	6612	6818						
6902											
6903	6828	6623	6801	6613	6835						
6904	6824	6622	6802	6624	6808						
6905	6827	6615	6837	6628	-						
6906	6826	6670	6876	6614	6811						
6907	6833	6625	6803	6671	6806						
6908	6841	6674	6804	6618	6825						
6911	6838	6632	6817	6627	6805						
6912	6814	6675	6816	6634	6807						
6913	6821	6626	6834	6617	6877						
6914	6832	6631	6878	6616	6815						
6915	6823	6621	6836	6673	6813						

ICM

- De 4052 werd als prototype van de modernisering van de deelserie ICM-2 op 30-09 aan een proefrit onderworpen en een dag later naar het onderhoudsbedrijf Onnen overgebracht.
- De ombouw van de 4044 verloopt iets anders dan bij zijn 'normale' soortgenoten. Terwijl de mBDk en sBFk op de gebruikelijke wijze worden omgebouwd, zal de uit de 4007 afkomstige middenbak, na slechts enkele jaren in deze vorm te hebben dienstgedaan, apart onder handen genomen worden om het sterk gestandaardiseerde productieproces in het revisiebedrijf niet te verstoren.

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

- SGMm 2973 werd op 03-10 in het onderhoudsbedrijf Leidschendam voorzien van experimentele LED-verlichting. De bestaande gloeilampen met reflectoren maakten plaats voor paneeltjes met achttien LED's. Bij de sluitseinen tellen deze panelen zestien LED's en zijn de reflectoren gehandhaafd. Op korte termijn zullen nog een DD-AR-stam en drie Plan V's (!) met de verlichting worden uitgerust. Het is overigens tekenend voor NS dat eerst een proef gedaan moet worden met de LED-verlichting, terwijl talloze materieelsoorten in de ons omringende landen al weer enige jaren met de verlichting uitgerust zijn. De eveneens met LED's uitgeruste Baureihe 189 rijdt op grote schaal in Nederland.
- De tweewagenstellen 2005 en 2007 vertrokken op 01-10 van Leidschendam, tot Bentheim achter de 1611, naar Randers.

Mat '64

- Op 09-09 kampte Plan T 509 na aankomst als trein 79834 in de Binckhorst met brand in de tractie-installatie. Het treinstel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem, waar werd besloten het niet meer te herstellen. In zijn plaats bleef de 505 wat langer in dienst. Waarschijnlijk in de tweede helft van oktober gaat deze Plan T terzijde.
- De 502 werd in de week van 13-09 van Zwolle naar Groningen overgebracht, waar hij bij het oude NTM-tramstation werd gebruikt bij een rampenoefening.
- Op 01-10 moesten vanwege het niet-verlengen van de leasecontracten tien Plan V's terzijde gesteld worden. De 817, 818, 819, 820, 822, 824, 825, 827, 829 en 831 werden op diverse plekken in het land (o.a. 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Den Haag) aan de kant gezet. Opvallend was dat afvoer van het materieel – in Den Haag HS waren de stellen uit arren moede op een spoor geplaatst waarop enkele dagen later werkzaamheden gingen plaatsvinden – redelijk stroef verliep omdat de bijsturingsorganisatie van NSR niet meer verantwoordelijk was voor het overbrengen van het zich immers niet meer in beheer van NSR bevindende materieel. Op 02-10 kwamen de 818 en 819 uit Heerlen de 831 uit Eindhoven en de 822 en 824 in één trein naar de Dijkgracht. De 829 (Arnhem), 817, 827 (Den Haag) en 825 (Hengelo) werden op 03-10 in een grote rondrit verzameld en op de Dijkgracht gestald. Omdat met de uitstroom van de Plan V's tussen twee dienstregelingwijzigingen in geen rekening was gehouden, leverde de maatregel direct een aantal te korte treinen in de ochtendspits op.
- In tegenstelling tot wat in het vorige nummer gemeld werd, bleef de 950 nog iets langer op Zwolle – Emmen rijden. Er bleken enige problemen te zijn met het aanbrengen van de sticker op de 953. Dat gebeurde op 23-09 alsnog.
- De van Arriva naar NSR terugkerende Plan V's blijken nogal uitgewoond te zijn, zodat enkele stellen zelfs bezoeken aan het revisiebedrijf Haarlem moeten brengen, met name om de lak te laten herstellen. De 864 en 865 brachten, na enige tijd op de Kijfhoek te hebben doorgebracht, een bezoek aan het Haarlemse, waar op dat moment ook nog de door een aanrijding met een stootjuk te Dordrecht beschadigde 869 verbleef. De 866, 868 en 870 konden in het onderhoudsbedrijf Amsterdam weer in orde gemaakt worden en kwamen succesievelijk weer in dienst. De 867 werd direct doorverhuurd aan Connexxion, dat kennelijk toch het chronische plaatsgebrek in de ochtend- en avondspits wilde aanpakken. Het treinstel wordt naar verluid in eigen beheer onderhouden op de Bokkeduinen.

