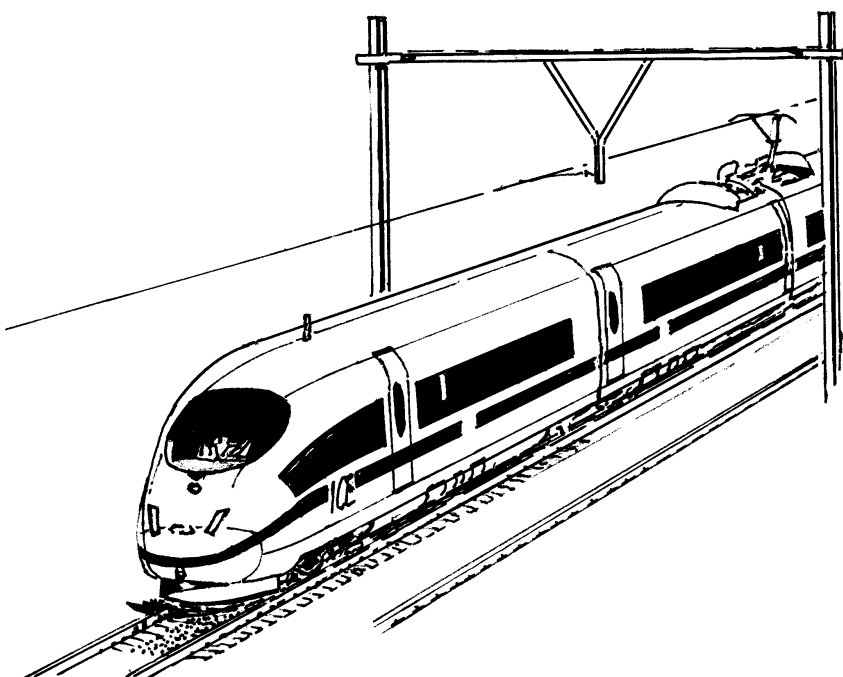
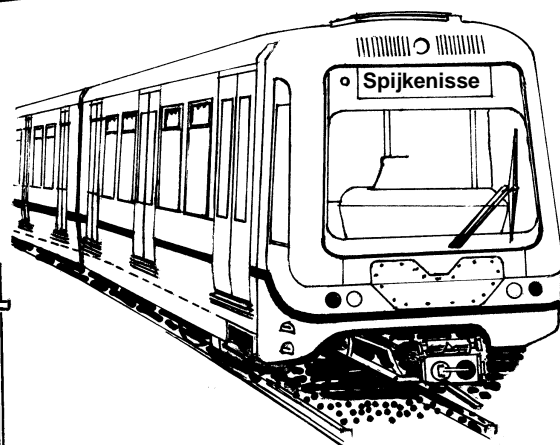
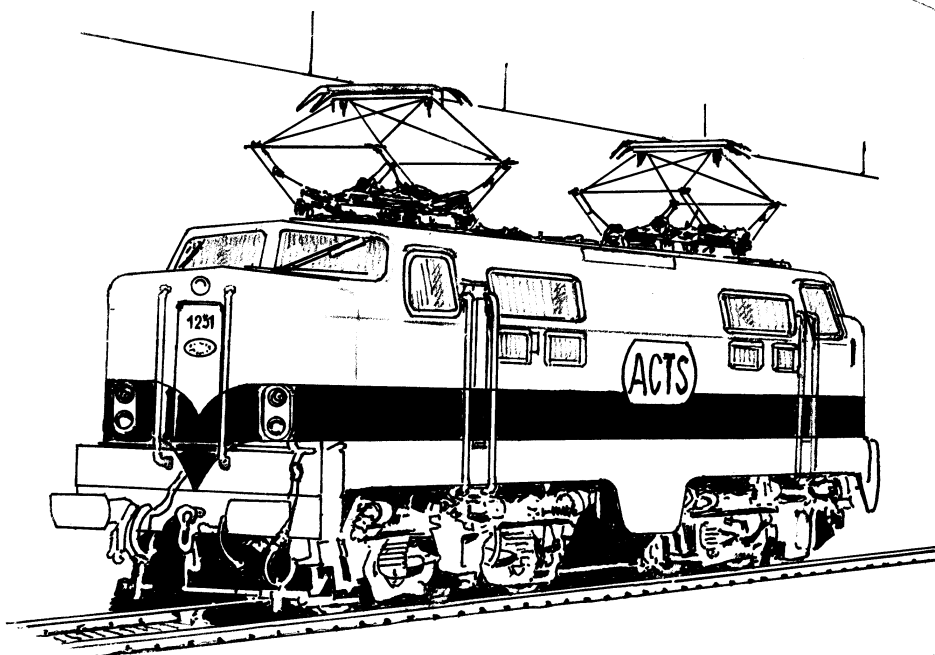
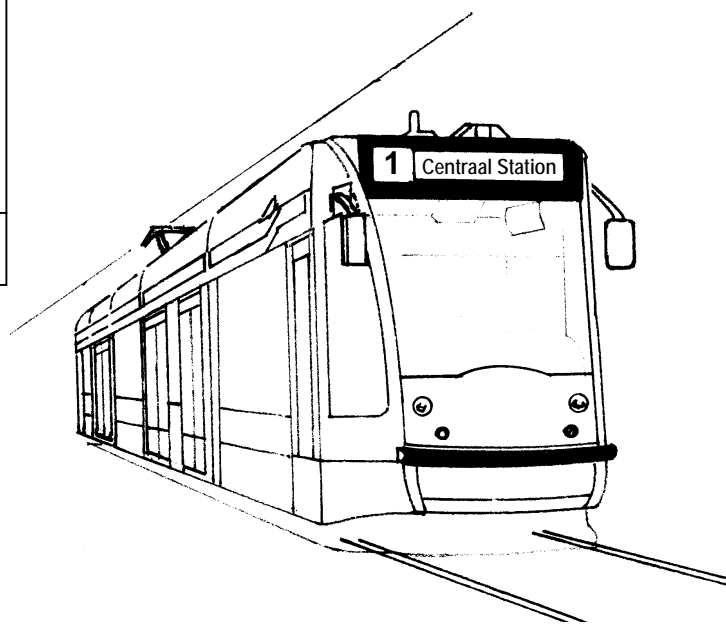


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

49^e Jaargang, nr. 573 - september 2006



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

49^e JAARGANG, NUMMER 9 (573)
september 2006

Het Openbaar Vervoer –
RAILNIEUWS is een uitgave van de
Stichting Tram-museum en Rail-
vervoer Nederland (S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Gerard de Gier,
Frans van Loevezijn, Theo Neutelings,
Eric Sallevelt, Bas Schenk,
Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDACTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2006 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

© 2006. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

NS en service

- Kort voordat NS de exploitatie van de Zuid-Limburgse stopdienst afstaat aan Veolia, heeft de vervoerder een conflict met de uitbater van de Valkenburgse stationsrestauratie. NS heeft de kaartverkoop in Valkenburg beëindigd; kaartjes zijn alleen nog te koop in de automaat of de 'Readshop' in het centrum van het stadje. Uitbater van station Valkenburg Pellegrom heeft hierover naar eigen zeggen veel klachten gekregen en heeft derhalve besloten om zelf kaartjes uit de automaat te kopen en met een toeslag van 50 eurocent te verkopen in zijn etablissement. Dat is NSR in het verkeerde keelgat geschoten. NS overweegt juridische stappen als Pellegrom niet direct de kaartverkoop beëindigt. NSR heeft klaarblijkelijk nog niet begrepen dat het door haar klanten nimmer geaccepteerde 'beleid' om loketten zo veel mogelijk te vervangen door automaten, er mede toe leidt dat NS nooit een aanbesteding wint.
- Op 04-09 startte in de regio Den Haag een proef waarbij de automatische omroep niet meer de tekst "komt over ongeveer x minuten binnen" laat horen, maar "vertrekt over x minuten". NS heeft ontdekt dat reizigers niet geïnteresseerd zijn in de tijd die het nog duurt eer een trein binnenkomt, maar wel hoeveel vertraging zij zullen krijgen. Nog steeds wil NS er niet aan om het woord "vertraging" weer in de omroepberichten op te nemen, maar de proef is een hele verbetering ten opzichte van de berichten die de in deze kolommen al vaak gekritiseerde automatische omroep aanvankelijk liet horen. Hopelijk wordt ook direct het probleem verholpen dat 'Tuffy' eenvoudigweg het oorspronkelijke bericht herhaalt op het moment dat de vertraagde trein het station binnenrijdt, hetgeen doorgaans tot veel onduidelijkheid leidt.
- Eveneens op 04-09 startte NSR een campagne om het meer dan povere (en verslechterende) klantoordeel over de reisinformatie te verbeteren. NSR is van mening dat zij veel goede mensen en middelen inzet om de klant te informeren, maar constateert enigszins verongelikt dat de reiziger toch niet altijd tevreden is, hetgeen nog maar eens aangeeft hoe ver sommige afdelingen van NS inmiddels van de klant afstaan. Middels reclameposters en informatieve kaartjes wil NS haar klanten laten kennismaken met alle facetten van reisinformatie en het idee verspreiden dat NS goed voor haar klanten zorgt. Het ongetwijfeld goed bedoelde initiatief doet een beetje zielig aan: waar een vrijwel allesomvattend project als InfoPlus vrijwel op z'n spreekwoordelijke gat ligt, wordt, waarschijnlijk op voorspraak van een hip communicatieadviesbureau, veel geld gestoken in nutteloze posters en kaartjes. De kwaliteit van de informatievoorziening neemt niet toe door het uitdelen van 100.000 papiertjes.

Materieel- en personeelstekort bij NS

Zowel in de landelijke media als de Tweede Kamer ontstond eind augustus commotie over het door NS (intern) geprognosticeerde tekort aan rijdend personeel en rollend materieel. Nog steeds boos over de goedkeuring die staatssecretaris Schultz van Haegen gaf aan de dienstregeling zonder de Kamer te consulteren, maakt men zich zorgen over de capaciteitsproblemen die mogelijk ontstaan. GroenLinks is inmiddels een 'zwartboek' gestart over de verslechteringen van de nieuwe dienstregeling. De partij heeft 'uitgevonden' dat op bepaalde trajecten de reistijd met drie kwartier toeneemt. Bij een grote wijziging van de dienstregeling zijn er altijd verbindingen en reismogelijkheden te vinden die met reistijdverlenging te maken krijgen. NS-topman Veenman replieerde in de pers dat de dienstregeling 2007 het gevolg is van het overheidsbeleid van de laatste decennia: wie te weinig in de infrastructuur investeert, krijgt vroeg of laat te maken met capaciteitsproblemen en dus met een dienstverlening die kwantitatief en kwalitatief uit de pas gaat lopen met hetgeen de klanten verwachten. In dat licht moet geconstateerd worden dat de Tweede-Kamerleden vooral krokodillentranen huilen en bijzonder weinig historisch besef hebben. Op 30-08 vond een spoeddebat plaats tussen de Kamer en minister Peijs. De minister werd net als staatssecretaris Schultz van Haegen op 17-08 flink doorgezaagd en moest de toezegging doen een "ultieme poging" te doen de dienstregeling te verbeteren. De minister sprak daarbij de vrees uit dat er vanwege de tijdsdruk niets meer te wijzigen viel, iets wat ze op 13-09 in een brief aan de Kamer bevestigde. Peijs kondigde aan vanaf 2008 de capaciteit te willen vergroten door de aanleg van inhaalsporen en extra perrons. Ook zei ze dat ze door 'sneller rijden' rijtijd gewonnen moet kunnen worden. Of ze daarmee doelde op het doelbewust opsouperen van de rijtijdspeling of op de broodnodige verhoging van de baanvaknelheid naar 160 km/h (of meer) op veel trajecten, is niet bekend. Peijs meldde de Kamer bovendien dat ze aanvankelijk ongerust was over het materieel- en personeeltekort waarover in De Volkskrant te lezen was, maar door een brief van Veenman gerustgesteld was. Veenman gaat er kennelijk vanuit dat hij voor december extra materieel beschikbaar heeft, want alle media namen de mededeling van NS dat 150 op reserve staande rytuigen weer in dienst komen, voor waar aan. Daar ging NS in de fout, want van de 150 ICK's zijn er nog maar een handvol niet nu al dagelijks op de baan. Feitelijk bestaat de reserve uit SM '90, op de Dijkgracht geparkeerde Plan V's en SGM-tweetjes, waarvan alleen het mat '64 snel inzetbaar is als de levensduurverlenging in het revisiebedrijf Haarlem op gang komt. Van de Sprinter-tweeën neemt het aantal beschikbare stellen zeker niet toe met de revisie bij Bombardier in aantocht.

AMSTERDAM

Winterdienst 2006, deel 2

Het 2^e deel van de winterdienst is van kracht van 17 september t/m 9 december 2006. Het is de eerste winterdienst met het nieuwe lijnennet.

Bij de tramlijnen wijzigt er vrij weinig. Wel is opvallend de verhuizing van lijn 7 van remise Havenstraat naar Lekstraat. Voorts vinden er op lijn 16 en 24 fikse frequentieverhogingen plaats en rijdt lijn 25 nog altijd de uitgedunde dienst. Ook lijn 4 heeft een veer moeten laten en rijdt op alle dagen wat minder. Ook de lijnen 9 en 13 zijn op een groot aantal tijden verbeterd. Opvallend is ook de frequentievermindering van lijn 17 op ma/vr tussen de spitsuren (van 7½ naar 10).

Opvallend bij de metro is dat buiten de spitsuren, wanneer er om de 7½ minuut wordt gereden er op de overige tijden ook op zondag en alle avonduren om de 10 minuten wordt gereden.

Bij de bus is de dienstregeling vrijwel gelijk aan de normale dienstregeling uit de zomerdienst. Alleen de lijnen 32 en 33 gaan er in de spitsuren op vooruit (van 7½ naar 6) en op de meeste lijnen is overdag de frequentie wat hoger. Voorts gaat lijn 41 in de ochtendspits, middag en middagspits om de 10 minuten rijden.

Chipkaart

Inmiddels zijn alle GVB-ers en de meeste jaarabonnementhouders voorzien van een chipkaart die ze bij de metro kunnen gebruiken en voor de rest als zichtkaart moeten gebruiken. Eind dit jaar komen daar nog de grootverbruikers bij en in het voorjaar van 2007 zal een proef worden genomen met chipkaartlezers in een aantal tram- en buslijnen waarna nog voor het einde van 2007 alle trams en bussen voorzien moeten zijn van chipkaartlezers. Pas dan zal worden overgegaan tot het algemeen invoeren van de chipkaart en de afschaffing van strippenkaart en sterabonnement mits hiervoor door de Minister van Verkeer en Waterstaat toestemming wordt verleend.

Overigens kost de invoering van de chipkaart het GVB meer dan begroot. De overschrijding kan tot 2009 oplopen tot € 2,4 miljoen Euro. Los daarvan ontvangt het GVB nog extra geld dat door de rijksoverheid beschikbaar wordt gesteld en ook is het nog afwachten wat de extra bijdrage van het ROA zal zijn. Over deze beide toezeggingen is nog geen duidelijkheid en zou het tekort alsnog positief kunnen beïnvloeden.

Metro-lead

De inkorting van de metro op 2 en 3 september jl. in verband met de aanpassingen op Station Bijlmer begonnen al met een late aankondiging in de stations en metrotreinen alsmede de omroep in de stations (pas vanaf donderdag 31 aug.). Nog vreemder was de inzet van de pendelbuslijn op beide dagen. Dit keer was het de Firma Oostenrijk die zorgde voor de pendeldienst op lijn 54 tussen Gein en Van der Madeweg. Met slechts 6 bussen in een volstrekt onregelmatige dienst en buschauffeurs die de weg niet wisten en via allerlei vreemde routes reden moesten de passagiers er maar uit zien te komen. Ook kon men op Gein en Van der Madeweg de bussen van beide zijden zien komen aanrijden en zelfs werd er her en der midden op de weg gedraaid (o.a. gezien bij Reigersbos en Holendrecht). Van enige regelmaat in frequentie was geen sprake die varieerde van vijf tot 20 of zelfs 25 minuten. Veder reden deze ex-Utrechtse en ex-Maastrichtse stadsbussen (waaronder drie ex-Utrechtse gelines) zonder enige lijn- en richtingaanduiding en was voorop de tekst "wij rijden in opdracht van het GVB" de enige mededeling waaraan de passagiers uiteraard geen bood-

schap hadden. Voorts stonden bij de metrostations Van der Madeweg en Duivendrecht ingehuurde jochies met een GVB-vest die in van alles waren geïnteresseerd maar zeker niet in het verwijzen van de passagiers. Lijn 53 reed op beide dagen met dw's bestaande uit drie metrostellen en lijn 50 met dw's bestaande uit vier gekoppelde CAF-stellen waarbij het laatste overdreven was. Met drie stellen rijden was voldoende.

Gratis OV voor ouderen

Nu de verkiezingen naderen staat in de meeste verkiezingsprogramma's van de politieke partijen dat men gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers wil invoeren (vanaf 9.00 uur 's morgens en in de weekeinden). Inmiddels tekent zich in de Tweede Kamer een meerderheid af die reeds dit najaar al wil starten met een proef in enkele regio's om het openbaar vervoer voor 65-plussers geheel gratis te maken of voor een hele lage prijs. Het voorstel zal daartoe worden ingediend door de PvdA. Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat voelt er echter niets voor en zegt dat het geen taak is voor de rijksoverheid maar thuishoort bij de lagere overheden (Provincies en kaderwetgebieden).

Toch zou men weer eens over de grens moeten kijken waar het gratis Openbaar Vervoer voor 60-plussers al jarenlang werkelijkheid is. Bij onze zuiderburen kan men in geheel België als 60-plusser voor niets gebruik maken van tram en bus en metro in de drie deelstaten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel).

C(r)ommunicatie

Door de spoorwerkzaamheden op de NZVBW vond men het bij het GVB nodig om het tramverkeer deels om te leiden. Een deel alleen in de avonduren en de lijnen 13 en 16 zelfs de gehele dag. Helaas werd deze omleiding niet gemeld in de wekelijkse GVB-advertentie in De Echo, wel kon men deze terugvinden op de website van het GVB en de trams deden in ieder geval de westzijde van het CS aan. Tot.....de CenTraalpost (tegenwoordig Communicatie Centrum Vervoer) ingreep en de lijnen 13 en 16 verlegde naar de oostzijde van het Stationsplein. Nergens werd dit aan de reiziger duidelijk gemaakt. Aan de westzijde van het plein stonden de passagiers van de lijnen 13 en 17 gewoon te wachten op deze lijnen. Geen verwijzing in de abri's, geen medewerkers van het GVB en ook uit de luidsprekers kwam geen enkel bericht. En door de schuttingen van de metro is ook aan de westzijde niet te zien dat er trams van deze lijnen aan de oostzijde van het plein staan.

Ook ROVER was dit opgevallen en dit heeft er inmiddels toe geleid dat op het CS en op de haltes op de NZVBW nu medewerkers staan om de passagiers te verwijzen. Voorts is aan de westzijde van het Stationsplein een tekstkar geplaatst die de reizigers voor de lijnen 13 en 17 naar de oostzijde verwijst. Interne communicatie bij het GVB loopt nog altijd moeizaam en.....de reiziger is de dupe. Maar gelukkig heeft het GVB snel gereageerd op de noodkreet van de OV-gebruiker.

Noord/Zuid-lijn

Eind augustus werden bij de RAI voor de tunnel onder de A10 Zuid tussen de RAI en de huidige metrobaan de wanden geheid voor de tunnel van de Noord/Zuid-lijn. Dit heien werd gedurende het gehele weekeinde uitgevoerd omdat op dat moment de A10 Zuid toch buiten gebruik was in verband met de algehele reconstructie van de weg. Dat dit heien tot overlast zou leiden was van te voren reeds duidelijk maar dat het zoveel herrie zou veroorzaken dat zelfs bewoners in de Pijp er in de nachtelijke uren er last van hadden was wellicht niet voorzien. Inmiddels hebben voorlichters van de Noord/Zuid-lijn verklaard dat de extreme geluidsoverlast

vooral werd veroorzaakt door de metalen buizen die de grond in moesten en die omdat ze hol zijn voor extra overlast zorgen. Voorts zou de zuidelijke wind zorgen voor het voortstuwen van de geluidsoverlast. Het eerste lijkt ons inderdaad een oorzaak te zijn, maar van die zuidelijke wind was toch echt weinig te merken.

Het projectbureau Noord/Zuid-lijn had overigens nog een steekje laten vallen. Bewoners uit de directe omgeving hadden tijdig een brief moeten krijgen dat men gedurende het weekeinde eventueel zijn intrek had kunnen nemen in een hotel om aan de overlast te ontkomen. Deze brief viel bij de meeste bewoners echter pas op zaterdag in de bus en toen was het meeste kwaad al geschied. Ook was het diverse bewoners opgevallen dat er overdag vaak minder werd geheid dan in de nachtelijke uren.

Het projectbureau Noord/Zuid-lijn doet ook wel eens leuke dingen. In het weekeinde van 12 en 13 augustus was een deel van de Ferdinand Bolstraat omgetoverd tot een tijdelijk strand. Men had hiervoor 300 kubieke meter zand laten aanrukken. Voorts waren er terrasjes en werden er verse broodjes geserveerd. De kosten voor dit alles 26.000 Euro werden betaald door het projectbureau Noord/Zuid-lijn en het stadsdeel Oud-Zuid.

Infrastructuur

De spoorvernieuwing op de kruising Martelaarsgracht/PH-kade vindt plaats in de periode van 21 augustus t/m 6 oktober 2006. Voorts vindt vanaf 28 augustus spoorvernieuwing plaats in de Ruijsdaelstraat bij de Hobbemakade, waarbij de sporen op de kruising worden vernieuwd en gelijktijdig rioleringswerkzaamheden en kabelwerkzaamheden worden uitgevoerd. De spoorwerkzaamheden in de Wijtenbachstraat en in de Jan Evertsenstraat bij de Adm. Helffrichstraat werden voltooid.

Op 4 september jl. is aan de westzijde van het Stationsplein spoor 1 (spoor van lijn 13) in verband met de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn tot eind 2007 buiten dienst gesteld. Dit om te komen tot ruimte voor een voetgangersstrook naast de bouwlocatie. Tijdens deze periode worden de halte enabri's verwijderd en de rails opgevuld. De lijnen 1,2,5,13 en 17 beschikken dan tijdelijk over drie sporen waarbij meer dan normaal sprake zal zijn van een flexibele spoortoewijzing door het EBS-systeem.

De werkzaamheden op het Koningsplein en Singel en op de Europaboulevard bij de A10 konden worden afgesloten.

Haltes

Van 21 augustus t/m 20 oktober 2006 vinden rioleringswerkzaamheden plaats in de Oostzaanstraat waarbij de halte Koogstraat/Zaanhof van lijn 22 tijdelijk wordt verplaatst naar de kruising met de Hembrugstraat.

Defect

Op 14 augustus raakte in de middagspits op spoor 2 in het metrostation Centraal Station de combinatie 21 + 22 defect. Hierdoor kon slechts één spoor worden gebruikt en liep het metroverkeer volkomen vast. Om 17.15 uur kon de combinatie na provisorisch herstel inrukken naar het opstel terrein Spaklerweg. Gedurende de stremming ontstond een wachtrij richting CS van Station Van der Madeweg tot het CS. Inmiddels werden enkele dw's ingekort tot Station Weesperplein en eindigde lijn 51 tijdelijk bij de Spaklerweg. Opvallend was dat er in het geheel niets werd omgeroepen.

Materieel tram

Gelede wagens

Vanuit Moerdijk gaat er nu elke week een gelede wagen naar NedTrain in Tilburg waar de wagens worden ontastbest

en gesloopt. Afgevoerd en gesloopt zijn inmiddels de 706,717 en 718, De 700 stond op 7 september 2006 op de trailer voor transport van Moerdijk naar Tilburg zodat op Moerdijk nog de 695, 711, 720, 721, 722 en 724 resteren.

Blokkendozen

De 814 staat met zijn brandschade in de HWR aan de kant. Er moet nog een beslissing worden genomen over het herstel van de schade.

De blokkendozen worden als volgende wagens eveneens voorzien van LED-verlichting. Het betreft hier alle kleine lampen aan voor- en achterzijde. Het betreft hier zowel de rode, gele als witte lampjes die door LED's worden vervangen. Als eerste wagen verscheen de 793 met deze verlichting.

De laatste groep wagens die in Lek overzomerde kwam afgelopen week weer in dienst.

Lagevloerwagens

Als volgende wagens gingen de 833 en 835 in grote revisie; de 832 kwam op 26 augustus weer in dienst.

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2001, 2010, 2012, 2014, 2018, 2023, 2024, 2037, 2047, 2051, 2108, 2133, 2202.

Gerenvoerd zijn: 2002-2007, 2009, 2011, 2013, 2016, 2020, 2022, 2026-2028, 2038, 2044, 2057, 2073, 2091, 2131, 2132, 2138-2147, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

Naar Duitsland gaat binnenkort ook de 2151 die afgelopen zomer bij een aanrijding met een vrachtwagen schade opliep aan de 2^e bak (deurzijde). Deze schade wordt hersteld bij Siemens. De 2131 kwam na herstel van zijn zware aanrijdingschade (met vrachtauto) weer in dienst op lijn 26.

Remiseverdeling

Hav : 817/841; 901/920; 2001/2095; 2201/2204.

Lek : 780/816; 2096/2130,2140/2151.

Zeeburg : 2131/2139.

Metro/sneltram

Na zijn metamorfose in de HWR kwam de 75 op 17 augustus 2006 weer in dienst in de nieuwe kleuren wit en blauw. De 74 was het volgende stel dat naar de HWR ging voor zijn metamorfose in het wit en blauw.

Van de metrostellen staan de 15 en 31 al enige tijd buiten dienst, terwijl van de CAF-stellen de 79 al enige tijd in de Lijnwerkplaats Verrijn Stuartweg aan de kant staat.

(Bron o.a.: <http://www.amsterdamsetram.nl/wagenpark.htm>)

Samenwerkende OVMusea Amsterdam

91 jaar nadat de 43 haar eerste meters reed voor de Nederlandse Buurtspoor-weg Maatschappij (NBM) is de tram bijna klaar voor een leven als museum-tram. Vorig jaar reed NBM 43 haar eerste proefritten waarna enkele zaken werden aangepast. 27 augustus jl. werd een nieuwe proefrit gereden. Deze keer verliep de proefrit vlekkeloos. Niets lijkt de officiële ingebruikname als museum-tram eind september in de weg te staan.

