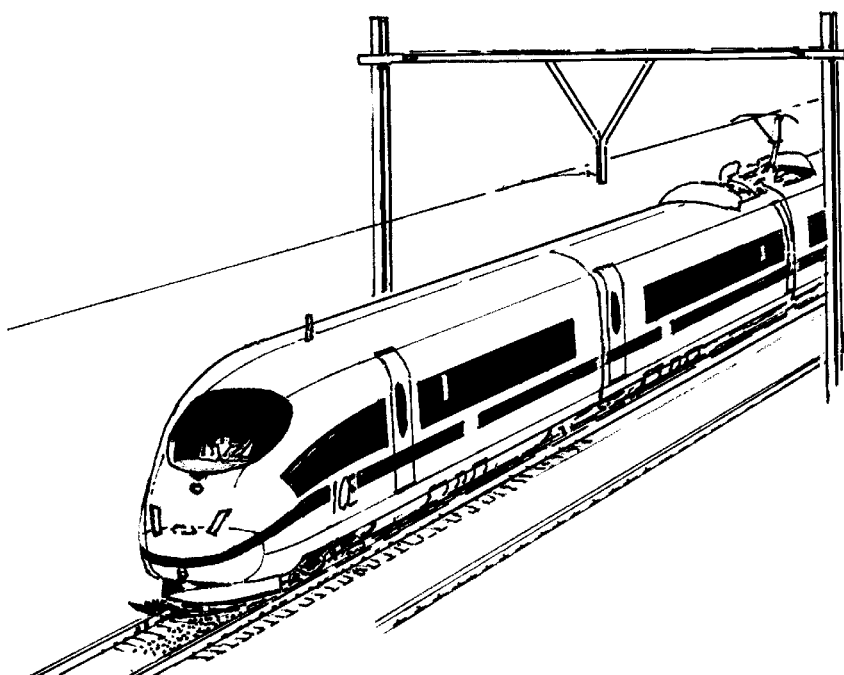
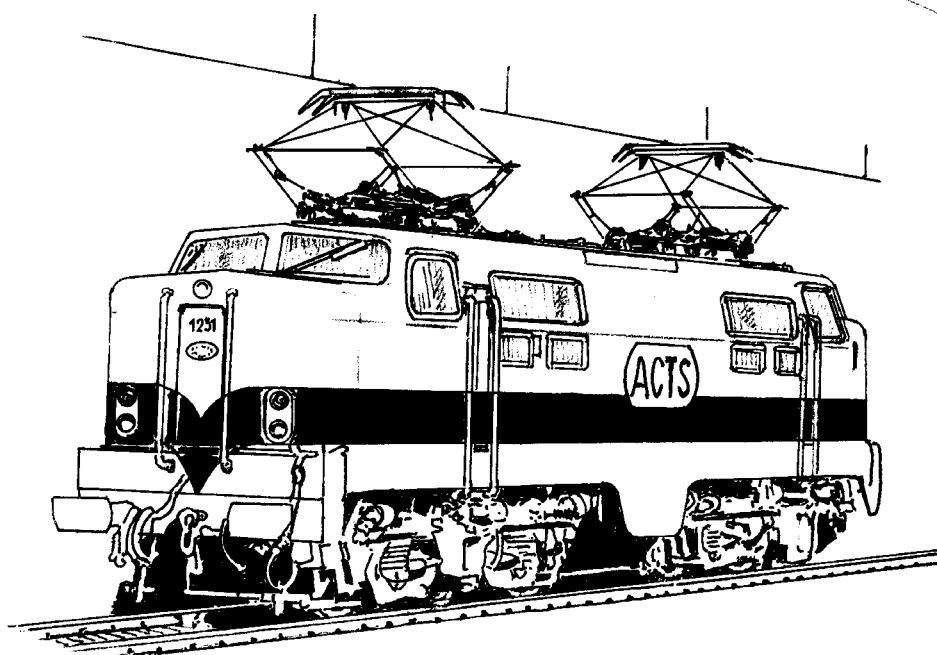
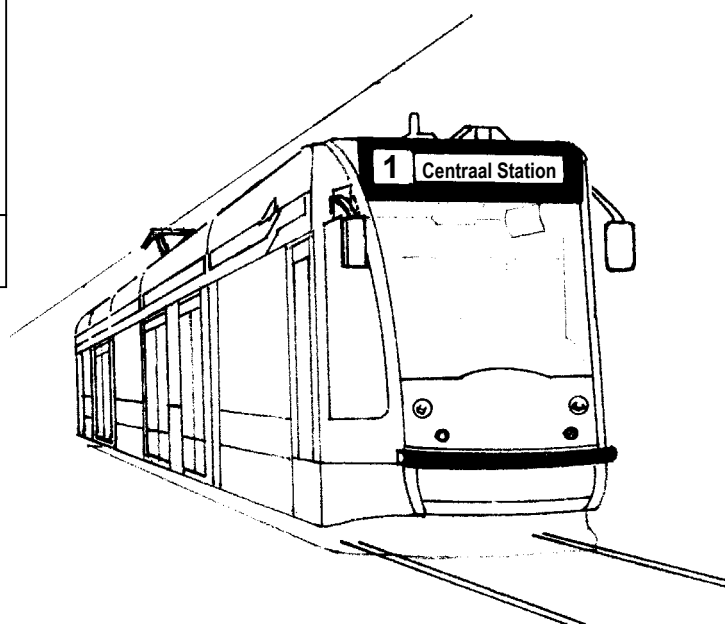


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

50^e Jaargang, nr. 578 - februari 2007



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

50^e JAARGANG, NUMMER 2 (578)
februari 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
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN EINDREDACTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

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

www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

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

Railz Miniworld opent zijn deuren

Het centrum van Rotterdam krijgt er een attractie bij. Op 31 maart a.s. opent "Railz Miniworld" op het Weena 745 (vanuit het CS linksaf, even voorbij het Groothandelsgebouw) zijn deuren voor het publiek. Het wordt de grootste overdekte modelbaan in schaal H0 (1:87) van Nederland.

De modelbaan zal in 2 fasen worden gebouwd. De eerste circa 270 m2 zal rond deze tijd, dus op tijd voor de officiële opening, gereed zijn. De volgende 175 m2 zal gereed zijn in november/december 2007.

De modelbaan wordt niet gebouwd in een specifieke periode of in een tijdslijn. Tijdperken lopen door elkaar. Er is voor gekozen om het Nederlandse landschap vanaf de zestiger jaren tot het heden weer te geven. Om de geschiedenis van het spoor aan te geven wordt doorgaans gesproken van tijdperken. De modelbaan omvat tijdperk III (1947 – 1968), IV (1968 – 1989) en V (vanaf 1989). Railz Miniworld heeft als doel om een zo uitgebreid mogelijk "treinenpark" van Nederlands materieel te laten zien op de modelbaan. Daarom wordt gereden met Nederlandse modeltreinen van alle fabrikanten die Nederlands materieel op de markt brengen. Railz Miniworld krijgt ook de grootste overdekte modelhaven van Europa.

De modelbaan is vol beweging, licht en geluid. Een aantal van deze scènes kunnen door bezoekers met drukknoppen zelf worden bestuurd. Het wordt op de modelbaan zelfs dag en nacht. In het modelbouwatelier kunt u gaan zien hoe delen van een modelbaan tot stand komen. Vanuit de commandocentrale wordt de baan bestuurd. Er wordt gebruik gemaakt van 2-rail gelijkspanningsstelsel. De gebedzige hardware is [Dinamo Digital](#) van Leon van Perlo. De software is [Koploper](#) van Paul Haagsma. Er is zelfs een kleine bioscoop waar beelden vanuit rijdende treinen en de bouw van de baan getoond zullen worden.

Om de dag compleet te maken is er een zelfbedieningsrestaurant en een winkel. Railz Miniworld zal zich ontwikkelen tot een dagattractie met landelijke bekendheid en dekking. Inmiddels zijn ruim 250 jaarabonnementen verkocht van de attractie. De website van Railz Miniworld ([kijk op http://www.railzminiworld.com/](http://www.railzminiworld.com/)) trekt gemiddeld tussen de 1500 en 2500 bezoeken (pageviews) per dag.

Railz Miniworld heeft als primaire doelgroepen gezinnen met jonge kinderen, ouders waarvan de kinderen het huis uit zijn en mensen met een interesse in modelspoor en modelbouw. Secundaire doelgroepen zijn bedrijven, scholen en verenigingen, die worden benaderd met toegesneden arrangementen.

Railz Miniworld hoopt als neveneffect te bereiken dat de modelspoorhobby in Nederland weer meer in het voetlicht wordt geplaatst en aan populariteit zal winnen, met name bij de jeugd. Modelbouw en modelspoor in het bijzonder zijn immers veelzijdige hobby's, met allerhande technische en creatieve uitdagingen. Het is leuk en leerzaam. Ook een aantal bekendere Nederlanders heeft belangstelling voor de hobby modelspoor en draagt deze een warm hart toe. Een aantal van hen steunt daarom het initiatief van Railz Miniworld en heeft om deze reden plaats genomen in onze raad van aanbeveling.

De redactie van dit blad wenst de initiatiefnemers veel succes bij de realisatie van het ambitieuze project. In dit blad zullen wij u op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Zwitserland-liefhebbers opgelet

Graag maken wij u attent op een diapresentatie, die op vrijdagavond 9 maart a.s. wordt gegeven in het Railtheater Voorburg. Adres: Herenstraat 77 naast de oude kerk. Aanvang 20.00 precies.

Smalsporig door Zwitserland deel 1

Een logisch vervolg op de normaalspoor programma's, is nog een rondreis te maken, maar dan langs zo'n 50 smalspoorbedrijven die garant staan voor zeer afwisselende beelden met dikwijls al historische opnamen van soms ietwat saaie maar vaak erg interessante maatschappijtjes, variërend van stads- en interlokale tramlijnen tot bergspoorlijnen en echte mini spoorwegbedrijven.

De stadstram van Basel bijt het spits af, waarna de reis ons via Aarau – Langenthal – Solothurn – Bern – Neuchâtel dwars door de Jura naar de zuidwest hoek van het land voert, waar langs het meer van Genève alleen al 5 meterspoorbedrijven hun beginpunt hebben, zoals bijvoorbeeld Nyon – La Cure met het bijna 70 jaar oude materieel. Ook het Rhônedal heeft zijn bekoring met o.a. Aigle waar op het stationsplein een triootje te zien is. Vanuit Visp brengt de BVZ ons naar de Matterhorn en in Brig volgt een eerste kennismaking met de Furka Oberalp Bahn, die we na de Centovalli en de Monte Generoso opnieuw ontmoeten aan de voet van de Gotthard in Andermatt. Beelden van de FO uit 1980/1981 toen voor het laatst 's-zomers via de Furkapas en Gletsch gereden werd, besluiten dit eerste deel. Uw presentator en reis Leider van dit diaprogramma is Bert van der Kruk

Randstadrail werd Rampstadrail; hoe nu verder ?

Bij alles wat er voor en tijdens de ontwikkeling van Randstadrail in positieve dan wel negatieve zin over het project geschreven is heeft niemand kunnen bedenken dat de zaak wel eens zou kunnen stuklopen op het eenvoudige feit dat de treinen niet kunnen rijden, en vrolijk het spoor verlaten. Het is niet het wezenskenmerk van de onderneming, maar wel een ronduit blamerende zaak, die moeilijk te herstellen imagoschade heeft opgeleverd. Waar we in dit land al sinds 1839 railvervoer kennen, en tal van buitenlandse voorbeelden naar behoren functioneren heeft niemand zich kunnen voorstellen dat dit zou gebeuren, en het is dan ook volkomen onbegrijpelijk hoe het zo heeft kunnen gaan. En dan deugt er van de hele zaak meteen ook helemaal niets meer. Ondanks ogenschijnlijk goed verlopen proefritten naar Loosduinen – nou ja, met 1 of 2 ontsporingen dan – mocht het traject niet opgesteld worden voor het reizigersverkeer; zo iemand er nog in wilde.

Randstadrail – de niet erg originele naamgeving heeft geleid tot de voor de hand liggende woordspeling - is een op zich juiste gedachte, die al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw regelmatig de kop opsteekt. Zoals onlangs weer eens door de OESO – in een door een Nederlander geschreven rapport – is vastgesteld heeft Nederland een dun spoorwegnet, zeker in vergelijking met onze zuider- en oosterburen. Door dit net voortdurend op te krikken – van twee naar vier en van vier naar zes sporen – ontstaat een moeilijk beheersbare spaghetti, die permanent overbelast is en waarop geen ordelijke dienst meer valt uit te oefenen, maar komt het niet tot de zo noodzakelijk aanleg van nieuwe verbindingen. En waar die komen dienen zij vooral het door onze NS zo gekoesterde lange afstandsverkeer, terwijl de grote mobiliteitsproblemen ontstaan door de dagelijkse vervoersstromen in gebieden gelegen binnen 20 tot 30 kilometer afstand van de kern van onze grote steden. Daar is dus typisch behoefte aan een dicht net voor S-baan-, metro- en tramverkeer, maar de voortgang die lokale autoriteiten – veelal voor de voeten gelopen door het landelijk gezag – maken is gering.

Randstadrail bedoelde in deze situatie een uitweg te bieden door in te zetten op "light rail", die in alle vezels van onze agglomeraties kan doordringen, maar door financieel en bestuurlijk geharrewar verliep/verloopt de planvorming uiterst traag, en komen de vereiste middelen maar moeilijk ter beschikking, vooral omdat gemeenten en regio's bij ons volledig afhankelijk zijn van het rijk. En onder die omstandigheden is het toch onverstandig om als eerste fase een verbinding aan te pakken die eerst sinds de late jaren zeventig bestaat en een grote vervoerscapaciteit biedt, die door de omschakeling op tram beduidend is afgenomen, ja nu zelfs tot nul is gereduceerd. Na de talloze excursies die busladingen vol deskundigen naar het nauwelijks met onze omstandigheden te vergelijken zuidoostelijke voorbeeld hebben gemaakt, was de behoefte om Karlsruhe te spelen kennelijk zo groot geworden dat men, met voorbijgaan aan de behoeften die elders in de zuidvleugel van de randstad liggen, zo snel mogelijk op een bestaande lijn wilde gaan rijden. Was dit planologisch al niet zo'n verstandige beslissing, de grote haast waarmee dan kennelijk de nodige aanpassingen moesten worden voltrokken lijkt de zaak de das te hebben omgedaan.

Van dit alles word ik niet vrolijk. Het vervoerbedrijf van de stad voor welke ik enkele decennia heb mogen werken heeft met de beste bedoelingen in het project geparticipeerd, en het was juist een voertuig van dit bedrijf dat voortdurend getoond wordt als weer eens het relaas van de vele ontsporingen

moet worden gedaan. Gelukkig is er vanuit Rotterdam nog een stukje in bedrijf, en heeft ROVER zelfs voorgesteld dat de RET de zaak verder maar moet gaan trekken, voor het publiek en de pers is de hele onderneming – eigenlijk al vanaf de eerste dag – een mislukking, en dat is fruikend voor het verder in de betrokken regio te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. De neiging om nieuwe ontwikkelingen financieel en planologisch te ondersteunen zal niet groot meer zijn en dat brengt de oplossing voor ons verkeersinfarct niet echt dichterbij. Deze omstandigheden geven aanleiding tot bezinning op de vraag hoe het nu verder moet, want de boel stopzetten kan natuurlijk niet – en dat zal ook niet gebeuren – maar er zal veel vertrouwen herwonnen moeten worden. En hoewel een onderzoek naar de oorzaak van de ongelukkige gang van zaken zeker moet plaatsvinden, kan ook gezegd worden dat gedane zaken geen keer nemen, en dat de blik naar voren moet worden gericht.

Voor de korte termijn zit er niet anders op dan het thans onderhanden werk af te maken. Dus een re-engineering zoals door Maurits van den Toorn beschreven in op de Rails van februari 2007, en het voltooiën van de aansluiting op de Rotterdamse metro. Dan zou eind 2008 de boel volledig in bedrijf kunnen zijn. Door een zorgvuldige begeleiding met goede publiciteit en substantiële lokkertjes zal het vertrouwen van de reiziger herwonnen moeten worden. Dat kost geld en veel inzet, maar met het oog op de verdere toekomst is het strikt noodzakelijk. Vervolgens moet duidelijk zijn dat Randstadrail niet af is. De verbinding uit Rotterdam kan niet op de huidige manier eindigen op Den Haag CS; een – ondergrondse – doortrekking naar Scheveningen, mogelijk met aftakking richting Congresgebouw / Gemeentemuseum lijkt onvermijdelijk. Ook het tramachtig net dient gecompleteerd te worden. Allereerst moet er een tweede halte komen in Leidschenveen en verder kan HTM lijn 2 op Randstadrailniveau gebracht worden. In Leidschendam Noord is dan een uitbreiding nodig richting Voorschoten (-Leiden ?) en in Loosduinen een richting Monster. Vanaf lijn 4 kan een verbinding komen via de reeds aanwezige sporen in de Dedemsvaartweg en de nieuwe verbinding naar Wateringseveld (lijn 16); vandaar via lijn 17 en afbuigen richting Delft-Zuid, en in de berm van de A4 naar Schiedam Noord. Aldus komt binnen de zuidvleugel van de randstad een groot aantal – overstaploze -verbindingen tot stand waardoor reizigers niet langer voor een deel het overbelaste NS-net dienen te gebruiken. In Rotterdam – daar heet het TramPlus – ligt uitbreiding naar Ridderkerk - Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht voor de hand, en wie weet ooit naar Dordrecht.

Dit alles ingebed in een deugdelijk en samenhangend verkeersbeleid, met sturing tenminste op zuidvleugelniveau. Je gelooft je oren niet als je hoort dat het op korte termijn invoeren van rekeningrijden in het nieuwe regeerakkoord staat, maar het lijkt nu toch echt menens; en het is nodig ook. Er zal ook een regionaal parkeerbeleid moeten komen met uniforme en sturende tarieven, en het dynamisch verkeersmanagement zal op grote schaal moeten worden ingevoerd. Het kost allemaal een paar centen, maar met enkele miljarden kan er een hoop gedaan worden, mits op basis van een consistente en doordachte planning. En op investeringen in wegenbouw, die toch nooit tot het einde van de files zullen leiden, kan beduidend bespaard worden. Zo kan Randstadrail nog tot iets moois uitgroeien.

Bij dit alles heb ik nog geen aandacht geschonken aan het snelbusplan van de gemeente Schiedam, waarvan ik pas kort in algemene lijnen op de hoogte ben. Daar kom ik dus nog op terug.

(herman)

A M S T E R D A M

Storm over Amsterdam

Donderdag 18 januari 2007 gaat de historie in als een dag met zeer zware storm waarbij een groot deel van het verkeer in Nederland stil kwam te liggen en vele OV-gebruikers strandden. Ook het openbaar vervoer in Amsterdam ontkwam niet aan de gevolgen van de storm. In de loop van de middag vielen er op veel plaatsen bomen om en hierbij kwam er ook een aantal op de bovenleiding terecht, waardoor deze brak en het tramverkeer ontregeld werd. Zelfs op de metrobaan (lijn 50 en 54) kwam een boom terecht zodat ook hier inkortingen van kracht waren. In de loop van de middag werd de storm steeds heviger en een fiks aantal trajecten kon door de trams niet meer bereiden worden. Door het GVB werd nog wel doorgereden waarbij echter op de meeste lijnen de routes moesten worden aangepast en er zeer onregelmatig werd gereden. Hieronder een aantal voorvallen, waarbij het slechts gaat om enkele voorbeelden:

Om 12.35 uur kwam in de De Laressestraat bij de Banstraat een boom naar beneden waarbij spandraden afbraken. Herstel hiervan duurde tot 14.00 uur en om 14.15 uur kon het tramverkeer weer worden hervat. Bij de omgevallen boom kwamen 2151 (bd), 839 (16-5), 919 (5-17) en een bus van lijn 170 en 172 vast te staan.

Om 13.30 uur kwam in de Van Baerlestraat 825 (16-9) met pantograafproblemen vast te staan. De wagen werd om 14.05 uur door Unimog 1070 via lijn 24 naar de remise Havenstraat gesleept. Richting Oost stonden 904 (5-13), 2096 (3-5) en 2080 (3-7) vast. Ook in de Gabriël Metsstraat stonden nog diverse wagens van lijn 16 en 24 richting VU vast.

