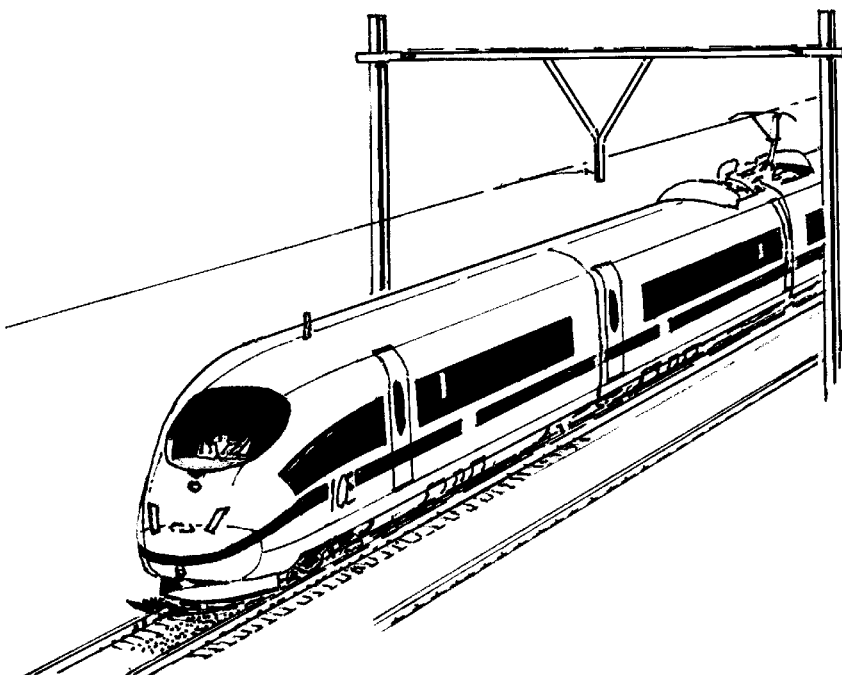
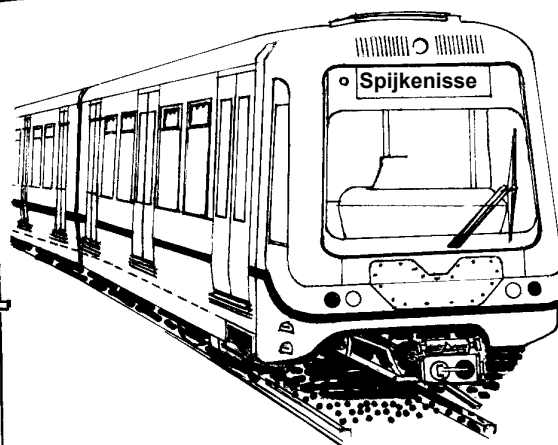
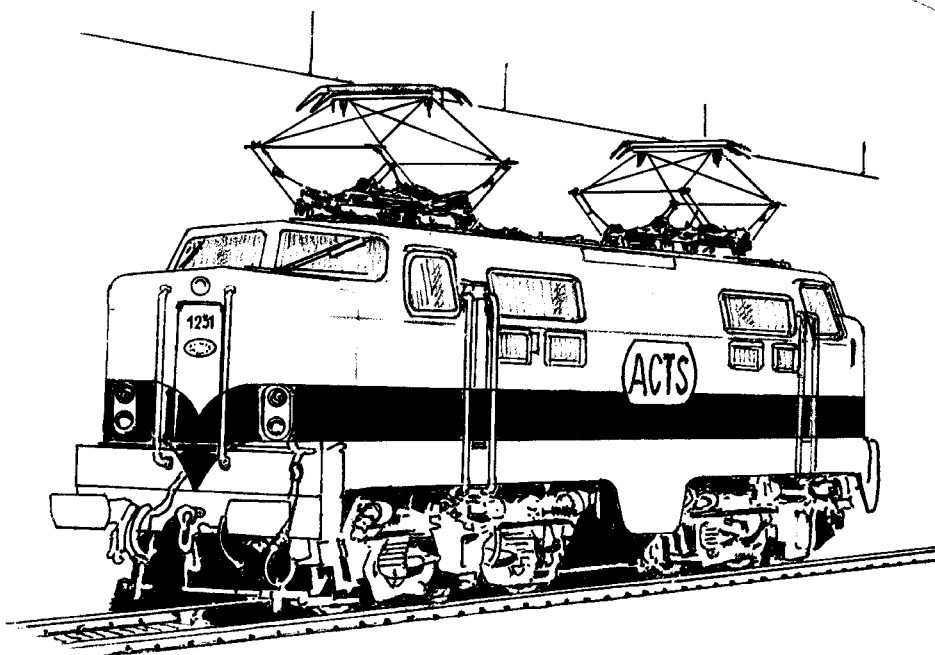
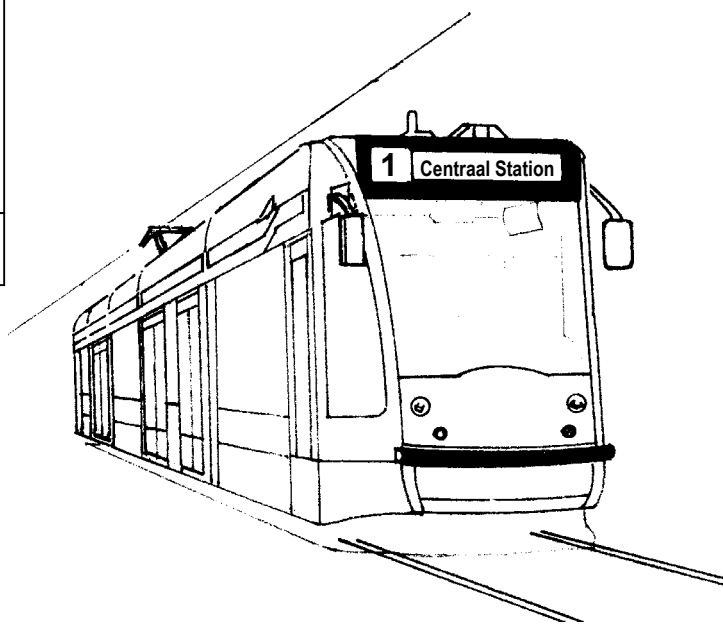


Het Openbaar Vervoer

# RAILNIEUWS

50<sup>e</sup> Jaargang, nr. 577 - januari 2007



# Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50<sup>e</sup> JAARGANG, NUMMER 1 (577)  
januari 2007

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](http://www.hov-rn.nl)  
Email: [hov-rn@hov-rn.nl](mailto: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](http://www.hov-rn.nl)

ISSN:1570-534X

© 2007. Niets uit deze uitgave mag  
worden overgenomen zonder schriftelijke  
toestemming van de redactie.

## BUITENLANDS STADSVVERVOER in 2006

Van de 444 bladzijden van de jaargang 2006 (2005: 360 blz.) waren er 60 gewijd aan Buitenlands Stadsvervoer: 684 berichten over 336 bedrijven uit 54 landen. Een overzicht:

	2002:	2003:	2004:	2005:	2006:
bladzijden	48	49	43	44	60
landen	52	57	59	55	54
bedrijven	322	341	328	298	336
berichten	662	657	666	620	684

Het aantal kilometers metro en tramwegen nam in 2006 fors toe. Tal van bedrijven namen nieuwe trajecten en lijnen in gebruik en er kwamen zelfs 4 nieuwe trambedrijven bij: in Mulhouse, Valenciennes, Vélez Málaga en Sassari. Voor zover wij tot nu weten, werd 1 bedrijf opgeheven: Makeyevka in Oekraïne. Onduidelijk is de status van het stilgelegde trambedrijf van Chongjin (Noord-Korea). Ook in de komende jaren valt er een positieve trend te verwachten met nieuwe trambedrijven in Frankrijk, Spanje, Italië en de Verenigde Staten en uitbreidingen bij bestaande bedrijven. In dit verband noemen wij, om maar slechts twee voorbeelden te vermelden, Innsbruck, waar fors in materieel en infrastructuur wordt geïnvesteerd, en het als maar groter wordende trambedrijf van Genève. Daar staat tegenover dat de situatie in de vroegere Sovjet republieken zorgelijk blijft. Denkt u daarbij aan de tram in Stachanow, waar slechts één motorwagen de dienst gaande houdt. En hoe lang rijdt de tram nog in het Roemeense Brasov? Bij onze oosterburen wordt sterk bezuinigd. Het staken van tramdiensten in de avonduren en het verlagen van de frequenties overdag vindt bij steeds meer bedrijven plaats. Vooral in oost Duitsland waar de grote steden het aantal inwoners, dus ook het aantal passagiers, zien afnemen. Het trambedrijf van Brandenburg wordt bij herhaling in zijn voortbestaan bedreigd en ook in Frankfurt Oder hangt de vlag er somber bij. De uitbreiding naar de Poolse buurstad had net de impuls kunnen zijn waar het afnemende vervoer van had kunnen profiteren. Helaas verdween dit plan van tafel.

Een reële bedreiging voor het stedelijke railvervoer komt ook uit de hoek van de autobusfabrikanten. Deze komen met innovatieve oplossingen en systemen met daarbij steeds langere auto- en trolleybussen. Soms zo lang, dat vaak ontheffingen van de wet nodig zijn om met deze gevaarten te mogen rijden. Naast dubbelgelede bussen komt ook de aanhangwagen weer in beeld. Voorbeelden van deze BRT systemen (BRT = Bus Rapid Transit) zijn Hamburg, Rouen, Bogotá (Colombia) en "El Trole", het trolleybusnet in Quito (Ecuador). In Hamburg is dit MetroBus lijn 5. Met dubbelgelede bussen worden op de route Burgwedel – Niendorf – Hauptbahnhof dagelijks 60.000 passagiers vervoerd met een 4 minuten frequentie. In Rouen spreekt men over TÉOR (Transports Est – Ouest Rouennais). Een systeem van buslijnen op vrije banen met gelede bussen met een Siemens besturing die door middel van camera's en computers bij de nadering van halten de besturing overneemt en dan het voertuig strak tegen het halteperron brengt. De aanleg van deze lijnen zal de komende jaren verder plaats vinden ten koste van de uitbreiding van het tramnet. De metropool Bogotá, een stad met miljoenen inwoners, heeft geen tram- of metronet. Om de verkeerschaos te bedwingen heeft men gekozen voor een beleid van beperking van het autoverkeer, de aanleg van 350 kilometer fietspaden en Trans Milenio, een hoogwaardig bussysteem. Met meer dan 800 gelede bussen en 80 kilometer busbaan (deel van een nog veel groter busnet) worden ongelooflijke hoeveelheden reizigers vervoerd. Op busbanen met twee rijstroken per richting kunnen meerdere bussen gelijktijdig langs halteperrons halteren en elkaar passeren, waarbij sneldiensten niet aan alle halten stoppen. De gemiddelde reissnelheid is 22 km/u, expresslijnen halen 27-29 km/u.

De aanleg van peperdure spoorbussystemen (tram op banden) lijkt van voorbijgaande aard. Behalve een enkel bedrijf in Italië zijn ons geen plannen bekend in andere steden. Tramachtige voertuigen met pantograaf of trolleystrangen rijden in Caen, Nancy en Clermont Ferrand. De exploitatie geeft nogal wat hoofdpijn.

Ook in het buitenland blijft het stadsvervoer in beweging. Over al deze ontwikkelingen valt in 2007 weer veel te berichten.

# A M S T E R D A M

## Verzelfstandigd GVB

Op donderdag 21 december 2006 werd in de ambtswoning van de Burgemeester aan de Herengracht in de late middag de overeenkomst over de verzelfstandiging door de gemeente Amsterdam (wethouder Gehrels), GVB (Gertjan Kroon) en de Stadsregio Amsterdam ondertekend, waarmee GVB nu officieel een zelfstandig bedrijf is, waarvan overigens alle aandelen in handen zijn van de gemeente Amsterdam, die ook de Raad van Commissarissen benoemt en bij zeer grote aankopen alsnog een beslissende vinger in de pap heeft.

Directeur GertJan Kroon vreest toch het jaar 2012, wanneer de aanbesteding van het openbaar vervoer in Amsterdam zal plaatsvinden. Hij is met name bang voor de komst van grote buitenlandse bedrijven (Fransen en Engelsen) die een greep willen doen naar het openbaar vervoer in de grote steden. GVB heeft zich, gedwongen door de landelijke overheid, op 1 januari 2007 moeten verzelfstandigen om tot 2012 het recht op de exploitatie van het openbaar vervoer in Amsterdam te mogen behouden en voorts heeft men bedongen dat vanaf die datum het openbaar vervoer als een geheel moet worden aanbesteed (tram, bus en metro), maar dat is nog geen garantie dat ook GVB vanaf 2012 als beste uit de bus komt. GertJan Kroon pleit er dan ook voor dat de drie grote vervoerders hun belangen koppelen en tot een overkoepelend bedrijf komen dat hun positie sterk moet maken tegen (buitenlandse indringers).

De situatie is trouwens in Rotterdam en Den Haag anders dan in Amsterdam. In Rotterdam wilde de RET het busbedrijf loskoppelen van het trambedrijf en samen met Connexion komen tot een nieuw busbedrijf (Randstadbus) en in Den Haag zal het busbedrijf worden aanbesteed en het trambedrijf in ieder geval tot 2017 in handen blijven van de HTM. In Utrecht is inmiddels besloten het GVU te verkopen aan Connexion, dat zelf overigens ook in de verkoop gaat. Overigens laat de aanbesteding in Brabant zien dat de rek in de aanbestedingsmarkt er al lang uit is.

Vervoerbedrijven die een concessie willen binnenhalen bieden vaak onder de prijs en Connexion moest zich in Brabant uiteindelijk weer terugtrekken.

Voorts heeft de Europese Commissie inmiddels besloten dat er in Stadsregio's met een eigen vervoerbedrijf niet perse behoefte te worden aanbesteed. Men zou dus alsnog kunnen overwegen om aanbesteding in de grote steden niet uit te voeren.

Dat GVB de hete adem van de aanbesteding in de nek voelt moge duidelijk zijn. Het bedrijf heeft de laatste jaren echter laten zien wel degelijk op de kosten te kunnen besparen en het bedrijf een stuk efficiënter te kunnen maken. Veel hangt ook af van de wijze waarop het bedrijf zich de komende jaren presenteert. De Stadsregio Amsterdam (de concessiehouder) moet zich bij een aanbesteding dan ook duidelijk laten leiden door kwaliteit en wat minder door kwantiteit.

## Hoog ziekteverzuim door bijbaan

GVB-medewerkers hebben hun werk bij het vervoersbedrijf jarenlang gecombineerd met bijbaantjes. Ze hadden daar echter geen toestemming voor. Dat zegt Gertjan Kroon, de algemeen directeur, in een interview met Het Parool. Volgens Kroon waren de bijbaantjes een van de redenen voor het hoge ziekteverzuim. "Diverse chauffeurs werkten voor taxibedrijven en maakten daar veel te veel uren. Het gebeurde dan vaak dat men zich ziek meldde omdat men andere dingen te doen had." De meeste problemen behoren volgens Kroon inmiddels tot het verleden. Zo is het ziekteverzuim al enorm gedaald. (AT5)

## Proef met vrachtttram gaat door

City Cargo Amsterdam begint in februari de proef met de vrachtttram in de Amsterdamse binnenstad. De gemeenteraad heeft zich woensdag 20 december positief uitgesproken over het project. GVB stelt de 783 en de 901 voor de proef beschikbaar. Wij zullen de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten houden en u hierover informeren.

## Invoering Veiligheidsteam Openbaar Vervoer

Het college van B&W heeft ingestemd met het organisatieontwerp van het Veiligheidsteam Openbaar Vervoer (VOV, voorheen 'OV-politie') en met het implementatieplan voor de invoering. Het VOV zal meereizen met de trams, bussen en metro's en opvallend aanwezig zijn in en rond de stations in Amsterdam. Het team zal toezicht houden en incidenten afhandelen om op deze manier de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te vergroten. Het VOV wordt zo spoedig mogelijk opgericht.

De streefdatum van 1 januari kon niet meer worden gehaald door de langere tijd die de adviezen van de ondernemingsraden van de betrokken partijen vergden. Het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft recentelijk laten weten dat de naam 'OV-politie' op grond van het merkenrecht niet meer gehanteerd mag worden, vandaar dat nu de naam 'Veiligheidsteam Openbaar Vervoer' wordt gebruikt. Er komen uiteindelijk 150 mensen bij het VOV te werken. De dagelijkse coördinatie is in handen van de politie. Het VOV zal op termijn bestaan uit 67 politiemedewerkers en 84 BOA+ers (bijzondere opsporingsambtenaren met speciale bevoegdheden). De BOA+ers gaan van GVB over naar de dienst Stadstoezicht.

## Chipkaart

De invoering van de chipkaart verloopt een stuk trager dan is gepland. Als landelijk alles goed was gegaan had in geheel Nederland de chipkaart op 1 januari 2007 al in gebruik moeten zijn. De realiteit is uiteraard anders.

De proef met de chipkaart wordt in Rotterdam nog steeds uitgevoerd bij RET, Connexion en NS en verloopt nog altijd niet vlekkeloos. In Amsterdam bevindt de chipkaart zich eveneens in het proefstadium en is alleen gebruik bij de metro en dan nog wel op beperkte schaal omdat er geen gepast overstapsysteem bestaat met het strippenkaart- en sterabonnementenassortiment.

Snel gaat het niet met het aan de "mens" brengen van de chipkaart. GVB doet met promotieacties veel moeite om de reiziger een kaart aan te smeren maar om nu te zeggen dat dit aan de verwachtingen voldoet is sterk overdreven. De kaart kan ook niet echt leven omdat de meeste reizigers overstappen en geen behoefte hebben aan het reizen met twee verschillende kaarten die hun reis ook nog eens duurder zouden maken.

Reizigers in het openbaar vervoer zien dus nog geen enkel voordeel in het gebruik van de chipkaart en zullen dan ook nog niet massaal overstappen op dit betaalmiddel voor het openbaar vervoer. Zeker omdat het nog niet gebruikt kan worden in tram, bus, streekbus en trein. Zolang dit het geval is mogen de vervoerbedrijven geen hoge verwachtingen hebben van de chipkaart en zolang er nog problemen zijn met de invoering van de kaart en de vele technische storingen zou men er beter aan doen vaart te zetten achter het maken van de infrastructuur (apparatuur) en het betrouwbaar maken van de apparatuur om de reiziger over de streep te trekken. Naar verwachting worden in de loop van 2007 alle trams en bussen in Amsterdam voorzien van chipkaartlezers en zal begin 2008 het systeem in de regio Amsterdam, ook bij de streekbus, in gebruik genomen kunnen worden.

### **Kinderwagens in tram en bus**

Vanaf 1 januari 2007 gelden er huisregels voor het meeneemen van kinderwagens in trams en bussen. Per voertuig is één plaats gereserveerd voor een uitgeklapte kinderwagen. Komen er meer kinderwagens per voertuig dan dienen deze te worden ingeklapt. Tevens geldt dat indien er een rolstoel in het voertuig komt deze voorrang heeft boven een kinderwagen die dan moet worden verwijderd of moet worden ingeklapt. Deze regels bestonden overigens al maar zijn sinds een ongeval aangescherpt. Inmiddels is er in de pers en politiek veel commotie over ontstaan.

Probleem met de nieuwe kinderwagens is dat deze steeds groter worden en dat het inmiddels ook complete winkelwagens zijn die naast kindervervoer ook dienen als vrachtvervoer. Inklappen is dan meer werk en daar hebben de gebruikers eigenlijk geen zin in. Vroeger waren kinderwagens nooit een probleem maar nu lijkt het plotseling alsof er door GVB een kinderwagenonvriendelijk beleid wordt gevoerd. Veroorzakers zijn echter de ouders zelf die gekozen hebben voor grote kinderwagens en menen dat de vervoerders zich dan maar moeten aanpassen, maar dat is de wereld op zijn kop zetten. Ook meer ruimte voor kinderwagens is niet realistisch. Door de nieuwe wetgeving voor gehandicapten hebben er al aanpassingen in tram en bus plaatsgevonden waardoor er minder zitplaatsen beschikbaar zijn. Nog even en de "gewone" passagiers moeten zich sterk maken om nog met het openbaar mee te kunnen rijden!

### **Infrastructuur**

Spoorwerkzaamheden gingen op 15 januari van start op de kruising Ferdinand Bolstraat/Albert Cuijpsstraat. In verband met deze werkzaamheden is de halte richting CS tijdelijk verplaatst naar de Albert Cuijpsstraat vlak voor de kruising met de Ferd. Bolstraat.

Voorts worden er spoorwerkzaamheden uitgevoerd in de Frederik Hendrikstraat tussen Hugo de Grootplein en Frederik Hendrikplantsoen en op de kruising Rokin/Dam.

In verband met rioleringswerkzaamheden zijn de tramhaltes Weteringschans/Spiegelgracht van 15 januari tot medio mei tijdelijk buiten gebruik.

Bij de werkzaamheden in de week tussen Kerst en Nieuwjaar is bij het Amstelstation wel het spoor stadinwaarts vervangen, doch de geplande vernieuwing van het spoor staduitwaarts kon door tijdsgebrek niet worden uitgevoerd.

Op drie metrostations (Reigersbos, Bullewijk en Venserpolder) worden de daken op de perrons vernieuwd. Momenteel ontbreken op deze stations een deel van de koepels waardoor het verblijf op deze hooggelegen stations geen pretje is voor de reizigers.

Station Bijlmer wordt momenteel uitgebreid door Prorail. Eigenlijk had het al op 10 december 2006 gereed moeten zijn, doch ook hier is sprake van de bekende uitloop van werkzaamheden. Het station ligt midden in het bouwwerk en is voor reizigers een waar doolhof. Via steeds weer aangepaste loopwegen moet men de perrons zien te bereiken en wie naar het busstation wil moet een ommetje van zeker vijf minuten maken.

### **Distelwegveer**

Het huidige Distelwegveer blijft nog enige tijd met een grote pont varen. In het voorjaar komt er een kleine pont te varen die in een halfuursdienst de Tasmanstraat met de Distelweg en de NDSM-verbint. Hiermee is ook deze verbinding gered.

### **Nieuwe haltes lijn 26**

Vanaf 1 januari heeft lijn 26 er twee nieuwe haltes bij gekregen. Het gaat daarbij om twee haltes in de bestaande eind- (en niet zoals in de diverse dagbladen werd vermeld om

een verlenging). Het eind- / beginpunt kreeg een halte met de naam Pampuslaan en een halte met de naam Eva Bessyostraat, die vlak bij het strand Blijburg ligt. De eindlus ligt overigens inmiddels midden in de bebouwing.

### **Materieel tram**

#### **Materieeltoestand**

Het aantal buiten dienst staande wagens is momenteel beperkt. Er staan momenteel (*genoteerd op 14 februari*) 17 wagens bij Siemens in Krefeld. Dagelijks worden de lijnen 16 en 24 aangevuld met Combino's en 11G-wagens. In de remise Havenstraat was overigens afgelopen week regelmatig sprake van gebrek aan rijvaardige wagens.

#### **Blokkendozen**

De Blokkendozen rijden vanuit Havenstraat nu dagelijks op de lijnen 1, 2, 13 en 17 en soms ook op de lijnen 16 en 24. Alleen op lijn 10 wordt alleen met Combino's gereden.

#### **Lagevloerwagens**

Nog net voor het einde van het jaar kwam de 839 op 23 december in dienst. De wagen werd bij zijn revisie wit en blauw geschilderd, kreeg een aangepaste bestuurderscabine en werd voorzien van zandvulopening in de zijwanden. De 905 wordt momenteel in de Havenstraat ontdaan van zijn totaalreclame voor het Rembrandtjaar, waardoor nu alle trams in de wit/blauwe kleur rijden.

#### **Combino's**

Bij Siemens staan thans voor renovatie: 2019, 2030, 2031, 2033, 2036, 2039, 2041-2043, 2078, 2089, 2095, 2097, 2116, 2134, 2201, 2203. Het ligt in de lijn der verwachting dat de 2041, 2201 en de 2036 spoedig zullen terugkeren.

Gereneveerd zijn: 2001-2014, 2016-2018, 2020, 2022-2024, 2026-2029, 2032, 2034, 2037, 2038, 2044, 2047, 2051, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131-2133, 2138-2147, 2202, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

De 2151 werd alsnog door de HWT zelf hersteld van zijn aanrijdingschade en kwam op 3 januari weer in dienst. De 2143 werd alsnog voorzien van nieuwe GVB-logo's. Alleen de 2047, 2142 en 2204 rijden nu nog rond zonder logo's. Voorts rijdt er ook nog altijd een aantal wagens rond die wel zijn gereneveerd doch nog de oude logo's dragen.

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

### **Materieel metro/sneltram**

CAF-stel 85 werd de in de HWR in de kleuren wit en blauw geschilderd/beplakt en kwam op 27 december 2006 weer in dienst.

Van het geplande schoonmaken van de metrostellen gedurende de stremming is weinig te merken geweest. De meeste stellen rijden nog altijd rond met graffiti op de zijwanden.

### **Ingezonden brief.**

Geachte redactie,

Op blz 410 van HOV-RN 2006/12 vermeldt U de discussie rond nieuw metromaterieel. De breedte van 3.00 m zou strijdig zijn met het in de toekomst integreren op NS-baanvakken. Destijds in 1973 werd de metrolijn CS-Bijlmer ontworpen en kwam de integratie aan de orde om stop-treinmaterieel vanuit Utrecht bij station Amsterdam - Amstel de metrobus in te laten rijden en waarvoor de metrotunnelwandeinden taps verwijd werden om integratiesporen niet onmogelijk te maken. Ook werd de breedte van het metromaterieel daarom op 3,00 m gekozen, immers het omgrenzingsprofiel NS is 3,24 m, en kon het NS-materieel ook aan de metroperrons in de tunnel halteren. De metrostellen met breedte 3,00 m kunnen derhalve ook op NS-sporen rijden, voorzien van een uitschuifbaar bordes, als bij de ARRIVA-voertuigen, om de afstand tot de perrons te overbruggen.

Met vriendelijke groeten Nico Smit,

*Oud Senior-Specialist-Railtechniek Articon (thans Arcadis)*

# ROTTERDAM

## Verzelfstandiging

Na bijna tachtig jaar onderdeel te hebben uitgemaakt van de gemeente Rotterdam, is de RET per 1 januari 2007 een zelfstandig bedrijf. Burgemeester Opstelten en algemeen directeur Peters van de RET tekenden daarvoor op 29 december 2006 in het stadhuis de benodigde overeenkomsten. De verzelfstandiging is nodig om mee te kunnen doen met toekomstige openbare aanbestedingen van het openbaar vervoer in de grote steden. De RET blijft het openbaar vervoer in Rotterdam verzorgen, maar onder een andere juridische constructie, een N.V. De gemeente Rotterdam is vanaf 1 januari eigenaar en honderd procent aandeelhouder van de RET N.V.

De RET kwam op 15 oktober 1927 in handen van de gemeente Rotterdam. Daarvoor waren de RTM (van 12 november 1878) en de RETM (7 april 1904) verantwoordelijk voor het openbaar (tram-) vervoer in de stad.

Het personeel is overigens niet blij met de nieuwe opzet, maar de verzelfstandiging werd onvermijdelijk na een uitspraak van de Tweede Kamer in 2005.

## Ridderkerklijn

Na suggesties van de inwoners van Ridderkerk zijn er nog vier tracévarianten voor onderzoek bijgekomen. Reeds eerder waren vijf varianten voorgesteld door de projectgroep Ridderkerklijn. Na het onderzoek zal uiteindelijk gekozen worden voor één voorkeursvariant. In 2007-2008 wordt het gekozen voorkeustracé concreet uitgewerkt en voorbereid voor uitvoering. Vanaf 2009-2010 zou dan de aanleg van de nieuwe verbinding moeten starten. De te onderzoeken tracévarianten zijn:

Tracé A via Ridderkerk-West, tracé B via centrum zuidzijde, tracé C via centrum, tracé D via centrum oostzijde, tracé E via de Rotterdamseweg, tracé F via centrum oostzijde door de Ringdijk, tracé G via Bolnes en Slikkerveer, tracé H tot aan het centrum, met een kleine lus en tracé I ringtracé via enkelspoors-infrastructuur.

In het voorjaar van 2007 vindt de besluitvorming over het definitieve tracé plaats.

## Trams over de Willemsbrug

Er gaat weer een tram rijden over de Willemsbrug. Door extra aandacht voor het zuidelijk stadsdeel is het nu zeker dat er een tram komt die via de Oranjeboomstraat, over de Koningshaven en de Willemsbrug naar Station Blaak zal rijden. Momenteel wordt gestudeerd op de tramverbinding die de bewoners van de wijk Feijenoord, het Entrepotgebied en de nog te bouwen Parkstad snel openbaar vervoer moet opleveren. Er wordt nu gekeken hoe de tram naar het Noordereiland moet lopen. Dit kan over de Koninginnebrug, maar ook wordt gekeken of er in het verlengde van de Oranjeboomstraat, een trambrug over het water van de Koningshaven kan worden gebouwd.

De tram zou ook goed zijn voor de reizigers die gebruik maken van de tramlijnen over de Erasmusbrug. Sinds de komst van de Carnisselandlijn (lijn 25) is de brug een knelpunt geworden, waarbij soms trams in file over de Erasmusbrug rijden.

De deelgemeente Feijenoord is al jaren bezig om weer een tram over de Willemsbrug te laten rijden. Tot eind 1968 reden er diverse tramlijnen over de oude Willemsbrug. Men vond toen de tramverbindingen over de brug overbodig door de komst van de metro vanaf het CS naar het Zuidplein. Naar verwachting moet de nieuwe tramverbinding in 2010 gereed zijn.

## Nieuwe trams

De Stadsregio Rotterdam beslist waarschijnlijk in maart voor welk type tram wordt gekozen. Zoals bekend gaat het om 53 nieuwe rijkstuigen. Alstom, Siemens en Bombardier zouden azen op de Rotterdamse order.

## Inbouw chipapparatuur

Bijna alle nog in dienst zijnde rijkstuigen van de serie 800 werden in december 2006 voorzien van chipapparatuur. Voor zover nu bekend kregen mr. 805 (eerder aangewezen om te gaan fungeren als werkwagen) en mr. 816 dit niet. In totaal zijn er nu nog negentien rijkstuigen beschikbaar voor de exploitatie, mr. 802, 805, 812, 815, 816, 818, 820, 822, 823, 828, 830, 834, 835, 839, 840, 841, 843, 847 en 848.

## Trams naar Roemenië

De laatste vijf rijkstuigen van de 800-serie vertrokken in december naar Galati in Roemenië, na eerst nog een kleine onderhoudsbeurt in de Centrale Werkplaats te hebben gehad. Op 19 december stonden de 814 en 838 buiten het hek van de C.W. op het opstelspoor van de NS.

Op 20 december waren deze wagens verdwenen en stond mr. 842 buiten het hek, terwijl de 801 en 844 nog stonden opgebokt in de Centrale Werkplaats. Op 21 december stonden deze laatste twee wagens buiten het hek en was de 842 inmiddels verdwenen. Een dag later waren ook de 801 en 844 afgevoerd naar Roemenië.

## Mogelijke claim voor RET na bizar ongeval

Het dodelijk tramongeluk in de vroege ochtend van 9 december met motorrijtuig 2015 van lijn 21, waarbij vanaf de Hargsingel tot aan de Burg. v. Haarenlaan in Schiedam een 27-jarige man werd meegesleurd, krijgt voor de RET mogelijk een staartje. Uit jurisprudentie blijkt namelijk dat trambestuurders bij voorbaat aansprakelijk zijn voor het letsel dat zij voetgangers of fietsers toebrengen. Volgens een advocaat staat de familie in een eventuele juridische procedure sterk en zegt te verwachten dat de RET met geld over de brug moet komen als de nabestaanden het tot een rechtszaak laten komen. Of dit zal gebeuren is nog niet bekend.

De Hoge Raad bepaalde in 2000, dat de trambestuurder altijd aansprakelijk is, ongeacht eventuele verkeersfouten van het slachtoffer. Alleen als sprake is van 'onwaarschijnlijk gedrag' van het slachtoffer kan de trambestuurder een beroep doen op overmacht.

Het onderzoek van de politie is nog niet afgerond. Men zoekt naar mogelijk drie passagiers die in de tram zouden hebben gezeten, maar deze hebben zich nog niet gemeld. Verder wordt ondermeer gekeken of de waarschuwingslichten goed functioneerden. Kort na het ongeluk viel namelijk op dat de waarschuwingslichten pas na het passeren van de tram oplichtten.

## Opheffing lijn 5 na bijna honderd jaar

Op 9 december 2006 reed lijn 5 voor het laatst. Net te vroeg om het 100-jarig jubileum nog te halen. Lijn 5 werd op 13 maart 1907 in dienst gesteld en bediende voor de oorlog de oost-west route via het centrum van de stad. De route liep vanaf de Oudedijk (Korte Kade) via de Helenastraat, Brouwerstraat/Kettingstraat, Alettastraat, Goudserijweg, Hugo de Grootstraat, Kaasmarkt, Beursplein, Noordblaak, Coolsingel, Kruiskade naar het eindpunt Middellandstraat. Op 16 september 1911 werd de lijn vanaf de Middellandstraat verlengd naar de Gerrit Jan Mulderstraat en in juni 1921 verdween lijn 5 uit de Alettastraat, Brouwerstraat/Kettingstraat en Helenastraat en werd gereden via de Vlietlaan. Op 1 mei 1929 werd de lijn verlegd via de Nieuwe Binnenweg en Mathenesserlaan en verlengd naar Spangen (Spartastraat). Per 1 april 1933 werd de lijn ingekort tot het Mathenesserplein,

maar vanaf 1 juli 1936 reed men weer naar Spangen en nu weer opnieuw via de Kruiskade, Middellandstraat en de Vierambachtsstraat. Vervolgens was er nog op 7 juli 1938 een kleine verlenging in het oosten van de stad naar de 's-Gravenweg (Esschenlaan). In de jaren 1929 t/m 1936 was er ook nog een aantal verleggingen. Zo werd o.a. de route via de Hugo de Grootstraat en Goudserijweg verlaten en reed men via het Middensteiger, Groenendaal, Oostplein, Gedempte Slaak, Vlietstraat, Vlietkade naar de Vlietlaan. Wegens het oorlogsgeweld werden alle tramlijnen op 10 mei 1940 opgeheven. Op 14 september 1940 werd lijn 5 heringesteld maar er werd nu niet meer gereden vanuit het oosten van de stad maar vanuit het noorden. Vanaf de Schieweg reed men via de Spoorringel, Hofplein, Kruiskade en zo verder naar Spangen. Op 21 september 1942 werd de route via de Spoorringel verlaten en ging men rijden via de Schiekade. Door de oorlogsomstandigheden werd de situatie in West-Nederland steeds slechter en ook het RET kreeg hiermee te maken. Onder andere door een tekort aan toegewezen stroom werd vanaf eind 1943 nog maar een uiterst beperkte dienst gereden en per 14 oktober 1944 reden alle lijnen op werkdagen nog slechts in de spitsuren. In de hongerwinter werden alle lijnen met ingang van 1 december 1944 opgeheven. Op 8 juni 1945 werden de lijnen 2, 3, 8, 10 en 16 heringesteld en in de loop van dat jaar volgden de meeste andere lijnen. Lijn 5 moest echter nog wachten tot 17 juni 1946 en werd toen heringesteld op het traject Schieweg – Willemsplein. Hierdoor werd nu ook het westelijke traject in de stad verlaten en reed lijn 5 in die tijd van noord naar zuid. Dit betekende niet dat lijn 5 naar Rotterdam Zuid ging rijden, maar naar het meest zuidelijke punt in het centrum op de Rechter Maasoever. Daarna was het lang rustig op lijn 5. Per 26 april 1960 werd de lus aan het eindpunt Willemsplein naast de toegang tot de Leuvehaven vervangen door een kopeindpunt en werd een noodlus aangelegd via de Maasstraat en de Willemskade. Deze werd vooral gebruikt door tramstellen van de lijnen 2 en 3 die in de spitsuren een extra slag maakten op lijn 5. Vanaf 16 februari 1967 werd in het avondspitsuur geheel via deze lus gereden en op 16 december 1968 werd het kopeindpunt definitief vervangen door de lus. Daartussenin werd de lijn per 15 juli 1967 aan de andere zijde van het traject, in verband met de bouw van het tramviaduct over de A 20 (Schieplein), ingekort vanaf de Schieweg bij de Gordelweg tot de Schieweg bij de Abraham Kuyperslaan. Op 25 januari 1969 werd lijn 5 voor de laatste keer verlengd en wel vanaf de Schieweg via het nieuwe tramviaduct, de G.K. van Hogendorpweg, Melanchtonweg, Wilgenplaslaan en via de lus Meidoornsingel, Larikslaan (heen) terug via de Kastanjesingel, Kastanjeplein en Wilgenplaslaan. Op 10 december 2006 werd lijn 5 vervangen door de lijnen 20 en 25.

Op lijn 5 werd vanaf het begin in 1907 tot de komst van de vierassers in 1929/1931 voornamelijk gereden met de tweeassers serie 71 – 90. Aanvankelijk werd gereden met losse wagens, maar reeds in 1908 werd er om en om gereden met dichte paardentramrijtuigen, die waren omgebouwd voor de dienst achter de elektrische tram. Dit betrof vooral de aanhangrijtuigen van de serie 301-350. Vanaf december 1913 werden deze aanhangrijtuigen vervangen door de serie 351 – 386. Na 1920 werd er altijd met een aanhangrijtuig gereden en moest hiervoor aan het eindpunt Oudedijk een wisselwagen worden opgesteld. Vanaf de beginjaren dertig werd gereden met losse vierassers, meestal met de serie 401 – 470. Na de sloop van deze serie werd vanaf 1965 t/m de verlenging van lijn 5 naar Schiebroek in 1969 gereden met de vierassers serie 471 – 570. Vanaf toen werden de nieuwe Duwag-rijtuigen van de serie 600 ingezet en later ook de dubbelgelede rijtuigen van de serie 351. Een flink deel van de 600-en werd in de beginjaren tachtig voorzien

van een C-bak vanuit de dubbelgelede rijtuigen, voornamelijk uit de serie 301 – 324, waarbij de 600-en werden vernummerd in de serie 1600. Ook deze wagens reden vaak op lijn 5 en waren hier tot hun afvoer in 2004 te zien. Omdat de RET niet meer strak de hand hield aan een vaste serie trams op een bepaalde lijn, werden ook de 700-en en 800-en vanaf de tweede helft van de jaren tachtig tot het einde van lijn 5 in 2006, regelmatig op deze lijn gesignaleerd, hetgeen vanaf 2004 ook gold voor de Citadis-rijtuigen

### **Infrastructuur en exploitatie**

De nieuwe dienstregeling die per 10 december 2006 is ingegaan voldoet goed. Alleen op lijn 7, die nu rijdt van Woudestein naar het Willemsplein klagen de trambestuurders over een veel te korte rijtijd. Omdat men op het Willemsplein ook maar twee minuten hersteltijd heeft, is het gevolg dat de dienst hierdoor regelmatig wordt verstoord.