ROTTERDAM

Opnieuw onrust onder RET-personeel

Op 4 september werden trams en bussen in Rotterdam van 12.40 tot 13.50 uur stilgezet voor een korte werkonderbreking. Dit gebeurde nadat bekend was geworden dat de sectie Bussen van de RET wil samengaan in de nieuwe organisatie 'Randstadbus'. Door het College van Rotterdam werd besloten in principe per 1 januari 2007 een nieuw gemeenschappelijk busbedrijf op te richten, waarvan de RET 49 procent en Connexion 51 procent aandeelhouder wordt. Uit een haalbaarheidsonderzoek blijkt dat deze joint venture de beste toekomstmogelijkheden biedt voor het huidige busbe-

drijf van de RET. Tegelijkertijd betekent het een kwaliteitsimpuls voor het randstedelijk openbaar vervoer. Het RET-personeel krijgt op deze manier bovendien verreweg de meeste zekerheden tot 2012 en de beste kansen voor de toekomst na 2012. Het nieuwe bedrijf, met de voorlopige werknaam 'Randstadbus' moet een nieuw en gezond bedrijf worden met 1000 medewerkers en ruim 450 bussen. Het gaat rijden in de regio Rotterdam, Voorne Putten en Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee.

Het personeel is boos over de al maanden slepende onderhandelingen voor een nieuwe CAO, een conflict over het vervroegd pensioen, de verzelfstandiging van gemeentedienst tot NV en de onduidelijkheid over de arbeidsvoorwaarden na het opgaan van het busbedrijf in een joint venture met Connexion. Het personeel heeft nu gedreigd met het voor onbepaalde tijd neerleggen van het werk bij metro, tram en bus. Directeur Peters zegt er veel voor over te hebben om een staking te voorkomen, maar wil daar pas in het overleg met de bonden mee naar buiten komen.

Problemen Citadis-rijtuigen

In augustus werden bij de Citadis-rijtuigen haarscheurtjes ontdekt in de onderstellen. Regelmatig stonden er al vele Citadis-rijtuigen buiten dienst met defecten en door het ontbreken van onderdelen. In de nieuwe situatie staan er sinds de op 28 augustus gestarte winterdienst gemiddeld zo'n 30 tot 35 rijtuigen buiten dienst. Dit had tot gevolg dat opnieuw een aantal wagens van de 800-serie in dienst moest worden gesteld. De levering van 16 rijtuigen naar Galati in Roemenië werd hiervoor tijdelijk uitgesteld. (zie Materieel).

De RET en medewerkers van Alstom proberen de problemen zoveel als mogelijk op te lossen. De directie van de RET is met Alstom in gesprek om zo snel mogelijk alle Citadissen te voorzien van nieuwe, zwaardere onderstellen.

Uitbreiding chip-test

In augustus is de RET begonnen met het testen van de OV-chipkaart op de tram en de bus. De proef wordt gehouden op tramlijn 4 en de buslijnen 35 en 49. Tijdens de testperiode is het alleen voor testpersonen mogelijk de chipkaart daadwerkelijk te gebruiken. Als alles goed verloopt hoopt men dat eind van dit jaar alle trams en bussen geschikt zijn voor het gebruik van de OV-chipkaart. Bij een soortgelijke test bij de metro kwamen kortgeleden nogal wat tekortkomingen aan het licht. De problemen op de metrostations hoopt men aan het eind van het jaar verholpen te hebben.

Blindenlijn

Dit najaar starten werkzaamheden om op alle RET metrostations geleidelijnen voor blinden en slechtzienden aan te leggen. Ook alle nieuwe tramhaltes krijgen de lijnen. Binnenkort zullen de eerste van de vijftig metrostations deze geleidelijnen krijgen. In totaal komt er een lengte van 14,5 kilometer aan lijnen. De lijnen komen in alle hallen en op de perrons. Met de komst van de toegangspoortjes op alle metrostations en de invoering van de OV-chipknip, is het voor blinden lastiger geworden om hun weg te vinden op de stations. De Federatie Slechtzienden- en Blindenbeslag (FSB), die zeer tevreden is over de aanleg van de geleidelijnen, heeft adviezen uitgebracht over de tekeningen.

Nieuw Verkoop- en Informatiepunt Centraal Station

Op 29 augustus werd het nieuwe Verkoop- en Informatiepunt Centraal Station door directeur Pedro Peters officieel in gebruik gesteld. In verband met de realisatie van het nieuwe Centraal Station wordt het oude en vertrouwde verkooppunt binnenkort gesloopt. Het gebouw, geheel uitgevoerd in OV-chipkaart reclame-uitingen en goed herkenbaar door de prominente LED-verlichting op het dak, zal vier jaar in ge-

bruik blijven. Daarna komt er een definitief servicepunt in de nieuwe stationshal.

Nieuwe trams

In samenspraak met de Stadsregio Rotterdam heeft de RET deze zomer een programma van eisen (PvE) opgesteld met betrekking tot de aanschaf van 53 nieuwe tramrijtuigen, die de huidige 700-serie moeten gaan vervangen en moeten gaan rijden op het 'klassieke' RET-net. In dit PvE wordt beschreven aan welke eisen de nieuwe trams moeten voldoen. De RET wil graag een lagevloertram, maar omdat de meeste lagevloertrams die nu in Europa operationeel zijn, relatief veel kinderziektes hebben (waaronder die van de Combino's in Amsterdam en de Citadis in Rotterdam), vindt de RET ook een 70% lage vloer acceptabel voor het 'klassieke' tramnet. Deze trams hebben dikwijls meer bewezen techniek en daarnaast geeft dit een grotere keuzemogelijkheid. De toegankelijkheid van de nieuwe trams is ook belangrijk op het 'klassieke' net. In de toekomst worden de haltes in het 'klassieke' net ook verhoogd, maar dit duurt nog lange tijd en op een aantal plaatsen is een verhoging van de halte niet realiseerbaar. Daarom moeten de nieuwe trams een elektrisch uitschuifbare treeplank voor rolstoelgebruikers krijgen. De lengte van de nieuwe tram moet ca. 30 meter en de breedte 2.40 meter bedragen.

In augustus werden vijf bedrijven geselecteerd voor de internationale aanbesteding van de opdracht voor de levering van 53 nieuwe trams. Het bestek is inmiddels naar deze bedrijven verstuurd en uiterlijk half oktober moeten de aanbiedingen binnen zijn. De aanbieder is gevraagd om een 'bewezen concept' en éénrichtingstrams te bieden.

Stichting RoMeO

Het tramstel 565+1042 dat begin augustus werd ingezet als vervanger van de defecte 523+1001, werd in de loop van augustus vervangen door de 515+1001. Tijdens het laatste weekeinde van lijn 10 werd tijdens de Wereldhavendagen op zaterdag 2 september ook het tramstel 192 + open aanhangrijtuig 284 ingezet. Op zondag 3 september reed de 192 als losse wagen omdat het weer de inzet van het open aanhangrijtuig 284 verhinderde. Deze oude wagens bereiden alleen de route door het centrum en Kralingen.

Na de buitendienststelling van de bussen serie 400, werd RoMeO-bus 484 vervangen door de 446.

Infrastructuur en exploitatie

Op 28 augustus ging de nieuwe winterdienst in. Deze is ongeveer gelijk aan de vorige winterdienst. Bij de metro zijn er meer ritten in de avond vanaf 20.00 uur. Vanaf 10 december 2006 gaat de nieuwe jaardienstregeling in (zie jaarplan 2007/2008 in ons vorige nummer).

Halteverplaatsing Kruisplein: In verband met voorbereidende werkzaamheden voor de parkeergarage onder het Kruisplein werd met ingang van 4 september vanaf aanvang dienst de halte Kruisplein (richting CS) voor de lijnen 4,5,8,20 en 25 tot nader order verplaatst naar de Mauritsweg voor het Kruisplein. De halte voor de lijnen 21 en 23 (richting CS) werd tot nader order verplaatst naar de West-Kruiskade voor het Kruisplein.

Na het gereedkomen van de werkzaamheden op de Straatweg en de Bergse Dorpsstraat rijdt lijn 4 weer naar eindpunt Molenlaan. De Kleiweg is nu weer voor enige tijd verstoken van een tramlijn, maar vanaf 10 december 2006 gaat lijn 8 hier rijden.

Tijdens de Bavaria City Racing voor Formule-1 raceauto's op zondag 20 augustus waren er de volgende omleidingen: Lijn 4 Marconiplein eigen route tot Heemraadsplein en vervolgens Mathenesserlaan, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, Henegouwerlaan, Statentunnel/weg, Stationssingel,

Centraal Station NZ, Provenierssingel, Schiekade, Bergweg, eigen route naar de Molenlaan v.v. Lijn 5 bereed vanuit Schiebroek allen het traject via de Schiekade, Provenierssingel, Centraal Station NZ, Stationssingel, Bentincklaan en Diergaarde Blijdorp v.v. Het traject Schiekade –Willemsplein werd opgeheven. Lijn 7 vanaf Woudestein eigen route tot de Jonker Fransstraat en vervolgens linksaf Goudsesingel, Oostplein, Oostzeedijk, Honigerdijk en De Esch v.v. Lijn 8 vanaf Spangen eigen route tot de Parksluizen en vervolgens G.J. de Jonghweg, Claes de Vrieselaan, Middellandstraat, Henegouwerlaan, Statentunnel/weg, Stationssingel, Centraal Station NZ, Provenierssingel en eigen route naar het Oostplein. Lijn 21 bereed alleen het traject Woudhoek-Marconiplein v.v. Lijnen 20 en 25 vanaf de Erasmusbrug via het Vasteland, Westzeedijk en Droogleever Fortuynplein v.v. Lijn 23 vanaf de Erasmusbrug via Vasteland, Scheepstimmermanslaan, v. Vollenhovenstraat, Westplein, Westersstraat, Willemskade, Willemsplein, route lijn 5 tot de West-Kruiskade en eigen route naar Vlaardingen Holy v.v. Alle omleidingen golden vanaf aanvang dienst tot einde dienst.

In verband met de Road Races op zondag 10 september werd de Coolsingel voor alle verkeer gesloten. Bij de tram leidde dit tot de volgende omleidingen: Lijn 7 vanaf zaterdag 9 september 18.00 tot ca. 20.00 uur op 10 september vanaf het Weena, rechtsaf Centraal station, Delftseplein, Poortstraat en Weena en eigen route naar Woudestein. Lijn 8 op 10/9 aanvang dienst tot ca. 20.00 uur vanaf de Westzeedijk via Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein v.v., lijn 21 en 23 op 9/9 vanaf 18.00 uur tot einde dienst via Coolsingel, Van Oldenbarneveltstraat, Mauritsweg en West-Kruiskade v.v. Lijn 21 op 10/9 tot ca. 20.00 uur via Weena, Hofplein, Pompenburg, Goudsesingel en Oostplein v.v. Lijn 23 op 10/9 tot ca. 20.00 uur vanaf de Erasmusbrug naar eindpunt lijn 5 en vervolgens via route lijn 5 naar de West-Kruiskade v.v. Lijnen 20 en 25 op 9/9 vanaf 18.00 uur tot einde dienst tot CS en vervolgens Delftseplein, Poortstraat, rechtsaf Weena, linksaf Kruisplein, Mauritsweg, Van Oldenbarneveltstraat en Coolsingel. Op 10/9 vanaf de Erasmusbrug naar Droogleever Fortuynplein, Westzeedijk, Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, CS, Delftseplein, Poortstraat, rechtsaf Weena, linksaf Kruisplein en via dezelfde route terug naar de Erasmusbrug

In verband met spoor- en bovenleidingwerkzaamheden aan het Noordelijke spoor op de Van Oldenbarneveltplaats tussen de Coolsingel en Mauritsweg is er op dit spoor geen tramverkeer mogelijk vanaf 11 september aanvang dienst tot 22 oktober einde dienst. Vanaf Spangen rijdt lijn 8 eigen route tot de Westzeedijk voor het Vasteland en vervolgens linksaf Eendrachtsweg, Mauritsweg, Kruisplein, eigen route. De lijnen 20 en 25 rijden vanaf de Coolsingel via Hofplein, Weena, CS, Delftseplein, Poortstraat, Weena, Hofplein en Coolsingel en eigen route naar Zuid. Lijn 7 rijdt normaal. Aansluitend volgen er vanaf 23 oktober aanvang dienst tot vrijdag 10 november einde dienst dezelfde werkzaamheden op het Zuidelijke spoor. Lijn 7 rijdt dan in het centrum de omgekeerde lus via het CS en lijn 8 rijdt de voorgaande omleiding in tegengestelde richting. De lijnen 20 en 25 rijden dan weer normaal.

Materieel

Metro: Begin augustus keerde materiaalwagen 7101, de "Pipowagen" terug naar remise 's-Gravenweg, na revisie in de C.W. aan de Kleiweg. De wagen werd gemoderniseerd en voorzien van een nieuwe kleurstelling. De afbeelding van "Pipo de Clown" op de zijkant van de wagen bleef gehandhaafd.

Tram: De eerste Citadis-rijtuigen werden van reclame voorzien. De 2007 en 2039 kregen reclame onder de ramen. Mr. 2001 kreeg totaalreclame van supermarkt Jumbo (kleur

geel). De volgende 800-en zijn nu voor de dienst beschikbaar: 801, 802, 805, 807, 812, 814-818, 820, 822, 823, 828, 830, 832, 834-836, 838-844, 847 en 848. Totaal 28 stuks. Op de Kleiweg staan nu nog de voor Roemenië bestemde rijtuigen 803, 804, 824, 837, 845, 846 en 849. Volgens onbevestigde berichten zouden vijf inmiddels betaalde 800-en binnenkort naar Roemenië vertrekken. Buiten dienst in de remise Hilledijk de 806, 808-810, 813, 821, 825-827, 829, 831, 833 en 850. In remise Hillegersberg nog aanwezig de 811 (proefrijtuig voor politie en controlebeambten) en 819 (RoMeO).

Nieuws per datum:

07/09: 12.50 uur, Mr. 2023 van lijn 21 had door een verkeerde wisselstand een zware aanrijding met autobus 640 van lijn 51 op de Churchillweg bij de keerdriehoek Prinses Beatrixlaan in Schiedam. De tram derailleerde hierbij. Tot 14.45 uur reden de lijnen 21 en 23 in Rotterdam tot het Marconiplein. Op het traject Holy Vlaardingen en de Woudhoek in Schiedam werd gependeld. Nadat de tram was herspoord en de bus was weggetakeld, was de dienst om 15.15 uur weer normaal.

DEN HAAG

Inkorting lijn 3

In verband met de aanleg van RandstadRail in het stadsdeel Loosduinen werd tramlijn 3 vanaf maandag 28 augustus 2006 ingekort tot het De Savornin Lohmanplein. Deze situatie blijft volgens de huidige planning van kracht tot de komst van RandstadRail op dit trajectdeel. Op het tramloze gedeelte rijden pendelbussen onder de werktitel buslijn 3P. In de praktijk filmen de bussen "3 Tramdienst". Het verlaten traject werd meteen grondig aangepakt. In de Pisuissetraat werden markeringen naast de rails geplaatst. Een paar dagen later waren de rails verwijderd en op een stapel gelegd. Dit deel van het traject was ooit aangelegd naar voorbeeld van een in Hongarije vaak beproefde methode. Dit hield in dat de rails werden gelegd in kant en klare betonnen goten, omgeven met een rubberen substantie. Dit alles met het doel om sporen relatief eenvoudig te kunnen vervangen. Met de verwijdering van de sporen lijkt deze proef geen gevolg te krijgen. Bij het Beethovenplantsoen is een soort kerkhof gecreëerd van allerhande verkeersmeubilair zoals halteborden, verkeersborden en palen. Het traject tussen het Beethovenplantsoen en de Laan van Meerdervoort is afgesloten voor alle verkeer behoudens een sluis bij de Mozartlaan, die door buslijn 3P bereden wordt. De bovenleiding werd de eerste dagen na de buitendienststelling vrijwel overal verwijderd. Het traject in Loosduinen was een van de laatste uitbreidingen van het tramnet waar de bovenleiding opgehangen werd aan de destijds voor Den Haag zo kenmerkende masten.

Op het moment van schrijven is er weinig meer in deze wijk wat aan tramlijn 3 doet denken. De straten zijn opgebroken en tijdelijk veranderd in grote zandbakken. De bereikbaarheid in deze wijk is er op dit moment voor de veel oudere bewoners niet beter op geworden. Gelukkig is dit maar tijdelijk en heeft Loosduinen in december weer zijn tram terug. Dit zal echter geen GTL meer zijn want dit tramtype kan hier niet meer komen omdat er geen keerlus is gepland. Museumtrams zijn evenmin toegelaten op het nieuwe traject ondanks dat veel museumtrams twee-richtingwegens zijn.

Remise Zichtenburg

De nieuwbouw van de werkplaats bij de remise Zichtenburg krijgt steeds meer gestalte. Hoewel de werkplaats nog niet af is zijn er zo nu en dan al trams op de werkplaatsputten te

zien. De nieuwe werkplaats krijgt geen bovenleiding omdat de elektronica zich op het dak bevindt bij de nieuwe RandstadRail-voertuigen.

Eind augustus arriveerden bij remise Zichtenburg twee nieuwe railvoertuigen. De voertuigen zijn wit geschilderd en zijn afkomstig van de firma Windhoff. Aan een zijde is een Scharfenberg koppeling bevestigd en aan de zijkant van het voertuig ligt een trekstang voor een GTL. De spoorwielen kunnen ingetrokken worden en de voertuigen kunnen tevens over straat rijden. Ze kunnen vanuit een cabine of met een afstandbediening bestuurd worden en zullen vooral ingezet gaan worden voor het rangeren van trams op het remiseterrein op met name de gedeeltes zonder bovenleiding.

Er wordt onderzocht of het mogelijk is nog een remise te bouwen op de Werf. Deze remise zou moeten komen op het terrein waar op dit moment nog een gebouw van ex-supermarktketen Konmar staat. Deze remise komt dan in de plaats van remise Lijsterbesstraat.

Het ligt ook in de bedoeling dat de afdeling Infra, nu nog gevestigd aan de Maanweg, in de toekomst overgeplaatst zal worden naar De Werf.

Plan voor beter Openbaar Vervoer

De gemeente Den Haag wil bijna een miljard euro om het openbaar vervoer een flinke oppepper te geven. Het gebruik van tram en bus zou daardoor de komende vijftien jaar met veertig procent stijgen. Dit alles staat in de studie 'Openbaar Vervoer naar een hoger plan' dat verkeerswethouder van Woensel heeft laten opstellen. Het miljard is nodig om de tramlijnen 1, 9 en 11 om te bouwen naar RandstadRaillijnen. De trams zijn sneller, betrouwbaarder en luxer dan de huidige trams. De trams moeten om de 7,5 minuut gaan rijden, en nog frequenter in de spits. Er zijn enkele ongelijkvloerse kruisingen voorzien (Neherkade, Houtrustbrug) en de Oosterheemlijn moet worden doorgetrokken naar Bleiswijk. Of dit allemaal financieel haalbaar is moet nog blijken. Toch is er een kans dat een flink deel van deze plannen ooit gerealiseerd zal worden.

Materieel tram

Half augustus 2006 werd de 3127 alsnog ontdaan van zijn Rabobank totaalreclame. De tram stond daarna enige dagen in de Centrale Werkplaats. De 3127 gaat de geschiedenis in als de laatste blauwe GTL II. Na een kort verblijf in de werkplaats werd de tram rood-beige geplakt. Begin september werd de tram in deze nieuwe kleuren in de lijndienst gesignaleerd.

Na lange tijd werd eind augustus het midlife-project weer hervat. De 3016 ging als eerste van de drie resterende GTL's de werkplaats in. De 3016 moet nog een midlife behandeling krijgen aan de B- en C-bak.

Na de 3016 zullen de 3052 en 3082 volgen. Als dat achter de rug is hebben alle 3000-en een midlife-beurt gehad. Op de Haagse trams vindt op dit moment een kleine opleving plaats voor wat betreft de totaalreclame. Er zijn op dit moment zeven van deze reclametrans in Den Haag.

3009 – Beauty and the Beast

3055 – Media markt

3063 – Dominicaanse Republiek

3066 – Jumbo Supermarkten

3101 – G-star

3119 – Postbank

3125 – Rabobank

Vanuit remise Scheveningen zijn eind augustus 3 TW6000 trams per Unimog naar het achterterrein verplaatst. Het gaat hier om de 6037, 6057 en 6058. In de remise zelf was meer ruimte nodig omdat op tramlijn 9 tijdelijk extra trams werden ingezet vanwege grootscheepse werkzaamheden bij de Koningskade.

Museumnieuws

Op 5 augustus 2006 werd het onderstel van de 826 naar de werkplaats overgebracht. Half augustus keerde de 819 naar het museum terug na geschilderd te zijn in de werkplaats.

Op dinsdagavond 22 augustus 2006 ontspoorde op de kruising Turfmarkt met de Schedeldoekshaven de 769 met het achterste draaistel. Het achterste draaistel was het spoor bijster geraakt bij het driehoeken op deze plek en stond dwars over het trottoir. De aanhangwagen werd door de noodploeg herspoord. Het stel 810+769 maakte een instructierit. De PCC 1022 is in de Lijsterbesstraat van zijn asbest ontdaan en op 28 augustus 2006 door de 1302 weer overgebracht naar het HOVM.

Op maandag 4 september ontspoorde de NZH A327 nabij het Zuidwoldepad. Na het hersporen werd de wagen op het Castricumplein gezet. In de avond is de A327 op eigen kracht terug gereden naar remise Scheveningen.

Wist u dat ...

- tramlijn 19 in de wijk Ypenburg steeds meer complete bovenleidingsmasten heeft?
- er dus alleen maar draden gespannen moeten worden?
- het nieuwe traject over de Apeldoornselaan ook door GTL's bereden mag worden?
- dit op 11 september gebeurde tijdens een stremming elders op lijn 6?
- halte Ternoot geen RandstadRail halte is maar wel een RandstadRail haltesdisplay heeft?
- tramlijn 1 mogelijk een koninklijke lijn wordt en mogelijk de naam Oranjelijn krijgt?
- dit vorm moet krijgen omdat zowel Den Haag als Delft koninklijke banden hebben?

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

Algemeen

Op 19 augustus werden 's avonds twee vierwagentreinen (acht metrostellen) van emplacement Leidschendam naar station Nootdorp overgebracht. Op 20 augustus werden met metrobestuurders van de RET de eerste instructieritten gereden tussen de stations Nootdorp en Rotterdam Hofplein. Er werd de gehele zondag tot laat in de avond gereden met vier tweewagentreinen.

In verband met de vertraging bij RandstadRail vindt vanaf 10 september het vervangend vervoer op het traject Nootdorp – Rotterdam Hofplein alvast per spoor plaats. Dit verkort de reistijd met het vervangend vervoer op dit traject, waarmee het ongemak voor reizigers wordt beperkt. Omdat het mogelijk was de nodige veiligheidstesten op het traject Nootdorp-Hofplein eerder uit te voeren, kon nu al vóór de start van RandstadRail over dit traject gereden worden met metrovoertuigen. De rijtuigen zullen kop maken in Nootdorp. Dat betekent dat de metro's tussen Nootdorp en Pijnacker-Zuid over de beide sporen heen en weer rijden. Pas na Pijnacker-Zuid rijden de metro's over de juiste sporen. Zowel in Nootdorp als in Pijnacker geeft dit verwarring bij de passagiers.

Het nieuwe station Melanchtonweg werd in gebruik genomen ter vervanging van het station Kleiweg. Op termijn zal het station Wilgenplas gaan verdwijnen. Op de bestaande perrons zijn tijdelijke verhogingen aangebracht.

Door het railvervoer tussen Hofplein en Nootdorp is met ingang van 10 september buslijn 6 van Rotterdam naar Zoetermeer opgeheven. Buslijn 7 van Rotterdam Centraal naar Den Haag werd sterk gewijzigd. Deze lijn 7 rijdt op werkdagen van 7.00 tot 18.00 uur van Nootdorp naar Leidschendam – Voorburg, Voorburg 't Loo en de Laan van Nieuw

Oost-Indië in Den Haag. Er rijdt een nieuwe buslijn 8 tussen Nootdorp en Den Haag Centraal. Reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam kunnen tussen Zoetermeer en Pijnacker gebruik maken van buslijn 121. Vanaf station Pijnacker kunnen reizigers gebruik maken van het railvervoer. Het tariefstelsel voor het vervangend vervoer blijft ongewijzigd.

De Projectorganisatie RandstadRail heeft op vrijdag 1 september 2006 een nieuwe integrale planning voor RandstadRail gepresenteerd aan het Stadsgebied Haaglanden en de stadsregio Rotterdam.

De projectorganisatie schat in dat met de kennis van nu RandstadRail **eind oktober** kan starten. In de wandelgangen klinkt het weekend van 28 en 29 oktober. De exacte datum wordt bij de start van het proefrijden bekend gemaakt. Dat is 3 weken voor ingebruikname van Randstad-Rail.

In Zoetermeer vinden nog werkzaamheden plaats aan de sporen van de Krakeling. Bij de stations Meerzicht, Buytenweg en De Leyens liggen de definitieve sporen nog niet. De sporen worden verhoogd en de bestaande perrons blijven bestaan. Bij de overige stations liggen de sporen er, maar wordt er nog gewerkt aan de liften en de bestrating van de perrons. Bij Centrum West ligt het kopspoor dat gaat dienen als eindstation van lijn 3.

Op 2 september konden de Zoetermeeders kennismaken met een RandstadRailvoertuig. De 4003 stond tussen 11 en 15 uur bij het station Stadhuis in Zoetermeer. Medewerkers van HTM gaven volop en enthousiast uitleg over het voertuig. De 4003 kwam op eigen kracht vanuit Oosterheem naar Stadhuis. Na 15.00 reed het voertuig weer op eigen kracht terug over 'verkeerd' spoor.