Rond 14.00 uur sneuvelde ook op de Overtoom bij de J.P. Heijestraat een boom die op de bovenleiding terecht kwam. De 1-2 en 1-4 die richting Overtoomse Sluis stonden gingen onder begeleiding achteruit terug naar de 1^e Const. Huijgensstraat, evenals gelede Connexionbus 7825. Stadinwaarts stonden 2005 (1-10), 792 (3-5) en 2100 (12-8) vast. Deze wagens werden na 14.30 uur door Unimog 1070 teruggesleept naar de Overtoomse Sluis.

Op veel trajecten kon deze middag niet worden gereden en tramlijnen konden op de meest vreemde plaatsen worden aangetroffen. Zo was lijn 12 ingekort tot het Bos en Lommerplein waar werd gedriehoek en kon van 15.00 tot 20.00 uur de NZVBW tussen M&A-straat en Martelaarsgracht niet worden gebruikt omdat ook daar de bovenleiding was sneuvelde door een omgevallen boom. De NZVBW-lijnen reden om via Paleisstraat/M&A-straat-Dam-Damrak-CS Oostzijde.

Ook de metro ondervond problemen door de storm. Zo was korte tijd het metroverkeer stilgelegd in verband met losse glasplaten in het Amstelstation (rond 13.00 uur) en in de middag was er tussen Holendrecht en Reigersbos een boom op de metrobaan gevallen en werden de lijnen 50 en 54 tot 16.00 uur ingekort tot Bullewijk. Voorts moesten de diensten van lijn 50 op het hoge viaduct tussen Van der Madeweg en Overamstel stapvoets (plm. 10 km/u) rijden omdat de stellingen gevaarlijk schommelden op dit windvangende viaduct. Ook bij de metro was sprake van een zeer onregelmatige dienstuitvoering.

Bovenstaande is slechts een kleine bloemlezing uit de vele voorvallen die op deze middag het openbaar vervoer teisterden.

Toch bleef men zoveel mogelijk doorrijden, waarvoor hulde.

Goederentram op proef

Op 5 maart gaan de 783 en de 801 (en niet 901) op proef rijden als Cargotram. De bedoeling is dat er een week zonder goederen en een week met goederen wordt gereden. Daarvoor zijn de beide trams elk voorzien van drie containers. Er wordt van maandag tot en met zaterdag gereden via de volgende route: De Aker (laad- en losplaats) – Surinameplein – Amstelveensweg – Stadionplein – Beethovenstraat – Ceintuurbaan – Van Woustraat – Weesperplein – Roetersstraat – Plantage Parklaan (laad- en losplaats). Terug via de zelfde route, zij het dat het Frederiksplein ook een laad- en losplaats.

Materieel tram

Combino's

Bij Siemens staan thans voor renovatie:

2019, 2030, 2033, 2035, 2039, 2042, 2043, 2046, 2054, 2078, 2089, 2095, 2097, 2116, 2201, 2203.

Gerenvoerd zijn: 2001-2014, 2016-2018, 2020, 2022-2024, 2026-2029, 2031, 2032, 2034, 2036-2038, 2041, 2044, 2047, 2051, 2057, 2073, 2091, 2108, 2131-2134, 2138-2147, 2202, 2204. Conform afgeleverd 2148-2151.

Momenteel wordt op de Combino's de eindpuntaanduiding van lijn 13 weer gewijzigd van "Lambertus Zijlplein" in "Geuzenveld".

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

Ingezonden brief

Hierbij nog een aanvulling op de brief van de heer Nico Smit op blz. 5 in het januarinumnummer van hov-rn. Inzender heeft volkomen gelijk, maar er vallen over de serieuze mogelijkheid van gemeenschappelijk rijden van NS-treinstellen en metro-materieel in de metrotunnel op het baanvak Centraal Station Station - Amstelstation nog meer interessante zaken te vertellen. Het gaat niet alleen om de taps verlopende tunnelmond (voor zover ik me kan herinneren betreft het alleen de oostelijke vleugel), maar ook om de hoogte van het tunnelplafond ten opzichte van bovenkant stroomafnemer. Omdat er destijds met een mogelijke sporenintegratie rekening gehouden diende te worden moest er voldoende ruimte worden ontworpen om later een 1500 V. bovenleiding aan te brengen: niet slechts de bevestigings-middelen maar ook de afstand van spanningvoerende delen ten opzichte van aarde. Door deze maatregelen is de hoogte van de metrotunnel dus groter gedimensioneerd dan elders het geval is: vergelijk eens de vrije ruimte boven een treinstel in een Rotterdamse metrotunnel met die in de Amsterdamse metrobus ! Over de gehele lengte van de tunnel gerekend is dus sprake van een aanzienlijke investering, die tot nu toe echter niets heeft opgeleverd. Maar het zou dus alsnog mogelijk zijn.

Zeer weinigen zijn er van op de hoogte, dat ook in de gelijkrichterstations van de metro destijds behoorlijk extra werd geïnvesteerd om die integratie niet bij voorbaat uit te sluiten. Als gevolg van een besluit van het toenmalige Amsterdams Gemeentebestuur, [waarbij juist de mogelijkheid opengehouden moest worden om de metro in zijn geheel aan de NS over te dragen], zijn de stationaire elektrische installaties in de metro-voedingspunten op die mogelijke omschakeling van 750 V derde-railspanning naar 1500 V bovenleidingspanning uitgelegd. Ook die voorinvestering is tot op heden nutteloos gebleken.

Voor belangstellenden verwijs ik naar het artikel: "De stationaire elektrische installaties van de Amsterdamse metro", in Polytechnisch Tijdschrift, (elektrotechniek, elektronica), jrg. 33, nr 11, van nov. 1978.

Voorts meen ik me te kunnen herinneren, dat destijds die 3 meter brede Amsterdamse metrotreinstellen over de rails vanuit Salzgitter naar de Venserpolder werden aangevoerd. Hoezo dan nu alarm slaan ?

Het bovenstaande geeft wel aardig inzicht op de deskundigheid van de leden van de ARS en haar woordvoerder Wim Wessels. Mijns inziens zit het probleem meer in het toe te passen blokstelsel, resp. baanbeveiligingssysteem, waarop beide materieelsoorten moeten reageren, dan in de breedte van de rijtuigbak. Als in de 70-er jaren al werd geanticiepeerd op gemeenschappelijke baanvakbezetting, zou het dan met het nieuwe 3 meter brede materieel ineens niet meer kunnen? Is de ARS niet een beetje laat wakker geworden, nu de Noord-Zuid metrolijn al in aanleg is?

ir. A. van Ooij e.i.

ROTTERDAM

Infrastructuur en exploitatie

De stadsregio heeft besloten een aantal trajecten versneld geschikt te maken voor Citadis-trams. Naast het al bekende traject op de Nieuwe Binnenweg zullen ook de sporen worden aangepast op de Goudsesingel, een deel van het Hofplein, het zuidelijk deel van de Burg. Oudlaan en het traject via het Centraal Station N.Z., dus vooral die routes die als eventuele omlegging voor de TramPlus-lijnen kunnen dienen. De kosten komen voor rekening van de Stadsregio. Overigens zijn de aangekondigde werkzaamheden t.b.v. het uit elkaar leggen van de sporen op het oostelijk deel van de Nieuwe Binnenweg, welke vanaf 15 januari zouden starten, tot nader order uitgesteld; winkeliers klaagden dat de Nieuwe Binnenweg binnen korte tijd alweer opengebroken moest worden. Er wordt nu naar een oplossing gezocht. De omlegging van lijn 4 in één richting ging dus vooralsnog ook niet door.

De verlegging tijdens de weekends 20/21 en 27/28 januari van de lijnen 20 en 25 naar de Kleiweg, voor overstap op de vervangende bus, hielden verband met spoorvernieuwing op de Wilgenplaslaan / Melanchthonweg; de aanleg van een passeerspoor bij de Larikslaan en een keermogelijkheid bij de Melanchthonweg werden nog niet ter hand genomen. Op de lijnen 20 en 25 reden tijdens deze weekends uitsluitend 700' en een enkele 800; zij keerden daarbij als regel niet via de eindpuntlus van lijn 8 maar via het terrein van de Centrale Werkplaats.

Dus het hek van het RET-terrein stond open. Maar pas op, foto's maken is verboden, althans volgens een mevrouw in RET-uniform die krijsend uit de portiersloge kwam, zo schreef één van onze lezers: Sinds medio jaren '80 in de DDR en Joegoslavië heb ik niet meer zulke tafereelen meegemaakt. Ze heeft zelfs de politie gebeld, die braaf kwam en mijn gegevens noteerde en aangaf dat de RET het volste recht heeft het fotograferen te verbieden "zeker in deze tijden vol terroristische dreiging". Ze hebben me beloofd de wettelijke grondslag uit te zoeken en me daarover te informeren. Als ik daarover nog wat hoor, laat ik uw lezers weten....

De voorzitter van de Centrumraad, dhr. Struijlaard, wil de Coolsingel aantrekkelijker maken voor voetgangers; hij wil dat de trams dan grotendeels van de Coolsingel verdwijnen en via alternatieve routes gaan rijden. Met name het deel vanaf de Van Oldenbarneveltstraat tot het Hofplein zou dan tramvrij moeten worden waardoor een „flaneerboulevard” zou ontstaan. Ook zou het autoverkeer moeten worden beperkt door nog maar één rijstrook in elke richting te handhaven. Als andere mogelijkheid opperde hij een deel van de Coolsingel open te graven waardoor dan een soort „attractieve gracht” zou ontstaan waarin bootjes kunnen dobberen. Hij probeert het stadsbestuur warm te maken voor zijn plannen. De RET reageerde tot dusver terughoudend: het tramnet zou dan nogal ingrijpend moeten wijzigen. De meeste reacties op dit plan op de internetsite van het AD

en in ingezonden stukken waren afwijzend: vooral winkeliers vrezen omzetvermindering; als voorbeeld wordt de Nieuwe Binnenweg genoemd waar door de opheffing van lijn 4 destijds een aanzienlijke omzetsdaling plaatsvond. Het ontwerp bureau Moens & van Oosten heeft een andere toekomstvisie voor de Coolsingel: de tram blijft rijden, maar dan in een betonnen bak waarin c.a. 4 cm. water komt te staan, zodat het lijkt of er, net als in vroeger tijden, een soort singel ontstaat. Wel moet nog een oplossing worden gevonden voor overstekende voetgangers!

De stadsregio wil nog een aantal tramtrajecten opwaarderen tot TramPlus-niveau; het gaat om het gedeelte tussen het Vasteland en het Eendrachtsplein, waar dan de halte Kortenaerstraat komt te vervallen; de halte in de Scheepstimmermanslaan wordt ter compensatie verplaatst naar het Vasteland. De haltes Museumpark en Eendrachtsplein worden op TramPlus-kwaliteit gebracht; en het gedeelte tussen het Hofplein en het viaduct over de A 20. Hier worden alle haltes opgewaarderd tot TramPlus-niveau; de halte Vlaggemanstraat valt, als compensatie wordt de halte Abraham Kuyperlaan opgeschoven naar de Bergselaan. Ook worden twee oversteekplaatsen voor langzaam verkeer verbeterd.

Commentaar

De directeur van de Rotterdamse Elektrische Tram heeft gesproken. Waarom niet een innige samenwerking tussen de openbaar-voersystemen van Rotterdam, den Haag, Amsterdam en Utrecht? En hij heeft gelijk, want de voordelen stijgen ver boven eventuele nadelen uit. Zoveel zelfs dat het zinloos is deze hier op te sommen. Maar.... nu de praktijk. Wij hoeven alleen maar te kijken naar het ambitieuze plan dat met veel tamtam werd opgezet en "gerealiseerd" rond het RandstadRail-gebeuren. Een sof van de eerste orde welke bijna dagelijks in alle media breed wordt uitgemeten. De diepe oorzaak? Kennelijk de vele en bureaucratisch opererende bestuurslagen, die van dit ambitieus project een kostbare semi-mislukking dreigen te maken. En de ov-gebruikers definitief terug in de constant aanzwellende files jagen.

Kijk eens dan naar die "domme" zuiderburen. Het hele ov in stad en platteland ligt in Vlaanderen dat 5 provincies omvat in één hand. Met één tariefsysteem en met een aantrekkelijke frequentie. Cijfers? In 7 jaar tijd steeg het aantal reizigers met ruim 100% in de periode 1999 - 2005! Stedelijke tram-systemen worden uitgebreid, nieuwe tram-treinlijnen komen in Limburg enz., efficiency verhoogd zoals bijv. een overbrengen van trammaterieel naar andere plaatsen bij wisselende seizoenstransportbehoeften.

Voorstel? Stel naar goed Nederlands gebruik een commissie samen die afreist naar het land van die slimme Belgen. Wij zijn benieuwd.

(Theo Neutelings)

Trammaterieel

Door de nog steeds hoge defectstand van de Citadis-trams rijden op alle TramPlus-lijnen nog veelvuldig 700' en soms zelfs wel eens een 800. Op zaterdag wordt op lijn 2 veelal met 2000' en gereden i.v.m. de marktdrukke; 700' en en 800' en kunnen het vervoer met de huidige 15 min. frequentie nauwelijks aan.

Nieuws per datum

Op 10 januari had mr. 802 van lijn 7 een aanrijding met een bestelauto op de Vlietlaan. Van 8.15 tot 10.45 reed lijn 7 richting Burg. Oudlaan via de Oostzeedijk. 802 liep flinke schade op.

Op 11 januari had een mr. van lijn 20 een aanrijding op de Melanchthonweg bij de Fröbenstraat: van 8.10 -10.50 lijnen 20/25 tot C.S; passagiers werden verwezen naar Hofplein(Randstadrail).

16 januari: Op de Coolsingel reed 's-ochtends 4-asser 2101.

16 januari: 16:45 - 17:45 Defekte tram in Schiedam Hof van Spaland. Aan de Rotterdam-zijde keerden lijn 21 / 23 bij de driehoek Beatrixlaan. Aan de andere zijde bleven uiteindelijk 2x 702 over. Na ongeveer een half uur overleg, ging emr. 702 vanaf het Hof van Spaland achteruit rijdend naar de Woudhoek. Vandaar over hetzelfde spoor weer vooruit rijdend en via de verbindingsboog naar Vlaardingen-Holy. Info over de stremming kwam pas om 17:30 op de aanwijzers. Geen vervangend vervoer !

Op 19 januari had om 10.20 lijn 2 een aanrijding op de Wolphaertsbocht bij de Den Hertigstraat ; geruime tijd reed lijn 2 tot Maashaven.

Op 27 januari om 17.40 had mr. 2048 van lijn 23 een zware aanrijding met een bestelauto op de 2^e Middellandstraat / Heemraadssingel. Tot 18.45 werden de lijnen 21 en 23 omgelegd via de Claes de Vrieselaan / Mathenesserlaan. Mr. 2048 raakte flink beschadigd.

Stormperikelen van donderdag 18 januari 2007

De zware storm zorgde ook bij de RET voor grote problemen. Een kort chronologisch overzicht:

10.45 – 11.00: Lijn 7 kon niet naar het Willemsplein. Er was een flink stuk plastic in de bovenleiding gewaaid. Lijn 7 moest naar het Drooglever Fortuynplein.

11.00: Bij station Rodenrijs spoor 1 waaide een stuk plastic in de bovenleiding: Randstadrail reed geruime tijd maar met één metrotrein via enkelspoor Hofplein-Nootdorp v.v.. Na 12.00 weer met grote vertraging over beide sporen.

Om 11.05 verspeelde mr. 2041 de stroomafnemer op het viaduct naar Schiebroek en raakte ook de bovenleiding beschadigd. Lijn 20 week uit naar de Kleiweg (alleen de 700-serie) en lijn 25 reed tot C.S. en keerde via Weena terug naar Carnisselande. Ook de Citadissen van lijn 20 deden dit. Dit is later omgedraaid (25 naar Kleiweg), want trams naar Schiebroek was de verdere dag niet mogelijk. In Schiebroek pendelde een tram vanaf Melanchtonweg. Reizigers moesten met Randstadrail van Hofplein naar Melanchtonweg.

Van 11.10 tot 12.20 reed de Metro tussen Alexander en Binnenhof via één spoor (2) omdat een boom over het andere spoor was gevallen. Tussen Maashaven en Rijnhaven moest met beperkte snelheid worden gereden in verband met de storm, die soms snelheden behaalde van 100 tot 130 km per uur! Bovendien gladde sporen bij Rijnhaven.

Rond 11.10 waaiden diverse mensen tegen de tram (zonder noemenswaardig letsel overigens), o.a. bij Hof van Spaland in Schiedam een dame onder de 2018 waardoor de lijnen 21 en 23 geruime tijd werden ingekort tot de Prinses Beatrixlaan.

Rond 11.25 werd de Erasmusbrug de rest van de dag voor alle verkeer, ook voetgangers, gesloten: de wagens van 20, 23 en 25 die in Zuid waren keerden bij het Wilhelminaplein; trams aan de stadzijde vanaf Leuvehaven naar het Drooglever Fortuynplein. Even later reed lijn 25 vanaf het Willemsplein naar C.S.

11.50 – 11.58: Lijn 21 Pr. Beatrixlaan – Marconiplein. Lijn 23 Stadserf - Marconiplein. Om 11.58 was de 2018 weer vrijgekomen: 21 en 23 weer naar resp. Woudhoek en Holy, even later ook weer stadinwaarts.

Rond 13.00 mocht lijn 25 het viaduct over de A 15 niet meer passeren: mr. 2017 pendelde over één spoor tussen Carnisselande en het viaduct; mr. 2040 deed hetzelfde tussen het viaduct en Breeplein. Bij halte Breeplein was het oppassen geblagen, want het dak van de abri was losgeraakt. Aan de stadzijde reed lijn 25 tussen C.S. en Willemsplein.

Rond dit tijdstip ook problemen in de Berge Dorpsstraat: tot 14.45 reed lijn 4 tot rem. Hillegersberg.

Vanaf 13.40 werd het toegestaan de fiets mee te nemen in de Metro tussen Wilhelminaplein en Leuvehaven.

14.30: De Van Brienoordbrug richting Zuid werd voor de verdere dag afgesloten. Er lag een Italiaanse vrachtauto op z'n kant. In het gehele land waren nogal wat vrachtauto's omgewaaid. Lijn 47 richting Zuidplein reed, komend van Kralingse Zoom, via Maasbruggen. Ook tal van andere buslijnen waren op diverse plaatsen omgelegd.

Om c.a. 15.10 werden het Stationsplein en het Weena afgesloten i.v.m. rondvliegend bouw materiaal: er werd o.a. omgedreden via de Van Oldenbarneveltstraat. Dit duurde tot ca. 18.55.

Rond 15.45: de lijnen 21 en 23 vanuit Schiedam opnieuw enige uren ingekort tot Stadserf, andere zijde tot aan het Marconiplein. Lijn 23 op Zuid reed nog steeds sedert 11.25 uur Beverwaard – Wilhelminaplein. Lijn 2 reed, behoudens enige vertraging, probleemloos.

15.50: nadat het Kruisplein reeds vanaf 15.10 uur voor trams was afgesloten, werd dit nu ook voor busverkeer gesloten.

Vanaf 16.45 tot einde dienst: In Schiedam treinstation vloegen zes meter lange plexiglas platen van het dak. Treinen mochten er niet stoppen. Een kwartier later reed er in het gehele land geen trein meer. Op allerlei plaatsen lagen er bomen op de baan en was het inmiddels donker. De oost-westmetro werd vanuit oost ingekort tot Marconiplein. Vanuit west tot de Parkweg. Bij NS strandden duizenden reizigers. In Rotterdam moest voor 250 mensen noodopvang geregeld worden. In Amsterdam en Utrecht heel wat meer. Landelijk waren het er zo'n 5000.

Ca. 16.50 stond mr. 702 van lijn 20 stroomloos in de boog 2^e Rosestraat – Laan op Zuid midden op het kruispunt. Lijn 20 tot Maashaven of Charlois; 23 alleen Beverwaard- Stadion Feijenoord. Pas om 18.05 kon één bus geregeld worden die pendelde tussen stadion en Wilhelminaplein. Hieruit blijkt dat alleen de lijnen 2, 7 en 8 nog redelijk normaal reden, behoudens de omleiding t.g.v. de situatie bij het Weena e.o. 18.00 tot einde dienst: Chauffeurs buslijn 47 reden richting noord ook niet meer via de Van Brienoordbrug. Chauffeurs van Arriva en Connexxion meden eveneens de Van Brienoordbrug.

18.25: de lijnen 21 en 23 niet verder dan Stadserf. Bij station Nieuwland had een tram gemeld stroomloos te staan. Hoe lang dit duurde is niet bekend.