Vanaf 8 januari t/m 26 januari zouden de zuidelijke sporen in de Van Oldenbarneveltstraat op TramPlus-niveau worden gebracht. Begin januari werd echter besloten dat dit opnieuw niet door zou gaan. Dit heeft mogelijk te maken met het feit dat de lijnen 20 en 25 nog altijd geen gebruik kunnen maken van de sporen die vanaf het Stationsplein leiden naar het Weena. Op het Weena wordt nog altijd gewerkt aan de tunnel voor het autoverkeer onder het Stationsplein. Omdat de Van Oldenbarneveltstraat dan ook zou zijn gestremd, moet dan worden omgereden via Eendrachtsweg, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein en terug Westzeedijk of men zou de lijnen 20 en 25 vanaf de Schiekade het Hofplein rechtdoor moeten laten oversteken naar de Coolsingel. Dit zou nogal klantonvriendelijk zijn omdat dan het Centraal Station niet zou kunnen worden aangedaan.

Waarschijnlijk vanaf 15 januari worden op de Nieuwe Binnenweg en het Eendrachtspolein de werkzaamheden gestart om de sporen uit elkaar te leggen, dit tot grote ontevredenheid van de aldaar gevestigde winkeliers. Dit gedeelte van de Nieuwe Binnenweg was kort geleden gereed gekomen na uitgebreide rioleringswerkzaamheden welke voor de winkeliers ook voor veel overlast had gezorgd en nu gaat de boel opnieuw op de schop. Een woordvoerder van de RET meldde dat men er pas kort geleden achter was gekomen dat de sporen te dicht bij elkaar lagen. Dit was duidelijk een leugentje want het probleem was al veel langer bekend. Men hoopt dat de werkzaamheden als alles meezit medio maart gereed te hebben. Eind maart zou het zeker klaar moeten zijn want dan moeten de lijnen 21 en 23 vanaf het Kruisplein worden omgeleid via de Mauritsweg, Nw. Binnenweg en Mathenesserlaan, dit in verband met de bouw van de parkeergarage onder het Kruisplein. Het meest westelijke spoor op het Kruisplein wordt dan tijdelijk opgebroken. Het traject West-Kruiskade, Middellandstraat en Vierambachtsstraat (Eén van de drukste tramtrajecten in Rotterdam) heeft dan geen openbaar vervoer en het is onbegrijpelijk dat men dan niet een tramdienst instelt op het traject Spangen, Vierambachtsstraat, Middellandstraat, Henegouwerlaan, Statentunnel, achterzijde CS en het kopspoor op de Provenierssingel bij de Schiekade. Er kunnen weliswaar geen Citadis-rijtuigen door de Statentunnel maar zo'n dienst kan dan gereden worden met de 700- en 800 serie.

In verband met werkzaamheden op de Melanchtonweg is er richting Schiebroek vanaf zaterdag 20 januari aanvang dienst t/m zondag 21 januari einde dienst en op zaterdag 27 januari aanvang dienst t/m zondag 28 januari einde dienst geen tramverkeer mogelijk. De lijnen 20 en 25 rijden dan vanaf de Schiekade via de Bergweg, Straatweg en Kleiweg v.v. Voor het eindpunt wordt dan linksaf het terrein van de Centrale Werkplaats opgereden en aldaar wordt gekeerd. Er wordt een tijdelijke halte net na het hek van het

terrein geplaatst voor de lijnen 20 en 25. Omdat Citadis-rijtuigen deze omleiding niet mogen rijden, zullen op deze dagen ZGT's (serie 700) worden ingezet. Hiervoor zullen op vrijdag 19 januari en vrijdag 26 januari, tien diensten van Kralingen bij einde dienst inrukken naar remise Hilledijk. Op zondag 21 en zondag 28 januari zullen tien diensten van remise Hilledijk bij einde dienst inrukken naar remise Kralingen. Tussen de Kleiweg en de Larikslaan in Schiebroek worden pendelbussen ingezet.

### **Materieel**

**Metro/sneltram:** De cabinewand met de geblindeerde ruiten in metrostel 5416 welke in april als proef werd aangebracht in het kader voor de nieuw aan te schaffen RandstadRail rijtuigen, werd weer door een normale wand vervangen. Het personeel was ontevreden over de ruit. Dit kwam vooral door de weerkaatsing van licht in de voorruit, bij het rijden in het donker of bij het rijden door tunnels. Of de ruiten in de cabinewand van de nieuwe rijtuigen voor RandstadRail worden aangebracht is niet bekend.

De 5217 keerde terug in de reizigersdienst. Het rijtuig had rook- en waterschade opgelopen bij de metrobrand in de nacht van 31 oktober op 1 november j.l. in station De Akkers in Spijkenisse.

In de eerste week van januari werden respectievelijk de combinaties 5341-5404-5412 en 5401-5417-5344 ingezet op het traject Capelle a/d IJssel en De Akkers in Spijkenisse. Het was tot nu toe ongebruikelijk dat er twee combinaties van het type SG2 en MG2 op één dag in bedrijf zijn. Tot op heden werden er alleen combinaties gezien met twee MG2-rijtuigen en één SG2-sneltramrijtuig.

**Tram:** In de laatste helft van december verbleven de motorrijtuigen 606 (RoMeO), 703, 717, 722 (met nieuwe kleurstelling), 732 en 746 in de werkplaats.

### **Nieuws per datum**

**07/12:** 19.45 – 21.00 uur: 7-822 derailde op het Kruisplein richting Woudestein met het eerste truckstel en belandde tegen een bovenleidingsmast. Omleiding voor alle CS-lijnen.

**11/12:** 25-2043 reed 's morgens bij de halte Vrijenburgsebos in Carnisselande tegen een betonblok. Er ontstond flinke schade aan de tram. Lijn 25 werd enige tijd ingekort.

**11/12:** 14.05 – 16.15 uur: 20-703 richting Schiebroek zware aanrijding met afslaande taxi op de Spinozaweg bij de Catullusweg. De taxi werd enige meters meegesleurd en kwam klem te zitten tussen een verkeerslicht en de tram. De lijnen 2 en 20 werden ingekort tot de Beukendaal.

**18/12:** 's Ochtends wisselstoring RandstadRail tussen het Hofplein en Melanchtonweg. Reizigers werden verwezen naar de tramlijnen 20 en 25.

**18/12:** 11.35 – 12.55 uur: 21-2012 richting De Esch flinke aanrijding met afslaande bestelwagen bij het Faassenplein in Schiedam. De tram kreeg flinke schade aan de voorzijde. Lijn 21 enige tijd naar Holy (Vlaardingen).

**22/12:** 15.50 – 16.45 uur: Autobus 207 van lijn 75 aanrijding met motorrijtuig 848 van lijn 2 op de Spinozaweg bij de Catullusweg. Lijn 2 werd ingekort tot de Beukendaal en lijn 20 reed via de Groene Tuin naar Schiebroek.

**23/12:** 6.50 – 9.40 uur: Op de Schiekade/Schieweg belandde een personenauto in het grind tussen de trambaan. 25-2057 gestremd. De politie arriveerde pas na 55 minuten! Ook de kraanwagen die de auto eruit moest trekken kwam nog vast te zitten.

**05/01:** In verband met een grote brand bij Partycentrum Palace werd vanaf aanvang dienst tot in de loop van de ochtend lijn 4 richting Marconiplein omgeleid via de Bergweg en Schiekade.

**06/01:** 23.35 uur: 25-2038 had een behoorlijke aanrijding met een personenauto op de Beijerlandse laan bij de Slaghekstraat in de richting Carnisselande. De brandweer moest het dak van de auto verwijderen om de gewonde chauffeur uit de auto te halen.

## DEN HAAG

### **Verlenging tramlijn 16**

Eind december waren de belangrijkste werkzaamheden op de Dedemsvaartweg tussen de Melis Stokelaan en de Erasmusweg voltooid. De Dedemsvaartweg werd in beide richtingen weer vrijgegeven voor het verkeer en buslijn 37 keerde weer terug. Om dit feit een klein feestelijk tintje te geven was er aan weerszijden van de Dedemsvaartweg een verlichte kerstboom opgesteld. Op dit gedeelte liggen nu sporen en zijn de masten geplaatst. Ook de halte Steenwijklaan is behoudens het meubilair klaar. Ter hoogte van tramlijn 9 liggen er al jaren sporen in de richting van Wateringse Veld. Door de begroeiing was dit alleen zichtbaar als je er echt op ging letten. Eind december is het onkruid hier verwijderd en is de sporensituatie weer goed zichtbaar geworden. Naar verwachting zal medio maart het wisselcomplex worden aangelegd en worden aangesloten op de sporen richting Wateringse Veld. De komende maanden zullen overigens overal snel sporen gaan verschijnen omdat het nog steeds in de bedoeling ligt dat nog voor de zomer begonnen kan worden met proefritten. Op de Loevesteinlaan is inmiddels grond gestort om de ondergrond uit te harden. Het traject tussen de Erasmusweg en de aansluiting van de huidige keerlus van tramlijn 17 wordt ook gemarkeerd met extra aangebrachte grond. De komende maanden zullen er veel werkzaamheden plaats vinden op het laatste deel van de nieuwe route. Omdat op de Laan van Wateringse Veld ter hoogte van het huidige keerpunt van tramlijn 17 ook het nodige aangepast moet worden zal tramlijn 17 op korte termijn dit punt moeten verlaten. De prioriteit ligt dus nu op het traject vanaf het Parijsplein naar de nieuwe keerlus bij Esselanden. Eind december werd in sneltreinvaart het traject langs de Middenweg bouwrijp gemaakt voor de aanleg van sporen. In de laatste week van december werd het tramgrind gestort. Begin januari lagen er al stapels dwarsliggers klaar om gelegd te worden. Dit traject zal medio maart gereed zijn.

### **Keerlus Leyenburg**

Nadat op 10 december de wissels waren gelegd voor de toekomstige keerlus bij het Leyenburg ziekenhuis werd er nog enige dagen gewerkt aan de sporen op deze plek. De wissels wijzen nu nog naar een plek waar zich een sloot bevindt. Het wachten is op de sloop van het nabij gelegenemaal en het deels dempen van de sloot. Zoals eerder reeds gemeld zal de keerlus gebruikt gaan worden door tramlijn 6. De planning is deels door het nog niet rijden van RandstadRail opgeschoven naar een later tijdstip. Het ziet er dus naar uit dat tramlijn 6 voorlopig nog door zal rijden naar De Uithof.

### **Centraal Station**

Vanaf maandag 11 december 2006 zijn op het Centraal station de middensporen in gebruik genomen door de tramlijnen 2 en 6. In principe zijn deze sporen speciaal voor de stadstramlijnen. Toch kunnen ook de RandstadRailvoertuigen gebruik maken van deze sporen. Dit zal voornamelijk het geval zijn als deze trams gebruik maken van het aanwezige kopspoor op de plek van de voormalige parkeergarage. Van de twee buitenste sporen zijn de tijdelijke haltevoorzieningen afgebroken. De buitenste sporen zullen uit-

sluitend gebruikt worden door de RandstadRail voertuigen omdat de GTL's maar aan één zijde deuren hebben. Het Centraal Station heeft dus nu twee eilandperrons. De toegangen tot de nieuwe eilandperrons bevinden zich aan beide uiteinden en bestaan uit roltrappen en een trap. Aan de zijde van het winkelcentrum Babylon zijn de liftkooien geplaatst maar nog niet voorzien van liften.

### **HTM bouwt sneltramlijn in Israël**

Een internationaal consortium van bedrijven, waaronder de Haagse vervoeder HTM, gaat een sneltramlijn aanleggen in het Israëlische Tel Aviv. Het gaat hier om het grootste private contract in de geschiedenis van Israël. De precieze rol van de HTM zal voornamelijk advisering zijn. De lightrailverbinding in Tel Aviv krijgt voorlopig de naam 'rode lijn'. De lijn wordt 22 kilometer lang en krijgt 33 haltes. Tien van deze haltes liggen onder de grond. De lijn gaat Tel Aviv verbinden met diverse omliggende gemeenten. In 2020 moeten 100 miljoen mensen per jaar gebruik gaan maken van deze verbinding. Kijk op: <http://www.urbanrail.net/as/tlav/tel-aviv.htm> en <http://www.nta.org.il>

### **Ontsporing Kalvermarkt**

Op woensdagmiddag 27 december 2006 ontspoorde op de Kalvermarkt een tramstel van lijn 9. Het ging om GTL 3101 vanaf Vrederust in de richting Scheveningen Noorderstrand. Het achterste deel van 3101 liep net na de bocht vanaf het Spui naar de Kalvermarkt uit de rails en kwam op het andere spoor terecht. Gelukkig was er op dat spoor op dat moment geen tram uit de andere richting aanwezig. De tramlijnen 3, 9 en 15 werden enige tijd omgeleid via de Schedeldekshaven. De 3101 werd vlot herspoord zodat de streming maar van korte duur was.

### **Materieel tram**

Geleidelijk aan wordt de nieuwe werkplaats aan De Werf bij remise Zichtenburg in gebruik genomen. Eind december was men nog bezig met enkele zaken te verhuizen. Het interieur is nog niet helemaal afgewerkt maar dat zal de komende maanden gebeuren. Uiteindelijk zal de Centrale werkplaats aan de Lijsterbesstraat buiten dienst worden gesteld. De remisevestiging zal voorlopig nog blijven bestaan. Eind december stonden er in de nieuwe werkplaats drie trams. Het ging hier om de 3099, de 3111 en de 4025. De 3111 had bij een aanrijding met een vrachtwagen op 13 december op de Gevers Deynootweg ter hoogte van de Zwolsestraat zeer zware frontschade opgelopen. De 3111 is dan ook de eerste echte grote schade wagen die in Zichtenburg hersteld gaat worden. De 3111 zal mogelijk een pilot-tram worden voor een nieuw interieur. De 3099 was in de nieuwe werkplaats om voorzien te worden van een nieuwe panto. De 3099 verspeelde op 23 december zijn achterste panto tijdens het binnenrijden van het Centraal station. Op donderdag 14 december 2006 werd in de nieuwe werkplaats GTL 3116 geheel voorzien van digitale richting- en lijncijfer-aanduidingen. De aanduiding lijkt goed leesbaar. Het is de bedoeling dat 100 GTL's een dergelijke digitale display gaan krijgen. Eerder was de 3116 al voorzien van OV-chipapparatuur.

In december werden de GTL's 3006 en 3009 beplakt voor reclamadoeleinden. Op dit moment rijden er acht van dergelijke trams rond in Den Haag en omgeving. We geven even een overzicht:

3006: Unze Shalimar shoes

3009: Royal Canin (honden- en kattenvoer)

3027: Rubens en Brueghel (tentoonstelling in het Mauritshuis)

3055: Media Markt

3063: Azivo (ziektenkostenverzekering)

3101: G-Star jeans RAW

3119: Postbank  
3125: Rabobank

### **Wist u dat**

- halte Parijsplein van tramlijn 17 niet in de computer zit?
- dit dus niet via het visiontainment systeem wordt weergegeven?
- er over een poosje ook trams uit de serie 3000 op lijn 15/16 kunnen rijden?
- dit komt omdat ook 53 3000-en een digitale display krijgen?
- de P van de lijnen 3P en 24P staat voor 'pendeldienst'?
- de TW6000-en definitief niet aan Boedapest zullen worden verkocht?
- dit dus uiteindelijk het einde zal betekenen voor deze trams?

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

### **Ontsporingen**

Zoals bekend ontspoorde op 29 november jl. kort na elkaar twee RandstadRail-voertuigen. Direct daarna werd de exploitatie van RandstadRail (thans door gedupeerde reizigers ook wel RampspoedRail genoemd) stilgezet. De ontsporingen gaven aanleiding tot het grondig uitvoeren van diverse onderzoeken naar de oorzaken.

Op vrijdag 12 januari jl. werden de voorlopige onderzoeksresultaten gepresenteerd aan Pieter van Woensel als regio-bestuurder Verkeer en Vervoer van het Stadsgebied Haaglanden. Op hoofdlijnen betreft dit de volgende resultaten:

#### **Ternoot**

De ontsporing bij Ternoot is ontstaan vanwege de werking van de wielen van het RandstadRail-voertuig ten opzichte van de zogenaamde verkanting van het spoor. Op zich zou HTM met een aantal noodgrepen goed kunnen rijden, maar er wordt voor gekozen om de aanpassingen van de sporen en de constructie – die al voor reguliere vervanging stonden gepland – naar voren te halen en voor een permanente oplossing te kiezen. De werkzaamheden starten 29 januari en worden 8 maart afgerond, mits er geen vorst komt. Dat betekent dat er ook gevolgen zijn voor de tramlijnen 2 en 6 die beide langs Ternoot rijden. Beide lijnen worden tijdens de werkzaamheden opgeknipt en kunnen tijdelijk niet door de tramtunnel Grote Marktstraat rijden. Op het traject waar de tramlijnen 2 en 6 niet rijden (tussen Den Haag Centraal Station en het Stuyvesantplein (tram 6) en Laan van NOI (tram 2) wordt vervangend vervoer geregeld. In de tramtunnel rijden tijdelijk RandstadRail-trams (zie bericht hierna "Exploitatie naar Loosduinen")

#### **Forepark**

Oorzaak van de ontsporing bij Forepark is een defect wissel. Na onderzoek van dit wissel zijn nog een aantal wissels gecontroleerd. Daarbij zijn nog meer diverse problemen geconstateerd aan het mechanische gedeelte van de wissels. Dit is heel zorgelijk. Als gevolg hiervan worden nu nog meer wissels geïnspecteerd. Deze inspectie zal nog zeker een maand in beslag nemen.

#### **Exploitatie**

De spoorvernieuwing van Ternoot start op 29 januari en zal, als zich geen onvoorziene omstandigheden voordoen ongeveer 6 weken duren. De inspectie van de wissels vergt nog zeker een maand. Dat betekent dat op z'n vroegst in februari de eerste proefritten met RandstadRail weer kunnen starten. RandstadRail gaat pas weer volledig in exploitatie als de proefritten succesvol verlopen. Volgens directeur Kaper zou dat op z'n vroegst in maart 2007 zijn. Over wie er voor de kosten moet opdraaien wordt thans nog angstvallig gezwegen.



### **Exploitatie naar Loosduinen**

Het uitstel van de ingebruikname van de RandstadRail lijnen heeft ook grote gevolgen voor het stadsdeel Loosduinen. De infrastructuur was op de geplande startdatum 10 december nagenoeg gereed. Toch kwam het niet tot een terugkeer van de tram om redenen die nogal voor de hand liggen. Het vernieuwde traject is immers niet meer in het bezit van een keerlus. GTL's kunnen dus niet meer naar Loosduinen rijden. Toch wordt er gezocht naar een oplossing op korte termijn. Eind december 2006 kwam uit gemeentelijke stukken naar voren dat er onderzoek wordt gedaan of er in Loosduinen bij het Arnold Spoelplein weer een keerlus kan worden aangelegd. De kosten van de aanleg van zo'n keerlus worden geschat op minimaal € 500.000 en de realisatie daarvan zal zo'n 8 weken in beslag nemen. Uiteindelijk werd gekozen voor de optie om de gedeeltelijke exploitatie van lijn 3 met RandstadRail voertuigen uit te voeren. Op 22 januari start het proefrijden met RandstadRail 3 op het traject Loosduinen – Den Haag Centraal Station. Als dit naar behoren verloopt gaat dit traject op 29 januari in exploitatie. RandstadRail 3 rijdt dan volgens de oorspronkelijke route van tram 3, dus via de Tramtunnel Grote Marktstraat. Daarmee is ten tijde van het omrijden van tram 2 en 6, het openbaar vervoer via de Tramtunnel gegarandeerd. Deze laatste optie heeft ook nog het voordeel dat er GTL's vrijkomen voor de andere tramlijnen.

### **Materieel**

Sinds de vermelding in onze vorige editie zijn de volgende nieuwe trams afgeleverd:

4040	14-12-2006	ZBG
4041	20-12-2006	ZBG
4042	22-12-2006	ZBG
4043	10-01-2007	ZBG – In de middag afgeleverd

### **Vervangend vervoer belevenissen**

Als bijna dagelijks gebruiker van het vervangende vervoer tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Wilgenplas maak je soms wel eens dingen mee die de moeite van het opschrijven waard zijn. Het vervangende busvervoer gaat tussen Den Haag Centraal en station Nootdorp door het leven onder lijnnummer 8. Tussen station Nootdorp en Rotterdam Wilgenplas rijdt dan het voorlopig nog enige stukje RandstadRail vervoer op iets waar RandstadRail letterlijk voor staat: Rails.

Buslijn 8 is uit nood geboren en kent inmiddels een tweede leven. De buslijn werd op 10 september 2006 ingesteld toen er besloten was dat het traject tussen Rotterdam Hofplein en Nootdorp alvast met railvoertuigen bereden kon gaan worden. Ondanks het feit dat deze verbinding een week na de planning kwam en ook nog niet eens doorreed naar Den Haag was dit toch reden voor een klein feestje.

Buslijn 8 werd in de eerste periode meestal bediend door gelede Connexion bussen uit de serie 9000. De buslijn had zijn beginpunt op het busplatform van Den Haag Centraal en werd meestal bediend door enthousiaste mannelijke en vrouwelijke buschauffeurs.

Het passagiersaanbod rond de klok van 7 uur in de ochtend was vaak erg mager en heel vaak was ik de enige passagier in die toch wel grote bus. De eerste keer dat ik mee reed naar Nootdorp moest in de chauffeuse de weg wijzen nadat ze per ongeluk de afslag naar de A12 had gemist. De alternatieve route voerde dan langs het Netkous viaduct. De rijtijd bleek ineens wel vrij ruim want een rit van Den Haag CS naar Nootdorp duurde nauwelijks meer dan acht minuten. Dit is veel sneller dan de nieuwe Erasmuslijn ooit zal halen. Het station Nootdorp was in die dagen nog een grote bouw-

put en we mogen toch wel blij zijn dat het weer in die periode goed was. Schuilvoorzieningen waren er nauwelijks.

Bij het station stond een RandstadRail koffiekarretje waar op een vriendelijke manier koffie werd aangeboden of een frisdrankje. Speciaal voor de RandstadRail-passagiers waren er kleine flesje met RandstadRail-water. En als het onverhoopt toch een beetje regende dan was er soms een speciale RandstadRail paraplu, die ter plekke werd uitgereikt.

Buslijn 8 werd op 12 november opgeheven omdat de Erasmuslijn vanaf deze datum het gehele traject tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal ging rijden.

Op woensdag 29 november kwam aan deze exploitatie een abrupt einde toen zich een aantal ontsparingen voordeed in de regio Den Haag. De dag daarop werd de oude situatie weer teruggebracht en werd RandstadRail ingekort tot Nootdorp. Buslijn 8 kwam weer in dienst en had in het begin te maken met een chaotische dienstverlening.

De buslijn reed onregelmatig en de meest vreemde bussen werden ingezet. Zelfs de twee parse partybussen welke normaal gesproken onder de naam kwibus voor hele andere doeleinden ingezet werden reden, compleet met harde disco muziek, regelmatig diensten op buslijn 8. Ook werden er touringcars ingezet van diverse organisaties.

De metrovoertuigen moesten ook weer wennen aan de nieuwe situatie en reden vooral in de beginperiode zeer onregelmatig. Regelmatig kwam het voor dat de bus arriveerde, de passagiers uitstapten en onder vaak barre weersomstandigheden richting station Nootdorp liepen. Net voor de overwegbomen zagen de toch al getergde reizigers het metrovoertuig voor hun neus wegrijden. Er zat dan niets anders op dan met z'n allen te gaan staan onder de magere overkapping van het nieuwe station.

Nadat dit een aantal keren was voorgekomen is er een vriendelijk mailtje richting RandstadRail gegaan om te vragen of dit niet anders kon. Vaak stonden de lege metrovoertuigen te wachten om net voor de vertrektijd de passagiers in te laten stappen. Dat wachten zou langs het perron kunnen gebeuren. De magere overkapping was ook onderdeel van het mailtje. Een paar dagen na het mailtje stonden er ineens twee complete halte voorzieningen bij het station. Deze haltes waren rechtstreeks overgebracht van het Kruisplein uit Rotterdam. Zou het mailtje toch geholpen hebben?

Na enige tijd werden de bussen van lijn 8 vervangen door gelede Connexion bussen. De service op deze buslijn wordt niet als vervelend ervaren. De buschauffeurs zijn vriendelijk en Henk Patat komt regelmatig met zijn tot soepkar omgebouwde patatkraam met erwtensoeep de overstappende passagiers verblijden met erwtensoeep.

Toch raken sommige buschauffeurs nog wel eens het spoor bijster. Op vrijdag 5 januari stapte ik onder het genot van een lekkere kop erwtensoeep in de gelede bus. Als enige passagier vertrok de bus richting Den Haag. De buschauffeur wist van zichzelf al dat hij een vrij aparte rijstijl had want hij verzocht mij mijn kop erwtensoeep goed vast te houden. Bij de afslag bij de A12 ging het toch mis. De chauffeur reed per ongeluk de verkeerde oprit op en reed richting Zoetermeer. Blijkbaar was deze chauffeur niet helemaal bekend in de omgeving en hij vroeg zich af hoe hij verder moest rijden. Het advies was om toch maar rechtdoor te rijden en bij Zoetermeer voorzichtig bij de Mandelabrug te keren. Eenmaal terug bij de goede afrit bij Nootdorp kwam de bus net achter de volgende bus vanaf Nootdorp terecht. De reis ging verder voorspoedig en de chauffeur vond bij het Centraal station dat hij toch op tijd was.

(Kees Pronk)

## BUSNIEUWS NEDERLAND

### De lezer heeft gesproken.....

en gezwegen, want een aantal bekenden reageerde niet. Niettemin was de situatie met 57 positieve reacties op 25 december om 00:00 overduidelijk; meer dan het dubbele van het gestelde minimum en bijna 2,5 keer zoveel als vorig jaar. Daarom vindt u deze rubriek weer gewoon in deze editie. De hoofdredacteur en uw busredacteur danken allen die op onze oproep hebben gereageerd.

In meerderheid waren de respondenten tevreden met de manier waarop het nieuws gebrond wordt. Sommigen haten busnummers en anderen zijn er juist dol op. De verdeling van het materieel over de stallingen – ook door enkelen aan de orde gesteld - is meer iets voor de gespecialiseerde bladen, die wij zeker geen concurrentie willen aandoen. Bezien wordt nog in hoeverre iets meer over de dienstuitvoering – en dan vooral in het stadsvervoer – kan worden gezegd, maar ook hier geldt dat we niet in competitie met de vakbladen willen treden.

En dan nog een verzoek aan alle lezers: ziet u iets nieuws op opvallends op Nederlands busgebied meld het dan aan de redactie; het kan altijd van belang zijn. Berichten gaarne aan [herman@hoogerhuijs.nl](mailto:herman@hoogerhuijs.nl). Dank U! (herman)

### AMSTERDAM GVBA

De tijdelijke gelede bussen zijn in dienst gekomen als 1211-1214, Van Hool AG 300 ex Duisburg en 1215-1225 MB 0405GN ex diverse bedrijven, alle gehuurd van Evobus. De regio heeft toestemming verleend met 15 gelede hogevloerbussen te blijven rijden. De laatste Volvo standaards werden nog in 2006 afgevoerd Op 8 januari is kort na middernacht de 459 op de A10 geheel uitgebrand. (en/adv)

### ARRIVA

Voor de volledigheid zij vermeld dat in 2005 nog in dienst kwamen de 8-persoons buurtbussen 6126, 6127 en 6129 Mercedes-Benz 208CDI en 6128 VW LT28kombi. (adv/en)

### BBA

Van Connexxion worden ook ingezet 2418, 2419, 2452, 2454, 2493, 2537, 9029, 9030, 9043-9045, 9048, 9052, 9056 en 9079. Interliners 812 - 817 zijn in 2006 verkocht en 6601-6608 gingen terug naar MAN. Breda-Utrecht wordt nu met gelede bussen gereden. Deze zijn bestickerd als Veolia, omdat het een nieuwe concessie betreft. Dit gaat ook gelden voor de bussen West Brabant met Breda en Tilburg. ARRIVA zond reeds per 10 december een aantal bussen naar Oost Brabant. (en)

### CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

Enige tijd was het stil rond dit project maar er is inmiddels in het geniep weer proefgereden. Connexxion heeft nu aangekondigd de dienst per 27 januari te zullen hervatten. De voertuigen dragen nog het oude nummer (met de toevoeging "voertuig") of geen nummer. (ad/en)

### CONCESSIES

Voor dit jaar staat maar een beperkt aantal aanbestedingen op het programma en wel:

No	Gebied	Autoriteit	Huidige vervoerder
8	Stad Leeuwarden	Friesland	ARRIVA
12	Salland		Overijssel Connexxion
39	Amstelland/Meerlanden	ROA	Connexxion
49	Hoeksewaard/Flakkee	Zuid-Holland	Connexxion

De aanbestedingen Groningen stad/land en Drente (1), KAN (Arnhem/Nijmegen 21,22) en Haaglanden streek met Delft en Zoetermeer (43 en 44) zijn verschoven naar 2008 of

2009. In 2008 gaat ook het resterend stadsvervoer in de aanbieding, met dien verstande dat ROA (wat tegenwoordig Stadsregio Amsterdam schijnt te heten) het GVBA – hoewel 100% overheid – uitstel tot 2011 heeft verleend. Stadsregio Rotterdam volgt deze lijn niet. Deze heeft wel de concessie Voorne-Putten-Rozenburg (Connexxion) verlengd tot eind 2009. In een komend nummer zullen wij proberen een overzicht van alle concessies met vervoerders per 1.1.2007 te publiceren. (en)

### CONNEXXION

Door het wegvallen van de concessie West Brabant was het aantal per 10 december extra benodigde bussen aanzienlijk geringer dan in no 574 genoemd. Voor een belangrijk deel kon hierin worden voorzien door materieel van dochter Hermes, dat vrijkwam uit Limburg en niet in Oost Brabant ging rijden. Er gingen 78 Hermesbussen naar Friesland, 10 naar Delft en 10 naar Krimpen aan den IJssel; daarnaast een aantal naar Utrecht. Met 31 wagens van wat oudere Cxx typen kon men de BBA in West Brabant van dienst zijn, en slechts een beperkt aantal wagens werd gereactiveerd, waaronder opvallenderwijs de 232. In het stadsvervoer Almere kwam de 3151 weer opduiken.

Vanuit Leiden worden tijdelijk twee witte VDL Berkhof Ambassador200 (demo) met parknummers 3154 en 3155 ingezet. Ook de 1109 is in dienst bij Milot, doch aldaar nummerloos.

Op 31 december 2006 beschikte de onderneming over 2875 lijndienstbussen, 204 toerwagens, 2 treinen en 27 trams. (en/adv/cxx)

### DEN BOSCH ARRIVA

De ex RET bussen krijgen de parknummers 41-75. In dienst zijn 41-68 ex RET 604, 664, 668, 671, 679, 684, 693, 678, 690, 685, 600, 661, 683, 662, 675, 688, 603, 687, 692, 680, 660, 686, 607, 666, 667, 669, 606 en 696. Daarnaast rijden voorlopig ook enkele Dennis bussen. (en)

### DORDRECHT ARRIVA

Sinds 1 januari wordt de dienst verzorgd met Wright Commander bussen serie 6200; alleen voor de lijnen 2 en 10 worden voorlopig van de HTM de Cito's 651-654, 791 en 792 gehuurd. In samenwerking met de gemeente is er op koopavond, zaterdag en koopzondag gratis P+R vervoer vanaf het Energiehuis en de Weeskinderendijk naar de binnenstad. Vanaf 5 januari zijn er twee nachtritten Rotterdam-Drechtsteden. (arriva/en/xx)

### HERMES

Nog in 2006 werden 8 persoons buurtbussen 1637-1640, Mercedes-Benz 308CDI in dienst gesteld. (adv)

### HOOGVEEN Connexxion

Sinds 1 januari is het vervoer op de stadslijnen 101-103 voor 65+ gratis. (xx)

### LIMBURG Veolia

Op 25 en 26 december was het vervoer gratis, als compensatie voor de gerezen opstartproblemen. De nachtbus Maastricht is opgeheven zodat niets wordt nagelaten het de reiziger naar de zin te maken. Een oordeel over het treinvervoer op de maaslijn laat ik gaarne aan onze spoorwegredacteur. Groen Links heeft in Maastricht een klachtenwebsite opengesteld. Op tijdelijke basis konden per 10 december 25 bussen van Hermes worden ingezet. (xx/en)

### NIJMEGEN NOViO/Connexxion

Op 21 december is de NMa accoord gegaan met de overname van NOViO door Connexxion. Vooralsnog zal het be-

drijf zijn eigen identiteit behouden. Er wordt wel nauw(er) samengewerkt met Hermes, waardoor de KAN-concessie tot 2010 gegarandeerd is (xx/en)

#### **OSS Area**

In nummer 571 was sprake van bussen 25-29; dit moet zijn 26 en 29. (en)

#### **ROTTERDAM Connexion/NS/RET**

De in 2006 niet aan de handel verkochte 437 sleet zijn laatste dagen als oefenobject voor de brandweer. Voor de overgang van Volvo B10B – via Womy – naar ARRIVA zie: Den Bosch. Op 31 december waren van dit type nog bij de RET: 610, 612-614, 616-622, 624-630, 632-636, 639, 641-644, 646, 648, 649, 651, 652, 654-656, 658, 659, 676, 681 en 698, derhalve 41 stuks waarvan 3 nog in 2007 zullen vertrekken.

Randstadbus mag dan niet doorgaan, de drie in de regio werkzame vervoerders hebben wel besloten tot een nauwe samenwerking, waarvan de reiziger al in 2007 de vruchten zou moeten plukken. (en/xx)

#### **SYNTUS**

Met nummer 1450 is de VDL Berkhof demo, die in 2006 tijdelijk als 1968 bij Connexion reed, in dienst gekomen. (adv)

#### **TILBURG BBA**

Van de ex Connex Danmark bussen zijn in 2006 de 3001-3003, 3010 en 3015 in dienst gesteld. 3012 volgt spoedig. (en)

#### **UTRECHT GVU/Connexion**

In 2006 werden de gelede Van Hool Euro5 630-632 en 634 geleverd. Sinds de kerstvakantie worden 33, 43, 44 en 47 niet meer gebruikt, omdat het zwembadvervoer naar Connexion Tours is gegaan; zij gingen in januari naar AP-Trading, evenals de 523. De 526 werd al in december afgevoerd. Aan gelede Volvo's zijn nog in dienst: 519, 521, 525, 529, 531-534, 536-539, 541-545, 547-554, 556-575. Sinds 1 januari is er P+R vervoer tegen speciaal tarief van de Vee-markt naar de binnenstad.

Op 21 december is de NMa accoord gegaan met de overname van GVU door Connexion. (en/xx)

#### **ZEEUWS-VLAANDEREN Veolia**

Vanuit de garages Heikant en Oostburg rijden 23 MB 0530 en 4 MB 0550 ex BBA en Limex. Kleine busjes worden geleverd door TCR. Ook hier werd nogal wat ontevredenheid over de nieuwe vervoerder vernomen. (en)

## BUITENLANDS STADVERVOER

#### **DUITSLAND oost.**

**Berlijn.** Na eerdere proefritten in april en mei 2006 met de KT4Dt motorrijtuigen 7023 en 7046, werden 21 van deze trams aan Szczecin verkocht. Op 26.10.2006 vertrokken de 7021 en 7022 als eerste. Vóór vertrek werden de Berlijnse wagennummers verwijderd en de wielstellen aangepast. Van de 118 motorrijtuigen serie 5101-5218 (type T6A2) zijn nog 75 rytuigen beschikbaar. Dagelijks zijn er nog 70 ingedeeld, zodat er een theoretische reserve is van 5 stuks. Tijdens de Innotrans Berlijn (19 t/m 22.9.2006), waar diverse fabrikanten hun nieuwste modellen toonden, bood de BVG de 43 buiten dienst gestelde T6A2 trams aan voor de prijs van € 110.000 per stuk. Bijpassende aanhangrijtuigen type B6A2 staan voor €12.000 in de etalage.

De problemen met de nieuwe smalprofiel metrotreinstellen type HK06 werden opgelost en de aflevering hervat. Na toe-

lating en indienststelling worden de oudste rytuigen type A3 buiten dienst gesteld. In de nacht van 10 op 11.9.2006 werd naast werkmaterieel ook het F84 treinstel 2770/2771 via een opening ten noorden van het Hauptbahnhof in de tunnel van lijn U55 naar beneden gelaten. Tussen het Hauptbahnhof en de Bundestag werden profiel meetritten uitgevoerd. Vooralsnog worden met het stel alleen test- en demonstratieritten gereden.

**Chemnitz.** Op 19.9.2006 arriveerde hier voor een gastoptreden RegioCitadis motorrijtuig 757 uit Kassel. Tot begin november 2006 werden test- en proefritten gereden. De City-Bahn Chemnitz (CBC) zoekt naar materieel dat ingezet kan worden op het stadsnet van de Chemnitzer Verkehrs AG (CVAG) en op niet geëlektrificeerde spoorlijnen als te zijner tijd het tramnet bij het Hauptbahnhof wordt aangesloten op het DB net.