Dagelijks wordt er proefgereden tussen Seghwaert en de Javalaan met 4 voertuigen. De 4003, 4007, 4013 en 4015 zijn gehuisvest in Oosterheem. De 4009 bevindt zich in Leidschenveen (opstelspoor naast station Leidschenveen) en de 4019 in Leidschendam bij Nedtrain. Tussen rotonde Houstkade en Laan van NOI worden met deze twee voertuigen testen uitgevoerd. De overige voertuigen bevinden zich in Zichtenburg. Met meestal de 4017 en de 4020 wordt gereden tussen Zichtenburg en de Monstersestraat om bestuurders op te leiden.

Proefritten op de Netkous

In de nacht van zaterdag 12 op zondag 13 augustus 2006 werd op een deel van het Netkousviaduct proef gereden. Door de 4017 werden beide sporen tot aan het eerste deel van de toekomstige halte Beatrixkwartier op de Prinses Beatrixlaan bereden. Het andere spoor werd bereikt via het overloopwissel op de Prinsegracht. In de nacht van 15 op 16 augustus 2006 werd het spoor op de Netkous opnieuw bereden, maar toen slechts enkele wagenlengten op het spoor richting CS.

Aan het einde van woensdagmiddag 23 augustus 2006 reed de 4009 vanuit Zichtenburg naar de Netkous. Het lag in de bedoeling om door te rijden richting Leidschenveen maar dit vond echter geen doorgang. In de loop van de avond keerde de 4009 vanaf de Netkous via verkeerd spoor terug tot aan het overloopwissel op de Prinsegracht (de trams van de lijnen 2, 3 en 6 werden tijdelijk opgehouden) en reed vanaf het overloopwissel weer terug naar Zichtenburg. De volgende dag ging de 4009 alsnog via de Netkous richting station Laan van NOI. Vanaf 25 augustus 2006 werd de 4009 gebruikt voor de testritten. De 4008 keerde op 27 augustus terug door de Netkous naar Zichtenburg.

Materieel

De 4006 is in de nacht van 23 op 24 augustus 2006 op eigen kracht vanuit de werkplaats naar Zichtenburg overgebracht. De route ging via het spoor van tramlijn 12 naar de Loosduinseweg. Wegens het afwijkende profiel werd de route van lijn 12 over verkeerd spoor bereden.

Vorige maand plaatsten wij de volgende tekst: *In Zichtenburg worden de RandstadRail voertuigen voorzien van een Combo-installatie. Als eerste kreeg de 4007 een dergelijke installatie. Begin augustus waren er voor het eerst testoproepen van de 4005 via de scanner te beluisteren.* Dit was niet helemaal juist en wij citeren delen van de juiste tekst (met dank aan www.haagstramnieuws.org):

Medio juli werd de 4007 als proefwagons voorzien van het Combo mobilfoonsysteem. Dit systeem is nog niet in deze tram ingebouwd maar als een tijdelijke testconstructie geplaatst. Eind augustus 2006 werd vanuit de 4009 een testoproep via Combo gedaan. Op dat moment waren er dan al in diverse voertuigen het Combo systeem ingebouwd (o.a. 4013 en 4019).

Begin augustus 2006 leverde van der Vlist op De Werf per vrachtwagen twee draaistellen af welke even later onder de opgebokte 4005 werden geplaatst. De 4005 had daarvoor enkele weken buiten dienst gestaan vanwege platte kanten aan de wielbanden. De wielbanden zijn in de werkplaats afgedraaid. Op woensdag 30 augustus 2006 werden een aantal draaistellen (met afgedraaide wielbanden) voor de opgebokte 4011 gebracht.

Op zondag 27 augustus 2006 vond er een uitwisseling plaats van een vijftal trams tussen remise Zichtenburg en vier trams in Oosterheem en één in Leidschenveen. In de ochtenduren vertrokken achtereenvolgens de 4019, 4013, 4003, 4015 en 4007 vanuit Zichtenburg richting Zoetermeer. Bij station Laan van NOI werden de laatste vier trams tot een 4-wagenstel geformeerd met de bestemming Oosterheem. De 4015 en 4007 gingen 'dood' mee om geen problemen met de stroomvoorziening te veroorzaken. De 4019 werd in de loop van de dag vanuit Leidschenveen op het emplacement van de Nedtrain werkplaats te Den Haag gezet. In Oosterheem werden na aankomst van het transport de 4011, 4004, 4002, 4001 eveneens tot een 4-wagenstel geformeerd (4002 en 4001 gingen 'dood' mee) en vertrokken vervolgens naar station Laan van NOI. Daar werden de trams weer ontkoppeld. De losse 4011 en 4004 reden naar de op de Netkous al gereed staande 4008. De 4002 bleef vanwege een defect aan de 4001 gekoppeld en gingen als koppelstel naar Zichtenburg. Aan het einde van de middag vertrokken de trams tussen de normale dienstwagens in vanaf de Netkous richting Zichtenburg.

Begin september 2006 bevonden de tot dan toe 25 afgeleverde trams zich op de volgende locaties:

Remise Zichtenburg: 4001, 4002, 4004-4006, 4008, 4010-4012, 4014, 4016-4018, 4020-4025.

Leidschenveen: 4009, 4019.

Oosterheem: 4003, 4007, 4013, 4015.

Aankomst nieuw materieel

Tot nu toe zijn er 25 RandstadRail voertuigen voor de Zoetermeer-tak. In totaal komen er 54. Hierna de mutaties sinds onze vorige editie:

	Aankomst	Bijzonderheid
4022	16-08-2006	ZBG
4023	23-08-2006	ZBG
4024	30-08-2006	ZBG
4025	01-09-2006	ZBG

Wist u dat...

.... er bij de trams wordt gesproken van haltes, maar bij de metro's van stations. Bij het Haagse deel van RandstadRail spreekt men in de stad van haltes en vanaf station Laan van NOI van stations.

RIJN-GOUWELIJN

Efficiënt busvervoer is een goed alternatief voor de Rijn-gouwelijs West (RGL), vindt Katwijk. Het Katwijkse college ziet liever extra investeringen in wegen dan in de sneltram om de fileproblemen in de nabije toekomst op te vangen, stelt het college in een reactie op de regionale verkeersplannen.

Volgens Katwijk zal de geplande sneltram maar 'marginaal' bijdragen aan het soepel afwikkelen van het vele extra verkeer op de as Katwijk-Leiden door de daar geplande bouw van 20.000 woningen en vele tienduizenden vierkante meters kantoren. In totaal moeten er in de regio 33.000 tot 36.000 woningen bij komen voor de eigen inwoners en 180.000 vierkante meter aan kantoren. Daarnaast moeten er ook nog bedrijventerreinen bij komen.

BUSNIEUWS NEDERLAND

AMSTERDAM GVBA

Onderzoeksbureau Dekra heeft vastgesteld dat het buspark in matige tot redelijke staat verkeert en dat er geen acuut onveilige situatie is; wel moeten geconstateerde gebreken snel worden verholpen. Bij steekproefsgewijze controle van 35 bussen bleken er tekortkomingen te bestaan aan verlichting en banden en aan minder essentiële delen van de remsystemen; zo ook aan delen van de wielophanging en ruitwischerinstallaties.

Directeur Vervoer Bolier geeft zijn bedrijf een zesje en is direct begonnen met het nalopen van het gehele wagenpark. Het onderhoudsproces wordt tegen het licht gehouden, er komt een storingsregistratie en een speciaal team zal regelmatig banden en verlichting nazien.

Nadat in de zomermaanden de oude geledes op zes na aan de kant waren gezet zijn er nu weer 19 in actieve dienst, te weten: 473, 475, 478, 479, 481-484, 545-555 (NU.NL/dat)

ARNHEM Connexxion

Bussen 2436, 2643, 2680, 2881 en 2883 verdwenen in juli/augustus. In verband met door de inbouw van Infoxx tijdelijk niet beschikbare bussen kwamen eind augustus 1205, 2227, 2261, 2262, 2264 en 7818 naar Arnhem. Het trolleytraject naar Schuytgraaf gaat voorlopig niet door. De per 3 september gewijzigde lijn 6 pakt het vervoer van deze wijk op. (en)

CONNEXION

Gezamenlijk met MAN werd een Lion's City gepresenteerd, die voldoet aan de EEV (Enhanced Environmentalfriendly Vehicle) normen, en die beschouwd kan worden als de schoonste bus van dit moment. Hij is voorzien van een DO836LOH Common Rail-diesel, die schone uitlaatgassen produceert zonder toevoeging van Adblue. De bus is nog niet in het Connexion park opgenomen (MAN/Conn)

DEN BOSCH BBA

De in Tilburg kennelijk niet meer benodigde/gewenste CSAII 297 is in blauwe kleur in de Bossche stadsdienst verschenen (en)

GRONINGEN ARRIVA

Op 4 september is een net van iQliners gaan rijden voor het vervoer van studenten naar de Universiteit Groningen. In eerste instantie worden verbindingen verzorgd van/naar Assen, Drachten en Roden/Leek. De Qliner Groningen-Assen is verbeterd door het aantal ritten op werkdagen op te voe-

ren tot vier per uur, zoals sinds juni in de spits al gebeurde (mobility linq)

HERMES

De cabriobussen 9968 en 9969 hebben op 26 augustus na ruim 20 jaar en elk een kleine 1,2 miljoen kilometer voor het laatste gereden. Zij verzorgden toeristische ritten in Zuid-Limburg. Naast de al vaak ter sprake gekomen Phileassen 1201-1210 zet Hermes op het stadsvervoer Eindhoven de volgende bussen in:

SB220 LPG	29 51 1996	1242
SB225 Berkhof	50 25 1995	4996, 4997
SB225 Berkhof	50 25 1996	1323,1324
SB250 Jonkheer	29 63 2002/03	1700-1732
Ambassador 200	39 41 2003	1733/55/72
SB220 Berkhof	31 1992	2060-2067
DOB B96	32 62 1998	2240-2246
SB250 Berkhof	30 89 1999	2250-2252,2254-2257
SBG220 Berkh.	53 82 1993	7121,7124-7127
SBG220 DOB	61 65 1992	7770-75,93,94
DOB B93	40 120 1998	9019,9021,9022
DOB B93	34 117 1998	9037,9039

Dit jaar kwamen dus nog van NOViO de witte geledes 9019, 9037 en 9037, die waarschijnlijk door de 9020 gevolgd zullen worden. Afgevoerd werden 2008-2012, 2059 en 3121 (museumbus Overloon). De 2253 is enige tijd weg geweest en staat nu buiten dienst. De SB225 waren uit onbekende redenen niet opgenomen in ons overzicht in no 569. Zij rijden op de spitslijnen 16 en 98 en hebben ook gereden voor Van de Munckhof en Van Gogh (en)

RANDSTADBUS

B en W van Rotterdam hebben ingestemd met de vorming van een nieuw busbedrijf door RET en Connexxion, dat de voorlopige naam "Randstadbus" heeft gekregen. Op 31 oktober zal het college, na raadpleging van de gemeenteraad, de definitieve beslissing hierover nemen. In de nieuwe onderneming zal Connexxion een aandeel van 51% hebben en de RET – per 1.1.2007 zelfstandig – een van 49%. Komt de onderneming tot stand, dan is de SRR (Stadsregio) bereid de bestaande concessie Stad Rotterdam (45) tot 2012 te verlengen. Het werkterrein van Randstadbus zal in eerste instantie Stad en Regio Rotterdam, Voorne-Putten, Hoekse Waard en Goeree-Overflakkee omvatten, concessiegebieden 45, 48, 47 en 49. Men wil het vervoer verzorgen met 450 bussen en 1000 medewerkers. (NU.NL/mobility linq/en)

ROTTERDAM RET

Vooralsnog zijn geen bussen in Airport Shuttle uitvoering verschenen. Dit product maakt deel uit van het nieuwe aanbod per 10 december 2006. (en)

BUITENLANDS STADSVVERVOER

ALGERIJE.

Algiers. De SNTF, de Algerijnse staatsspoorwegen bestelde bij Stadler 64 vierdelige elektrische treinstellen van het type FLIRT. Deze zijn bestemd voor het voorstadsverkeer. Per treinstel zijn 136 zit- en ± 1000 staanplaatsen voorzien. Gezien de grote reizigersstromen kunnen maximaal vier van deze stellingen gekoppeld ingezet worden. Het nieuwe materieel wordt geleverd in 2008-2010.

AUSTRALIË.

Adelaide. Een lezer, die ons regelmatig over dit bedrijf bericht, laat weten dat de nieuwe trams t/m nummer 107 zijn afgeleverd. Op de nieuwe trams werden de kleine wagen-

nummers vervangen door grotere met per rijtuigzijde een A of B toevoeging. Binnenkort wordt begonnen met de verlenging Victoria Square – North Terrace. Volgens een eerder bericht (HOV/RN 559) komt deze verlenging tot het station in 2007 in dienst. Een verdere verlenging wordt al gepland. Vanaf North Terrace gaat de lijn via de Morphett Street en Grote Street in een lus weer naar het Victoria Square.

BELGIË.

Brussel. Van een lezer en het vervoerbedrijf MIVB ontvangen wij informatie over de aanpassingen per 4.9.2006. De belangrijkste is de verlenging van tramlijn 94 met ± 2 kilometer over een volledig eigen baan vanaf Wiener via de Vorstlaan naar het nieuwe eindpunt Hermann Debroux. De vervoerswaarde van deze verlenging ligt in een veel betere verbinding van de vele kantoren aan de Vorstlaan en Terhulpesteenweg met de metro bij Hermann Debroux. Dat ging gepaard met kleine aanpassingen van de buslijnen 34, 41, 42 en 96, waarbij de lijnen 41 en 42 ingekort werden met het traject dat door de tram is overgenomen.

Lijn 94 steekt de zeer drukke weg over onder het viaduct naar een stukje enkelspoor via een wissel. Al op de tweede dag (5 september) ontspoorde daar een tram bij het terugrijden. Een enorme verkeerschaos was het gevolg. De tram heeft bij Hermann-Debroux geen uitwijkmogelijkheid en alle achterop komende trams van lijn 94 kwamen gestremd te staan. Een deel keerde terug naar het ouden eindpunt Wiener om daar te keren. Vanaf maart 2007 rijdt lijn 93 naar Hermann-Debroux.

Metrolijn 2 werd met één station verlengd van Clemenceau naar Delacroix. Het is de laatste stap voor de ontsluiting van de kleine ring in september 2008. Dan komt het laatste gedeelte Delacroix – Weststation in dienst. Buslijn 20 werd ingekort tot het nieuwe metrostation Delacroix. Tramlijn 56 werd verlengd langs de Marius Renardlaan. Deze verlenging betreft slechts drie haltes die vrij dicht na elkaar zijn aangebracht. De lijn eindigt in het park.

Buslijn 46 kreeg een kortere, dus snellere, route tussen Anderlecht en het winkelcentrum Westland Shopping Center. Op deze lijn worden geleidelijk aan de nieuwe A330 bussen ingezet. Een nieuwe buslijn 75 rijdt tussen de wijk Goede Lucht en het metrostation COOVI en bedient verschillende wijken in Anderlecht, het Westland Shopping Center, het Bracops ziekenhuis en de wijk Het Rad. Buslijn 98 werd ingekort tot COOVI (een scholencomplex) en rijdt dus geen ritten meer tot/vanaf Erasmus. Tot slot melden wij nog dat buslijn 53 via de Bruynstraat werd verlengd tot het Militair Hospitaal en bus 84 nu ook 's avonds en op zondag het gehele traject berijdt. Voor alle inlichtingen en dienstregelingen: www.mivb.irisnet.be

In de komende jaren (2007 – 2008) wordt het lijnennet grondig aangepast. Dit hangt bij de tram samen met de levering van de nieuwe trams serie 3000 en 4000 en het gereedkomen van nieuwe infrastructuur. De zevendelige 4000-serie werd speciaal aangeschaft voor lijn 3. Daarmee ontstaat een goede Noord-Zuidverbinding langs alle treinstations.

Zoals het er nu naar uitziet vervallen de (tram)lijncijfers 18, 52, 85, 86 en 90. De routes van deze lijnen keren veelal terug als nieuwe lijnen. Onderstaand een overzicht van het toekomstige lijnennet metro en tram met de opmerking dat vóór de realisatie in 2008 nog wel iets kan veranderen. Onder voorbehoud dus.

Metrolijnen:

lijn: route:
 1 Weststation – Kunst/Wet – Montgomery – Stokkel
 2 Simonis – Noord – Kunst/Wet – Zuid – Simonis
 5 Erasmus – Weststation – Montgomery – Hermann Debroux

6 Simonis – Kunst/Wet – Zuid – Simonis - Koning Boudewijn

Tramlijnen:

lijn: route:
 3 Noord - Zuid – Albert – Churchill
 10 Simonis – AZ VUB (nieuwe lijn, onder voorbehoud)
 16 Heizel – Van Haelen (nieuw)
 16/ Lemonier – Van Haelen (nieuw)
 19 De Wand – Groot Bijgaarden
 23 Heizel – Vanderkindere (nieuw)
 24 Schaarbeek – Vanderkindere (nieuw)
 25 Rogier – Boondaal (nieuw)
 39 Montgomery – Ban Eik
 44 Montgomery – Tervuren
 51 Esplanade – Stalle
 55 Rogier – Bordet
 55/ Churchill – Bordet (avonddienst)
 56 Rogier – Schaarbeek
 81 Montgomery – Marius Renard
 81/ Zuid – Montgomery
 81/3 Noord – Marius Renard (avonddienst)
 82 Berchem – Zuid – Drogenbos
 82/ Berchem – Zuid
 82/3 Noord – Drogenbos (avonddienst)
 83 Zuid – Weststation (tijdelijke lijn)
 92 Schaarbeek – Fort Jaco
 93 Louiza – Wiener – Hermann Debroux
 93/94 Houba de Strooper – Hermann Debroux (avonddienst)
 94 Houba de Strooper – Legrand
 97 Louiza – Stalle (nieuw)

DUITSLAND oost.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Lijnennet per 28.5.2006:

lijn:	route:
S1	Oranienburg-Frohnau-Potsdamer Platz-Zehlendorf-Wannsee
S2	Bernau-Buch-Lichtenrade-Blankenfelde
S25	Hennigsdorf-Gesundbrunnen-Potsdamer Platz-Priesterweg-Lichterfelde Süd-Teltow Stadt
S3	Erkner-Friedrichshagen-Ostkreuz-Ostbahnhof
S41	Ringlijn
S42	Ringlijn
S45	Hermannstrasse-Schönefeld Flughafen
S46	Westend-Südkreuz-Königs Wusterhausen
S47	Südkreuz-Schöneweide-Spindlersfeld
S5	Strausberg Nord-Strausberg-Hoppegarten-Mahlsdorf-Warschauer Strasse-Charlottenburg-Westkreuz (-Potsdam Hbf)
S7	Ahrensfelde-Lichtenberg-Potsdam Hbf
S75	Wartenberg-Warschauer Strasse-Spandau
S8	Birkenwerder-Blankenburg-Pankow-Grünau
S85	Waidmannslust-Schöneweide-Grünau
S9	Schönefeld Flughafen-Warschauer Strasse-Spandau

Per lijn staat de maximale route aangegeven met de tussenstations die als begin-/eindpunt dienen van tussendiensten al dan niet op bepaalde dagdelen. Zo rijdt lijn S5 niet alle diensten van/naar Strausberg Nord en rijden alleen de nachtdiensten vr/za en za/zo tot Potsdam Hbf.

Onder de projectnaam lijn "S21" is er een plan voor de aanleg van een lijn Wedding/Westhafen – Hauptbahnhof, ook wel aangegeven als Nordring-Hauptbahnhof-Potsdamer Platz-Südring. Hiervoor moeten twee nieuwe trajecten worden aangelegd van in totaal ± 4 kilometer. Een spoedig begin van deze werken valt niet te verwachten.

Dresden. Tien T4DMS Tatra motorrijtuigen (224.004, 005, 007, 049, 053, 054, 056, 057, 114, 118) vertrokken op 9.7.2006 naar Almaty in Kazachstan.

Gera. Mooi, die met gras ingezaaide trambanen. Maar in droge tijden moet dat groene spul wel met water worden besproeid. Bij een bedrijf in Berlijn werd op het onderstel van het Dresdner aanhangrijtuig 274.065 een sproeiwagen gebouwd die het nummer 152 kreeg. Slijpmotorwagen 104 dient als trekkracht voor de 152 die een tank heeft met 10.000 liter water. Het wachten is nu op iemand die het idee krijgt de 152 te gebruiken als partywagen.....10.000 liter bier....

Halle. Eind oktober 2006 komt het nieuwe traject Franckplatz – Hauptbahnhof in dienst en wordt gelijktijdig het lijnennet gewijzigd. Voor de dagelijkse dienstuitvoering beschikt de HAVAG over 38 gemoderniseerde T4D-C motorrijtuigen en 19 B4D-C aanhangrijtuigen die geformeerd zijn tot 19 zogenaamde Großzüge (mr+mr+ahr).

Leipzig. De Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) heeft het jaar 2005 succesvol afgesloten. Mede door de kandidatuur voor de Olympische Spelen en het WK-Voetbal 2006 kon ± € 100 miljoen worden geïnvesteerd in infrastructuur en nieuw materieel. Ondanks de vele spoorwerken en de daarmee gepaard gaande omleidingen steeg het aantal passagiers tot 123,3 miljoen. De LVB exploiteert 14 tramlijnen met een lengte van 217 kilometer en is daarmee het tweede trambedrijf van Duitsland. Het autobusbedrijf omvat 62 lijnen met een lengte van 1204 kilometer. Daarvoor beschikt men over 401 motor- en aanhangrijtuigen en 103 autobussen. Wat is er geworden van het in 2003 in eigen huis gebouwde prototype NFTW4 motorrijtuig 001? Dit in feite met een gedeeltelijke lagevloer omgebouwde T4D rijtuig werd opgenomen in het werkwagenpark en kreeg het nummer 5050. Men gebruikt het als rangeer- en transportwagen o.a. voor proefritten met gemoderniseerde aanhangrijtuigen.

Naumburg. Men is bezig met de restauratie van aanhangrijtuig 1 waarbij het weer wordt terugverbouwd tot tweerichting rijtuig. In 2007 wil men van april t/m oktober een dagelijkse halfuur dienst gaan uitvoeren.

Plauen. Met een uitbreiding van de remise Wiesenstrasse worden gelijktijdig de sporen van lijn 2 naar het eindpunt Unterer Bahnhof verwijderd. Begin 2007 wordt het sterk gedaalde vervoer op dit traject overgenomen door een bus. Eveneens begin 2007 worden alle tramlijnen in de avonden opgeheven en vervangen door een busnet waarvoor vijf nieuwe bussen worden aangeschaft.

Schöneiche. Gemeenten en regionale overheden kwamen overeen het trambedrijf ook na 2010 overeind te willen houden. Daarmee ligt de weg vrij voor een subsidie van de deelstaat Brandenburg voor het vernieuwen van de infrastructuur.

Strausberg. De goederenlijn Strausberg – Hegermühle is sinds augustus 2006 niet meer berijdbaar door de aanleg van een kruisende weg. Al jaren is er sprake van dat deze lijn wordt opgebroken. Men zoekt een nieuwe eigenaar voor de motorrijtuigen 05 en 13 (werkwagen). Kopen of lenen met als voorwaarde dat de wagens behouden blijven.

DUITSLAND west.

Bremen. Uit een optie werden bij Bombardier 10 Flexity Classic lagevloertrams besteld van het type GT8N-1. Ze worden geleverd in de periode maart – november 2008 en krijgen de nummers 3121-3130. Er rest nu nog een optie voor 13 trams van dit type.

Regelmatig berichten wij over de plannen om het tramnet uit te breiden. Voor het laatst in HOV/RN 558 (juni 2005). Er is sindsdien weinig veranderd. In aanleg is een gewijzigde route voor lijn 3 via Überseestadt (1,9 km.). Dit nieuwe traject komt in het najaar van 2006 in dienst. Zowel bij de Hansator als bij de Doventor zijn hiervoor wisselverbindingen aangelegd met het bestaande net. Eén van de sporen in de Auf der Muggenburg is als vierrail spoor aangelegd in verband

met het medegebruik door DB Railion voor het goederenvervoer naar de haven. Besloten is ook tot de aanleg van een 5,6 kilometer lange verlenging van lijn 4 vanaf Borgfeld naar Falkenberg (Lilienthal). Naar verwachting worden in 2007 de inspraak- en oteigeningsprocedures voltooid en kan in 2008 met de aanleg worden begonnen. Eind 2010 is dan de opening. De uitvoering van de andere projecten is afhankelijk van het beschikbaar komen van subsidies. Het geplande Regional Stadtbahnnet met meersysteem trams was al teruggebracht tot één lijn: een lijn 11 van Oberneuland via het centrum naar Delmenhorst. Op verzoek van de deelstaat Niedersachsen is dit plan van tafel gehaald. Opvallend is de voorgenomen hervatting van de personen dienst op de 10,4 kilometer lange spoorlijn Farge – Vegesacker van de Farge – Vegesacker Eisenbahn (FVE). In 2006 worden aan deze lijn zeven halten ingericht en komt de lijn in 2007 weer in dienst. Voorlopig met dieselmaterieel maar uiteindelijk moeten er elektrische treinen gaan rijden tussen Farge en Bremen Hauptbahnhof en verder tot Verden. Dat zal rond 2011 zijn.

Düsseldorf. Correctie op een eerder bericht: motorrijtuig 3301 (type NF8U) werd op 18.5.2006 afgeleverd. De presentatie vond op 19.5.2006 plaats in de remise Steinberg en op 20.5.2006 ging de nog niet complete tram terug naar de fabriek. De nieuwe generatie lagevloertrams kan worden ingezet op tunnellijnen met lage perrons zoals de geplande Wehrhahnlijn. In mei 2006 nam de gemeenteraad een aantal (financiële) besluiten waardoor dit afgeslankte project kan worden aanbesteed. Het gaat hierbij in hoofdzaak om de aanleg van een 3,4 kilometer lange tunnel tussen Am Wehrhahn en Bilk. In de toekomst gaan hier dan met een aangepaste route de lijnen 703, 712 en 713 rijden als lijn U71, U72 en U73.