Van ca. 18.40- 20.05 reed de Erasmuslijn over enkelspoor tussen Zuidplein en Slinge door een gevaarlijk overhangende boom bij de Slinge.

19.30: de combi met CBA's werd naar de Koemarkt gedirigeerd. Daar was een dame in een bus gestapt die niet wenste te betalen, want de bus was te laat !

22.00: er reed vanaf Rotterdam CS zowaar één trein (de eerste in Nederland) naar Gouda, maar ook niet verder. Dit was niet mogelijk.

22.28 reed er één trein vanaf Rotterdam CS naar Dordrecht, even later ook één naar Den Haag. Dit waren de enige drie treinen in 1 uur tijd. Wel kwam er om kwart voor elf nog een trein aan uit Den Haag.

Dit was een bloemlezing van een bijzondere hectische dag, waarvoor al zeer tijdig een weeralarm werd afgegeven en geadviseerd werd vooral niet de weg op te gaan als het niet strikt nodig was. Zeven mensen vonden niettemin de dood, meest door omvallende bomen. De storm was de zwaarste sinds zondag 27 oktober 2002. Alle trams werden toen om 19.15 naar binnen gereden.

Het bovenstaande is vrijwel geheel uit RET-mobilfoonverkeer via de scanner opgevangen en hoewel de lijst best lang is, pretendeert deze niet volledig te zijn.

(Met dank aan Theo Barten en Keimpe Hazewindus)

DEN HAAG

Verlenging tramlijn 16

In de vinex nieuwbouwwijk Wateringse Veld werd in januari keihard gewerkt aan het traject naar de nieuwe keerlus in Esselanden. Medio mei zal deze keerlus in gebruik worden genomen door tramlijn 17. Tramlijn 17 gaat vanaf dat tijdstip zijn huidige eindpunt op de Laan van Wateringse Veld verlaten en zal vanuit de richting Rijswijk bij het Parijsplein recht door rijden. De route van tramlijn 17 wordt door deze verlegging ongeveer 100 meter langer. In januari werden de sporen langs de Middenweg gelegd en voorzien van ballast. Een week later stonden de eerste bovenleidingmasten al op hun plaats. Eind januari werden in de keerlus de twee wissels gelegd en begin februari was het deel van de keerlus grenzend aan de Dorpskade al bijna klaar. De keerlus wordt ruim opgezet en krijgt ter hoogte van het bedrijventerrein twee opstelsporen. Eentje voor lijn 16 en eentje voor lijn 17. De keerlus ligt in de gemeente Westland en ligt ingeklemd tussen de nieuwbouwwijk Esselanden en het bedrijventerrein Zwethove. Begin februari werd ook op het Parijsplein een begin gemaakt met de bouw van het tramknooppunt dat op deze plek gerealiseerd zal worden. In de toekomst kan de tram vanuit alle richtingen alle kanten op. Op vrijdag 9 februari arriveerde het eerste wissel. Vanaf het moment dat tramlijn 17 zal doorrijden naar Esselanden gaat het huidige traject van tramlijn 17 over de Laan van Wateringse Veld op de schop. De krappe keerboog aan het huidige eindpunt vervalt en de sporen worden vanaf deze plek doorgetrokken in de richting van tramlijn 9. Op maandag 5 februari begonnen de werkzaamheden aan het kruispunt Melis Stokelaan-Dedemsvaartweg. Er worden tramsporen aangebracht voor het doortrekken van tramlijn 16 en het kruispunt wordt opnieuw ingericht. De eerste week vonden er alleen voorbereidende werkzaamheden plaats. Vanaf 13 februari zal het kruispunt ongeveer acht weken gedeeltelijk afgesloten voor het verkeer. De werkzaamheden op deze lokatie zullen op vrijdag 13 april klaar zijn. Op internet zijn de werkzaamheden te volgen via <http://www.digitaletram.nl/actueel/thema01.htm>

Werkzaamheden Ternoet

Op 12 februari startten de werkzaamheden bij Ternoet ten behoeve van RandstadRail. Deze werkzaamheden die ongeveer 6 weken duren, hebben gevolgen voor tram 2 en 6. Beide lijnen krijgen in het Haagse centrum een gewijzigde route en worden opgeknipt tussen station Den Haag Centraal en Laan van N.O.I. / Stuyvesantplein. Op dit traject rijden pendelbussen.

Weersperikelen

Tijdens de zware storm van 11 januari 2007 ondervond het tramverkeer veel hinder van afgewaaid takken en omgevallen bomen. Als eerste kreeg tramlijn 17 en later ook spitslijn 10 te maken met stremmingen vanwege een tak op de bovenleiding aan het Statenkwartier. Door deze stremming moesten deze lijnen driehoeken op de Frederik Hendriklaan. Later in de middag raakte tramlijn 9 gestremd op de Nieuwe Parklaan. Tussen de Bosbrug en Scheveningen Kurhaus reed tramlijn 9 in beide richtingen om via de Vijverberg en het traject van tramlijn 1. Op het tramloze gedeelte werden pendelbussen ingezet. Op de van Boetzelaerlaan raakt tramlijn 11 enige tijd gestremd omdat een boom op een woonhuis was gevallen. Vanwege de veiligheid mocht tramlijn 11 dit punt niet passeren. Precies een week later, op 18 januari, raast er wederom een storm langs de Nederlandse kust, welke ook weer voor de nodige overlast zorgde. Tramlijn 16 reed enige tijd om naar de Plaspoelpolder vanwege een omgevallen boom op de Gouverneurlaan. Later in de

middag kwam er op de Hofzichtlaan in Leidschendam een boom op bus 915 van lijn 24 terecht. Aangezien ook de bovenleiding beschadigd raakte moest tramlijn 6 enige tijd via tramlijn 2 rijden.

Op woensdag 7 februari werd een weeralarm afgekondigd voor 8 februari. Er werd zware sneeuwval voorspeld. Op 8 februari viel er inderdaad wat sneeuw, maar grote hoeveelheden bleven uit. De HTM ondervond daardoor nauwelijks hinder van het laagje sneeuw.

Nieuwe bordjes

Met de komst van de TW6000-en in Den Haag werden er op een aantal plaatsten bordjes opgehangen met daarop de informatie waar dit tramtype wel of niet mocht rijden. Toen deze trams buiten dienst werden gesteld verdwenen deze bordjes bijna allemaal weer. Met de komst van de Randstad-Rail voertuigen werden er wederom bordjes gemaakt. Deze bordjes werden in de loop van januari langs de Randstad-Rail trajecten opgehangen. Anders dan destijds met de TW6000-en zijn er nu ook trajecten welke niet meer voor GTL's toegankelijk zijn. Om die reden zijn er nu ook GTL-verbodsbordjes geplaatst. Eén zo'n bordje bevindt zich voor het De Savornin Lohmanplein. GTL's mogen daar alleen gebruik maken van de keerlus en niet meer richting Loosduinen rijden. Dat een ander GTL-verbodsbordje net voor de aftakking naar het Netkousviaduct hangt zal niemand verbazen. De meeste bordjes zijn voorzien van de letters RR en zijn bedoeld voor RandstadRail. Voor een wissel wordt door middel van een groene lijn aangegeven in welke richting een RandstadRail voertuig mag rijden. Het spreekt voor zich dat dit niet voor de rode lijn geldt. In Den Haag is er nu nog maar één tram die alle bordjes mag negeren. We bedoelen hier de PCC meettram 1315. Deze tram is in principe overal op het HTM-net aan te treffen.

Ontsporingen

Op donderdagmorgen 11 januari ontspoorde op het remise-terrein Scheveningen de 3110. Door deze ontsporing konden de lijnen 1, 9, 10, 11 en 17 niet volledig worden geëxploiteerd. Vanuit de remise Lijsterbesstraat en Zichtenburg werden tijdelijk trams uitgeleend.

Op woensdagavond 24 januari 2007 ontspoorde op het Arnold Spoelplein de 4024 op het overloopwissel. Op donderdagavond 25 januari ontspoorde de 4043 op diezelfde wissel. Beide trams zijn door de noodploeg weer herspoord. Door deze twee ontsporingen besloot de HTM het proefbedrijf te verlengen.

Op maandag 29 januari botste aan het eindpunt Wateringse Veld rond 11:00 uur de 3122 achterop de 3096. Door deze kop-staart botsing kwam de 3122 met het eerste draaistel en de 3096 met het achterste draaistel naast de rails te staan. Beide trams werden door Blansjaar weer herspoord. Lijn 17 reed tijdelijk niet verder dan de keerdriehoek Plaspoelpolder.

Op zaterdag 3 februari ontspoorde op de Laan van Hoornwijk de 3109 van tramlijn 15 richting Centraal Station net voor de fly-over. De 3109 stond met het eerste draaistel naast de rails. Even later ontspoorde de 3146 net voor de halte. De tram schoot met het eerste draaistel op het halteperron. Ook het tweede draaistel ontspoorde. De 3146 was een inrukker en was onderweg naar remise Lijsterbesstraat. De hersporing van de 3146 duurde de hele avond. De 3109 werd als eerste herspoord en rukte op eigen kracht in. Het eerste draaistel van de 3146 werd op een asbreukwagentje geplaatst.

Op zondag 4 februari werd het spoor nauwkeurig onderzocht. Tramlijn 15 reed de gehele dag naar Station Voorburg. Op 5 februari was de tramlijn weer normaal in dienst.

Materieel tram

Nadat op 14 december 2006 de 3116 was voorzien met digitale lijn- en richtingdisplays werden vanaf het begin van 2007 ook de 3119, 3124, 3125 en de 3138 met digitale displays gesignaleerd. Het tempo van de ombouw lijkt vrij hoog te liggen. In Den Haag rijden tegenwoordig veel trams rond met kapotte lijn- of richtingfilms. Vooral de 3100-en hebben veel te maken met defecten, mogelijk een gevolg van de gekoppelde lijnen 15 en 16 waarbij immers per rit van nummer gewisseld moet worden. Al enige tijd rijdt GTL 3031 op lijn 11 waarbij het lijnnummer aan de voorkant met twee rechthoekige stickers een 11 voorstelt. Deze constructie staat op de lijnfilmkast en dus naast de richtingfilm. Het inbouwen van de digitale displays gebeurt trouwens in remise Scheveningen. Het achterterrein van remise Scheveningen is eind januari 2007 voor dit doel een stukje afgezet omdat hier ten behoeve van railmaterieel een container werd neergezet voor de opslag van de digitale displays.

Toekomst TW6000 trams

Begin februari werd de 6037 vanaf het achterterrein van remise Scheveningen naar binnen gereden en op een werkput geplaatst. De 6037 stond sinds augustus 2006 samen met de 6057 en 6058 afgesteld op het achterterrein. In de remise werd de 6037 gewassen en enigszins toonbaar gemaakt omdat zich een koper zou hebben gemeld. Op dit moment is in niet bekend wie of welk trambedrijf interesse heeft getoond.

De TW6000-en zullen binnenkort waarschijnlijk worden overgebracht verhuizen naar remise Lijsterbesstraat. Met de beëindiging van de GTL-exploitatie op lijn 3 zullen de GTL's op andere lijnen worden ingezet en het ligt voor de hand dat een groot deel van deze trams naar de vestigingen Scheveningen en Zichtenburg zullen verhuizen. De Lijsterbesstraat krijgt dus meer ruimte en het is om praktische redenen handiger om de TW6000-en materieel tijdelijk te verhuizen naar deze vestiging. Omdat de verbindingsbogen tussen lijn 3 en lijn 11 verdwenen zijn zullen de transporten vanaf lijn 11 via de Loosduinseweg en de route van lijn 3 worden gereden. Wanneer deze transporten zullen plaatsvinden is nog niet duidelijk.

Wist u dat

- er op 19 januari een vreemde oproep via de mobilfoon werd omgeroepen?
- dit overkwam alsof een tram een wiel had verloren op het Rijswijkseplein?
- dit uiteindelijk een wielband betrof en dat de 3109 de 'gelukkige' was?
- de keerlus in Loosduinen compleet verdwenen is?
- op zondag 14 januari het traject naar Loosduinen veelvuldig bereden werd?
- dit gebeurde door twee veteranen van het Haagse tramwagenveld?
- dit de slijpwagen 1139 en de meettram 1315 waren?
- in de Monsterestraat een stukje van het opstelspoor werd verwijderd?
- er korte tijd later weer een nieuw stuk spoor lag?
- er tot op heden verder niets meer is gebeurd op deze plek?
- er zelfs in de Haagse gemeenteraad gesproken is over te volle trams op lijn 2
- verhogen van de frequentie volgens de HTM tot tramfiles leidt?
- volgens de HTM om de vijf minuten rijden het maximaal haalbare is?
- in Boedapest een drie-minuten dienst op de lijnen 4 en 6 niet tot tramfiles leidt?

RANDSTADRAIL

Persverklaring RandstadRail

Betrokken partijen van RandstadRail in Haaglanden, te weten het Stadsgewest Haaglanden, de gemeenten Den Haag, Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg en Pijnacker-Nootdorp, de vervoerder HTM en de projectorganisatie RandstadRail, zijn van mening dat de ingebruikname van RandstadRail 4 op 29 oktober 2006, veilig en verantwoord was. Daarmee spreken de betrokken partijen de berichten in de Volkskrant van 26 januari jl. tegen dat de ingebruikname van RandstadRail onverantwoord zou zijn geweest. Naar aanleiding van de actuele problemen met RandstadRail zijn diverse onderzoeken gestart naar zowel de techniek als de organisatie van RandstadRail.

Siemens heeft in juli 2006 als leverancier van het spoorbeveiligingssysteem (niet van de wissels) de projectorganisatie RandstadRail een algemene waarschuwing gegeven over schade die veroorzaakt werd tijdens de bouwperiode en storingen bij de wissels die ook in deze periode optraden. De projectorganisatie heeft deze waarschuwing ter harte genomen en hierover contact gezocht met de leverancier van de wissels. Sinds die melding zijn de problemen aangepakt en opgelost en kon Siemens de testen voortzetten. Het Stadsgewest Haaglanden en Siemens betreuren het dat in de berichtgeving een onjuist beeld over deze waarschuwing is ontstaan.

Uitgangspunt voor de ingebruikname van RandstadRail is te allen tijde het groene licht geweest dat door zowel het vervoersbedrijf, de safety manager en de Independent Safety Assessors is afgegeven. Op basis daarvan heeft de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) de veiligheid getoetst en het spoor vrijgegeven. Onterecht wordt in de media gesuggereerd dat de projectorganisatie de IVW zou hebben moeten informeren over de voortgang van het project tijdens de voorbereidende fase.

Tijdens het proefbedrijf stond het testen van de veiligheid en het testen van de dienstregeling centraal. Gedurende de eerste twee weken van het proefbedrijf is de veiligheid getest en zijn er storingen geconstateerd én verholpen. Verder is gedurende drie dagen de logistiek van de volledige dienstregeling getest. Omdat afbouwwerkzaamheden nog niet waren voltooid op lijn 3 is besloten om op 29 oktober 2006 een gedeelte van RandstadRail 4 in gebruik te nemen. Inmiddels was de pendel tussen Rotterdam en Pijnacker-Nootdorp al in gebruik genomen.

Betrokken partijen richten hun energie de komende tijd op het zo spoedig mogelijk veilig en verantwoord laten rijden van RandstadRail voor de reiziger.

RandstadRail lijn 3 van start gegaan

De proefritten die in de week van 29 januari t/m 2 februari hebben plaatsgevonden op het traject Loosduinen – Den Haag Centraal Station zijn naar volle tevredenheid verlopen. Om uiterste zorgvuldigheid en veiligheid te betrachten had het Stadsgewest Haaglanden de ISA (Independent Safety Assessor) om een second opinion gevraagd. De ISA liet weten dat zij meer tijd nodig had om een aantal metingen op het traject Loosduinen – Centraal Station nader te bestuderen. Daarom hebben HTM en het Stadsgewest Haaglanden het proefrijden met RandstadRail 3 met nog een week verlengd.

Maandag 12 februari startte HTM met RandstadRail 3 op het traject Loosduinen - station Den Haag Centraal. Inmiddels heeft ook de ISA (Independent Safety Assessor) het Stadsgewest Haaglanden positief geadviseerd over de ingebruikname van dit traject.

RandstadRail 3 rijdt volgens de oorspronkelijke route van tram 3 vanaf beginpunt Loosduinen (Arnold Spoelplein) via de Tramtunnel Grote Marktstraat naar het tramplatform op station Den Haag Centraal. Dat is, totdat RandstadRail 3 naar Zoetermeer Centrum West doorrijdt, het voorlopige eindpunt.

Gedurende de eerste twee weken rijdt er op ieder voertuig een HTM'er mee om vragen van reizigers te beantwoorden en uitleg te geven over de kaartverkoopautomaat in het voertuig. De dienstregeling van RandstadRail 3 is op te vragen via de website van HTM: www.htm.net

Hoe nu verder ?

In de komende weken wordt de volgende planning voor ingebruikname van RandstadRail doorlopen:

1. Testen Erasmuslijn tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal Station
2. Ingebruikname Erasmuslijn
3. Testen RandstadRail 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag
4. Ingebruikname RandstadRail 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag

Gratis vervoer ten einde

Vanaf 29 januari moet op RandstadRail Hofplein-Nootdorp v.v. weer worden betaald; tot die datum was als gevolg van de hinder door de vele ontsporingen het vervoer op het RET gedeelte gratis.

Materieel

In de "Haagse" RandstadRail voertuigen zijn de afgelopen tijd wat aanpassingen verricht. De rolgordijntjes in de bestuurderscabine zijn verwijderd en hebben plaats gemaakt voor een combinatie van matte en donkere folie. De folie is doorzichtig, maar gaat in de avonduren wel de spiegeling van de binnenverlichting in de voorruit tegen. De voertuigen zijn verder voorzien van een kaartverkoopautomaat. Deze bevindt zich in de geleiding tussen de A- en C- bak.

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

Nummer	Aankomst	Afgeleverd op:
4044	19-01-2007	ZBG
4045	30-01-2007	ZBG
4046	01-02-2007	ZBG
4047	06-02-2007	ZBG

BUSNIEUWS NEDERLAND

DOFFE ELLENDE

Het jaar 2007 is voor de Nederlandse buswereld niet goed begonnen. Nee, aan de storm kon niemand iets doen, maar verder lijkt het of de vervoerders zich behoorlijk aan hun taak vertellen. Waar nieuwe vervoerders zijn opgetreden wordt zonder uitzondering steen en been geklaagd over de dienstuitvoering, maar bestaande concessiehouders worden evenmin ontzien, zoals op Walcheren, in het Westland, op Voorne-Putten en in Noord-Holland, waar – en niet alleen daar - ook de chauffeurs boos zijn omdat ze moeten rijden met gare bakken, of volgens te krappe schema's. Provinciale autoriteiten dreigen reeds met boetes en maatregelen. De buurtbussen in Brabant hebben het een week laten afweten en het RandstadRailvervangend vervoer deugt van geen kanten. Experimenten met gratis vervoer leiden tot onbedoelde situaties en de introductie van de chipkaart op de bus lijkt nog ver weg. De Parkshuttle doet het niet.

Hoe kon het allemaal zo ver komen. Analyses op dit gebied vallen nauwelijks binnen het bestek van deze rubriek, maar we kunnen er toch ook niet helemaal omheen. Op gepaste wijze zullen wij dan ook in de komende tijd aan enkele van de genoemde verschijnselen aandacht besteden.