ICR

- Op 13-09 verscheen een Beneluxstam op de baan bestaande uit de rijkstrijtuigen die afgelopen zomer in het revisiebedrijf Haarlem zijn omgebouwd voor de HST-PRIO-dienst. Omdat de 20-70 206 en 208 weer bij NSR rijden tot het moment dat alle stammen over de HSL-Zuid gaan rijden en (dus) hun stuurstandrijtuig kwijtraken (na proefritten op de HSL-Zuid werden beide (niet gestickerde) rijkstrijtuigen op 13-09 naar het onderhoudsbedrijf Maastricht teruggebracht), werden de stuurstandrijtuigen 28-70 105 en 107 aan weerszijden van de 10-70 363, 10-70 365, 82-70 438, 20-70 243 en 20-70 235 geplaatst en de trein met loc 1190 de baan opgestuurd. Op deze wijze ontstond een semi-permanente stam. Het Beneluxmaterieel wordt namelijk sinds enige maanden in vaste eenheden onderhouden, min of meer gelijk aan de werkwijze rond de binnenlandse ICRm-rijtuigen. De Beneluxcomposities vormen één stam van zes (in geval er nog een (losse) Bs aan zit) of zeven (in geval het een stam betreft die met een TRAXX rijdt) rijkstrijtuigen. Net als bij NSR hebben de stammen een eigen nummer, en wel 4971 tot en met 4982, waarbij het nummer van het BD-rijtuig bepalend is. De stam met BD 82-70 438 is de uitzondering op de regel: deze stam heet 4979.
- Op alle ICRm-rijtuigen wordt inmiddels een constructiewijziging uitgevoerd die het volume van de sluitfluit moet verminderen. Middels een schuimrubber matje wordt het geluid naar een aanvaardbaarder niveau gebracht.

ICK, ICL & DF

- In de eerste helft van september werd een aantal ICK-rijtuigen aan de kant gezet. Waar de formele terzijdestelling voor enkele rijkstrijtuigen nog op zich liet wachten, werden de BAB-stammen 5408, 5418, 5410, 5425 en 5428 niet meer onderhouden en in Maastricht en Heerlen opgeborgen, evenals de losse B's 22-37 934, 962 en 967 en de B-BD-stammen 5358 en 5360. Vanwege het grote tekort aan VIRM-materieel werden al deze rijkstrijtuigen vanaf 16-09 in allerijl weer in dienst gesteld.
- Per 25-09 gingen alsnog de BAB-stammen 5414 en 5425 terzijde. De rijkstrijtuigen bleven, bij gebrek aan een opslaglocatie voor terzijde gesteld materieel, vooralsnog in het zuiden.
- B-rijtuig 22-37 927 werd, na in de Watergraafsmeer (nogmaals) grondig onttakeld te zijn, op 26-09 in stukken geknipt. Het eerste ICK-rijtuig dat gesloopt werd, was op 25-04-2007 beschadigd bij een brand in Rotterdam.
- De resterende ICK-rijtuigen zullen volgens de huidige inzichten met ingang van de dienstregelingwijziging in juni 2008 terzijde gesteld worden. Het ICL-materieel houdt het iets langer vol: met het starten van de dienstregeling 2010 keren 40 bakken terug naar Duitsland; een jaar later volgt het restant.

TRAXX

- De inzet van de TRAXX-locomotieven in de Beneluxdienst ging met weinig aanloopproblemen gepaard. Enkele malen strandden treinen door per abuis verkeerd ingestelde ETCS, terwijl kleinere kinderziektes af en toe roet in het eten gooiden.
- Veel vaker sprongen TRAXX-en echter al in voor defecte NMBS-locomotieven Reeks 11, waarvan de beschikbaarheid, ondanks het lagere aantal benodigde locomotieven, steeds meer te wensen overlaat. Op 14- en 15-09 verving de E 186 118 de 1187, die op 14-09 met forse vlakke plaatsen in de Watergraafsmeer moest achterblijven. Daarbij kwam voor het eerst een TRAXX voor een Beneluxstam met Bs te staan, welke laatste in dat geval niet als stuurstandrijtuig te gebruiken is.
- Op 19-09 haalde TRAXX-loc E 186 113 een gestrande ICL-stam op uit Hoofddorp. Via de Zuidtak werd de rijkstrijtuigenstam naar de Watergraafsmeer gebracht.
- De nog groene TRAXX-locomotieven van NS Hispeed worden bij Shunter in Rotterdam Waalhaven in dezelfde rode kleur beplakt als de al eerder behandelde E 186 113 – 116. Als eerste werd de E 186 122 op 13-10 door Shunter-loc 203 102 van Amsterdam naar Rotterdam overgebracht.

1700/1800

- Loc 1846 was medio september een aantal keren te zien voor een bijzondere trein. Met het oranje/groene meetrijtuig van BAM NBM maakte de loc rondritten voor het bepalen van gladheid. Op 14-09 was tevens ICRm-rijtuig 10-70 364 aangehaakt. Begin oktober werd de 1846 vervangen door de 1742 en 1708 (!).
- De van botsschade herstelde 1837 werd op 03-10 van het revisiebedrijf Haarlem naar Tilburg overgebracht. Daar werd de loc binnengenomen voor het verhelpen van een storing.
- Alle (nog resterende) locomotieven serie 1800 worden voorzien van 18-aderige UIC-koppeldozen. De oude 13-polige UIC-kabels sterven langzaam uit, zodat de noodzaak steeds groter wordt om ook de 1800-en van 18-aderige dozen te voorzien. Overigens is de maatregel alleen bedoeld om de nieuwere UIC-kabels in de loc te kunnen steken; vier extra gaten worden niet voorzien van bekabeling.
- De handgrepen die bij de UIC-stekerdozen zijn gemonteerd, blijken door corrosie ernstig te zijn aangetast en breken steeds vaker af. Bij binnenkomst in het onderhoudsbedrijf Maastricht wordt nu een stalen plaat tussen de voorruit gelast, zodat de handgreep weer een stevige ondergrond heeft. Het mag opmerkelijk genoemd worden dat zo kort na de LT3-beurt van de 1800-en dit probleem zich openbaart.
- Een vijftal 1800-en word waarschijnlijk nog deze maand voorzien van een energiemeter. Naar verluid worden de 1853 – 1857 van meetapparatuur voorzien.
- Mede door hun leeftijd kampen de locomotieven serie 1800 steeds vaker met uitgeputte batterijen. Op proef is de 1836 voorzien van zes noodstartaccu's, waarmee bij een te lage spanning in de batterij de locomotief toch op eigen kracht in bedrijf gesteld kan worden.