**Halberstadt.** De eerste voor Halberstadt bestemde Leoliner stond van 19 t/m 22.9.2006 te glanzen op de vakbeurs Innotrans in Berlijn. Op 2.10.2006 werd de tram afgeleverd en op 14.10.2006 werd de nieuwe aanwinst geshowd tijdens een remisefeest. De vijf trams, 1-5, krijgen namen van plaatselijke bisschoppen. Naar verwachting zijn ze eind februari 2007 alle vijf in dienst. Dat wordt dan het einde voor een aantal uit Freiburg en Stuttgart overgenomen GT4 trams. Afgevoerd worden de 155, 159-162 en de ex-Stuttgart 586. Motorrijtuig 156 wordt museumtram en de 163, 164, 167 en 168 blijven als reserve in het bestand. Daar kan nog iets in veranderen omdat de 163 na een aanrijding met de (inmiddels herstelde) 167 waarschijnlijk niet meer hersteld wordt. Wel hersteld worden de museummotorwagens 31 en 36 die op 24.9.2006 op de lijn naar Klus frontaal op elkaar botsten. In 2003 en 2004 schreven wij over de ombouw van motorwagen 107 (ex Jena) voor het rijden op zonenergie. Dit systeem zou in Halberstadt beproefd worden. Tijdens een conferentie begin september 2006 in Dresden reed de tram op een daarvoor aangelegd spoor op de Theaterplatz. Daar werd medegedeeld dat het project "Solartram" niet haalbaar is en wordt gestaakt.

**Leipzig.** Op 29.9.2006 werd motorrijtuig 1213 afgeleverd. Dit is het eerste Leoliner XXL rytuig van de tweede serie (1313-1324). In 2007 is de museumremise Möckern van mei t/m september elke 3<sup>e</sup> zondag van de maand geopend van 10 tot 17 uur.

**Nordhausen.** De GT4 motorrijtuigen 77 en 82 (ex Stuttgart) werden gesloopt. GT4 motorrijtuig 93 (ex Freiburg) werd in de centrale werkplaats gereed gemaakt voor verkoop.

**Plauen.** Lijn 2 en het traject naar Unterer Bahnhof worden per 2.4.2007 opgeheven.

**Woltersdorf.** In HOV/RN 568 schreven we over de slechte sporen bij het eindpunt Schleuse. Deze werden inmiddels vernieuwd. Even vóór S-Bahnhof Rahnsdorf, het andere eindpunt, bevindt zich een brug over een riviertje in slechte toestand. Deze moet worden vervangen waarbij gedurende enkele dagen geen tramverkeer tot Rahnsdorf mogelijk is.

#### **DUITSLAND west.**

**Bochum.** Motorrijtuig 350 werd met een technisch defect buiten dienst gesteld en wordt gesloopt. Na de aflevering van de bestelde Variobahn motorrijtuigen wacht dit lot alle M6C motorrijtuigen. Stadler levert de eerste nieuwe tram in de zomer van 2007. Informatie over het nieuwe materieel (1000 en 1435mm) is te vinden op [www.bogestra.de](http://www.bogestra.de). In oktober 2007 wil men beginnen met de aanleg van een tweede spoor tussen Linden Mitte en Kesterkamp (lijn 318). Ook het eindpunt Dahlhausen krijgt een tweede spoor, maar het tussenliggende gedeelte Kesterkamp – Dahlhausen blijft voorlopig enkelspoor. Voor de verlenging vanaf Dahlhausen naar het Eisenbahnmuseum is geen geld. Ook de aanleg van een tramverbinding naar het winkelcentrum Ruhrpark

(verlenging van lijn 306 of 308) is een kostbare zaak door het tracé via het centrum van Harpen en het kruisen van de autoweg A 40. Een realisering, zelfs op langere termijn, lijkt uitgesloten.

**Bonn.** De "Bönnische Bimmel" (museummotorwagen 14) kan tegenwoordig gehuurd worden als trouwlocatie. Op het traject Poppelsdorfer Allee – Dottendorf voltrekt een ambtenaar van de burgerlijke stand het huwelijk. Na de plechtigheid kan men desgewenst nog verder rijden.

**Braunschweig.** Zoals in het vorige nummer bericht, vond op 14.10.2006 de officiële opening plaats van de nieuwe tramlijn naar Stöckheim. Hier rijdt lijn 1. Per 15.10.2006 werd het lijnennet gewijzigd en is anders dan vermeld in HOV/RN 572.

#### lijnennet

lijn	route
1	Stöckheim – Hauptbahnhof – Hagenmarkt – Radeklint
2	Krematorium – Hagenmarkt – Siegfriedstrasse
3	Weserstrasse – Hagenmarkt – Volkmarode
4	Heidelberg – Hauptbahnhof – Hagenmarkt – Stadion – Wenden
5	Broitzem – Hauptbahnhof
6	Broitzem – Hagenmarkt – Radeklint
7	Weserstrasse – Hagenmarkt – Wenden
8	Heidelberg – Hagenmarkt – Volkmarode
10	Messelijjn: Stadion – Hagenmarkt – Messe

De eerste trams van de serie 0751-0762 zijn bij Bombardier in Bautzen in productie. De geschilderde wagenbakken gaan vervolgens voor de eindmontage naar de Alstom fabriek in Salzgitter. In mei 2007 wordt de eerste tram afgeleverd.

Gedurende drie maanden wordt een prototype autobus van LAZ (Oekraïne) getest. De importeur beweert dat deze bus ± €100.000 goedkoper is dan die van de concurrent.

**Bremen.** De instroom van nieuw GT8N-1 materieel maakt het mogelijk om steeds meer Wegmann tramstellen buiten dienst te stellen. De serie GT4e is nu geheel van straat. Het tramstel 3518+3718 en motorrijtuig 3521 worden ingezet als leswagens. Men is in onderhandeling met Timisoara over de verkoop van 20 tramstellen.

In oktober 2006 werden 9 gelede autobussen van het type Solaris Urbino 18 (4721-4729) in dienst gesteld. Het zijn Europees gezien de eerste bussen die voldoen aan de milieunorm Euro 5. De uitlaatgassen blijven ver onder de gestelde norm.

**Dortmund.** Na de voor sloop afgevoerde motorrijtuigen 103 en 130 beschikt men nog over 46 motorrijtuigen type N8C. In HOV/RN 567 schreven we o.a. over de vergevorderde plannen voor de verlenging van lijn U49 vanaf Hacheny naar Wellinghofen met een tunnel onder de B 54. Door de bezwaren van een kerkgenootschap lijkt dit plan op de lange baan geschoven te worden.

**Essen.** In HOV/RN 572 schreven wij o.a. over het tot normaalspoor ombouwen van de tramlijn naar Bredeney. Het lijkt echter problematisch om een aantal halten te verhogen en het inkorten van de meterspoor tramlijnen 101 en 107 tot het Hauptbahnhof leidt daar mogelijk tot een capaciteitsprobleem. Er liggen nu twee varianten op tafel. De ene voorziet in een aanpassing van het traject voor lagevloertrams waarbij lijn U11 komt te vervallen. Nadeel: bij evenementen in de Messe zou dan het tramvervoer ontoereikend zijn. Een andere oplossing is de halten tussen Saalbau en Martinstrasse op twee perronhoogten (34 en 90 cm.) te brengen waardoor hier én lagevloertrams én Stadtbahnmaterieel kan rijden. Nadeel: gezien de gedeelde lengten van de halteperrons kunnen dan op Messe lijn U11 geen driewagen stellen rijden. Dat zou te ondervangen zijn door tussen het Hauptbahnhof en de Messe nonstop te rijden.

Van de te koop staande motorrijtuigen type M8S gingen de 1004 en 1013 naar Krakow. Daar worden ze gebruikt als plukwagens. Hetzelfde lot overkwam de 1015 die naar Krefeld ging. Van motorrijtuig 1011 ging de A-bak naar Leipzig voor brandproeven, de rest werd gesloopt. Voor de motorrijtuigen 1003, 1005-1008 en 1016-1019 bestaat belangstelling uit Arad.

**Frankfurt am Main.** Bij een revisiebeurt wordt het interieur van de motorrijtuigen type R gemoderniseerd in overeenstemming met het materieel type S.

**Freiburg.** In oktober 2006 gingen de motorrijtuigen 201 en 202 naar Lodz. Deze twee trams stonden in opslag bij een tussenhandelaar in Salzgitter. De 203 en 204 waren al in maart 2006 rechtstreeks vanuit Freiburg naar Lodz overgebracht. Alle Combino's Advanced van de deelserie 281-285 kwamen na sanering weer in dienst. Aansluitend gaan nu de Combino's Basic 271, 273-279 voor aanpassing terug naar Siemens.

**Hamburg.** Voor de nieuwe lijn U4 (Jungfernstieg – Hafencity) werd de oteigeningsprocedure vastgesteld, maar niet eerder dan na dat alle opmerkingen waren bekeken. Daaronder tracévarianten en alternatieve vervoersystemen zoals een aftakking van de S-Bahn en een magneetlijn. Met de aanleg wordt dit jaar begonnen. Al sinds september 2006 zijn voor dit project voorbereidende werken in uitvoering. Van een eerder geplande lijn U4 vanaf Jungfernstieg naar Lurup lijkt niets meer te komen. In het bestemmingsplan wordt nog wel rekening gehouden met deze verbinding.

**Heidelberg.** Op 9.12.2006 werd de nieuwe tramlijn 26 naar Kirchheim officieel geopend. De lijn begint in Heidelberg op de Bismarckplatz waar op één van de bestaande sporen moet worden gekeerd omdat het trambedrijf geen toestemming kreeg om hier een extra spoor aan te leggen. De normale dienstuitvoering begon op 10.12.2006.

**Karlsruhe.** Tegenover de remise Tullastrasse is het nieuwe depot Ost in aanbouw. Op 12 sporen kunnen hier vanaf eind 2008 48 trams worden gestald. Ter ontlasting van de centrale werkplaats West kan hier ook onderhoud worden uitgevoerd.

**Kassel.** Het hybride RegioCitadis motorrijtuig 757 bereikte op 19.9.2006 op eigen kracht, via Nordhausen en Leipzig, Chemnitz. Zie bericht Chemnitz. In het kader van het project RegioTram komt er een tunnel onder het Hauptbahnhof met vanaf DB sporen aansluiting op het tramnet. Eind september 2006 viel de laatste klap en was de doorbraak een feit. Op 6.10.2006 wandelde een gezelschap onder het Hauptbahnhof door. In november 2006 werd begonnen met de spoorwerken en in mei/juni 2007 kunnen de eerste proefritten plaats vinden. De 170 meter lange tunnel komt in december 2007 in gebruik voor de RegioTram diensten.

**Keulen.** De aanleg van de noord/zuid tunnel verloopt voor de reiziger niet onopgemerkt. Met ingang van 16.10.2006 werd het tunneltraject Dom/Hauptbahnhof – Breslauer Platz voor een periode van ten minste 10 maanden gesloten. De vanuit het noorden komende lijnen hebben de Ebertplatz als eindpunt waarbij alleen lijn 19 doorrijdt naar een provisorisch eindpunt Breslauer Platz; de uit het zuiden komende lijnen eindigen aan het station Dom/Hauptbahnhof. De lijnen 16 en 18 rijden tussen de Ebertplatz en de Barbarossaplatz om via de Ring.

#### Wijzigingen:

- lijn 5: Ossendorf – Dom/Hbf
- lijn 6: Longerich – Ebertplatz
- lijn 6: Ubierring – Barbarossaplatz – Neumarkt – Dom/Hbf
- lijn 16: omleiding via de Ring
- lijn 18: omleiding via de Ring
- lijn 19: Buchheim – Ebertplatz – Breslauer Platz
- lijn 19: Klettenberg – Barbarossaplatz – Dom/Hbf.

Van 16.10.2006 t/m 29.10.2006 reed lijn 5 via de Friesenplatz en Neumarkt naar Messe (bus op het traject Friesenplatz – Dom/Hbf). Lijn 6 (spitslijn) rijdt nu als volwaardige lijn gedurende de gehele dag en in het weekend. In de hieraan voorafgaande weken moest een aantal perrons worden verhoogd, kruiswissels aangelegd en de beveiliging aangepast. Hierbij kwam het tot beperkingen, omleidingen en vervangend busvervoer. In de nu ontstane situatie (vanaf 16.10.2006 wordt volgens een gewijzigde dienstregeling gereden) moet vaker worden overgestapt bij één van de halten/stations aan de Ring. Op het stilgelegde tunneltraject wordt voor de aanvoer van bouw materiaal met werkmaterieel gereden. Opmerkelijk hierbij is de inzet van het eerder buiten dienst gestelde Stadtbahn B motorrijtuig 2044 als trekkracht voor de vierassige containerwagons 6602.

**Krefeld.** Met enige vertraging wordt binnenkort het plan voor de verlenging van lijn 044 in Hüls ter inzage gelegd. Men denkt in 2009 met de aanleg te beginnen.

**Ludwigshafen.** Door het opheffen van lijn 11 op 11.12.2005 verloor Friesenheim destijds zijn tramverbinding. Dit verlies wordt nu gedeeltelijk gecompenseerd. Door een omleiding via de dienstsporen in de Sternstrasse en de Ruthenplatz rijdt lijn 12 (Oppau – Rheingönheim) nu via Friesenheim. Veel stelt dat niet voor. Lijn 12 is een spitslijn waarbij alleen 's morgens via Friesenheim richting centrum wordt gereden en 's avonds andersom.

**Mainz.** Men heeft het plan om het enkelspoor traject in Finthen (Poststrasse) te verdubbelen. Daarvoor moet eerst subsidie komen. De bewoners zijn tegen het plan.

**München.** Ter compensatie van het na een ongeval buiten dienst gestelde R3.3 motorrijtuig 2141 werd bij Stadler een vierde Variobahn motorrijtuig besteld. De aflevering van deze motorrijtuigen vindt pas in 2008 plaats, zodat de laatste P+p tramstellen nog twee jaar rijden. De nieuwe dienstregeling per 10.12.2006 bracht een frequentieverhoging op de tramlijnen 15 en 20/21. Op bepaalde dagdelen wordt elke 5, respectievelijk 3-4 minuten gereden. Bij de metro rijdt lijn U7 nu op de route Westfriedhof – Sendlinger Tor en lijn U8: Neuperlach Zentrum – Messestadt Ost. Lijn U4 wordt op dagdelen ingekort tot Theresienwiese en in de latere uren rijdt deze lijn nog maar vanaf Arabellapark tot de Max Weber Platz. Voor verdere bestemmingen moet hier dan worden overgestapt. Voor de periode van een half jaar werden de metrotreinstellen 6103/7103, 6104/7104, 6108/7108 en 6126/7126 aan Neurenberg verhuurd. In september 2006 werden de 4 stellen overgebracht.

**Deutsches Museum.** Zoals eerder bericht vond op 20/21.10.2006 de opening plaats van het Verkehrszentrum Theresienhöhe. Dit museum is gevestigd in het oude Messe complex en bereikbaar met de metrolijnen U4 en U5; station Schwanthalerhöhe. Behalve het in HOV/RN 575 genoemde materieel staan hier ook de motorrijtuigen 642 en 2443 uit de museumcollectie van de Münchner Verkehrsgesellschaft en het DB S-Bahn treinstel 420.002. Dat laatste mag opmerkelijk worden genoemd omdat dit type materieel in Stuttgart en Frankfurt a.M. nog dagelijks ingezet wordt. Maar vooruit: in München is dit materieel geschiedenis, zeker in de hier getoonde grijs/blauwe kleur. Op de inrichting van het museum valt nog wel wat af te dingen. Ronduit jammer is, dat er geen geld meer was voor de aanleg van een honderd meter tramrails met bovenleiding want juist daarvoor had men tweerichting motorwagons 378 uit Düsseldorf hier naar toe gehaald. Nu eindigt het 3-rail spoor bij de uitgang van de hal. En dan praten we helemaal maar niet over de gemiste kans het nieuwe museum door middel van een toeristische tramlijn te verbinden met het Deutsches Museum op het Museumsinsel. Het museum kan er niets aan doen dat de tramsporen naar het oude Messe terrein al

lang zijn opgebroken. Gelukkig rijdt nu de Omnibusclub regelmatig met een oldtimer op deze route.

**Neurenberg.** Een aantal DT2 metrotreinstellen moest in afwachting van voor reparatie benodigde onderdelen buiten dienst worden gesteld. Daardoor ontstond een materieeltekort. Uit München werden voor een periode van een half jaar 4 metrostellen gehuurd (zie nummers bericht München) die in september 2006 getrokken door een stoomlocomotief (!) op eigen wielen naar Neurenberg kwamen. Zonder enige aanpassing worden ze in de spits ingezet op lijn U2 waarbij de eindbestemming op een bord achter de voorruit staat aangegeven.

**Saarbrücken.** Er is ernstige vertraging ontstaan bij de aanleg van de tramlijn naar Lebach. Tussen Etzenhofen en Lebach moet nog met de aanleg worden begonnen. Van een opening in 2007 is geen sprake meer. Er wordt nu gesproken over 2009 en dat wordt de Stadtbahn Saar door bewoners, politici en pers niet in dank afgenomen.

## **INDUSTRIE.**

**Bombardier Transportation.** Op 22.9.2006 werd op het fabrieksterrein in Bautzen een nieuw testspoor in gebruik genomen. Het is een 800 meter lange verlenging van het al aanwezige 400 meter lange dubbelspoor drierail traject. Voor remproeven is een gedeelte voorzien van een 4% helling. Ook werd een draaischijf geplaatst voor als hier straks het nieuwe Docklands materieel wordt gebouwd. Dit jaar wordt nog een stroomrail aangelegd en wordt het spoor ingericht voor automatisch treinverkeer. Op 23.9.2006 was er open huis in verband met "160 Jahre Fahrzeugbau Bautzen". Hiervoor had men de "Kleine Hecht", motorrijtuig 1820 uit Dresden, laten overkomen. Deze hier in 1938 door Busch gebouwde tweewasser vertoefde in het gezelschap van voor Adelaide, Bremen, Dresden, Frankfurt a.M., Leipzig, Stockholm, Valencia en Zürich in aanbouw zijnde materieel. Jaarlijks produceert men in Bautzen in coöperatie met de fabriek in Wenen ongeveer 100 trams.

**Stadler.** Een goed gevulde orderportefeuille. De productiecapaciteit in de fabriek Berlijn Pankow wordt verdubbeld. Ook in Velten gaan meer mensen werk vinden. In dit servicepunt wordt elektronische apparatuur gemonteerd en getest en in Bautzen gebouwd materieel afleveringsklaar gemaakt.

## **NOORWEGEN.**

**Oslo.** Tussen nu en 2009 wordt de Jernbanetorget, het stationsplein, op de schop genomen. Het tramverkeer wordt omgeleid via tijdelijke sporen in nabij gelegen straten.

## **POLEN.**

Een lezer stuurde ons uitvoerige overzichten van in april en december 2006 waargenomen materieelinzetten in Gdansk, Krakow en Poznan met veel info over gekoppelde samenstellingen. Omdat de remiseterreinen ontoegankelijk zijn (fotograferen is verboden) kan uit de gegevens geen volledig materieeloverzicht worden samengesteld. De overzichten zijn te omvangrijk om in zijn geheel in deze rubriek te worden opgenomen. Geïnteresseerde lezers kunnen deze bij de redactie opvragen.

**Elblag.** Door PESA werden 6 lagevloertrams afgeleverd van het type 121N. De eerste hiervan reed in augustus/september 2006 testritten in Bydgoszcz en stond van 19 t/m 22.9.2006 op de Innotrans in Berlijn. Dat is niet zo vreemd als men bedenkt dat PESA de geprivatiseerde spoorwegwerkplaats is uit Bydgoszcz en tegenwoordig ook lagevloertrams maakt.

**Gdansk.** Met de aanleg van de nieuwe tramlijn naar Chelm (3 km.) werd later begonnen dan eerder bericht. Bij de aanbesteding was iets mis gegaan. Voor deze uitbreiding wer-

den bij Bombardier 3 lagevloertrams type NGT6-2GD (Flexity Classic) besteld, die eind 2007 geleverd worden.

**Katowice.** De 111N motorrijtuigen 341 en 342 gingen naar Krakow in ruil voor de 459 en 470 uit deze stad. In totaal komen er 14 trams van het type 105N (vierassers) uit Krakow. Ze krijgen in Katowice andere nummers. Voor de zes-assige gelede motorrijtuigen type 102Na is het einde in zicht. Er zijn er nog 13, waarvan er dagelijks 8 in dienst zijn op de lijnen 7, 14, 15 en 37.

**Krakow.** In juni 2006 arriveerden uit Wenen de E1 motorrijtuigen 4474, 4649 en de c3 aanhangrijtuigen 1137 en 1230. In juli 2006 gevolgd door de motorrijtuigen 4642, 4647 en aanhangrijtuig 1237 en in oktober 2006 door motorrijtuig 4477 en aanhangrijtuig 1177. Motorrijtuig 4647 zal als plukwagen worden gebruikt. Even tellen: .... in totaal heeft men nu uit Wenen 34 E1 motorrijtuigen en 30 c3 aanhangrijtuigen overgenomen. Uit Neurenberg werden de motorrijtuigen 364, 366 en 367 overgenomen. Deze kregen de nummers 3301-3303. Vanaf 29.9.2006 worden ze ingezet op een nieuwe tramlijn 30 naar Pawia waar bij een winkelcentrum een tijdelijk kopeindpunt is in afwachting van een verdere verlenging naar Towarowy. Om over reservematerieel te beschikken werden met Katowice twee motorwagens type 105N (459, 470) geruild tegen twee tweerichting motorrijtuigen type 111N (341, 342, werden Krakow 3501, 3502). Men verwacht overigens nog meer tweerichting materieel uit Neurenberg waarna de 111N trams teruggaan naar Katowice. Omdat men wat krap in het tweerichting materieel zit moest op enkele dagen de 2-assige museummotorwagen 26 op lijn 30 worden ingezet; jawel: met een correcte lijncijferplaat op het dak. Uit Essen werden de aan Neurenberg gelijke tweerichting motorrijtuigen 1004 en 1013 (type M8S) overgenomen. De 1004 werd als plukwagen gebruikt waarbij het restant werd gesloopt. De 1013, voor hetzelfde doel overgenomen, maakt nog kans om omgespoord te worden en in de personendienst te acteren.

**Lodz.** De 1012 uit Essen rijdt nu als 61 proefritten op lijn 46 van de MKT. De Tramwaje Podmiejskie (TP), waar het eerder reed als 51, besloot om geen trams uit Essen over te nemen. Men zoekt oudere tweedehands trams, lees: goedkopere. Nadat al eerder uit Freiburg de GT8 motorrijtuigen 203 en 204 waren gearriveerd, volgden in oktober 2006 de 201 en 202 vanuit Salzgitter waar ze al langere tijd bij een tussenhandelaar stonden opgeslagen. Vanuit de remise Helenowek rijden ze sinds november 2006 op de interlokale lijnen van de MKT. De niet gemoderniseerde 803N trams van dit bedrijf werden als reserve terzijde gesteld.

**Poznan.** Na de sanering bij Siemens is ongeveer de helft van de Combino's weer in dienst. Het trambedrijf overweegt de aanschaf van 20 tot 30 tweerichting motorrijtuigen.

**Szczecin.** Tussen nu en eind januari 2007 arriveren uit Berlijn 21 gemoderniseerde KT4Dt motorrijtuigen. Op 27.10.2006 arriveerden de 7021 en 7022 als eersten. Als 1001 en 1002 reden ze proefritten. Later kregen ze de nummers 2101, 2102. Bij Modertrans, dat is de geprivatiseerde vroegere hoofdwerkplaats van de tram in Poznan, werden 6 motorrijtuigen zonder stuurstand besteld. Deze worden gekoppeld aan motorrijtuigen type 105N2k.

**Warschau.** In aflevering is een serie van 30 motorrijtuigen type FPS-123N. Dit zijn klassieke vierassige hoge vloertrams. Bij de Russische fabrikant Metrowagonmasch worden 14 metro motorrijtuigen type 81-714 besteld. Hiermee wil men metrotreinstellen van Russisch fabrikaat verlengen van vier tot zeswagens stellen.

## **ROEMENIË.**

**Brasov.** Volgens de laatste berichten rijdt de tram nog steeds. Door overname van tweedehandse trolleybussen (o.a. uit Bern) lijkt de ophef van het trolleybusbedrijf van de

baan. Zo zou men de enige tramlijn door een trolleybuslijn willen vervangen. Tot de komst van de tram in 1987 reed hier al een trolleybus en de bovenleiding is nog grotendeels aanwezig.

**Craiova.** Er rijdt hier van alles: trams uit Rotterdam, ex Wenen, München, Berlijn en het oorspronkelijke Timis materieel. De Tatra's uit Leipzig staan echter buiten dienst.

**Galati.** Voor een overzicht van de uit Rotterdam overgenomen motorrijtuigen verwijzen wij graag naar het tramnieuws uit Rotterdam (ook in vorige nummers).

**Timisoara.** Uit Düsseldorf werden de gelede zesassers 2418, 2502, 2504, 2518 en aanhangrijtuig 1639 overgenomen. Het Timis materieel staat terzijde evenals de meeste uit Karlsruhe overgenomen trams. Voor een actueel materieeloverzicht kunt u terecht op de website van de Tramclub Banat: [www.tramclub-banat.org](http://www.tramclub-banat.org). In Timisoara werd de laatste jaren druk gewerkt aan de verbetering van de sporen. Daarbij waren langdurige stremmingen. Ongeveer 2/3<sup>e</sup> van het net is nu opgeknapt. De rest volgt en er wordt aan uitbreiding gedacht. Hoog op het lijstje staat de verlenging van lijn 4 vanaf Torontalului naar de plaatselijke Coca-Cola fabriek. Er komt een Europese aanbesteding voor de levering van 50 gelede trolleybussen.

## **SLOWAKIJE.**

**Banska Bystrica.** In de plaatselijke pers circuleren berichten over de hervatting van het trolleybusbedrijf.

**Trencianska Teplice.** Voor deze enkele jaren geleden opgeknapte interlokale smalspoor tramlijn dreigde op 1.10.2006 het doek te vallen. Op het laatste moment werd echter besloten de tramdienst voort te zetten.

## **SPANJE.**

**Barcelona.** Aansluitend op het bericht in het vorige nummer: op 14.10.2006 kwam het eerste gedeelte van de nieuwe tramlijn T5 in dienst tussen Glòries (aftakend van lijn T4) en Besòs. In Besòs bestaat aansluiting op metrolijn 4. Het traject heeft een lengte van 2,8 kilometer. In april 2007 volgt een verlenging tot Encants en in september 2007 wordt het eindpunt Gorg bereikt. In aflevering is een serie van 50 vijf-wagens metrotreinstellen serie 9000; fabrikant: Alstom en Ansaldo/Breda. De stellen zijn bestemd voor de toekomstige lijnen 9 en 10 (zie HOV/RN 576), waarbij ze voorlopig worden ingezet op lijn 2.

## **TSJECHIË.**

**Brno.** Het wagenpark bestaat uit 313 motor- en 2 aanhangrijtuigen:

aantal:	type:	opmerking:
92	Tatra K2	gelede 6-asser
140	Tatra T3	4-asser
20	Tatra T6A5	4-asser
38	Tatra KT8D5	gelede 8-asser
2	Tatra K3N	gelede 8-asser 1)
4	Tatra RT6N1	gelede lagevloer 6-asser 2)
17	Skoda Anita	gelede lagevloer 4-asser
2	VV60LF	lagevloer 4-asser, aanhangrijtuig

1) gemoderniseerde K2 met lagevloer middenbak  
2) terzijde gesteld.

Bij Skoda werden 20 vijfdelige lagevloermotorrijtuigen van het type 13T besteld. Twee van deze trams worden geleverd in 2007, de rest in deelseries tussen 2008 en 2011.

**Liberec.** Bij de spoorwerken op de interlokale tramlijn naar Jablonec (zie HOV/RN 572) werden waar mogelijk al voorbereidingen getroffen voor een latere ombouw tot normaalspoor. Naast de normaalspoor T3 motorrijtuigen worden ook twee meterspoor motorrijtuigen gemoderniseerd met een lagevloer instap. Ze krijgen de nummers 22 en 23 afkomstig van de voor sloop terzijde gestelde T2 motorrijtuigen. De T2

motorrijtuigen 26 en 27 van het meterspoornet zijn de laats-te trams van dit type die op onze aardbol nog in de passagiersdienst zijn aan te treffen.

**Ostrava.** Inmiddels zijn al 6 T3 motorrijtuigen verbouwd met een lagevloer middeninstap: 1311 – 1316, type T3RN-EV. In eigen werkplaats werd een 50% lagevloertram gebouwd, nummer 1401, type VARIO-LF3. Sinds juni 2006 worden hier mee proefritten gereden.

**Plzen.** Inmiddels werden door PARS 8 vierassige T3 motorrijtuigen verbouwd tot 4 achtassige gelede eenrichting motorrijtuigen type K3N. Daarbij kregen ze een nieuwe lagevloer middenbak.

311 = ex 101+102            312 = ex 109+110  
313 = ex 226+267           314 = ex 272+273

Het prototype Skoda Vektra 05T staat hier al weer ruim twee jaar buiten dienst terzijde. De tram was ontwikkeld voor Praag en nog steeds eigendom van de fabrikant.

**Praag.** Over al aanwezige dienstsporen werd metrolijn A verlengd tot een eindpunt bij de remise Hostivar. Hier kwam een P&R terrein en aansluiting op het busnet. Door allerlei kinderziekten wordt de aflevering van de door Skoda gebouwde vijfdelige lagevoers trams type 14T vertraagd. Tot nu toe werden alleen de 9111 en 9112 afgeleverd, waarvan de 9112 met aanrijdingschade buiten dienst staat. De 4 lagevloer Tatra motorrijtuigen 9101-9104 (type RT6N1) staan al jaren buiten dienst. Dit type voldoet niet. Er was sprake van dat de trams zouden worden overgenomen door PARS die ze voor proeven zou gaan gebruiken. Nu dit niet gebeurt lijkt sloop onafwendbaar. Al deze teleurstellende ervaringen hebben het trambedrijf doen besluiten om op grote schaal de betrouwbare T3 motorrijtuigen te moderniseren waardoor deze nog zeker 15 jaar mee kunnen.

**Teplice.** Voor het eerst sinds jaren werden er nieuwe trolleybussen gekocht. Hiermee lijkt het plan om tot 2007/2008 het trolleybusbedrijf op te heffen van tafel.

## **TURKIJE.**

**Istanboel.** De verlenging van de tramlijn vanaf Zeytinburnu via Güngören naar Bağcılar (5,8 km.) werd op 14.9.2006 geopend. Omdat men niet genoeg lagevloertrams heeft worden op dit gedeelte hogevloertrams ingezet die stoppen aan provisorisch aangelegde hoge perrons. Van het sneltrambedrijf werden 16 motorrijtuigen geleend (8x2 gelede zesassers) die in een afwijkende kleur (wit/grijs/oranje) werden geschilderd. In Zeytinburnu moet worden overgestapt voor de vervolgrit, waar apart voor moet worden betaald, zodat in feite sprake is van een gescheiden exploitatie. De tramlijn Zeytinburnu – Topkapi – Aksaray – Sirkeci – Kabatas wordt met lagevloertrams geëxploiteerd als lijn 38. Nog altijd beschikt het trambedrijf niet over een eigen werkplaats. Er is slechts een kleine remise bij een busgarage waar op drie sporen maar een deel van de lagevloertrams kunnen worden gestald. Voor grotere reparaties en onderhoud worden de trams overgebracht naar de werkplaats Esenler van de sneltram en in de nachtelijke uren overnachten de trams op opstelsporen langs de lijn en aan de eindpunten.

## **ZUID-AFRIKA.**

**Durban.** In deze stad wordt in 2010 het WK Voetbal gehouden. Er zijn plannen voor een tramlijn naar het Kings Park Stadion.

## **ZWITSERLAND.**

**Basel.** Uit een computersimulatie hebben neutrale experts de conclusie getrokken dat door de toegepaste sanering de levensduur van de Combino op 35 jaar kan worden gesteld. De BVB heeft er bij Siemens op aangedrongen dat alle 28 Combino's in de zomer van 2008 weer beschikbaar zijn in verband met het EK Voetbal dat op 7.6.2008 begint. Per

10.12.2006 rijdt lijn 2 op de ingekorte route Binningen – Badischen Bahnhof. Het gedeelte Eglisee – Riehen verviel. In de spitsuren rijdt lijn 1 via Badischen Bahnhof door tot Eglisee. De proef met een gelede Volvo gasbus heeft voldaan. Men wil de komende jaren gasbussen kopen ter vervanging van diesel- en trolleybussen. Een referendum daarover in juli 2007 moet uitsluitsel geven over de toekomst van het trolleybusnet.

**Basel-SBB.** Regio-S-Bahn. Per 10.12.2006 werd lijn S6 vanaf het Badischen Bahnhof verlengd tot Bahnhof SBB. Op de lijn naar Zell im Wiesenthal bestaat nu een halfuurdienst tot Riehen. Dit compenseert gedeeltelijk het wegvallen van tramlijn 2 naar Riehen. Lijn S4 naar Freiburg – Offenburg begint en eindigt weer in het Badischen Bahnhof zoals vroeger. Slechts 5 ritten rijden nog door tot Bahnhof SBB.

**Bern.** In de niet meer in gebruik zijnde remise Weissenbühl wordt door de Tramverein Bern een trammuseum ingericht. De locatie is niet groot genoeg om ook de historische autobussen een plaats te geven. Daarvoor zoekt men een andere ruimte. Het museum opent in 2007 zijn deuren. Eind september 2006 kwam er een eind aan de inzet van de in 1974-1977 gebouwde gelede standaard trolleybussen 30-61. Eén bus ging naar de Tramverein Bern, 10 stuks vertrokken in oktober 2006 naar Brasov.

**Bern-RBS.** Regionalverkehr Bern-Solothurn. Op 4.9.2006 werd de Bahnhofplatz in Worb Dorf feestelijk ingewijd. De daar aanwezige keerlus bij de werkplaats werd al een maand eerder in gebruik genomen.

**Zürich.** Het kleine trammuseum in het stadsdeel Höngg (Wartau) is per 29.10.2006 gesloten. Op 27.5.2007 (Pinksterzondag) wordt een nieuw trammuseum geopend in het depot Burgwies aan de Forchstrasse, vlakbij het eindpunt Rehalp van lijn 11. Dit gebouw is veel groter dan het oude museum en de bedoeling is dan ook om een veel groter deel van de collectie te tonen. Nu staan de museumtrams verspreid door de stad in verschillende depots. Het oude depot Wartau zal blijven bestaan en als werkplaats voor de historische trams gaan dienen. Bij het nieuwe museum is ook een supermarkt gevestigd. Het supermarktconcern heeft voor het museum een belangrijke sponsorbijdrage geleverd. De lezer, die ons dit bericht toezond, wijst ook nog op de website: [www.tram-museum.ch](http://www.tram-museum.ch) waar meer informatie te vinden is.

De prototypen Cobra motorrijtuigen 3001-3006 worden gesloopt. De nog bruikbare delen gaan naar de fabriek in Villeneuve voor inbouw in de nieuwe Cobra's. Motorrijtuig 3006 werd alvorens te worden afgedankt nog tot een mini-Cobra verbouwd (wagenbakken 1+2+5) als blikvanger voor het project Tram Zürich West. Of voor deze zes trams nieuwe trams worden bijbesteld is onduidelijk.

Sinds 1.11.2006 is motorrijtuig 1802, de Restaurant-Tram, als Fondue-Tram onderweg. Het Be6/6 rijtuig werd gereviseerd, kreeg een nieuw interieur, en kan er weer voor zes jaar tegen aan. Op 26.11.2006 werd een "Karpfen" afscheidsrit gereden. In theorie betekent dit, dat dit materieel niet meer in de personendienst zal rijden. Het plan om de remise Hard aan de Escher Wyss Platz te vervangen door een nieuw gebouw met daarboven gelegen woningen werd door een procedure kwestie geblokkeerd. Intussen leeft de gedachte het depot op een andere plaats te vestigen en wel op een terrein aan de Aargauerstrasse aan het traject van de toekomstige Tram Zürich West. De VBZ is daar geen voorstander van. Ook al zou daar een nieuwe remise komen (in overeenstemming met het bestemmingsplan) dan kan men Hard qua capaciteit niet missen.

**Zürich-SBB.** S-Bahn Zürich. Als oplossing voor de overvolle treinen op de lijnen S6 en S12 worden in de dubbeldektreinen een aantal tussenwanden en zitplaatsen verwijderd waardoor meer staanplaatsen beschikbaar komen.

## SPOORWEGEN BUITENLAND

### BELGIË

#### NMBS

##### Elektrische locomotieven

De stroom gissingen, vooronderstellingen en tot absolute waarheid gebombardeerde roddels kwam begin januari tot een hopelijk laatste hoogtepunt, toen vanuit de NMBS bekend werd gemaakt dat men eindelijk een keuze heeft gemaakt voor de nieuwe elektrische locomotieven. Omdat men het met Alstom niet eens kon worden over het eisenpakket, is verrassend genoeg gekozen voor Siemens en wel voor de Taurus-3. Deze locomotief is de opvolger van de alom bekende Taurus, maar heeft een andere neus, welke beter voldoet aan nieuwe eisen met betrekking tot botsveiligheid. Momenteel hebben de Portugese Spoorwegen dergelijke locomotieven in bestelling en de NMBS volgt nu. Opmerkelijk is dat de locomotieven zowel voor reizigerstreinen als goederentreinen ingezet gaan worden, blijkbaar heeft men nog niet echt nagedacht over een echte scheiding van B Cargo. Extra nadeel voor de goederendienst is dat de locs geschikt zullen worden voor 25 kV en 3000 Volt en dus niet op de 'Montzenroute' kunnen rijden. Er worden 60 locs besteld, met nog eens 60 in optie. Tenenkrommend is het verder dat men vanuit de NMBS aanvankelijk de kop van reeks 13 op de loc wilde zetten en dat dat niet uit esthetische overwegingen is afgeblazen, maar puur omdat het te duur zou worden. De keuze voor de Taurus was overigens al enige tijd in bepaalde kringen bekend, maar moest geheim blijven totdat de NMBS een persbericht zou uitgeven. Nu is het dus wel gelekt en toegegeven door de Holding, maar dat persbericht is nog steeds onvindbaar... In januari 2009 zou de eerste loc geleverd moeten worden, nog voor het einde van dat jaar de 60<sup>e</sup>. Wij willen er overigens nog niet vanuit gaan dat het reeks 14 wordt, aangezien het niet ondenkbaar dat de NMBS dit inmiddels wat 'besmette' reeksnummer wil behouden voor een loc die wél voor drie stroomsystemen geschikt is. Het zou zomaar kunnen...