(herman)

AMSTERDAM GVBA

De proef met de waterstoffbussen 001-003 is voor een laats-te jaar verlengd tot december 2007. Mitsdien blijven ook de 004-006 in dienst. Van de gehuurde Van Hool is er 1 afkomstig uit Dortmund; de Mercedesen komen uit Luxemburg (1), Bamberg (3), Berlijn (4) en elders (3). (adv/dat)

ARRIVA

Buurtbus 6129 is type 308CDI. Blijkens opgave in Wagenparkje 108 omvatte het actieve streek/stadsbuspark per 28 november 2008 de volgende wagens:

139, 144, 148, 152, 153, 155, 156, 158-165, 201-206, 221-234, 241, 521-540, 551-557, 1080-1092, 1094-1096, 1117-1126, 1138-1147, 1152-1162, 1254-1276, 1279-1288, 2194-2200, 2202, 2203, 2217-2221, 4299, 4603, 4604, 4606, 4609-4612, 4614, 4619, 4631, 4632, 4677, 4679, 4680, 4682, 4700, 4736, 4744, 4748-4755, 4757, 4771-4777, 4835, 4841, 4848, 5531-5535, 5538, 5567-5569, 5571-5576, 5578-5586, 5745, 5747, 5783-5785, 5810-5845, 5850-5896, 5898-5900, 5902-5939, 5941-5970, 5971-5999, 6021-6026, 6100-6109, 6131-6158, 6171-6189, 6200-6301, 6387, 6388, 7151-7174, 7181-7184, 7757, 7801-7823, 7830, 7831, 7851-7898, 7901-7948, 8001-8069, 8071-8090 excl. buurtbussen.(adv/wp)

BBA

De inzet van Cxx 2537 en 2539 is niet doorgegaan. Er rijden nu **35** Cxx bussen. De officiële capaciteit van 6609-6615 is 52 zitplaatsen en 1 rolstoel en een totaal van 143 (!) personen. Infobus 120 (MAN/Berkhof lagevloerprototype) ging in Limburg huisstijl naar Veolia Limburg en 599 en 876 werden in oktober resp. september afgevoerd na defecten. (adv/wp)

CAPELLE AAN DEN IJSSEL Parkshuttle

Connexion is nog steeds niet zeker van zijn zaak en heeft de heropening van de parkshuttle doorgeschoven naar einde voorjaar/begin zomer. (ad)

CONCESSIES

In aanvulling op ons vorige nummer zij vermeld dat de provincie Friesland in 2007 ook zal aanbesteden de gebieden Vlieland (2), Terschelling (3), Ameland (4) en Schiermonnikoog (5), in elk waarvan ARRIVA de huidige vervoerder is.

Een overzicht van alle concessies per 1 januari 2007 is op blz. 50 bijgevoegd. (ned verv)

CONNEXION

De Thoolse 2721 is op 18 januari door de storm total loss geraakt. In Zeewolde kwam de 8724 naast de weg tegen een keet tot stilstand en bij Simonshaven woei een bus weg. Enigszins anders dan wij vermeldden hebben de Twentse 8937-8960 en 8967-8968 34+2/46 en 1 rolstoel en de 8961-8966 32+4/48 en 2 rolstoelen. De 9106 is rood gespoten en rijdt parkeerdienst Enschede. Het aantal ex Hermes wagens in Utrecht belooft 10 (5x Oudewater en 5x Wijk bij Duurstede), terwijl er 2 stuks in Twente rijden en 1 in Zwolle.

Naar de toursector gingen (in 2006) 1050, 4967, 5596 en 7164. (en/adv/wp/xx)

DEN BOSCH ARRIVA

Het aantal dienstvaardige ex RET bussen blijft beperkt tot 28. RET 663 en 682 zijn aangeschaft als onderdelenleveranciers. Het park wordt aangevuld met 9 Dennis ex noordwest Friesland. (en)

WET PERSONENVERVOER 2000

Concessies busvervoer per 1 januari 2007

No	Gebied	Autoriteit	Vervoerder
1	Groningen stad,land/Drente	Groningen/Drente	ARRIVA
2	Vlieland	Friesland	ARRIVA
3	Terschelling	Friesland	ARRIVA
4	Ameland	Friesland	ARRIVA
5	Schiermonnikoog	Friesland	ARRIVA
6	Noord Friesland	Friesland	Connexxion
7	Zuidwest Friesland	Friesland	Connexxion
8	Stad Leeuwarden	Friesland	ARRIVA
9	Zuidoost Friesland	Friesland	ARRIVA
10	Zuidoost Drente	Drente	Connexxion
11	Zuidwest Drente/ Overijssel noordoost	Drente/Overijssel	Connexxion
12	Salland	Overijssel	Connexxion
13	Twente	Overijssel	Connexxion
14	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal	Gelderland/Overijssel	Connexxion
15	IJsselmond	Overijssel/Flevoland	Connexxion
16	Lelystad	Flevoland	Connexxion
17	Almere stad	Flevoland	Connexxion
18	Almere streek	Flevoland	Connexxion
19	Veluwe	Gelderland	BBA
20	Achterhoek	Gelderland	Syntus
21	KAN Noord	KAN	Connexxion/Hermes/NOViO
22	KAN Zuid	KAN	Connexxion/Hermes/NOViO
23	Rivierenland	Gelderland	ARRIVA
24	Utrecht oost	Utrecht	SVN (Connexxion)
25	Amersfoort	Utrecht	Connexxion
26	Wijk bij Duurstede	Utrecht	Connexxion
27	Utrecht noordwest	BRU	BBA
28	Utrecht zuidwest	Utrecht	Connexxion
29	Utrecht stad	BRU	GVU
30	Utrechtse heuvelrug	BRU	Connexxion
31	BRU zuid	BRU	Connexxion
32	Gooi en Vechtstreek	Noord-Holland	Connexxion
33	Noord-Holland Noord/Texel	Noord-Holland	Connexxion/AOT(=Connexxion)
34	Alkmaar	Noord-Holland	Connexxion
35	Haarlem-IJmond	Noord-Holland	Connexxion
36	Waterland	ROA	ARRIVA
37	Zaanstreek	ROA	Connexxion
38	Amsterdam	ROA	GVBA
39	Amstelland-Meerlanden	ROA	Connexxion
40	Rijn- en Bollenstreek	Zuid-Holland	Connexxion
41	Agglomeratie Den Haag	Haaglanden	HTM
43	Haaglanden streek	Haaglanden	Connexxion
44	Delft en Zoetermeer	Haaglanden	Connexxion
45	Rotterdam	SRR	RET
47	Voorne-Putten	SRR	Connexxion
48	SRR streek overig	SRR	Connexxion
49	Hoeksewaard/Goeree/ Overflakkee	Zuid-Holland	Connexxion
50	DAV 1)	Zuid-Holland	ARRIVA
51	Schouwen-Duiveland	Zeeland	Connexxion
52	Tholen	Zeeland	Connexxion
53	Midden Zeeland	Zeeland	Connexxion
54	Zeeuws-Vlaanderen	Zeeland	Veolia Transport
55	West Brabant	Noord-Brabant	Veolia Transport
56	Breda	Noord-Brabant	Veolia Transport
57	Tilburg	Noord-Brabant	Veolia Transport
58	's-Hertogenbosch	Noord-Brabant	ARRIVA
59	Oost Brabant	Noord-Brabant	ARRIVA
60	Oss	Noord-Brabant	Area
61	De Kempen	SRE	BBA
62	Eindhoven	SRE	Hermes
63	De Peel	SRE	Hermes
64	Noord en midden Limburg	Limburg	Veolia Transport
65	Zuid Limburg	Limburg	Veolia Transport

1) Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden

42 en 46 zijn tram en randstadrail Den Haag resp. tram, metro en randstadrail Rotterdam en daarom niet in de lijst opgenomen

DEN BOSCH Taxi Maasdriel

De SB220 34 en 35 zijn hernummerd in 40 en 41. (wp)

GRONINGEN ARRIVA

Sinds 22 januari worden vanuit Zuidhorn, Hoogezand en Martenshoek bussen ingezet om de treinen richting Groningen te ontlasten. (arriva)

HERMES

De Provincie Limburg heeft zijn aandeel in het bedrijf van 10,75 % overgedragen aan Connexxion, dat hierdoor voor 87, 32 % eigenaar is. (xx)

LIMBURG Veolia

Naast 25 Ambassadors (1815-1832 en 1836-1842) werd van Hermes ook Alliance 8085 gehuurd. Voor buurtbusdiensten werden de BBA 1526-1531 overgespoten. Van de Munckhof verzorgt voor Veolia het openbaar vervoer rond Horst, en schafte daarvoor 20 bussen aan. (en/adv/wp)

NOORD-BRABANT Buurtbussen

Per 9 januari legden de buurtbuschauffeurs in Noordoost Brabant, de Meierij en de Bommelerwaard het werk neer. De vrijwilligers wilden niet onder ARRIVA ressorteren en verlangden 1 overkoepelend orgaan voor de gehele provincie. Overleg op 12 januari tussen BBA en ARRIVA leverde geen voor de chauffeurs aanvaardbaar resultaat op, maar op 17 januari kwamen partijen er uit, zodat op 18 januari alle busjes weer rondtuften. De supervisie berust bij BBA/Veolia, dat alle 125 busjes in eigendom heeft. (xx)

NOORD-HOLLAND Zuidtangent

De (het ?) Zuidtangent Haarlem-Schiphol-Amsterdam bestaat 5 jaar en is een succes. Stadsregio Amsterdam wil nu uitbreidingen naar Nieuw Vennep en IJburg en in Haarlem wordt de Gedempte Oude Gracht verbeterd. ROVER wil dat er – gezien de grote drukte – trams op het traject gaan rijden. (xx)

ROTTERDAM RET

Sinds 4 februari zijn 251-258 bestickerd als Airport Shuttle. (en)

TILBURG BBA

Niet 3015 maar 3013 kwam in dienst, het hoogste nummer van de reeks.. (en/adv)

UTRECHT GUV

Terwijl 630-646 nog in aflevering zijn is voor het einde van het jaar de komst van 647-673 al aangekondigd. 521 en 550 gingen uit dienst, en de resterende bussen van dit type zullen door de nieuwe leveringen vervangen worden. De in 2006 door een motorbrand beschadigde 112 zal worden afgevoerd. (en)

En dan nog dit: *Op de website nu.nl lezen wij op 11 februari het volgende bericht:*

Chauffeur bewusteloos geslagen

HOOFDDORP - Een 43-jarige buschauffeur uit Hoofddorp is in de nacht van zaterdag op zondag bewusteloos geslagen door twee passagiers. De politie trof de chauffeur omstreeks 01.15 uur buiten bewustzijn in zijn bus aan, ter hoogte van Spaarnepoort, aldus de politie Kennemerland. De chauffeur verklaarde te zijn aangevallen door twee jongens van ongeveer 16 à 17 jaar. De jongens wilden naar Haarlem, maar de bus ging niet verder dan Hoofddorp. Hierdoor zouden zij kwaad geworden zijn en daarom hebben besloten de buschauffeur te mishandelen. De chauffeur

is voor onderzoek en behandeling overgebracht naar het ziekenhuis.

Op 12 februari lezen wij op dezelfde nieuwssite het volgende bericht:

Geweld in openbaar vervoer neemt af

AMSTERDAM - Personeel in het openbaar vervoer heeft het afgelopen jaar minder last gehad van agressie en bedreiging. Het aantal meldingen bij bijvoorbeeld openbaarvervoerbedrijf Connexxion daalde vorig jaar tot ongeveer 1400 tegen bijna 2500 twee jaar eerder. Ook bij andere vervoerbedrijven voelen werknemers zich veiliger. Dat concludeert het dagblad Metro maandag na een rondgang.

Wij denken dat die buschauffeur uit Hoofddorp erg opgetogen zal hebben gereageerd bij het lezen van het tweede bericht....

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Agenda: zie berichten Bochum, Keulen, Stuttgart.

AUSTRALIË.

Melbourne. Op 31.12.2006 arriveerde in de haven van Melbourne het motorschip Fallstaff met aan boord het in Bremerhaven geladen motorrijtuig 008 bestemd voor Lissabon. In twee delen arriveerde de tram op 8.1.2007 bij het trambedrijf van Melbourne waar het gedurende een half jaar voor promotiedoeleinden wordt ingezet. Na afloop gaat de tram naar Lissabon voor het zuidelijke sneltramnet in Almada.

BELGIË.

Antwerpen. Met de aflevering van de laatste Hermelijn, is de tweede serie 7232 – 7271 nu compleet aanwezig. De nieuwe remise Wijnegem (Deurne) komt eind 2007 in gebruik. Gelijktijdig wordt dan lijn 10 tot Wijnegem verlengd. De verlenging naar Boechout (lijn 7) staat voor eind 2008 op de kalender.

Brussel. Om een betere dienstverlening te bieden op marktzondagen in Anderlecht, wordt vanaf 14.1.2007 lijn 83 op zondag ingekort tot het station Delacroix en geëxploiteerd met bussen. Het traject Zuidstation – Delacroix wordt verzorgd door metrolijn 2. Buslijn 85 wordt op deze dag verlengd vanaf het station Beekant via het Weststation naar Delacroix. Een week eerder, op maandag 8.1.2007, vonden in Watermaal – Bosvoorde en Oudergem wijzigingen plaats in het busnet. Ingesteld werd een nieuwe buslijn 17 op de route Beaulieu (metro) – Keymplein – Drie Linden – Wienerplein – Heiligenborre. Buslijn 41 bereikt via een nieuwe route vanaf het Keymplein via het Aartshertogensquare opnieuw het eindpunt Hermann Debroux. Bovendien wordt deze lijn ook weer de hele avond geëxploiteerd. De frequentie op buslijn 95 werd verdubbeld en de eindhalte is nu Wienerplein. Naar Heiligenborre rijdt de hierboven genoemde lijn 17. Buslijn 96 werd opgeheven waarbij de route nu door de lijnen 41 en 95 wordt bediend.

Sinds 5.2.2007 rijdt het eerste zevendelige lagevoermotorrijtuig serie 4000 in de personendienst.

Vanaf 16.4.2006 vinden enkele belangrijke wijzigingen plaats in het lijnennet. Lijn 93 rijdt dan de route Houba de Strooper – Louise – Legrand. Lijn 52 verdwijnt. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe lijn 4: Esplanade – Noord - Zuid – Vanderkindere – Ukkel – Stalle. Dit is in overeenstemming met het toekomstige lijnennet zoals wij dat publiceerden in HOV/RN 574; met dien verstande dat de toen aangegeven lijn 51 nu lijn 4 is geworden. In overeenstemming met dat overzicht is de te wijzigen lijn 82, vanaf 16.4.2006 op de route Berchem – Zuid – Vorst – Drogenbos. De lijnen 18 en 91 worden opgeheven en vervangen door de lijnen 97 en 81. Route lijn 97: Louise – St.Gillis – Vorst – Stalle.

Route lijn 81: Montgomery – Zuid – Heizel, dit is een tijdelijke route. De volgende (laatste) wijzigingen in het tramnet worden op 11.2.2008 ingevoerd.

Hasselt. In 2005 schreven wij in deze rubriek over het Pegasus plan voor Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen, met hierop aansluitend het Masterplan Antwerpen. De Lijn publiceerde toen ook het Spartacus plan voor de regio Hasselt. Deze plannen werden verder uitgewerkt en betreffen reizigersvervoer, gedeeltelijk over bestaande (goederen)spoorlijnen. Het gaat om de verbindingen:

Hasselt – Lanaken – Maastricht,

Hasselt – Genk – Maasmechelen – Sittard,

Hasselt – Zonhoven – Houthalen – Neerpelt – Overpelt – Lommel.

De lijn naar Maastricht zou in 2012 in dienst moeten komen.

DUITSLAND oost.

Berlijn. De invoering van "BVG 2005 plus" heeft niet de 18 miljoen méér reizigers opgeleverd die werden verwacht. Het per 12.12.2004 nieuw ingevoerde lijnennet bij tram en bus met de toen geïntroduceerde "MetroLinien", leverde in 2005 slechts 0,8 miljoen meer reizigers op. Bij de tram daalde het vervoer met 2,2%, bij de bus met 0,6%. Het minder door wijzigingen getroffen metronet kende in 2005 een groei met 1,5%. Bij de S-Bahn was de groei aanmerkelijk groter, zie bericht hieronder. In de planfase voor de verlenging van lijn M10 vanaf het Nordbahnhof via de Invalidenstrasse naar het Hauptbahnhof loopt inmiddels de onteigeningsprocedure. Zo iets kost tijd: ongeveer anderhalf jaar. De opening verschuift naar 2010. Als dit traject in dienst komt vervalt het traject door de Chausseestrasse met de eindpuntlus Schwartzkopffstrasse, het huidige eindpunt van de lijnen M6 en M8.

In diverse publicaties werd de afgelopen tijd somber bericht over de toekomst van het Berlijnse trambedrijf. In november 2006 kwam een nieuwe SPD/PDS coalitie aan de macht. In het coalitieprogramma wordt ook aandacht besteed aan het openbaar vervoer. De aanleg van nieuwe tramlijnen (die naar het Hauptbahnhof is zeker gesteld) moet worden voorbereid, maar een realisering is in de regeerperiode tot 2011 niet aan de orde. Het "MetroLinien" concept moet worden aangepast en waar nodig verbeterd met gebruikmaking van de bestaande infrastructuur. In principe blijven alle bestaande tramtrajecten gehandhaafd. De landelijke korting op de exploitatiesubsidie wordt gecompenseerd. Men wil de verlenging van metrolijn U5 uitstellen zonder de al daarvoor verstrekte subsidie te moeten terugbetalen. Erg positief lijkt het allemaal niet. En wat als positief kan worden uitgelegd (handhaving van het bestaande tramnet) moet nog maar blijken. Een lege gemeentekas kan al gauw tot andere beslissingen leiden.

Er vertrokken 21 KT4Dt motorrijtuigen naar Szczecin (7017, 7018, 7021, 7022, 7023, 7024, 7035, 7036, 7037, 7038, 7039, 7040, 7041, 7042, 7043, 7044, 7047, 7048, 7099, 7045, 7046).

Enkele oude bruggen op de metrolijnen naar Ruhleben en Krumme Lanke zijn aan vervanging toe. Dit zijn niet de drukste trajecten en dat voedt onmiddellijk de geruchten dat deze lijnen met ophef worden bedreigd.

Berlijn-DB. S-Bahn Berlin. Een groot aantal Vierteltzüge serie 485/885 staat terzijde. Vanuit Polen bestaat belangstelling voor aankoop van dit materieel. Het zou dan ingezet worden in het voorstadsverkeer in en rond Gdansk, Sopot en Gdynia. In november 2006 werd begonnen met de aanleg van het S-Bahnstation Kolonnenstrasse. Dit nieuwe station aan lijn S1 komt tussen de stations Yorckstrasse en Schöneberg. De opening is in 2008. De eerste plannen voor dit station dateren uit 1984; men is dus niet overhaast te werk gegaan!

In 2006 nam het aantal reizigers met 5,3% toe; in totaal werden 375 miljoen passagiers vervoerd. Deze toename valt toe te schrijven aan het verbeterde treinverkeer over de Ring met kortere reistijden en hogere frequenties. Ook de wijzigingen bij het DB spoorvervoer rond de hoofdstad leverde de S-Bahn meer reizigers op.

Binnenkort wordt begonnen met de ombouw van de sporen bij het Ostkreuz. Grofweg tussen het Ostbahnhof (oostzijde) en het viaduct Karlshorster Strasse en op de Ringlijn tussen Wiesenweg en Alt Stralau. Deze werken duren tot 2014. Al langer is men bezig met voorbereidende werken zoals het afbreken van de al op 27.5.2006 stilgelegde noordelijke verbindingsoog (de bruggen werden eind november 2006 gedemonteerd), het leggen van tijdelijke wisselverbindingen en het aanpassen van de beveiliging.

Chemnitz. Na ongeveer drie maanden van afwezigheid rijden er weer trams door de Carolastrasse. In die periode werd het wegprofiel gewijzigd en kwam er een tweede tramspoor, waardoor sinds 28.11.2006 de lus bij het Hauptbahnhof in beide richtingen kan worden bereden. Hierbij rijden de lijnen 1, 2 en 4 rechtsom en de lijnen 6 en 522 linksom. Motorrijtuig 757 uit Kassel (zie HOV/RN 577) keerde op 30.11.2006 terug naar huis. Behalve op lijn 522 naar Stolberg werden ook ritten gereden op de (spoor)lijnen naar Burgstädt, Hainichen, Olbernhau, Mittweida en Aue. Veelal met reizigers in de normale dienst.

Gera. Men wil in Tinz 1,2 kilometer tramspoor ombouwen tot vrije (gras)baan met een gecombineerde bushalte waardoor vanuit de richting Langenberg hier kan worden overgestapt op de tram en parallel busverkeer wordt voorkomen. Overigens staat een in Tinz aftakende tramlijn naar Langenberg hoog op het verlanglijstje van het trambedrijf.

Görlitz. De VGG (Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH) beschikt over een overzichtelijk wagenpark: 19 KT4D-C motorrijtuigen met de nummers 301-319, deels ex Cottbus en Erfurt. Het oudste rijk dateert uit 1979, het jongste uit 1990. Ex Mannheim 465, een Duewag GT6 motorrijtuig uit 1971, doet dienst als partytram.