Frankfurt am Main. Een nieuw gemeentebestuur heeft het plan om lijn U4 vanaf Bockenheimer Warte tot Ginnheim te verlengen van tafel geveegd. Tramlijn 16 blijft dus gehandhaafd. Hoe nu Riedberg (ten noorden van Heddernheim) een railverbinding moet krijgen is het volgende punt. Deze was aanvankelijk als een verdere verlenging van lijn U4 vanaf Ginnheim gedacht. Men overweegt nu de Riedberglijn in Heddernheim te laten aftakken van de lijnen U1/U2/U3 maar het traject tussen Heddernheim en Südbahnhof is al vrij druk zodat ook een aparte lijn naar Riedberg met overstappen in Heddernheim een optie is.

Hamburg. De geplande verlenging van lijn U4 mag blijkbaar wat kosten. De stations Überseequartier en Lohsepark worden architectonische hoogstandjes. Het eerste roept overeenkomsten op met de onderwaterwereld in de vorm van een aquarium, het eindstation Lohsepark krijgt een containerachtige kubistische constructie over de perrons met een van het jaargetijde afhankelijke kleurige belichting.

Dan een bericht van opmerkelijke eenvoud in deze hightech tijd. In verband met spoorwerken werd van 10 t/m 24.7.2006 het traject Ahrensburg West – Gross Hansdorf (lijn U1) buiten dienst gesteld. In Ahrensburg West kon maar één spoor worden gebruikt waarbij op het enkelsporige traject tussen Buchenkamp en Ahrensburg West in verband met het ontbreken van passende signalering met de "staf" moest worden gereden. We schrijven 2006. Beveiliging door middel van een staf of penning dateert uit de beginjaren van het railvervoer.

Karlsruhe. Door het toegenomen vervoer moesten de rijtijen op de lijnen S1 en S11 worden verruimd. Om vertragingen op deze lange lijnen te voorkomen rijden de meeste trams vanaf Bad Herrenalb (S1) en Ittersbach (S11) tot Neureut. Vanaf Hochstetten rijden de meeste trams tot Ettlingen.

Keulen. Er zijn plannen voor een verlenging van lijn 5 vanaf het huidige eindpunt Ossendorf via Butzweilerhof (industrie-

terrein "Coloneum") – Lindweiler – Esch naar Pesch. Lijn 4 wordt vanaf Bocklemünd verlengd naar Widdersdorf.

In 2005 werden 247,1 miljoen passagiers vervoerd, een toename van 7 miljoen, een record. Ook als je rekening houdt met enkele eenmalige vervoeren, zoals de Katholieke Jongerendagen, steeg het aantal passagiers met 1,2%. Ondanks dit succes moet de komende jaren fors worden bezuinigd. Dit kan alleen door het verhogen van de tarieven en het verminderen van het aantal diensten. Zo verdwijnt in 2007 spitslijn 6 wat deels zal worden gecompenseerd door een aantal toe te voegen diensten op lijn 15.

Al eerder schreven we over het technisch aanpassen van de motorrijtuigen type 4000 waardoor ze gekoppeld kunnen rijden met type 4500. De combinatie 4001+4501 is regelmatig in de personendienst op de lijnen 1,6,12. In mei 2006 ging men nog een stapje verder, of liever gezegd een rijtuig verder. Er werd toen een proefrit gereden met de combinatie 4517+4001+4501. De instroom van nieuw materieel betekent het afscheid van oud spul. Vanaf september 2006 tot begin 2007 worden de Stadtbahn motorrijtuigen 2001-2051 en 2095-2099 buiten dienst gesteld. De 2043 gaat naar het museum. De laatste Duewag achtassers reden op 26.6.2006, waarmee een tijdperk werd afgesloten. Op 22.7.2006 werd nog een afscheidsrit georganiseerd. Het koprijtuig van de 3209 ontloopt de sloper en gaat naar het museum maar wij nemen aan dat er tenminste ook een complete achtasser wordt bewaard.

Ludwigshafen. De gelede Duewag zesassers 126 en 147 werden buiten dienst gesteld. Van dit type zijn alleen de 123-125 nog dienstvaardig. De al langere tijd buiten dienst staande Duewag dubbelgelede achtasser 156 werd weer in dienst gesteld. Waarschijnlijk omdat de 148 en 149 met een verlopen revisiedatum terzijde werden gesteld.

Saarbrücken. De plannen voor lijn 2 (Völklingen – Saarbrücken – Neuscheidt – St.Ingbert) blijven waarschijnlijk plannen. Het lijkt goedkoper om regionale DB treindiensten te verbeteren en op S-Bahn niveau te brengen. Overigens is het lijncijfer 2 in gebruik bij gelegenheids vervoeren naar/van de Messe.

HONGARIJE.

Boedapest. De nieuwe Combino's rijden sinds 1.7.2006 in de personendienst op lijn 4. Op deze datum waren reeds 10 stuks afgeleverd. In aanleg is een nieuwe metrolijn 4 en de bestaande metrolijn 2 wordt gemoderniseerd. Dit laatste gaat gepaard met buiten dienststellingen en vervangend busvervoer. Bij het consortium Budapest Metropolis, waarin Alstom en Ganz Transelektro Traction Electrics, werden 170 metrorijtuigen van het type Metropolis besteld. Deze worden geleverd vanaf 2008:

22 vijfwagenstellen met een lengte van 100 meter ter vervanging van het materieel van lijn 2 en

15 vierwagenstellen met een lengte van 80 meter voor de nieuwe lijn 4.

Men nam een optie voor de levering van nog eens 7 vierwagenstellen.

INDIA.

Delhi. Op 1.4.2006 werd metrolijn 3 verder in westelijke richting verlengd: Dwarka – Dwarka Sector 9 (6½ km.).

INDUSTRIE.

Alstom Transport. De Franse staat verkoopt zijn aandeel van ruim 21% aan het Franse concern Bouygnes nadat Alstom daarvoor zijn scheepsactiviteiten aan Aker Yards had overgedaan. Door deze verkoop van het met staatssteun gesaneerde Alstom is de productie van TGV treinen en Citadis trams zeker gesteld en is een (buitenlandse) overname voorkomen. Na het verlies van € 628 miljoen in

2004/2005 kon het boekjaar 2005/2006 worden afgesloten met € 178 miljoen winst.

Bombardier Transportation. Sinds mei 2006 is het wereldwijde hoofdkantoor gevestigd in Berlijn en wel in het gebouw van de vroegere Königlich-Preußischen Eisenbahndirektion aan de Schöneberger Ufer.

Fahrzeugtechnik Dessau AG (FTD) / Trasmash. Dit bedrijf komt voort uit het in 1995 geprivatiseerde DWA concern (thans onderdeel van Bombardier). Toen werd de Waggonbau Dessau gesloten en juridisch omgevormd tot FTD. Het werd toeleverancier voor Siemens en produceerde de wagenbakken voor het DT8 materieel van Stuttgart en de meersysteem- en lagevloertrams van Karlsruhe. Fahrzeugtechnik Dessau werd op 30.5.2006 overgenomen door het Russische Trasmash, waarvan PRO-Railinvest GmbH in Magdeburg de belangrijkste aandeelhouder is. Trasmash Holding is een grote fabrikant van railvoertuigen en dieselmotoren.

NOORWEGEN.

Oslo. In juni 2006 werd een begin gemaakt met het moderniseren en vernieuwen van de lagevloertrams type SL95. Deze garantiewerkzaamheden duren tot november 2009.

Bij het eindpunt Rikshospitalet verdween de tijdelijke keerdriehoek. Hierdoor kunnen op de lijnen 17 en 18 alleen nog tweerichting trams rijden.

Op 20.8.2006 werd de nieuwe metro ringlijn in gebruik genomen door de lijnen 4 en 6:

lijn 4: Bergkrystallen – Ulleval Stadion
verder als lijn 6

lijn 6: Ulleval Stadion - Sinsen - Husebybakken / Montebello.

Er werd een verkeersplan gepubliceerd waarbij in de komende jaren een slordige € 5 miljoen wordt geïnvesteerd in wegen, stations en railvervoer. Bij dat laatste gaat het meeste geld naar de metro. Er is sprake van een nieuwe metrolijn Sinsen – Økern. Het nieuwe ziekenhuis in Lörenskog zal of een aansluiting op het metronet krijgen of met een meersysteem tramlijn worden verbonden.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl – LLB. Linzer Lokalbahn. Met een speciale rit voor liefhebbers werd op 5.6.2008 afscheid genomen van het laatste nog bij St&H aanwezige ex-KBE dubbele motorrijtuig ET 22.143. Al die aandacht werd deze veteraan wat te veel. Met een defect moest het door de vierasser ET 22.137 (ex KFBE, Keulen) worden teruggesleept naar Eferding. Het rijtuig zal in Lambach worden gesloopt, waarbij mogelijk voor één rijtuigbak nog een koper is.

Graz. Er wordt gewerkt aan de verlengingen van de lijnen 4, 5 en 6. Als eerste komt in december 2006 de verlenging van lijn 5 in dienst. De GVB gaat offerten vragen voor de levering van 45 lagevloertrams. In eerste instantie gaat het om een bestelling van 14 trams + 31 optie.

Linz. Al jaren schrijven wij over het plan om lijn 3 te verlengen naar Leonding – Pasching – Traun – Ausfelden – Nettingsdorf. In 2007 wordt begonnen met de aanleg van een eerste gedeelte vanaf het Hauptbahnhof naar Leonding, Weingartshof (5½ km.). Opening: september 2009. Vanaf het Hauptbahnhof wordt een ± 1 kilometer lang ondergronds traject aangelegd, waarvoor destijds bij de aanleg van de tramtunnel al voorzieningen zijn getroffen. In Untergaumberg (de tram rijdt hier over het tracé van de opgeschoven Linzer Lokalbahn) komt een gemeenschappelijke halte met de Linzer Lokalbahn. In Weingartshof komt bij de Welscher Strasse een voorlopige keerlus. Een verdere verlenging naar Traun is voor 2011 gepland. Voor deze uitbreiding van het tramnet moeten 9 lagevloer trams worden besteld. Hier-

voor is de bestaande remise capaciteit onvoldoende en er komt een nieuwe remise in Weingartshof.

Salzburg-ÖBB. S-Bahn Salzburg. Op 17.6.2006 werd de doorgaande verbinding Golling-Abtenau – Salzburg Hbf – Freilassing – Berchtesgaden (lijn S3) feestelijk in gebruik genomen met ook op 18.6.2006 nog tal van activiteiten zoals ritten met historisch ÖBB en DB materieel. In samenwerking met en in opdracht van DB Regio Oberbayern rijdt de ÖBB deze dienst met driedelige elektrische Talent treinstellen serie 4023. Er kwamen tal van nieuwe halten: Salzburg Sam, Salzburg Gnigl (verplaatst), Salzburg Parsch, Puch Urstein, Oberalm (opening eind 2006), Hallein Burgfried en Kuchl Garnei. Plannen zijn er voor een halte Seekirchen Süd en een verbouwing van het station Seekirchen am Wallersee. Salzburg Taxham werd op 17.6.2006 geopend. Ook op het Duitse traject werd flink geïnvesteerd met het aanpassen van de tussen Freilassing en Berchtesgaden gelegen stations Ainring, Hammerau, Piding, Bad Reichenau, Bad Reichenau Kirchberg, Bayrisch Gmain en Bischofswiesen. In planning zijn nog de halten/stations Salzburg Aighhof (gereed 2010) en Salzburg Mülln (2010). Het grensoverschrijdende vervoer valt onder het Salzburger Verkehrsverbund (SVV) en het daarbij behorende tarief.

Wenen. Correctie op een eerder bericht: het E1 motorrijtuig 4662 werd niet aan Krakow verkocht. Wel gingen in mei 2006 de 4634 en 4663 naar Krakow. Tramlijn 25 werd niet per 29.7.2006 opgeheven (HOV/RN 571) maar enkele dagen eerder. Op 21.7.2006 werd voor het laatst het gedeelte Kagran – Leopoldau bereden en t/m 23.7.2006 werd nog tussen Kagran en Aspern gereden. De datum van ophef is dus 24.7.2006.

Zoals eerder bericht komt de verlenging van metrolijn 1 vanaf Kagran naar Leopoldau op 2.9.2006 in dienst. Dan is inmiddels het nieuwe metromaterieel type V vrijgegeven voor de personendienst. Hiermee worden sinds begin juli 2006 op lijn U1 proefritten gereden.

POLEN.

Katowice. Op 31.3.2006 werden de tramlijnen 8 en 25 opgeheven. Een gedeelte van het traject van lijn 8 werd overgenomen door een nieuwe lijn 31 die met één dienstwagen elke 28 minuten rijdt tussen Bytom, Plac Sikorskiego en Bytom, Politechnika Slaska. Op het opgeheven gedeelte naar Dabrowka Wielka reden al parallel buslijnen. Hier werd de bovenleiding opgebroken. De ophef van lijn 25 naar Bedzin kreeg nog een vervolg door een moord en brand schreeuwende gemeente Bedzin die van zijn tram geen afscheid wilde nemen. Resultaat: op 26.6.2006 keerde lijn 25 weer terug op de gewijzigde route Bedzin, Rondo – Grodziec Kopalnia. Veel stelt het niet voor: met een enkel motorrijtuig worden dagelijks maar enkele ritten uitgevoerd.

Krakow. In mei 2006 kwamen uit Wenen de motorrijtuigen 4634 en 4663. De eerder gemelde aankoop van motorrijtuig 4662 vond niet plaats. Inmiddels zijn nu 24 Weense motorrijtuigen en 22 Weense aanhangrijtuigen in dienst als 101 – 124 en 562 – 570, 572 – 584. Voor de normale dienstuitvoering beschikt men over 396 motor- en 35 aanhangrijtuigen. Hieronder ook 43 motor- en 13 aanhangrijtuigen uit Neurenberg.

PORTUGAL.

Porto. Op 27.5.2006 werd de 1,6 kilometer lange zijlijn naar het vliegveld in gebruik genomen. Hiermee werd de eerste fase voltooid van het sneltramnet, de Metro Porto.

lijnnennet:

lijn: route:

- A Estadio do Dragao – Senhor de Matosinhos
- B Estadio do Dragao – Povia de Varzim
- C Estadio do Dragao – ISMAI

D Hospital Sao Joao – Joao de Deus

E Estadio do Dragao – Aeroporto

Op lijn B worden ook sneldiensten gereden met een beperkt aantal halten.

Het wagenpark bestaat uit 72 door Bomardier geleverde Eurotram motorrijtuigen 001 – 072. Zoals eerder bericht (HOV/RN 571) werden bij dezelfde fabrikant 30 tweerichting lagevloertrams besteld van het type Flexity Swift. Deze worden geleverd in 2008/2009. Deze kunnen met een maximum snelheid van 100 km/u rijden en op lijn B (een voormalige spoorlijn) een korte rijtijd realiseren.

VERENIGDE STATEN (USA).

Cleveland. Door een nieuwe eigenaar van het Columbia Park, in het naburige Olmstead Falls, werd het Trolleyville Museum en zijn museumlijn uit dit park verjaagd. In april en mei 2006 verhuisde het materieel naar verschillende locaties van de RTA, het vervoerbedrijf van Cleveland. Men hoopt in het havengebied van Cleveland een nieuw onderkomen te bouwen waar het materieel weer getoond kan worden.

Denver. Materieeloverzicht:

49 st. Siemens SD100 101 – 149

34 st. SIEMENS SD160 201 – 234

Het zijn zesassige gelede motorrijtuigen die met elkaar koppelbaar zijn. Inmiddels is bij Siemens nog een serie van 34 SD160 trams besteld die vanaf 2007 geleverd worden.

Las Vegas. Bombardier kreeg de opdracht voor de aanleg van een 366 meter lang automatisch people-mover systeem op de internationale luchthaven Mc.Carran. Het levert hiervoor ook 6 CX100 voertuigen. Het systeem tussen twee terminals komt in januari 2011 in dienst.

Salt Lake City. Materieeloverzicht:

23 st. Siemens SD100 1001 – 1023

23 st. Siemens SD160 1024 – 1046

29 st. UTDC, ex San Jose 1041 – 1069

Alleen de Siemens trams kunnen met elkaar gekoppeld worden. Van de uit San Jose overgenomen trams zijn er ± 10 in dienst gesteld; de rest staat nog terzijde.

San Diego. Materieeloverzicht:

aantal/nrs:	bouwjaar:	type:
71 st. 1001-1071	1981/1990	U2, hogevloer 6-asser

52 st. 2001-2052	1993/1995	SD100, hogevloer 6-asser
11 st. 3001-3011	2004/2005	S70, Avanto, lagevloertram

San Jose. Na de verkoop van de 50 gelede hogevloer motorrijtuigen 801 – 850 aan Salt Lake City (29 st.) en Sacramento (21 st.) rijden hier sinds 2002 de 100 zesassige lagevloertrams 901 – 1000 van Kinki/Sharyo. Verder heeft men 4 historische motorrijtuigen: San Jose 1 en 73, Melbourne 531 en Milaan 2001. Deze worden zelden ingezet. Het tramnet bestaat uit 3 lijnen met een lengte van 67½ kilometer:

Groen: Tasmanlijn

Mountainview – Winchester

Blauw: Guadalupelijn

Santa Teresa – Alum Rock

Rood: Almadenlijn

Ohlone/Chynoweth – Almaden

Deze laatste lijn stelt weinig voor. Met een solo rijdende motorwagen wordt het traject naar het station Ohlone/Chynoweth in vier minuten afgelegd.

REISVERSLAG

ROEMENIË.

In mei/juni 2006 maakte uw redacteur buitenlands stadsvervoer een caravanrondreis door Roemenië. Geen specifieke railhobby reis maar het rijk gevuld excursie programma bood de individuele vrijheid om acht van de vijftien trambedrijven langs te gaan. In het excursiepakket zat o.a. een rit met een stoomtrein op de CFF bosspoorlijn in Vișeu de Sus. Onderstaand geef ik u een aantal indrukken.

Roemenië is een land met een overweldigende natuur, vriendelijke mensen en veel bezienswaardigheden. Buiten de grote steden ga je zo'n halve eeuw in de tijd terug met veel man- en vrouwkracht in de landbouw, paardenkarren op de wegen, wassen in de rivier en water uit de put. In de grote steden is duidelijk het verschil zichtbaar tussen arm en (extreem) rijk.

Verkeer en vervoer. Het wegennet is op enkele uitzonderingen na een ramp. Diepe gaten en onverharde wegen dwingen tot een langzaam tempo. Als de andere weghelft iets beter is rijdt men links. Alle verkeersregels worden overtreden op één na: bij een onbewaakte overweg wordt door iedereen gestopt. Nou ja, overweg. Er ligt iets tussen de rails wat het mogelijk maakt het spoor voorzichtig over te komen. Op die rails rijden treinen van oud tot zeer modern, stoppend aan primitieve "Halta's" waar in de regel grote aantallen mensen staan te wachten op de redelijk op tijd rijdende trein. Veel mensen staan in groepjes langs de weg waar op elke plaats door minibusjes wordt gestopt voor het in- en uitlaten van passagiers. Deze nieuwe busjes rijden frequent op lijnen tussen meerdere steden. In de grotere steden is het verkeer chaotisch. Alles krioelt door elkaar en parkeren is vaak ongeregeld. Als het individuele autoverkeer de komende jaren gaat groeien (de vele nieuwe tankstations en auto-dealer bedrijven doen dat vermoeden) zijn draconische maatregelen nodig. Meestal gaat het doorgaande verkeer dwars door het centrum, van ring- of rondwegen is nauwelijks sprake en toen wij vanaf de Zwartezee over een uitstekende autoweg Boekarest bereikten, bleek de oostelijke rondweg een lokale weg door dorpjes die aanstalten maakten uit te groeien tot voorsteden.

Het openbaar vervoer kan hiervoor in de bestaande vorm geen oplossing bieden. De meeste bedrijven rijden letterlijk op hun laatste wielen en banden. Op een uitzondering na is de rol van de tram ondergeschikt. De meeste trolleybusbedrijven bieden een treurig beeld. Zonder tweedehands materieel uit Westeuropa zouden waarschijnlijk al veel tram- en trolleybusbedrijven niet meer bestaan. Oude bussen ramelen in grote getalen rond en alleen hier is er mondjesmaat instroom van nieuw materieel. Bedenkend dat bij veel trambedrijven ook de railinfrastructuur dringend aan vervanging toe is, kan het niet anders dan dat bij aanschaf van nieuw autobusmaterieel de meeste trambedrijven de komende jaren worden opgeheven. Voor busliefhebbers moet Roemenië werken als een magneet. Door het hele land zag ik bussen en trolleybussen rijden afkomstig uit Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk en Nederland. In Pietra Neamt reed het Connexion geel met veelal de Nederlandse eindbestemming nog op de richtingfilm. Zo ook een, vermoedelijk, ex GVBA rode standaardbus als lijn 35 op weg naar het Centraal Station. Even vóór Sibiu (autoweg 1/7) staan tal van buitenlandse bussen en trolleys op het terrein van een handelaar te wachten op een koper.

Vișeu de Sus - CFF. Câile Ferate Forestiere. Naast kolen, gas en olie beschikt Roemenië ook over veel hout. Natuurlijke grondstoffen die men exporteert, maar gas en olie worden ook geïmporteerd om de eigen bronnen niet al te snel uit te putten. Veel hout komt uit de Karpaten in de regio Ma-

ramures. Hier vonden al aan het eind van de 17^e eeuw Duitstalige kolonisten werk als houthakker. Een beroep dat tot de dag van vandaag in hoog aanzien staat en bovengemiddeld betaald wordt. Voor de afvoer van het hout uit de oneindige bossen werd gebruik gemaakt van de vele wild stromende rivieren. Na tientallen kilometers kwamen de boomstammen dan aan bij de houtzagerij.

Zo ook in het Valea Vaser, de Vaservallei. In 1932 werd voor dit houttransport begonnen met de aanleg van een smalspoorweg (760 mm) die kort voor de tweede wereldoorlog met stoomtractie in gebruik werd genomen. Van dit soort bosspoorlijnen zijn er in Europa tientallen geweest maar verdwenen met de opkomst van de vrachtauto. In Roemenië bleven ze het langst in gebruik: in 1967 was nog ongeveer 3000 kilometer bosspoorlijn in bedrijf en in 1989 waren er nog 15 bedrijven met een spoornet van rond de 1000 kilometer. Tot 1986 werden hiervoor nog nieuwe stoomlocomotieven gebouwd.

Vandaag de dag is de CFF in Vișeu de Sus de laatste bosspoorweg in Roemenië. De reden is simpel: autotransport is onmogelijk. De slechte onverharde weg in het Vaserdal heeft een lengte van 7 kilometer; de spoorlijn heeft een lengte van 46,3 kilometer met vanaf Novat Delta (hier ligt een sporendriehoek) een 13 kilometer lange zijlijn tot Izvorul Cailor die vermoedelijk nog tot Betigi (km 6,8) wordt gebruikt. Aan de hoofd- en zijlijn liggen nog drie aftakkingen met lengten tot 3 kilometer. Opgeteld heeft het net een totale lengte van 67,3 kilometer.

Na de revolutie van 1990 (Ceaurescu werd op 21.12.1989 afgezet) verslechterde de economische situatie. De houtindustrie werd geprivatiseerd en probeert te overleven. De bosspoorlijn van Vișeu de Sus wordt nu geëxploiteerd door de RG Holz Company SRL die hiervoor diesellocomotieven inzet. Voor het vervoer van toeristen is de SC Ecotours SRL aangewezen en worden nog stoomlocomotieven ingezet. Toeristen worden vervoerd in gesloten en open rijtuigen van het type zelf in elkaar geknutseld. Hoeveel stoomlocomotieven dienstvaardig zijn is onduidelijk. Het zijn er waarschijnlijk vier. In het depot naast de houtzagerij staat een aantal in alle staten van ontbinding, maar onmisbaar voor het leveren van onderdelen. Als de persontrein in oostelijke richting aan de lange klim begint wordt een sleep houtlorries aangekoppeld. Onderweg wordt gestopt voor het innemen van water uit een langs het spoor gelegen plas bronwater en worden de op een platte wagen meegenomen houtblokken naar de locomotief gesjouwd. Het eindpunt van de persendienst is afhankelijk van het houttransport. Ons gezelschap kwam tot Cozia (km 18,5), soms wordt verder gereden. In Cozia, waar op het omloopspoor hout werd geladen, moest met van alles worden gerangeerd om de terugrit mogelijk te maken. Daarbij werd dankbaar gebruik gemaakt van de zwaartekracht. Na veel heen-en-weer gedoe werd alles op één spoor geplaatst om de hoofdlijn vrij te maken voor nog een derde gebruiker van de bosspoorweg: de grenspolitie. Het Vaserdal loopt nagenoeg evenwijdig aan de grens met Oekraïne. Voor het patrouillewerk gebruikt de grenspolitie een bestelbusje waarvan de wielen en assen zijn vervangen door spoorwielen waarmee ze luid knetterend over het spoor snellen. Je gelooft je ogen niet als je het voorbij ziet komen.

Natuurlijk is het voortbestaan van stoomtractie op deze unieke spoorlijn zorgelijk. Een Zwitserse werkgroep maakt zich sterk de lijn te behouden voor het houttransport en het groeiende toerisme. Zo werden het stationsgebouw en het locdepot onder handen genomen en wordt een aantal personenrijtuigen gerestaureerd. Alle stoomlocomotieven verkeren in slechte staat. Opknappen lijkt onbegonnen werk. In 2005 werd een Orenstein & Koppel locomotief uit een museum in Boekarest gehaald en in het Vaserdal in dienst ge-

steld. Deze wordt voor bijzondere ritten gebruikt. Ook vierf men de in 1954 gebouwde stoomlocomotief Resita 764.421. Een robuuste machine die momenteel in Cluj Napoca wordt gereviseerd. Voor meer info: www.wassertalbahn.ch

Boekarest. Twee dagen verblijf in Boekarest, hoofdstad sinds 1862 met 2 miljoen inwoners, is voor een railhobbyist te kort. Vooral als je ook nog geïnteresseerd bent in de verschillende bouwstijlen en de vele kerken en kloosters. Een bezoek aan het Paleis van het Parlement is vrijwillig verplicht (aan te raden) en tijdens een bustour door de stad valt alleen in enkele zijstraten een glimp van een tram waar te nemen. Het tramnet werd na de wederopbouw na de aardbeving van 1977 en de rigoureuze sloop van een groot deel van de stad door Ceausescu ongeveer gehalveerd en verdween uit het centrum. Toch exploiteert de Regio Autonomă de Transport București (RATB) nog een omvangrijk tramnet langs de randen van het centrum en in de buitenwijken. Anders dan bij de meeste Roemeense trambedrijven wordt het beeld bepaald door trams van het type V3A die plaatselijk zijn gebouwd en sinds 1993 werden gemoderniseerd (type V3A-93) in de eigen werkplaats, bij Electroputere (Craiova) en bij Faur (Boekarest). Deze modernisering is inmiddels voltooid waarbij de laatst onderhanden genomen wagens werden voorzien van een lagevloer gedeelte. Naast deze achtassers heeft men ook 23 Tatra's van het type T4R rijden waarvan een aantal compleet werd verbouwd tot gelede zesassers type V2S-T. De serie 4000 (± 48 stuks) dateert uit 1981-1987. Deze gelede zesassers zijn er ook in een tweerichting uitvoering. De destijds uit Frankfurt am Main overgenomen trams werden al in 2003 afgevoerd. Van de uit München overgenomen drieassers, die hier werden omgebouwd tot vierassers, rijden nog ongeveer 15 stellen op de lijnen 11, 17, 19 en 23. Helaas heb ik deze niet gezien evenals de tot sneltram omgebouwde lijn 41 die ook op mijn verlanglijstje stond. Al met al verkeert het trambedrijf in redelijke staat en zal zeker overleven.