Vooralsnog lijkt er nog geen sprake van het volledig verdwijnen van de reeksen 22 en 25. Er rijden er nog altijd enkele rond, hoewel alle diensten wel al officieel zijn overgenomen door 23-ers.

In de eerste dagen van januari kwamen de eerste twee 27's met automatische koppeling (2742 en 2750) en het eerste M6-stuurstandrijtuig naar Ronet voor proefritten. De beide 27's hebben al proefgereden met de AK aan elkaar en de eerste reactie die daarop gegeven kan worden is dat het lijkt op twee modeltreintjes met koppelingen anno de jaren vijftig of eerder.... Daar kan nog een reeks 91 tussen.

Al op 9 december reed de 186 112 van Angel Trains proefritten tussen Ath en Silly. Op 13 en 14 januari zou proefgereden worden op de Athus-Meuselijn met de 186 111, die via Nederland kwam, inclusief een begeleidingsrijtuig (ex Buffetrijtuig). De combinatie werd met natuurlijk weer niet toevallige bijzondere tractie vervoerd: Maastricht-Kinkempois met de (brandschone) 1350 en verder met de 6306 naar Bertrix! De gouden 1608 trok de rijtuigen voor de testtrein naar Bertrix.... Tsjja

##### Diesel locomotieven

Op 18 december botste in Venlo een rangerende loc van Railion op twee NMBS-locs reeks 77. De 7779 werd behoorlijk beschadigd in de zin dat de korte huifkant nu een behoorlijke kattenrug heeft. Slecht nieuws voor B Cargo, die niet bepaald veel reserve heeft aan ATB 77-ers. Aan de andere kant weet men dat al langer natuurlijk en van extra

ombouw of meer inzet van RN 6500-en met Memor is het ook niet echt gekomen. Dat zal wel liggen aan het loctekort bij beide bedrijven.

Op 19 december werd de eerste van twee door R&T aan Gralex in Lessines verhuurde ex reeks 80's overgebracht van Raeren naar Kinkempois en vervolgens naar Lessines. Deze ex 8020, nu RT 80.01, is in het 'babyblauw' geschilderd dat ook de TSP 5001 op het moment draagt. De schrikstrepen zijn behouden, maar nu wit. Op 10 januari werd de loc gedriehoek, zodat de korte kant nu aan de kant zit waar de wagens aan- en afgekoppeld worden.

Op donderdagochtend 11 januari ontspoorde de bekende werkplaatstrein Mons - Cuesmes, bestaande uit de 7382 en twee M2-rijtuigen. De locomotief kantelde, de rijtuigen liepen naast de rails. Er raakte niemand ernstig gewond, de loc zal ongetwijfeld worden afgevoerd.

##### Goederenvervoer

Per 10 december zijn de RD-locomotieven serie 225 weer toegelaten voorbij Montzen. Ze hebben meteen diensten gekregen naar Genk en Kinkempois, zoals voor 2006. Bij daglicht (van de zomer) zijn dat alleen de volgende treinen:

44565 di-za	Kinkempois 06.45 – Aken West 08.36
44554 di-do, za	Aken West 12.12 – Kinkempois 13.33
46415 di-do, za	Kinkempois 15.06 – Aken West 16.27

(bron: [Fotopunt forum](#)) De rest rijdt in de late avonduren.

De NMBS en SNCF FRET hebben het samenwerkingsverband Sideros opgericht om het staalvervoer in West-Europa efficiënter te gaan verzorgen en te concurreren met reeds bestaande dergelijke samenwerkingsverbanden.

Per 10 december zijn de goederentreinpaden voor SNCF FRET en EWS International in België. De wat dat betreft nieuwe treinen rijden nog niet of nog met 'traditionele' tractie van de NMBS of SNCF. Vooral die van EWS zijn natuurlijk interessant, omdat dit een nieuwe vervoerder is. Bij daglicht zou zeer binnenkort met EWS-locs class 66 moeten gaan rijden:

47431 ma-vr	Fréthun 04:30 - Genk Zuid Ford 12:21
47435 ma-vr	Fréthun 13:53 - Gent Zeehaven 16:56
47438 ma-vr	Gent Zeehaven 15:11 - Fréthun 19:45
47440 ma-vr	Genk Zuid Ford 15:45 - Fréthun 22:15
49428 ma-vr	Muizen 12:00 - Fréthun 16:10

(bron: [Fotopunt forum](#)) Treinen naar Muizen en Genk rijden via Gent en Mechelen.

##### Overig nieuws

Vanwege een brand in een onderstation te Broekzele-Zuid te Brussel rijden tot 25 maart enkele treinen van Brussel Zuid naar Zottegem en Dendermonde met dieselstellen reeks 41 in plaats van elektrische stellen en wordt een groep andere piekuurtreinen opgeheven of gewijzigd. Dit allemaal teneinde de 'druk' op het stroomgebruik in de spits te beperken.

Al enkele dagen na de invoering van de nieuwe dienstregeling ontstond er beroering toen het Nederlandse IVW in Maastricht een Belgische machinist van een trein uit Brussel haalde omdat deze geen of onvoldoende Nederlands zou spreken. Het voorval werd, vooral in België, breed uitgemeeten in de pers. "NS" (we gaan er maar even van uit dat men NSR bedoelt) kreeg op zijn donder en werd gewaarschuwd geen machinisten meer toe te laten die geen Nederlands spreken.

Op 16 december werd het 40-jarig einde van de stoomtractie in België gevierd met een extra rit in slecht weer tussen Ath en Denderleeuw. Gebruik werd gemaakt van dezelfde 29.013 die indertijd tussen deze plaatsen de laatste trein trok (tevens de enige rijvaardige stoomloc in het NMBS patrimonium) en vijf groene M2's. Vier van de vijf reden voor het eerst weer in het groen en waren in vrij rap tempo over-



geschilderd. Een revisie hebben ze nog wel nodig voordat ze vaker ingezet kunnen gaan worden.

De Bergland Express van TTC is weer gaan rijden en rijdt tussen Rotterdam en Brussel wederom met een 25.5 en vanaf Aken nu met een loc Re 482 van SBB Cargo. Tussen Brussel en Aken staat een 27 voor de trein. Mogelijk is de inzet van de Re 482 medio januari alweer voorbij, omdat SBB Cargo het niet zo leuk vind dat de rekeningen niet op tijd betaald worden...

Op 9 januari werden proefritten gehouden met een loc reeks 13 midden tussen twee korte stammetjes I11 met stuurstand. De proeven waren bedoeld om te kijken of onder meer de deuren aan beide kanten goed bleven functioneren en zullen ongetwijfeld te maken hebben met de bedoeling te gaan rijden met korte, gekoppelde ruituigstammen. In dit specifieke geval onderzoekt de NMBS mogelijk de optie die in Zwitserland wordt gebruikt om in de spits trekduwstammen makkelijk te kunnen verlengen door een korte stam aan de loczijde te plakken.

De langverwachte heropening van de stopplaats Evergem aan de lijn naar Eeklo is nu vastgesteld op juni dit jaar.

De nieuwe Siemens Desiro treinstellen, die vanaf Duitsland via België naar Groot-Brittannië gaan, moeten per direct rijden via de lijnen 34, 35 en 139 (via Leuven) en niet meer via de Maaslijn. Waarom is niet helemaal duidelijk, aan het profiel kan het niet liggen omdat het Britse profiel toch echt smaller is. De eerste verzending via Leuven van een stel (en enkele nieuwe wagens voor Freightliner) verliep niet vlotjes: het duurde enkele dagen en het stel werd in die periode onder de graffiti gezet.

## DUITSLAND

### **Politiek en bedrijf**

#### Spoorwegtoezicht

Teneinde aan de betreffende EU-richtlijn te voldoen moet het toezicht op de spoorwegen het komend jaar op een andere manier worden geregeld. Over de vraag hoe de organisatie eruit moet zien bestaat onenigheid, zowel tussen de bond en enkele deelstaten als tussen de coalitiepartners CDU/CSU en SPD. De onenigheid draait om de vraag of de deelstaten hun toezichthoudende bevoegdheden moeten overdragen aan het Eisenbahn Bundes Amt (EBA). Een aantal deelstaten heeft dit vrijwillig reeds gedaan, doch anderen niet. Een wetsontwerp waarmee alle bevoegdheden bij het EBA worden gelegd werd van de agenda van de *Bundestag* gehaald. Haast is geboden, want voor 1 januari moeten de EU-richtlijnen zijn omgezet in nationale wetgeving. Gebeurt dat niet dan kan de EU Duitsland een boete van € 12,5 miljoen per dag (!) opleggen. Het gegeven is extra pijnlijk daar Duitsland vanaf 1 januari voorzitter is van de EU; voordien wil men het goede voorbeeld geven door alle richtlijnen tijdig te implementeren. Op 17 januari vindt een hoorzitting hierover in de *Bundestag* plaats.

#### Voertuigregister

Het EBA houdt vanaf 1 februari 2007 het nationale voertuigregister bij, als uitvloeisel van Europese regelgeving. Alle spoorvoertuigen die vanaf die datum nieuw of tweedehands in gebruik worden genomen moeten bij dit register worden aangemeld. Om het vervoerders makkelijk te maken kan een aanmelding via het internet worden gedaan. Alle voertuigen krijgen een 12-cijferig nummer, waarbij de nummering voor tractievoertuigen dus veranderen zal. Tractievoertuigen krijgen als eerste cijfer een 9. Het tweede cijfer geeft het soort voertuig aan (zie tabel), het derde en vierde cijfer de landencode conform de huidige UIC-praktijk. Het vijfde tot en met elfde cijfer is bestemd voor het typenummer (vier cijfers) en het volgnummer (drie cijfers). Het twaalfde

cijfer is een controlegetal. Aansluitend volgen nog een letter voor de landcode (voor Duitsland een "D") alsmede een code voor de eigenaar (bijvoorbeeld "DB" of "BASF"). Om het makkelijk te houden wordt de DB-nummering grotendeels overgenomen, met dien verstande dat voor het typenummer nog een nul wordt geplaatst. Alle nummers moeten op de voertuigen worden aangebracht met cijfers die ten minste 80mm hoog zijn, hetgeen de herkenning voor de spoorwegfotograaf hopelijk vergemakkelijkt.

### Typencodering tractievoertuigen

- |   |   |
|---|---|
| 0 | Divers materieel                        |
| 1 | E-locs sneller dan 100 km/h             |
| 2 | Diesellocs sneller dan 100 km/h         |
| 3 | HSL-treinstellen                        |
| 4 | Elektrische treinstellen                |
| 5 | Diesel-treinstellen                     |
| 6 | Speciale bijwagens bij treinstellen     |
| 7 | Elektrische rangeerlocs, Vmax ≤100 km/h |
| 8 | Diesel rangeerlocs, Vmax ≤100 km/h      |
| 9 | Werk- en onderhoudsmaterieel            |

### Berlin Hauptbahnhof

Nu architect von Gerkan de procedure over het plafond van het Berlijnse Hauptbahnhof gewonnen heeft (zie HOV-RN 2006-12, pag. 422) overweegt hij een vergelijkbare procedure te starten voor het inkorten van de overkapping van het stationsgedeelte op de *Stadtbahn*. Ook hier heeft DB wijzigingen doorgevoerd; de oorspronkelijke overkapping zou namelijk over de gehele lengte van het perron worden uitgevoerd. Von Gerkan heeft echter op verzoek van DB medewerking verleend aan de inkorting, zodat getwijfeld moet worden of hij ook deze zaak kan winnen. De overkapping werd ingekort om sneller te kunnen bouwen, zodat het station voor het WK voetbal gereed zou zijn. De materialen voor een overkapping over de volledige lengte zijn echter wel geleverd; zij zijn ergens in Berlijn opgeslagen. Von Gerkan heeft aangegeven "vredesbesprekingen" met DB te willen voeren teneinde een voor beide partijen aanvaardbaar compromis te vinden. Het parlement (*Bundestag*) heeft inmiddels aangegeven zich in beide zaken te willen verdiepen en zal op 17 januari een hoorzitting hierover houden.

### CAO-onderhandelingen

De onderhandelingen over een nieuwe CAO (*Tarifvertrag*) lijken zich te verharden. Volgens machinisten-vakbond GDL heeft DB een oorlogsverklaring doen uitgaan door de rechter te vragen stakingen te verbieden. GDL is hier boos over, want van echte onderhandelingen is nog geen sprake geweest. Kern van het conflict is de wens van GDL om een specifieke CAO voor rijdend personeel in te stellen.

### Personeelsgebrek

Het in de voorgaande editie gemelde personeelsgebrek (zie pag. 422) blijkt fiks groter te zijn dan aanvankelijk gedacht. Bij Railion Deutschland komt men volgens vakbond GDL 450 machinisten tekort; vakbond Transnet rekent daar nog eens 133 rangeer-machinisten bij. In totaal heeft Railion Deutschland 5.400 machinisten in dienst, die dus veel uren moeten maken. GDL berekende bovendien dat het aantal machinisten in 2006 is afgenomen. De vakbonden eisen nu dat op korte termijn personeel geworven wordt, al was het alleen maar om de voor komend jaar verwachte vervoergroei op te kunnen vangen. Als drukkmiddel adviseert men niet meer akkoord te gaan met overwerk. Als eerste stap heeft Railion alle stage lopende machinisten in opleiding een vast contract aangeboden.

### Onding

Vakbond Transnet heeft een verkiezing uitgeschreven voor het “*verkehrspolitische Unding 2006*”, zeg maar een gouden eikel voor het onzinnigste politieke plan. Kandidaten zijn onder meer de beperking van de belastingaftrek voor woonwerk-verkeer, de plannen voor een magneetweeftrein in München en de invoering van 24 meter lange vrachtwagens op bepaalde wegen. U kunt uw stem uitbrengen op: <http://www.transnet.org/Home06/06-12-12-Unding>.

### Transrapid München

De *Bundestag* wil samen met de deelstaat Bayern doorgaan met de ontwikkeling van de Münchener magneetweeftrein. Een klein probleempje is het ontbreken van voldoende geld voor de € 1,85 miljard kostende verbinding. De *Bund* heeft tot nu toe € 550 mln toegezegd, het *Land* € 300 mln en DB € 185 mln. De *Bund* wil haar bijdrage verhogen tot 50% van de totale kosten op voorwaarde dat Bayern de financiële risico's voor haar rekening neemt. De deelstaat is daar echter niet van gecharmeerd. Bovendien dreigt DB zich terug te trekken uit het project (zie vorige editie, pag. 422), wat het tekort nog zal doen toenemen.

### Call-a-Bike

Onder deze zeer Duitse naam verhuurt DB Rent fietsen in Berlijn volgens een systeem dat vergelijkbaar is met de Nederlandse OV-fiets. De 1.650 fietsen werden in 2006 135.000 maal verhuurd. Het merendeel van de gebruikers is tussen de 18 en 35 jaar en reist met U- en S-Bahn. Op [www.callabike.de](http://www.callabike.de) kunnen geïnteresseerden een fiets boeken.

### Structuur DB-logistics

De bedrijfsstructuur van Schenker - DB Logistics wordt veranderd. Er komen vijf “*Geschäftsfelder*”, namelijk wegvervoer, lucht- en zeevaart, logistiek, railvervoer en intermodaal vervoer. Railvervoer zal de merknaam Railion blijven voeren; de overige terreinen bedienen zich van de merknaam Schenker respectievelijk Intermodal.

### Thalys

Hoewel Thalys een goed jaar heeft gehad –het aantal reizigers nam met 6,5% toe– is men niet tevreden met de verbinding naar Köln. De toename van het aantal reizigers bedroeg op die verbinding slechts 3,9%, terwijl tussen Parijs en Amsterdam juist 12,5% meer reizigers de Thalys pakten. Men wil nu door betere samenwerking met DB het aantal reizigers op het Duitse traject verder laten stijgen. Het liefst zou men DB als aandeelhouder binnenboord halen.

### Actie-tarieven

- De “Tschibo-actie” (zie HOV-RN december 2006, pag. 422) is een groot succes geworden: de 1 miljoen beschikbare kaarten van € 29,- per stuk waren binnen een week uitverkocht.
- Een ludieke actie werd de week voor kerstmis aangekondigd: kerstmannen konden gratis per ICE reizen. Het aantal witbebaarde noorderlingen in de treinen was bijzonder groot; de rendieren moesten helaas bij het station worden geparkeerd.
- De *Länder-Tickets* zijn ook steeds succesvoller; in 2006 werden er voor het eerst meer dan 10 miljoen verkocht. Koploper was het *Bayern-Ticket* dat 3,3 miljoen maal over de toonbank ging. De grootste groei werd bereikt in Niedersachsen, waar in 2006 63% meer tickets werden verkocht.
- Op 10 januari startte DB de verkoop van het “*Winter Spezial*”-ticket. Voor € 29,- kan hiermee een enkele reis binnen Duitsland worden gemaakt in de 2<sup>e</sup> klasse. Voor

€ 39,- kan men ook naar Oostenrijk, Zwitserland, Tsjechië, Denemarken en de Benelux-landen reizen. Er zijn 80.000 tickets beschikbaar, onder meer via de DB-website [www.bahn.de](http://www.bahn.de). De reis moet tussen 13 januari en 28 februari gemaakt worden.

### Nieuwe dienstregeling

De per 10 december ingevoerde nieuwe dienstregeling bracht zoals gebruikelijk veel veranderingen. Onderstaand een greep uit de wijzigingen bij DB:

- De door diesellocs getrokken IC's op de Sachsen-Franken-magistrale (Dresden – Nürnberg) zijn vervangen door de “Sachsen-Franken-Express” die elke twee uur met treinstellen serie 612 rijdt.
- De hogesnelheidsverbinding München – Ingolstadt – Nürnberg is volledig in bedrijf genomen. Tussen beide steden wordt een halfuurdienst gereden waarbij veel treinen doorrijden naar bestemmingen zoals Hamburg, Berlin en Köln.
- Ook op de NBS Köln – Frankfurt wordt een halfuurdienst met spitsverdichtingen gereden.
- Tussen Stuttgart en Zürich is een starre twee-uurdienst met ICE-T-treinstellen serie 415 ingevoerd. De Cisalpino-treinen zijn vervallen.
- De ICE Hamburg – Berlin – Leipzig rijdt nu elk uur naar Leipzig in plaats van elke 2 uur.
- Tussen Köln en Leipzig wordt nu een starre twee-uurdienst gereden; tussen Frankfurt (Main) en Leipzig een starre uurdienst.

### Regionaal reizigersvervoer

#### Schleswig-Holstein

- De mogelijkheid om op het regionale *Schleswig-Holstein*-tarief gebruik te maken van DB-Intercities tussen Hamburg en Westerland is per 10 december 2006 beëindigd. De deelstaat had als gevolg van de bezuinigingen geen geld meer om DB hiervoor te compenseren. Reizigers moeten dus voortaan bij het kopen van een kaartje al bepalen welke trein ze willen nemen. Om de zaak eenvoudiger te maken zijn enkele DB-IC's tussen Westerland en Niebüll wel toegankelijk voor mensen met een regionaal tarief.
- In de pers doken berichten op dat Veolia-dochter **NOB** grote verliezen leidt in de exploitatie van de *Marschbahn* Hamburg – Westerland. Belangrijkste oorzaak voor de verliezen is de geringe betrouwbaarheid van de MAK-locs type DE2700, waardoor 6 Siemens-locs type ER2000 (Euronrunner) gehuurd moeten worden. Daarnaast heeft de NOB ook veel last van stremmingen door bouwwerkzaamheden, daar DB Netz traditiegetrouw onderhoud gaat inhalen op het moment dat een lijn niet meer door DB wordt bereden. Het tekort zou volgens krantenberichten inmiddels zijn opgelopen tot € 6 mln.

#### Mecklenburg-Vorpommern

- De door Ostseeland Verkehr (**OLA**) bereden lijn Rhena – Schwerin werd opnieuw in gebruik genomen na afronding van werkzaamheden bij Plate en Gadebusch. De reizigers waren meerdere weken op busvervoer aangewezen. Op 13 december werden appels aan de reizigers uitgedeeld.
- Een proefproject met de inzet van werklozen als treinbegeleider op de **ODEG**-diensten van Neustrelitz naar Hagenow en Mirow is succesvol. Het aantal zwartrijders nam merkbaar af, terwijl de dienstverlening door de reizigers op prijs gesteld. De treinbegeleiders controleren niet alleen kaartjes, maar geven ook toeristische informatie en verkopen versnaperingen. Men hoopt het project te kunnen continueren.

Berlin

- De **S-Bahn Berlin** vervoerde in 2006 375 miljoen reizigers, een nieuw record. Ten opzichte van 2005 bedraagt de groei maar liefst 5,3% en dat is meer dan verwacht. Bovendien zijn de reizigers meer tevreden dan vorig jaar. De belangrijkste oorzaken voor de sterke groei zijn het WK voetbal (+2%), de herschikking van het S-Bahnnet na de opening van het nieuwe Hauptbahnhof en een actief marketingbeleid.

Brandenburg

- De deelstaat Brandenburg is niet erg gelukkig met de nieuwe dienstregeling. De hoofdstad Potsdam verloor alle lange-afstandstreinen, met uitzondering van twee IC-treinparen. Ook de Interconnex doet Potsdam niet meer aan.
- Ook het Verkeersverbund Berlin-Brandenburg (VBB) is ongelukkig, daar de punctualiteit van de regionale treinen in Berlijn en Brandenburg op sommige dagen net de 80% haalt. Belangrijkste oorzaak zijn de vele bouwwerkzaamheden. De VBB gaat nu een deel van de aan DB betaalde subsidies terugvorderen.
- De deelstaat Brandenburg heeft samen met het Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) de aanbesteding van twee treindiensten aangekondigd in het ambtsblad van de EU. Het gaat om de *RegionalExpress Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig* en de *RegionalBahn Cottbus – Falkenberg (Elster)*. Het contract loopt van december 2009 tot december 2022.

Sachsen

- De herbouw van de *Weißeritztalbahn* gaat eindelijk van start. De 750mm-smalspoorlijn Freital-Heinsberg – Kurort Kipsdorf werd vier jaar geleden door het hoge water vrijwel volledig verwoest. Al jaren lag een bedrag van € 20 miljoen klaar voor de herbouw. Dit geld werd echter niet gebruikt omdat de eigenaar van de lijn (**BVO Bahn**) en de deelstaat onenigheid hadden over de financiële risico's die konden voortvloeien uit de ligging van de lijn in een natuurgebied en uit onzekerheid over de toekomst van de lijn. De deelstaat heeft nu beloofd om de komende 15 jaar ten minste 6 retourritten te financieren. De aanbesteding van de eerste werkzaamheden is nu gestart; medio 2007 moeten de werkzaamheden van start gaan. Het 16 kilometer lange traject Freital – Dippoldiswalde krijgt daarbij voorrang.
- De aanbesteding van het *Spree-Neisse-Netz* is gewonnen door de **ODEG**. Dit bedrijf zal vanaf december 2008 de treindiensten Zittau – Cottbus, Cottbus – Forst Görlitz – Hoyerswerda en Görlitz – Bischofswerda verzorgen. De treindiensten worden thans verzorgd door DB Regio en Veolia-dochter Lausitzbahn. Omdat de bezwarentermijn nog niet is verstreken kunnen nog veranderingen optreden, doch waarschijnlijk is dit niet.
- Een bericht in de categorie "bizar": een *Desiro*-treinstel van DB kwam op 3 januari horten en stotend tot stilstand in de omgeving van Nossen omdat men was vergeten te tanken! De machinist liet de trein met behulp van de zwaartekracht terugrollen naar het station van Nossen, waar de reizigers met de volgende trein verder konden reizen.

Thüringen

- Ook in Thüringen ontstonden problemen door de nieuwe dienstregeling. Door defecten aan het materieel moesten de treinen tussen Weimar en Jena worden ingekort, wat in de spits tot overvolle treinen en vertragingen leidde.

Niedersachsen

- Bombardier heeft de eerste TRAXX-dieselloc P160DE uit een serie van 11 bestemd voor de deelstaat afgeleverd.

Sinds medio december wordt de loc beproefd tussen Kassel en Hannover.

Nordrhein-Westfalen

- De overdracht van het Emscher-Münsterland-Netz aan de NordWestBahn (**NWB**) per 10 december is goed verlopen. Er waren slechts wat kleinere vertragingen ten gevolge van de grote drukte. NWB onthaalde de nieuwe klanten met versnaperingen en kleinkunst.
- De komst van de **Rhein-Ruhr-Express** (RRX) is weer een stap dichterbij gekomen. Op 19 december werd een overeenkomst getekend waarmee € 20 miljoen voor de gedetailleerde uitwerking van alle benodigde infra-uitbreidingen beschikbaar werd gesteld. Het gehele project moet in 7 fases worden gebouwd in de periode tot en met 2015. Tegen die tijd is € 1,4 miljard verspijkerd, onder meer aan spooruitbreidingen tussen Duisburg en Düsseldorf (6-sporig), Düsseldorf – Köln-Mülheim (4-sporig) en uitbreiding van stations.
- Op 9 januari ontspoorde in Mönchen-Gladbach-Rheindahlen RegioSprinter van de **Rurtalbahn** op een wissel. Vijf van de vijftig reizigers raakten licht gewond, maar konden ter plekke worden behandeld. Het treinstel zag er in een TV-reportage niet ernstig beschadigd uit, maar moest toch in drie delen per vrachtwagen worden afgevoerd. Het treinverkeer was enkele dagen gestremd.

Rheinland-Pfalz

- De **S-Bahn Rhein-Neckar** werd op 9 december uitgebreid met het traject Kaiserslautern – Homburg. De perons van alle tussengelegen haltes werden verhoogd naar 76 centimeter.
- Om de capaciteit van de treinen te vergroten wordt bij de S-Bahn Rhein-Neckar één van de twee eerste-klasse coupés in de treinstellen serie 425 gedeclasseerd.

Baden-Württemberg

- De deelstaat Baden-Württemberg zal het treinaanbod per juni 2007 uitdunnen. Het *Land* moet bezuinigingen ten bedrage van € 70 mln doorvoeren. In principe worden de bezuinigingen verdeeld over het hele netwerk (beter bekend als de "kaasschaaf-methode"), hoewel opheffing van bepaalde lijnen niet wordt uitgesloten. Begin februari moet er meer duidelijkheid zijn.,

Bayern

- In de regio Oberfranken hebben **DB Regio** en de **Vogtlandbahn** afspraken gemaakt over samenwerking bij de exploitatie van de lijnen Münchberg – Helmbrechts, Hof – Münchberg en Lichtenfels - Neuenmarkt-Wirsberg. De Vogtlandbahn zal de treindienst op deze lijnen verzorgen met eigen materieel en personeel; DB zorgt voor kaartcontrole. Door de samenwerking kan nu modern materieel (*Desiro*) op deze lijnen worden ingezet.
- De snelste Regional Express ter wereld tussen München en Nürnberg lijkt een succes te worden. De eerste dag reden de treinen ondanks de door gratis vervoer veroorzaakte grote drukte goed op tijd; ook de eerste dagen kenmerkten zich door grote drukte. Met name de P+R-treinen bij de stations Kinding en Allersberg lijken een schot in de roos.

Goederenvervoer

- De *Bundesrat* heeft de bondsregering verzocht een "la-waai-component" op te nemen in de gebruiksvergoeding voor infrastructuur. De bedoeling is dat voor goederentreinen waarvan de wagons niet zijn voorzien van geluiddempende remsystemen een hogere infraheffing betaald moet worden. De bondsregering wil dit in Europees

verband regelen; dat geldt ook voor een subsidie van € 60 miljoen voor het nemen van geluidbeperkende maatregelen aan rollend materieel.

- Per 10 december heeft **Intercontainer** een nieuw productiemodel ingevoerd. Men rijdt nu vaste pendeltreinen tussen Zwitserland en de havens van Hamburg en Bremerhaven. Ook de tractie wisselde van Railion naar SBB Cargo. Wekelijks rijden 5 treinen op deze relatie.
- De **Ost Hannoverische Eisenbahn (OHE)** wordt in zijn geheel verkocht aan de combinatie **Arriva-Bachstein**. Arriva is vooral geïnteresseerd in het reizigersvervoer (de OHE is namelijk één van de aandeelhouders van de metronom Eisenbahn Gesellschaft); transporteur Bachstein uit Celle heeft vooral belangstelling voor de goederenvervoer-activiteiten. De verkoop betreft de aandelen van DB, de Duitse staat en deelstaat Niedersachsen, in totaal 82,9%. Volgens berichten valt de opbrengst van de verkoop met circa € 30 miljoen duidelijk lager uit dan de verwachte € 40 – 50 miljoen. Arriva was de enige bieder, nadat onder meer DSB, NS-dochter NedBahn, Abellio en Rhenus voor de eer bedankten.
- **Arriva PE** (Prignitzer Eisenbahn) nam per 1 januari bovendien de busbedrijven BB Reisen en BB Touristik over, dat onder meer het stadsvervoer in Neustrelitz verzorgt.
- Dochterbedrijf **Rinteln Stadthager Verkehrs GmbH** wordt voor de verkoop uit het OHE-concern losgemaakt en wordt eigendom van de resterende OHE-aandeelhouders. Het voortbestaan van de 20,4 kilometer lange lijn Rinteln – Stadthagen is echter bedreigd; gesproken wordt over een sluiting per medio 2007. Men overweegt de lijn per medio 2007 te sluiten omdat het goederenvervoer is gedaald van 100.000 ton in 2005 naar 20.000 ton. Eén van de oorzaken is het niet tijdig beschikbaar stellen van goederenwagens door Railion, waardoor de OHE veel opdrachten mis liep. Daarnaast bestaan plannen om op het terrein van Rinteln Nordbahnhof een rondweg te bouwen; de spoorlijn ligt voor zo'n verheven doel natuurlijk flink in de weg....
- De Havelländische Eisenbahn (**HVLE**) krijgt een subsidie van € 73.000,- van het *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit*. Het geld is bedoeld voor geluidsbeperkende maatregelen aan de "Blue Tiger"-dieselloks, die op de Rübelandbahn kennelijk veel lawaai maken tijdens het berijden van hellingen en tijdens het rangeren. De bron van het lawaai is de compressor waarmee de remleidingen worden gevoed. Doel is de locs zodanig te verbeteren dat zij aan de *TSI Noise* kan voldoen.

## Materieel

### Baureihe 420

De 480 S-Bahn-treinstellen van de serie 420 zijn gebouwd tussen 1969 en 1997. Door de instroom van nieuw materieel serie 423 zijn de oudste exemplaren inmiddels buiten dienst gesteld; één ervan staat zelfs in het Deutsches Museum in München. Er zijn nu nog 172 stellen in bedrijf.

Omdat de jongere exemplaren nog een flinke tijd gebruikt zullen worden krijgen 60 in Frankfurt am Main ingezette stellen een nieuw interieur. Dat was ook hard nodig, want in de loop der jaren hebben de vandalen flink huisgehouden. DB verkoopt de opknabbeurt overigens als goedmaker voor de stremming van de S-Bahn-tunnel in de afgelopen zomer, toen daar enkele wisselcomplexen werden vervangen.

### Baureihe 605 (ICE-TD)

De diesel-ICE's serie 605 krijgen wellicht een nieuw inzetgebied, namelijk de verbindingen tussen Duitsland en Denemarken. DB is met de DSB in onderhandeling over een

inzet op de diensten Hamburg – Arhus en Kopenhagen – Hamburg – Berlin. Hoewel de werkplaats Hamburg Eidelstedt al bezig schijnt te zijn met de benodigde aanpassingen is nog geen definitief accord bereikt. Bovendien moeten de treinstellen een toelating in Denemarken verkrijgen, wat ook niet van vandaag op morgen geregeld is. De kansen lijken echter goed, daar de DSB op die manier een aantal IC3-treinstellen kan vrijspelen voor andere diensten. Dat is hard nodig, want de instroom van het nieuwe IC4-materieel van AnsaldoBreda is nog altijd niet op gang gekomen.

### Treinstellen

Het lijkt erop dat DB er toe over gaat haar treinstellen te voorzien van verkorte viercijferige nummers. Dit fenomeen was al bekend van de ICE3M-treinstellen die naar Amsterdam rijden en treinstelnummers in de reeks 4600 hebben gekregen. In Singen (Hohentwiel) trof uw redacteur onlangs ICE-T-treinstel 415-080 / 580 aan met het verkorte nummer 1580. Het nummer is aan te treffen op de stuurstandrijtuigen naast de voorste deuren.

### Meettrein

De werkplaats Neumünster heeft een nieuw meetrijtuig geleverd. Het stuurstandrijtuig wordt in combinatie met een diesel- of elok ingezet voor het meten van beveiligingssytemen. De maximum snelheid bedraagt 200 km/h.

### Aanbesteding treinstellen

DB Regio heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de aanschaf van diesel-treinstellen, bedoeld voor regionaal en stedelijk vervoer. De aanbesteding bestaat uit drie percelen voor elk maximaal 60 eenheden, te weten:

- Motorwagens met 60 tot 100 zitplaatsen;
- Tweedelige treinstellen met 90 tot 150 zitplaatsen;
- Driedelige treinstellen met 130 tot 200 zitplaatsen.

De treinstellen zullen pas besteld worden wanneer aanbestedingen gewonnen zijn. Levering kan plaatsvinden in de periode tot eind 2012. Feitelijk betreft de aanbesteding dus een reservering die het DB Regio mogelijk maakt om snel nieuw materieel te betrekken wanneer een aanbesteding gewonnen wordt. Een strategie waar andere vervoerders dus iets van kunnen leren....

### Goederenwagens

DB heeft tevens een aanbesteding gepubliceerd voor de levering van 200 vierassige goederenwagens type Falns 121. Levering moet plaatsvinden in de periode vanaf juni 2008. De opdracht omvat tevens een optie voor maximaal 200 wagens extra, te leveren vanaf 2009.

## Infrastructuur

### Stations en haltes

- In Regensburg is op 10 december een nieuwe halte Burgweinting geopend. De halte wordt bediend door de stoptreinen Regensburg – München en Regensburg – Passau. Op 12 december heerste al grote drukte vanwege het bezoek van paus Benedictus XVI.
- Na een modernisering is het station van Nordstemmen (Niedersachsen) op 14 december heropend. Voor € 3,8 miljoen werden de vier perrons verhoogd naar 76 resp. 55 centimeter en werden hellingbanen en overkappingen gebouwd. De voetgangerstunnel werd doorgetrokken naar een nieuw P+R-terrein.
- Het Niedersächsische Verden (Aller) werd per 18 december een gemoderniseerd station in gebruik genomen met de gebruikelijke verbeteringen.

- De deelstaat Bremen heeft DB Station&Service afspraken gemaakt over een investeringsprogramma voor grote stations. Het geld wordt gebruikt voor een opknapbeurt van de stations Bremen Hbf (€ 12,6 mln, gereed in 2010) en Bremerhaven Hbf (€ 8,2 mln, start medio 2007). Ook het kleinere station Bremen-Oslebshausen wordt opgeknapt.

#### Citytunnel Leipzig

De bouw van de stadstunnel in Leipzig begint op 15 januari pas goed. Op die datum wordt de tunnelboormachine gedoopt op de naam "Leonie" door een voorganger en een priester. De echtgenote van de minister-president van Sachsen neemt de taak van peetmoeder van het project voor haar rekening als plaatsvervanger van Sint Barbara, de beschermheilige van alle tunnelbouwers.

#### Nürnberg – Ingolstadt – München

In het EU-mededelingenblad heeft DB de aanbesteding gepubliceerd voor het leveren en installeren van ETCS-beveiliging op deze nieuwe *Neu-* en *Ausbaustrecken*. De ETCS-level 2 beveiliging moet naast de bestaande LZB-beveiliging functioneren en moet uiterlijk in december 2009 operationeel zijn.

#### Oberhausen – Emmerich

DB Netz AG heeft de aanbesteding van een milieu-studie naar de gevolgen van de spooruitbreiding tussen Oberhausen en Emmerich uitgeschreven. De uitkomsten van de studie worden gebruikt om de plannen waar nodig aan te passen. Op die manier kunnen in een latere fase bezwaarprocedures worden voorkomen, wat uiteraard de nodige tijdswinst oplevert.

#### Hamburg

Het traject ten oosten van het Hauptbahnhof ligt op een 100 jaar oud viaduct en dus is een grote onderhoudsbeurt nodig. Ter voorbereiding worden drie bruggen vervangen; aansluitend wordt het oude viaduct van de *Pfeilerbahn* door een dijklichaam vervangen. Het geheel moet in 2009 gereed zijn; het treinverkeer zal slechts beperkt hinder ondervinden in de vorm van twee weekeinden en een acht-daagse stremming.

#### Museum

- Het door de **Nassauische Touristikbahn** uitgevoerde museumbedrijf op de Aartalbahn Wiesbaden-Dotzheim – Hohenburg (Nassau) is per 11 december gestaakt. De kas van de vereniging is leeg waardoor er geen geld meer is om een wissel in Hahn-Wehen te herstellen. Men hoopt nu dat de gemeenten waarin de lijn ligt subsidies willen verstrekken.
- Het depot van de **Hessencourrier** gaat verhuizen. De 35 jaar geleden betrokken locatie in Kassel-Wilhelmshöhe Süd moet wijken voor een nieuw depot voor de Hessische Landesbahn. De nieuwe locatie komt in het Technologiepark Marbachshöhe, eveneens in Kassel. Er komen voorlopig drie sporen en een nieuw perron. Hoewel de vereniging gecompenseerd wordt kosten de verhuizing en de aanpassing van infrastructuur de vereniging zo'n € 30.000; geld dat men eigenlijk voor een nieuwe ketel voor één van de stoomlocs had gereserveerd. Bijdragen zijn welkom en wie meer dan € 100,- doneert mag op het openingsfeest komen. Info op [www.hessencourrier.de](http://www.hessencourrier.de).
- De twee in Duisland gebleven locs serie 171 (171-001 en 171-002) blijven behouden voor de **Rübelandbahn**. De deelstaat Sachsen-Anhalt heeft de locs op de monumentenlijst geplaatst; zij worden in Blankenburg

gestationeerd. Daarmee komt een museale inzet een stap dichterbij.