Halberstadt. De eerste Leoliner verscheen op 4.12.2006 voor het eerst op lijn 2 in de personendienst. Dit was twee maanden na de aflevering op 2.10.2006. Lang genoeg om geruchten te doen rondgaan als zouden er tijdens de proefritten problemen aan het licht gekomen zijn. Deze tijd was echter nodig voor een uitvoerig testprogramma door de fabrikant omdat deze in Leipzig geen testsporen heeft. Het tramnet van Leipzig heeft een afwijkende spoorbreedte. Bij de volgende trams kon dit worden versneld. Zo reed motorrijtuig 2 testritten in Leipzig op passende (1458 mm) wielstellen. Inmiddels zijn alle 5 motorrijtuigen 1 – 5 afgeleverd.

Halle. Nabij de eindpuntlus Kröllwitz werden de eerste rails en enkele wissels gelegd voor de verlenging Heide – Kröllwitz die deze beide eindpunten met elkaar gaat verbinden.

Jena. Binnenkort wordt begonnen met de aanleg van het nieuwe tramtraject Burgau – Göschwitz – Lobeda West. Als eerste wordt hiervoor tussen Göschwitz en Lobeda West een brug over de Saale gelegd.

Nordhausen. In tegenstelling tot een eerder bericht gaan de duo-Combino's 201 – 203 voor aanpassing naar de fabriek in Krefeld. Er is steeds één tram weg waarvoor er voor de dienst op lijn 10 geen reserve aanwezig is. Bij uitval wordt de dienstuitvoering op lijn 10 gesplitst in een stadsdienst (met ander materieel) en een dienst naar Ilfeld waarbij desnoods een dieselmotorwagen van de HSB wordt ingezet. Intern kregen de motorrijtuigen 201 – 203 ook een HSB nummer: 187.201 t/m 187.203. Dit nummer wordt niet op of in de rijklijnen aangegeven.

Plauen. Motorrijtuig 230 (uit 1988) ging naar Zwickau. Daar wordt het werkmaterieel.

Zwickau. Op het nieuwe traject naar Neuplanitz is het aantal passagiers ten opzichte van het vroegere busvervoer met 15% toegenomen. De KT4D trams worden nu gekoppeld ingezet. Een knappe prestatie in een stad met een teruglopend aantal inwoners. Hopelijk wordt nu ook wat vaart gezet met de aanleg van de korte verbinding tussen het Hauptbahnhof en de route van lijn 4 naar Marienthal (Städtisches Kliniken). Op 3.11.2006 arriveerde uit Plauen het KT4DC motorrijtuig 230. Het wordt omgebouwd tot railslijpmotorwagen ter vervanging van de tweessige railslijpmotorwagen 207.

DUITSLAND west.

Augsburg. Met ingang van 10.12.2006 werden de routen van de lijnen 2 en 4 gewijzigd. Lijn 4 werd ingekort van Augsburg Nord tot het Hauptbahnhof. Lijn 2 neemt vanaf Augsburg West via de Königsplatz de vroegere route van lijn 4 over naar Haunstetten Nord. Door de deelstaatregering werd groen licht gegeven voor de aanleg van een nieuwe lijn 6 naar Hochzoll – Friedberg West. Dit project kan nu worden aanbesteed.

Bochum. Met het historische Duewag motorrijtuig 40 wordt van maart t/m november 2007 elke derde zondag van de maand een stadronddrit gereden. Vertrek 14.00 uur, kaartjes (€ 8) verkrijgbaar bij Bochum Marketing. Zie: www.bogestra.de.

Bremen. Nadat lijn 3 het nieuwe traject in Überseestadt in gebruik heeft genomen (HOV/RN 576) wordt het verlaten traject via de Hans Böckler Strasse nog gebruikt voor de sneldiensten (lijn 3S) en dienstritten. Gedurende anderhalf jaar loopt de onteigeningsprocedure voor de verlenging van lijn 1 vanaf Osterholz via Tenever Weserpark naar het station Mahndorf. Medio 2009 kan dan met de aanleg worden begonnen en komt dit traject in 2010/2011 in dienst. Het ingenieursbureau BPR gaat de plannen uitwerken voor de verlenging van lijn 1 vanaf het andere eindpunt Roland Center in Huchting via het tracé van de Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) en de Heinrich Plett Allee naar Mittelshuchting.

Düsseldorf. Omdat er geen geld is voor een nieuwe remise wordt de capaciteit van de remise Lierenfeld vergroot. Onvermijdelijk is het 's-nachts stallen van ongeveer 40 trams aan verschillende eindpunten. Vorig jaar, in HOV/RN 567, schreven wij over een verlenging van lijn 701 naar de Eisarena aan de Theodorstrasse met een eindpuntlus Am Hülserhof. Dit 2,1 kilometer lange traject is onderdeel van een nieuwe verbinding tussen het eindpunt Rath (S-Bahnhof) en het eindpunt Unterrath, waarbij voor de aanleg van het gedeelte Am Hülserhof – Unterrath nog geen concrete plannen bestaan. Het traject naar de Eisarena (ISS-Drome) komt als alles mee zit in 2008 in dienst. Afhankelijk van de vervoervraag (hier is een industriegebied in ontwikkeling) gaan er trams van lijn 701 vanaf Rath naar Am Hülserhof doorrijden. Bij grote evenementen in het ISS-Drome zijn er toegevoegde diensten voorzien en wordt lijn 708 vanaf het eindpunt Heinrichstrasse verlengd naar Am Hülserhof waar een dubbele keerlus met voldoende opstelgelegenheid komt. De tramkwesie in Neuss (we hebben er al jaren niet meer over bericht) blijkt nog te smeulen. De gemeente heeft nu zijn zinnen gezet op een enkelspoor traject in het centrum. Dat is weer eens wat anders dan het opheffen of verleggen van de sporen via een andere route. Het een en ander wordt nu vorm gegeven. Er moeten belangen mee gediend zijn want voor de financiering staan sponsorsoren garant.

Essen. Van de 5 nog dienstvaardige M8S motorrijtuigen serie 1000 – 1021 (Duewag, 1975/76), reed op 1.12.2006 motorrijtuig 1007 als laatste in de personendienst. Geschiedenis. Op 8.12.2006 vertrokken de 1003, 1005-1008, 1016-1019 per spoor naar Arad. Maar ook dichterbij zijn er nog

1000-en te vinden: de 1010, 1014 en 1020 bevinden zich als 268-270 in het naburige Mülheim.

Frankfurt am Main. De instroom van nieuw trammaterieel type S vermindert het aantal diensten voor het materieel type Pt. Tot eind maart 2007 rijden er nog 3 diensten met dit materieel op lijn 14. Het contract met de Frankfurter Taxivereinigung wordt verlengd. Bij calamiteiten bij het railvervoer worden direct taxi's als vervangend vervoer ingezet. In de praktijk blijkt dit goed te werken. Het vervangend vervoer is snel te regelen en de kosten zijn vergeleken met vervangend busvervoer niet veel hoger. Nadeel blijft dat het op piekmomenten om grote aantallen passagiers gaat wat dan tot capaciteitsproblemen kan leiden. Binnenkort wordt begonnen met de aanleg van een nieuwe tramlijn naar Preungesheim Ost. Dit 3½ kilometer lange traject met 8 haltes takt op de hoek Rohrbachstrasse / Friedberger Landstrasse af van het bestaande net (lijn 12) en loopt via de Friedberger Landstrasse door het nieuwbouwwijk Frankfurt Bogen naar een eindpunt op de Gravensteiner Platz. Op de route Gravensteiner Platz – Konstabler Wache – Zoo gaat dan in december 2009 een nieuwe lijn 18 rijden.

Frankfurt am Main-DB. S-Bahn Frankfurt a.M. Tot medio 2008 worden 60 treinstellen ET420 gemoderniseerd. Ze krijgen een modern interieur, gelijk aan het nieuwste S-Bahn materieel. Als eerste verscheen zo ET420.297 op de baan. Materieel type ET420 wordt ingezet op de lijnen S2 (korte pendeldienst), S3, S7, S8 en S9.

Hamburg. Bij Alstom en Bombardier werden 27 (+ 40 optie) driedelige metrotreinstellen type DT5 besteld. Deze worden geleverd in de periode 2009-2013. De 40 meter lange treinstellen (breed: 2,60 m.) zijn bedoeld voor de in 2011 te openen Hafencity lijn (U4) en ter vervanging van DT3 materieel uit 1966-1971. Ze bieden plaats aan 224 reizigers en zijn geheel doorgaand, iets nieuws bij de Hamburger Hochbahn. Maximaal drie eenheden kunnen gekoppeld dienst doen.

In december 1906 werd begonnen met de aanleg van de Hamburger Hochbahn, waarvan het eerste gedeelte Barmbeck – Rathausmarkt op 15.2.1912 in dienst kwam. In de aanloop naar het 100-jarig jubileum vinden de komende zes jaar allerlei activiteiten plaats. Alle bijzonderheden vindt u op www.hochbahn.de onder 100 Jahre Hochbahn.

Heidelberg. Op de nieuwe lijn 26 (Bismarckplatz – Kirchheim, Friedhof) wordt overdag om de tien minuten gereden. In de avonduren, op zaterdagmorgen en op zondagen geldt een halfuur dienst. Het nieuwe traject takt na de halte Stadtbücherei op de Kurfürsten Anlage af van het bestaande net, volgt de Ringstrasse en kruist het spoorwegemplacement bij het Hauptbahnhof via de verbouwde Montpellierbrug. Over een vrije baan via de Carl Benz Strasse – Kirchheimer Weg en de Schwetzingen Strasse wordt Kirchheim bereikt. Hier deelt de tram de straat met het overige verkeer en is over een lengte van in totaal 1,1 kilometer enkelspoor aangelegd. De lengte van het nieuw aangelegde traject is 4,4 kilometer met 9 haltes, inclusief het eindpunt. En zo keerde in dit stadsdeel op 9.11.2006 de tram weer terug. (Zie HOV/RN 577). Het vroegere zelfstandige dorp Kirchheim had van 1910 tot 1972 met lijn 6 via Rohrbach al eerder een tramverbinding met Heidelberg. De plannen voor deze lijn dateren uit het begin van de jaren negentig en stonden o.a. in het verkeersplan 2001. Dit plan werd meerdere malen in de ijskast gezet, net zoals de plannen voor een tramlijn naar Neuenheimer Feld en de terugkeer van de tram in de oude binnenstad. Voor de lijn naar Neuenheimer Feld zijn de plannen uitgewerkt en starten binnenkort de inspraak- en onteigeningsprocedures. Voor de Altstadt lijn wordt een haalbaarheid onderzoek gedaan. Heidelberg is typisch zo'n stad waar men voor het uitvoeren van tramplannen een lange adem moet hebben. Blijft nog het antwoord op de vraag waarom de lijn naar Kirchheim niet het historisch correcte

lijncijfer 6 heeft gekregen, zoals altijd in de plannen aangeduid.

Binnen het RNV verband, waar Heidelberg deel van uit maakt, werden om doublures te vermijden per 10.12.2006 de Heidelberger lijnen vernummerd. Er werd een 2 voor gezet, of zo u wilt werden de lijncijfers met 20 verhoogd; 1 werd 21, 2 →22, 3→23 en 4→24. De OEG lijn behield het lijncijfer 5. Op dezelfde datum werd ook het autobusnet aangepast. Nog meer dan voorheen vervult dit een aanvoer functie op de tram- en S-Bahnlijnen.

Karlsruhe. Het al langere tijd na een aanrijding buiten dienst staande achtassige gelede motorrijtuig 212 kwam na herstel weer in dienst, zodat men nu over 16 van deze oudere trams beschikt.

In het weekend van 9 en 10.12.2006 werd het 29,9 kilometer lange traject Freudenstadt – Eutingen na elektrificatie in dienst gesteld. Een verlenging van lijn S41. In Schopfloch werd het kruisingspoor herlegd. Ook in Hochdorf kan worden gekruist. Er worden nog enkele nieuwe halten aangelegd. Met het invoeren van een uurdienst werd op dit traject de frequentie verdubbeld. Het ene uur rijdt een tram van lijn S41 een slag Karlsruhe Marktplatz – Freudenstadt – Eutingen met in Eutingen een aansluiting op de S-Bahn naar Stuttgart; het andere uur rijdt de DB een S-Bahndienst met materieel type 425 vanaf Stuttgart via Eutingen naar Freudenstadt met daar aansluiting op lijn S41 naar Karlsruhe. De meest bijzondere dienst is een doorgaande tram van lijn S4 die op werkdagen om 5.56 uur uit Öhringen vertrekt en na het afleggen van 210 kilometer (!) om 10.49 uur in Eutingen aankomt.

Kassel. Door het verminderen van de subsidies moest gesneden worden in de dienstuitvoering op de lijnen 2, 4, 5 en RT2. In de late middaguren vervallen op lijn 2 ongeveer 50% van de ritten naar Baunatal. Dit vervoer moest worden overgenomen door lijn 5 die dat met hetzelfde aantal dienstwagens moet doen. Op lijn 5 werden op zondag en dagelijks na 23 uur diensten geschrapt. De diensten van RegioTramlijn RT2 zijn overgenomen door lijn 4. Alleen op ma t/m vr rijdt lijn RT2 nog één dienst van Hessisch Lichtenau (v. 6.27 uur) naar Kassel Königsplatz. Op lijn 4 rijdt 's-avonds en in de weekenden elke tweede dienst nog maar tot Oberkaufungen (was Helsa). Het vervoer van scholieren maakt 's-morgens op lijn 4 het rijden in dubbeltractie noodzakelijk. Bij gebrek aan tweerichting materieel werd een creatieve oplossing bedacht. Richting Kaufungen wordt een eenrichting tram aangekoppeld met deuren aan de verkeerde kant, die niet toegankelijk is. Op de terugrit vanaf Oberkaufungen zijn dan beide rijtuigen toegankelijk voor een dienst tot Kassel Wilhemshöher Allee, waarna het stel in de remise Wilhelmshöhe weer ontkoppeld wordt.

Zonder enige festiviteit kwam op 10.12.2006 RegioTramlijn RT4: Kassel Hauptbahnhof – Wolfhagen in dienst.

Keulen. Een eerder gevestigde dochteronderneming (Westigo GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen) heeft toelating gekregen tot het spoornet. Als zodanig valt dit verder buiten deze rubriek. Meer informatie vindt u op www.westigo.de.

Een groot aantal Stadtbahn motorrijtuigen serie 2000 werd buiten dienst gesteld en afgevoerd. Hiervan werd de 2016 weer gereactiveerd en doet de 2044 dienst als trekkracht voor materiaaltransporten voor de aanleg van de nieuwe noord/zuid tunnel. Deze noord/zuid tunnel wordt steeds duurder. Een herkenbaar verschijnsel bij grote infrastructuure werken. In het jaar 2000 ging men nog uit van € 630 miljoen, twee jaar later werd men geconfronteerd met tegenvallers en steeg het bedrag tot € 785 miljoen. De meest recente berekening gaat uit van € 889 miljoen en het is zeker niet ondenkbeeldig dat het project meer dan € 1 miljard gaat kosten. De bonds- en deelstaatregering dragen € 710 miljoen bij, de resterende pak weg € 300 miljoen moet het

vervoerbedrijf ophoesten en zal dit door kredieten moeten financieren.

Het trammuseum Thielenbruch is vanaf 11.3.2007 elke tweede zondag van de maand geopend tussen 10 en 17 uur. Het seizoen eindigt op 9.12.2007.

Mannheim. Op 9.12.2006 werd het nieuwe traject Planetarium – Neuhermsheim geopend. Er was gratis vervoer waarvoor de nieuwe Variobahn motorrijtuigen van de OEG werden ingezet. Lijn 6 rijdt sinds 10.12.2006 afwisselend naar Neuostheim en naar Neuhermsheim.

Mülheim. De krappe materieelsituatie werd nog krappertoeën op 19.12.2006 na een waarschuwing van Siemens de lagevloer motorrijtuigen 201-210 in Mülheim en Oberhausen aan de kant gezet moesten worden. Al eerder had men de terzijde staande motorrijtuigen 268, 269 (ex Essen 1010, 1014) en 284 weer gereactiveerd maar dit kon de nood niet lenigen. Gelukkig kon met uit Essen de motorrijtuigen 1107, 1108, 1112 en 1114 lenen.

München. In december 2006 raakten bij meerdere aanrijdingen vijf motorrijtuigen zwaar beschadigd. Hierbij lijken het P-motorrijtuig 2021 en het lagevloer motorrijtuig 2124 rijp voor de sloop. Met ingang van 10.12.2006 verdwenen bij de metro de lijncijfers U7 en U8. Deze versterkingsdiensten op de lijnen U1 en U2 worden nu met dezelfde lijnummers uitgevoerd. Het lijncijfer U7 wordt nog wel gebruikt voor extra diensten naar de Messe als hier grote evenementen plaats vinden.

Stuttgart. Er wordt druk gewerkt aan de ombouw van de laatste meterspoor tramlijn tot normaalspoor Stadtbahnlijn U15. Dat geeft zo nu en dan wat verstoring in de tramdienst. Nadat op 23.10.2006 lijn 15 weer terugkeerde op zijn route via de Nordbahnhofstrasse en Friedhofstrasse (deels via een nieuw drierail traject) veroorzaakte het enkelspoor rijden nog al wat vertraging. Vanaf 2.11.2006 wordt in de richting centrum via de Nordbahnhofstrasse gereden en in de richting Stammheim via een omleiding door de Heilbronner Strasse. Hier en daar worden gelijktijdig de sporen gelegd voor de latere lijn U12. Sinds 23.10.2006 is de keerlus Geroersruhe het zuidelijke eindpunt van lijn 15 en is het gedeelte tot Ruhbank in ombouw. In maart 2007 wordt bij de Kelterplatz in Zuffenhausen de keerlus Haldenrainstrasse aangelegd. Na de ophef van tramlijn 15 wordt dit voor een periode van ongeveer drie jaar het noordelijke eindpunt van lijn U15 en rijdt er tijdens de ombouw tot Stammheim vanaf hier een vervangende bus. Men denkt het gedeelte Kelterplatz – Ruhbank eind 2007 in dienst te stellen en het gedeelte Kelterplatz – Stammheim eind 2010.

Een lezer stuurde ons een folder van het Strassenbahnmuseum Zuffenhausen aan de Strohgäustrasse, bereikbaar met tramlijn 15 en de S-Bahnlijnen S4, S5 en S6. Deze informatie is gelijk aan die in HOV/RN 564, maar voor nieuwe lezers herhalen we dit graag. Het museum is het gehele jaar geopend op de laatste zaterdag van de maand (13-18 uur) en de tweede zondag van de maand (13-17 uur). Op die zaterdagen rijdt vanaf het museum een ringlijn 19 en op zondagen een lijn 23 van/naar het Hauptbahnhof. Op deze ritten wordt museummaterieel ingezet. Dit jaar verhuist het museum naar de remise Bad Cannstatt. Meer informatie vindt u op www.shb-ev.de.

Wuppertal. Na een onderbreking van drie jaar wordt de reconstructie van de Schwebebahn voortgezet. Op dit moment wordt bij een bedrijf in Moers het nieuwe eindstation Vohwinkel en de keerlus in onderdelen samengesteld en als proef opgebouwd alvorens alle delen naar Wuppertal worden getransporteerd. Dit gedeelte wordt deze zomer vervangen en is Vohwinkel van 22.6.2007 t/m 5.10.2007 onbereikbaar. Naast een aantal weekenden zijn er in 2007 ook twee langere perioden waarin er geen treinverkeer mogelijk is en er vervangende bussen rijden:

weekenden 2+3 juni, 9+10 juni,
4+5 augustus, 11+12 augustus,
zomer: 22 juni t/m 29 juli,
herfst: 24 september t/m 5 oktober.
Alle data onder voorbehoud.

FINLAND.

Helsinki. Zoals eerder bericht, worden de zesassers serie 71 – 112 (bouwjaar 1983-1988) met een lagevloer middenbak verlengd tot achtassers met een lengte van 26½ meter. In november 2006 werd door de eigen werkplaats het zo verbouwde motorrijtuig 80 als prototype afgeleverd. Het rijdt sinds januari 2007 in de normale dienst. Voor het voorstadsverkeer werden bij Stadler 32 vierdelige FLIRT treinstellen besteld. Dit materieel wordt in 2009/2010 afgeleverd en komt in dienst bij Junakalusto Oy, een bedrijf dat werd opgericht door de gemeente Helsinki, een aantal omliggende gemeenten en de Finse staatsspoorwegen.

FRANKRIJK.