Revisiebedrijf Haarlem

VIRM ombouw klimaat			ICM revisie			
<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>	<i>binnengekomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
9403	24-09		4035	26-08	4036	03-09
			4038	17-09	4037	17-09
			4045	25-09	4052	02-10
			4044	30-09	4039	06-10
			4046	07-10		
Schades/defecten						
<i>binnengenomen</i>			<i>afgeleverd</i>			
9473	25-08	botsschade	2939		29-08	
871	29-08	sloop	20-70 214 (5657)		15-09	
509	05-09	brandschade	10-70 357 (5657)		15-09	
10-77 325 (5625)	08-09	lekke watertank	20-70 215 (5657)		15-09	

GTW

- Op 14-09 ging de commerciële dienst met de nieuwe GTW-treinstellen van Arriva van start. Twee treinstellen reden als openings-trein van Dordrecht naar Geldermalsen, in welke aan de reizigers ontbijtjes werden uitgedeeld.
- Het GTW-materieel van Arriva is in september voorzien van een doorzichtige, graffitiwerende folie op de buitenzijde. Nadat al snel na aflevering van de eerste treinstellen op forse schaal graffiti-schade werd toegebracht, besloot Arriva doorzichtige folie aan te brengen.

Wist u dat...

- een oplettende lezer op 25-09 een NS-Avmz in depot Dortmund Betriebsbahnhof aantrof, gekoppeld aan een DB-IC-rijtuig (wit rood) en een ÖBB-EC-rijtuig in oude kleuren (rood/grijs)?
 - dit een zeer kleurrijke combinatie was?
 - minstens één Syntus-DM'90 nog een sticker 'dit is een rookvrije trein' bezit?
 - op 30-09 de 897, 894, 946 en 810 in Rotterdam in de treinserie 2800 werdenesignaleerd?
 - op 19-09 een gezelschapstrein vanuit België naar Rotterdam Stadion kwam, getrokken door een NMBS-loc reeks 25.5?
 - de 4092 en 4221 op 03-10 in de treinserie 4500 Amsterdam – Enkhuizen gezien werden?
 - de 7853 op 07-10 in de treinserie 19800 Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle ingezet werd?
 - diezelfde dag de SpitsPendels Rotterdam – Vlaardingen in de ochtendspits allemaal opgeheven werden?
 - de 9549 op 07-10 in de stopdienst Almere – Amsterdam werd gezien?
 - op 26-09 de vijf bakken van het uit Canada teruggehaalde NS-/SBB-TEE-dieseltreinstel werden overgebracht van de Dijksgracht naar de Watergraafsmeer?
 - met dat transport ook het door brand beschadigde Bcm-rijtuig 05-70 016 van EETC meekwam?
 - op 10-09 op mysterieuze wijze een onbekend gebleven stoptrein van Utrecht naar Leiden bij Crailoo op een bovenleidingloos spoor richting de stapelplaats terechtkwam?
 - op 24-09 een intercity van Venlo naar Den Haag bij vertrek uit Breda richting Etten-Leur/Rosendaal werd gestuurd?
 - een ACTS-loc eraan te pas moest komen om de onfortuinlijke trein terug te slepen naar Breda?
 - in de ochtend van 28-09 op maar liefst drie plaatsen in de oude voetgangerstunnel van Hilversum brand gesticht werd?
 - de (rook-/water-) schade aanzienlijk was en er geruime tijd geen treinen stopten te Hilversum?
 - op 29-09 een bommelding bij de politie binnenkwam voor 'station' Dordrecht Stadspolders?
 - de politie, samen met de overige hulpdiensten tegenwoordig nooit meer te beroerd om voor het minste of geringste het treinverkeer over buitenproportioneel grote afstanden stil te leggen, deze bommelding serieus nam?
 - wij ernstige twijfels hebben bij het beoordelingsvermogen van 's lands ordehandhavers?
 - Vorige maand al twee keer een trein met achterop front- in plaats van sluitseinen door Gouda Goverwelle raasde? Steeds ICM afkomstig uit Amersfoort Schothorst, dus kopmaken in Utrecht.
 - De overbrengingsrit van de HST-Prio-rijtuigen van 14 september van de Watergraafsmeer naar Maastricht ook de twee nog in het geel/blauw gestoken ICRm-rijtuigen 20-70 206 en 20-70 208 bevatte ?
 - Het oude station van Houten op 14 september te bezichtigen was in het kader van Open Monumentendag;
 - De Brussel-Rotterdam Stadion die op 19 september reed, getrokken werd door de 2552 en bestond uit tien rijtuigen type I10. Samenstelling: NMBS 2552 + 51 88 21-70 038-3 (12738) + 61 88 21-70 056-3 (12756) + 51 88 21-70 045-8 (12745) + 61 88 21-70 071-2 (12771) + 51 88 21-70 012-8 (12712) + 61 88 21-70 046-4 (12746) + 61 88 21-70 050-6 (12750) + 61 88 21-70 051-4 (12751) + 61 88 21-70 054-8 (12754) + 61 88 21-70 061-3 (12761).
 - NS een TV-commercial had lopen met als onderwerp de kinderboekenweek. Opgenomen in een DD-AR waar het stift-gekrabbel in de trappenhuizen zeker twee maal duidelijk in beeld kwam ? Niet slim, zo heeft de kladderaar veel teveel eer van zijn werk.
 - Connexion 5034 aan één zijde fors onder de graffiti is gezet ? zo zag een lezer op 6-10 in Amersfoort.
 - Het in de herfst traditioneel hoge materieeltekort weer de kop op lijkt te steken, vooral bij ICM en SGMm ? Vorige maand zag een lezer al 2 plan Veetjes in de IC-dienst Amersfoort – Utrecht – Rotterdam voorbij komen; ook was regelmatig DDAR te zien in Sprinterdiensten rondom Goverwelle. Vrijdag 3-10 was dat bijvoorbeeld het geval in Amsterdam – Gouda – Rotterdam. Op 9-10 één ICM-viertje in de IC Amf – Rtd en één SGMm-drietje in Ut – Gd – Gvc. Het wordt weer knus op het spoor....
 - Vrachtrijtuig Dm 92-99 065 van Herik Rail in juni 2008 blauw/oranje is geschilderd ? Verschil met het eerder geschilderde vrachtrijtuig 064 is dat het dak ook oranje is.
 - Het noorse rijtuig NSB BCFV 19 919 al sinds 2006 eigendom van Herik Rail blijkt te zijn ? Dit rijtuig werd in 2002 vanuit Noorwegen naar Amersfoort vervoerd om naast het oude NCS station geplaatst te worden. Daar was het samen met een Noors motorrijtuig blikvanger voor een reisbureau van reisorganisatie TUI.