Brasov. Ondanks alle sombere berichten waren tram en trolleybus nog in bedrijf. Brasov heeft slechts één tramlijn, lijn 101, met een lengte van 7 kilometer die buiten het centrum omrijdt. De lijn werd pas in 1987 geopend. Van het oorspronkelijke materieel, type V3A, staat een restant bij de remise weg te kwijnen en werd niet in actieve dienst gezien. Er rijden T4D+B4D tramstellen uit Leipzig en gelede Duewag zesassers uit Frankfurt am Main. Het tramspoor is net zo beroerd als de wegen slecht zijn. Hier en daar worden slechte en verzakte stukken stapvoets bereden. Dat de tram nog niet is opgeheven is slechts een kwestie van tijd. Dat geldt ook voor het verouderde trolleybusbedrijf waar de gelede trolleys uit Innsbruck nog hun best doen het iets te laten lijken. De komst van nieuw autobusmaterieel zal zeker de ophef van tram en trolley betekenen.

Cluj-Napoca. Het elektrische trambedrijf werd op 1.10.1987 geopend en bestaat uit een 13 kilometer lange lijn Mănăştur – Gara CFR – Bulevardul Muneli waarop 3 lijnen rijden (100, 101, spitslijn 102). Naast enkele Timis tramstellen rijden er T4D motorrijtuigen uit Magdeburg en KT4D trams uit Berlijn broederlijk achter elkaar. De trams uit Magdeburg nog in hun oude kleur en met Duitse reclame's. Het beeld in het centrum wordt bepaald door de trolleybus. Trolley's uit begin jaren negentig lijken opgereden. Er rijden ook nieuwe (lagevloer) trolley's. Zoals bij de meeste Roemeense bedrijven staan de depots vol met sloopwagens in alle staten van ontakeling. Begrijpelijk: het gaat soms om dat ene onderdeelje.

Constanta. De grootste havenstad van Roemenië aan de Zwarte zee. Bij een kort oponthoud kon ik bij het station (Gara CFR) lijn 101 fotograferen. Er moet ook nog een lijn 102 zijn die nog verder om het centrum heen rijdt dan lijn 101.

Men heeft 15 uit Berlijn overgenomen KT4D motorrijtuigen rijden (176 – 190) en nog een aantal V3A trams, die redelijk ogen. Opvallend is het grote aantal nieuwe lagevloer autobussen dat hier rijdt. Daardoor konden al tram- en trolleybuslijnen verdwijnen. En zo zal dat wel verder gaan. De ligging van de tramsporen is allerbelabberdst. Hoe lang houdt de tram het hier vol?

Galati. Ten westen van deze haven- en marinestad aan de Donau bevindt zich het grootste staalbedrijf van Roemenië. Dit zorgt voor veel, zij het afnemend, tram- en busvervoer. Al zoekend naar de juiste weg richting veerpont kon ik in het stadsdeel Micro 19 auto + caravan parkeren bij een moderne supermarkt alwaar de lijnen 7 en 39 (doorstreept) hun eindpunt hebben aan het eind van de B-dul Otelarilor. Trams uit Berlijn en Dresden rammelden voorbij. Het bedrijf weet zijn bestaan te rekken door de overname van 16 motorrijtuigen uit Rotterdam (zie HOV/RN 572, bericht Rotterdam).

Oradea. Op de terugreis richting Hongarije maakte ik hier een tussenstop. Dit trambedrijf maakt een goede indruk. Ik zag er veel vrije trambaan, zoals de lijn naar Intreprindera Sinteza, een industriegebied langs de weg naar de Hongaarse grens. Er worden momenteel op meerdere plaatsen sporen vernieuwd. Jammer dat de interlokale lijnen naar het kuuroord Băile 1 Mai en naar Băile Felix nooit tot stand zijn gekomen. Trams van nationaal fabrikaat (Timis, V2A, V3A) zijn vervangen door KT4D motorrijtuigen uit Berlijn en motor- en aanhangrijtuigen uit Magdeburg en Dresden. Voor zover die een tramstel vormen heeft het aanhangrijtuig hetzelfde nummer als het motorrijtuig, verhoogd met 100, bijvoorbeeld 38 + 138.

Ploiesti. Reizend van Boekarest naar Brasov moest ik voor de tram van Ploiesti autoweg 1 (E60) verlaten. Het is soms wel eens worstelen met een ruim 12 meter lange combinatie in smalle straatjes maar hier viel het gelukkig mee. Al snel kwam ik bij het Gara de Vest (Weststation) lijn 102 tegen in een triest stadsdeel met veel stapelbouw. In Ploiesti is veel olie-industrie en de stad werd in de laatste oorlog tijdens bombardementen grotendeels verwoest. Het trambedrijf in de huidige vorm dateert uit 1987 en het trolleybusbedrijf is er sinds 1997. Het tramnet had ooit een omvang van 40 kilometer waarvan nu ± 11 kilometer resteert. Zo werd in 2003 de lijn naar Utzel stilgelegd. Het Timis en V3A materieel uit de beginjaren staat, voor zover nog aanwezig, terzijde en het zijn de KT4D motorrijtuigen uit Potsdam die hier de dienst gaande houden. De opschriften op de rijtuigen verloochenen hun herkomst niet; enkele wagens voeren de tekst "Potsdam grüßt Ploiesti". Behalve de wagennummers hebben de trams ook nog een gemeentelijk nummerbordje. Dit komt ook bij de andere bedrijven voor.

Sibiu. In deze voormalige Oostenrijk-Hongaarse stad met zijn fraaie centrum is van het niet al te grote trambedrijf dat het ooit had, alleen de 11 kilometer lange interlokale lijn naar Râsinari over gebleven. Deze lijn werd in 1948 met dieseltractie in gebruik genomen en in 1951 geëlektrificeerd. Een doorgaande tramdienst tot in het centrum kwam nimmer tot stand. Het beginpunt in Sibiu is bij Cimitir, het grote kerkhof even buiten de stad, waar een aantal (trolley)buslijnen hun eindpunt heeft. Bij de keerdriehoek stond motorrijtuig 724 (ex Genève) te wachten op de volgende rit. Geen personeel te zien en navraag leverde als antwoord op: een uur en neem de bus. Het was even na tien uur 's-morgens en pas later bleek dat de tram niet over een uur zou vertrekken maar pas om 13.00 uur. Er worden dus maar enkele ritten per dag uitgevoerd. En dat is jammer want het geheel vrij liggende spoor loopt door een mooi gebied langs het Astra openluchtmuseum en een motel/camping. In Râsinari eindigt de lijn bij de plaatselijke kruidenier waar zich ook een keerdriehoek bevindt. De parallel rijdende bus

doet voor de toekomst van de tram het ergste vrezen. De lijn verdient het als museumlijn behouden te blijven. Na met de auto heen en terug langs de lijn te hebben gereden, in de vergeefse hoop onderweg iets rijdend aan te treffen, besloot ik een poging te wagen het depot te bezoeken. Vanaf het eindpunt Cimitir ligt daarvoor een ongeveer 500 meter lang dienstspoor aan één zijde van de weg. Zo'n bezoek, dat was mij al eerder gebleken, vereist toestemming van de hoogste autoriteit: de directeur. Na een aanvankelijk onwillige houding was de portier bereid om met het secretariaat te bellen. Onder begeleiding mocht ik het terrein op naar een villa-achtig gebouw, het hoofdkantoor, waar in een Spartaans uitgerust kantoor de secretaresse mij welwillend aanhoorde. De directrice verscheen en na veel intern heen en weer gepraat en gebel zou er iemand komen die mij zou vergezellen. Na wat gezellig gekeuvel met beide dames en het niet verschijnen van de begeleidende functionaris mocht ik dan zelf wel het terrein betreden. Aan materieel geen gebrek. In totaal beschikt men over 4 motor- en 4 aanhangrijtuigen uit Genève. Hiervan lijken 3 motorrijtuigen en 1 aanhangrijtuig dienstvaardig. Deze laatste, de 315, stond er, net geschildd, als nieuw bij. Verder huisvest het depot bussen en trolleybussen met het bekende beeld van veel onttakeld materieel dat als plukwagendienst doet.

Het bovenstaande verslag is niet bedoeld om u een compleet beeld te geven van de genoemde bedrijven. Daarvoor waren mijn bezoeken te kort: meestal op doorreis een bedrijf "even aanraken" en weer verder. Maar vooral: er is zo veel meer interessants te zien in Roemenië. Ik kan iedereen een reis naar dit boeiende land aanraden en wacht u dan niet te lang. De ontwikkeling kan snel gaan. En doet u dan als uw redacteur: neem naast dit hoofdgerecht een voorgerecht (ik bezocht de Pöstlingbergbahn in Linz) en een toetje: in mijn geval een dagje Boedapest. Na een eerder bezoek in 1984 leek het trambedrijf onveranderd, maar de aflevering van de Combino (niet gezien) zal ook hier verandering brengen. Bună călătorie.

SPOORWEGEN BUITENLAND

ZWITSERLAND

De fusie van de spoorwegmaatschappijen in het Appenzellerland werd op 1 juli 2006 voltooid. De Appenzeller Bahn als de grootste neemt de Bergbahn Rheineck Walzenhausen, de Rorschach Heiden Bahn en de Trogenerbahn over. Op het materieel zal de toevoeging verschijnen "eine Linie der **Appenzeller Bahnen**", wat de nieuwe werknaam zal gaan worden. De netlengte van de vier lijnen bedraagt 77 kilometer.

Door de instroom van de nieuwe lagevloer stuurstandrijtuigen ABt 421-425 bij de **Berner Oberland Bahn** en het opheffen van het goederenverkeer, werd niet meer benodigd materieel uitgerangeerd. De rijtuigen AB 221 en de B's 27, 272 en 273 gingen voor de sloop naar Kaiseraugst. Vijf rijtuigen, de B's 243, 244, 246, 248 en 249, een bagagerijtuig en een goederenwagen werden aan de toeristische spoorlijn Baie de Somme in Frankrijk verkocht. Vijf bagagerijtuigen D3 515 en D 531-534 en de gesloten goederenwagens Gbk-v 603-605, 608, Gk-v 609, 610, 612-614 en open goederenwagens Ek 701,702, 704, 706-708, de Lal 832, de ketelwagens Lakimm-v 1061-1063, de dienstwagens X 3 en 4 gingen buiten dienst en worden vermoedelijk gesloopt. Een aantal goederenwagens, Fa-u 812, grintwagen, en de Uahh-v 1025 en 1026, ketelwagens, staan te koop.

De **Oensingen Balsthal Bahn** heeft van de SBB een tweede RBe 540 overgenomen. Deze 540 047-2 krijgt het nummer 206. De motorwagen dient overwegend als reserve bij uitval of revisie van de 205, ex SBB 540 019. Op middellange termijn zal nog een NPZ treinstel volgen.

Een aantal haltes en stations van de **Rhätische Bahn** werd en wordt gemoderniseerd. De verlengde kruisingssporen van Surovas kwamen gereed, zodat bij vertragingen de kruising in Pontresina naar hier kan worden verlegd. Dit kan niet worden gezegd van Igis en Zizers. Deze verloren hun zijsporen en werden halte aan de vrije baan met verhoogde perrons. Een nieuw kruisingsspoor werd tussen beide plaatsen aangelegd. Momenteel wordt gewerkt in Reichenau-Tamins en Untervaz. De kruisingssituatie elk halfuur in dit station is verre van ideaal. Als de bedrijfsvoering op de huidige wijze zou worden voortgezet, resulteert dit in een tekort van 101 miljoen Zw.Fr. Een zogenaamd dualstrategie, voortvloeiend uit Offensive 2012 voorziet, behalve in de planning van vervanging van materieel een aanscherping op een aantal beleidsterreinen. Tot 2009 zullen er 145 arbeidsplaatsen verdwijnen. Op 40 arbeidsplaatsen na, kan dit via natuurlijk verloop en vervroegde pensioneringen. Op 8 bediende stations wordt de bediening gewijzigd. Ospizio Bernina, Untervaz en Campocogno krijgen kaartautomaten. Davos Dorf, Küblis, Langwies, Celerina en Zuoz krijgen externe bediening, verzorgd door derden. Het aantal rayons zal worden teruggebracht van 8 naar 4. Rheintal/Surselva, Davos/Albula, Engadin en Puschlav. De werkplaats in Pontresina zal worden gesloten.

De Cargolocs van de **Schweizerische Bundesbahnen** blijken de weg naar de lage landen te hebben gevonden. Nadat in juni en augustus 2005 de 484 005 in Nederland op bezoek was voor proefritten op de HSL, kwam de 482 009 in augustus 2005 deze lok aanbrengen in Venlo! Augustus dit jaar kwam de 482 043 naar ons land, om op de HSL proefritten met NS ICrijtuigen te rijden voor de tijdelijke inzet van getrokken treinen. De nieuwe dubbeldeks treinstellen RABe 514 zullen vanaf december 2006 gaan rijden op lijn 7 van de S-Bahn rondom Zürich in plaats van op lijn 5 vanwege eenvoudiger bijsturing aan beide eindpunten. De testritten blijven vooralsnog wel uitgevoerd op lijn 14. De verbeteringen in de dienstregeling hebben vooral betrekking op de buitenlandse verbindingen. De EC Roma zal in een gewijzigde dienstregeling gaan rijden daar Trenitalia heeft besloten 's nachts niet meer te rangeren, waardoor de trein in Zwitserland zijn definitieve samenstelling zal krijgen. Nieuwe aankomsttijd in Rome 09.12 uur. Half juni 2007 volgt een kleine wijziging vanwege het in dienst komen van de hoge snelheidslijn tussen Beaudrecourt en Paris, waardoor de reistijd 80 minuten korter zal worden. In 2008 gevolgd met een half uur kortere reistijd tussen Bellegarde en Bourg-en-Bresse voor de TGV tussen Genève en Paris. In het binnenlandse verkeer zal tussen Basel en Zürich een halfuursdienst in het nonstop IC-verkeer worden ingevoerd. Op 2 juni 2006 werd de bouwstart ondertekend van de Ceneribasistunnel. De lengte zal 15,4 kilometer gaan bedragen. Geschatte kosten 2,2 miljard Zw.Fr. De tunnel zal niet vóór 2019 in dienst komen.

Motorrijtuig ABDe 536 612 (ex MThB) zal bij **Thurbo** in historische staat worden teruggebracht. Dit in tegenstelling tot de motorrijtuigen ABDe 516 614 en 536 615. Deze zullen na uitbouw van hun ZUB beveiligingsinstallatie worden gesloopt in Kaiseraugst.

In verband met vakantie van enkele redacteurs deze maand een wat kortere rubriek Buitenlands Spoornieuws.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

Nederlandse Spoorwegen

VIRM

VIRM-schadebakken in revisiebedrijven per 15-09					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8611	8656	Amsterdam	21-05-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8718	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	terzijde
mBvk1/2	290 8691	8703	De Haar	07-06-2006	botsschade
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over
ABv3/4	380 8020	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade
ABv6	380 8409	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	over

- Hoewel voor de proefritten een VIRM-vierwagenstel gepland was, werd voor testen met een nieuw sleepstuk in de week van 14-08 zeswagenstel 8638 ingezet. Op de stroomafnemer (AM56) was namelijk een nieuw sleepstuk gemonteerd, waarvoor de juiste opdrukkraft ingesteld moest worden. Niet alle geplande ritten werden overigens ook daadwerkelijk gereden.
- De draaistellen van de mDDM-motorrijtuigen en van de VIRM-bakken krijgen alle gele spanbanden. De banden fungeren als hijsbeveiliging wanneer een bak wordt getakeld. Voorheen vervulden strengen straaldraad deze functie, maar door roest en beweging raakten deze regelmatig defect. De nieuwe spanbanden moeten langer meegaan.
- Van 21- tot en met 23-08 werd in Gouda een proef gedaan met 'direct splitsen' van de treinen serie 2000 uit Arnhem. Tussen ochtend- en avondspits werden binnenkomende treinen eerst gesplitst alvorens de deuren geopend werden. Daarmee werd verwarring voorkomen en hoopte men bovendien de vertrekpunctualiteit te verbeteren.
- VIRM 8654 blijkt na zijn 'herverlenging' niet als zodanig in de computers van NedTrain en de zakcomputer 'Railpocket' voor te komen. Dat is erg lastig, want machinisten moeten namelijk met hun Railpocket storings melden aan het materieel. De 8654 blijkt nog wel onder het nummer 8254 in de systemen te bestaan.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2004	08-09	2991	05-09
2023	08-09		

- Twee van de drie benodigde composities van de strandtreinen serie 15400 reden vanaf medio augustus met combinaties van SGMm en SGM. Op 25- en 28-08 werd de 2029 als setje met een SGMm (op 28-08 de 2945) gezien, waarbij opviel dat de 2029 nog steeds is voorzien van de RandstadRail-afscheidsteksten. Kennelijk zijn die bij het herstel van de botsschade (blz. 216) niet verwijderd. Wel zijn overigens aan één zijde de alle NS-vignetten en het opschrift CityPendel verdwenen! Op 28-08 reed naast de 7876 en de 2945+2029 het CityPendel-duo 2025+2024 in de 15400.
- Op 05-09 arriveerde SGMm 2991 aan de grens bij Benheim. Als retourvracht naar Randers gingen de tweetjes 2004 en 2023 retour. Beide stellingen kwamen op 04-09 op ei-

gen kracht en zoals gebruikelijk met afgenomen treeplanken van het onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Hengelo. De stellen gaan naar Bombardier om de omvang van de modernisering te inventariseren. Kennelijk is de aanbesteding voor de levensduurverlenging door Bombardier gewonnen. Aanvankelijk stonden de 2011 en 2022 op de nominatie om naar Denemarken te gaan. De 2011 staat al sedert 30-11-2005 defect in Leidschendam.

ICK

- Van de nog niet opnieuw in dienst gestelde ICK-rijtuigen staan de 22-37 977 in Eindhoven, de 12-37 021 in Maastricht en de 82-37 055, 062, 063 en 068 eveneens in Maastricht.
- Opvallend is dat van een aantal ICK-rijtuigen de verf van daken ernstig beschadigd is. Op sommige rijtuigen zijn plekken van meer dan 1 m² te zien. Inmiddels komen succesievelijk stammen naar Haarlem voor het bijwerken van de daken.

Mat '64

- De proefritten met de van kunststof remblokken voorziene 949 en 897 (blz. 290) gingen op 22-08 niet door, kennelijk omdat de 897 met een storing aan de remmen (!) in het onderhoudsbedrijf in Amsterdam stond. Eigenlijk had de 897 al op 21-08 moeten rijden, maar in zijn plaats ging die dag de 949 op stap tussen Zwolle en Meppel en konden de ritten op 22-08 vervallen. De geplande ritten op 12-, 13- en 14-09 gingen niet door.
- Het volgende treinstel Plan V4 dat tijdelijk terzijde gesteld werd vanwege het overschrijden van de revisietermijn, was de 452. Op 27-08 werd het stel bij de overige 441-ers op de Dijkgracht geplaatst.
- De op 24-06 in Maastricht ernstig beschadigde 871 bevindt zich nog steeds bij het onderhoudsbedrijf Maastricht. Van het stel is de ABk geknikt ter hoogte van het achterste balkon. Van deze bak is ook de neus geheel ingedrukt.
- Voordat de 441, 443 en 444 naar het revisiebedrijf Haarlem konden komen voor revisie, dienden ze in Eindhoven de benodigde bevestigingspunten voor GSM-R te krijgen, die daar door een gespecialiseerde firma worden aangebracht. De 441, 443, 444 en 452 kwamen op 11-09 van de Dijkgracht via de Watergraafsmere naar Amsterdam. Daarvandaan ging de 452 naar Haarlem voor revisie, terwijl de overige stellingen in één trein naar Eindhoven reden. In de nacht van 13- op 14-09 snelden de 441, 443 en 444 gezamenlijk van Eindhoven naar Haarlem.

Reeks 11

- Als gevolg van een zeer groot aantal defecte meersysteemlocomotieven reeks 11.8 moest op 27-08 de Beneluxdienst fors worden uitgedund. De urdienst werd beperkt tot een tweedienst. Die dag stonden de 1182, 1185, 1186, 1188, 1189 en 1190 defect aan de kant. De volgende dag was kennelijk ook nog niet voldoende materieel beschikbaar, hetgeen tot gevolg had dat de oranje 9525 tussen de spitsen de slag 300610/638 Roosendaal – Amsterdam v.v. reed.
- Vanwege een opnieuw optredend tekort aan materieel werd op 05-09 ICM 4232 als 628 ingezet. Daar stapten de reizigers over op NMBS-materieel. De ICM kwam ledig terug naar Rotterdam.
- Ook op 06-09 moest een tweedienst gereden worden als gevolg van het aanhoudende materieeltekort. De NMBS was wel in staat op het traject Roosendaal – Brussel vervangende treinen in te zetten; NS, het zal niet verwonderen, kreeg dat niet voor elkaar. Hier wreekt zich de omstandigheid dat NS de 600 als een 'internationale trein' ziet, terwijl de NMBS de verbinding beschouwt als een gewone IC.

Zou NS de Benelux ook laten rijden als Intercity, zou NS heel wat meer moeite (moeten) steken in het zoeken naar alternatief materieel, als is het maar omdat elke opgeheven trein dan meetelt voor de met de overheid afgesproken aantallen opgeheven treinen.

ICR

Van een ICRm-BAB is de valpijp van het toilet op proef voorzien van een extra 'schotel' aan de onderzijde. Een andere stam heeft een eveneens gewijzigde pijp, maar zonder 'schotel'. Men wil proberen de vervuiling van de onderzijde ICRm te lijf te gaan. Op 02-09 werd een proefrit gereden met beide stammen, waarbij loc 1841 de tractie voor deze trein leverde. In de trein reden ter vergelijking een niet-behandelde ICR-BAB en een ICK-stam mee. De stammen 5660 en 5664 dienen als proefkonijn en blijven drie maanden met de aangepaste valpijpen rijden. Ook zal een stam Benelux-ICR van de gewijzigde pijpen worden voorzien.

In de nacht van 12- op 13-09 kwam men er in Eindhoven achter dat enkele daar verblijvende ICK-stammen defect en niet geschikt waren voor de reizigersdienst. Die ontdekking vond op een dusdanig tijdstip plaats, dat een aantal ICRm-rijtuigen werd aangerukt om de 2520 compleet te maken. De combinatie 1750+5550+5733+5113+5361+5418+5422+1841 bleef tot en met 15-09 op de baan.

ICRm 5739 wordt in september, oktober en november gebruikt voor een proef van ProRail. Middels op de draaistellen gemonteerde sensoren worden ligging en toestand van de sporen gemeten. In de conducteursruimte is een computer geplaatst, zodat conducteurs voor het opbergen van persoonlijke bezittingen gebruik moeten maken van de BDs.

Series 1700 & 1800

Van de langdurig stilstaande locomotieven serie 1800 kwam de 1832 op 05-09 weer in dienst. Deze loc is de eerste 1800 die van cabinekoeling is voorzien. Op 14-09 werden de 1828 en 1826 vanuit Tilburg met het werkplaatsster-net naar het onderhoudsbedrijf Maastricht gezonden, zodat de herindienststelling van deze locs niet meer lang op zich zal laten wachten.

Nieuwe Sprinters

NS en ProRail zijn druk doende een nieuw systeem voor de treinlengteborden op de stations en haltes te ontwikkelen. Door de komst van het nieuwe Sprintermaterieel is het bestaande systeem, dat gebaseerd is op een baklengte van 26,4 meter, niet meer toereikend. De nieuwe Sprinters krijgen bakken van ongeveer 18 meter lang. Momenteel wordt gekeken of het door DB gebruikte systeem waarbij simpelweg de treinlengte in meters wordt aangegeven bij een stopplaats, bruikbaar is.

DDM/DD-AR

Samenstelling DDM-1 per 20-08						
Bvk	middenrijtuigen					
6903	6816	6618	6827	6621	6870	
6904	6822	6614	6818	6627	6837	
6905	6828	6633	6824	6625	6871	
6906	6836	6631	6874	6617	6841	
6907	6825	6632	6817	6615	6821	
6908	6876	6616	6878	6613	6835	
6911						
6912						
6913	6873	6626	6813	6634	6823	
6914						
6915	6826	6635	6838	6612	6877	

Van het park DD-AR Bvk-rijtuigen zijn de 270 7014, 7058, 7061 en 7077 (nog steeds) geen onderdeel van een 7400 of 7800.

Op 22-08 werden in Eindhoven met het werkplaatsster-net drie DDM-1-rijtuigen afgeleverd, kennelijk op weg naar Maastricht. De Bv-rijtuigen voor de IC-dienst zijn, naar het zich laat aanzien voor het laatst, weer te-

ruggekeerd in de treinseries 800 en 900. Een lezer berichtte ons dat veel rijtuigen nu niet direct achter de ICR-BDs lopen, maar als tweede rijtuig daarachter.