Bordeaux. Bij Alstom werden 4 zevendelige Citadis trams bijbesteld en vier tussenbakken om twee vijfdelige trams tot zevendelig te verlengen. Vanaf de aflevering van de tweede serie trams werd de uitvoering van het front aangepast. Het ver naar beneden doorlopend glas werd ingekort en vervangen door metaal. Bij aanrijdingen bleek de doorlopende glaspui erg kwetsbaar. Deze serie bestaat uit 24 trams waarvan de eerste op 19.10.2006 werd afgeleverd. Ze zijn nodig voor de tweede fase van het tramnet. Dit jaar komen 6 verlengingen in dienst. Als eerste (er worden al sinds 12.12.2006 proefritten gereden) komt eind februari 2007 het traject Cenon – Floirac als verlenging van lijn A in dienst. Voor een overzicht van de andere verlengingen van de lijnen A, B en C verwijzen we naar het bericht in HOV/RN 569 (mei 2006).

Clermont-Ferrand. De personendienst op de nieuwe spoorbuslijn ging op 13.11.2006 van start, ruim een maand na de officiële opening. Technische problemen waren de oorzaak van de latere in dienst stelling. Ogenschijnlijk smooit de “tram op banden” fraai, maar de voertuigen lopen zeer onrustig met veel lawaai.

Le Mans. De eerste van de 23 bestelde Citadis 302 motorrijtuigen werd op 9.1.2007 afgeleverd. De 2,40 meter brede trams hebben een lengte van 32,16 meter en bieden plaats aan 48 zittende en 163 staande passagiers. De goudkleurige trams hebben een bijzonder interieur. Naar ons weten zijn het de eerste trams met een kunstzinnig beschilderd plafond. Half februari 2007 begonnen de proefritten op het lijngedeelte Antarès – Glonnières. De gehele lijn tussen Antarès en Université komt in november 2007 in dienst.

Lille. Tussen eind 2007 en augustus 2009 worden 38 VAL metrorijtuigen bij Alstom in Le Creusot gemoderniseerd.

Lyon. Op de nieuwe tramlijn T3 (zie HOV/RN 576) worden de Citadis 302 motorrijtuigen 848 – 857 ingezet. Deze hebben een versterkte kop in verband met de maximumsnelheid van 70 km/u op deze lijn. Zij wijken hiermee af van het materieel dat op de lijnen T1 en T2 rijdt.

Marseille. De eerste nieuwe tram werd op 29.11.2006 afgeleverd.

Montpellier. Nog altijd staan de plannen voor een lijn 3 op de agenda en een verdere verlenging van lijn 1 vanaf Odysseum naar Centre Commercial Mise. Ook lijn 2 wordt met 10 kilometer verlengd via St.Jean de Vedas naar Courmonsec.

Mulhouse. Zoals eerder bericht zit men wat ruim in het materieel. Twee Citadis trams werden uitgeleend aan een nieuwe tramlijn in Beunos Aires (Argentinië).

Nantes. Méér reizigers en het voornemen het tramnet met enkele korte stukjes te verlengen zijn de aanleiding om bij Bombardier 10 Incentro trams te bestellen. In plaats van de

eerder geplande tramlijn 4 kwam op 6.11.2006 een hoogwaardige buslijn 4 in dienst. Om financiële reden bleef in dit geval het hoogwaardig beperkt tot vrije busstroken.

Nice. Voor het eind 2007 te openen trambedrijf werd op 11.12.2006 de eerste vijfdelige Citadis tram afgeleverd. Van 16 t/m 27.12.2006 stond de lagevloer tram opgesteld op de Place Massena.

Orléans. Naar verwachting wordt eind 2007 begonnen met de aanleg van de tweede tramlijn: lijn B Saint Jean de Braye – La Chapelle Saint Mesmin. Opening: 2011. In het centrum wordt over een lengte van ± 1 kilometer het ondergrondse stroomtoevoer systeem APS toegepast. Bij Alstom werden 21 lagevloer trams besteld van het type Citadis 302.

Parijs. In HOV/RN 576 schreven wij over de opening van de 8 kilometer lange tramlijn T4, Aulnay sous Bois – Gargan – Bondy. Exploitant is de SNCF. Op deze omgebouwde spoorlijn worden meersysteem trams ingezet. Op de spoortrajecten wordt met 25kV/50Hz wisselstroom gereden, op de latere tramtrajecten met 750V gelijkstroom. In Aulnay bestaat aansluiting op RER lijn B en in Bondy op RER lijn E. Concrete plannen zijn er voor de aanleg van een in Gargan aftakende klassieke tramlijn via Clichy sous Bois naar Montfermeil. Deze zou in 2012 klaar moeten zijn. Ook bestaat het idee om de lijn vanaf Aulnay in noordelijke richting te verlengen. De 15 zevendelige Avanto trams zijn in onderhoud in de SNCF werkplaats in Noisy le Sec. Om die te bereiken rijden de trams vanaf Bondy via de spoorlijn Straatsburg – Parijs. De trams hebben de nummers TT001 – TT015 en zijn ook opgenomen in het nummerschema van de SNCF als serie U25500. In dat schema heeft elke tram twee aaneensluitende nummers zodat hier sprake is van de serie U25501/U25502 – U25529/U25530.

Lijn T3 (zie HOV/RN 576) kwam op 16.12.2006 in dienst. Met 21 zevendelige Citadis motorrijtuigen wordt een vier minuten dienst uitgevoerd. Men rekent op 100.000 reizigers per dag.

Saint Etienne. Er worden verschillende data genoemd voor de opening van de 2 kilometer lange aftakende tramlijn vanaf de Place de Peuple naar het station Chateaucieux, zoals 6, 7 en 9.10.2006. Op één van deze dagen was er ook nog een staking. Op maandag 11.10.2006 ging de normale exploitatie van start. Er zijn nu twee tramlijnen die op het gemeenschappelijke gedeelte voor een hoge frequentie zorgen. **lijnnennet:**

lijn 4: Hôpital Nord – Solaure

lijn 5: Bellevue – Place de Peuple – Chateaucieux –
Place de Peuple – Terrasse.

Verwarrend is de situatie bij Chateaucieux waar lijn 5 vanaf dezelfde halte in beide richtingen vertrekt.

Straatsburg. Na de aflevering van de laatste 35 Alstom trams zit men wat ruim in het materieel. Enkele oudere Euro trams van Bombardier staan tijdelijk opgeslagen in het depot Kibitzenau. Vanaf september 2007 zijn ze weer nodig voor de nieuwe lijn E (Wacken – Baggersee) en de verlengingen van lijn C (Esplanade – Neudorf Reuss) en lijn D (Etoile Polygone – Neudorf, Aristide Briand). In december 2007 wordt lijn E vanaf Wacken verlengd tot Robertsau en lijn B vanaf Elsau naar Ostwald Pecheurs. De nieuwe lijn F, zie bericht in HOV/RN 574, komt in november 2009 in dienst.

GRIEKENLAND.

Thessaloniki. Sinds eind juli 2006 wordt er onder leiding van het metrobedrijf van Athene gewerkt aan de aanleg van een volautomatisch kleinprofiel metrolijn met een lengte van 9½ kilometer.

ISRAËL.

Haifa. Uit eerdere berichten blijkt dat hier voorlopig geen tram gaat komen. Maar er circuleren op het internet toch

plannen die gebaseerd lijken op de vroegere tramplannen. Hierbij krijgt Haifa een centrumfunctie met regiotramlijnen in alle richtingen, waaronder zelfs een lightrail verbinding naar Nazareth. De uitvoerige en gedetailleerde plannen zijn groter dan die van Tel Aviv. Onze correspondent verwacht dan ook dat ze binnen vijf tot tien jaar gerealiseerd gaan worden. Maar voorlopig gaat hier onder de systeemnaam Metronit een dubbelgelede bus rijden, naar Utrechts model. De bus met een hybride motor gaat overwegend op vrije banen rijden, wat ook weer voeding geeft aan de tramplannen.

Jeruzalem. Bij Alstom in Frankrijk loopt inmiddels de productie van 46 Citadis 302 motorrijtuigen. Het eerste rijtuig kwam gereed. De 2,65 meter brede en 32,52 meter lange vijfdelige trams bieden plaats aan 64 zittende en 164 staande passagiers. De aanleg is in volle gang waarbij binnenkort wordt begonnen met de bouw van een hypermoderne metrische brug die een belangrijke schakel vormt in de tramverbinding tussen het centrum en het zuid/westen van de stad. Het tramproject in Jeruzalem kende overigens ook een Nederlands tintje. De ASN (Algemene Spaarbank Nederland) zou middels een busonderneming in Israël met 5% deelnemen aan het tramproject. Maar de bank heeft zich teruggetrokken na oproepen tot protest door politieke tegenstanders tegen de aanleg.

Tel Aviv. De aanleg van het nieuwe tramnet begint nog weer later dan eerder bericht. Er is nu sprake van dat in 2008 met de werkzaamheden wordt begonnen. Dit bericht komt van de Haagse HTM, die in enkele publicaties ten onrechte wordt genoemd als de uitvoerder van het project. Volgens onze informatie is de HTM als consultbureau bij de werken betrokken. Eerder wezen wij u op de projectside www.nta.org.il. Deze site heeft nu ook een Engelse pagina.

ITALIË.

Ancona. Hier rijden al enige tijd geen trolleybussen meer. Al hoewel op sommige plaatsen nieuwe bovenleiding wordt aangebracht ziet het er niet naar uit dat de trolleybus op korte termijn weer gaat rijden.

Bari. De enige trolleybuslijn, lijn 4, werd in 1987 opgeheven. In 2006 zou de dienst hervat worden. De bovenleiding hangt er nog en in 1999 werden 5 nieuwe duo-bussen aangeschaft. Maar neen, nog steeds geen trolleybusexploitatie.

Cagliari. Vertraging na vertraging na vertraging. We vatten het maar even kort samen. De verwachting dat de eerste tram eind 2005 zou worden afgeleverd werd ook geen werkelijkheid. Het eerste vijfdelige motorrijtuig (Skoda, type Astra 06T), nummer CA 01, stond in september 2006 op de Innotrans in Berlijn. Als datum voor de opening van de lijn wordt nu september 2007 genoemd.

Chieti. In 1993 werd de enige, 8 kilometer lange, trolleybuslijn opgeheven. Er is sprake van een hervatting. De trolleybussen worden in Modena opgeknapt.

L'Aquila. De werkzaamheden voor de aanleg van een Translohr spoorbuslijn (tram op banden) werden gestaakt. Men is bang dat trillingen veroorzakende voertuigen de historische gebouwen geen goed doen. Of zou het zijn dat het systeem duur en niet volmaakt is?

Milaan. Het oude tramspul blijft onverwoestbaar. Op de interlokale tramlijn naar Limbiate rijdt nog dagelijks een vierassige motorwagen uit 1928 met vier aanhangwagens een rit in de ochtendspits. De vóóroorlogse Peter Witt vierassers rijden nog alle diensten op de lijnen 1, 2, 19, 23, 29, 30 en 33 en gedeeltelijk op de lijnen 7, 9 en 11.

Napels. In totaal werden 30 oude vierassers gemoderniseerd en verloren daarbij hun trolleytang om te worden voorzien van een pantograaf. Daarvan zijn er nu nog 29 aanwezig omdat motorrijtuig 970 bij een brand verloren ging.

Pescara. Naar verwachting komt binnenkort een eerste, 12 kilometer lange, trolleybuslijn in dienst.

Rimini. Het gaat niet goed met de enige trolleybuslijn (12 km.). Zoals in voorgaande winters ligt de exploitatie tussen november en april stil. De ene keer gaat het om wegwerkzaamheden, nu wordt het onderhoud aan de bovenleiding als reden opgegeven. Van de 15 trolleybussen uit 1977-1979 staat de helft door gebrek aan onderdelen terzijde. Zolang er geen nieuw materieel wordt besteld springen dieselbussen bij en dat lijkt op het begin van het eind.

Sassari. De drie vijfdelige Sirio trams met een spoorbreedte van 950 mm hebben de nummers SS01 – SS03.

Triëst. Aan het reisverlag in HOV/RN 574 (blz. 352) valt nog toe te voegen dat de officiële heropening op 26.7.2006 plaats vond.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl-LH. Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck. Op 9.12.2006 zou na een jaar uitstel de “Haager Lies” worden opgeheven. Op 5.12.2006 kreeg het personeel te horen dat nog tot het eind van het jaar zou worden doorgereden en op 8.12.2006 werd na overleg met de betrokken overheid besloten de tramdienst tot 9.12.2007 voort te zetten. In maart 2007 wordt over de verdere toekomst van de lijn verder gesproken. De georganiseerde afscheidsrit op 9.12.2006 ging gewoon door. Al het historische materieel kwam in wisselende samenstellingen op de baan.

Graz. De verlenging van lijn 4 naar het winkelcentrum Murpark wordt op 21.3.2007 geopend. De werkzaamheden aan de verlenging van lijn 6 naar Peterstal liggen door het droge winterweer vóór op schema. In plaats van begin 2008 komt dit 1857 meter lange nieuwe traject in november 2007 in gebruik. Het idee om tijdelijk trammaterieel uit Duisburg te huren (HOV/RN 575) is van tafel.

PORTUGAL.

Lissabon. In december 2006 werd in Bremerhaven het voor Lissabon (tramnet Almada, ten zuiden van de Taag) bestemde motorrijtuig 009 verscheept. Bestemming: Melbourne. Hier gaat de tram een half jaar dienst doen en komt na afloop van deze promotietour naar Lissabon.

Porto. Tot nu toe schonken wij nog geen aandacht aan de verdere uitbreiding van het (snel)tramnet. Nu de eerste fase is voltooid (zie HOV/RN 573) en een tweede serie materieel is besteld, lijkt de tijd gekomen hierover te berichten. Wij beginnen dan met het plan om lijn C vanaf ISMAI te verlengen tot Trofa. In feite behoort dit nog tot de eerste fase van het tramplan maar de uitvoering werd vertraagd rondom de vraag of dit gedeelte in dubbelspoor moet worden aangelegd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het tracé van een smalspoorlijn. Van de geplande verlengingen is die van lijn A het verst voorbereid. Het gaat hier om een verlenging vanaf Estadio do Dragao in oostelijke richting naar Gondomar. In theorie kunnen ook de 3 andere lijnen (B,C,E) op het gemeenschappelijke traject vanaf Senhora da Hora tot het huidige eindpunt Estadio do Dragao naar Gondomar doorrijden. De overige geplande verlengingen betreffen lijn D: Hospital São João – Parque de Maia, met aansluiting op lijn C waarbij kan worden doorgereden tot ISMAI – Trofa en João de Deus – Santo Ovidio. Plannen zijn er voor twee nieuwe lijnen. Lijn F krijgt een bovengronds eindpunt bij het ondergrondse station Casa da Música (lijnen A,B,C,E), Om het een met het ander te verbinden wordt een ruim 200 meter lange voetgangerstunnel aangelegd. De nieuwe tramlijn loopt dan in westelijke richting, bereikt bij Castelo do Queijo de Atlantische Oceaan en buigt dan af in noordelijke richting om bij Matosinhos Sul over te gaan op lijn A naar Senhor de Matosinhos. Vanaf dit eindpunt is een verdere verlenging tot Leca da Palmeiro gedacht. De route van lijn F loopt o.a.

over de Avenida da Boavista waar vroeger lijn 18 reed. De eerste fase, de aanleg van een dubbelspoor tramlijn tussen Casa da Música en Matosinhos Sul, heeft een lengte van 6,1 kilometer (11 halten). Met de voorbereidende werkzaamheden is al begonnen. Aan de stadszijde wil men lijn F vanaf Casa da Música verlengen via São Bento (overstap lijn D en spoorwegen) en Campo 24 Agosto (overstap lijnen A,B,C,E) in noordoostelijke richting. Tot slot lijn G. Deze begint eveneens bij Casa da Música en kruist via een nieuw te bouwen brug de Douro om in Santo Ovidio te eindigen met de dan tot daar verlengde lijn D. Hiermee krijgt de voorstad Vila Nova de Gaia een tweede tramverbinding.

ROEMENIË.

Brasov. Op 17.11.2006 reed lijn 101 voor het laatst. En zo was een dag later deze in 1987 geopende tramlijn geschiedenis. Het is hiermee het eerste Roemeense trambedrijf dat na de politieke omwenteling van 1989 werd opgeheven. Uiteindelijk heeft men het voortbestaan nog wat weten te redden; de ophef van tram en trolleybus was voor eerder aangekondigd. Daarbij de aantekening dat het trolleybusbedrijf in kleinere omvang gehandhaafd blijft. Dat is ongetwijfeld te danken aan de komst van tweedehands materieel uit Innsbruck en Bern. Pikant detail: de tram werd vervangen door een trolleybus (lijn 8). Boven het hele traject hing nog de trolleybus bovenleiding die na de komst van de tram in 1987 was blijven hangen.

SPANJE.

Gasteiz. (Vitoria). Men vraagt offerten voor de levering van 11 lagevloer trams.

Madrid. Op 24.11.2006 werd metrolijn 5 vanaf Canillejas met 2½ kilometer en 2 stations verlengd tot Alameda de Osuna.

Murcia. Hier werd een 2,1 kilometer lange, grotendeels dubbelspoor, tramlijn aangelegd die binnenkort in dienst komt. Voor dit testbedrijf worden door Alstom twee lagevloer trams geleverd. Dit alles om de bevolking rijp te maken voor een groter tramnet, waarvoor al langer plannen bestaan.

Santa Cruz de Tenerife. Er moet nog veel werk worden verricht om de tramlijn op 1.4.2007 te kunnen openen. Op sommige plaatsen ontbreken nog sporen en bovenleiding. Het is de vraag of men alles op tijd klaar krijgt. De 13 kilometer lange tramlijn begint in Santa Cruz bij het Intercambiador, het interlokale busstation, en heeft in de gemeente La Laguna zijn eindpunt aan de Avenida La Trinidad. Er zijn 21 halten. Bij de halte El Cardona bevindt zich de remise. Vanaf hier tot Campus Guajara (universiteit) wordt over een traject van ± 3 kilometer al enige tijd een proefbedrijf uitgevoerd.

Sevilla. CAF is begonnen met de aflevering van 17 vijfdelige lagevloer trams. Deze hebben een lengte van 31,265 meter en zijn 2,65 meter breed met 54 zit- en 151 staanplaatsen. Ze kunnen met twee stuks gekoppeld rijden. De trams zijn identiek aan de 3 aan Vélez Málaga geleverde ritten.

ZWITSERLAND.

Basel. BLT + BVB. In Saarbrücken werd BVB motorrijtuig 419 teruggevonden. De tram verkeert nog in originele staat van afvoer. Het BLT depot Hüslimatt in Oberwil werd, met het oog op de uitbreiding van het wagenpark tot 2015, sterk uitgebreid. Ook kwam er werkplaatscapaciteit voor het uitvoeren van onderhoud dat nu nog bij de te sluiten vestiging van Bombardier in Pratteln plaats vindt. De remise Dreispitz wordt niet gesloten. Het was de bedoeling om hier het trammuseum te vestigen maar de BVB kan deze opstelruimte niet missen.

Wil men voor de aanleg van de grensoverschrijdende tramlijnen naar Frankrijk en Duitsland de subsidie niet verliezen, dan moet vóór eind 2008 met de aanleg worden begonnen. Maar er zijn in de voorbereiding problemen met de buurlanden. De Duitsers willen niet meebetalen aan de planning voor een verlenging van lijn 8 naar Weil am Rhein en de Fransen zien niets meer in een verlenging van lijn 11 naar St.Louis. Ze zijn geschrokken van de kosten die bijna twee keer zo hoog uitvallen als eerder begroot. Om een zelfde rede wil men de verlenging van lijn 3 vanaf Burgfelden Grenze beperken tot St.Louis Gare.

Basel-SBB. Regio-S-Bahn. Eind 2005 berichtten wij al eens over de snode plannen van het Baseler stadsbestuur om lijn S9 (Sissach – Läuelfingen – Olten) te verbussen. Dit werd toen door een rechtelijke uitspraak verhinderd. Inmiddels heeft het bestuur van het kanton Basel zich over de kwestie gebogen. Voor drie jaar werd een bijdrage in het exploitatie tekort toegezegd.

Bern. Met in één stemkring een meerderheid aan neenstemmen werd met 70% ja-stemmers het plan Tram Bern West goedgekeurd. Dit gebeurde in een plaatselijk referendum. Het parlement van het kanton Bern kan het plan nog afschieten en dan is nog een kantonaal referendum mogelijk. Op deze wijze sneuvelde het plan al eerder. Inspraak is mooi, maar leidt niet tot snelle besluitvorming.