MUSEUMNIEUWS**RTM krijgt Jan Voermanprijs**

Op 13 september, Open Monumentendag, werd in Ouddorp aan de Stichting v/h RTM de Jan Voerman-prijs uitgereikt. Deze prijs, vernoemd naar de voormalige eigenaar van busbedrijf Speedwell Tours en tevens een toonaangevende autoriteit in de spoor- en tramwagewereld, werd gegeven aan de RTM voor de wijze van restaureren van motorlocomotief M67. In Ouddorp wordt deze kenmerkende houten verschijning met behulp van de vele historische details in fabrieksnieuwe toestand hersteld.

In 1913 kwam de M67 als vier-assige postbagagewagen EL 103 in dienst bij de Maas Buurtspoorweg, om in 1937 omgebouwd te worden tot een motorloc D IV, uitgerust met maar liefst vier elektromotoren. Zo reed zij haar lange trams tussen Nijmegen en Venlo. De Tweede Wereldoorlog maakte echter een einde aan de tramdiensten van de MBS en de motorloc werd verkocht, samen met alle soortgenoten en een groot aantal rijtuigen, aan de RTM. Daar kwam de loc in dienst als M68 maar al snel brandde zij uit. De RTM herbouwde de loc in dezelfde vorm en ook hierna verrichtte zij, rijdend op bijna het gehele RTM-tramnet, trouw haar diensten. Zo trouw zelfs dat zij het laatste dienstvaardige voertuig was van de RTM na de opheffing van de laatste tramdiensten in 1966. In 1967, na het opbreken van de trambanen, reed de M67 zelf de dieplader op, die de loc zou afleveren bij het Spoorwegmuseum in Utrecht. Tot in 1991, toen het Spoorwegmuseum van mening was dat de loc niet meer in de tentoonstellingsformule van het museum paste. De museale opvolger van de oude RTM in Ouddorp ontving de oude bekende met het nodige enthousiasme en wist haar zelfs weer aan de praat te krijgen. Echter, eind 1998 begon de zo noodzakelijke restauratie, die nu in de eindfase is gekomen. Interessant is overigens te

vermelden dat ook loc DV van de MBS nog bij de RTM voorleeft, echter onherkenbaar verbouwd tot de "moderne" motorwagen MD 1805 "Meeuw". Deze loc is nog wel voorzien van de vier elektromotoren, de M67 moet er met slechts twee genoegen nemen. Een onafhankelijke commissie van deskundigen o.l.v. dhr. Ko Kunst, concludeerde dat deze restauratie van zo'n kwaliteit is, dat de tweejaarlijkse Jan Voermanprijs (het ene jaar uitgereikt aan een bus, het andere jaar aan een tram) in 2008 naar de RTM moest gaan. De RTM Ouddorp vond het dan ook een grote eer om deze prijs in ontvangst te mogen nemen en zette daarbij ook nog de ploeg, deels jonge medewerkers in het zonnetje. Het geldbedrag, behorende bij deze prijs, zal worden ingezet voor de voltooiing van de restauratie. De medewerkers zijn op dit ogenblik bezig met het aanbrengen van de vele vernislagen en nog vele, kleine, maar ozo tijdrovende werkzaamheden. De RTM bezit ook nog twee MBS-rijtuigen, de AB 414 en de AB 417. Men is druk bezig fondsen voor de restauratie van deze rijtuigen bij elkaar te krijgen, zodat het over enige jaren mogelijk is een complete "MBS-tram" op de baan te brengen.