- De universiteit van Karlsruhe heeft de constructietekeningen van de voor de Großherzoglich Badische Staatseisenbahn tussen 1840 en 1909 gebouwde stoomlocs gedigitaliseerd. Het gaat om 180, vooral door Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebouwde loctypen, alsmede de onder de Staatseisenbahn vallende schepen op de Bodensee.
- De stad **Fürth** viert in 2007 haar 1.000<sup>e</sup> verjaardag. Omdat de geschiedenis van de stad nauw met het spoor verbonden is (hier reed tenslotte de eerste trein) wordt van 14 tot en met 16 september 2007 een groot spoor- en busfestival georganiseerd met historisch en modern materieel. Meer informatie op [http://www.1000-jahre-fuerth.de/desktopdefault.aspx?tabid-439/756\\_read-11866/](http://www.1000-jahre-fuerth.de/desktopdefault.aspx?tabid-439/756_read-11866/)

## ENGELAND

### GNER is exit

Great North Eastern Railway (GNER) is er niet in geslaagd om te voldoen aan de concessievoorwaarden.

Tegenvallende reizigersaantallen door bijvoorbeeld de "Londonbombings" en het noodlijdende moederbedrijf "Sea containers" hebben ervoor gezorgd dat GNER de kosten aan de overheid voor het uitvoeren van de treindiensten ter waarde van 1,3 miljard pond niet kan voldoen.

De Department for Transport (Dft) heeft daarom andere spoorwegondernemingen gevraagd een offerte uit te brengen voor het overnemen van de treindiensten op de East Coast mainline. Het zal nog 12 tot 18 maanden duren voordat de nieuwe vervoerder de volledige treindienst heeft kunnen overnemen. Tot die tijd zal GNER in opdracht van Dft de treindiensten verzorgen. Ook is GNER verplicht om alle hulp te bieden aan de nieuwe vervoerder bij het (in delen) overdragen van de treindiensten.

Voor reizigers en personeel zal er voorlopig niks te merken zijn. Alle treinen blijven rijden in de huidige frequentie totdat de nieuwe concessie in zal gaan.

Eerder had concurrent Grand Central ook toestemming heeft gekregen om diensten te beginnen op dezelfde spoorlijn. GNER betaalt een extra hoge heffing voor de lijn, omdat zij er vanuit was gegaan dat ze het aantal diensten en daarmee de opbrengsten zou kunnen uitbreiden. Grand Central kreeg echter (een deel van) die treinpaden toegewezen en gaat daar rijden terwijl men wel een veel lagere heffing betaalt.

## EUROPESE UNIE

### Besluit verordening OV

Het in juni 2006 bereikte akkoord over de organisatie en structuur van het openbaar vervoer werd door de Europese Ministerraad geaccordeerd. Dit betekent dat aanbesteding van OV-diensten in een aantal gevallen niet noodzakelijk zal zijn. Dit betreft vooral de directe gunning van kleinere buscontracten aan private vervoerders met maximaal 20 bussen, een maximale contract-omvang van € 1 miljoen per jaar en een looptijd van maximaal 10 jaar. Tevens is het reciprociteits-beginsel versoepeld, waardoor bedrijven met een beschermde thuishand (zoals in Frankrijk) toch kunnen meedingen naar contracten elders. In het voorjaar van 2007 worden de voorstellen door het Europees Parlement behandeld.

### Liberalisering goederenvervoer

Vanaf 1 januari 2007 is het spoorgoederenvervoer volledige geliberaliseerd. Hierdoor kunnen vervoerders in de gehele Europese Unie hun diensten aanbieden en zijn verladers

niet langer afhankelijk van nationale spoorwegmaatschappijen. In de praktijk zal één en ander vermoedelijk wat weerbarstiger zijn, daar de nationale maatschappijen in veel gevallen (zoals gebruikt materieel, infrabeheer, stroomlevering, werkplaatsen) nog monopolist zijn.

#### Energielevering

De EU heeft besloten een onderzoek in te stellen naar de prijspolitiek van DB Energie. Aanleiding hiertoe waren klachten van Rail4Chem, dat niet in aanmerking kwam voor een kwantumkorting. DB Energie hanteert een kortingsregeling voor grootafnemers; in de praktijk komen alleen DB-bedrijven hiervoor in aanmerking hetgeen door de Duitse rechtbank tot twee maal toe is gedoogd. De Europese belangenvereniging voor goederenvervoerders (ERFA) hebben de Europese Commissie gevraagd te bepalen of hier sprake is van het misbruik van een monopolie.

#### Staatssteun

De EU start een formeel onderzoek naar staatssteun die verleend zou zijn aan de Bahnen der Stadt Monheim en aan de Düsseldorfer Rheinische Bahngesellschaft. Het gaat om het verlenen van exploitatiesubsidies die hoger zouden zijn dan noodzakelijk en daardoor niet voldoen aan de criteria van het zogeheten "Altmark-arrest". In dit arrest werd bepaald dat de exploitatie van openbaar vervoer-diensten zonder aanbesteding mag worden gegund aan overheids-bedrijven mits aantoonbaar wordt gemaakt dat zij tegen marktconforme prijzen werken. Mocht dit niet het geval zijn, dan moet het teveel aan subsidie worden terugbetaald.

## F R A N K R I J K

### **SNCF**

#### Elektrische locomotieven

Sinds onze vorige opgave werden de 9704, 16024, 16049, 16555, 16657, 25216, 25507, 25517, 25523, 25524, 25528, 25536, 25544, 25570, 25572, 25576, 25581 en 37007 afgevoerd. De 25523 en 25570 zijn verkocht aan de Roemeense CFR. De 9704 is het eerste slachtoffer van de slechts vier stuks tellende serie 9700 (een variant van de meer bekende 9200), welke alleen worden ingezet in het trekduwverkeer tussen het station Gare de Lyon van Parijs en Migennes. De komst van nieuwe 37300-en voor Transillien maakt nu ook deze serie overcompleet. Van de Prima's serie 37300 waren er op 1 november al 12 in dienst gesteld (37301-37312).

In de maand dat de 37060 als 240<sup>e</sup> (de officieel van Alstom zijnde 47001 niet meegerekend) en allerlaatste Prima voor Fret in gebruik werd genomen, werd het eerste exemplaar afgevoerd. De 37007 werd officieel afgevoerd na de zware botsing met CFL-treinstel 2207 op de Frans-Luxemburgse grens.

Met het afvoeren van de bovenstaande 25500-en zet FRET geen locomotieven meer in van deze serie. De resterende 111 exemplaren worden nog ingezet voor regionale reizigerstreinen voor TER en IDF (Île-de-France).

#### Diesel locomotieven

Na een lange periode van stilstand werden op 1 januari 2007 de 24 nog in het SNCF-materieelpark aanwezige, maar niet gereviseerde, 662400-en afgevoerd. Het betreft de 62405, 62406, 62407, 62409, 62429, 62440, 62443, 62444, 62449, 62450, 62456, 62462, 62466, 62467, 62470, 62477, 62491, 62501, 62504, 62506, 62508, 62510, 62513 en 62526. De twaalf nu nog resterende locs zijn de 62403, 62412, 62413, 62414, 62418, 62424, 62430, 62432, 62439, 62454, 62502 en 62518 en deze zijn - als enige geschilderd in de VFLI-kleuren - nog in gebruik voor Fertis bij de nu vrij-

wel voltooide aanleg van de LGV Est. Geen idee wat de statusverandering nu precies inhoudt voor de 24 exemplaren die stonden weg te roesten in Noordoost Frankrijk, maar potentieel geïnteresseerde museumbedrijven moeten wellicht wat haast gaan maken... De locs waren als laatste in gebruik bij de aanleg van de LGV Méditerranée en daarna voor opslag naar de HBL/VFLI-vestigingen te Merlebach en Petit-Roselle gegaan. Daarvoor hebben de voormalige NS-locs dienst gedaan bij de aanleg van de LGV Interconnectie en als eerste, na hun vertrek uit Nederland, bij de LGV Nord. Tien locs waren de afgelopen jaren al eerder afgevoerd, waarvan er één (2459) terugkeerde naar Nederland en twee (2411 en 2425) in het mintgroen via dienst bij een steengroeve eveneens bij VFLI in Petit-Roselle terecht kwamen.

Voorts werden afgevoerd sinds de laatste opgave: 63074, 63088, 63098, 63131, 63147, 63226, 63403, 63506, 63508, 63548, 63555, 63628, 63639, 63640, 63655, 63688, 63702, 63706, 63713, 63742, 63751, 63761, 63797, 63810, 63824, 63883, 63961, 64052, 64067, 66153, 66163, 67446, 72009, 72014, 72020, 72028, 72044 en 72085 en de locomotoren Y 7172, Y 7200, Y 7214, Y 7245 en Y 7684.

De bijzonderste uit dit rijtje zijn de 67446 en 63226. Eerstgenoemde is het eerste slachtoffer uit de serie BB 67400 in een jaar of tien en net als de meeste van zijn voorgangers uit de serie is de reden dat de loc grotendeels uitgebrand is na een motorbrand. De 63226 is de enige loc die in TER-schildering blauw-grijs gestoken was. Helaas heeft deze zijn soortgenoten dus niet allemaal overleefd. Van de 63000-en (nog 16 in dienst) en 63500-en (nog 420 in dienst) gaat het effectief hard achteruit en dat terwijl de 60000-en nog niet eens officieel in dienst komen. Vermoedelijk gaat het om een voor de Franse spoorwegen gebruikelijke opschoning van het bestand met de administratieve afvoer van al eerder met defecten en schade aan de kant gezette locomotieven. Ook de vorige maand al aangekondigde afvoer van niet gereviseerde 72000-en plus alle 72000-en van FRET is duidelijk ingezet. Vermoedelijk resteren over een jaar alleen nog de wel gereviseerde 72049 en 72071 naast de dertig 72100-en. De 72009, 72020, 72028 en 72085 zijn verkocht aan de Marokkaanse spoorwegen ONCF, waarbij het niet duidelijk is of zij daar gaan rijden als toevoeging op de identieke locs serie DF die daar al rijden of als onderdelenleverancier zullen worden gebruikt. Vermoedelijk wordt het dat eerste en worden er uiteindelijk zes verkocht. Mogelijk wordt de 72028 nog vervangen door een andere loc (mogelijk de 72044) vanwege een ernstig defect. Ook enkele rijtuigen worden verkocht aan de ONCF.

De 72000-en van FRET zijn de eerste slachtoffers van het in dienst komen van de eerste nieuwe 75000-en in het depot van Longeau, waardoor 66400-en van dit depot naar elders (Culmont-Chalindrey) worden verstoten. Eind december waren de 75005-75008 in dienst gesteld.

De 63883, 66153 en 66163 uit bovenstaand overzicht zijn verkocht aan VFLI Cargo.

Geremotoriseerd en vernummerd werden de 66316 in 69316, 66434 in 69434, 66487 in 69487 en 66492 in 69492.

#### Treinstellen

Afgevoerd werden sinds de vorige opgave: Z 6313, X 2723, X 2731, X 2737, X 2869, X 2890, X 4310, X 4396 en X 4445. Hiermee verdween de serie X 2700 geheel uit het actieve park. De stellen, ooit deel uitmakend van de sneltreinstellen type RGP (Rame Grande Parcours), reden al geruime tijd alleen nog in reservediens.

TGV-R treinstellen 518 en 517 werden tot TGV-RD omgevormd en voorzien van respectievelijk de nummers 602 en 604.

## LUXEMBURG

Nadat de CFL, de Luxemburgse maatschappij, met de omringende landen het samenwerkingsverband Sibelit ten behoeve van het goederenvervoer had opgericht, kwam op 17 oktober 2006 tussen de CFL en Arcelor Profil een samenwerkingsverband tot stand. Hierdoor zag CFL Cargo het levenslicht. Onder deze hoed werden de activiteiten samengevoegd van de dochterondernemingen, EuroLux Cargo, Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (Duitsland) en per 1 januari 2007 Dansk Jernbane Aps (Denemarken). De Arcelor loks serie 300 dragen voortaan het embleem van CFL Cargo. Bij een aantal CFL locs zal het pictogram plaats maken voor het woord Cargo.

Bij Cargo kwamen twee nieuwe lease diesellocs in dienst, de 1503 en 1504. Dit is wel nodig ook, want in december 2006 liep het laesecontract van de elocs serie 185.5 af, waarmee met de 185 523 een definitief einde kwam aan het Luxemburgse tijdperk. De elocs serie 4000 zullen hierdoor vaker opduiken in de goederendienst tussen Bettembourg en Ehrang.

Een andere markante wijziging in de binnenlandse omloop is het verschijnen van de eloks serie 3000 in de trekdienst richting Kleinbettingen. Hierdoor zijn de DB/CFL treinstellen serie 628 na een jaar weer van deze lijn verdwenen. Door het afwijkende omgrenzingsprofiel worden de CFL dubbeldeksrijtuigen niet in Frankrijk toegelaten, in tegenstelling tot België en Duitsland.

## TSJECHIË

CD Pendolino gaat internationaal

In de vorige uitgave van HOV-RN werd bericht over de internationale inzet van de CD Pendolino treinstellen. Voordat de dienstregeling 2007 (van start op 10 december 2006) inging was al zeker dat de kantelbaktreinstellen, waarvan CD er zeven heeft, ingezet zouden worden in de dagrandverbinding 'Slovenska Strela' (Bratislava-Praag v.v.). Dit is inmiddels praktijk geworden. Ten opzichte van de oude dienstregeling, uitgevoerd met getrokken materieel, is de rijtijdwinst 22 minuten.

Grote twijfels waren er of de Pendolino's op tijd goedgekeurd zouden worden voor inzet op het Oostenrijkse spoorwagennet. Kort voor ingang van de nieuwe dienstregeling kwam die goedkeuring er toch. Sinds 10 december 2006 komen de tricourante treinstellen in Wenen (Wien Südbahnhof). Twee Eurocity-treinen tussen Praag en Wenen worden met Pendolino's gereden: het zijn de treinenparen 72/73 (Johann Gregor Mendel) 74/75 (Smetana). Verkorting van de rijtijd is er niet of nauwelijks, hoewel de locomotiefwissel in het Tsjechisch-Oostenrijkse grensstation Břeclav is komen te vervallen. Gelet op de ervaringen met de Pendolino aan het begin van dienstregelingjaar 2006, vond CD het kennelijk wijs om een dienstregeling te hebben die in geval van nood of onverwachte ontwikkelingen zonder vertraging door vervangend materieel zonder vertraging kan worden uitgevoerd.

## TURKIJE

De EU leent 850 miljoen euro aan het Turkse spoorbedrijf TCDD voor de verdere bouw van de eerste hogesnelheidslijn in Turkije. Treinen moeten over enkele jaren 250 kilometer per uur kunnen rijden tussen Istanbul en Ankara, de twee grootste steden van het land. Een eerste fase van de lijn is al praktisch klaar. De tweede fase is lastiger, wegens de bouw van vele bruggen en tunnels. De lening is het negentiende project in Turkije van de Europese Investerings Bank (EIB), zo maakte de bank zaterdag bekend. De bank heeft

totaal 7,5 miljard euro uitgeleend voor de ontwikkeling van het land, dat over tien à vijftien jaar lid kan worden van de Europese Unie.

Het grootste project is een ruim 13 kilometer lange spoor-tunnel onder de Bosporus in Istanbul. Het project moet in 2008 klaar zijn. De EIB leende hiervoor ruim 1 miljard euro.

## VIETNAM

HSL tussen Hanoi en Ho Chi Min-stad (vml. Saigon)

De Vietnamese Spoorwegmaatschappij heeft een voorstel ingediend om een tweede spoorweg in het land aan te leggen tussen de economische knooppunten Hanoi en Ho Chi Min-stad. Dit project om een 1630 km lange spoorweg aan te leggen voor treinen met een snelheid van 300 – 350 km per uur vereist een totale investering van 33 miljard US\$. Volgens de spoorwegmaatschappij zou de reistijd tussen beide steden met 2/3 verkort worden, welke thans 30 uur bedraagt, tot slechts 10 uur na voltooiing van dit project. Hoewel de spoorwegmaatschappij drie voorstellen in beschouwing nam, inclusief een aanpassing van de bestaande spoorweg, werd besloten om een compleet nieuw spoorwegsysteem te bouwen als zijnde het best haalbare project. Dit zou in twee fases voltooid kunnen worden, nl. Hanoi-Vinh, Nhatrang – Ho Chi Min-stad en Hué – Danang. Daarbij worden de drukste trajectdelen als eerste gebouwd, terwijl de rest welke alles tot één geheel maakt, in de tweede fase wordt afgerond. Japanse adviseurs zouden samenwerken met Vietnam m.b.t. het toezicht en het maken van plannen, om begin volgend jaar het project te starten, aldus de maatschappij. Het door de minister-president goedgekeurde hoofdplan om deze spoorweg voor 2020 gereed te krijgen, voorziet in een aparte spoorlijn parallel aan de reeds bestaande spoorweg op de noord-zuid-as. De nieuwe spoorlijn krijgt de standaardbreedte van 1435 mm als internationaal te doen gebruikelijk.

Seminar stedelijk railvervoer

Het ministerie voor vervoer en spoorwegen alsmede het Japanse Agentschap voor Handelsbevordering (JETRO) organiseerden onlangs samen een seminar over stedelijk railvervoertechniek in Vietnam. De staatssecretaris voor Transportzaken Pham The Min deelde mede dat de steden Hanoi en Ho Chi Min-stad ernstige problemen ondervonden terzake van verkeersopstoppingen, ongelukken en toenemende luchtvervuiling. Daarom zouden stedelijke railvervoersystemen een effectieve oplossing kunnen bieden om deze negatieve punten te reduceren, alsmede ter bevordering van sociaal-economische ontwikkeling en voor het aantrekken van investeerders alsmede van toeristen, aldus Min. De introductie van Japanse technologie, standaarden en ervaring met stedelijk railvervoer was essentieel voor Vietnam's pogingen om stadsrailsystemen in beide steden te bouwen. Volgens een verslag over Hanoi's stedelijke ontwikkeling, samengesteld door het Japanse Internationale Samenwerkingsverbond (JICA), zou de stedelijke bevolking tegen 2020 met 25% zijn toegenomen. Voorts zou het aantal huishoudens met een auto met 10% stijgen en de verkeersdrukte (inclusief motorfietsen) dan viermaal zo groot zijn. Een noord-zuid-railsysteem moet het centrum van Hanoi verbinden met het bestuurscentrum in het Dongan-district, met Noibai's internationale vliegveld, de snelweg nr. 6 alsmede het bestuurlijke gebied in het westelijk stadsdeel. Dit systeem zou dan de ruggengraat vormen voor het stedelijk railvervoer in Hanoi. Het traject zal dan 41,5 km lang worden met 28 stations. Het vereist een investering van 2,8 miljard US\$ uitgestreken over 3 fases vanaf 2013 – 2018. De Japanse deskundigen (ODA) adviseerden de aanvang van de constructie van fase 1. Dit seminar werd bijgewoond door

vertegenwoordigers van JETRO, het Japanse ministerie voor industrie en handel (JICA), het Vietnamees ministerie voor transport en van andere officials. Dit was reeds het tweede seminar in Vietnam georganiseerd door JETRO; de eerste was in maart handelend over het plannen, bouwen en exploiteren van stedelijk railvervoer.

## ZWITSERLAND

De **Club Salon Blue** presenteerde tijdens de Huttwiler stoomtreindagen van de Verein Historische Eisenbahn Emental een deel van het historische, voormalige RM materieel aan het publiek. Getoond werden EBT elok Be 4/4 102, EBT motorwagen BDe 2/4 240 en VHB bagagemotorwagen De 4/4 259.

De **Gornergratbahn** ontving begin november 2006 haar eerste van vier nieuwe treinstellen Bhe 4/6 3081-3084. Het transport ging per spoor van Bussnang naar Landquart. Hiervandaan ging het transport via RhB en MGB in twee dagen naar het depôt in Zermatt.

De **Transports publics de la région Lausannoise** heeft voor (de voormalige TSOL) lijn M! nieuw materieel besteld. Het gaat hier om vier treinstellen (met optie op een vijfde). De treinstellen zullen in 2010 worden afgeleverd, waarbij het kanton de helft van de aanschafkosten voor haar rekening zal nemen.

Het smalspoorproject van de **Lötschbergbahn** verdwijnt (voorlopig weer) in de ijskast. Het project voorzag in een smalsporige verbinding tussen de netten van de Montreux Oberland Bahn en de Zentralbahn. Hiertoe zou het traject Zweisimmen – Spiez tot smalspoor worden verbouwd, terwijl het traject Spiez – Interlaken van een derde spoor zou worden voorzien. Tevens zijn er voor de kruisingsvrije voorzieningen enorme investeringen nodig, zodat uit kostenoverwegingen men hiervan afziet. Als alternatief streeft men er nu naar het huidige aanbod doorlopend te verbeteren met de mogelijkheden, die de huidige infrastructuur biedt. Inmiddels is men begonnen met het overschilderen van het RM materieel in de nieuwe kleurstelling. Het aantal reizigers op de lijn S3, Belp – Bern – Biel, neemt nog steeds toe zodat de BLS genoodzaakt is de capaciteit te verruimen van 250 tot 330 reizigers voor bepaalde treinen van maandag tot vrijdag tot plm. 20.00 uur. De directie van de BLS betreurt het negatieve besluit van de gemeente Unterseen over het ESS project in Interlaken West. Dit voorzag in een ontvlechting van spoor en weg en verlenging van de perrons. Er wordt nu naar alternatieven gezocht. Als alles volgens planning mag verlopen, hoopt men, zonder beperkingen, de nieuwe basistunnel in dienst te kunnen stellen per 9 december 2007. Er zullen dan dagelijks 30 InterCitys, 12 EuroCitys en 80 goederentreinen door de nieuwe basistunnel gaan rijden.

Op dit moment wordt er op het net van het **Regionalverkeer Bern Solothurn** volop gebouwd aan verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Onderstaand volgt een overzicht: verplaatsing halte Rüfenacht met keerlus, in Worb een nieuwe hal voor stalling van vier treinstellen Be 4/12 van lijn S7, dubbelspoor Muri - Seidenberg met vrije baan in Muri Thuracker, dubbelspoor bij Bätterkinden Süd, afbraak in Gümligen van de rolbokaansluiting, verplaatst en vernieuwd station Zollikofen met doorgaand dubbelspoor bediend vanuit het nieuwe seinhuis, verplaatsing halte Steinibach, ombouw station Stettlen en inbouw van slankere wissels, plaatsing van nieuwe liften in Worblaufen, In Bern RBS opknapt publieksruimten en verbetert verlichting, stations Bern Tiefenau en Felsenau opknappen publieksruimten, in Gümligen een nieuwe en verlengde brug over de SBB sporen, het verhogen van de perrons in Bolligen, nieuwe keerlus voor lijn G in Worb Dorf en opknappen stati-

onsomgeving, in Worblaufen verlenging van de reizigers-tunnel naar het nieuwe W200 dienstencentrum en in Zollikofen ombouw van de bestaande perrons. Kortom herkent U de oude RBS nog? Thans wordt gebouwd aan een viersporig depôt in Worblaufen.

De vorige maand genoemde diesellocomotieven Tm 2/2 115 en 116 van de **Rhätische Bahn** maken deel uit van een nieuwe bestelling rangeerlocomotieven Tm 115 – 120, welke door de firma Schöma worden afgeleverd. De betrokken instanties zijn akkoord gegaan met het sociaal plan dat de afvloeiing van het personeel regelt, voortkomend uit de huidige bezuinigingen. Het gaat om 145 medewerkers tot het eind van het jaar 2008. Het sociaal plan voor de afvloeiing van personeelsleden is door de ondernemingsraad goedgekeurd. Verspreid over twee jaar zullen 145 banen verdwijnen. Desondanks zal voor 40 personeelsleden een oplossing dienen te worden gezocht buiten de RhB. Voor het personeel werd gestart met een speciale opleiding hoe men om dient te gaan met invalide reizigers. Het programma duurt tot 2013, waarbij tevens de aanpassing van het materieel afgesloten zal dienen te zijn. Bij het Refit materieel uit zich dat de grijze band onder de ramen in het rood over de deuren wordt doorgetrokken. Elke trein zal worden voorzien van een rijtuig met een lagevloerinstap. Daarnaast worden op de dertig belangrijkste stations de perrons verhoogd. Stations die alleen over trappen beschikken zullen tevens worden voorzien van hellingbanen.

De door de **Dampfverein Rhätische Bahn** georganiseerde stoomspektakel in het laatste weekend van oktober 2006 heeft tussen de 15.000 en 18.000 bezoekers getrokken. Aanleiding vormde de viering van 100 jaar G 4/5 107 en 108. Het fraaie herfstweer op de eerste dag vormde een schril contrast met een verregende tweede dag, waarop de stoomlocomotievenparade plaatsvond met een 10tal stoomlocomotieven, te weten vier smalspoor en zes normaalspoorlocomotieven. Helaas zorgde een krappe boog in de Holcim aansluiting dat een viertal (te grote) stoomloks in Untervaz SBB achterbleven.

In Erstfeld openden de **Schweizerische Bundesbahnen** langs de Gotthardautosnelweg een autosnelweg stationsrestauratie. Het huidige restaurant wordt verbouwd. Naar aanleiding van het komend Gotthardjubileum in 2007 werd door een reclamebureau een ludieke oplossing bedacht. Op een stuk spoor van 85 meter lengte werd een "rijdende" restauratie geplaatst, bestaande uit de eerste in cargokleuren getooide Ae 6/6 610 492, twee restauratierijtuigen met hier-tussen een tot 11,5 meter ingekort bagagerijtuig. De lok kreeg tevens het wapen van Erstfeld. Een gigantische stationsklok van 14 meter verwijst naar het tijdelijke bouwwerk. Tijdens de geplande festiviteiten in het weekend van 8 en 9 september 2007 in Biasca en Erstfeld zal de lok rijdend te zien zijn. Het is nog steeds niet duidelijk wat er met het bergrajet, na opening van de basistunnel, gaat gebeuren. De SBB willen de verbinding tussen de kantons Uri en Tessin in stand houden. Bij het personeel zal een verschuiving plaats gaan vinden van infrastructuur naar IT banen, dit voor mensen die reeds extern voor de SBB werkzaam zijn, om zo extra personeelskosten te kunnen besparen. Er zullen acht driedelige blus- en reddingstreinen worden aangeschaft, die zich geheel zelfstandig kunnen verplaatsen. Ook bij evacuatie en defecte treinen wegslepen behoort tot de mogelijkheid. Ze vervangen het materieel uit 1976. In het RailCity-station Basel werd het eerste deel van een gezondheidscen-trum geopend. De verdubbeling van enkelsporige trajecten gaat steeds verder. Tussen station Rubikon en Rütli van de Zürichse lijn S15 kwam de uitbreiding begin december 2006 in dienst. De goederentreinen rijden in de nachtelijke uren over de Neubaustrecke met ECTS beveiliging. Vanaf 10 december 2006 worden de treinstellen RABe 514 in een eigen



omloop op lijn S7 van de S-Bahn Zürich ingezet. Men heeft een nieuw type dwarsligger ontwikkeld, die bij tunnelportalen het hoge ultrasone bijgeluid vermindert wanneer een trein op volle snelheid passeert. De reductie bedroeg 40 procent. Nieuwe betonnen dwarsliggers krijgen een kunststof kussen waar de rails op zal worden bevestigd. Naar aanleiding van een brand in een Cisalpino treinstel in de Zimmerbergtunnel, waarbij één conducteur 120 reizigers in goede banen diende te leiden, raakte de man in een stress-situatie, waarop de bond van treinpersoneel eiste dat er op tunneltrajecten minimaal twee conducteurs per trein(stel) ingedeeld dienen te worden. De nieuwe dienstregeling in december 2006 bracht de heropening van het grenstraject Boncourt – Delle. Naar Belfort is geen treinverkeer mogelijk, daar de spoorlijn onderbroken is. De komende jaren worden er 400 nieuwe kaartjesautomaten, naast de bestaande 1500, met aanraakbeeldschermen geplaatst ter waarde 28,8 miljoen Zw.Fr. Leverancier Scheidt & Bachmann uit Mönchengladbach. De FRET lokomotieven serie 437000 van de SNCF komen sinds december in Buchs SG. Dit komt voort uit het project Sibelit. Dit is een samenwerkingsverband tussen de NMBS/SNCB. De CFL, de SNCF en de FS.

De **Chemins de fer Orbe – Chavornay** heeft van de SZU een tweedehands motorrijtuig met stuurstandrijtuig overgenomen ter uitbreiding naast de bestaande motorrijtuigen BDe 4/4 13 en Be 2/2 14. Het treinstel kreeg het nummer BDe 4/4 15 en Bt 50. Het in 1960 gebouwde treinstel kreeg een uitgebreide revisie, het actuele TRAVYS design en werd aangepast om op de OC lijn dienst tekunnen doen.

De **Dampfbahn Verein Zürcher Oberland** organiseerde in het weekend van 14 en 15 oktober 2006 het jaarlijkse treffen van motorrijtuigen. Tijdens dit festival waren motorrijtuigen aanwezig uit periode van 1900 tot 1970. Tussen Winterthur en Baume werd met verschillende composities en dito samenstellingen gereden. Men reed een uurdienst, waarbij in Kollbrunn werd gekruist. Er reed tevens een historische GmP.

Wist U dat er sinds 1909 door de **Wengenalpbahn** tussen Lauetbrunnen en Wengen twee spoorlijnen worden geëxploiteerd? In 1893 werd de eerste verbinding geopend, bleek na aankomst van een BOB trein in Lauterbrunnen de capaciteit niet toereikend. De nieuwe lijn werd minder steil aangelegd dan de eerste lijn en is maar één kilometer langer. Hoewel de oude lijn in onrustiger gebied ligt, wordt ondanks aardverschuivingen de lijn nog steeds in stand gehouden en tijdens de Jungfraumarathon gebruikt om het reizigersaanbod te kunnen verwerken.

De dochteronderneming van het Britse William Cook Holdings Ltd, **William Cook Rail**, heeft Schaffhausen als standplaats uitgekozen voor de vanaf het jaar 2007 rijdende William Cook Classic Steam Train. Men heeft de beschikking over een franse stoomlocomotief van het type 141 Mikado, de 141 R 568. Een tiental rijtuigen ondergaan momenteel een revisie in Tsjechië. Men maakt gebruik van het voormalige SBB depôt in Schaffhausen, waar zich ook de stoomlok 52 8055 van de DLM AG zich bevindt.

Drieëndertig jaar na de opheffing van de voormalige ferrovia Biasca – Acquarosa kon bij de **Società Esercizio Ferroviario Turistico** motorwagen ABe 4/4 5 op eigen kracht de Misoxerlijn berijden. De weerstanden werden aangepast om onder de hogere spanning dienst te kunnen doen. 1500 volt in plaats van 1200 volt gelijkspanning. De proefritten verliepen probleemloos. De compressor zal vanuit de binnenuimte onder de vloer worden verplaatst. Probleem blijft echter de schade door vandalisme en graffiti. Dit jaar zal de motorwagen de verongelukte en inmiddels afgebroken motorwagen ABe 4/4 3 van de FLP vervangen.

Een **ongeval met komisch vervolg** deed zich op 28 december voor in Rorschach. Een VW Golf reed achterop een

voor de overweg wachtende Volvo en drukte deze tegen de overwegboom aan. De Golf schoot echter door en kwam op de spoorrails vast te zitten. De BDeh  $\frac{3}{6}$  25 van de Appenzeller Bahnen (waar de Rorschach-Heiden Bahn tegenwoordig onder valt) kon gelukkig op tijd stoppen. Om de vertraging binnen de perken te houden werd de Golf met het treinstel uit de sporen getrokken, waarna deze op eigen kracht de overweg kon verlaten. Terwijl de politie het ongeval verder afwikkelde kon de trein met een vertraging van een half uur verder rijden; slachtoffers waren er gelukkig niet.

## DVD'S

**Toni Turek Tramcorso**, Uitgave tram-tv #101, Köln. DVD-Video, duur 20', taal Duits, stereo, € 9,95. Op 4 juli 2004 werd in Düsseldorf een grote tramparade gehouden, dit n.a.v. de 50<sup>ste</sup> verjaardag van de finale van het wereldvoetbal, dat een Duitse overwinning werd. Rond de figuur van Toni Turek, de keeper van het Duitse nationale elftal, werd dit tramcorso georganiseerd. Uiteraard is er veel historisch trammaterieel te zien dat ooit in deze stad dagelijks de dienst uitmaakte. Maar de opvolgers ervan zoals de onverwoestbare enkel- en dubbelgelede Düwags, meestal nog behangen met een bijwagen, het interlokaal trammaterieel en de thans meest moderne trams. Het beeldmaterieel is goed, de kleuren natuurgetrouw. Het geluid soms een beetje krakerig, maar niet erg hinderlijk. Kortom, deze dvd geeft goed weer wat de Rheinische aan trams te bieden had en heeft [www.tram-tv.de](http://www.tram-tv.de) ThN

**Köln Achttachser in Doppeltraktion (Keulse achtassers in dubbeltractie)**, Uitgave tram-tv 2005 Köln #103, DVD-Video, duur 30', taal Duits, stereo, € 12,95. 2005, het laatste jaar dat deze fameuze en robuuste achtassers met hun grote koplampen in normale dienst te zien waren op de boven- en ondergrondse tramlijnen. Robuust omdat zij 2,5 m breed waren; per wagenstel konden 300 passagiers vervoerd worden. Met honderden vormden zij de ruggengraat van het Keulse openbaar vervoer. Dit filmdocument is dan ook een verdiend hommage aan dit tramtype. De kwaliteit is goed, zelfs de opnames ondergronds. Voorts wordt ook aandacht besteed aan detailweergaves. Het zo typische geluid van deze tramsoort komt goed tot zijn recht. De filmer heeft hier en daar rustpunten ingelast in de vorm van typisch Keulse stadsgezichten. En vanaf de bok zijn natuurlijk ook opnames tot stand gekomen. [www.tram-tv.de](http://www.tram-tv.de) ThN

## SCREENSAVER

Lloyd's Register Rail Europe (het vroegere NedTrain Consulting uit Utrecht, zie blz. 363) heeft, naar aanleiding van hun overname eerder dit jaar, een nieuwe treinen-screensaver laten ontwikkelen. Hij is te vinden en te downloaden op [www.lrrail-screensaver.com](http://www.lrrail-screensaver.com). De 1e release bevat een drietal landschappen (nog eens 3 andere zijn al in ontwikkeling), bewegende mensen en een aantal nederlandse en duitse treinen. Enkele aanstaande nieuwe treinen van Veolia, NS en Connexion zijn er nu al te vinden. Het doel is om een gevarieerd aanbod van zowel railvoertuigen (goederen, stadsspoor, hoofdspoor, onderhoud) als vervoerders te tonen. Eerste focus is op Benelux, Duitsland en UK, uiteindelijk hoopt Lloyd's Register alle landen vertegenwoordigd te hebben waar ze kantoren hebben (momenteel 80). Er is geprobeerd te putten uit de MM&MM of Bahnland bestanden, dezen waren echter niet allemaal bruikbaar. Tot nu toe zijn met name goede zijaanzichten van trams en metro's erg moeilijk te vinden. Alle bijdrages zijn dan ook van harte welkom! Met name specials (b.v. een VIRM in Olympische kleuren, de Network Rail "Flying Banana" HST o.i.d.) maken het interessanter. Reacties richten aan: [Lambert.vanouwerkerk@lrrail.com](mailto:Lambert.vanouwerkerk@lrrail.com)

## SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

[hov-spoornieuws@planet.nl](mailto:hov-spoornieuws@planet.nl)

### Nederlandse Spoorwegen

#### Dienstregeling 2007

De nieuwe dienstregeling ging op 10-12 met betrekkelijk weinig problemen van start (zie blz. 436). Grote problemen bleven uit, naar verluidt ook omdat ProRail buitensporig veel storingsploegen paraat had staan. Op veel plaatsen was het met de reisinformatie slecht gesteld. In Eijsden konden reizigers volgens de vertrekstaten nog steeds per trein naar Maastricht en Luik reizen, terwijl op enige tientallen stations de oude vertrekstaten niet vervangen waren door nieuwe exemplaren. Veel nieuwe staten bleken onjuiste informatie te bevatten, vooral qua vertreksporen. In Nijmegen bleek trein 3721 niet op de (nieuwe) staten voor te komen, terwijl op Schiphol op diverse dagen ten onrechte in de CTA getoond werd dat trein 2412 te Lelylaan en Sloterdijk zou stoppen, iets dat hij voor 10-12 overigens ook niet deed. Kenmerkend voor de stroperige ProRail-organisatie was het verschijnsel dat ook op 15-12 de CTA-bakken nog de verkeerde informatie toonden. Op de dienstkaartjes van machinisten en conducteurs werd gemeld dat treinen van de serie 6000 naar Tiel ook moesten stoppen op de nog niet geopende halte Tiel Passewaaij.

Al direct na 10-12 werd duidelijk dat het materieel de achilleshiel van het nieuwe spoorboekje is. Door de beroerde planning – het adagium ‘één materieelsoort per treinserie’ is, hoe begrijpelijk ook in tijden van materieeltekort waarin een nauwkeurige planning het verschil kan maken tussen tekort en overschot, geheel verlaten – is de inzet van het materieel dusdanig onoverzichtelijk geworden dat van een fatsoenlijke aan- en bijsturing geen sprake meer kan zijn. In de week van 11-12 leerde een kleine analyse dat 40% van de stoptreinen die door Amsterdam Centraal kwamen, niet de juiste samenstelling had.

Op een aantal trajecten bleek een aantal treinen te vol, een feit dat NSR nauwelijks aangerekend kan worden omdat met een geheel nieuwe dienstregeling moeilijk voorspeld kan worden hoe de reizigersstromen zich gaan verdelen. Tussen Zwolle en Groningen worden enkele stoptreinen met het wijzigingsblad van april verlengd tot drie DM '90's, terwijl op de verbinding Roermond – Maastricht Randwyck meerdere treinen van één naar twee Plan V's gaan.