Van de in het weekend van 02- en 03-09 in Enkhuizen overstaande Bvk 6914, deel uitmakend van de stam met de 1848, bleek in de nacht van zaterdag op zondag de statische omzetter defect. Op 03-09 kwam derhalve loc 1734 naar Enkhuizen om de kreupele DDM-1, waarvan de Bvk ongelukkig genoeg aan de Amsterdamse zijde stond, naar de Watergraafsmeer te slepen. De stam met de 1854 en 6915 ging retour om op 04-09 3225 te kunnen rijden. Vanuit het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd stuurstandrijtuig 6904 naar de Watergraafsmeer gebracht en daar gewisseld met de defecte 6914.

Rangeerlocomotieven

Op 22-08 werd middels een dieplader de al enige tijd terzijde staande locomotor 338 van het onderhoudsbedrijf Leidschendam opgehaald en naar Hasselt overgebracht. Van de 'Sik' was enkele weken eerder een van de nieuwe hekwerken beschadigd, naar verluidt toen een RRF-loc in Leidschendam op een dieplader werd getakeld. De 338 was technisch in prima staat en het deed enkele trouwe gebruikers van het locje dan ook zeer dat hij moest vertrekken.

Ook NedTrain-locomotor 257 werd opgehaald, en wel op 30-08. Die dag vertrok de loc uit Maastricht en kwam een RRF-loc per dieplader naar Maastricht retour.

Plan U

Trein 121 werd op 22-08 tussen twee koppelwagens van Blerick naar Venlo gesleept. Enkele dagen later arriveerde het treinstel in Zwolle.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie			
			<i>afgeleverd</i>
DDM-1 LTO			
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
26-37 433 (6833)	18-08	26-37 622 (6622)	18-08
26-37 624 (6624)	22-08	26-37 431 (6831)	25-08
26-37 434 (6834)	30-08	26-37 623 (6623)	31-08
26-37 625 (6625)	12-09	26-37 432 (6832)	07-09
VIRM LT1		Plan V revisie R6	
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
8615	23-08	8637	23-08
8621	31-08	8610	30-08
9402	12-09	9450	07-09
ICRm ombouw BDs		Plan V revisie R7	
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	
		456	08-09
		442	11-09
		452	12-09
Schades/defecten			
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>	
22-37 972 (5407)	22-08	onbeschadigd	22-37 972 (5407) 28-08
12-37 007 (5407)	22-08	dakschade	12-37 007 (5407) 28-08
22-37 922 (5407)	22-08	dakschade	22-37 922 (5407) 28-08
3109	22-08	schade	22-37 963 (5436) 31-08
447	30-08	ontsporingsschade	12-37 036 (5436) 31-08
22-37 963 (5436)	31-08	dakschade	22-37 976 (5436) 31-08
12-37 036 (5436)	31-08	dakschade	20-70 239 12-09
22-37 976 (5436)	31-08	dakschade	

26-37 427 (6827)	13-09	botsschade Amf		
26-37 621 (6621)	13-09	botsschade Amf		
26-37 470 (6870)	13-09	botsschade Amf		

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1 + Cw cabinekoeling				ICM Cw compressor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1714	23-08	1755	21-08	4247	23-08	4249	22-08
1717	07-09	1713	05-09	4062	25-08	4241	24-08
				4084	30-08	4247	29-08
				4080	31-08	4062	01-09
				4053	06-09	4084	05-09
				4076	08-09	4080	06-09
				4067	12-09	4053	11-09
						4076	14-09

6400 LT1				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	

Schades/defecten			
binnengenomen		afgeleverd	
1712	18-08	as wisselen	1858 18-08
1776	29-08	defecte snelschakelaar	1774 21-08
1779	29-08	defecte snelschakelaar + nawerk LT1	905 23-08
8658	01-09	onderhoudsresearch	1779 30-08
1857	01-09	ventilatie defect	1856 31-08
1850	01-09	remstoring	6473 01-09
1707	04-09	problemen elektronica	6507 01-09
1844	11-09	botsschade Amf	1776 04-09
1713	13-09	wisselen software cabinekoeling	1712 05-09
			1857 05-09
			6405 12-09
			6500 13-09
			1826 14-09
			1828 14-09

Wijzigingsblad 9 oktober 2006

Zoals gemeld in de vorige uitgave van HOV-RN, worden met ingang van het wijzigingsblad van 09-10 de sets van twee SGMm vervangen door combinaties van een SGMm en een SGM-II. De vrijgekomen Plan V's worden gebruikt om een aantal treinen te verlengen.

trein	was	wordt
1926	ingekorte VIRM-VI + VIRM-IV	VIRM-IV + VIRM-VI
2114	ingekorte VIRM-VI + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-VI
2416	ingekorte VIRM-VI + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-VI
2614	ingekorte VIRM-VI + VIRM-VI	VIRM-IV + VIRM-VI
2616	ingekorte VIRM-VI + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-VI
2629	ingekorte VIRM-VI + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-IV
3624	ingekorte VIRM-VI + VIRM-IV	VIRM-IV + VIRM-IV
2818	VIRM-IV	VIRM-VI
3024	VIRM-IV + VIRM-IV	VIRM-VI + VIRM-IV
3031	VIRM-IV + VIRM-VI	VIRM-VI + VIRM-VI
3518	ICM-IV + ICM-III + ICM-III	ICK
7314	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7316	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7318	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7320	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7325	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7327	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
7329	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4018	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4022	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4025	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4727	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4812	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4814	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4816	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4831	SGMm + SGMm	SGMm + SGM-II
4925	Plan T	Plan T + Plan V
5025	Plan T	Plan T + Plan V
5027	Plan T	Plan T + Plan V
5122	Plan T	Plan T + Plan V
7619	Plan T	Plan T + Plan V
7621	Plan T	Plan T + Plan V
7624	Plan T	Plan T + Plan V
7421	Plan V	Plan V + Plan V

7423	Plan V	Plan V + Plan V
5222	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
5518	Plan V + Plan V	SGMm
5523	Plan V + Plan V	SGMm
6312	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
6314	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
6519	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
6828	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
6917	Plan V + Plan V	Plan V + Plan V + Plan V
3325	Plan V + Plan V	SGMm + SGMm
8816	Plan V + Plan V + Plan V	SGMm + SGMm
8818	Plan V + Plan V + Plan V	SGMm + SGMm
8820	Plan V + Plan V + Plan V	SGMm + SGMm
8825	Plan V + Plan V + Plan V	SGMm + SGMm
Onderhoud	ingekorte VIRM-VI	VIRM-VI
Res Nm		3 x RR
Res Amf		1 x OC
Res Es		1 x OC
Res Hgl		3 x OH

Door velen gevreesd wordt de inzet van een stam ICK in de 3518 (en de daarop volgende treinen uiteraard). Het vrijkomende ICM wordt gebruikt om in Enschede (ICM-IV), Watergraafsmeer (ICM-IV), Hengelo (3 (!) ICM-III) en Amersfoort (ICM-III) reserves te creëren. Tevens verschijnen op de Watergraafsmeer twee SGMm-en op reserve. Sprintertweetjes, die ook de 19500 gaan rijden, staan tevens op reserve in Rotterdam (1), Leidschendam (3), Binckhorst (3) en Amersfoort (!) (3). Mogelijk worden twee SGMm-en die op reserve in de Watergraafsmeer gepland zijn, ingeruild voor twee SGM-tweetjes die met drietjes gekoppeld rijden in Noord-Holland.

De getrokken treinen van de series 1900 en 2500 worden verlengd tot twaalf bakken. Er komen, net als bij ICR, 'éénbaks'-ICK-stammen. Vanwege het beperkte aantal geëlektrificeerde sporen dat lang genoeg is voor rijtuigcomposities met twaalf bakken, krijgt Den Haag weer een rangeerloc ter beschikking om de benodigde rangeerbewegingen te kunnen uitvoeren. De 'stammen' krijgen nummers in de serie 5000. Volgens de huidige plannen worden de stammen 5008, 5009, 5015, 5028, 5041, 5042, 5045, 5068, 5071, 5082 en 5083 gemaakt.

Een onbedoeld voorproefje van de inzet van SGMm in de treinserie 8800 kregen de reizigers langs deze lijn op 04-09. Door gebrek aan voldoende rijvaardige Plan V's greep de transportbesturing van NSR terug op de SGMm-en 2979 en 2984, die zojuist in het onderhoudsbedrijf Leidschendam gereedgekomen waren, alsmede de tweetjes 2033 en 2033. Enig 'husselen' in de Haagse Binckhorst leidde tot een aardige combinatie 2979+2021+2033+2984, die als 80299 naar Den Haag HS vertrok en daar gesplitst werd in trein 80256 naar Gouda (daar overgaand in 19518) en 80299 naar Leiden (bestemd voor 18825). Beide combinaties bleven in hun dienst en kwamen 's avonds andermaal tussen Leiden, Alphen en Utrecht te rijden. De 2979+2021 reden aansluitend de slag 5175/5170 Den Haag – Dordrecht v.v. en werden daarna op Den Haag HS geplaatst.

Korte berichten

Het FNV toverde eind augustus een nieuwe truc uit de hoge hoed om NS dwars te zitten. De vakvereniging eist namens een aantal getraumatiseerde ex-werknemers van NS schadevergoeding van NS. De voormalige conducteurs en machinisten zeggen ernstige psychische problemen te hebben gekregen doordat ze betrokken waren zelfmoorden bij hun treinen en/of te maken kregen met agressieve reizigers, waarna ze volgens niet goed zouden zijn opgevangen door hun werkgever.

Op 03-09 deelden boswachters lekkernijen uit in de treinen tussen Naarden-Bussum en Weesp. De geste was

bedoeld om stil te staan bij het honderdjarige jubileum van de aankoop door Natuurmomenten van het Naardermeer.

- Rijkswaterstaat sloot de afgelopen maanden tweemaal een contract met NS af om automobilisten tijdens wegwerkzaamheden per trein te laten vervoeren. Tijdens groot onderhoud aan de N35 Almelo – Zwolle mochten ook mensen ouder dan 11 jaar gebruik maken van een Railrunner-kaartje op dit traject. Het Railrunner-kaartje was geldig van 02- tot en met 10-09. Iets dergelijks was tot 07-08 het geval, toen tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht op het kinderkaartje gereisd mocht worden.

- Net als vorig jaar boden NS en Kruidvat dit jaar weer een dagkaart 2e klasse aan tegen gereduceerd tarief. De kaart was te koop van 05- tot en met 16-09 en kan gebruikt worden op zaterdag of zondag tussen 09-09 en 26-11.

Dienstregeling 2007

- De nieuwe halte Tiel Passewaaij wordt nog niet direct met ingang van 10-12 in gebruik genomen. Het voorplein, de aankleding van de perrons en de toegang daar naartoe zijn op dat moment niet gereed. De verwachting is dat in januari of februari de halte gereed zal zijn.

- In tegenstelling tot eerdere berichtgeving is er voorlopig nog geen sprake van een nieuwe halte Sassenheim aan de Schiphollijn. In ieder geval totdat de HSL-Zuid volledig in dienst is en er capaciteit vrijkomt op de Schiphollijn, zal er geen nieuwe halte worden gebouwd.

- NS heeft inderdaad besloten om – onder druk van de Tweede Kamer – de rijtijdreserve op de trajecten Zwolle – Groningen en Zwolle – Leeuwarden te gebruiken ter compensatie van de langere reisduur op deze baanvakken.

- Zie ook het bericht op blz. 306.

GSM-R

- Het GSM-R-systeem werkt nog immer niet geheel vlekkeloos. Het is nog steeds het geval dat oproepen per GSM-R door onvoldoende 'celsterkte' of een onjuiste configuratie bij de verkeerde treindienstleider terecht komen.

Sandite

- In de herfst van 2005 reed Plan V 934 op proef met een Sandite-installatie. De resultaten van de proef waren dusdanig dat NSR en ProRail besloten hebben dit jaar twee Plan V's, een ICM-III, een ICM-IV, een mDDM en een DD-AR te voorzien van een Sandite-opslagtank en een frequentieomzetter. Middels een afstandsbediening wordt de installatie bediend door een ProRail-medewerker. In de ICM-stellen wordt de tank in de ongebruikte pantry ondergebracht, in de DD-AR-stammen wordt hij geplaatst op het balkon zonder toilet in de Bv, en neemt daarbij de ruimte van twee klaptitjes in. In de Plan V's komt de tank achter de cabine van de Bk.

- De ICM-IV zal vast in de omloop rijden die start met 10711 en 80131; het driewagenstel rijdt 9120 v, 9117 a en verder. De mDDM start werkdagelijks met 5620 a en 5623 v. Van de beide Plan V's staat er één volgens de planning op reserve in Arnhem; de ander start in Arnhem als 7516. De DD-AR-4 begint de dag met 5810 en 2225. In het weekend worden de Sandite-stellen volgens planning niet ingezet, om bijvulling van Sandite mogelijk te maken. Om voldoende vermogen ter beschikking te hebben voor de Sandite-pomp wordt in Plan V's en ICM-stellen de cabineairco uitgeschakeld door het loshalen van wat bedrading.

- De inbouw van de installatie vind in de weken van 11-, 18- en 25-09 plaats. Op 15-09 werden de in het Utrechtse HTMU omgebouwde 888 en 895 afgeleverd, waarna in de week van 18-09 de ICM-III en de Bv's worden omgebouwd. Als laatste volgt in de week van 25-09 het ICM-vierwagenstel.

Internationale treinen

- In de CityNightLine heeft een oplettende lezer een 'nieuw' type slaaprijtuig aangetroffen. CNL heeft enkele oude slaaprijtuigen van DB overgenomen. Deze rijtuigen type WLABmh 175 stammen uit de late jaren zestig.

- Als gevolg van een wilde staking onder NMBS-personeel te Luik moesten op 04-09 enkele treinen Maastricht – Luik v.v. opgeheven worden. NS zette bussen in tussen Maastricht en Eijsden. Waarom die niet konden doorrijden naar België is onbekend.

- Van 01-09 tot en met 03-12 kunnen houders van een ABN/AMRO Mastercard-creditcard tegen gereduceerd tarief met de Thalys reizen. Er kan alleen gereisd worden op vrijdag, zaterdag en/of zondag. Een Mastercard-eigenaar mag maximaal drie personen tegen hetzelfde tarief meenemen in naar Paris Nord. Andere bestemmingen zijn niet mogelijk.

Extra treinen

- Ter gelegenheid van de Europese Monumentendagen in Vlaanderen en Wallonië (09-/10-09) en Frankrijk en Brussel (16-/17-09) bood Thalys aangepaste tarieven voor kaartjes naar Brussel, Antwerpen (beide € 25,- voor een retour) en Parijs (€ 49,- voor een retour).

- NS en Syntus versterkten op 08- en 09-09 het treinverkeer tussen respectievelijk Utrecht en Tiel en Arnhem en Tiel, om de verwachte bezoekersstroom van het jaarlijkse Fruitcorso en 'Appelpop' het hoofd te bieden. Bovendien reed Syntus op beide dagen een extra late trein. Een lezer meldde ons dat op 09-09 de combinaties 7812+7829, 952+932+936+863+859 en 7849+7453 (met loc 1723) door NSR werden ingezet. Spijtig was dat de reisplanner niet was aangepast en reizigers niet werden geïnformeerd over het 'los' rijden van de stoptreinserie 16000 Geldermalsen – 's-Hertogenbosch. Syntus zette de composities 51+56 en 53+58 in. Juist op het drukste moment van de avond liet het setje Buffels 51+56 het in Tiel door een defect afweten.

- Hoewel NSR rekening had gehouden met de concerten van Madonna in de Amsterdamse Arena, ontstonden na het eerste concert toch capaciteitsproblemen. Trein 7382 bleek met één SGMm (2964) te klein, hetgeen het personeel ervan op een scheldkanonnade van boze reizigers kwam te staan. In allerijl werd besloten de 984 (1762+5207) niet, zoals gepland, via Hilversum te laten rijden maar deze via Breukelen te laten komen en in Amsterdam Bijlmer te laten stoppen. Nachtnet 1401 (4242) zat vanaf Schiphol dusdanig vol dat de conducteurs via de cabinedeur (aan de niet-perronkant!) de trein in moesten. In Den Haag werd snel de 4247 aangekoppeld om de reizigers naar Rotterdam nog van dienst te zijn. Een dag later stopten de 800/900 na afloop van het concert gepland extra op Bijlmer, terwijl uit voorzorg de 1401 (4249) al vanuit Amsterdam versterkt werd met de 4050.

- Voor de Wereldhavendagen die van 01- tot en met 03-09 in Rotterdam werden gehouden, werd een 'Retourtje Wereldhaven' uitgegeven, waarmee reizigers vanuit elke station in Nederland naar Rotterdam konden reizen. In samenwerking met de festivalorganisatie en RET kon het kaartje ook gebruikt worden voor de metro tussen CS en Wilhelminaplein en voor een pendelboot Rijnhaven – Willemskade – Parkkade.

Arriva

Materieel

- De (10)301 vertrok in de week van 21-08 richting Duitsland voor proefritten. De tweede GTW, genummerd (10)303, kwam op 29-08 via Nieuweschans in Nederland aan en maakte aansluitend proefritten tussen Groningen en

Winschoten. Op 30-08 vonden op dit traject ook proefritten plaats, waarna het stel naar Leeuwarden kwam.

- ProRail moet uiteindelijk toch de hoogte van de perrons in Groningen en Friesland aanpassen. De instaphoogte van de nieuwe GTW's van Arriva blijkt namelijk fors af te wijken van de hoogte van de perrons. Het verschil blijkt te zijn veroorzaakt doordat ProRail onduidelijk is geweest over de exacte hoogte van de perrons.

Exploitatie

- Van de 27 machinisten die nodig zijn voor de exploitatie van de 'Merwede-Lingelijn' vanaf 10-12, had Arriva er in de tweede helft van augustus reeds vijftien kunnen werven.

Railion

Materieel

- Railion heeft vier 6400-en langdurig verhuurd aan Railpro. De 6401, 6402, 6403 en 6504 zullen voor Railpro gaan rijden. De 6504 werd als eerste beplakt in de huisstijl van de spooraanwerner. De fronten en hekken werden wit, de cabine wit met blauw. Het locnummer is in lichtgrijze letters op de onveranderd donkergrijze huid aangebracht. De loc werd op 08-09 voor het eerst in de nieuwe kleuren gezien.

EETC

Exploitatie

- Op 02-09 reed EETC de eerste een bedevaarttrein van het seizoen naar Lourdes. In de trein reden de rijtuigen 51 84 09-90 056-1, 61 84 05-70 111-0, 61 84 05-70 112-8, 61 84 05-70 113-6, 61 84 05-70 114-4, 61 84 05-70 115-1, 61 84 08-70 020-9, 51 84 05-70 010-6, 51 84 05-70 011-4, 51 84 05-70 012-2, 51 84 05-70 014-8, 51 84 05-70 016-3 en 51 84 05-70 017-1 mee. Loc 1774 kwam speciaal uit de Watergraafsmere om de trein naar Maastricht te brengen.

- Op 12-09 reed loc 1755 een tweede rit van 's-Hertogenbosch naar Maastricht.

ProRail

Infrastructuur

- Bij de uitbreiding van Amsterdam Zuid wordt een tweetal geplande wisselverbindingen niet gebouwd. Gebleken is namelijk dat enkele ontwerpvoorschriften met betrekking tot 'tegenbogen' na een afbuigend wissel niet kunnen worden opgevolgd, hetgeen tot gevolg heeft dat theoretisch een ontsporingsgevoelig stuk infra ontstaat, waarop in theorie een ontsporing zoals op 15-08-2006 te Amsterdam C zou kunnen plaatsvinden.

- In Hilversum wordt al enige tijd hard gewerkt aan de bouw van een tweede eilandperron en van een tunnel ter vervanging van overweg 28.3 in de Stationsstraat. Aan de Utrechtse zijde van het station werd het perron voor treinen richting Sportpark verlengd, zodat aan de Bussumse zijde ruimte ontstaat bouwruimte ontstaat. Vanaf 29-08 werd de stopplaats van de treinen gewijzigd. Voor het nieuwe perron zijn de sporen 5, 6 en 7 opgebroken. In de eindsituatie komt op de plek van spoor 7 het nieuwe (perron-) spoor 5.

- Op 17-09 kwam de Botlektunnel in dienst. De tunnel is al enkele jaren geleden gereed, maar ontbeerde tot voor kort de benodigde veiligheidsinstallaties.

- Overweg 27.7 in de Laan der Verenigde Naties tussen Dordrecht en Dordrecht Zuid werd per 18-09 10.00 uur definitief afgesloten voor autoverkeer. De afsluiting is nodig om ruimte te verkrijgen voor de bouw van de onderdoorgang in de spoorlijn. Deze moet in de tweede helft van 2007 gereed zijn. Ook zal dan de naastgelegen overweg voor langzaam verkeer gesloten worden.

- ProRail is al enige tijd bezig om het aantal gevallen van 'spoorlopen' terug te dringen. Wanneer onbevoegden langs of over de sporen lopen, leidt dat regelmatig tot vertragingen omdat aanwijzingen 'voorzichtig rijden' afgegeven moeten worden. Naast hekken die op veel plekken langs het spoor zijn verschenen, heeft ProRail besloten een kritisch te kijken naar de plaats van volkstuinten die in veel spoorbermen gesitueerd zijn. Tuinen die alleen over het spoor bereikbaar zijn, worden mogelijk gesloten. Anderen kunnen wellicht worden voorzien van een veiliger toegang.

- De tunnel in Best wordt voorzien van het meet- en waarschuwingssysteem Qua Vadis. Het systeem kan warmlopers detecteren en vervangt de al spoedig na de indienststelling in 2003 storingsgevoelig gebleken en buiten gebruik gestelde hotbox-detectie. Door Qua Vadis kan de in 2003 naar 60 km/h teruggebrachte maximumsnelheid voor goederentreinen weer op 80 km/h gebracht worden.

Utrecht GE

- Een lezer berichtte ons over de afbraak van Utrecht GE. Bij de ombouw van het emplacement Utrecht GE zijn, naast de klassieke beveiliging, ook twee bijzondere lichtseinen verdwenen. Beide seinen stonden aan de zuidoostzijde van het emplacement. Het eerste sein behoorde nog tot het lichtseinstelsel 1946. Het was een éénlichtsein met kleurenwisselaar en stond naast het verdiept liggende spoor kort achter de splitsing van de doorgaande sporen uit Geldermalsen. Voor een inrijsein stond het sein op een wat vreemde plaats, maar die was bewust gekozen om beveiligingstechnisch geen koppeling te hoeven maken tussen de klassieke beveiliging van GE en Lunetten/Utrecht V.

- Het tweede sein was een dwergsein, sein 412. Dit was niet het bekende driehoekige dwergsein maar een aangepaste overweglamp. Dit type overweglicht stond vroeger veelvuldig bij de bediende overwegen. Het armatuur hing hierbij aan een hartvormige ring die op de rood-witte paal was gemonteerd, zonder bel erbovenop. Bij het bewuste dwergsein was de ring direct op de betonvoet bevestigd. Uiteraard knipperde het rode licht niet, maar er moet wel een kleurenwisselaar in gezeten hebben. Ook dit sein stond op een wat merkwaardige plaats, namelijk aan het begin van de middelste sporen van Utrecht GE en was ook gericht op binnenkomende treinen. Een foto van dit sein is te vinden in het boek "Mens en Trein" op blz. 13 en 64.

Nat weer

- Als gevolg van hevige regenval ontstond op 21-08 wateroverlast te Den Haag HS, waardoor de sporen 5 en 6 tijdelijk niet bruikbaar waren.

- Een dag eerder was de reizigerstunnel van Driehuis ook tijdelijk afgesloten geweest nadat grote hoeveelheden hemelwater de tunnel blank gezet hadden.

- Op 27-08 velde de bliksem tussen Heerlen en Valkenburg een boom, die op het spoor terecht kwam.

Infraproblemen

- Een schoonmaakmachine die op het perron tussen spoor 1 en 2 te Schiphol bezig was, viel op 19-08 rond het middaguur in het spoor. Een dragline met spoorwielen, afkomstig uit Hoofddorp, moest de gehavende 'dweilmachine' uit het spoor takelen.

- Zeer regelmatig raakt de Koegrasbrug tussen Den Helder en Anna Paulowna defect. Op 24-08 was de brug circa anderhalf uur onbruikbaar voor het treinverkeer door een defecte afstandsbediening, op 28-08 was de brug een uur defect.

- Tussen Bunde en Beek-Elsloo ontstond op 28-08 een sectiestoring in het rechterspoor. Na ruim drie uur was de

storing verholpen. De problemen waren veroorzaakt doordat muizen kabels hadden aangevreten.

- Kortsluiting in de restauratie van Best leidde op 31-08 tot een brandmelding in de tunnel van Best. Al snel gaf de brandweer toestemming het treinverkeer op te starten, maar het duurde nog geruime tijd eer de vertragingen verdwenen waren.

- Door diefstal van tientallen meters kabel ontstond in de nacht van 02- op 03-09 een aantal ten onrechte-bezetspoormeldingen in Geldermalsen. Twee storingsploegen waren tot in de ochtenduren bezig de ontbrekende kabel te herleggen.

- Een onjuist planning leidde er in de nacht van 02- op 03-09 toe dat de treinen 75989 Rhenen – Utrecht (ledig materieel van 5989) en 3095 Utrecht – Arnhem – Nijmegen niet konden rijden omdat er tussen Utrecht en Driebergen op dat tijdstip al werkzaamheden aan de gang waren. Besloten werd om het 75989 in Driebergen-Zeist te keren als 3095. De reizigers van 3095 werden per bus van Utrecht naar Driebergen gebracht; het personeel van 75989 kwam met een taxi naar Utrecht terug. De schuifactie had tot gevolg dat het niet mogelijk was om 3095 met het daarvoor geplande materieel (twee ICM-III, afkomstig van nachtnettrein 1402 uit Den Haag) te rijden. mDDM 7876 kwam zo in Nijmegen terecht en werd rond 07.00 uur op zondagmorgen naar Utrecht teruggebracht.

- Plan T 505 reed op 03-09 bij Ravenstein tegen een door vandalen afgeknipte aardedraad van de bovenleiding. Het stel bleef onbeschadigd, maar de trein kwam uiteindelijk met 118 minuten vertraging in Nijmegen aan. De reizigers waren per bus opgehaald, nadat ze geruime tijd in de 505 hadden moeten blijven zitten.