Spoorwegmuseum

Uit het dagboek van "Jaap"

Op vrijdag 12 september is de C9002 "Jaap" naar Blerick vertrokken om op 13 en 14 september aanwezig te zijn bij het open monumenten weekend 2008. Jaap heeft daar een statische rol vervuld. Over belangstelling had men niets te klagen. Zondagmiddag 14 september is de C9002 weer richting Haarlem gereisd

Op 19 september is de C9002 richting het noorden vertrokken. In Onnen werd Jaap achterop een goederentrein meegenomen naar Muntendam, waar de STAR het convooi opwachtte met de DE-loc V53 019, die het geheel naar Stadskanaal sleepte.

Op 20 september stond de Jaap tegen het blokkendoorsrijtuig van de STAR aan dat in gebruik is als souvenirwinkeltje. Ook hier heeft de Jaap niet geklaagd over belangstelling.

Laat in de middag meldde de V53 zich weer en met een bord op de zijkant van de C9002, met de tekst "**eerste elektrische trein Stadskanaal – Musselkanaal**" vertrok deze richting Musselkanaal. Bij Nieuw Buinen werd nog gewisseld met DE186 van de HSA die dat weekend ook op bezoek was. In Musselkanaal aangekomen heeft de C9002 de beugels nog op gezet en heeft de V53 019 de C9002 nog naar het stootblok geduwd. Er was nog heel wat bekijks daar in Musselkanaal en aardig wat fotograferen.

Zondag 21 september is de C9002 in de trein geplaatst, samen gekoppeld met de Württemburger rijtuigen van de STAR. Als tractie stond stoomloc T3-5933 voor de trein. Er werden diverse slagen gereden Stadskanaal – Veendam, Veendam – Musselkanaal. Zondagmiddag bracht MAK loc 12 de "Jaap" naar Onnen, zodat deze maandag weer naar Haarlem konden vertrekken. Het vertrek werd nog uit gesteld tot woensdag omdat er in Onnen een trein ontspoord was die in de wisselstraat stond.

B O E K E N

Stoom in de DDR (tussen 1979 en 1988, een tijdsdocument) is de titel van een onlangs verschenen fotoboek.

Na de nodige moed en nuttige tips verzameld te hebben toog de maker van het boek, treinenliefhebber en –fotograaf Edward Broekhuizen, in 1979 voor het eerst naar het toen nog communistische Oost Duitsland. Zeker niet omdat het zo'n fijn vakantieland was, maar omdat er nog stoomlocomotieven reden en omdat dergelijke locomotieven in West Duitsland al sinds 1977 niet meer in de normale dienst werden ingezet. Enige durf, moed en veel geduld was zeker nodig om het ongestuurd ijzeren gordijn te passeren. Het fotograferen van treinen in de Deutsche Demokratische Republik (D.D.R.) was sinds 1973 enigszins geliberaliseerd, dus als men zich verder aan de regels van het land hield, kon men normaalgesproken met een rijke oogst aan foto- en filmmateriaal thuiskomen.

Dit resulteerde ondermeer in dit 211 pagina's tellende boek (formaat h 21,5 cm x b 30 cm) met sfeervolle zwart-wit foto's van stoomtreinen. De foto's werden gemaakt in de periode 1979 tot 1988, het laatste jaar waarin daarginds de stoomlocs in de normale dienst werden ingezet en dat was dus tot kort voor de val van de muur. De stoomlocs van de series 01.5, 41, 44, 50.35, 52.8 en 95 waren in die periode naast de talrijke diesel- en e-locs nog de hoofdrolspelers op het spoornet. Uw fotograaf kreeg ook de wat zeldzamere 01'en met grote windleiplaten voor de lens en een enkel exemplaar van de series 03.10, 35, 38, 50, 58, 65, 86 en 93. Ook is er aandacht voor de smalspoor 99'ers en duikt ook de smalspoortram in het toenmalige Karl Marx Stadt op. De foto's werden gemaakt in alle jaargetijden, dus sneeuwopnamen ontbreken niet. Maar vooral veel stoomwolken met veel oog voor de omgeving, waarin de treinen reden. Een tweetal foto's van een door stoom getrokken autotrein met "nagelneue" Trabantjes bij het vertrek uit het legendarische Saalfeld zijn illustratief: die tijd keert nooit meer terug. Jammer voor de treinenliefhebber, gelukkig voor de inwoners. De zeer professionele en strakke uitstraling doet niet vermoeden dat het boek in eigen beheer is uitgegeven. Het kost € 28,50 en is alleen te koop bij van Stockum in Den Haag of rechtstreeks bij de maker, te bestellen per email e.h.broekhuizen@xs4all.nl ISBN:/ EAN: 978-90-813037-1-2.

(Aad de Meij)

Oproep. Voor een door mij samen te stellen en uit te geven boek, ben ik op zoek naar foto's van de Blauwe Tram (en Gele Tram) rond en in Leiden, kort voor, of op de avond van opheffing. Dat is dus voor de lijnen Leiden-Katwijk, Leiden-Noordwijk, en de Leidse stadslinje 7 oktober 1960, en voor de lijnen Leiden - Den Haag van de NZH, en Leiden – Wassenaar - Den Haag van de HTM 9 november 1961. Ook ben ik geïnteresseerd in foto's van de NZH convooien die vanuit Leiden en Voorburg naar de sloopplaats aan de Korte Vliet te Voorschoten hebben gereden op 13 november 1961.