De Netwerkbesturing (verkeersleiding) van ProRail heeft op een wel zeer merkwaardige wijze de nieuwe dienstregeling aangegrepen nieuw 'beleid' in te voeren. In de regio Zuidwest (zuidelijke Randstad, Roosendaal en de Zeeuwse lijn) worden sinds 10-12 op de as Den Haag/Rotterdam – Gouda – Utrecht met het grootste gemak treinen opgeheven die enkele minuten vertraging dreigen te krijgen. Gouda blijkt in de nieuwe dienstregeling een knooppunt van de eerste orde te zijn geworden, zodat een kleine verstoring grote gevolgen kan hebben. Waar ProRail echter aan voorbijgaat, is het feit dat in 99% van de gevallen de treinen die mede vertraagd worden door een vertraagde trein, óók van NSR zijn. Het lijkt logisch dat ProRail zich neerlegt bij de wil van de vervoerder als deze aangeeft alle treinen, zij het met vertraging, te willen laten rijden. In de dagelijkse praktijk blijkt dat niet het geval te zijn: dikwijls worden treinen zonder overleg opgeheven.

De eerste druk van 200.000 exemplaren van het nieuwe spoorboekje was dusdanig snel uitverkocht dat NS besloot nog eens 50.000 stuks te laten bijdrukken.

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Schultz van Haegen heeft na alle commotie over de verlengde reistijden in de nieuwe dienstregeling aangekondigd geld beschikbaar te stellen voor verbeteringen aan de railinfrastructuur. Nog in 2007 moet ProRail met 40 miljoen euro aan de slag om op een aantal trajecten de boogverkanting te vergroten, zodat de maximumsnelheid daar verhoogd kan worden. Met het geld kan ook een extra perron in Deventer worden aangelegd, maar ProRail heeft reeds aangegeven dat de bouw hiervan zeker twee jaar gaat duren. Het perron komt aan de stadszijde van het emplacement. Dertig miljoen euro is gereserveerd om – in de iets verdere toekomst – de maximumsnelheid op enkele baanvakken naar 160 km/h op te voeren. Tot 2009 zou op een aantal trajecten de baanvak-snelheid opgetrokken kunnen worden. Daarvoor is overigens ook een aanpassing aan de ATB van het materieel nodig. De staatssecretaris wees er in haar brief aan de Tweede Kamer op dat tussen Hoofddorp en Den Haag Mariahoeve al enkele jaren 160 km/h gereden wordt door de Thalys en de Beneluxtrein, hoewel de laatste niet harder dan 140 km/h kan (omdat de ATB van dit materieel niet is aangepast).

#### Korte berichten

NS heeft het sponsorcontract met CPNB, het collectieve promotiebureau van boekverkopers, uitgevers en bibliotheken, met twee jaar. NS is sedert vijf jaar hoofdsponsor van de organisatie.

Op 29-12 veroordeelde de Arnhemse rechtbank twee mannen van respectievelijk 19 en 20 jaar tot 24 maanden celstraf en een geldboete van ieder 25.000 euro, omdat ze op 15-09 bij Ede-Wageningen een met bakstenen geladen kruiwagen in het spoor geplaatst hadden (zie blz. 368). De mannen hadden daarvoor al stenen gegooid naar voorbijrijdende treinen.

NS en KPN zijn op 29-12 definitief samenwerking overeengekomen voor het aanbieden van draadloos internet en televisie in het intercitymaterieel. In maart van dit jaar zullen de eerste omgebouwde treinen gaan rijden.

Sedert 01-01 is de benaming van een aantal NS-bedrijfsonderdelen veranderd. Vastgoed, een deel van Commercie en Stations zijn opgegaan in een nieuw onderdeel, dat de nietszeggende naam NS *Poort* heeft gekregen.

Nadat begin december de Sandite-apparatuur van het daarmee uitgeruste materieel was stilgelegd, werden in januari de installaties ook uit het materieel verwijderd.

Op 09-01 maakte NS Internationaal bekend voor het eerst in haar zesjarig bestaan winst geboekt te hebben. Hoewel de exacte omvang van het positieve bedrijfsresultaat niet bekend gemaakt werd, wilde de NS-dochter wel kwijt dat in totaal 11% meer opbrengsten gehaald waren en dat het aantal internationale reizigers met 200.000 tot 5,3 miljoen gestegen was. NS Int-directeur van Roosendaal meldde een flinke toename van het aantal reizigers te verwachten met de ingebruikname van de HSL-Zuid, die hij, kennelijk bij gebrek aan kennis van zaken, de grootste innovatie op spoorgebied sinds 1839 noemde.

Eind vorig jaar hebben twee NS-ers, waaronder twee machinisten, een bezoek gebracht aan de rijnsimulators van DB AG in Fulda. NSR overweegt een aantal simulators aan te schaffen.

#### VIRM

De order voor 50 vierwagengestellen VIRM werd op 27-12 door NS wereldkundig gemaakt. De 200 bakken, die gezamenlijk 433 miljoen euro kosten, worden ook nu gebouwd in

de Bombardier-vestigingen in Görlitz en Aachen, respectievelijk het voormalige Waggonbau Görlitz (later DWA) en Talbot. Nadat bij VIRM-2 (vanaf de 9508) en VIRM-3 de liftschachten voor Railtender-karren al leeg bleven, worden ze nu geheel weggelaten. De trappen naar de boven- en onderverdieping kunnen zo breder worden. Tevens wordt het ontwerp van de klimaatbeheersingsinstallaties herzien, hetgeen geleet op de ervaringen met de VIRM-airco's in de afgelopen jaren geen overbodige luxe is. In de eerste klasse komen stopcontacten ten behoeve van reizigers met laptops. Af-fabriek worden de nieuwe VIRM-en met vacuümtoiletten uitgerust. Tenslotte wordt de bekleding van de stoelen gewijzigd, om het onderscheid tussen eerste en tweede klasse te verduidelijken. Hopelijk wordt ook de pastelkleurige kleurstelling van de wandbekleding, die inmiddels aardig gedateerd geraakt is, aangepast. De eerste zes treinstellen zullen naar verwachting met ingang van het wijzigingsblad van september 2008 beschikbaar zijn voor de dienst, een maand later moet dat aantal zijn opgevoerd naar twaalf. In december van dat jaar moeten 26 treinstellen ingezet kunnen worden.

- In 2006 is NSR gestart van VIRM en DD-AR de digitale bestemmingsaanduidingen aan te passen. Geruime tijd toonden de displays bijvoorbeeld de foutieve bestemming Almere Buiten Oost in plaats van Almere Oostvaarders. Een aantal bestemmingen was bovendien niet beschikbaar. Sinds kort blijkt het ook mogelijk te zijn de bestemming 'Watergraafsmeer' te tonen in VIRM.

### SGM

- Volgens nog onbevestigde berichten is het nog niet zeker of de SGM-tweewagenstellen daadwerkelijk gemoderniseerd worden. Momenteel bevinden zich de 2004 en 2023 bij Bombardier in Randers.

### Nieuwe Sprinters

- Zowel de bestaande SGM-stellen als het nieuwe Sprinter-materieel wordt voorzien van intelligente camerabewakingsapparatuur. Al enkele jaren geleden werd in de 2029 geëxperimenteerd met camera's die reageren op onverwachte bewegingen en/of een toename van geluid, terwijl ook in de Beneluxstam met camera's dergelijke apparatuur is beproefd. Vandalisme en agressie bleken in de bewaakte Beneluxrijtuigen met 31% verminderd te zijn. Door de nieuwe apparatuur is het niet meer nodig de beelden van de camera's continu op te slaan; er wordt pas 'op de wal' meegekeken en opgenomen als er zich een incident voordoet.

### Mat '64

- De kunststof remblokken die op de 897 en 949 worden beproefd, blijken nog steeds niet de gewenste prestaties te kunnen leveren. Met het remvermogen is niets mis (integendeel), maar een remming met de blokken heeft rookvorming en stank tot gevolg. Het belangrijkste euvel is de snelle slijtage, waardoor de nieuwe blokken veel sneller moeten worden vervangen dan gepland. Totdat een structurele oplossing gevonden is, worden bij de dagelijkse controles aan beide stellen aangepaste normen gehanteerd. Overigens heeft NS in de jaren zeventig ook al uitgebreide proeven gedaan met kunststof remblokken. Toen was – naast een grillig remgedrag – vooral de grote slijtage een probleem dat niet onder de knie te krijgen was.

- Van de 463 liep op 18-12 de revisietermijn af, maar voor het treinstel was nog geen plaats in het revisiebedrijf Haarlem. Nadat het treinstel aanvankelijk in Alkmaar aan de kant stond, werd het op 27-12 naar Haarlem overgebracht en verbleef daar nog enige tijd op het emplacement. Op 29-12 ontstond een klein brandje in een accu, maar de toegesnelde brandweer hoefde nauwelijks in actie te komen. Dezelfde

dag kwam de Plan V naar het revisiebedrijf.

- Begin januari werd het revisiebedrijf Haarlem 'overspoeld' met defecte en beschadigde Plan T's. Een lezer informeerde ons over de overbrenging van Plan T 531, die op 21-11 in Arnhem achter de 826 liep toen deze frontaal met ACTS-loc 513-9 botste. De eveneens beschadigde vier werd op 16-12 door VIRM 8655 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam gesleept. Pas op 04-01 liep het treinstel in het revisiebedrijf Haarlem binnen. Vier dagen later arriveerde treinstel 524, waarvan op 26-11 bij Diemen een hoogspanningskast was uitgebrand. Het treinstel had enige tijd bij het onderhoudsbedrijf Amsterdam doorgebracht en het was aanvankelijk de bedoeling hier enkele uit de 531 uitgenomen onderdelen in te bouwen, omdat ze niet voorradig waren. Dat ging uiteindelijk niet door, waarna het treinstel door een VIRM-VI in de nacht van 04- op 05-01 naar Haarlem gesleept werd. De 507, die op 18-12 bij Amsterdam Zuid het juk van het kopspoor gekraakt had en sedertdien in de Watergraafsmeer verbleven had, kwam op 09-01 in Haarlem aan maar werd vooralsnog, zoals zo veel andere schadegevallen van de laatste tijd, op het stationsemplacement gestald.

### DDM/DD-AR

- De op 12-12 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverde 26-37 101 droeg administratief nog niet het 'stam'nummer 6901, maar had dit nummer al wel fysiek opgeplakt gekregen. Het rijtuig werd na levering door rb Haarlem naar het revisiebedrijf Tilburg gebracht voor het ondergaan van enkele testen.

- De bekende tafeltjes met 'confetti'-motief van de DD-AR-rijtuigen blijken niet meer leverbaar te zijn. Nadat in veel rijtuigen rode tafeltjes uit SGM-III opdoken, zijn inmiddels nieuwe tafeltjes besteld met hetzelfde motief als in SGMm.

- Voor instructie aan machinisten werd Bvk 6908 in december in Rotterdam geplaatst.

- Als aanvulling op het bericht op blz. 433 kan gemeld worden dat ook Bv 26-37 475 (6875) wordt teruggebouwd tot ABv en het nummer 26-37 675 (6675) krijgt.

- De tot Bv 280 7508 omgebouwde ABv 380 7508 bevindt zich nog steeds in stam 7402.

6904	6833	6625	6826	6632	6841
6905	6874	6634	6825	6623	6875
6906	6817	6635	-	6612	6834
6907	-	6622	6871	6613	6878
6908	6833	6618	6837	6628	6822
6911	6827	6621	6831	6614	6835
6912	6818	6616	6877	6631	6816
6913					
6914					
6915	6832	6617	6823	6633	6824

### DM '90

- Op 21-12 werden de overblijfselen van de op 20-03-2003 bij Roermond verongelukte ABk 3405 per dieplader naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn vervoerd. De 3405 was bij een botsing met ShortLines-loc PB01 zwaar beschadigd geraakt. De Bk-bak bevindt zich bij het onderhoudsbedrijf Zwolle.

### Series 1700 & 1800

- De 1823 werd op 17-12 door het onderhoudsbedrijf Maastricht afgeleverd. De tijdelijke terzijdestelling van de loc was daarmee voorbij.

- ERTMS-prototype 1855 maakte op 20-, 21- en 22-12 een aantal proefritten. Op 20-12 stond een rit van Amersfoort naar Vlissingen op het programma. Na terugkomst in Amersfoort maakte de loc een retourrit naar Maastricht. De volgende dag ging de 1855 eerst naar Groningen, snelde

aansluitend via Meppel naar Leeuwarden en keerde terug naar Amersfoort. Daarna ging het – nog steeds als losse loc – naar Venlo en terug. Op 22-12 reed de loc rechtstreeks naar Den Helder en vervolgens via Den Haag, de Westelijke Splitsing bij Schiedam en Breukelen terug naar Amersfoort. Daarna stond een rit naar 's-Hertogenbosch gepland, gevolgd door een omtrekkende beweging Utrecht Maliebaan – Amersfoort – Deventer – Oldenzaal – Amersfoort.

**TRAXX**

Op 30-12 arriveerde Bombardier-loc E186 111 in Nederland en werd gestald in de HTMU-loods. De loc is de eerste loc van een subserie van het type E186 geschikt voor 160 km/h. De E186 is afgeleid van de bekende Baureihe 185. In tegenstelling tot de laatste kan de E186 ook met gelijkspanning gevoed worden. Leasemaatschappij Angel Trains heeft tien locomotieven besteld die in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië en Nederland kunnen rijden. Deze locs, E186 101 – 110, zijn tevens geschikt voor de Betuwe-route. De vijftien locs met de nummer E186 111 – 125 zijn geschikt voor 160 km/h en kunnen op de HSL-Zuid en op de conventionele netten in Duitsland, Oostenrijk, België en Nederland rijden. De E186 126 – 135 zijn geschikt voor Duitsland, Oostenrijk en Polen. Opvallend is dat de locomotieven weliswaar 160 km/h mogen rijden, maar daarvoor niet zijn voorzien van een aandrijving middels een holle as. De locs hebben een goedkopere en eenvoudiger tatzlageraandrijving, die in het verleden vooral werd gebruikt voor lagere snelheden. In de HTMU zal de locomotief worden voorbereid op proefritten op de HSL-Zuid. In de komende maanden zullen nog drie locs E186 naar ons land komen.

De proefloc werd op 05-01 door de 1734 van Utrecht naar Amsterdam Centraal gesleept. Ook het meet-/buffetrijtuig werd meegevoerd. TRAXX-loc en rijtuig werden op spoor 2b geplaatst ten behoeve van een nieuwjaarsreceptie van NS Internationaal. De 1734 bracht het geheel ook weer terug naar de HTMU.

**ICK & ICB**

Nadat van de drie ICK-BD-rijtuigen voor de treinserie 1500 5362, 5363 en 5368 de laatste defect geraakt was, kwam als vervanging uit Maastricht per sternet de 5355 naar Amsterdam. De drie rijtuigen rijden nog steeds als 5300-stammen, maar dan natuurlijk zonder B. In de eerste stam DB-rijtuigen die op de baan kwam, werd de 5363 ingezet.

Begin januari was een compositie op de baan waarin twee ICK-BD-rijtuigen liepen.

Gehuurd DB-rijtuigen					
nummer	type	in NL	nummer	type	in NL
51 80 10-91 204-7	Aimz 261.7	08-12	51 80 10-91 223-7	Aimz 261.9	22-12
51 80 10-91 218-7	Aimz 261.5	08-12	51 80 22-91 248-0	Bimz 264.1	22-12
51 80 10-91 224-5	Aimz 261.5	08-12	51 80 22-91 291-0	Bimz 264.5	22-12
51 80 22-91 200-1	Bimz 264.1	08-12	51 80 22-91 330-6	Bimz 264.5	22-12
51 80 22-91 203-5	Bimz 264.1	08-12/05-01	51 80 84-90 018-3	Bimdz 268.3	22-12
51 80 22-91 252-2	Bimz 264.5	08-12	51 80 84-90 026-6	Bimdz 268.3	22-12
51 80 22-91 271-2	Bimz 264.7	08-12	51 80 84-90 029-0	Bimdz 268.3	22-12
51 80 22-91 316-5	Bimz 264.5	08-12			
51 80 22-91 294-4	Bimz 264.5	08-12			
51 80 10-91 213-8	Aimz 261.9	15-12			
51 80 10-91 215-3	Aimz 261.5	15-12			
51 80 10-91 217-9	Aimz 261.5	15-12			
51 80 22-91 211-8	Bimz 264.7	15-12			
51 80 22-91 213-4	Bimz 264.7	15-12			
51 80 22-91 265-4	Bimz 264.7	15-12			
51 80 22-91 276-1	Bimz 264.1	15-12			
51 80 22-91 296-9	Bimz 264.7	15-12			
51 80 22-91 323-1	Bimz 264.1	15-12			

De tweede zending rijtuigen kwam op 15-12 de grens bij Emmerich over. Rijtuig 22-91 203 ging met een defect retour naar Duitsland en werd op 05-01 met de derde zending weer naar Nederland overgebracht.

Het was de bedoeling dat op 22-12 het derde transport van Dortmund naar Amsterdam zou plaatsvinden, maar toen de NedTrain-functionarissen in Dortmund arriveerden bleek daar slechts een enkel rijtuig te verblijven, dat bovendien een defecte deursluiting had. De overige rijtuigen bleken per abuis naar Dresden te zijn overgebracht. Op 05-01 kwamen alsnog de beloofde rijtuigen bij Emmerich de grens over. Railion bracht ze naar Amsterdam.

Samenstelling ICK-stammen per 15-12					
5401	22-37 913+22-37 955+12-37 001	5351	22-37 973+82-37 051		
5402	22-37 956+22-37 991+12-37 002	5352	22-37 989+82-37 052		
5403	22-37 905+22-37 911+12-37 003	5353	22-37 935+82-37 053		
5404	22-37 965+22-37 938+12-37 004	5354	22-37 903+82-37 054		
5405	22-37 994+12-37 005	5356	22-37 964+82-37 056		
5406	22-37 960+22-37 988+12-37 006	5357	22-37 995+82-37 057		
5407	22-37 922+22-37 972+12-37 007	5358	22-37 933+82-37 058		
5408	22-37 943+22-37 953+12-37 008	5359	22-37 985+82-37 059		
5409	22-37 904+22-37 930+12-37 009	5360	22-37 966+82-37 060		
5410	22-37 901+22-37 979+12-37 010	5361	22-37 939+82-37 061		
5411	22-37 954+22-37 981+12-37 011	5364	22-37 924+82-37 064		
5412	22-37 923+22-37 951+12-37 012	5365	22-37 970+82-37 065		
5413	22-37 912+22-37 993+12-37 013	5366	22-37 931+82-37 066		
5414	22-37 950+22-37 934+12-37 014	5367	22-37 920+82-37 067		
5415	22-37 919+22-37 940+12-37 015	5355	82-37 055		
5416	22-37 929+22-37 984+12-37 016	5362	82-37 062		
5417	22-37 948+22-37 932+12-37 017	5363	82-37 063		
5418	22-37 978+22-37 927+12-37 018	5368	82-37 068		
5419	22-37 918+22-37 992+12-37 019	5008	22-37 908		
5420	22-37 962+22-37 967+12-37 020	5009	22-37 909		
5422	22-37 917+22-37 946+12-37 022	5015	22-37 915		
5423	22-37 910+22-37 961+12-37 023	5028	22-37 928		
5424	22-37 947+22-37 949+12-37 024	5041	22-37 941		
5425	22-37 921+22-37 974+12-37 025	5045	22-37 945		
5426	22-37 958+22-37 986+12-37 026	5068	22-37 968		
5427	22-37 936+22-37 969+12-37 027	5071	22-37 971		
5428	22-37 925+22-37 952+12-37 028	5075	22-37 975		
5429	22-37 987+22-37 907+12-37 029	5082	22-37 982		
5430	22-37 906+22-37 990+12-37 030	5083	22-37 983		
5431	22-37 916+22-37 937+12-37 031				
5432	22-37 944+22-37 959+12-37 032				
5433	22-37 942+22-37 957+12-37 033				
5434	22-37 902+22-37 980+12-37 034				
5435	22-37 926+22-37 996+12-37 035				
5436	22-37 963+22-37 976+12-37 036				

**ICR**

Op dezelfde dag dat de ABk 3405 van het revisiebedrijf Haarlem naar de sloper in Alphen aan de Rijn getransporteerd werd, werd de op 15-08-2005 bij de ontsporing aan de westzijde van Amsterdam Centraal beschadigde ICRm 20-70 256 van de Bokkeduinen naar de losplaats De Birkot getransporteerd, daar op een dieplader geplaatst en middels snijbranders ontdaan van onder de bak hangende apparatuur. Aansluitend werd de bak naar sloper Vlasman in Alphen aan den Rijn getransporteerd.

Nadat alle rijtuigen voor de ICRm-trekduwcomposities van de blauwe beveiligingen aan de onderzijde van de overloopplaten (zullen) zijn voorzien om een 'uitwippen' van de schroefkoppelingen te voorkomen, zullen deze waarschijnlijk ook op de ICRm voor de Beneluxdienst en de DDM-rijtuigen gemonteerd worden.

Een aantal ICR-rijtuigen/-stammen is onderwerp van proefnemingen. Naast de op blz. 435 genoemde BD 82-70 439 met zijn meetcomputers in de conducteurruimte, zijn de BAB-stammen 5610, 5612, 5679 en 5632 voorzien van kunststof remblokken. De proefblokken zijn zogeheten 'mono-remblokken', waarvoor ook de remblokhouders aangepast zijn. De blokken zijn voor een betere herkenbaarheid geel geverfd. De 5610 en 5612 zijn tevens voorzien van een ander type buffer. Met de nieuwe buffers wordt geprobeerd de bij het trekduwverkeer optredende krachten op de rijtuigen te verminderen, het comfort voor de reizigers te verhogen en de tijd te verlengen die het tussen de buffers gebruikte smeervet meegaat. De 'low LCC'-buffers zijn van hetzelfde type als gebruikt op de dubbeldeks-IC-rijtuigen van de SBB (IC 2000).

- Om administratieve redenen zijn de ICR-BAB-stammen 5649 en 5650 tot nader order omgenummerd in 5685 en 5686. Als eerste werd op 02-01 in Maastricht de 5649 omgenummerd. De 5650 volgde op 06-01.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling werd een nieuw type ICRm-stam geïntroduceerd: de BF-B-BF. Hiermee is dus een tweede driedelige stam geformeerd, naast de bekende B-A-B ('BAB'). Zoals in onderstaande tabel te zien is, heeft een aantal BF-B-BF-stammen nog niet de juiste samenstelling. In plaats van twee BF-rijtuigen rijden deze met twee B-rijtuigen. Het is de bedoeling (onder andere) de losse BF-en 5548 en 5549 op korte termijn in deze verkeerd samengestelde 'fiets-trio's' in te rangeren.

Samenstelling ICRm-stammen per 15-12						
5601	20-70	202+20-70	236+10-77	301	5112	20-77 112
5602	20-77	104+20-70	203+10-77	302	5113	20-77 113
5603	20-77	130+20-70	204+10-77	303	5150	20-77 150
5604	20-77	102+20-77	111+10-77	304	5548	29-70 448
5605	20-77	123+20-70	252+10-77	305	5549	29-70 449
5606	20-77	103+20-70	234+10-77	306	5732	82-70 432
5607	20-77	110+20-70	239+10-77	307	5733	82-70 433
5608	20-77	101+20-70	271+10-77	308	5734	82-70 434
5609	20-77	141+20-70	542+10-77	309	5735	82-70 435
5610	20-77	152+20-70	231+10-77	310	5736	82-70 436
5611	20-77	124+20-77	147+10-77	311	5737	82-70 437
5612	20-77	134+20-77	135+10-77	312	5738	82-70 438
5613	20-77	120+20-77	132+10-77	313	5739	82-70 439
5614	20-77	109+20-70	201+10-77	314	5201	82-77 001
5615	20-70	268+20-70	270+10-77	315	5202	82-77 002
5616	20-70	272+20-70	549+10-77	316	5203	82-77 003
5617	20-70	232+20-70	246+10-77	317	5204	82-77 004
5618	20-70	266+20-70	267+10-77	318	5205	82-77 005
5619	20-77	153+20-70	240+10-77	319	5206	82-77 006
5620	20-70	244+20-70	262+10-77	320	5207	82-77 007
5621	20-70	220+20-70	544+10-77	321	5208	82-77 008
5622	20-77	146+20-77	154+10-77	322	5209	82-77 009
5623	20-70	223+20-70	226+10-77	323	5210	82-77 010
5624	20-77	142+20-70	254+10-77	324	5211	82-77 011
5625	20-77	131+20-77	139+10-77	325	5212	82-77 012
5626	20-70	233+20-70	255+10-77	326	5213	82-77 013
5627	20-77	155+20-70	274+10-77	327	5214	82-77 014
5628	20-77	137+20-77	140+10-77	328	5215	82-77 015
5629	20-77	136+20-77	149+10-77	329	5216	82-77 016
5630	20-77	138+20-77	151+10-77	330	5217	82-77 017
5631	20-77	156+20-70	260+10-77	331	5218	82-77 018
5632	20-70	242+20-70	541+10-77	332	5219	82-77 019
5633	20-70	212+20-70	251+10-77	333	5220	82-77 020
5634	20-77	122+20-70	250+10-77	334	5221	82-77 021
5635	20-70	545+20-70	550+10-77	335	5222	82-77 022
5636	20-77	108+20-77	148+10-77	336		
5649	20-77	126+20-77	129+10-70	349		
5650	20-70	582+20-70	585+10-70	350		
5652	20-77	118+20-77	128+10-70	352		
5654	20-70	205+20-70	248+10-70	354		
5655	20-70	241+20-70	269+10-70	355		
5656	20-70	261+20-70	584+10-70	356		
5657	20-70	257+20-70	546+10-70	357		
5658	20-70	230+20-70	237+10-70	358		
5659	20-77	115+20-70	238+10-70	359		
5660	20-70	225+20-70	227+10-70	360		
5661	20-77	114+20-70	221+10-70	361		
5662	20-70	215+20-70	228+10-70	362		
5663	20-70	206+20-70	208+10-70	363		
5664	20-70	214+20-70	264+10-70	364		
5665	20-70	235+20-70	243+10-70	365		
5666	20-70	249+20-70	253+10-70	366		
5667	20-70	211+20-70	229+10-70	367		
5668	20-70	222+20-70	548+10-70	368		
5669	20-70	543+20-70	547+10-70	369		
5678	20-70	207+20-70	209+10-70	378		
5679	20-70	258+20-70	259+10-70	379		
5680	20-70	213+20-70	247+10-70	380		
5837	29-70	495+20-77	116+29-70	437		
5838	29-70	493+20-77	145+29-70	438		
5839	20-77	106+29-70	439+20-77	107		
5840	29-70	497+20-77	133+29-70	440		
5841	20-77	125+29-70	441+20-77	127		
5842	29-70	498+20-77	105+29-70	442		
5843	29-70	496+20-70	265+29-70	443		
5844	29-70	450+20-77	121+29-70	444		
5845	29-70	499+20-77	117+29-70	445		
5846	20-77	119+29-70	446+20-77	143		
5847	29-70	494+20-77	144+29-70	447		

IVW stelt een onderzoek in naar het 'veiligheidszorgsysteem' van het onderhoudsbedrijf Maastricht. De inspectie doet dit na de incidenten met het in twee stukken breken van ICRm-trekduwstammen bij Meteren en Geldrop in 2005 en 2006, waarover in deze kolommen uitvoerig werd bericht. Uit onderzoek bleek dat alle drie de ongevallen veroorzaakt waren doordat een NedTrain-rangeerder van het onderhoudsbedrijf de ongebruikte schroefkoppeling niet in de daarvoor bestemde haak gehangen had en de functionaris die de koppeling vervolgens moest controleren, de fout niet ontdekte. NedTrain en NSR besloten na het derde ongeval de ongebruikte schroefkoppeling te verwijderen, hetgeen een triest staaltje symptoombestrijding was, waardoor IVW zich klaarblijkelijk (en terecht) niet in de luren heeft laten leggen.

**DF**

Volgens nog onbevestigde berichten heeft NS(R) van Railion een drietal 'vracht'rijtuigen van de Overnight Express overgenomen. Het betreft hier de uit postrijtuigen Postmrv van Deutsche Post omgebouwde rijtuigen voor het vervoer van onder andere bloemen. De rijtuigen, waarvan een aantal veelvuldig bij het overbrengen van onberemd materieel werd benut, verblijven op één na op emplacement Amersfoort. Het tiende rijtuig staat in de Watergraafsmeer. De 92-99 066, 067 en 068 zouden door NSR zijn aangekocht. Het eerste zou door NSR direct zijn doorverkocht aan een Duitse firma, de andere twee zouden mogelijk benut worden bij het transport van de in Halberstadt herstellende VIRM-bakken.

**A32**

Een lezer meldde ons dat medio november A32-tram 6105 weer in dienst kwam. Sinds dat moment waren (einde-lijk) alle zes de Stockholmse trams op de baan, maar lang zou dat niet duren. Eind december ging de 6101 met een defect aan de kant. Naar verluidt is een ploeg van Bombardier naar Alphen aan den Rijn gekomen om het probleem te verhelpen.

**Revisiebedrijf Haarlem**

ICRm ombouw BDBs				ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 234 (5606)	05-01						
DDM-1 LTO				VIRM LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
26-37 102	19-12	26-37 113 (6913)	11-01	8645	15-12	9409	22-12
				9418	29-12	8640	09-01
				8646	10-01		
ICRm ombouw HSA				Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
20-70 581	19-12			463 (1)	29-12	456	22-12
				450 (3)	05-01	452	22-12
						453	05-01
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
22-37 914	15-12	brandschade Gvc		10-77 313 (5613)			19-12
531 (2)	18-12	botsschade Ah		20-77 120 (5613)			19-12
20-77 112 (5112)	03-01	defecte warmtepomp		20-77 132 (5613)			19-12
507 (3)	03-01	botsschade Asdz		2961			20-12
20-77 103 (5606)	05-01	defecte watertank		ABk 3405			20-12
10-77 306 (5606)	05-01	niet defect		2945			29-12
524	08-01	brandschade					
22-37 915 (5015)	10-01	brandschade Tb					

(1) de 463 wordt ook hersteld van brandschade  
 (2) de 531 verbleef tot 04-01 op station Haarlem  
 (3) de 507 en 450 verbleven tot 08-01 op station Haarlem

**Revisiebedrijf Tilburg**

1700 LT1+Cw cabinekoeling				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
1729	02-01			1712	12-12	1845	21-12
				1845	12-12	1705	28-12
				1705	18-12	1712	29-12
				1858	20-12	1858	02-01
				1841	27-12		
				1829	03-01		

DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
26-37 470 (6870)	11-12	26-37 627 (6627)	29-12				
26-37 476 (6876)	11-12	26-37 626 (6626)	29-12				
26-37 505 (5905)	04-01						
26-37 511 (5911)	04-01						
26-37 512 (5912)	04-01						
26-37 514 (5914)	04-01						
Schades/defecten							
binnengekomen				afgeleverd			
26-37 101	13-12	nawerk LT1+proeven		8719		09-12	
1849	19-12	onbekend defect		1824		12-12	
				1831		12-12	

## Connexion

### Materieel

- Tijdens een onderhoudsbeurt in het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd de 839 op 16-12 als tweede treinstel voorzien van de Valleilijn-huisstijl.
- Voor de Connexion-Plan V's is een aantal aangepaste koersrollen vervaardigd, die ook de bestemming 'Barneveld Noord' kunnen tonen.
- Doordat de boog bij Barneveld Noord tamelijk scherp is, gaat de inzet van de Plan V's van Connexion met eenzijdige slijtage van de wielflenzen gepaard. Om dat te voorkomen, wordt elk treinstel na een onderhoudsbeurt in het onderhoudsbedrijf Amsterdam via Utrecht gedrievoerd.

### Exploitatie

- Nadat de start van de Connexion-exploitatie al enigszins ongelukkig was door toedoen van ProRail (zie blz. 436), schoot op 14-12 bij Barneveld Aansluiting een trein door stoptonend sein en kwam op de hoofdsporen Amersfoort – Apeldoorn tot stilstand. Een langdurige stremming was het gevolg.

## Veolia & Veolia Cargo Nederland

### Materieel

- Voor de dienst op de Maaslijn heeft Veolia de beschikking over de DH-treinstellen 3103, 3105 - 3108, 3110, 3111, 3114, 3117 - 3119, 3208, 3222, 3224 en 3227.
- Op 21 december kwam Veolia-loc 1509, een rood/grijze G1206, voor het eerst naar Nederland en deed dat met een lege koolzaadolierein naar Pernis. Per 27-12 leest Veolia de 1001458, een groengrijze G2000 met brede cabine die tot voor kort bij de Rurtalbahn reed. Nadat op 29-12 de 1509 een lege autotrein naar Pernis bracht, die vanwege gebrek aan opstelcapaciteit niet naar Botlek, reed Veolia op 03-01 voor het eerst een autotrein van Botlek naar Safenwil (CH) in samenwerking met SBB Cargo. SBB Cargo heeft de twee keer per week rijdende autotreinen overgenomen van Railion. Railion verzorgde dit vervoer tot 20-12
- Sinds 04-01 rijdt Veolia alle containertreinen Maasvlakte – Blerick v.v., die tot dan door Rail4Chem en deels door Railion werden gereden. De 1001458 wordt voor de treinen ingezet. Omdat één loc niet voldoende is om alle treinen te rijden, wordt tijdelijk ook gebruik gemaakt van de diensten van RRF.
- Op 05-01 maakte vanuit Tilburg de aan Veolia te leveren zwarte Class 66 met nummer 8653-01 een proefrit naar Breda en terug. Welke functie de 8 voor het nummer heeft, is niet bekend. Opvallend zijn de airco-kasten boven beide cabines. Op de eerder afgeleverde zwarte Class 66 mochten deze niet geïnstalleerd worden in verband met toelatingsperikelen.

### Exploitatie

- De dienstuitvoering door Veolia op de Maaslijn pakte nog rampzaliger uit dan van tevoren was voorspeld. Overvolle en sterk vertraagde treinen waren meer regel dan uit-

zondering. Door alle problemen – ook bij het door Veolia in Limburg verzorgde busvervoer – besloot het bedrijf dat op beide kerstdagen gratis met Veolia-treinen en –bussen gereden mocht worden.

- Om aan de ergste problemen een einde te maken, besloot Veolia om vanaf 07-01 januari een aantal wijzigingen in de dienstregeling door te voeren. Zo werd de toekomstige halte Molenhoek uit de planning gehaald en in Tegelen en Swalmen de rijweginstelling zodanig aangepast dat van de snelste rijweg gebruik wordt gemaakt. Ook werd daar het stationnement iets ingekort (behalve op de momenten dat er een goederentrein rijdt). Tevens wordt het tanken van het DH-materieel integraal in de avond en nacht uitgevoerd, zodat overdag zo min mogelijk wisselingen van materieel de dienst kunnen verstoren.
- Mede door de wijzigingen is ook weer ruimte voor een spitsdienst vanuit Nijmegen, die echter niet verder zal rijden dan Boxmeer (in de NS-tijd Venray).

## Arriva

### Exploitatie

- Tot 01-01 verstreekte Arriva in Gorinchem gratis koffie aan reizigers die van trein op bus en omgekeerd overstapten. Doordat de concessie van het busvervoer eerst op 01-01 van start ging, sloot de per 10-12 gewijzigde dienstregeling van de treinen ruim drie weken niet aan op het busboekje.
- In Hardinxveld (Hubo), Leerdam (postkantoor) en Sliedrecht (postkantoor) verkochten in de NS-tijd agentschappen alle NS-kaartjes. Arriva heeft besloten de contracten met deze agentschappen vooralsnog te continueren. Over enkele maanden wordt bekeken of het volledige NS-assortiment in deze agentschappen gehandhaafd zal blijven.
- In de noordelijke provincies ontstond in de loop van december grote ontevredenheid onder de treinreizigers. Ondanks de inzet van het nieuwe Spurt-materieel gleed de dienstverlening af naar een zeer laag niveau. Blijkens berichten in de media is in de afgelopen maanden het aantal reizigers op sommige trajecten met 35% gestegen, terwijl het aantal geboden zitplaatsen niet noemenswaardig is toegenomen. Omdat het DH-materieel al wordt verhuurd aan Veolia, kan van een extra inzet van de oudjes geen sprake zijn. In de pers kon Arriva het niet nalaten met een beschuldigende vinger naar NS te wijzen, die de Wadlopers zou 'opeisen'. De 'nieuwe' vervoerders Arriva en Veolia hebben duidelijk nog veel te leren! Hoe het ook zij, Gedeputeerde Musschenga verbood Arriva medio januari de GTW-stellen op andere lijnen in te zetten dan Groningen – Nieuweschans voordat de problemen hier volledig zijn opgelost.
- Arriva heeft naast alle problemen in het noorden van het land in die regio ook te maken met een uitstroom van personeel. Al enige jaren – ook in de NoordNed-periode – liggen personeel en leiding van het bedrijf met elkaar in de clinch. Het personeel meende vaak dat er niet naar hen geluisterd werd. Nu zich de mogelijkheid voordoet naar NSR over te stappen – NSR zoekt veel nieuwe machinisten – maken veel machinisten daar gebruik van. Van de 80 Arriva-machinisten dreigen er tien tot twintig naar NSR te verhuizen.

## EETC

### Materieel

- Voor het komende wintersportseizoen heeft EETC weer een aantal rytuigen van Müller uit Münster gehuurd. Tevens werden – voor het eerst – couchetterytuigen van de SBB gehuurd. Het betreft hier tien rytuigen van het zogeheten UIC-X-type, dus volgens dezelfde uitgangspunten ontwor-

pen als de Bcm-rijtuigen van de voormalige DB die EETC in eigendom heeft. De rijtuigen, met de nummers 51 85 50-70 006, 007, 010, 018, 022, 023, 027, 030 en 034, werden op 14-12 door ACTS-loc 7104 van Bentheim naar de Watergraafsmeer gesleept. EETC overweegt de Zwitserse rijtuigen aan te schaffen omdat ze in betere staat verkeren dan de eigen Bcm-en. Dit seizoen zullen de Bcm-rijtuigen alleen nog als versterking voor de Ski-Express achter de hand gehouden worden. Daarentegen bestaat grote belangstelling uit Duitsland voor de Bcm-en, omdat de DB haar eigen rijtuigen niet verkoopt aan concurrenten. De Bcm-en zouden na revisie en ombouw als zitrijtuig ingezet kunnen worden.