- Na omvangrijke werkzaamheden tussen Gouda en Utrecht in het weekeinde van 02-09 gaf ProRail haar visitekaartje weer af. De werkzaamheden omvatten de inbouw van drie wissels en van het werkwissel bij Harmelen (blz. 296). Rond 04.00 uur op 04-09 bleek dat vier wissels in Gouda niet bediend konden worden door (waarschijnlijk) een fout in de Vital Process Interlocking (VPI). Tevens was er geen signalering en bleef één wissel uit de controle. Het treinverkeer richting Goverwelle zou forse hinder ondervinden van het niet-beschikbaar zijn van twee van de vier sporen. Toen rond 05.00 uur bleek dat de problemen niet verholpen zouden worden, moest ProRail besluiten de treindienst tussen Gouda en Utrecht fors uit te dunnen, hetgeen haar door de duizenden maandagse spitsreizigers niet in dank afgenomen zal zijn. De ter plaatse gekomen monteurs wisten absoluut niet waar ze het zoeken moesten. In arren moede besloten ze printplaten die tijdens de werkzaamheden vervangen waren, uit het depot in Maarssen terug te halen en weer opnieuw in te bouwen. Naar goed gebruik werd zonder enige aankondiging (om 07.15 uur) gemeld dat de problemen plotseling verholpen waren. Spontaan keerde het defect terug (om 07.55 uur, nu ten noorden van Gouda), zodat de ochtendspits definitief onderuit ging. Doordat bovendien de treindienstleider kennelijk 'überfördert' was ondanks het opheffen van de IC's tussen Rotterdam/Den Haag en Utrecht en de stoptreinen serie 4000/14000 tussen Gouda en Amsterdam/Utrecht, kregen de overgebleven treinseries 2000 en 2800 forse vertragingen. Om 10.26 uur (!) werd duidelijk dat in een printplaat een gat gebrand was doordat (waarschijnlijk) tijdens de werkzaamheden een kabel geraakt was. Dat had tot gevolg dat op de printplaat te veel spanning was komen te staan. Nadat een nieuwe printplaat was ingebouwd, sloegen elders op het emplacement de vlammen uit een kast van de beveiliging. Een poging om middels een 'by-pass' de beveiliging weer werkend te krijgen, was niet succesvol: nadat om 11.47 uur 'functieherstel' werd gemeld, meldde de treindienstleider om 12.00 uur pro-

blemen met het instellen van rijwegen. Uiteindelijk waren de problemen eerst om 14.28 uur definitief voorbij.

- Die dag ging er nog meer verkeerd. Omstreeks ongeveer 08.45 uur trad een rijrichtingstoring op tussen Apeldoorn en Zutphen. Er werden vier treinen opgeheven en zes treinen ondervonden een vertraging van ongeveer twintig minuten. Vanaf 06.45 uur deed zich een sectiestoring voor tussen Den Haag HS en Delft Aansluiting. Tot in de middag reed de treinserie 5000 niet tussen Den Haag HS en Rotterdam Centraal. Een seinstoring hinderde het treinverkeer tussen Venlo en Venray vanaf het middaguur. Het treinverkeer werd (natuurlijk) gestaakt en reizigers werd geadviseerd te reizen via 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Rond 15.00 uur was het probleem, een geïsoleerd contact, verholpen en werd het treinverkeer hervat. Tussen Woerden en Bodegraven konden vanaf 18.30 uur een uur lang geen treinen rijden door een wisselstoring.

- De volgende dag werd het er niet beter op. De storing bij Den Haag HS trad opnieuw op, waardoor weer de 5000 moest worden opgeheven. Nadat om 08.25 uur de storing, naar het zich liet aanzien een defecte condensator, verholpen leek, keerde hij om 09.25 uur terug. Nu waren er twee kabels gebroken. Eerst twee uur later was dit probleem ook verholpen. Vanaf 06.00 uur speelde een sein- en overwegstoring tussen Ede-Wageningen en Maarn het treinverkeer tussen Arnhem en Utrecht en tussen Rhenen en Utrecht parten. De defecte railspoel was om 10.10 uur verholpen.

- Bij Halfweg voelde de machinist van trein 300874 (1742+5216) op 03-09 een klap tegen zijn trein, maar aanvankelijk werd niets aangetroffen en de trein vervolgde zijn weg. Wel bleek van loc 1742 een frontsein defect te zijn. De achteropkomende 4891 (2976) raakte echter verstrikt in een loshangende draad van de bovenleiding en strandde bij overweg 9.3. Pas na vijf kwartier kon de trein naar Amsterdam terugkeren, nadat monteurs de gebroken draad provisorisch weer aan elkaar hadden gemaakt en een reeds bij Railion bestelde diesellocc niet nodig bleek. De reizigers uit de (bomvolle) trein werden middels een bus geëvacueerd (die daarvoor wel meerdere keren heen en weer moest rijden). NUON ondervond problemen met het uitschakelen van de bovenleiding, zodat veel meer spanningloos geschakeld moest worden dan strikt gezien noodzakelijk was. Rond 03.00 uur op 04-09 was het baanvak weer beschikbaar. Loc 1742 bleef met schade in Haarlem achter; uit de Watergraafsmere werd die nacht de 1777 naar Haarlem gebracht om de plek in te nemen van de 1742.

- Op 04-09 raakte in de avond de Galgewaterbrug tussen Leiden Centraal en Lammenschans gestoord. Er was een ponton aan het beweegbare gedeelte van de brug vastgemaakt. Toen de brug vervolgens geopend werd, sprak de thermische beveiliging van de elektromotor aan. Na een uur kon het treinverkeer weer opgestart worden.

- Gedurende werkzaamheden bij De Haar in de nacht van 12- op 13-09 viel een cijferbak van een sein op de rug van een medewerker van een spooraanwerker. De man moest per ambulance naar een ziekenhuis gebracht worden. De Arbeidsinspectie stelde een onderzoek in.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Trein 6570 botste op 20-08 tussen Valkenburg en Meerssen met een bromfiets.

- Trein 877 strandde op 21-08 vlak voor binnenkomst in Utrecht. Aanvankelijk werd vermoed dat een noodremtrekking de oorzaak was, maar na een lange zoekpartij, tijdens de welke de reizigers noodgedwongen in de trein moesten blijven, bleek vandalisme in de achteroplopende cabine van de duwende 1749 de oorzaak te zijn. De trein werd leeg afgevoerd naar 's-Hertogenbosch en kwam later naar Maastricht.

- Die dag had Wadloper 3109 bij Harlingen Haven een aanrijding met een vrachtauto. De wagen stond op de overweg te wachten om een voorrangsweg op te draaien, maar dat duurde kennelijk langer dan de bedoeling was. Trein 30138 kon niet meer tijdig tot stilstand komen. De 3109 raakte beschadigd aan de kop. Het motorrijtuig kwam op 22-08 naar het revisiebedrijf Haarlem.
- VIRM 8647 zorgde op 28-08 voor problemen toen hij als voorste stel van 2080 in Driebergen-Zeist met een warme aspot kwam stil te staan. De trein bleef op 29-08 de hele dag in Driebergen op spoor 2 staan en werd in de nacht van 29- op 30-08 op een asbreuklorrie geplaatst. Omdat de voorbereiding van 7500-en door ICE's nu niet kon plaatsvinden, moesten enkele treinen in de spits worden opgeheven.
- Trein 3535 (8743+8713) trok op 29-08 tussen Abcoude en Breukelen de bovenleiding naar beneden, waardoor een fikse stremming ontstond. Door bliksemingslag eerder die morgen tussen Amsterdam Zuid en RAI was de bovenleiding beschadigd geraakt. Daar was het defect aan de stroomafnemers van de 8713 en 8743 waarschijnlijk ontstaan. Ook enkele ICM-en van de treinseries 700 en 1600 kregen (naderhand) problemen, alsook Plan T 514, die uiteindelijk 's middags als 5055 in Rotterdam de dienst moest verlaten. Beide VIRM-en werden door een 6400 naar Utrecht gesleept en kwamen daarna op eigen kracht naar Onnen.
- Trein 3065, bestaande uit de VIRM-en 8729 en 8658, werd op 31-08 tussen Driebergen en Maarn bekogeld door baldadige jeugd. Van de 8729 sneuvelde de ruit van een cabinedeur.
- In de vroege uurtjes van 01-09 liep loc 6505 tijdens rangeren in Amersfoort bij de laad- en losweg op een bromwissel uit de rails.
- Na aankomst in Roosendaal als trein 2191 liep VIRM 8701 in de nacht van 02- op 03-09 tijdens een rangeerbeweging van spoor 1b naar spoor 17 met één draaistel uit de rails.
- ACTS-loc 7104 botste op 08-09 in de Amsterdamse Houtrakpolder met een Ford Escort. Die raakte zwaar beschadigd.
- Tijdens werkzaamheden aan de viersporigheid Utrecht – Amsterdam ontspoorde op 09-09 een loc van een werktrein met alle vier assen bij Amsterdam Bijlmer. In de loop van de avond werd de diessellocc weer in het spoor gezet.
- Tussen Blerick en Venray botste een auto op 09-09 zijdelings met trein 16265. Stel 3429 raakte hierbij beschadigd: er trad onder andere lekkage aan de dieseltank op.
- Door een storing aan het wagenbeheersysteem van Railion kon er in de nacht van 13- op 14-09 van 23.30 uur tot 02.45 uur op de Kijfhoek niet geheuveld worden.
- Een warmgelopen motorgenerator van Plan T 518 zorgde op 13-09 voor problemen in Utrecht. De brandweer moest ter plaatse komen om de rokende mg van de als 4949 binnengekomen en als 5951 gereedstaande trein te doven. Enigszins overdreven was het 'ruim uitschakelen' van de bovenleiding, waardoor op spoor 4 tot en met 11 geen treinverkeer meer mogelijk was. Het viertje kwam in de avond op eigen kracht naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam.
- Trein 44800 strandde op 14-09 tijdens de passage van Dordrecht als gevolg van – naar verluidt – een asbreuk. Doordat de trein ontspoord was geweest, ontstond grote schade aan de infrastructuur. Een wissel moest geheel vervangen worden. Een fikse stremming tussen Dordrecht en Willemsdorp was het gevolg, zeker toen een lekkage aan een ketelwagen werd geconstateerd en de brandweer het station en de wijde omgeving ontruimde. De lekkage bleek achteraf niet eens die naam te mogen dragen en was ook niet het gevolg van de ontsporing. Bij toeval werd hij ont-

dekt; later bleek dat door enkele losse bevestigingsbouten stank ontstond. Een 'gevaarlijke-stoffenexpert' moest uit Leystad komen, terwijl de technicus van de NMBS voor het uitlezen van de ritregistratie van loc 2556 uit Antwerpen kwam.

Botsing Amersfoort

- Op 05-09 botste Rail4Chem-loc 1203 in Amersfoort frontaal met de juist vertrekkende 5826, bestaande uit loc 1844 en de DDM-rijtuigen 6827, 6870, 6621, 6613, 6816, 6903 en 6618. Bij de botsing raakten beide machinisten en zes reizigers gewond. De aanrijding vond in de fractie van een seconde plaats, waardoor de DDM-stam niet geremd had en derhalve de klap extra hard aankwam. Tot in het derde rijtuig kwamen banken uit de vloer los. Beide treinen bleven in het spoor. Na enkele uren werd de DDM-stam naar de Bokkeduinen gesleept.
- In de nacht van 08- op 09-09 werd de 1844 door de 1749 van Amersfoort via Arnhem en Nijmegen naar 's-Hertogenbosch gesleept en daar op het achterste spoor bij het voormalige postperron geplaatst. De loc is ernstig beschadigd. De cabine is naar beneden geknikt, terwijl de bak (daardoor) ook getordeerd is.
- De DDM-rijtuigen 6827, 6870 en 6621 kwamen voor onderzoek en herstel achter de 1749 naar het revisiebedrijf Haarlem. Met de overgebleven rijtuigen werd een mini-DDM-stam geformeerd, die met loc 1842 op 10-09 op de baan kwam. Deze door een zeer vindingrijke NS-er bedachte noodoplossing hielp het materieeltekort waarmee NSR kampt, enigszins lenigen.

ProRail en politie

- Op 30-08 had het treinverkeer weer veel last van de geldingsdrang van de politie. In de nabijheid van de Amerikaanse legerbasis bij Schinnen werd een verdacht pakketje gevonden. Vanaf 14.10 uur lag op last van de politie het treinverkeer tussen Sittard en Nuth stil. Om 14.30 uur werd het spoor vrijgegeven nadat de burgemeester het afgezette gebied verkleind had, maar om 15.35 uur werd het treinverkeer op last van de EOD wederom stilgelegd. Ook de snelweg A76 werd afgesloten. Toen om 16.50 uur de eerste bussen op weg waren, bleek het loos alarm te zijn en kon het treinverkeer definitief worden hervat.
- In Amsterdam werd terzelfder tijd, rond 15.20 uur, in een ICE-treinset dat zojuist als 128 uit Duitsland was aangekomen, op het Westelijk eiland opgesteld vanwege de vondst van een verdacht pakketje in de trein. Er werd een buffer van twee sporen rond de trein ingesteld. Doordat de capaciteit van het emplacement zo werd ingeperkt, ontstond voor het treinverkeer de nodige vertraging. De politie had om 16.10 uur uitgevonden wat iedereen al wist: een reiziger had zijn koffer vergeten.
- Heel bont maakte de politie het op 03-09. Tussen Liempde en Boxtel miste trein 5262 (453) op een haar na een persoon die de spoorbaan overstak. Hoewel de machinist direct aangaf niemand te hebben geraakt, moest en zou de politie de man zoeken. Dat was reden om het treinverkeer over alle vier de sporen tussen Eindhoven en Boxtel stil te leggen. Voor het rijden met aanwijzingen 'voorzichtig rijden' werd pas na een half uur toestemming verleend. De chaos was toen echter inmiddels compleet. Ruim een uur was de politie toen nog bezig om met honden (!) de bewuste persoon te zoeken, maar dat bleek zoals zo vaak vergeefse moeite.
- Op 05-09 ging het op twee plekken verkeerd. In Driebergen-Zeist werd een 'verdacht pakketje' gevonden, zodat vanaf 21.20 uur een uur lang geen treinen reden tussen Utrecht en Arnhem. Het ging hier opnieuw om een abusievelijk achtergelaten koffer. De NS-klanten op deze verbinding hadden die dag al te kampen gehad met de seinstoring

(zie boven) en een stremming als gevolg van een zelfdoeding. Hoe dan ook: in Eindhoven werd trein 968 leegge maakt nadat een onbeheerd koffertje was gevonden. De trein werd naar het opstelrein gereden, waarna al spoedig ook hier bleek dat het loos alarm was.

- Ook op 08-09 was het op twee plaatsen mis. In de voor vertrek naar Hoofddorp Opstel gereedstaande, lege 73560 werd een koffer ontdekt, waarna te Schiphol eerst één en vervolgens twee sporen buiten gebruik genomen werden. Evenals die morgen in Dordrecht, toen in de onbediende cabine van trein 5122 een onbeheerde koffer werd aange troffen, bleek het weer loos alarm.

- De marechaussee op Schiphol ging op 09-09 achter een verdachte aan die door de Schipholtunnel richting Hoofddorp vluchtte. De sterke arm verordonneerde dat al het treinverkeer door de viersporige tunnel stilgelegd werd. Veertien 2100/2400-en werden via Haarlem omgeleid, vijf- endertig (!) treinen werden opgeheven en dertig treinen on- dervonden vertraging. Om 21.00 uur werden de sporen vrij- gegeven..

Stations

- Als eerste station in Nederland heeft Amsterdam Cen- traal zogeheten defibrillators gekregen. Op diverse plaatsen in de hal hangen de apparaten. Vanaf elke plek in het stati- on is een defibrillator binnen anderhalve minuut te bereiken. Andere grotere stations zullen binnenkort volgen.

- In de week van 28-08 werden in Zwolle en Eindhoven op proef informatiezuilen in gebruik genomen waarop reizigers gratis extra informatie kunnen opzoeken. De actuele si- tuatie op het net en de NS-reisplanner kunnen geraad- pleegd worden. Ook voor looproutes vanaf het station, tips voor het gebruik van de kaartautomaat en VVV-informatie kunnen de zuilen, die zijn geplaatst ter hoogte van de Tic- kets & Service- winkels, worden benut.

- De al vaker hier genoemde nieuwe stationslift in Roosendaal zorgde op 01-09 opnieuw voor problemen. Drie scholieren uit Zevenbergen zaten anderhalf uur opgesloten en moesten door de brandweer bevrijd worden.

- De gemeente Veenendaal is van plan bij station Veen- endaal-De Klomp een transferium te bouwen. In de nabij- heid van de halte verschijnt de komende jaren een bedrij- venterrein. In de nieuwe dienstregeling stoppen per uur vier treinen per uur te Veenendaal-De Klomp. Ten oosten van het station wordt een nieuwe toe- en afrit naar de A12 ge- bouwd, zodat automobilisten snel zullen kunnen overstap- pen op de trein.

- Medio 2007 wordt een begin gemaakt met de sloop van gebouwen in het Utrechtse stationsgebied. Men start met de afbraak van het Muziekcentrum, aan de kant van de vijver en de poffertjeskraam. Alleen de grote zaal blijft intact. Eind 2007 begint ProRail met de verbreding van het perron tus- sen de (buurt-) sporen 1 en 2.

HSL-Zuid/HSA

- De nieuwe HSA-werkplaats van NedTrain in de Water- graafsmeer, wordt in mei 2007 in gebruik genomen. De werkplaats wordt gebouwd voor het onderhoud van het HSA-materieel.

- In de week van 28-08 gingen de proefritten met Thalys 4305 tussen Hoofddorp en Rotterdam van start (blz 299). Tijdens de ritten wilde men zo lang mogelijk een hoge snel- heid aanhouden en bij vertrek direct vaart maken. Omdat het emplacement Rotterdam Centraal echter geheel de ATB-code geel kent, kon men theoretisch slechts met 40 km/h binnenkomen en vertrekken. Om nu toch een snelle acceleratie en een late remming mogelijk te maken, werd de ATB-code geel middels een technische truc overbrugd. Om de veiligheid te garanderen werden de rijwegen van de 4305

van en naar spoor 10 te Rotterdam geklemd, zodat bedie- ning van de betreffende wissels niet mogelijk was. Dat had tot gevolg dat een aantal bewegingen op het emplacement van Rotterdam tijdelijk onmogelijk was. In de week van 04- 09 reed de 4305 al 331,5 km/h.

- HSA is kennelijk nog steeds van mening dat het niet tij- dig beschikbaar komen van de ETCS-specificaties van de zijde van Nederlandse overheid er de oorzaak van is dat AnsaldoBreda het hogesnelheidsmaterieel niet tijdig kan le- veren. Het bedrijf eist daarom in een arbitragezaak dat de Nederlandse staat aansprakelijk wordt gesteld voor de ver- traging die de levering ondervindt. Volgens HSA veroorzaakt de verlate levering een kostenpost van 110 miljoen euro. Minister Peijs stelt zich op het standpunt dat NS/HSA door eigen onkunde te lang heeft getalmd met de order voor het hogesnelheidsmaterieel. Bovendien zal de minister inmid- dels ook wel weten dat AnsaldoBreda zeker niet bekend- staat als een betrouwbare leverancier en vermoeden dat HSA louter zo veel herrie maakt om het eigen falen te ver- doezelen. Inmiddels lijkt de levering van de stellen niet tien maanden, maar anderhalf jaar naar achteren geschoven te zijn.

- Op 18-08 arriveerde de in SBB Cargo-kleuren gestoken Bombardier Traxx-loc Re 482 042 vanuit Kassel in Neder- land. tweede maal in Nederland. Door een 6400 werd de loc naar Utrecht gesleept. Vanaf 21-08 voerde de loc op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid proefritten uit met ICR-BAB- stam 5678 en drie Benelux-ICRm. Er werden drukgolfmetin- gen gereden, mede met behulp van Thalys 4305, om te be- palen of het ICR geschikt is voor ontmoetingen met 300 km/h rijdende Thalys-stellen. In de ICR-meettrein was ook het meetrijtuig van NedTrain Consulting opgenomen.

Blokkendoosrit voor Koningin Wilhelminafonds

- Op 03-11 organiseren het Spoorwegmuseum, revisie- bedrijf Haarlem van NedTrain en de SGB een rondrit met een zesdelig Blokkendoostreinstel. Met de rit wordt geld op- gehaald voor het Koningin Wilhelminafonds. Op één dag wordt in totaal 1000 kilometer gereden. De trein vertrekt om 6.55 uur uit Haarlem en zal om 23.30 uur daar weer terug zijn.

Correcties

- Op blz. 290 werd gemeld dat de voorgefabriceerde koppen van de tweede serie BDs-rijtuigen door dezelfde fir- ma zijn geleverd als die de koppen voor 82-77 001 – 022 heeft gebouwd. Dat blijkt niet waar te zijn, zo meldde een behulpzame lezer ons. Waren de eerste koppen afkomstig van ITS GmbH te Greifswald, de nu geleverde neuzen wor- den geleverd door VIS (Verkehrs Industrie Systeme), de be- kende en zich thans in private handen bevindende voorma- lige DR-/DB-werkplaats te Halberstadt.

- De melding op blz. 298 over een defect pedaal tussen Varsseveld en Terborg bleek evenmin geheel juist. Immers: Varsseveld en Terborg liggen niet tussen Zevenaar en Doetinchem, maar tussen Doetinchem en Winterswijk.

- Een lezer wees ons erop dat Thalys 4532 juist als enige *niet* van www.thalys.com-stickers is voorzien.

Wist u dat...

- een van onze lezers in de avond van 19-08 tussen Zaandan en Uitgeest diesellocc 2278 tegenkwam, getrokken door een onbekende 1600?

- op 22-08 de combinatie 526+859 twee SGMm-en ver- ving in de treinserie 7300?

- die dag ook de 2958 samen met de 2014 een koppeltje vormde in de 7300?

- deze laatste combinatie vanaf 09-10 (werk) dagelijkse praktijk zal worden?
- veel reizigers daar niet blij mee zullen zijn, gelet op de reductie van het aantal bakken, zitplaatsen (vooral eerste klas) en toiletten?
- ICM 4092 op 23-08 tussen Zwolle en Emmen werd gezien?
- de ICK-stam bestaande uit 5423, 5406, 5360 en 5435 en met de locomotieven 1755 en 1773 op 28-08 dermate laat inzetgereed bleek dat trein 3516 werd opgeheven van Eindhoven tot Utrecht?
- trein 3516 vanaf Utrecht werd gemaakt met de 2982 en 2014?
- de ICK's leeg naar Hoofddorp Opstel kwamen om hun dienst te vervolgen?
- de 2015 die dag met de 2976 in de serie 7300 onderweg was, in de ochtendspits aangevuld met de 2979?
- mDDM 7872 in de nachten van 01- op 02-09 en van 02- op 03-09 een VIRM-IV verving in de nachtnettreinen 1405/1418 en 1409 en 1422?
- meetrijtuig UST96 van Eurailscout vanaf 04-09 weer ultrasoonmetingen verrichtte op het spoorwegnet?
- niet alleen de ICRm-A-rijtuigen, maar ook de voormalige A's die bij hun revisie tot B verbouwd zijn nog de PTT-antennes hebben van het geflopte telefooncel-project uit begin jaren negentig?
- van mDDM 7863 een nummerbord dat het nummer 7963 toont?
- wij de nieuwe huisstijl van ACTS bijzonder fraai vinden?
- een koe op 09-09 een half uur het treinverkeer bij Muidenberg hinderde en zich niet liet wegjagen door een machinist?
- de politie de dame in kwestie van het spoor kwam verwijderen?
- Hondekop 766 op 13-09 werd gebruikt om de presentatie van het Piko-schaalmodel van het mat '54-tweewagenstel luister bij te zetten?
- de SGMM-en 2984 en 2939 op 14-09 in de treinserie 4900 en 5900 reden in plaats van een Plan V en een Plan T?
- een lezer op 09-09 eveneens SGMM in de 5900 aantrof, en wel drie composities van twee stellen (2973+2959, 2936+2954 en een onbekend setje)?
- dat het toegestaan is om komende vanuit Zwolle via Amersfoort Schothorst (terug) te reizen naar Amersfoort Vathorst?
- deze uitzondering geldt tot de nieuwe dienstregeling ingaande 10-12?
- reizen via Amersfoort 'Centraal' dan weer niet toegestaan is?
- de actie dat mensen die roken op een plek waar dat niet is toegestaan een 'gele kaart' krijgen, is verlengd tot september 2006?
- het gratis kopje koffie echter vervallen is?
- er de laatste tijd veel valse InterRail-kaarten worden aangetroffen, voornamelijk afkomstig uit Spanje en Finland?

SPOOR 75

In verband met het 75 jarig jubileum van de NVBS wordt 14 en 15 oktober a.s. het treinenfeest gehouden. Als meest geschikte locatie voor het [thema van het jubileum](#) kwam de driehoek Apeldoorn - Dieren - Zutphen - Apeldoorn in beeld. Een welhaast ideale combinatie: een met stoom geëxploiteerde lijn, een met dieselstellen geëxploiteerde regionale lijn en een elektrisch baanvak van een hoofdlijn uit het kernnet van NS Reizigers. De organisatie was op het moment dat wij dit schreven nog druk op zoek naar geschikt materi-

eel. Omdat stoomloc 3737 definitief niet meedoet, komen als vervanging – naast de stoomlocs van de VSM - de stoomlocs 24 009 en 78 468 uit Duitsland.

Om de capaciteit op de VSM-lijn zo goed mogelijk te verdelen, zal de VSM-stoomtrein Apeldoorn-Beekbergen v.v. maximaal vier "blokkendozen" tellen (320 passagiers) en komt de SHM met zes stoomtramrijtuigen, waarmee zo'n 250 passagiers kunnen worden vervoerd. Een hele kluit voor de kleine tramloc 18, maar zonder vaak te hoeven stoppen tussen Beekbergen en Loenen volgens de SHM-technici wel haalbaar.