Indien u kunt helpen, zend dan uw foto's aan onderstaand adres, ze worden u na inscannen, binnen 2 weken weer retour gezonden! Ook wil ik de foto's eventueel bij u afhalen en terugbrengen! Voor uw moeite zal ik u het boekje na verschijnen, met korting leveren. Bij voorbaat mijn dank voor uw medewerking. Ad van Kamp, De Driestal 20, 1852 RC Heiloo. Tel. 072-5331291, GSM 06 533 77 184.

advankamp@zonnet.nl

Wat schreven de anderen..?

Op de Rails, oktober 2008, nummer 2008-10 * Themanummer Londen * Na de vaste nieuwsrubrieken: Per trein naar Londen * In Londen * Het voorstadsverkeer * Underground * London Overground * Het succes van de Londense Docklands Light Railway * De tram van Londen * Verenigingsnieuws * Stichting NVBS excursies * Boekbespreking * Railkalender * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, oktober 2008, nr. 8 (258) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: TRAXX-locs van start in de Beneluxdienst * Spoorvervoer bij Dow Terneuzen en zijn bureaus * Zomaar 40 jaar geleden (3): het einde van Mat'36 * Belgische rangeerlocomotieven voor RRF * Renovatie metrostellen uit Mexico in Ridderkerk * Testbaan in Velim * Ongebruikelijke materieelinzet bij de Rotterdamse metro * Sloelijn na 81 jaar afgedankt * "Groene trein" in Zweden * www.railmagazine.nl

De Stoomtram, sept. 2008, nr. 117 * Regionale samenwerking * Collectie * Zomerdienst een succes * Honderd jaar loc 30 * Voortgang restauratieprojecten * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum * www.museumstoomtram.nl

Miljoenenlijn Expresse, sept. 2008, nr. 79 * Op Stoom * Huidige stand * Tussen diesel en stoom * Gesignaleerd * Avonturen van een conducteur * Sponsoring: met graagte gekregen... * De ZLSM (?) tijdens de oorlogsjaren 40-45 * Tentoonstelling over 100-jarig stationgebouw Simpelveld * Langs de baan * www.miljoenenlijn.nl

Op Oude Rails, sept. 2008, nr. 227 * Van de redactie * Donateursdag 2008 in Bovenkerk * 60 jaar geleden: opheffing Haarlemse stadstram * TS-depot Scheveningen * Museumstoomtram Hoorn-Medemblik * RTM Ouddorp * TS-afdeling Rotterdam * 50 jaar TS: vergeten objecten * Trams restaureren, hoe doe je dat ? * Restauratie GTr 307, een megaproject (1) * Restauratie HTM 58 * www.tramwegstichting.nl

Autobuskroniek, editie 04-2008 * Fotopagina: LAG-bussen in NL * Lijnbuslijn * De NS-series 2552-2590 en 3101-3554 (2) * Busflitsen * Bedrijfsberichten * Verenigingsnieuws * Wagenparkoverzichten * www.autobusdoc.nl

Strassenbahn Magazin, Oktober 2008, 39^e jaargang, nr. 228 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D.). * In de vaste rubriek "Journal" zijn de belangrijkste nieuwsfeiten: Verslag over het 100-jarig feest elektrische tram in Schwerin; dat de laatste 3 P/p-tramcombinaties in München het nog tot 2011 gaan (moeten) volhouden; het Turkse Bursa 30 sneltrams type Flexity Swift krijgt, etc. * Het ziet er naar uit dat de Düwagtrams in Düsseldorf voorlopig nog hun rondjes aldaar blijven draaien * In Augsburg, Halberstadt en Nordhausen rijden nog steeds GT4-trams * Uit Innsbruck keerde een Düwagtram terug in Bielefeld, die destijds als 2^e hands verkocht werd * Deel 2 over het exportsuccesverhaal van de gelede Düwagtram * Basel heeft afscheid genomen van haar laatste trolleybuslijn * Aandacht voor de terugkeer van de tram in Le Mans * De tram in China is in dit grote land weer populair aan het worden * Modeltram-bouwers presenteren hun tramproducten * De geschiedenis van de stadstram in Hamburg, deel 1.* (www.strassenbahn-magazin.de)
ThN

Fern-Express nr. 3/2008. Geheel gewijd aan GUS (ex Sovjet Unie) en de 3 Baltische Staten. Één van de beste nummers tot nu toe ook vanwege de illustraties in zwart/wit en kleur. Na Litouwen, Letland en Estland de volgende artikelen die een hele regio of onafhankelijke staten van de ex Sovjet Unie beschrijven: Zuid Kaukasus, Georgië, Armenië, Azerbeidzjan, Uzbekistan, Tadzjikistan en tenslotte een artikel over de Russische spoorwegbeurs en het onderzoeksinstituut in Sherbinka. Sommige artikelen bevatten ook handige zeer duidelijke kaartjes. Stoomtractie is niet aan de orde. Het betreft allemaal de huidige situatie. Fraai modern elektrisch materieel wisselt af met minder fraaie oldtimers. Al met al een zeer leeswaardige uitgave. De paar eerste bladzijden zijn echter aan internationaal spoorwegnieuws gewijd. 50 blz. A4, prijs: 10,80 euro. Door zijn niet alledaagse onderwerpen een blad om echt te waarderen.
www.fern-express.de