## **Railion**

### **1600**

- Loc 1612 keerde op 08-01 uit Wegberg-Wildenrath (zie blz. 437).

### **BR 189**

- Loc 189 016 verliet op 27-12 gesleept de Betuweroute. De loc had daar sinds 01-06 verbleven. De Railion Deutschland-locomotief is inmiddels teruggekeerd in de normale dienst in Duitsland, maar draagt nog wel de logo's van de Betuweroute.

### **600**

- Begin december is de 654, de laatste in Nederland voor Railion zelf actieve 600, afgelost door een oceaانبauwe O&K-loc van Shunter. De 654 is buiten dienst gesteld en ging zo de 644, 678 en ex-DSM-7 (ex-NS 541) vergezellen. De 654 was actief bij de Railion-werkplaats op het Corusterrein in Beverwijk.
- De al sedert lange tijd defect en in de Sloe verblijvende 658 is medio december overgebracht naar de SSN in Rotterdam.

### **6400**

- Sinds de kerstdagen is er een eigen omloopje voor de 6400-en met RailPro-bestickering, zodat ze vanuit Amsterdam Westhaven en Almelo hoofdzakelijk voor RailPro-werk worden ingezet. Op 04-01 werd een grijs/blauwe 6400 in de RailPro-vestiging in Crailoo gesignaleerd.
- In de eerste week van januari reden de 6513+6518 meerdere malen Volvo-treinen helemaal tot Gent. Of dit structureel is of tijdelijk vanwege de in Venlo op 17-12 bij een ongelukkige rangeerbeweging krom gereden NMBS 7779, is niet duidelijk.

### **Exploitatie**

- Sedert 10-12 rijdt Railion op werkdagen vanaf de Kijfhoek twee nieuwe rechtstreekse wagenladingtreinen naar Mannheim en één dagelijkse rechtstreekse trein naar Nürnberg. In Mannheim bestaat aansluiting op de dagelijkse treinen naar de Railion-Railports in Noord-Italië. Nürnberg biedt aansluiting op treinen naar Tsjechoë en Slowakijë.
- De frequentie van de wagenladingtreinen tussen Kijfhoek en Vlissingen en tussen Kijfhoek Lage Zwaluwe is met ingang van de nieuwe dienstregeling verhoogd. Er rijden nu vijf slagen naar Lage Zwaluwe (en dus naar Moerdijk en Oosterhout Weststad) per werkdag. Naar Vlissingen rijdt Railion vier maal per dag.
- Nogmaals vertrokken er RET-trams per spoor naar Roemenië. De 6429 haalde op 20-12 de 814 en 838 op en op 22-12 sleepte de 6459 de 801, 842 en 844 richting de Kijfhoek.
- Op 17-12 reed voor het laatst een gipstrein vanuit Böhlen (D) naar Delfzijl. Sindsdien komt het gips vanuit andere plaatsen zonder spooraansluiting.

- Sinds 22 december worden in de kalktreinen vanuit België naar Beverwijk gehuurde DB-wagens type Talns ingezet ter vervangen van af te voeren NS-wagens type Tals (de wagens met zwenkdak). Op 31-12 reden er voor het laatst bollenwagens mee, het poederkalk wat daarin vervoerd wordt gaat sindsdien per vrachtauto. De bollenwagens zijn terzijde gesteld waarmee aan het gebruik van deze markante NS-goederenwagen waarschijnlijk definitief een einde is gekomen.

### **Resultaten 2006**

- Railion Nederland heeft over 2006 een positief bedrijfsresultaat geboekt. Het vervoerde volume steeg met twee miljoen ton tot 31,1 miljoen ton, een record. De bezettingsgraad van het wagenladingnetwerk groeide naar 75%. Hoeveel het bedrijfsresultaat precies bedraagt, maakte de vervoerder overigens niet bekend. De volumegroei was het grootst bij het vervoer van containers, bio-ethanol en staalproducten.

### **ACTS**

#### **Materieel**

- Loc 7107 (blz. 437) is nog niet naar Tilburg gestuurd voor inbouw van ETCS maar na aflevering op 13-12 versneld in dienst gesteld om het locomotieventekort bij ACTS te verkleinen.

#### **Exploitatie**

- Op 12-12 reed de 30<sup>e</sup> tunneldelentrein naar de Rechter Maasoever in Rotterdam. Door problemen met het boren van de RandstadRail-tunnel hebben er in 2006 lang niet zoveel treinen gereden als oorspronkelijk de bedoeling was. Als het vervoer van de betonnen tunneldelen veel langer gaat duren dan gepland, ontstaat mogelijk een conflict met bouwplannen op de Rechter Maasoever.

### **Railpro**

#### **Materieel**

- Railpro is begin januari begonnen om 23 sets van 18 wagens type Fccpps (onderlossers voor ballast) en 17 sets van 16 wagens type Klmos (wagens met lage rand voor onder andere vuile ballast of porfier) samen te stellen. Elke set krijgt een eigen nummer. De rest van het wagenpark wordt als reserve of aanvulling gebruikt. Railion kreeg door deze actie tijdelijk veel extra rangeerwerk in Amsterdam Westhaven en Almelo. Deze operatie is uitgevoerd om beheersing, onderhoud, traceerbaarheid (wat is de verblijfplaats van de wagens), en onderhoud te verbeteren. Mogelijk spelen ook de aanbevelingen van IVW naar aanleiding van de ontsporing van een RailPro-wagen te Amsterdam C op 06-06-2005, een rol. Tenslotte wil RailPro het aantal defecten en de hoeveelheid rangeerwerk verminderen.

### **Rail4Chem**

#### **Exploitatie**

- Rail4Chem reed op 03-01 voor het laatst een containertrein naar Blerick. Veolia Cargo Nederland heeft de treinen naar deze bestemming sindsdien geheel overgenomen.

### **Rurtalbahn**

#### **Materieel**

- Op 14-12 nam de RTB de MRCE-locs 500 1607 en 1608 (beide ex-ERS) mee in opzending naar Duitsland. Sinds 19-12 gebruikt de RTB voor de containertreinen Emerich – Maasvlakte v.v. de 500 1608. Loc 1001458 werd teruggegeven aan MRCE.

## **RRF**

### **Materieel**

- Op 22-12 arriveerde loc RRF 18 in Nederland. De met het oog op een contract met BAM Rail deels in de kleuren van deze aannemer gestoken locomotief is de voormalige en door Alstom in Stendal gereviseerde ex-DB-loc 202 189.
- In de week na kerst keerden de RRF 2 uit Hengelo en de RRF 3 uit Maastricht terug van verhuur aan NedTrain. Beiden werden weer actief in de Rotterdamse havens.

## **ProRail**

### **Infrastructuur**

- ProRail heeft de voor nieuwbouwprojecten verantwoordelijke manager ontslagen. Hoewel de infrabeheerder geen mededelingen doet over de reden van het ontslag, lijken de problemen met alle recente uitbreidingen van het spoorwegnet er mede debet aan te zijn. De verlate indienststellingen van de Utrechtboog en de viersporigheid Amsterdam – Utrecht, alsmede het niet tijdig gereed zijn van de perrons te Amsterdam Bijlmer op 10-12 hebben ProRail al veel negatieve publiciteit bezorgd.
- Thans wordt hard gewerkt aan de bouw van een enkelsporig hulpbaan in Almelo, waarmee bouwruimte gemaakt wordt voor de aanleg van het verdiepte spoor door Almelo. In het laatste weekeinde van maart vindt een 52-urige buitendienststelling plaats, waarmee het enkelsporige in dienst gesteld wordt.

### **Rapportage ongeval Bostel**

- Nadat IVW ProRail onlangs kapittelde vanwege de ontsporingen bij Amsterdam Centraal in 2005, presenteerde de inspectie op 28-12 het rapport inzake de ontsporing van een kalktrein op 08-12-2005 bij Bostel. Daarbij ontstond grote schade aan de infrastructuur en was een aantal lichtgewonden te betreuren. De ontsporing werd primair veroorzaakt doordat een boutverbinding van de aandrukkap van de aspot van de voorlaatste wagen losgelopen was. Nadat bij een soortgelijke wagen in Beverwijk nadien ook problemen met een aspot geconstateerd waren, stelde eigenaar B-Cargo 100 van de 110 wagens van dit type tijdelijk buiten dienst.
- IVW is tevens van mening dat ProRail de afgelopen jaren te weinig heeft gedaan om ontsporingen te detecteren. Tussen 1991 en 2002 was een aantal zogeheten 'hotbox-detectoren' in gebruik, die warmlopers konden waarnemen. Deze detectoren zijn vanwege storingsgevoeligheid, valse meldingen en de moeizame verkrijgbaarheid van reservedelen buiten gebruik gesteld. Opvallend is dat het IVW-rapport wel melding maakt van het nieuwe meldings- en meetstelsel 'Quo Vadis', maar verder geen onderzoek heeft gedaan naar de werking van dit systeem en evenmin de aanbeveling doet dit systeem verplicht te stellen op bepaalde baanvakken. Quo Vadis kan statische en dynamische krachten van spoorwielen meten middels optische sensoren onder de spoorstaaf. De dynamische kracht geeft inzicht in de wielkwaliteit. Als de dynamische kracht te groot is, kan het lager defect zijn en vervolgens een ontsporing veroorzaken. Bij een te hoge dynamische kracht wordt de treindienstleider automatisch gewaarschuwd.

### **Rapportage ongeval Zwolle**

- IVW maakte in januari tevens haar bevindingen inzake de treinbrand in mDDM 7810 op 13-03-2006 bekend (zie blz. 2006-114). Gebleken is dat ijzelvorming tot uitbrokkeling van het schuiftje van de stroomafnemer van mABk 390 7739 had geleid. Een gloeiend stukje kool van de koolstrip was op de buisbalg tussen de mABk en de Bv 280 7010 terechtgekomen, waarna brand ontstond. Voor de inspectie is de

brand geen aanleiding aanbevelingen te doen over de afscherming van de rubberen balgen; wel adviseert ze NS te kijken naar de werking van de noodrem. Overigens heeft NSR aangegeven dat wel wordt gekeken naar een manier om de van natuurrubber gemaakte balgen brandbestendiger te maken. Indien DD-AR van noodremoverbrugging was voorzien, zou de trein niet midden op de IJsselbrug bij Zwolle tot stilstand gekomen zijn. De brandweer kon namelijk pas na anderhalf uur met het blussen van de brand beginnen. Naast het hogesnelheidsmaterieel is alleen VIRM van noodremoverbrugging voorzien.

### **Infraproblemen**

- In de nacht van 12- op 13-12 sloegen opnieuw koperdieven toe. Bij Maastricht Randwijck werden enige honderden meters kabel ontvreemd, hetgeen een overwegstoring tot gevolg had. In de ochtendspits had een viertal treinen last van de storing. In de nacht van 04- op 05-01 was het weer raak, ditmaal werden kabels gestolen op het emplacement van Oss. Na een kleine drie uur was het probleem verholpen. In de zeer vroege uurtjes van 08-01 sloeg het dievengilde toe op het emplacement van Geldermalsen. Van zes wissels waren kabels gedemonteerd en tevens waren ATB-kabels onklaar geraakt. In de ochtendspits van die dag waren de trajecten Utrecht – 's-Hertogenbosch en Geldermalsen – Tiel onbruikbaar. Nadat vanaf 07.00 uur pendeltreinen reden op laatstgenoemd traject, kon vanaf 10.00 uur het treinverkeer rond Geldermalsen volledig hervat worden.
- Op 29-12 brak een kabel van een railspoel af tussen Rijssen en Deventer, hetgeen een seinstoring tot gevolg had. Een uur lang liepen de treinen vertragingen tot twintig minuten op; daarna lag het gemiddelde bij tien minuten. Na ruim twee uur was het probleem verholpen.
- Bij de Westervoortse IJsselbrug ontstond op 02-01 een seinstoring, veroorzaakt door een gebroken kabel. Na maar liefst vijf uur was het euvel hersteld.
- Bij energiebedrijf Essent ontstond op 03-01 in de ochtend een stroomstoring, hetgeen tot gevolg had dat tussen Sauwerd en Roodeschool/Delfzijl een aantal overwegen gestoord raakte. Arriva besloot de treindienst in te korten tot respectievelijk Uithuizermeden en Appingedam. Na ruim twee uur had Essent de problemen verholpen; het duurde nog een half uur eer een in een relaiskast achtergebleven storing opgelost was.
- Een containerschip voer op 03-01 kort voor 20.30 uur tegen de brug bij Zwijndrecht, waarop direct het treinverkeer tussen Zwijndrecht en Dordrecht werd gestaakt. Waarom beide bruggen buiten dienst gingen en bleven, is niet duidelijk. Een visuele inspectie van de bruggen bracht geen schade aan het licht, waarna twee treinen, één van elke kant, de bruggen passeerden. Omstreeks 21.55 uur werd het treinverkeer opgestart. Opvallend was dat NSR een twintigtal bussen had besteld, maar dat daarvan geen enkele gereden heeft. Gezien het tijdstip en de duur van de aanrijding is het vreemd dat ook niet een klein aantal vervangende bussen heeft kunnen gaan rijden.
- Waar ProRail een redelijk goede start had gemaakt op 10-12, ging het in januari als vanouds mis. Op 05-01 trad een fikse sein- en wisselstoring op tussen Amsterdam Bijlmer en Abcoude, die nadat hij verholpen leek nog enkele malen terugkeerde, een fenomeen dat funest is voor de goede opstart van de treindienst na een calamiteit. Nadat bij Bijlmer enkele wissels vastgelegd waren, kon het treinverkeer Amsterdam – Utrecht opgestart worden, maar de treinseries 3500 en 7200 moesten worden opgeheven.
- In de tunnel te Barendrecht deed zich op 06-01 – niet voor het eerst – een storing in de melding van het waterpeil in de tunnel. Na een 'reset' kon na een kwartier de treindienst hervat, maar na tien minuten kwam de storing gedu-



rende vijf minuten terug. Drie uur later gebeurde dat weer, maar toen duurde het ruim anderhalf uur eer de problemen verholpen waren. Daardoor moest al het treinverkeer worden stilgelegd.

- Een enkele losgetrilde bout leidde er op 07-01 toe dat een wissel op het emplacement van Venlo gestoord raakte en al het treinverkeer richting Tegelen en Kaldenkirchen gestaakt moest worden. Na ruim een half uur was het probleem uit de wereld.
- Op 09-01 legde een EBP-storing in de uitlopende avondspits in Den Haag het treinverkeer stil. Een kwartier lang konden geen rijwegen worden ingesteld, een gevolg van een softwarefout. Omstreeks 21.30 uur keerde de storing voor tien minuten terug. Kennelijk was het probleem toen nog niet gevonden, want er was een derde storing rond middernacht die liefst drie kwartier duurde, voor nodig om te constateren dat een harddisk defect was.
- Op 12-01 hadden treinreizigers in en rond Amersfoort het zwaar te verduren. In de ochtend gaf een stroomstoring bij het energiebedrijf de aftrap, waardoor het volledige treinverkeer tot stilstand kwam. Nadat deze problemen verholpen waren, trad korte tijd later een storing in de beveiliging op, die tot in de avond duurde. Toen deze storing voorbij was, moest vanwege een aanrijding met een persoon het treinverkeer tussen Amersfoort en Den Dolder/Baarn enige tijd worden stilgelegd.

#### Weersomstandigheden

- In de avond van 30-12 nam in het gehele land de wind toe tot stormkracht, reden om voor het treinverkeer op enkele trajecten een windwaarschuwing af te geven. Wanneer treinen met lagere snelheid rijden, wordt voorkomen dat de zijdelingse wiegbeweging van de bovenleiding te sterk wordt verstoord door de naar boven drukkende stroomafnemers. Voor het traject Alkmaar – Den Helder werd bijvoorbeeld een windwaarschuwing afgegeven.

#### Onregelmatigheden bij vervoerders

- DDM-1-stam met Bvk 6911 botste op begin december op de Zaanlijn met een auto. Het rijktuig verloor daarbij de plastic omkapping van de baanruimer.
- In ICK 5028 woedde op 14-12 een (aangestoken) brandje nadat de ICK als achterste rijktuig van trein 1942 in Den Haag was aangekomen. Het rijktuig kwam naar het onderhoudsbedrijf Maastricht voor herstel.
- De nieuwe IC-dienst Maastricht – Luik werd op 14-12 stilgelegd toen bij een controle door IVW de machinist van voor vertrek gereedstaande trein geen Nederlands bleek te spreken, een feit waarover een behulpzame lezer ons informeerde. De NMBS weerlegde de beschuldiging van IVW door te stellen dat de bewuste machinist weliswaar geen vlekkeloos Nederlands sprak, maar onze taal in voldoende mate machtig was om aanwijzingen van de treindienstleider in ontvangst te nemen. Hij zou pas in de problemen zijn gekomen toen de inspecteur van IVW hem naar zijn vakantie (!) vroeg. De Maastrichtse burgemeester Leers deed een duit in het zakje door te verklaren dat hij het 'onacceptabel' vindt dat de 'Maastricht-Brussel-express' als inzet van een kennelijk al langer lopend geschil tussen NS, NMBS en IVW gebruikt wordt. Het betreft hier overigens geen nieuw probleem: al jaren stuurt de NMBS machinisten naar Maastricht die zeer gebrekkig Nederlands spreken. Dat bleek toen IVW op 28-12 aankondigde NS direct te beboeten (€ 500,- per overtreding; maximaal € 5000,- totaal) middels een 'last onder dwangsom' wanneer weer een machinist op een trein van/naar Luik zou worden aangetroffen die het Nederlands niet in voldoende mate machtig is. IVW meldde de afgelopen twee jaar dertien keer een machinist op een NMBS-trein te hebben aangetroffen die niet goed Nederlands sprak. NS

verklaarde op haar beurt al jarenlang al het mogelijke te doen de NMBS te bewegen voldoende geschoold personeel naar Nederland te sturen, maar betrekkelijk machteloos te staan. Een eventuele boete zou direct naar de NMBS worden doorgestuurd.

- Plan T 507 botste op 18-12 tijdens omrijden op het kopspoor van Amsterdam Zuid met het stootjuk. Nadat het stel in de nachtelijke uren herspoord was, sleepten de 478 en 471 het op 19-12 naar de Watergraafsmeer.
- Op het terrein van de ECT liep op 20-12 een loc uit de rails.
  - Een dag later botsten op de Maasvlakte Railion-loc 6484 en ACTS-loc 7101 op elkaar, maar de schade was gering. Na enkele uren kon het treinverkeer volledig hervat worden.
  - VIRM 9422 botste op 23-12 als trein 8866 bij Zoeterwoude met een in het spoor gelegd betonblok. Het stel werd in Leiden geparkeerd en kwam op 24-12 naar de Watergraafsmeer.
  - Bij binnenkomst met trein 1934 in Den Haag Centraal botste loc 1740 op 28-12 met een juk, dat twintig centimeter opschoof. Na inspectie in de Binckhorst door de schade-expert kwam de loc weer in dienst.
  - In SGMm 2959 werd op 30-12 een klein brandje gesticht, toen het stel als trein 14014 onderweg was van Rotterdam naar Utrecht. In Utrecht werd de schade, voornamelijk veroorzaakt door het poeder uit de brandblussers, hersteld.
  - In ICK-rijtuig 22-37 915, stam 5015, werd op 05-01 een brandje gesticht, die werd ontdekt toen het rijktuig als tweede rijktuig van trein 1957 in Tilburg aankwam. De bovenleiding boven station Tilburg werd ruim geschakeld, zodat een fikse stremming ontstond. Nadat het brandje geblust was, kwam het materieel leeg naar Eindhoven.
    - Niet alleen berokkenen HTM en RET hun eigen klanten veel problemen door het geklungel rond RandstadRail, ook de reizigers van NS krijgen ermee te maken. Mensen die van Zoetermeer naar Den Haag reizen, zijn welhaast gedwongen op de trein over te stappen. Met name in de spitsuren leidt dat tot chaotische problemen. Op 10-01 ging het mis toen een trein, die al overvol was geraakt doordat enkele andere treinen niet gereden hadden vanwege een door ProRail veroorzaakte wisselstoring, door reizigers bestormd werd. Vervolgens raakten enkele klem zittende reizigers slaags met elkaar en probeerden zij de buitendeuren middels de noodknoppen te openen. Het was nog niet duidelijk wie besloot de trein op Voorburg geheel leeg te halen, een gebeurtenis die tot de bekende vette krantenkoppen in de sensatie'kranten' leidde. Tevens probeerde ROVER als vanouds een publicitair slaatje te slaan uit de gebeurtenis.
    - Direct na vertrek uit Tilburg liep op 13-01 loc 1769 van trein 1952 met één draaistel uit de rails. Omdat het achterste rijktuig nog langs het perron stond, konden de reizigers gemakkelijk de trein verlaten. Volgens nog onbevestigde berichten bereed de trein een wissel dat niet in de controle wilde komen, vandaar dat de snelheid tijdens de ontsparing stapvoets was.

#### Betuwerroute

- De nieuwe naam 'Searail' van de Betuwe Exploitatie Maatschappij blijkt reeds in gebruik te zijn bij een Finse containeroperator, een feit waarop de BREM vanuit de spoorwag hobbywereld werd gewezen. Voorlopig wordt weer de naam BREM aangehouden.

#### HSL-Zuid

- De oplevering van de HSL-Zuid wordt andermaal (fors) vertraagd, zo maakte minister Peijs op 19-12 in een brief aan de Tweede Kamer bekend. Nu wordt uitgegaan van in-

gebruiknaam van de lijn op 01-10-2008. Volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de vertraging vooral veroorzaakt doordat het beveiligingssysteem ERTMS van de huidige versie 2.2.2 moet worden gewijzigd in versie 2.3.0. De laatste versie is de voor Europa afgesproken standaard. Deze standaard was nog niet bekend toen ERTMS-versie 2.2.2 contractueel werd overeengekomen. NS en HSA hebben aangegeven onverkort aan het contractuele recht wil vasthouden twintig weken voor aanvang van de exploitatie te kunnen beginnen met proefritten. Daarbij mogen technische beperkingen de testen niet hinderen. Op z'n vroegst kan HSA met de treindienst beginnen in augustus 2008. Om eventuele nieuwe tegenslagen te kunnen opvangen, heeft minister Peijs besloten de datum van ingebruikname op 01-10-2008 te houden.

- De exploitatie met ICR-rijtuigen en TRAXX-locomotieven kan los van deze ontwikkelingen nog dit jaar gestart worden. Er zal niet in juli, zoals aanvankelijk was gepland, maar met ingang van de dienstregeling 2008 in december van dit jaar met 160 km/h gereden gaan worden. Een uurdienst Amsterdam – Rotterdam – Breda en een uurdienst Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel worden opgestart, waarbij de laatste dienst nog instemming van de NMBS behoeft.
- HSA hoeft door de vertraagde ingebruikname van de lijn voor 300 km/h navenant later te beginnen met het betalen van gebruiksvergoeding voor de lijn. De vertraging brengt dus een financiële tegenvaller voor de staat met zich mee.
- Tot april van dit jaar saneert Rijkswaterstaat de tunnel Noordrand bij Rotterdam.
- Op 11-01 werd middels een klein feestje gevierd dat de HSA-werkplaats in de Watergraafsmeer wind- en waterdicht opgeleverd was.

**Stations**

- Er blijkt een conflict ontstaan te zijn tussen de exploitant van de 'OV-Fiets' en ProRail. De stichting OV-Fiets wilde na 01-01 het project, waarbij bij fietsenstallingen van stations goedkoop een fiets gehuurd kan worden, zelfstandig voortzetten. ProRail voelde daar als eigenaar van formule en logo niets voor en wilde dat NS erbij betrokken zou worden. OV-ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven wierp zich – kennelijk bij gebrek aan nuttiger bezigheden – op als bemiddelaar tussen de partijen.
- NS-horecadochter Servex breidt haar enigszins in de versukkeling geraakte aanbod uit met een kebab-restaurant. Van de keten, simpelweg Doner Kebab genaamd, gaat nog deze maand de eerste vestiging open in Amsterdam Centraal. Tevens wordt de ombouw van de Kiosk-en definitief landelijk ingevoerd en bezint Servex zich op een keten voor Aziatische gerechten.

**ProRail en politie**

- Op 03-01 werd op het perron van Amersfoort Vathorst een onbeheerde tas aangetroffen. De tas droeg Arabische opschriften, hetgeen voor de gemiddelde politieagent vandaag de dag kennelijk reden is aan te nemen dat de tas op ontploffen staat. Derhalve reden vanaf 08.00 uur geen treinen meer tussen Amersfoort Schothorst en Putten. Vathorst werd ontruimd en natuurlijk kwam het explosieven opruimingscommando (EOD), een instantie die naar de inschatting van uw redacteur nog nooit – zeker als het spoorwagenterrein betreft – enig succes in haar werk heeft gehad, ter plaatse. De tas bleek geen bom te bevatten.

**Correcties**

- In de berichtgeving op blz. 435 omtrent de materieelshow in Nijmegen op 09-12 was een foutje geslopen. Een

lezer meldde ons dat de pendeldienst tussen het station en het opstel terrein niet door de ZLSM-railbus werd verzorgd, maar door het mat '64 van de stopdienst uit Zutphen. De railbus was, met draaiende motor, achter loc 1312 opgesteld.

**Museumnieuws**

- Het orkest van de Koninklijke Landmacht toerde op 20-12 door Nederland om haar nieuwe theatervoorstelling 'Be-atles in Concert' te promoten. Het gezelschap reisde met de 766 van de Stichting Mat '54 en trad op in Amersfoort, Utrecht en Den Haag.

**Wist u dat...**

- SGMm 2953 op 20-12 de hele dag in de treinserie 14600 Roosendaal – Vlissingen te zien was?
- een lezer ons berichtte over de chaos die in Tilburg ontstond na een stremming vanwege een aanrijding tussen Tilburg en Oisterwijk op 18-12?
- daardoor die dag trein 1918 vanaf Tilburg werd gereden door twee Plan V's, afkomstig van de dienst Tilburg West – Deurne?
- het treinpersoneel van deze trein redelijk wanhopig was toen bleek dat – ondanks toezeggingen van de Transportbesturing en ProRail – hun trein niet als eerste maar als vierde trein richting Breda vertrok?
- trein 13618 Breda – 's-Hertogenbosch gereden werd door de stellen 2949+2993 en met +40 in Den Bosch aankwam?
- de verwarming van de 'AH to go'-winkel te Rotterdam Centraal op 30-12 defect raakte en eerst in de daaropvolgende week hersteld werd?
- het gedurende die tijd nóg kouder was in de winkel dan dat het normaliter al is?
- op 02-01 SGMm 2994 met een onbekend tweetje de hele dag in de stoptreinserie 5100 pendelde, te beginnen met 5110 in Dordrecht?
- voor en tijdens de feestdagen de perrons van Rotterdam Centraal van sfeervol verlichte kerstbomen waren voorzien?
- het tijdelijke station van de Maasstad in hoog tempo vorm begint te krijgen?
- op 30-12 in CNL 318 uit München door een reiziger een trapje in een couchetterijtuig tegen de noodrem geplaatst werd ter hoogte van Ede-Wageningen en de CNL daardoor een kwartier vertraging kreeg?
- op 31-12 een aantal schapen bij Veenendaal Centrum de weg versperde voor twee treinen?
- loc 1746 op 09-01 met aan de haak een Benelux-Bs tussen het onderhoudsbedrijf Amsterdam en de Watergraafsmeer werd aangetroffen?
- in het onderhoudsbedrijf Leidschendam in december hefboeken werden geplaatst waarmee materieel gelicht kan worden dat niet op het 'aardwind' (ondergrondse uitwisseling van draaistellen) past, zoals RET-metro's?
- op 21-12 voor het eerst in Leidschendam middels deze bokken een metro van de draaistellen gelicht werd?
- op 12-01 van rangeerloc 701 van het onderhoudsbedrijf Amsterdam de ventilator defect was?
- derhalve de uitermate schone 1830 als rangeerloc werd gebruikt?
- een lezer een SGM-tweetje tegenkwam waarvan de koersrol op 'Jmuiden' gedraaid was?
- de laatste tv-commercial van NS over de nieuwe dienstregeling genomineerd is voor de 'Gouden Loeki', een prijs voor televisiereclames?

## LEVENSLOPEN

### EID4 764

De 764 is nog voor zijn indienststelling enkele dagen, van 19 – 23 september 1959, beschikbaar voor proefnemingen door de toenmalige Dienst van Materieel en Werkplaatsen. De indienststelling volgt op 28 september. Een paar weken later, op 17 oktober, komt de 764 naar de hoofdwerkplaats Haarlem i.v.m. een defecte koppeling tussen de B en BDK. Op 21 oktober rijdt het stel weer, maar op 5 november komt het naar Werkspoor. Hoewel nadere bijzonderheden ontbreken, kan dit te maken hebben gehad met het koppelingprobleem. Het stel komt op 8 december weer in dienst in Leidschendam.

De eerste kilometerrevisie is van 15 – 28 december 1961, de volgende van 5 – 20 oktober 1964. Voor het wisselen van een draaistel is de 764 van 24 – 26 februari 1964 in de hoofdwerkplaats Tilburg.

De 764 is van 2 – 17 maart 1965 bij Werkspoor. Het stel wordt, als eerste treinstel, voorzien van alle benodigde ATB-apparatuur en komt ter beschikking van de proefritten op de Gooilijn, mede waartoe het stel op 18 maart wordt verplaatst van Leidschendam naar de Zaanstraat. Ter compensatie verhuist de 781 in omgekeerde richting. In oktober 1965 wordt de ATB kast vervangen door een nieuwer type.

De eerste noemenswaardige schade loopt de 764 op in Amersfoort: op 9 augustus 1966 wordt bij een rangeerbeweging de zijwand van de Bk beschadigd. Herstel is van 11 – 19 augustus in Haarlem. De eerste „grote herstelling” (H3) is van 30 mei – 15 augustus 1967. Een paar dagen na aflevering is de 764 op 21 augustus weer terug in Haarlem voor een wijziging in de ATB-kast. De nieuwe NS-emblemen worden in januari 1969 aangebracht. Het jaar daarop (12 – 27 maart 1970) is de 764 in behandeling voor de „modernisering” en is op dat moment het 21<sup>e</sup> stel van zijn serie en het 122<sup>e</sup> in totaal van het materieel '54. In januari 1971 worden de derde frontseinen aangebracht.

De volgende kleine revisie (H2) is van 12 mei – 26 juni 1972. Voor herstel van een defect is de 764 van 18 – 24 juni 1976 in Haarlem. Het jaar daarop komt het stel op 1 december naar de Wph voor de volgende H3 en wordt op 24 februari 1978 afgeleverd als „coachstel” 1764. Het stel is dan geel, het 23<sup>e</sup> van zijn serie en het 239<sup>e</sup> van de totale geel te schilderen materieelvloot. Het zal toeval zijn, maar kort na de indienststelling als 1764 komt het stel voor herstel van elektrische storingen terug naar de Wph. Eerst al op 28 februari, daarna van 12 – 19 april en vervolgens weer van 19 – 21 februari 1979, waarbij het laatste het gevolg is van bar winterweer..

Voor herstel van lichte lakschade aan de zijwand (nadere gegevens ontbreken) is de 1764 van 5 – 6 mei 1981 in Haarlem. Voor een constructiewijziging is het stel in de Wph Amersfoort van 9 – 13 januari 1984. Op 27 september 1985 komt het stel in dienst met verwarmde automatische koppelingen. Daartussen vindt de volgende H2 plaats: 27 mei – 20 juli 1984.

Op 26 mei 1987 wordt de 1764 gebruikt voor de presentatierit voor de pers op de gemoderniseerde en geëlektrificeerde spoorlijn Zwolle-Emmen.

Op 24 januari 1992 komt de 1764 in de werkplaats Roosendaal aan voor het ontasbesten. Op 15 februari vertrekt de BDK naar Haarlem en wordt daar vernummerd en geplaatst in de 763. Deze bakwisseling is een onderdeel van de doorschuifcyclus die het gevolg is van het verloren gaan van de BDK 1762. Op 12 november 1991 namelijk gaat op het terrein van de werkplaats Haarlem de asbestloods in vlammen op, waarbij de in behandeling zijnde BDK 1762 volledig en

onherstelbaar uitbrandt. Voor werkzaamheden waarbij asbest betrokken is wordt nu uitgeweken naar de werkplaats Roosendaal, grotendeels ingericht als asbestloods. Door het verbranden van de BDK 1762 wordt echter een compleet vierwagentstel onbruikbaar. Om het verlies voor de rijdende dienst te beperken tot een tweetje zal de 1762 worden gecompleteerd met de ABDk 391. De Bk 391 is de oorspronkelijke Bk 732, voorzien van asbestisolatie en om die reden eind 1993 buiten dienst te stellen. De ABDk 391 (met glaswolisolatie) zou dan toch over gebleven zijn. De verbouwing van de ABDk 391 tot BDK voor een vierwagentstel zal zeker een half jaar duren. In de tussenliggende periode vindt, passend in het productieschema van Haarlem (revisie) en Roosendaal (asbest), een doorschuiving van BDK's van in revisie genomen viertjes plaats. In die reeks past het plaatsen van de BDK 1764 in Haarlem in de 763. De BDK 1766 zal vervolgens in Roosendaal in de daar in behandeling zijnde 1764 geplaatst worden.

Op 28 maart worden de ontasbeste Bk en B van de 1764 achter de 1218 overgebracht naar Haarlem. De BDK (ex 1766) wordt samen met de A 1764 op 11 april achter locomotief 1219 van Roosendaal naar Haarlem overgebracht. Op dat moment staan de vier rijtuigbakken weer in Haarlem, krijgen een H2-revisie en worden teruggenummerd in 764 (omdat destijds alle coachstellen de toegevoegde „1” voor hun nummer weer verliezen. Op 21 augustus 1992 wordt het stel afgeleverd.

De volgende vermeldenswaardige schade loopt de 764 op 10 januari 1993 op door een aanrijding met locomotief 1605 in Venlo. Het herstel is van 22 januari – 26 februari. Het is één van de laatste wapenfeiten: op 28 mei 1995 wordt de 764 buiten dienst gesteld, samen met de 376, 378, 381, 383, 393, 768, 769, 773 en 779. Op 11 maart 1997 is ook de 764 aan de beurt voor zijn laatste rit: het stel wordt achter de 381+765 overgebracht van Zwolle naar de Westhaven, bestemming sloper.

### EID4 786

Op 9 februari 1962 vinden de proefritten plaats van de nieuwe 786, de jongste hondkopvier. Het stel wordt op 16 februari afgeleverd en komt op 20 februari 1962 in dienst. Per 28 september 1964 verhuizen de 354-365, 371-393 en de 780-786 voor onderhoud van de werkplaats Leidschendam naar de Zaanstraat in Amsterdam.

De eerste kilometerrevisie krijgt de 786 van 8 – 23 februari 1965. Een paar maanden later, per 22 april, gaat de 786 weer terug van Amsterdam naar Leidschendam. De 765 gaat in omgekeerde richting. Bij Werkspoor is de 786 voor inbouw van ATB-apparatuur van 16 februari – 3 maart 1967. Twee jaar later is het stel daar terug voor de modernisering: 4 – 23 april 1969 en wordt afgeleverd met de bekende diagonale blauwe reclamebanen op de (nog groene) zijwanden. Met de in januari 1969 al aangebrachte witte emblemen is de 786 de eerste hondkop van zijn serie die in deze uitmonstering de baan op gaat. Bij de modernisering wordt tevens de ATB kast gewisseld voor een kast van ASI/NSEM. Van 20 – 24 april 1970 is de 786 terug in Haarlem voor completeren van de moderniseringswijziging.

Vermeldenswaard is het opduiken van de 786 in de Belgische plaats Essen: op 12 maart 1972 wordt het stel abusievelijk met trein 129 meegestuurd de grens over.

De eerste Grote Herstelling (H3) is in 1972/73 (6 november – 21 februari). De 786 wordt geel (het 20<sup>e</sup> treinstel van zijn serie) en komt als 12<sup>e</sup> en laatste coachstel van de eerste serie in dienst. Eind 1976 wordt het stel 1786 genummerd. In dit IC-leven heeft de 1786 de meeste schades opgelopen. De eerste keer is op 24 januari 1978 als het stel in Amersfoort botst met de 810 en 460. Het herstel in Haarlem is van

30 januari – 13 april, waarbij tevens een tussenrevisie wordt uitgevoerd. De volgende Kleine Revisie (H2) is van 1 oktober - 20 november 1980.

In oktober 1982 worden in de werkplaats Leidschendam de BDK's van de 1786 en 1787 gewisseld. Hoewel e.e.a. waarschijnlijk met schadebehandeling te maken heeft (de 1787 gaat daarna naar Haarlem voor herstel van dakschade en verbrande kabels naar de wph Hlm) zijn de details hieromtrent niet bekend. De bakwisseling valt wel op: de jongste hondekopvieren, waaronder de (1)786, hebben eenbeestroomafnemers en alle oudere stellen de klassieke „beugels”. De 1787, zijnde de oorspronkelijke 773, ook. Beide stellen hebben voortaan dus beide type stroomafnemers en het is opvallend dat deze afwijking daarna is blijven bestaan. De volgende, aanzienlijk lichtere, schade loopt de 1786 op als het stel, met de 342, als trein 19014 in Den Haag CS tegen een stootjuk botst. Het herstel kan in Leidschendam plaats vinden.

Voor een constructiewijziging is de 1786 van 6 – 10 augustus 1984 in de werkplaats Amersfoort. Op 5 november 1985 komt het stel in dienst met verwarmde elektrische koppelingen. De volgende H2 vind plaats van 6 september – 23 december 1988.

Per 6 februari 1992 is de 1786 terug-vernummerd in 786. Datzelfde jaar (5 oktober – 2 december) krijgt het stel een uitgebreide opknabeurt in Roosendaal. Per 19 juni 1995 is het gedaan met de treinstellen 374, 379, 383, 387, 390, 767, 771, 777, 778 en ook de 786. Er is voor de 786 echter nog een twijfelachtige functie weggelegd: op 14 maart 1997 wordt het stel achter een 6400 en koppelwagen overgebracht van Zwolle naar Gilze-Rijen waar het wordt gebruikt voor oefeningen door het leger en de ME. Wat overblijft is - inderdaad - een voor de sloop bestemd treinstel. Op 26 maart komt de 6468 het stel ophalen en brengt het dan ook rechtstreeks van Gilze naar de Amsterdamse Westhaven met als eindbestemming sloper.