Bern-RBS. Regionalverkehr Bern-Solothurn. Het ondergrondse eindpunt in Bern verwerkt ruim drie keer zoveel reizigers als waar het destijds voor werd ontworpen. De perons zijn te smal en de wachtruimten ontoereikend. In de spits wordt extra personeel ingezet om de reizigerstroom in goede banen te leiden. Het liefst zou men een nieuw en groter station willen bouwen wat gezien de bovenliggende SBB sporen nog niet eenvoudig is. Met ingang van 10.12.2006 werd op lijn S7 (Bern – Bolligen – Worb) de kwartierdienst op ma t/m za uitgebreid van 6 tot 20.15 uur. In de avonden eindigt elke tweede dienst in Bolligen. Nieuw is de halte Worbboden in Worb.

Schaffhausen. Daags na het opheffen van de tram, deed op 24.9.1966 de trolleybus zijn intrede. De Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) exploiteert tegenwoordig met 8 hogevloer trolleybussen uit 1991 één lijn: lijn 1 Waldfriedhof – Bahnhof – Neuhausen Zentrum – Neuhausen Herbstacker. Men denkt er over na om de trolleybussen te vervangen door nieuwe diesel of gas autobussen. Deze beslissing wordt actueel als in september 2007 begonnen wordt met de vervanging van de overweg in de DB lijn naar Waldshut door een tunnel in de Zollstrasse in Neuhausen. Het is dan natuurlijk veel voordeliger om daar geen bovenleiding meer aan te brengen. Zwitserse zuinigheid kan nog tot een tussenoplossing leiden waarbij de trolleybus wordt "opgereden" en eindigt in Neuhausen Zentrum en tot Herbstacker dieselbussen gaan rijden. Alles wordt onderzocht, nog niets is besloten, maar je voelt het einde van het trolleybus tijdperk naderen.

Zürich. Met de Cobra prototypen 3001-3006 verloopt het minder erg dan bericht in het vorige nummer, waar sprake was van sloop na het uitnemen van bruikbare onderdelen. Al hoewel: wat is het verschil als deze wagens worden voorzien van nieuwe ruitbakken en de oude kopmodulen en geleidingen als reserveonderdelen in het magazijn belanden. Geen sloop maar herbouw dus. Wist u trouwens dat de Cobra's zijn voorzien van het klassieke in Zürich nog altijd gebruikelijke schakelwiel?

Niets geen pienter pookje. Na een afscheidsrit met twee "Karpfen" tramstellen op 26.11.2006 wordt dit materieel type vanaf 10.12.2006 niet meer ingezet. In de centrale werkplaats worden een aantal van deze stellen gereed gemaakt voor vertrek naar Vinnitsa. Toch laten de "Karpfen" zich niet zo maar verdrijven: op 27.12.2006 en 5.1.2007, en mogelijk

ook nog op andere dagen, werd nog zo'n tramstel ingezet op lijn 10.

Glattalbahn. Zoals eerder aangegeven worden de berichten van de Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) opgenomen onder Zürich. Reden hiervan is dat de VBG de exploitatie van de Glattalbahn heeft opgedragen aan de Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). In uitvoering is de aanleg van de tweede fase: de verlenging tot Flughafen, die eind 2008 in dienst komt. De financiering is rond voor de derde fase. Dit betreft de aanleg van het traject Auzelg – Wallisellen – Dübendorf – Stettbach. Dit gedeelte komt in 2010 in dienst.

Zürich-SBB. S-Bahn Zürich. Tot nu toe werden 35 + 25 dubbeldek treinstellen type RABe 514 besteld, waarvan de eerste serie in aflevering is. Men wil nog eens 90 tot 120 stellen bestellen, waarvoor de aanbesteding loopt. Verder worden 113 nieuwe tussenrijtuigen besteld met een lagevloer instap die in het oudere dubbeldek materieel worden geplaatst ter vervanging van een AB rijktuig. Deze vrijkomende rijktuigen gaan andere getrokken treinstammen versterken.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

NMBS

Elektrische locomotieven

Op 10 december werden zoals eerder gezegd de 2206, 2230, 2233, 2240 en 2243 officieel afgevoerd. In de weken erna verliep de revisietermijn van de 2216, 2223, 2236, 2247, 2249. 2506 en 2513. De 2226 en 2229 zijn overgeplaatst naar Kinkempois, waar zij de 2247 en 2249 in de opdrukdiensten vervangen. Al met al resteren nog de 2204, 2213, 2214, 2221, 2224, 2503, 2505, 2507, 2510 en 2514 voor extra inzetten en de 2226, 2229 en 2248 in de opdrukdiensten op de helling van Ans. Inmiddels zijn al 35 locs gereserveerd voor de verkoop aan Polen. Binnenkort moet er één voor toelating en proefritten die kant op gaan.

Diesellocomotieven

In de loop van 2006 werd de inzet van de 6236 en 6306 voor de commerciële goederendienst beëindigd. De 6236 ging op 31 augustus reeds officieel over naar Infrabel Charleroi.

Precies zoals voorspeld werden inmiddels de eerste twee 74-ers buiten dienst gesteld: de 7409 en 7410.

IFB zet de blauwe 8246 en mogelijk ook de 8244 inmiddels in bij Genk Ford. Bij ALZ in datzelfde Genk rijden de 8247 en 8249.

Treinstellen

Op 10 december werden ook vier stellen serie 151-270 buiten dienst gesteld: de 192, 242, 264 en 266. Het lijkt er dus op dat de planmatige schrapping van deze stellen echt begonnen is. De 219 werd al eerder afgevoerd en is officieel overgedragen aan de afdeling ICT van de Holding. Het stel zal het nieuwe TBL-meetstel worden.

Het eerste compleet gerenoveerde stelletje voor de CityRail-verbindingen, de 707, is inmiddels in de normale dienst verschenen onder nummer 978. De livrei die het stel droeg bij de eerste proefritten is ongewijzigd gebleven, alleen zijn er nu nummers en opschriften aangebracht. Ondanks het vele grijs is het hiermee toch nog een kleurig geheel geworden. De 40 te verbouwen stellen krijgen dus nieuwe nummers. Gekozen is voor een vernumming in de serie 960-999. Het betreft alle stellen in de serie 70TH (665-676), 73 (677-706) en 74 (706-730) en uitgezonderd:

- de deelserie 684-706, waarvan de laatste stellen op dit moment voor de normale revisie in Mechelen staan.
- de reeds bij schadeherstel gereviseerde en grijs geschilderde 672 en 709 uit bovengenoemde deelseries
- de reeds afgevoerde 716

Aldus zullen de volgende vernummingen plaatsingen:

665 in 960	666 in 961	667 in 962	668 in 963
669 in 964	670 in 965	671 in 966	673 in 967
674 in 968	675 in 969	676 in 970	677 in 971
678 in 972	679 in 973	680 in 974	681 in 975
682 in 976	683 in 977	707 in 978	708 in 979
710 in 980	711 in 981	712 in 982	713 in 983
714 in 984	715 in 985	717 in 986	718 in 987
719 in 988	720 in 989	721 in 990	722 in 991
723 in 992	724 in 993	725 in 994	726 in 995
727 in 996	728 in 997	729 in 998	730 in 999

(bron: Fotopunt forum)

Na de renovatie van deze 40 stellen (wat in 2009 gereed moet zijn) en het afronden de komende maanden van de revisies aan de laatste Klassiekers uit de serie 684-706, zijn dan alle stellen van de volledige serie 601-782 grijs. Mogelijk dat ook de ex Sabena's (595-600) nog gereviseerd gaan worden.

Binnenkort zal Break-treinstel 384 op proef een nieuw interieur krijgen zoals is voorgesteld te gaan toepassen bij de aanstaande revisie van alle 139 resterende Breaks (ter herinnering: van de 321 is onlangs besloten deze definitief niet meer te herstellen). Het stel wordt nog niet 'omgekleurd'. Vanaf 2008 moeten per jaar 20 Breaks een revisie krijgen en daarbij in 'new look' op de baan verschijnen.

De motorstellen serie 900 hebben sinds vorig jaar minder eerste klasse: één van de beide AB-rijtuigen werd aangepast tot een volledig tweede klasse rijktuig.

Rijtuigen

Alle rijktuigen type I5 en K4 zijn verkocht aan het Italiaanse Visali, dat ze zal doorverkopen aan Kazachstan (I5) en Afrika (K4). Verschillende K4's zijn al op transport gezet, de I5-en worden dit jaar nog gebruikt door The Train Company (TTC) in hun Bergland-expres.

Overig nieuws

Op de HSL-lijn 3 tussen Luik en Aken zullen waarschijnlijk pas in 2009 treinen rijden, terwijl de lijn al dit jaar klaar is. Dat komt omdat ECTS is geïnstalleerd en de ICE- en Thalys-stellen dat niet voor 2009 ingebouwd hebben gekregen. Probleem is dat men bang is dat dit achtste (!) beveiligingssysteem mogelijk problemen geeft met de zeven andere...

Echt waar: momenteel wordt de lijn Weywertz-grens van de Vennbahn opgebroken. Misschien dat we er dan echt zeker van zijn dat er niets meer zal rijden... Ook opgebroken zijn de aansluitingen van de oude suikerfabriek en van de laatste klant Rosiers op de lijn naar Frasnus-les-Anvaing. Het wachten is op de opbraak van de nu echt nutteloze lijn zelf (en het uitschakelen van de overwegen...).

Op 5 februari kwam de 186 112 opnieuw voor proefritten naar België via Montzen. Het komen (en na enkele dagen alweer gaan) van de Taurus 1216 050 en DB 185 281 was ter gelegenheid van een vaktentoonstelling te Schaarbeek. Bij dit RailEvent 2007 was ook de 7838, een TGV Duplex motorrijtuig (de 262) en twee NSR ICRm-rijtuigen te zien.

Op 9 februari werd de PB02 van Rail4Chem met een graan-trein gesignaleerd. Of het nieuw vervoer in België betreft of dat er een reguliere trein vanaf de Botlek via België is omgeleid, is niet bekend.

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Privatisering DB AG

Het wetsvoorstel waarin de privatisering van DB wordt geregeld heeft vertraging opgelopen. In plaats van maart 2007 (zie HOV-RN 2006-12, pag.421) zal het pas in november 2007 verschijnen; de parlementaire behandeling volgt pas in 2008. De materie is namelijk complexer dan vooraf was geschat. Daarnaast vermoeden tegenstanders van de privatisering dat geprobeerd wordt om langs slinkse wegen de infrastructuur ook te privatiseren. Naar goed Duits gebruik wordt die mening op alle mogelijke manieren verkondigd. Een door *die Linke* ingediend parlementair voorstel om de privatisering te stoppen haalde het zoals verwacht niet, maar te verwachten is dat meer van dergelijke voorstellen de komende maanden zullen worden ingediend.

Bahnchef Hartmut Mehdorn zal de door hem zo vurig bepleite privatisering waarschijnlijk nog in functie beleven. Volgens dagblad *Der Tagesspiegel* wordt zijn contract tot 2012 verlengd. Bovendien werd hij op 31 januari gekozen tot voorzitter van de Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

Expansiedrift

DB-dochter Railion heeft het Zwitserse Brunner Railway Services (BRS) overgenomen. Het in Dietlikon gevestigde bedrijf werd in 2005 opgericht en is sinds april 2006 actief op het Zwitserse net. De overname betekent voor Railion een goede kans op een verdere uitbreiding van haar activiteiten in Zwitserland. BRS zal zich gaan concentreren op wagenladingvervoer tussen Zwitserland en Duitsland, het treinladingvervoer blijft een klus voor het samenwerkingsverband van BLS en Railion.

Het *Netzwerk Privatbahnen*, de belangengroep van de private spoorvervoerders in Duitsland, heeft zich kritisch geuit over de ongebreidelde expansiedrift van Railion. Men is bevreesd dat DB de winsten die bij niet-aanbestede contracten van DB Regio behaalt nu gebruikt om concurrenten in het goederenvervoer klein te houden. Om die reden heeft het *Netzwerk* deze zaak aangekaart in bij de EU.

Vervoeromvang

Het *Statistisches Bundesamt* (het Duitse zusje van ons CBS) heeft berekend dat het spoorvervoer in 2006 flink in de lift zat. Het goederenvervoer nam gemeten in tonnen met 7,7% toe tot 341,9 miljoen. In tonkilometers steeg het vervoer met 10,5% naar 105,5 miljard. De procentuele groei van het goederenvervoer per trein is daarmee bijna twee maal zo groot als de ontwikkeling in het wegverkeer (toename van 5,9%), wat wil zeggen dat het spoor haar marktaandeel heeft vergroot. Het wegverkeer vervoert echter nog altijd 77% van de goederen in Duitsland.

Het openbaar personenvervoer groeide in reizigers gemeten met 2,0% naar 10,2 miljard. Gemeten in reizigerskilometers was bedroeg de groei 3% tot 94,0 miljard reizigerskilometer. Het spoorvervoer deed het bovengemiddeld goed met een groei van 3,5%, vooral in het regionale spoorvervoer. Het stedelijk railvervoer (tram, metro, Schwebbahn) groeide met 1,7%, de stads- en streekbussen vervoerden 0,6% meer reizigers. Het lange-afstandsvervoer per bus nam met 5,2% af naar 1,5 miljard reizigerskilometer.

Spoorwegtoezicht

De op 17 januari gehouden hoorzitting over het spoorwegtoezicht (zie HOV-RN 2007-01, pag. 17) bracht niet de gehoopte duidelijkheid. Voor- en tegenstanders lichtten hun standpunten toe. De spoorwegindustrie en enkele deelstaten zijn voor, het *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*

en andere deelstaten zijn tegen. Hun belangrijkste vrees is dat centraal toezicht en regelgeving tot meer bureaucratie leidt. Daarnaast willen zij zelf het veiligheidsniveau en de wijze van invulling daarvan bepalen. Wanneer dit centraal wordt voorgeschreven zouden onzinnige eisen kunnen leiden tot een grote kostentoeename, met uiteindelijk de sluiting van baanvakken als resultaat. Het *Statsbahndenken* zou bovendien de innovatie remmen.

Ondanks de naar voren gebrachte bezwaren besloot het parlement op 5 februari toch om het spoorwegtoezicht te centraliseren bij het EBA. Belangrijkste argument was de mogelijke verhoging van de veiligheid en een grotere invloed op de Europese ontwikkelingen. Als handreiking werd aangegeven dat de nieuwe werkwijze niet tot meer bureaucratie voor de vervoerders mag leiden. Tevens werden havenspoorlijnen expliciet buiten de werkingssfeer van de wet gehouden.

Weerperikelen

- De orkaan "Kyrill", die in Nederland zijn werk anoniem deed, zorgde ook in Duitsland voor grote overlast. Nadat aan het eind van de middag van 18 januari steeds meer lijnen geblokkeerd raakten door omgevallen bomen besloot DB om 18.00 uur het gehele lange-afstandsvervoer te staken. Met uitzondering van de zuidelijke deelstaten kwam ook het regionale verkeer tot volledig tot stilstand. Treinen werden naar de eerstvolgende stations gereden, waar gepoogd werd vervangend busvervoer en/of opvang te regelen. Onder meer in Köln Hbf werd IC(E)-materieel op de perronsporen geplaatst om reizigers droog en warm te kunnen opvangen.
- De opruimwerkzaamheden begonnen al in de nacht van 18 op 19 januari. Zo moest op 63 locaties de bovenleiding hersteld worden; het aantal te verwijderen bomen was vele malen groter. Op vrijdagmorgen was het treinverkeer in het zuiden en oosten Duitsland weer redelijk normaal, met uitzondering van de lijnen die door bergachtig gebied voeren. In het noorden en westen duurde het tot in de middag voor er op de meeste baanvakken weer treinen reden. Een aantal lijnen in en rondom het Ruhrgebied bleef tot in het weekend geblokkeerd. De schade die de storm heeft veroorzaakt loopt in de tientallen miljoenen euro's.
- De meest opzienbarende storing die "Kyrill" wist te veroorzaken was de afsluiting van het prestigieuze Hauptbahnhof te Berlin. Twee stalen balken van het buitenraamwerk kwamen los, waarvan er één naar beneden viel op de trappen van de zuidelijke entree. Er raakte gelukkig niemand gewond door het 2 ton zware gevaarte. Bij een tweede storm in de middag van de 21^e januari werd het Berliner Hauptbahnhof uit voorzorg opnieuw afgesloten. Het geheel werd een fraaie rel toen de immer actieve *Tagesspiegel* onthulde dat dit risico reeds bij de bouw van het station bekend was. DB ontkende dit. In de week na de storm werden de dwarsbalken, die overigens geen dragende functie hebben, vastgelast. Naast imago-schade gaan de aanpassingen enkele miljoenen kosten.
- Het informatiesysteem van DB bleek niet te zijn opgewassen tegen de chaos in het treinverkeer. Op de zondag na de storm werden voor een aantal treindiensten ten onrechte aangegeven dat zij niet reden, omgekeerd werden treinen op geblokkeerde lijnen als "op tijd" gemeld. Uiteraard werd dat volgens sommige partijen veroorzaakt door de privatisering.... De DB-slogan "*Alle reden vom Wetter, wir nicht*" deed in dit verband ook wat cynisch aan. DB heeft inmiddels beterschap beloofd.
- Doordat treinen langere tijd stilstonden op stations en rangeersporen kregen graffiti-artisten alle kans om hun

lusten op het rollend materieel bot te vieren. De hierdoor veroorzaakte schade wordt geschat op € 2 miljoen!

- Het *Netzwerk Privatbahnen* hekelde de zuinigheid bij de vegetatiebeheersing die tot volledig dichtgegroeide spoorbermen heeft geleid (en ook fotografen parten speelt). De bomen en het struikgewas waren een makkelijke prooi voor de storm, waardoor de problemen vele malen groter werden dan noodzakelijk. Infrabeheerders die de bermen wel op orde hielden, zoals de EVB, hadden nauwelijks last van de storm.
- Een week na de storm "Kyriil" begon het in het zuiden en oosten van Duitsland (eindelijk) te sneeuwen. Bomen die door de storm minder stabiel waren bezweken onder de sneeuwlast, en blokkeerden daardoor de lijnen van Rosenheim naar Holzkirchen en München. Op andere lijnen ontstonden soms grote vertragingen door ingesneeuwde wissels. Een dag later was het treinverkeer weer normaal.

Ontsporing

Op 23 januari ontspoorde bij Tornesch een deel van containertrein TEC40013, onderweg van Taulov (DK) naar Galle-rate (I). Een in een container liggende staalrol kwam tijdens de rit los, sloeg door de bodem van de container en de draagwagen en vernielde een draaistel. Als gevolg daarvan ontspoorde 19 van de 21 wagons; een aantal daarvan kantelde. De loc (serie 185) en de eerste wagon bleven in het spoor. In de achteroplopende wagens werden ook containers met chemicaliën vervoerd, waarvan een aantal lek raakte. Brandweer en DB Netz hadden een week nodig om de rommel op te ruimen, hetgeen tot forse hinder in het reizigers- en goederenvervoer leidde. Slechts een beperkt aantal treinen kon worden omgeleid, daar DB Netz de infrastructuur van de mogelijk te gebruiken omleidingsroutes enkele jaren terug gesaneerd had (lees: zoveel mogelijk rangeer-, inhaal- en kruisingssporen opbreken). Hierdoor was doorgaand goederenvervoer tussen Denemarken en Hamburg vrijwel onmogelijk.

Een kleine twee weken eerder raakte één van de ketelwagens van trein 50209 (Duisburg – Maschen) door nog onbekende oorzaak beschadigd. De buitenmantel van de ketel bleek bij doorkomst in Südmühle opengescheurd te zijn, waarop de trein werd stilgezet. Een deel van de ommanteling bleek door de wind dicht bij de bovenleiding te komen, wat bij aanraking mogelijk ernstige gevolgen had kunnen hebben. De wagen werd uitgezet waarna de trein haar weg vervolgde. Een oorzaak is nog niet gevonden.

Betuweroute

"Onze" Karla Peijs en minister Wolfgang Tiefensee hebben afgesproken om vaart te zetten achter het Duitse gedeelte van de Betuweroute. Tussen de grens en Oberhausen wil men in 2010 beginnen met de aanleg van een derde spoor. Tevens wordt het traject voorbereid op ETCS-beveiliging. Om het grensoverschrijdend verkeer te vergemakkelijken wordt de spanning tussen Zevenaar en Emmerich verhoogd naar 15kV 16²/₃ Hz wisselspanning. In 2013 kunnen de afscheidsritten met Nederlands elektrisch materieel naar Emmerich worden gehouden.