Schweizer Eisenbahn Revue nr. 10/2008. Meer nieuwsberichten over Zwitserland van nu af aan. Ook weer diverse pagina's Internationaal Nieuws. Artikelen: Meer winst bij SBB; Niederflurtrams in Oradea (Roemenië); Cisalpina tragedie, het zoveelste hoofdstuk; De "Flirt" van Stadler in Noorwegen; NTV concurrent van Trenitalia; ETCS en Siemens Trainguard in Zwitserland begonnen; Arlberg-omleiding door de Allgäu; Een artikel over Zweedse particuliere sporen. Het DB Kursbuch verdwijnt. Al op 31 augustus van dit jaar de laatste Abo's hierop. Een stukje cultuurgoed verdwijnt net vóór de viering van 175 jaar spoor in Duitsland in 2010. Verdere artikelen: Eerste Tangotrams (6-delig) voor Baselland Transport; SBB wil sneller rijden maar dan zonder pendolino-techniek (daar hebben ze al jaren slechte ervaringen mee met de Italiaanse stellen). Dan nog: een nieuw dubbelsporige lijn door Zürich; Uitbreiding en reorganisatie van de SBB "Flirt"-vloot. A4, 57 blz., 10,30 euro. Een wel zeer veelzijdig nummer dit keer. www.minirex.ch

A G E N D A (BINNENLAND)

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar nog op 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

19 oktober 2008: Najaarsstoomdag bij de Museum Buurt Spoorweg. <http://www.museumbuurtspoorweg.nl/>

24, 25 & 26 oktober 2008: Eurospoor 2008, Utrecht www.eurospoor.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>

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/>

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

A G E N D A (BUITENLAND)

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.eurobusexpo.com

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d.

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

1859 anderen gingen u reeds voor !

Door middel van deze service wordt u nog één keer via de email geïnformeerd over de verschijning van de laatste editie van HOV-RN op internet.

Kijk op www.hov-rn.nl

RAILFOTO

lijst nr. 6.

GBHTM = Den Haag. 1967. zwart/wit foto's 10x15 cm.

1143.7709	lijn 3: Bohemen-Station LvNOI, emr 1195 (rechtsachter). Groenmarkt	31.1.1967
1143.7711	lijn 3: Station LvNOI-Bohemen, emr 1221. Kerkplein. Oude sporen-situatie, na de nieuwbouw van het postkantoor zijn de sporen hier naar links verschoven.	31.1.1967
1143.7713	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1001. Eindpt. Castricumplein.	8.2.1967
opmerking foto's lijn 9	Koninginnegracht. Enkel spoor i.v.m. rioleringswerken. Richting Station HS wordt via linker spoor gereden.	13.2.1967
1143.7714	lijn 9: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1145. Koninginnegracht; enkel spoor i.v.m. rioleringswerken.	13.2.1967
1143.7715	als 1143.7714; emr 1145 (rechtsachter) op overloopwissel van linker naar rechterspoor. Koninginnegracht.	13.2.1967
1143.7716	lijn 9: Station HS-Shev.Kurhaus, emr 1141. Koninginnegracht. Tram wacht voor enkelspoor sectie.	13.2.1967
1143.7717	als 1143.7716; emr 1141 (linksachter). Op enkelspoor gedeelte.	13.2.1967
1143.7718	lijn 9: Schev.Kurhaus-Station HS, emr 1134 op overloopwissel naar linkerspoor. Koninginnegracht.	13.2.1967
1143.7719	als 1143.7718, emr 1134 (achter). Op linkerspoor.	13.2.1967
1143.7720	Dienstrit, emr 828. Spui.	23.2.1967
1143.7721	Dienstrit, emr 823. Spui.	23.2.1967
1143.7734	lijn 10: Statenkwartier-Voorburg Station, emr 1172. Lijnbaan, nieuwe tram- en busbaan.	14.3.1967
Opmerking foto's lijn 16	Tramdienst tijdelijk onderbroken i.v.m. draadbreek viaduct Hildebrandplein. Vervangend busvervoer.	15.3.1967
1143.7805	lijn 16: Centrum-Moerwijk, emr 1108, richtingfilm: BUITEN DIENST. Beginpunt Turfmarkt.	15.3.1967
1143.7806	lijn 16: Moerwijk-Centrum, autobus 296 (kenteken SB-58-16), vervangende tramdienst. Spui.	15.3.1967
1143.7807	lijn 16: Moerwijk-Centrum, links autobus 253, rechts emr'n 1106, 1112, 1114 met getrokken beugel. Eindpunt Moerwijk, Cannenburglaan.	15.3.1967
1143.7809	lijn 16: Moerwijk-Centrum, rechts autobus 247, links emr'n 1114, 1112, 1106 met getrokken beugel. Eindpunt Moerwijk, Cannenburglaan.	15.3.1967
1143.7811	lijn 16: Centrum-Moerwijk, emr'n 1102 en 1104 met getrokken beugel. Opgesteld in de keerlus bij het eindpunt Cannenburglaan.	15.3.1967
1143.7812	als 1143.7811, emr'n 1104 en 1102 (linksachter). Cannenburglaan. Rechts is nog kassengebied	15.3.1967
1143.7813	Slooptransport Scheveningen-'s-Gravenmade. emr 829 + voor sloop bestemde ahr'n 776 + 775. Spui.	21.3.1967
1143.7815	Transport 's-Gravenmade-remise Scheveningen. emr 829 + emr 215. Spui.	21.3.1967
1143.7816	Transport 's-Gravenmade-remise Scheveningen. emr 215 getrokken door emr 829. Spui.	21.3.1967
1143.7820	als 1143.7815, emr 829 + emr 215. Spui.	21.3.1967
1143.7824	Slooptransport Scheveningen-'s-Gravenmade, ahr 765 (voor sloop) achter emr 829 (linksachter). Spui.	21.3.1967
1143.7826	Onherkenbaar veranderd: Gevers Deynootplein vlak vóór de reconstructie met lijn 8: emr 1131 op de achtergrond.	22.3.1967
1143.7827	lijn 12: Duindorp-Station SS, emr 1195 ramt personenauto. Van de tram is alleen de linkervoorkant gedeeltelijk zichtbaar. Weteringkade.	26.3.1967
1143.7911	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1003. Brouwersgracht.	13.6.1967
1143.7912	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1023. Om en Bij.	13.6.1967
1143.7914	Om en Bij langs het water; lijn 6: Leyenburg-Mariahoeve, emr 1010	13.6.1967
1143.7915	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1002. Brouwersgracht.	13.6.1967
1143.7917	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1020. Om en Bij, halte bij de boog naar de Hobbemastraat.	13.6.1967
1143.7918	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1019 (r.achter). Om en Bij.	13.6.1967