### EID4 782

In september 1961 wordt vertraging gemeld in de bouw van de hondekoppen uit de bestelling P5. Dit heeft alles te maken met de vertraging die al eerder is ontstaan bij de bouw van de Plan U3-treinstellen. Verwacht wordt dat de levering van de 782, oorspronkelijk gepland op 29 december 1961, een maand later zal plaats vinden. Van de vertraging wordt iets ingelopen: op 4 januari 1962 vinden de proefritten plaats, op 8 januari wordt het stel afgeleverd en op 13 januari officieel in dienst gesteld.

De eerste schade loop de 782 al op als het stel net een jaar oud is: op 3 februari 1963 raakt de BDK bij een rangeerbeweging in Rotterdam beschadigd. Het herstel is van 4 februari – 23 april. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om ATB-apparatuur in te bouwen waarmee tijdens proefritten op de Gooilijn ervaring kan worden opgedaan. Van 4 – 7 juni is de 782 even terug in Haarlem voor afwerken van de ATB.

Per 28 september 1964 verhuizen de 354-365, 371-393 en de 780-786 voor onderhoud van de werkplaats Leidschendam naar de Zaanstraat in Amsterdam. Op 19 oktober van dat jaar is de 782 betrokken bij een aanrijding tussen Baarn en Amersfoort waarbij een ATB-spoel(!) wordt beschadigd. Voor herstel is de 782 van 22 – 27 oktober in Haarlem.

De eerste kilometerrevisie krijgt de 782 van 12 maart – 5 april 1965. Het stel is overigens per 19 maart verhuisd, nu weer van Amsterdam naar Leidschendam, nu met de 769 in de omgekeerde richting. Van 11 juni – 5 juli 1965 is de 782 bij Werkspoor waar de ATB proefinstallatie wordt uitgebouwd, het stel behoudt de Oerlikon remkraan. Als onderdeel van de latere grote constructiewijziging “inbouw ATB-

apparatuur” komt ook voormalig proefstel 782 naar Werkspoor: 27 december 1966 – 10 januari 1967.

Kleine Revisie (H2) is van 30 mei – 27 juli 1968. In januari 1969 worden de emblemen aangebracht. In dat zelfde jaar is de 782 voor modernisering bij Werkspoor (9 – 25 juli). Tevens wordt de nieuwe ATB kast van ASI/NSEM ingebouwd. Vermeldenswaard zijn twee kortere bezoeken aan Haarlem: 15 – 16 september 1970 met defecte rijweerstand en 16 november – 3 december 1971. Van deze binnenkomst zijn geen bijzonderheden bekend.

De eerste H3 is in 1972 (14 februari – 8 mei). De 782 wordt geel (het 12<sup>e</sup> treinstel van zijn serie) en komt als coachstel in dienst. Zoals uit eerdere levenslopen bekend: het is een van de eerste serie coachstellen, de 780-791, later bekend als de “kleine coachen” met bijbehorende beschildering. Eind 1976/begin 1977 werd deze serie vernummerd in 1780-1791 onder invloed van de tweede serie coachstellen, die van 700 tot 1700 vernummerd werden. Ook in dit IC-leven heeft de (1)782 schade opgelopen. De eerste keer is op 1 november 1975 als het stel als trein 2164 tussen Lage Zwaluwe en Dordrecht op een auto botst. Het herstel van de Bk is van 3 november – 11 december 1975. De volgende schade wordt opgelopen in Zwolle bij een botsing met ELD4 688. Het herstel is van 2 november – 21 december 1979, waarbij de 1782 tegelijk een H2 krijgt. De beschildering wordt daarbij gewijzigd in de IC-beschildering die inmiddels gewoonte is geworden. Het stel had van 24 oktober – 22 november 1977 overigens al een tussenrevisie gehad, met name bestemd voor herstel van de coachbekleding.

Voor een constructiewijziging is de 1782 van 16 – 20 juli 1984 in de werkplaats Amersfoort. Op 10 juni 1985 komt het stel in dienst met verwarmde elektrische koppelingen. De volgende H2 vind plaats van 27 november 1986 – 17 maart 1987.

Van midden april tot eind juli 1988 rijden acht viertjes met drie stroomafnemers op, hetgeen een ongebruikelijke aanblik oplevert. Het gaat om een onderzoek naar de slijtage van de sleepstukken. De 723, 727, 739, 742, 1781, 1789, 1791 en ook de 1782 hebben daartoe de beide pantografen op de Bk op staan, waarbij de binnenste (de “reserve”) de stroom afneemt en de buitenste geïsoleerd is.

Per 26 februari 1992 is de 1782 terugvernummerd in 782. Op 23 juni van dat jaar gaat het stel voor een uitgebreide opknabeurt naar de werkplaats Roosendaal.

Per 15 januari 1995 is het gedaan met de treinstellen 371, 372, 373, 375, 377; 762, 772, 782, 783, 784, 785. Op 20 januari wordt de 782 als laatste van deze groep terzijde gesteld op Zwolle Rangeer. Uiteindelijk is op 15 april 1997 ook voor de 782 de laatste rit aangebroken: de geplande sleepcombinatie 381+765 raakt echter defect met als gevolg dat de 6494 de 782 overbrengt van Zwolle naar de Amsterdamse Westhaven, met als eindbestemming sloper.

## MUSEUMNIEUWS

### Spoorwegmuseum

Het afgelopen jaar heeft het Spoorwegmuseum in Utrecht **385.000 bezoekers** mogen verwelkomen. Dit aantal overtrof de verwachting van het museum. Oorspronkelijk hoopte het museum 230.000 bezoekers op jaarbasis te trekken, maar sinds de opening van het vernieuwde museum in juni 2005, liggen de bezoekersaantallen een flink stuk hoger. Met name in de zomer-, de herfst- en de kerstvakantie van 2006 is het museum ongekend goed bezocht.

Het Spoorwegmuseum wijdt het grote succes aan de totale metamorfose die het ondergaan heeft, waarbij het museum een middenweg tussen educatie en entertainment heeft gezocht én gevonden. Hierin staat de beleving van de bezoeker

ker centraal. Het museum is ingedeeld in Werelden, grote studio's waarin treinen hoofdrolspeler zijn. Elke Wereld heeft hier zijn eigen thema en zijn eigen belevenis. Ook biedt het museum wisselende tentoonstellingen en evenementen voor alle leeftijden als Vuurvreters en Krachtpatsers en Winter Station. Op de website [www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl) meer informatie over alle activiteiten en het museum zelf.

In het museum stond van 11 tot en met 22 december een groot wit pak opgesteld waar **postrijtuig P 7920** zich in bevond. Verborgen achter het zeil werd er dagelijks geschuurd en geschilderd door schildersvakschool Nimeto. Inmiddels is het rijtuig af en kun bezoekers als een echte (trein)postbode op en neer gaan in het rijtuig. Het "schuddend postrijtuig" is dan te bewonderen in de overdekte hal van het Spoorwegmuseum.

Het Spoorwegmuseum heeft in het verleden eerder met Nimeto samengewerkt. Zo heeft de schildersvakschool al roland materieel geschilderd waaronder de stoomlocomotieven NRS 107, de Arend, SS 13 en NS 3737, de turkooizen E-loc NS 1122 en de bruine ontdekwagen HSM D. Deze keer was postrijtuig P 7920 aan de beurt. Het casco keeg een Berlijns blauwe kleur met gele biezen en het dak en de schortplaten werden in de kleur donkergrijs geschilderd. Het interieur kreeg de oorspronkelijke kleuren bruin, groen en wit alsmede zijn originele belettering.

Schildersvakschool Nimeto is het vakcollege in Utrecht op MBO niveau voor beroepen in de branches schilder en interieur. Ter voorbereiding van hun schilderstage werkten 30 leerlingen aan het postrijtuig uit 1952.

### **Museumstoomtram Hoorn - Medemblik**

#### Overzicht van het Museum in 2006

In 2006 maakten 97.068 reizigers gebruik van de stoomtram en aansluitende bootdienst van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Dit getal is vrijwel gelijk aan dat van 2005. Verschillend ten opzichte van vorig jaar was een tegenvallend hoogseizoen in 2006, dat echter goed werd gemaakt door meer bezoekers in voor- en naseizoenen. Van hittegolven en hevige slagregens moeten zij het nu eenmaal niet hebben! Daarentegen waren vooral november en december in vele jaren niet meer zo druk. De stoomlocomotieven van de Museumstoomtram legden in 2006 (en ter vergelijking de voorgaande jaren) de volgende kilometers af:

	2004	2005	2006
Loc 5	5251	2874	2926
Loc HTM 8 <i>Ooievaar</i>	0	46	812
Loc 16	5314	7490	4156
Loc GS 18	392	268	675
Loc LTM 26	3024	3590	2434
Loc 30	1370	603	2028
Loc NS 7742 <i>Bello</i>	2552	1602	1654
Totaal	17903	16473	14658

Bovendien bracht stoomlocomotief 657 van de Museum Buurtpoorweg in Haaksbergen in 2006 een bezoek aan het museum en legde daarbij 320 kilometers af.

Dankzij een geheel vernieuwde dienstregeling die in 2006 werd ingevoerd, konden minder tractie-kilometers worden gecombineerd met een grotere verscheidenheid in de inzet van de zeven dienstvaardige locomotieven. Met name de beide vierkante tramlocomotieven 8 en 18 waren in 2006 vaker in dienst te bewonderen. Met de historische houten stoomtramrijtuigen en -wagens werd circa 3000 kilometer gereden. Dit betekent bijna een verdubbeling ten opzichte van eerdere jaren en wordt vooral veroorzaakt door het gebruik van het trammaterieel in het nieuwe programma 'Stoomtram 1926' naar Wognum.

Ook in 2006 konden alle ritten worden uitgevoerd zonder dat zich daarbij technische problemen hebben voorgedaan.

### **Veluwsche Stoomtrein Maatschappij**

Het opbouwen van de 23 076 verloopt momenteel voorspoedig. De lok is in Beekbergen op de draaischijf gedraaid en weer gekoppeld met de tender. Nadat de lok met tender is teruggebracht naar de werkplaats in Apeldoorn zijn de kruishoofden afgebouwd, de drijfstanden gemonteerd. En verder zijn verschillende kleine onderdelen zoals smeerpersaandrijving, vangbeugels e.d. gemonteerd. Ook wordt er nog gewerkt aan de smeerolieleidingen. De elektrische installatie is geheel vernieuwd en de verlichting is na vele jaren weer op de lok gemonteerd. Zoals het er nu naar uit ziet zal de 23076 deze zomer weer onder stoom staan.

### **Stoomtrein Goes - Borsele**

Na een enerverende finale-avond en een lang kerstweekend kan de SGB de balans opmaken, die natuurlijk hoofdzakelijk bestaat uit de conclusie dat ze het miljoen uiteindelijk toch nog zijn misgelopen! Uiteraard is dat teleurstellend, maar aan de andere kant is het niet alleen maar droefenis: de SGB heeft immers toch nog de derde plaats behaald, terwijl ze oorspronkelijk de finale niet eens hadden gehaald! Een opmerkelijk resultaat.

Helaas was er alleen maar een eerste prijs te vergeven, maar toch staat de SGB niet helemaal met lege handen: de publiciteit en de contacten die de actie heeft opgeleverd, hebben immers ook hun waarde. Men hoopt in de komende tijd langs andere wegen toch het restauratiebudget bij elkaar te kunnen krijgen.

## REISVERSLAG

### **Ferrovial Lugano - Ponte Tresa**

Dit smalspoorlijntje begint schuin tegenover het station van Lugano en op een lager niveau. De lijn duikt gelijk een tunnel in, gaat om het vliegveld Lugano-Agno heen en rijdt deels langs de oever van het westelijk deel van het Lago di Lugano naar Ponte Tresa aan de Italiaanse grens. In Agno is een depot. Er rijden vijf treinstellen Be 4/12 en twee Be 4/8. De Be 4/12 waren oorspronkelijk tweetjes Be 4/8 met twee stel deuren per bak, gebouwd in de jaren 1978-79. De kleur is oranje met een witte band onder de ramen. De andere twee Be 4/8 zijn korter en hebben maar één stel deuren per bak, ook gebouwd in 1978-79. Deze waren oorspronkelijk van de FART. Voor de rest hebben ze hetzelfde uiterlijk. De lange Be 4/8 zijn enkele jaren geleden verlengd met een lagevloertussenrijtuig met een andere vormgeving, die niet echt past bij de beide kopbakken. De beschildering van de koppen is zodanig dat het lijkt of ze een lachend gezicht hebben.

Momenteel wordt op diverse plaatsen aan de lijn gewerkt. Op diverse haltes en stations worden de perrons verlengd. Tussen Serocca en Bioggio wordt een tweede spoor aangelegd. Over het riviervakje de Magliasina bij Magliaso is een nieuwe dubbelsporige brug gebouwd. De oude brug is iets in oostelijke richting verplaatst en wordt ingericht als verkeersbrug. Vlak voor Ponte Tresa gaat de lijn van links naar rechts van de weg. Dit gebeurt met een lange overweg want de kruisingshoek is zeer klein. Voor de vliegtuigliefhebbers is wellicht de halte Molinazzo interessant. Deze ligt precies onder de aanvliegeroute naar de landingsbaan van het vliegveld en dit is heel dichtbij.

Door de week wordt een twintigminutendienst gereden, in het weekend een halfuursdienst en later op de avond wordt dit een uursdienst. ([www.flpsa.ch](http://www.flpsa.ch))

### **Het openbaar vervoer in Lugano.**

De stadsdienst wordt uitgevoerd door de TPL (Trasporti Pubblici Luganesi) met Mercedes Citaro-bussen, zowel stan-

daardwagens als gelede wagens. Op enkele lijnen die hoger de bergen in gaan rijden midibusjes van het type Van Hool A308 en de New A308. Alleen de lijnen 2 en 4 komen langs het station. In de stad zelf is een busstation waar de meeste lijnen bij elkaar komen. 's Avonds en in het weekend geven alle lijnen aansluiting op elkaar. Let op: in de stad geldt voor een groot deel eenrichtingverkeer. De route heen is dus anders dan de route terug. Bij het busstation rijden alle lijnen in dezelfde richting maar stoppen gelukkig wel langs verschillende perrons. Toch maar even goed opletten of je de juiste lijn hebt. ([www.tpsa.ch](http://www.tpsa.ch))

Er is ook een aantal streeklijnen die worden gereden door de ARL (Autolinee Regionali Luganesi). De ARL heeft ook Mercedes Citaro's, en verder nog Mercedes O405 en O405G. ([www.arlsa.ch](http://www.arlsa.ch))

Natuurlijk is in heel Zwitserland de "Postauto" (Autopostale in Ticino) nog actief (in ons land zou dat allang niet meer mogen). Maar ook hier alleen maar buitenlandse types: Setra, Mercedes, MAN en zelfs Volvo Polska. De klassieke bus met de klapdeur in de achterwand is verdwenen. Gebleven is de gele kleur met een rode steep onder de ramen en de typische drietonige claxon. ([www.autopostale.ch/ti](http://www.autopostale.ch/ti))

Overigens, de Zwitserse bus is zeer zeldzaam geworden. In Lugano en omgeving zie je ze niet meer. In de andere steden zijn het ook hoofdzakelijk Duitse bussen (Mercedes, MAN, Setra) of Belgische (Van Hool). Wellicht is niet algemeen bekend dat diverse Zwitserse bussen uit de jaren '60 de bolle voorruit van Werkspoor hadden. Ook de latere generaties bussen zie je niet meer. De fabrikant FBW uit Wetzikon was vroeger een begrip in Zwitserland.

### **Ferrovia Monte Generoso**

Vanuit Capolago – Riva San Vitale gaat een tandradlijn, systeem Abt, omhoog naar de 1704 m Monte Generoso. Vier oranje-blauwe tweewagentreintjes rijden op en neer. Vanaf het bergstation is het nog een aardige klim naar de top. De treintjes duwen een klein goederenwagentje mee omhoog. Onderweg zijn twee kruisingstationnetjes. Boven is ook weer een restaurant en een adembenemend uitzicht. Vanaf Capolago loopt het lijntje nog door tot aan het meer voor een overstap op de boot. 's Zomers rijdt er een stoomtreintje de berg op.

### **De funiculaires**

In Lugano liggen vier funiculaires of Standseilbahnen, waarvan drie actief en een buiten dienst.

Gelijk in het station begint een lijntje naar de stad beneden. Het station ligt een heel stuk hoger dan de eigenlijke stad. De exploitatie is in handen van de TPL. Twee wagentjes houden elkaar via de kabel in evenwicht en passeren elkaar halverwege.

In het oosten van de stad loopt een lijn in twee etappes naar de Monte Brè, te bereiken met TPL-lijn 1. In feite zijn het twee onafhankelijk van elkaar opererende lijnen. Het onderste gedeelte loopt van Cassarate naar Suvigliana. Hier aangekomen moet je de weg oversteken naar het dalstation van het bovenste gedeelte. Dit traject is een stuk langer en heeft zelfs enkele tussenhaltes. Boven op de Monte Brè zijn twee restaurants te vinden met uitzicht over het Lago di Lugano. ([www.montebre.ch](http://www.montebre.ch))

In het zuiden ligt de lijn naar de Monte San Salvatore. Het dalstation staat in Lugano Paradiso en is te bereiken met TPL-lijn 2. Precies halverwege is een overstapstation Pazzallo. Het zijn namelijk twee aparte trajecten, die geen rechtstreekse verbinding met elkaar hebben. De wagentjes houden elkaar wel in evenwicht. Boven is ook een restaurant te vinden. Helemaal op de top staat een kapelletje met uitzichttoren en daarnaast staat een zendmast. Vanaf de uitzichttoren heb je uitzicht over de omgeving. Ook het trein-

verkeer langs het meer en over de dam bij Melide is goed te volgen. ([www.montesansalvatore.ch](http://www.montesansalvatore.ch))

De vierde funiculaire is al sinds 1986 buiten dienst, maar ligt er nog altijd. Ook het enige wagentje staat nog bij het bovenstationnetje. Het lijntje ligt ongeveer 500 m ten zuiden van het station van Lugano en loopt daarvandaan naar beneden en komt bij de Chiesa degli Angioli uit. Er was geen wisselplaats. De aandrijving was dus sterk genoeg om het enige wagentje te laten dalen en stijgen. Langs de hele lijn ligt ook een trap.

### **Swiss Miniatur Melide**

Het Zwitserse Madurodam is te vinden in Melide, vanuit Lugano twee stations richting Chiasso. Net als in Madurodam is de schaal 1 : 25 en er staan vele markante Zwitserse gebouwen in model weergegeven. Het zijn hoofdzakelijk historische gebouwen die er staan. Moderne prestige objecten zoals in Madurodam vindt je er nauwelijks. Er is een uitgebreid spoorweginet, zowel normaal- als smalspoor. Maar echt moderne treinen hebben ze niet. De meeste modellen zijn uit de jaren '60-'70. Naast SBB-modellen zijn er enkele bergbaantjes en ook de funiculaire van de Monte San Salvatore is er te vinden. Ik ontdekte ook een NS-rijtuig, maar dat was allesbehalve model. Het was meer een mengeling van plan D (aantal ramen, schortplaten) en plan N (vormgeving dak) op zwanenhalsdraaistellen. Er zijn ook enkele Duitse rijtuigen die niet echt model zijn. Swiss Miniatur heeft een aantal levende inwoners: kleine hagedisjes, die overal in, op en tussen de modellen kruipen. Grappig om te zien.

Overigens stond er een model van de Duomo uit Milaan. Dit model was zo groot dat je er zelfs in kon staan.

([www.swissminiatur.ch](http://www.swissminiatur.ch))

### **Galeria Baumgartner Mendrisio**

Dit is een permanente modelspoor tentoonstelling ongeveer 200 m lopen vanaf het station Mendrisio. Hier staat op drie verdiepingen, in vele vitrines, werkelijk een vermogen aan spoorwegmodellen in diverse schalen, hoofdzakelijk Zwitserse modellen, relatief veel in de schalen 1 en 0 en liefst ook nog van de dure merken zoals Fulgurex, Lemaco, Metropolitan, e.d. Maar ook Märklin en LGB zijn vertegenwoordigd en verder diverse internationale modellen in HO en N. Het blijkt dat er nog enkele voor ons onbekende Zwitserse merken waren zoals Wesa en Junior. Wesa produceerde veel TT-modellen. Verder zijn er enkele modelbanen te zien in HO en N. Op de benedenverdieping is men bezig een spoor 1-baan op te zetten terwijl er een grote LGB-baan letterlijk hangt tussen de tweede en derde verdieping. De derde verdieping is een soort galerij. Al rondlopende hoor je ineens zo'n oude perronklok gaan (ding-dong, ding-dong) en gaat er ergens een trein rijden. Ze hebben onopvallend een paar elektronische ogen aangebracht en als je er langs loopt is dat het resultaat. Er zijn ook enkele oude scheeps- en automodellen te vinden. Voor de modelspoorliefhebber een eldorado.

([www.galleriabaumgartner.ch](http://www.galleriabaumgartner.ch) of [www.gb-trains.ch](http://www.gb-trains.ch))

### **Museumlijn Club San Gottardo**

Vanuit Mendrisio loopt er een goederenlijn via Stabio naar Valmorea-Ródero in Italië en vandaar verder richting Castellanza. Het Italiaanse deel is van de Ferrovia Nord Milano en is buiten dienst. Het traject Stabio – Valmorea wordt gebruikt door de Club San Gottardo die hier 's zomers met museumtreinen rijdt, een internationale museumlijn dus. In Mendrisio staat divers materieel opgesteld. Hoewel de museumlijn geen bovenleiding heeft staat hier toch veel elektrisch materieel. Er staan motorrijtuigen, een oude eloc en rijtuigen van o.a. Rorschach-Heiden-Bahn, Regionalbahn Mittelland, Martigny-Orsières en SBB. Er zijn overigens

plannen om een nieuwe goederenlijn aan te leggen tussen Stabio en Arcisate aan de lijn Varese – Porto Ceresio van Trenitalia.

### Luino

Het is mogelijk om vanuit Lugano een rondrit te maken via Luino en Milaan. Je gaat eerst naar Giubiasco bij Bellinzona en dan naar Cadenazzo. Hier stapt je over op de trein naar Luino. De lijn loopt langs de oostzijde van het Lago Maggiore. Vanuit de trein heb je een prachtig uitzicht over het meer. Maar aan Italiaanse kant wordt het zicht ontnomen door tunnels. Er is een tweeuursdienst met een tweetje NPZ in SBB-Tilo- kleuren. De Zwitserse bovenleiding loopt tot Luino. De Italiaanse bovenleiding gaat verder. Op deze lijn reden nog tot omstreeks 1965 Zwitserse stoomlocomotieven.

Vanuit Luino rijden Trenitalia-treinstellen naar Gallarate, bestaande uit motorrijtuigen type Ale 582, stuurstandrijtuigen type Le 562 en één of twee tussenrijtuigen type Le 884. Van Gallarate gaat het met o.a. de nieuwe dubbeldekkers naar Milano Garibaldi. Daarvandaan rijden weer trekduwtreinen met piano bassato-rijtuigen naar Chiasso. Met SBB-treinen gaat het weer naar Lugano en is het rondje compleet.

### Trams Milaan

Vanuit Lugano is het met de EC Cisalpino ongeveer anderhalf uur rijden naar station Milano Centrale. Op het uitgebreide tramnet van de ATM (Azienda Trasporti Milanese, bestaat dit jaar 75 jaar) rijden nog steeds zo'n 150 zgn. Peter Witt-trams. De ringlijnen 29 en 30 rijden nog compleet met deze trams. Voor sightseeing zijn deze trams minder geschikt vanwege de langsbanken. Verder rijden er nog diverse oude enkel- en dubbelgelede trams met de Urbinati-geleding. Wie de constructie bekijkt ontdekt gelijkenissen met de gelede Schindlers van Rotterdam en eerste enkelgelede trams van Amsterdam. Modernier zijn de dubbelgelede trams met hun asymmetrische kop en staart. Futuristisch ogen de Eurotrams (type Straatsburg) maar hier zijn het eenrichtingswagens met een bolle kop en een platte staart. Meest recent zijn de vijf- en zevendelige trams type Sirio van Ansaldo. Ze rijden o.a. op lijn 4 naar het beginpunt van de interlocale lijn 179 naar Desio. Hier rijden nog steeds driewagentrams bestaande uit twee vierassige motorwagens met een vierassig tussenrijtuig. De meeste trams zijn oranje van kleur, behalve de Eurotrams en de Siritrams, die zijn groen. ([www.atm-mi.it](http://www.atm-mi.it))

(Hans Krijnen)

## **Wat schreven de anderen .....**

**Op de Rails**, nr. 2007-1. ISSN:0030-3321 \* Bij het begin van 2007 \* RandstadRail begint moeizaam \* Veilig regelen van railverkeer, de functies van beveiliging \* Op rails door Istanbul en Turkije \* Verenigingsnieuws \* Documentatiebureau \* [www.NVBS.com/Opderails](http://www.NVBS.com/Opderails)

**Rail Magazine**, jan/feb. 2007, nr. 1 (241) \* ISSN:0926-3489 \* Na de vaste nieuwsrubrieken: Post T Halfweg 1935 – 1975 \* Kema keurt locomotieven \* RandstadRail in de problemen \* Spoorvervoer bij Lyondell en Bayer op de Maasvlakte \* Postvervoer met motorposten \* Modelspoor \* Railtips \* Vraag en aanbod \* Agenda \* [www.railmagazine.nl](http://www.railmagazine.nl)

**Rail Hobby**, jan. 2007, nr. 1 \* ISSN 0165-4551 \* In de rubriek "Stuurstand" wordt iets geneuzeld over de kabinetsformatie. Deze opmerkingen zijn railhobby-overschrijdend en horen in dit blad niet thuis. In dezelfde rubriek wordt gesproken over kritische opmerkingen die gemaakt werden n.a.v. Rail 2006 en Eurospoor 2006. Het aandeel handel was te groot en het aandeel modelspoor te klein. Wij vragen ons af of de gemiddelde lezer nu begrijpt wat wordt bedoeld. Als er sprake is van kritische

opmerkingen, dan worden wij nieuwsgierig en willen we graag weten wat er allemaal gezegd is. De opmerking dat Rail 2006 het moest ontgelden zouden wij dan graag onderbouwd zien met feiten. \* In dit nummer naast de vaste rubrieken verder: Valse start van RandstadRail \* Nieuw topmaterieel voor Glacier Express \* Station Hilversum ondertunneld \* HSL in België \* Armseinen voor de modelbaan \* facelift voor de turkooizen 1300 (Electrotren) \* In "Railmemo" zijn programmeergegevens van het RTV onder "agenda" terecht gekomen \* [www.railhobby.nl](http://www.railhobby.nl)

**Autobuskroniek**, editie 7-2006 \* ISSN 1384-0436 \* Fotopagina: lesbussen \* IAA Nutzfahrzeuge 2006 \* OV Museum in Doetinchem \* Modelbusnieuws \* Mercedes Citaro voor de RET \* Bedrijfsberichten \* Busflitsen \* Lijnbuslijn \* Metrovervangende busdienst (GVB) \* [www.autobusdoc.nl](http://www.autobusdoc.nl)

**Trolleyberichten**, december 2006, nummer 156 \* Nieuwe trolleys rijden beter \* trolleys in la Chaux-de-Fonds \* Trolleybus en postvervoer \* De Brusselse trolley \* Wist u dat...? \* Arnhem actueel \* Buitenland actueel \* NTV-berichten \*

**Stibans-bulletin**, 2006 – 2 \* Redactioneel \* van de voorzitter en de penningmeester \* Nieuws uit Blerick: algemeen, NS 162, WD 31, Treinstel 252, Sik 286 \* Even voorstellen \* Den Haag, we waren erbij! \* Stibans 252: nu, toen en straks \* Deens spoorwegmuseum in Odense \* Postzegels op het spoor \* Reacties van lezers \* [www.stibans.nl](http://www.stibans.nl)

**Miljoenenlijn Expresse**, december 2006, nr. 72 \* 2007: authentieker, eenvoudiger, en... Valkenburg \* Zorgen over de toekomst \* Onverwachte cilinderschade \* Gesignaleerd \* Late verzending \* Najaarsevenementen \* Speciaal transport \* Bijzondere trouwerij \* Fotowedstrijd \* ZLSM bindende factor \* Laatste rijdag met bestemming Heerlen \* Spoortips \* Culinarius \* Pakket Werkgroep Bruin veel breder geworden \* [www.miljoenenlijn.nl](http://www.miljoenenlijn.nl)

**De Stoomtram**, december 2006, nr. 110 \* De strijd voor steun in de periode 2007 – 2010 \* Collectie \* Presentatie \* Kerstreis naar station Noordpool \* Restauratie station Medemblik \* Stoken op de stoofjes \* Uit het Stoomtram Documentatie Centrum \* [www.museumstoomtram.nl](http://www.museumstoomtram.nl)

**De Koppelstang**, 2006 nr. 4 \* Van de redactie \* Vanuit de loods \* Langs de lijn \* NVBS 75 jaar \* Wijzigingen in het materieelpark \* Een nieuwe loc: de 44 1085 \* Hoofdlijnritten \* [www.stoomtrein.org](http://www.stoomtrein.org)

**Strassenbahn Magazin**, Januari 2007, 38<sup>e</sup> jaargang, nr. 207 \* ISSN 0340-7071\*10815. € 7,90 \* Het gebruikelijke nieuws uit binnen- en buitenland alsmede uit de industrie. \* Voor het voortbestaan van Duitsland's grootste trambedrijf op termijn wordt gevreesd; dit dank zij kortzichtige politiek en de houding van de Berliner VG \* In Magdeburg werd een druk en omvangrijk tramkruispunt vernieuwd, waarvan verslag \* Tramlijnuitbreidingen in de Okerstad Braunschweig \* Ook in Zürich een belangrijke uitbreiding. Men kan nu met de tram o.a. naar vliegveld Kloten reizen \* Een uitgebreid artikel over het grote Boedapester trambedrijf. Even een tip voor de HTM: er worden definitief géén 2<sup>de</sup> hands Hannover-trams serie 6000 meer aangekocht \* Een reisverslag over de moderne tram in Porto, waarbij de oudjes ook nog even ter sprake komen \* Deel twee over de tramproducten van het Poolse bedrijf Konstal \* Als gebruikelijk de vaste rubriek over trams in modelbouw \* Bij het 100-jarig bestaan van het bedrijf Kiepe wordt uitvoerig stilgestaan \* Een artikel over de openluchtremise Luzenberg in Mannheim \* Tenslotte een verslag van de 18<sup>e</sup> bijeenkomst van Trammuseaclubs, ditmaal in Rostock. \* In de vaste rubriek Forum (lezersbijdragen) wordt uit de doeken gedaan dat bussen bepaald niet in exploitatie goedkoper zouden zijn dan trams. \* Tenslotte weer veel en fantastisch goed fotomateriaal \* [www.geramond.de](http://www.geramond.de) ThN

## B O E K E N

Bij Uitgeverij Uquilair verscheen onlangs: **NZH Blauwe Tramlijnen in kleur**. De lijnen Amsterdam – Volendam en Amsterdam – Zandvoort. Tekst en foto's: L.J.P. Albers. Bij de verschijning van dit fotoboek is het ruim vijftig jaar geleden dat de laatste elektrische tramlijn in Waterland werd opgeheven en vervangen door een autobusdienst. Bijna een jaar later zou ook de populaire tramlijn Amsterdam - Zandvoort dit lot ondergaan. Hiermede was het afgelopen met de exploitatie van elektrische smalspoorlijnen door de Noord Zuid Hollandsche Vervoer Maatschappij, waarvoor al in 1899 door de Eerste Nederlandsche Electriche Tram-Maatschappij de basis werd gelegd. Alleen in Zuid-Holland bleef de NZH nog met enkele normaalspoortramlijnen actief, maar ook hier was het vier jaar later definitief met de Blauwe Trams gebeurd.

In de afgelopen decennia is er, in velerlei vorm, veel over dit legendarische trambedrijf gepubliceerd en steeds is weer gebleken dat tramliefhebbers maar ook "anderen" een blijvende belangstelling aan de dag legden. Tot op heden is er echter geen boek verschenen met alleen kleurenfoto's van Blauwe Trams. Kleurenfotografie was een halve eeuw geleden niet iets dat veel fotografen zich konden permitteren. Toen ze dat geleidelijk aan wel konden waren de Blauwe Trams verdwenen. Slechts enkelen beseften in die dagen dat de trams van de NZH ook in kleur voor het nageslacht zouden moeten worden gefotografeerd en hadden daar een groot deel van hun zakgeld of salaris voor over. Luud Albers was een van die "enkelen". Om te voorkomen dat een driehonderdtal kleurendia's uit de periode 1955 – 1961 – afgezien van een enkele vertoning op het scherm voor de nog steeds talrijke NZH-liefhebbers – verder ongezien in een brandvrije kast blijft liggen, is besloten ze voor een ieder toegankelijk te maken in de vorm van twee fotoboeken. Het eerste daarvan, met een fotografische rit langs de smalspoortramlijn Amsterdam - Volendam en Amsterdam – Zandvoort, ligt thans voor ons.

Stuk voor stuk juweeltjes van opnamen, begeleid met een korte verhelderende tekst, onmiskenbaar van de hand van Albers. Handig zijn ook de netkaartjes. Na de opheffing van de tram werden enkele locaties opnieuw op de foto vastgelegd en naast de foto afgedrukt, waar de tram nog op staat. Liefhebbers van autobussen en personenauto's kunnen ook hun hobbyhart ophalen tijdens deze reis terug naar de jaren vijftig, die door Albers tijdens één van zijn diavoorstellingen in het Railtheater Voorburg heel treffend als "een avondje nostalgieren" werd betiteld. Het boek is 23,5 X 29,7 cm groot en bevat 144 blz. met 146 kleurenfoto's. De prijs bedraagt € 29,50. Te bestellen door overmaking van het bedrag op bankrekening 14.45.23.787 t.n.v. Uitgeverij Uquilair BV te Den Bosch onder vermelding van NZH-smalspoor. Ook verkrijgbaar bij de betere boekhandel. ISBN 907151357-2. Het is de bedoeling dat een tweede boek de normaalspoortramlijnen rondom Leiden belicht. Wij kijken er met belangstelling naar uit... !

(AdM)

**Erfgoed dat beweegt!** "Waardering van de Mobiele Collectie Nederland". Nederland is altijd een land geweest van handel en transport. Een resultaat hiervan is de indrukwekkende verzameling mobiel erfgoed. Onze 'bruine vloot' heeft wereldfaam, net als de vliegtuigen van firma's als KLM en Fokker; met het aantal klassieke auto's steken we een land als Frankrijk naar de kroon en ook onze railsector, historisch bekendstaand om zijn vooruitstrevendheid, heeft een tot de verbeelding sprekende nalatenschap. De Mobiele Collectie Nederland is een waardevol deel van ons erfgoed en komt meer en meer in de aandacht van publiek en overheid. Het Instituut Collectie Nederland en de Rijksdienst voor Archeo-

logie, Cultuurlandschap en Monumenten hebben een waardestellend kader voor het mobiel erfgoed ontworpen. Met dit kader kan de cultuurhistorische waarde van een auto, schip, vliegtuig of trein worden beschreven, nodig om aanvragen in het kader van subsidieregelingen voor mobiel erfgoed te kunnen beoordelen. Rond dit kader roept het boek een fascinerend beeld op van de veelzijdige en brede Mobiele Collectie Nederland. Erfgoed dat beweegt! laat niet alleen prachtige objecten zien, maar beschrijft ook de passie van de mensen die zich hiervoor inzetten. Dankzij hen zijn tientallen schepen, vliegtuigen, auto's, treinen en trams van de schroothoop gered (of er alsnog vanaf gehaald) en weer tot leven gebracht. Auteurs: Arjen Kok (ICN), Peter Nijhof (RACM), Max Popma, Kees Volkers en Maaïke Staffhorst. Met honderden full color illustraties. Hardcover, 168 blz., full color, geïllustreerd, ISBN 90 76092 427, Winkelprijs € 17,50. Bestellingen en informatie via [info@planplan.nl](mailto:info@planplan.nl) PlanPlan, Stokerkade 124, 1019 XB Amsterdam tel. (020) 320 8178

## R A I L - A G E N D A (BINNENLAND)

**20 en 21 januari 2007:** Nederlandse Modelspoordagen in de Evenementenhal te Rijswijk.

**27 januari 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

**10 februari 2007:** Modelspoorbeurs SPIJKSPOOR in Delta te Poortugaal, open van 10-15 uur. inlichtingen

[www.spijkspoor.nl](http://www.spijkspoor.nl)

**17 februari 2007:** 10-16 uur Modelspoorbeurs te Arnhem.

<http://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/>

**24 maart 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

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

**10 en 11 maart 2007:** modelbouwweekend in het Spoorwegmuseum Utrecht.

**21 en 22 april 2007:** stoom in Friesland. Kijk op:

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

**12 mei 2007:** 10-15 uur: Modelspoorbeurs te Houten.

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

**19 mei 2007:** Met stoomloc 01 1066 van Emmerich naar Amsterdam. Zie <http://www.eisenbahnfreunde-onwheels.de/>

**18 augustus 2007:** 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

## R A I L - A G E N D A (BUITENLAND)

~~**9, 10 en 11 februari 2007:** 30 jaar afscheid van de Reke 03. Evenement lijkt te zijn afgelast.~~

**17 februari 2007:** Kristallexpress. Smalspoorstoomlocs 99 6001 en 99 7222 trekken de Traditionszug van Nordhausen naar de Brocken. Info: IG Harzer Schmalspurbahnen, Volker Baake, Hangelgasse 9, D-38855 Silstedt, [www.ig-hsb.de](http://www.ig-hsb.de)

*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 ?**

Ruim 1600 anderen gingen u reeds voor !

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

Kijk op [www.hov-rn.nl](http://www.hov-rn.nl)