Op het resterende baanvak Loenen-Dieren zal worden gereden met twee treinstellen, getrokken door moderne zware diesels. Welke dat zullen zijn, is nog niet precies bekend, maar met enkele goederenvervoerders is al contact opgenomen. Gedacht wordt aan Class 66, MaK 2000 en MaK 1206.

Verder worden verwacht DE-2 186 van HSA, DE-1 41 (NSM) twee "Linten" van Syntus en een driedelige Talent van de PEG. Op het geëlektrificeerde baanvak Arnhem – Dieren - Zutphen is de inzet voorzien van het Blokkendoosstel Mat'24 en Mat'46 treinstel 273. De geplande inzet van moderne meerspanningslocomotieven lijkt van de baan. De mogelijke inzet van een ACTS 1250 + loc 1501 (die sinds enkele dagen weer is toegaten op het hoofdnet) wordt thans onderzocht. **Alle aankondigingen onder strikt voorbehoud.** Uitgebreide info, dienstregelingen e.d. leest u in de september-editie van op de Rails. Kijk ook op:

<http://www.nvbs75.com/>

Evenals bij vorige jubilea aanvaardt de NVBS als organisator geen enkele aansprakelijkheid ten opzichte van deelnemers, toeschouwers, fotografen en filmers voor schade in verband te brengen met dit evenement in de ruimste zin van het woord.

MUSEUMNIEUWS

Stichting TEE Nederland

Zaterdag 26-08 hield de Stichting TEE Nederland op het terrein van NedTrain te Zwolle haar eerste open dag voor donateurs, vrijwilligers en genodigden. Vele tientallen belangstellenden waren op de uitnodiging afgekomen. Na een welkomstwoord door de voorzitter van de stichting, waarbij de visie van dr. ir. F.Q. den Hollander nog eens ten hemel geprezen werd en een zeer sombere toekomst werd voorspeld voor het luchtverkeer binnen Europa, vonden er in groepen van circa tien personen rondleidingen door en rond de vijf rijtuigen plaats. De Zwitserse kwaliteit van het materieel was evident. Het interieur bevindt zich nog in goede staat, al is de bekleding van de (originele) banken vervangen. De buitenzijde lijkt er wat slechter aan toe en een eerste prioriteit zal moeten zijn het conserveren en graffiti-vrij maken van de rijtuigbakken. Daarna zal het nodige restauratiewerk noodzakelijk zijn. Het is te hopen dat de Canadese toevoegingen aan de rijtuigkoppen snel worden verwijderd zodat de originele lijnen van de fraaie TEE-neus ongeschonden kunnen worden bewonderd. De stichting is naarstig op zoek naar een restauratiemogelijkheid en – uiteraard – subsidies. Er werd iets gemompeld over 'Tilburg'...

Routemaster voor het Haags Bus Museum

Op zaterdag 9 september jl. is een heuse Londense dubbeldekkerbus, beter bekend onder de naam "Routemaster" met het nummer RM1312, door de Britse ambassadeur in Nederland, Lyn Parker, overgedragen aan de Stichting Haags Bus Museum. Wij wensen het HBM veel succes met deze fraaie nieuwe aanwinst. Een fotoverslag is te zien op

<http://www.haagsbusmuseum.com/>

DVD-VIDEO

Berliner Museumsfahrzeuge der 20er Jahre im Einsatz

Uitgave BohrerVideo. DVD-R, duur 58'. In de eerste helft van de vorige eeuw werden omvangrijke OV-investeringen in Berlijn gedaan. Zo werden 500 tramwagens van het type T24, 201 U-Bahnwagens type A1 en 638 Stadbahnwagens (plus nog veel meer) aangeschaft. Van al dit materieel dat zowat een mensenleven meesting, is een goede documentaire samengesteld, waarvan de inhoud als volgt is: - Inzet van U-Bahnwagens type A1 en A11 – Een feestelijke herinbedrijfstelling van tramwagen #5984 – Een filmverslag van het verkeershistorisch weekeinde in 1986 in Oost-Berlijn – De laatste officiële inzet van U-Bahnmaterieel in 1987 op lijn 8 – Voorts nog een ca. 20' durende trip met een S-Bahnstel type 475. www.bohrervideo.de ThN

REISVERSLAG ZWEDEN, FINLAND (vervolg)

Zweedse Bakkies

In het Norrbottens Järnvägmuseum in Luleå in Noord Zweden staat in één van de loodsen een echt Bakkie of Hippel, van het zelfde type als onze serie 500/600, zij het in het bruin. De Statens Järnvägar hebben in 1949 twee van deze rangeerloos aangeschaft, genummerd 3 en 4. De 3 staat nu in het museum in Luleå en de 4 hoort tot de collectie van het spoorwegmuseum van Gävle, maar was daar niet te zien. Overigens maakt men ook in Zweden de fout om deze machines te vergelijken met de Britse class 08, want er zijn verschillen: De daklijn van de cabine loopt bij de class 08 naar de zijkanten toe dieper door naar beneden. Ook de apparatenkasten opzij van de motorhuis zijn anders. Verder is de wieldiameter groter. Beter is het ze te vergelijken met de locs waarvan de eerste nog door de LMS in dienst zijn gesteld en bij British Rail in de serie 12000 zijn genummerd. Ook onze Bakkies, de enige Deense machine en de Australische locs zijn familie van deze machines. De class 08 is dus een aanpassing hierop.

De Scandinavische spoorwegmusea.

Deze zijn over het algemeen ondergebracht in voormalige ronde locloodsen. Dit betekent dat de grotere museumstukken moeilijk fotografeerbaar zijn. Ze staan te dicht bij de muren of kolommen. Dit geldt voor de musea in Hyvinkää (Finland), Gävle (Zweden) en Odense (Denemarken). Het museum van Luleå is echter ondergebracht in twee rechte loodsen, maar het merendeel van het materieel (heel veel goederenwagens) staat buiten tussen de bomen. Interessant is hier de ontwikkeling van de ertswagen. Dit begon destijds gelijk al met kleine drie-assige wagens. Ook van de meer recente vierassers zijn exemplaren aanwezig, waaronder enkele proefwagens die geschikt zijn voor een doorgaand laad- en losproces waarbij de trein niet stilstaat. Opvallend is verder dat de ontwikkeling van de ertswagen heel anders is gegaan dan in West Europa. Hier zijn het met name de vier- en zesassers met omgekeerde V-bodem en grote zijkleppen. Daar zijn het grote trechters met lossing tussen de rails door. Met hun Bettendorf-draaistellen, automatische koppelingen en zonder buffers zien ze er nogal Amerikaans uit. Ook beschikt het museum over een driedubbele eloc type Dm3, genummerd 976-977-978. Deze staat helaas wel buiten. Interessant zijn hier o.a. een roterende sneeuwrees (vergelijkbaar met de "Xrot" uit de Alpenlanden) met dieselaandrijving en wagens met een grote roterende omvormer erop. En zowel in Luleå als in Gävle zijn zusjes te vinden van de ZLSM-stoomlocs in Zuid Limburg (types B en E2).

In het Deense Spoorwegmuseum in Odense is Bolle Neus My 1112 te vinden met aan één kant een opengewerkte zijkant, zodat je goed de GM-motor kan zien. Bovendien heb je toegang tot een cabine. Door de voorruit heen wordt een cabinerit uit de jaren '60 getoond met de bijbehorende GM-motorgeluiden. De geluiden klinken goed en je waant je even machinist op een Bolle Neus. Al te best voor het gehoor zal dat destijds niet geweest zijn voor de machinist.

Ook in de Scandinavische musea wordt aandacht besteed aan koninklijke, presidentiële en zelfs tsaristische rijtuigen. In het Finse museum in Hyvinkää staan enkele rijtuigen van de laatste Russische tsaren. In Rusland zelf zijn ze na de revolutie allemaal gesloopt. Ook staat hier het vorige presidentiële rijtuig opgesteld. En in Gävle en Odense staan diverse koninklijke rijtuigen. Allemaal prachtig gerestaureerd. In Nederland hebben we de kans laten liggen om het salonrijtuig van koningin Wilhelmina te restaureren, want dat rijtuig is omstreeks 1980 gesloopt. Nu moeten we het doen met de twee ombouwrjtuigen van koningin Juliana en prins Bernhard uit 1956, maar die zien er lang niet zo fraai uit.

In het Finse museum staat o.a. een dieselloos van de serie Dr13 nr. 2349. Het bijzondere aan dit type loc, gebouwd volgens een Alsthomlicentie, zijn de draaistellen. Aan de ene kant kijk je tegen de kale wielen aan, de assen zijn dus inwendig gelagerd. Aan de andere kant kijk je tegen de aandrijvingsconstructie aan. Het zijn korte, 3-assige monomotor-draaistellen, doch de aandrijving zit aan één kant aan de buitenkant, een soort moderne Buchli-aandrijving. Een ander Frans detail betreffen de frontramen. Deze staan ook voorover. Maar er zit een platte neus onder. De typische Franse Paul Arzens-neus hebben ze dus niet.

Ook opvallend zijn de vele stoomlocomotieven in Finland. In elk redelijk groot station staat er wel een. Het gaat om diverse loctypen, van rangeerloc tot sneltreinmachine. Over het algemeen zien ze er nog redelijk uit. Maar er zijn toch ook roestplekken zichtbaar. De loc in Tampere zat aardig onder de graffiti (ook daar).

Enkele aspecten van de Finse Spoorwegen

De VR, Valtions Rautatiet, zijn in menig opzicht anders dan de meeste Europese spoorwegmaatschappijen. Men rijdt op het Russische breedspoor, 1524 mm, en men hanteert ook het Russische profiel van vrije ruimte. De treinen zijn in de breedte en in de hoogte een stuk forser. De nieuwe dubbeldekkers zijn daardoor ook hoger en op het bovendeck ruimer dan bij ons. In een trein met enkeldekkers is dit bepaald een lelijk gezicht. Ook diverse gesloten goederenwagens zijn een stuk hoger dan bij ons. Opvallend is ook dat er nauwelijks van de UIC-nummering gebruik wordt gemaakt. De goederenwagens hebben een vijf- of zescijferig nummer met een controlecijfer. Finland is wel lid van de UIC en heeft landencode 10. Ook de lettercodes op rijtuigen en goederenwagens zijn anders dan elders in Europa en komen in veel geval niet overeen met de UIC-codes. In Finland vindt je veel boomstammenwagens en houtwagens. In de zuidelijke helft van Finland vindt je ook veel Russische wagens, waaronder lange, achtassige ketelwagens. Deze wagens dragen al helemaal geen herkenbare coderingen.

De oudere, grijs-blauwe rijtuigen rijden op een breedspoorversie van het bekende Minden-Deutz-draaistel. De deuren van deze rijtuigen openen naar binnen i.p.v. zoals gebruikelijk naar buiten.

In het voorstadsverkeer van Helsinki rijden diverse types tweewagentinstellen. Het type Sm2 rijdt op draaistellen die wel heel erg veel lijken op onze Sprinterdraaistellen, inclusief de variatie die je daarin ziet. Ze lijken alleen een iets grotere radstand te hebben. Alleen ontbreken de bekende Sprintergeluiden.

Het opstelsterrein van station Helsinki bevindt zich op enkele kilometers afstand. Een getrokken trein die wordt klaar gezet voor de dienst moet daarom en behoorlijk stuk achteruitrijden naar het station toe. Rangeerlocs worden nauwelijks gebruikt voor reizigerstreinen, alleen voor het aan- en afrangeren van versterkingsrijtuigen.

Vanuit Helsinki rijden drie treinen naar Rusland. De ochtendtrein naar St. Petersburg wordt met Fins materieel gereden. De middagtrein naar St. Petersburg rijdt met Russisch groot-profiel materieel, waarbij het restauratierijtuig opvalt door de mooie gele gordijntjes. Aan het eind van de middag vertrekt de nachttrein naar St. Petersburg en Moskou. Ook deze trein rijdt met Russisch materieel. De restauratie van deze trein ziet er wat minder fraai uit. De treinen worden tot de grens gereden door Finse elektrische locomotieven, meestal type Sr1 van Russische makelij.

Bij de Russische treinen heeft elk rijtuig nog zijn eigen conducteur/trice, allemaal keurig in uniform, de mannen vaak nog met die grote petten.

De Finse locomotieven hebben een speciale koppelingadapter die over de trekhaak van de locomotief wordt gelegd en in de Russische automatische koppeling wordt gehaakt. Een koppelwagen is dus niet nodig.

Interessant is het grensbaanvak Tornio – Haparanda (Zweden). Dit traject is vier-railig, waarbij de eerste en derde rail het Finse breedspoor vormen en de tweede en vierde rail het Zweedse normaalspoor (van het zuiden af gezien). Een soort strengelspoor dus. Het baanvak zelf ligt op de brug over de Torniojoki-rivier. Er zat een draaibrug in, en de middenpijler met draaipunt staat op de grens. De brug is echter vastgezet. Aan de Zweedse kant kruist het normaalspoor min of meer door het Finse breedspoor heen om aan de zuidkant van station Haparanda te komen. Aan de Finse kant is het zo dat er twee normaalspoorbundels zijn met de breedspoorbundel ertussen in. Vlak voor de brug komen de spoorbundels bij elkaar. In het breedspoor ligt het wissel waarmee de beide normaalspoorbundels samen komen.

Hans Krijnen

BOEKEN

EDITIONS DU CABRI. Nice au fil du tram. Hier verschenen twee delen over de tram in Nice, die binnenkort (2007) na lange tijd weggeweest te zijn weer gaat rijden. En dat is maar goed ook want Nice is al sedert de 30-er jaren van de vorige eeuw Frankrijks meest autorijke stad. Deel I bespreken wij nu. Het gaat over de geschiedenis van de tram, die niet alleen Nice zelf maar ook de directe omgeving bediende. José Banaudo begint uitgebreid over de paardentram met mooie foto's. Dan volgt de elektrische tram (2-assertjes). Vervolgens wordt de vorming van het net behandeld (1897-1914) met onder andere de kustlijn. De grote periode was 1914-1927 (onder meer ook veel goederenvervoer). Dan volgt de periode van het verval (1927-1939). De echt moeilijke jaren zijn 1935-1944 (onder andere WO-II met zelfs een Italiaanse bezetting). Na 1945 komen dan de grote veranderingen: trolleybus en bus tot de sluiting in 1953. Na 1944 heeft de autobus het alleen voor het zeggen. Het boek bevat 175 blz. met honderden zwart/wit – en een aantal kleurenfoto's (repro's van ansichtkaarten). Bus en trolleybus komen bij de foto's ook goed aan hun trekken. Bij de kleurenfoto's zijn wat toekomstplaatjes van de nieuwe tram in de stad opgenomen (soort animatie zou men bij de film zeggen). Van de tram in Nice bestaan veel ansichten. U ziet ze in kleur en zwart/wit. Deel II gaat hoofdzakelijk over de routes. 31 bij 23 cm., ISBN 2-914603-19-3, prijs is 39 euro. Algemeen oordeel: een perfect totaalboek voor de "gevoerde" Franse tramfan. www.cabri.fr

Bij **SLEZAK** in Wenen verscheen al een hele tijd geleden een boek getiteld **Wagners Werk für Wien**. Wagner was een bekende Weense architect, vooral bekend door de bouw van kapitale gebouwen zoals kerken zo rond de 2^e helft van de 19^e eeuw. Dit boek gaat over de stations van de Weense Stadtbahn in de stoomtijd. In de 80-er jaren van de vorige eeuw werden deze prachtig gerestaureerd. In dit interessante boek wordt de bouw en de exploitatie belicht. Uit de stoomtijd staat er een aantal prachtige schilderij-repro's in. Het gros van de (vele) illustraties is zwart/wit. De moderne tijd, eind vorige eeuw, komt ook aan de orde. De Stadtbahn verbindt een aantal spoorstations met elkaar en komt door karakteristieke klassieke Weense volkswijken. De architectuur van de stations valt onder de rubriek "juweeltjes". Wenen heeft een perfect openbaar vervoer netwerk met spoor, Stadtbahn, Schnellbahn, bus, tram en ondergrondse. De teksten zijn van Pawlik en Slezak. Het overgrote deel echter is illustraties. Echt iets voor de Wenen-kenners. ISBN 3-85416-185-9, 160 blz., 17 bij 24 cm., prijs: 32 euro.

<http://www.erlebnisbahn.at/slezak/index.php>

TRANSPRESS. Herdruk "**Baureihe 03**" van Obermayer, Horst en Weisbrod, allen stoomexperts. Het is een populaire uitgave met een populaire prijs van slechts 14,95 euro, geïllustreerd met wat kleuren- en veel zwart/wit foto's. De hoofdstukken behandelen ontwikkeling van het type, de eerste proefexemplaren, de serie-uitvoering en de dienst bij de DRG. Dan volgen verhalen over experimenten voor het snelverkeer, de bijzondere uitvoeringen. Tenslotte het leven bij DB en DR na 1945 en de Reko-03 bij de DR. Achterin het boek is een lange lijst opgenomen van alle machines met hun bouwers en depôts. Het boek bevat 160 blz. met 160 afbeeldingen en een aantal goed bruikbare tekeningen voor de modelbouw. De kleurenfoto's zijn wat mat, een beetje uit de begintijd. Bij de zwart/wit foto's zagen we enkele bekende plaatjes, die we elders ook gepubliceerd zagen. Haast onvermijdelijk. Formaat 24 bij 27 cm., ISBN 3-613 71300-4, bestelnr. 71300. <http://transpress-verlag.de/>

Wat schreven de anderen

Op de Rails, nr. 2006-9. ISSN:0030-3321 * Treinfestival "Spoor 75" * De spectaculaire opkomst van Stadler * De Franse spoorwegen in beweging (vervolg) * Tram en metro in China en Noord-Korea * Excursies * Boekbespreking * www.NVBS.com/Opderails *

Rail Hobby, sept. 2006, nr. 9 * ISSN 0165-4551 * In memoriam Albert Rozenboom * 25 jaar HST (1) * Railforum * Hanzespoorlijn * Railview * Museumnieuws * Qumlinburg aangesloten op de Selketalbahn * Santa Fé "The Super Chief" * Modelspoor * Railpers *

Rail Magazine, sept. 2006, nr. 7 (237) * ISSN:0926-3489 * Ede staat nog stevig op de Europese kaart * Hofplein- en Zoetermeerlijn nemen afscheid van NS (2) * Vossloh actief in Nederland * Een legende komt thuis (TEE) * Goederenvervoer in de Botlek * NS 1735 terug in stoom (schaal I) * De nationale smalspoormodelbouwdagen * Modelspoor en Lezersservice * www.railmagazine.nl

De Stoomtram, sept. 2006. Nr. 109 * Politiek en vertraging * Diverse berichten over de Stoomtram Hoorn-Medemblik * The Bluebell Twinning * De collectie van de Museumstoomtram * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum *

Autobuschroniek, editie 05-2006 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: Touringcars 2006 * Volvo's voor De Jong Tours * Bedrijfsberichten * De NS-serie 2778-2799 * ESA, VAVO en Dodges * Busflitsen * Den Oudsten bussen in Zweden * 20 jaar Vliehors Express * Verenigingsnieuws *

Strassenbahn Magazin, september. 2006, 37^e jaargang, nr.203 ISSN 0340-7071*10815. * Hoe Keulen officieel afscheid nam van haar fameuze Düweg-achtassers * Nieuws uit binnen- en buitenland * Een evaluatie hoe het openbaar vervoer verliep in de Duitse steden die met wk-voetbal te maken hadden * De perspectieven op de wereldmarkt voor tramvoertuigen, waarin Bombardier, Siemens, Alstom en Stadler de grootste kanshebbers kunnen zijn * Een vooruitblik op de aanstaande tiende Innotrans-beurs in Berlijn * Hannover breidt zijn tramnet gestaag uit en zit thans op 125 km * Ook in Karlsruhe weet men van uitbreiden * In Potsdam heeft men het tramlijnnet geoptimaliseerd onder de slogan "Taktplus" * De ooit beroemde tramserie Be 4/4 1351-1415 (zgn. Kurbelis) in Zürich krijgt de alle aandacht * Over het (weinig) wel en het (vele) wee van nieuwe tram-systemen in het Ver. Koninkrijk * Over een metrosysteem met één geleiderail en op rubberen banden * Siemens' "Combino-Plus" voor Budapest, ditmaal uit edelstaal en met (echte) draaistellen * Naar Den Haag met Huckepack, een uitvoerig verslag hoe het vervoer van Citadis-trams naar HTM geschiedt * Hoe Arnhem zijn tramsysteem verloor * Idem voor Hamburg waarbij 300 km tramnet verdween * Waarom men in Leipzig gespecialiseerd is in tramspoorwissels * Als gebruikelijk veel aandacht voor trams in modelbouw * Gelardeerd met veel uitstekend fotomateriaal * www.geramond.de ThN

Gezocht: Ik ben op zoek naar "de Pantograaf" van september 1967, blad voor het personeel van de hoofdwerkplaats de NV Nederlandse Spoorwegen te Haarlem. Ik stond daar toen in als 4 jarig meisje samen met mijn vader op een foto, helaas ben ik dit kwijtgeraakt en ik zou het graag weer in mijn bezit willen hebben. Reacties gaarne via de redactie.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 15 oktober 2006: Museum de Speeltoren herdenkt de Waterlandse tram met een tentoonstelling over de diverse wetenswaardigheden: het traject, de betekenis voor toeristen, hooitram en uiteraard de feestelijke en tragische voorvallen. Museum de Speeltoren, Noordeinde 4 te 1141 AM Monnickendam. Geopend t/m 10 september dagelijks, behalve maandag; 16 september t/m 15 oktober allen op zaterdag en zondag. 13.00 tot 16.30 uur. <http://www.despeeltoren.nl/alginform.htm>

Heden tot 20 september 2006: Tentoonstelling "Rotterdam – Oostvoorne R.T.M. 1906-1965" in de Oudheidkamer, Hoflaan 6 te Oostvoorne. Ma-vr 10-16 u, za 10-14 u, di + vr 19-20.30 u. Toegang gratis.

Heden tot 26 mei 2007: expositie 'Capelle aan het Spoor'. Capels Historisch Museum, Bermweg 13, 2906 LA Capelle aan den IJssel. Open iedere zaterdag van 13 tot 16 uur. De **Corus stoomtrein** rijdt dit jaar nog op de volgende zondagen: 24 september, 29 oktober. Meer info op: <http://www.csy.nl/indexframe.htm>

21 augustus – 17 september 2006: Themamaand 'Per stoomtram door Limburg'. Tentoonstelling in station Wognum. Loc 26 van de Limburgsche Tramweg-Maatschappij rijdt de stoomtrams Hoorn vertrek 11.00 uur.

19 september 2006: Blokkendoostrein van het Spoorwegmuseum en C9002 "Jaap" rijden als volgt: Utm 16:40, Ut 16:56, Ac 17:13, Shl 17:29, Hfdo 17:51, Shl 17:59, Shl 18:05, Ac 18:19, Ut 18:35-42, Utm 19:05.

23 en 24 september 2006: Dieselweekend bij de ZLSM. Kijk op: <http://www.miljoenenlijn.nl/>

23 en 24 september 2006: STAR-dagen. Extra activiteiten rondom het station Stads kanaal en bijzondere treinen. Gast is de DE-II van Historisch Streekvervoer Achterhoek. Zaterdag 23 september: Race The Train. Zondag 24 september:

Treinen tussen Groningen en Stads kanaal. Tussen Veenendam en Zuidbroek zal de trein wederom rijden, zodat de spoorverbinding met de stad Groningen deze dag weer in ere hersteld is. <http://www.stadskanaalrail.nl/>
Op de zondagen **24 september en 1 oktober** zal de tweeramer HTM 2 voor publiek rijden om 13.30 en 15.30 uur vanuit de Frans Halsstraat. Route: Frans Halsstraat - Centrum - Scheveningen - Plein 1813 - Frans Halsstraat. De ritprijs van €6 komt geheel ten goede aan het restauratiewerk. Zie www.hovm.nl.

30 september 2006: viering 100 jaar Almelo-Marienberg. Reizigersvereniging Alma wil dat niet zomaar voorbij laten gaan. Omdat 1 oktober op een zondag valt, is besloten de zaterdag ervoor een feest te vieren. Gratis reizen. Er zal een pendeltrein rijden met SSN-locs 23 023 en 01 1075.

7 oktober 2006: Treinenbeurs Houten.

www.modelspoorbeurs.nl

13, 14 en 15 oktober 2006: RAIL 2006 (weer) in de Brabantshallen te Den Bosch. <http://www.rail.nl/>

14 en 15 oktober 2006: 75 jaar NVBS; Spoorritten in de driehoek Apeldoorn – Zutphen - Dieren (- Arnhem). Kijk op: www.nvbs.com

22 oktober 2006: Najaarsstoomgala bij de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij. www.miljoenenlijn.nl

22 oktober 2006: Drie pendelritten met stoomloc 41 360 tussen Emmerich en Arnhem t.g.v. een open dag in het Rheinmuseum te Emmerich.

<http://www.dampfloktradition.de/Fahrten/Emmerich/Emmerich.htm>

27 t/m 29 oktober 2006: Eurospoor 2006, Jaarbeurs Utrecht.

4 november 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

11 november 2006: 10 -15 uur, Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta, Albrandswaardsedijk 74, 3172 AA Poortugaal. Info www.spijkspoor.nl

2 december 2006: Treinenbeurs te Arnhem. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

16 december 2006: Treinenbeurs te Houten. Kijk op: www.modelspoorbeurs.nl

6 en 7 maart 2007: International Conference and Trade Show "Betuwe Route: Europe's Rail Gateway for Freight" in De Doelen te Rotterdam. <http://www.railevents.eu/>

27, 28 en 29 maart 2007: Beurs Rail-Tech Europe 2007 in de Jaarbeurs te Utrecht. <http://www.railevents.eu/>

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

7 t/m 9 november 2006: Euro Bus Expo 2006, NEC Birmingham, UK. www.eurobusexpo.com

23 september 2006: "Klein" BW-feest in Bahnbetriebswerk Nossen (D), met o.a. 35 1019. <http://www.bwnossen.de/>

23 en 24 september 2006: stoomfeest in het Traditionsbahn-betriebswerk Staßfurt (D).

<http://www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de/>

21 en 22 oktober 2006: 3^e grote modelspooexpo in de Nekkerhal te Mechelen (B).

<http://www.modelspoomagazine.be/>

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. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

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

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

Kijk op www.hov-rn.nl