1143.7919	Goederendienst. elektr.locomotief H 52. Hobbemaplein.	13.6.1967
1143.7920	als 1143.7920, zijaanzicht. H 52. Hobbemaplein.	13.6.1967
1143.7921	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1002. Boog Herman Costerstraat/Hobbemaplein. Een VW-busje weet nog net te stoppen.	13.6.1967
1143.7922	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1002. Halte Hobbemaplein.	13.6.1967
1143.7923	Goederendienst, elektrische locomotief H 52 met op de achtergrond de locloods aan de Delftselaan.	13.6.1967
1143.7924	NS / HTM. Goederendienst. NS diesellocc 2299 rangeert na het brengen van een goederentrein. Op de foto de loc op het Hobbemaplein naast het S-bord, rangeerder zet wissel om. Achter: HTM loc H 52.	13.6.1967
1143.7925	Goederendienst, elektrische locomotief H 52 naast S-bord. Hobbemaplein.	13.6.1967
1143.7927	Goederendienst, locomotief H 52 met goederentrein naar Scheveningen. Oversteek Loosduinseweg. Rechts: lijn 11, emr 1159.	13.6.1967
1143.7928	lijn 11: Schev.Haven-Station HS, emr 1176. Tussen de Conradkade en de Mackaystraat (achter het GEB).	13.6.1967
1143.7933	lijn 11: Schev.Haven-Station HS, emr 1167. Conradkade. Spoorvern.	13.6.1967
1143.7934	lijn 3: afbraak traject Kwartellaan. Bovenleidingmontagewagen H41	13.6.1967
1143.8006	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1020. Hobbemastraat.	13.6.1967
1143.8007	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1016 (rechtsachter). Hobbemastraat bij de kruising met de Vaillantlaan.	13.6.1967
1143.8008	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1008. Hobbemastraat. Op de voorgrond de dienstsporen v.d.Vennestraat/Hobbemastraat.	13.6.1967
1143.8010	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1013. Het past allemaal net: tram, vrachtauto en geparkeerde auto's. Hobbemastraat.	13.6.1967
1143.8011	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1009. Hobbemastraat.	13.6.1967
1143.8012	lijn 6: Station Mariahoeve-Leyenburg, emr 1006. Boog Om en Bij / Hobbemastraat. Revhts; emr 1002 (gedeeltelijk, linksachter).	13.6.1967
1143.8013	lijn 6: Leyenburg-Station Mariahoeve, emr 1002 (linksachter). Boog Hobbemastraat / Om en Bij.	13.6.1967
1143.8015	lijn 8: Kurhaus-Holl.Spoor, emr 265+ahr 505. Spui. 1 ^e dag seizoendienst met museummaterieel.	1.7.1967
1143.8016	lijn 8: Holl.Spoor-Kurhaus, emr 265+ahr 505 (rechtsachter). Spui. 1 ^e dag seizoendienst met museummaterieel.	1.7.1967
1143.8018	lijn 8: Holl.Spoor-Kurhaus, emr 265+ahr 505. Spui.	4.7.1967
1143.8020	lijn 8: Holl.Spoor-Kurhaus, emr 265+ahr 505. Eindpunt Stationsweg.	5.7.1967
1143.8023	lijn 9: Holl.Spoor-Kurhaus, emr 265+ahr 505 (linksachter) Korte Voorhout.	9.7.1967
1143.8029	lijn 9: Kurhaus-Holl.Spoor, emr 265+ahr 505 (rechtsachter). Buitenhof.	9.7.1967
1143.8030	Sleeptransport naar Fr.Halsstraat. emr 1101 + defecte 1024. Spui.	11.7.1967
1143.8031	als 1143.8030, linksachter. Spui.	11.7.1967
1143.8032	lijn 9: Holl.Spoor-Kurhaus, emr 265+ahr 505. Spui.	11.7.1967
1143.8034	lijn 9: Station HS-Shev.Kurhaus, emr 1113 (leenwagen Fr.Halsstraat). Spui.	11.7.1967
1143.8110	Nachtelijke slijprit, emr 815 + slijpwagen H25. Laan van Meerdervoort bij De Sav.Lohmanplein, route lijn 3.	12.7.1967
1143.8115	Nachtelijke slijprit, emr 815 + slijpwagen H25 (linksachter). Bezuidenhoutseweg.	12.7.1967
1143.8117	Nachtelijke slijprit, emr 815+slijpwagen H25. Plaats.	12.7.1967
1143.8123	Nachtelijke slijprit, emr 815+slijpwagen H25 (linksachter). Laan van Meerdervoort	12.7.1967

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.