Overige berichten

- DB heeft de Internationale Sponsoring Award 2006 gewonnen in de categorie sportsponsoring. Aanleiding voor deze ongetwijfeld fraaie bokaal was de inzet voor het WK voetbal.
- De verkiezing voor het "*Verkehrspolitische Unding*" (zie HOV-RN 2007-01, pag. 18) is glansrijk gewonnen door de geplande Transrapid-verbinding in München. 40%

van de 8.500 inzenders vonden dit plan het meest onzinnig.

- Nu we het toch over de Transrapid hebben, tegen de Münchener plannen zijn 20.000 bezwaarschriften ingediend. In de periode tot 12 juli kunnen de bezwaarmakers hun visie toelichten.
- Al eerder schreven wij over de vertraging van de te starten veerverbinding tussen Sassnitz en Kaliningrad. De reeds uitgestelde startdatum van begin december 2006 werd niet gehaald, men mikt nu op het eerste kwartaal van dit jaar.
- DB heeft de overeenkomst voor het vervoer van koeriergoederen per IC(E) met vier jaar verlengd. Het vervoer wordt verzorgd door Lufthansa-dochter *time matters*.
- De op 17 januari gehouden parlementaire hoorzitting over het Berliner Hauptbahnhof (zie HOV-RN 2007-01, pag. 17) ontaardde in een ruzie tussen DB en architect von Gerkan. DB beschuldigde von Gerkan heel slim van gebrekkige project- en kostencontrole (de bouwkosten werden met één derde overschreden), von Gerkan beschuldigde DB van het achterhouden van informatie en van het ongevraagd wijzigen van het ontwerp. Of iemand met zo'n hoorzitting wat opschiet is de vraag.
- De hoorzitting kreeg begin februari nog een tweetal staartjes. Allereerst was DB dermate in haar wiek geschoten dat men besloot een aanklacht wegens laster tegen von Gerkan in te dienen. Tussen DB en von Gerkan komt het vermoedelijk nooit meer goed. Daarnaast zette de Bundestag de deur weer op een kier voor een verlenging van het dak van het Hauptbahnhof door een onderzoek te verlangen.
- DB heeft aangekondigd na te denken over het starten van luchtvaart-verbindingen. Aanleiding is de inkrimping van vliegveld Berlin Tempelhof na opening van de nieuwe luchthaven Berlin-Brandenburg International. DB zou zich willen richten op de zakelijke markt. Wellicht een interessante combinatie met de door connexion aangekondigde helikopterservice?
- Je kunt het zo gek niet bedenken of er is een "award" voor te winnen. Het voor DB ontwikkelde lettertype "DB Type" kreeg een design-award.

Regionaal reizigersvervoer

Financiën

Het *Verband Deutscher Verkehrsbetriebe* (VDV) heeft de bondsregering opgeroepen de als (gedeeltelijke) compensatie voor de bezuinigingen toegezegde middelen snel beschikbaar te stellen. Het gaat om een eenmalig bedrag van € 500 miljoen en een jaarlijkse stijging van de budgetten van 1,5%. De door het Kabinet Merkel opgelegde bezuiniging van ruim € 600 miljoen per jaar moest hierdoor verzacht worden. Tevens riep het VDV de regering op om ook op langere termijn zekerheid te geven aangaande de financiën. De deelstaten hebben daarnaast nog de mogelijkheid een deel van de extra inkomsten uit de BTW-verhoging te gebruiken voor regionaal spoorvervoer. Het VDV vreest dat zonder zekerheid op langere termijn vervoerders niet durven investeren in de verdere verbetering van de kwaliteit van het vervoer.

Schleswig-Holstein

- De frequentieverhoging op de door de Nord-Ostsee-Bahn geëxploiteerde lijn Niebüll – Tønder (DK) is een succes. Het aantal reizigers steeg van 18.000 in 2003 naar 41.400 in 2006. Helaas blijkt het bieden van een doorgaande dienst Niebüll – Tønder – Esbjerg problematisch omdat Arriva en NOB niet tot samenwerking kunnen komen.

Niedersachsen

- De treindiensten Lüneburg – Hamburg en Hamburg – Tostedt worden per december 2007 overgenomen door metronom Eisenbahngesellschaft GmbH. metronom was de enig overgebleven bidder nadat DB had aangegeven geen trek te hebben in het gebruik van materieel (e-locs serie 146 en Bombardier-dubbeldekkers) uit de lease-pool van de deelstaat.

Mecklenburg-Vorpommern

- De deelstaat heeft de aankondiging van de aanbesteding van de treindienst op de Rügensch Kleinbahn (Göhren – Puttbus – Lauterbach Mole) aangekondigd. De inzet van historische diesel- en stoomtreinen is verplicht gesteld. Het contract, dat ook de instandhouding van de infrastructuur omvat, gaat op 1 januari 2008 in en kent een looptijd van 10 tot 20 jaar.

Sachsen

- DB-dochter Erzgebirgsbahn viert haart vijfjarig bestaan in opperbste conditie. Het aantal reizigers steeg in het afgelopen jaar met 25%, met name door het aanbieden van een doorgaande verbinding Olbernhau – Chemnitz – Aue. Ook het grensoverschrijdende verkeer naar Tsjechië is een succes. De sanering van het spoorwegnet begint resultaat op te leveren, onder meer in de vorm van een punctualiteit van 99%. Dit jaar wordt begonnen met de sanering van de lijn Erdmannsdorf Augustusburg – Annaberg Buchholz unterer Bahnhof. Tot december rijden er bussen.

Brandenburg

De deelstaat Brandenburg werd verhoudingsgewijs sterk getroffen door de bezuinigingen. De mate waarin de dienstregeling door DB werd ingekrompen wekte echter verdenking. Een deelstaat-parlementariër trachtte inzage te krijgen in de overeenkomst met DB, maar stuitte op een gesloten deur. De parlementaire druk wordt nu opgevoerd teneinde de geheimen uit dit contract van € 2 miljard te ontsluitieren. U redacteur voorspelt vast dat dit niet lukken gaat....

Sachsen-Anhalt

- Veel nieuws van de Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Mallet-loc 99 5902 is op 11 januari per dieplader naar Meiningen vertrokken voor een grote revisie. De uit 1897 stammende loc wordt in de zomer terug verwacht.
- De storm Kyrill hield ook in de Harz huis. Door windsnelheden van meer dan 150 km/h werden in totaal 310 bomen op de HSB-sporen gedeponerd. Het treinverkeer lag twee dagen grotendeels stil; de Brockenbahn was zelfs drie dagen zonder treinverkeer.
- Het jaar 2006 heeft de HSB geen windeieren gelegd. Het aantal reizigers steeg met 2% naar 1,13 miljoen, waarvan 700.000 op de Brockenbahn. De Selketalbahn boekte maar liefst 15% meer reizigers. Het goederenvervoer steeg naar 100.000 ton, waarmee het niveau van 1998 weer bereikt werd. De opbrengsten namen toe tot € 9,86 mln, doch de kosten stegen door het duurder worden van brandstof en materialen sneller. Het tekort wordt door de deelstaat afgedekt.

Nordrhein-Westfalen

- De NordWestBahn gaat tussen Borken en Dorsten extra materieel inzetten. Sinds de overname van het vervoer in december vorig jaar is het aantal reizigers vooral in de ochtendspits sterk gestegen.

Baden-Württemberg

- De deelstaat heeft bekend gemaakt hoe het de bezuinigingen wil invullen. Het aantal treinkilometers neemt

vanaf 10 juni aanstaande met 2,1 miljoen (bijna 3%) af. Men gebruikt de "kaasschaafmethode", waardoor ook op hoofdlijnen minder treinen gaan rijden.

- Het *Landkreis* Göppingen laat een haalbaarheidsonderzoek verrichten naar doortrekking van de Stuttgarter S-Bahn.
- Nog meer S-Bahn-geweld: tussen Mannheim en Heidelberg worden extra sporen aangelegd voor de S-Bahn Rhein-Neckar. Heidelberg – Wieblingen wordt viersporig en Mannheim – Friedrichsfeld Süd driesporig. Op de trajecten Neckargemünd – Sinsheim en Bad Friedrichshall-Jagstfeld en Eppingen moet de S-Bahn in december 2009 gaan rijden. Eppingen is al ontsloten door de Karlsruher lijn S4.

Bayern

- De spoorlijn Bayreuth – Weidenberg werd op 8 januari heropend. Het treinverkeer op deze Fichtelgebirgsbahn werd in maart vorig jaar gestaakt om een grondige opknappbeurt mogelijk te maken. DB had de lijn namelijk al sinds de jaren zeventig stelselmatig verwaarloosd, waardoor op 31 maart 1993 het deeltraject Warmensteinach – Weidenberg wegens de slechte toestand van de sporen moest worden stilgelegd. Pas na overname van de infrastructuur door de Deutsche Regionaal Eisenbahn per 1 januari 2001 kwam er schot in de zaak. De uiteindelijke opknappbeurt kostte slechts € 7 miljoen, een schijntje vergeleken bij de in 1993 door DB berekende DM 65 miljoen. Op werkdagen worden nu door DB 15 slagen gereden met een treinstel serie 628. Het busnet is volledig aan de treindienst aangepast.
- Op de lijn Traunstein – Ruhpolding introduceert DB een nieuw service-concept. Elke trein krijgt een begeleider die kaartjes verkoopt, reis- en toeristische informatie verstrekt. Hiervoor is de onderneming TrauntalBahn Service GmbH opgericht.
- Nog een service-offensief is het inleggen van een "Classic-Ski-Express" van München Hbf naar Garmisch Partenkirchen. De treinen stoppen direct voor het dalstation van de Hausbergbahn, waar een perron gebouwd is. Treinreizigers krijgen bovendien korting op de skipas.
- De door DB-dochter Westfrankenbahn van de Kahlgrundbahn overgenomen motor- en bijwagens type NE81 zijn in DB-kleuren overgespoten. Samen met een eveneens van de Kahlgrundbahn overgenomen RegioShuttle worden ze ingezet op de lijn Wertheim – Miltenberg – Amorbach.
- De Europese aanbesteding van het elektrische net Würzburg is gewonnen door DB Regio. Vanaf eind 2009/2010 tot eind 2021 worden de lijnen van Würzburg naar Gemünden – Schlüchtern, Bamberg, Nürnberg en Treuchtlingen. Er komt nieuw materieel met airco, gelijkvloerse instap en een maximum snelheid van 160 km/h.

Privaat goederenvervoer

- De **Weserbahn** heeft haar werkterrein per 1 januari flink uitgebreid. Nieuw zijn de verbindingen Kirchweyhe – Leeste-Hagen (3x per week) en Kirchweyhe – Tornesch (3 tot 4 maal per week), deze laatste als EccoCargo "Hanseat". De Weserbahn denkt op korte termijn aan uitbreiding van het locpark.
- Häfen und Güterverkehr Köln AG** (HGK) heeft een goed jaar achter de rug. Het vervoerde tonnage steeg met 10,2% naar 10,6 miljoen ton. In 2007 wordt op een verdere groei gerekend.
- CFL Cargo** gaat haar goederenvervoer herstructureren. De naam NEG Cargo verdwijnt daarbij ten gunste van CFL Cargo, hetzelfde gebeurt met de merknaam Dansk Jernbane. Het vervoer in, van en naar Denemarken

wordt geconcentreerd op de assen Padborg – Frederikshavn en Esbjerg – Nyborg.

- Het door een groep privatbahnen en expediteurs opgezette **Ecco-Cargo** wordt verder uitgebreid. De veranderingen zijn:
- Doortrekking van de "Austria" naar Hagen-Kabel en verlegging van het eindpunt Salzburg-Itzing naar Freilassing. Tussen Köln-Eifelort en Donauwörth gaat de trein nu 5 maal per week rijden met tractie van RTS (was MWB).
- De "Hanseat" gaat rijden tussen Hagen-Kabel en Kirchweyhe met tractie van RTS (was MWB) en tussen Kirchweyhe en Tornesch van de Weserbahn.
- Verlenging van de "Oberfranken" van Hof naar Lampertswalde / Lübbenau Süd.
- Feedervervoer rondom Nürnberg wordt tevens verzorgd door PRESS (naast MWB).
- Doortrekking "Donaumoo" van Saal an der Donau naar Stulln.
- De "Kastulus" wordt door MWB gereden in plaats van RAR.
- Frequentieverhoging "Celtic" (Freilassing – Hallein – Salzburg-Liefering) naar 5x per week.
- **Angel Trains Cargo** (ACT) heeft bij Vossloh opnieuw 19 diesellocs van verschillende typen besteld. De eerste werden al in januari afgeleverd, de rest volgt dit jaar.
- De deelstaatregering van Niedersachsen ging akkoord met de verkoop van de overheids-aandelen in de **Ost Hannoverische Eisenbahn** (OHE) aan de combinatie van Arriva en Bachstein (zie HOV-RN 2007-01, pag. 20). De nu nog resterende besluiten zijn niet meer dan formaliteiten.
- **Kombiverkehr** gaat een nieuwe shuttle-dienst tussen Duisburg/Wuppertal en Nürnberg aanbieden. Naast een hogere frequentie (5x per week) wordt ook de reistijd verkort tot circa 12 uur.

Materieel

- Het jaarlijkste materieel-overzicht van DB treft u op blz. 63 aan.
- DB heeft een grote optie voor elektrische treinstellen geplaatst bij Bombardier, namelijk maximaal 321 twee- tot zesdelige treinstellen van de tweede generatie Talent. De optie heeft de vorm van een raamcontract, waaruit DB steeds een aantal treinstellen zal bestellen. De definitieve bestelling, de treinlengte en de uitvoering (S-Bahn of Regionalverkehr) van elke deelserie hangt af van het winnen van aanbestedingen. De eerste treinstellen kunnen vanaf 2009 in dienst worden gesteld.
- De inkt van het contract was nog niet droog of DB publiceerde alweer een nieuwe aanbesteding voor elektrische treinstellen. Dit keer gaat het om een serie van 30 tot 130 stuks ten behoeve van S-Bahn-verkeer, met een capaciteit van 150 tot 300 zitplaatsen. Levering moet plaatsvinden tussen medio 2008 en eind 2013. Definitieve bestelling en omvang daarvan zijn, zoals gebruikelijk, afhankelijk van de vraag of DB vervoercontracten in de wacht weet te slepen.
- Railion heeft sinds begin februari lok 51 van de Westfälische Landes Eisenbahn (WLE) gehuurd. De lok wordt gebruikt voor proefritten om vast te stellen of dit MaK-type voor Railion geschikt zou kunnen zijn.
- Vanwege het Duitse EU-voorzitterschap worden 50 DB-tractievoertuigen en IC-stuurstandwagens voorzien van het logo van het Duitse voorzitterschap.
- In het mededelingenblad van de EU heeft DB de aanbesteding van 200 vierassige wagens type Shimmns voor het vervoer van staalrollen gepubliceerd.

- Voorts is een aanbesteding gepubliceerd voor de levering van 200 zesassige platte wagens type Samms. 160 wagens worden een korte versie van 13.200mm (Samms706) de overige veertig 16.400mm (Samms489). Op 600 lange en 100 korte wagens wil men een optie nemen.
- De bondsregering heeft extra geld beschikbaar gesteld voor geluidbeperkende maatregelen, onder meer voor het railvervoer. Er is € 150 miljoen beschikbaar, onder meer voor het aanpassen van goederenwagens. Daarnaast wil men de gebruiksvergoeding infrastructuur voor lawaaiig materieel verhogen.
- Railion Deutschland gaat volgens de LokReport twintig diesellocs serie 6400 inzetten als *Baureihe_264*. Hagen Vorderhalle en Oberhausen Osterfeld krijgen elk 10 locs.

Infrastructuur

- De stimuleringsregeling spooransluitingen heeft volgens branche-organisatie *Allianz pro Schiene* 3,1 miljoen ton nieuw spoorvervoer opgeleverd. Van de beschikbare middelen is slechts € 15,5 miljoen gebruikt en dat moet dus meer worden.
- DB Netz heeft aangekondigd dat de gebruiksvergoeding voor infrastructuur vanaf 2008 een kortingscomponent voor nieuw goederenvervoer. De korting bedraagt 10% gedurende het eerste exploitatiejaar.
- Het *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen* (VDV) heeft een catalogus gepresenteerd met 200 wenselijke infraprojecten die een groot direct nut hebben voor reizigers- en goederenvervoer. Het gaat om capaciteitsvergroting, inhalen van achterstallig onderhoud en extra opstelruimte. Belangrijkste wens is echter dat DB Netz stopt met het rigoureuze rationaliseren van de infrastructuur van regionale lijnen.
- De spoorlijn Luxemburg – Trier – Koblenz wordt mogelijk uitgebouwd. Speerpunten zijn spoorverdubbeling tussen de Luxemburgse grens en Igel, vrije kruisingen bij de Moezelbrug in Karthaus en aanpassingen voor de inzet van kantelbakmaterieel. In een tweede fase zou de moezelbrug verdubbeld moeten worden. Eind dit jaar wil men hierover een besluit nemen.
- In München-Laim is gestart met de bouw van een vrije kruising voor de S-Bahn-lijnen S1 en S8. Vanaf december 2008 moet de wederzijdse hinder tussen S-Bahn en regionale treinen verleden tijd zijn.
- De bouwprojecten rondom Halle Hbf zijn weer een stapje verder gekomen. Tussen 9 en 14 januari werden de nieuwe sporen aan de zuidzijde aangesloten. Tevens kwam een nieuw station Halle-Ammendorf in gebruik. In het project is onder meer ruimte gemaakt voor twee toekomstige sporen voor de toekomstige HSL Halle – Erfurt.
- Het *Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure* heeft een (demontabel) kunststof perron gepresenteerd. In Graal-Müritz is dit te bewonderen.
- Met enkele weken vertraging vanwege de agenda van *Bahnchef* Mehdorn startte in Berlijn de ombouw van het Ostkreuz. Het half vergane allegaartje van perrons wordt vervangen door nieuwbouw; tevens worden alle bruggen vervangen. De over de ring rijdende S-Bahn-treinen zullen gedurende de werkzaamheden tijdelijk over de Fernbahn gaan rijden. Als alle werkzaamheden over een jaar of tien zijn afgerond is dan een prachtig overstapstation ontstaan.
- De regionale overheden en DB hebben een akkoord bereikt over de aansluiting van het Hauptbahnhof van Darmstadt op de nieuwe HSL Frankfurt – Mannheim. Een nieuw te bouwen verbindingstraject moet het mogelijk maken om te zijner tijd Darmstadt elk uur per ICE te bedienen. Bovendien ontstaat een directe verbinding

Materieeloverzicht DB en Railion per 1.12.2006

Onderstaand het materieeloverzicht van DB en Railion per 1 december 2006. De kolom "mutatie" bevat de verandering ten opzichte van 1.12.2005.

Elektrische lokomotieven

Serie	Aantal	Mutatie	Opmerkingen
101	145	0	5 stuks totaalreclame
103	5	0	3 museum, 2 SystemTechnik
110	184	-24	3 museum
111	226	0	
112	90	-1	
113	3	+1	DB Autozug
114	40	+2	114-501 DB Systemtechnik
115	26	-7	DB Autozug
120.1	60	0	153 & 160 DB Systemtechnik
127	0	-1	
128	0	-1	
139	41	-3	
140	261	-80	
141	7	-26	141-228-9 DA-Kranichstein
143	620	-6	
145	79	0	
146.0	26	0	
146.1	32	0	
146.2	47	+25	
150	2	0	Museumlocs
151	167	0	
152	171	+1	2 stuks totaalreclame
155	224	-1	
171	2	-7	Museumlocs 25kV
180	19	0	
181	24	0	181-001-9 museumloc
182	25	0	
185.0	200	0	
185.2	72	+32	
189	100	0	

Diesellokomotieven

Serie	Aantal	Mutatie	Opmerkingen
202	1	0	Erzgebirgsbahn
203	16	+4	
204	19	-12	
213		-14	
215	14	0	DB Autozug Westerland (Sylt)
216	32	0	221-2 & 224-8 museumlocs
217	13	0	
218	337	-40	218-219-9 museumloc
225	71	0	ex 215/218, 7 met Memor
232	318	-10	
233	64	0	
234	13	+1	
241	10	0	
290	75	-7	
291	13	0	
294	319	+1	
295	90	-10	
296	16	16	Ombouw uit 290 - 295
298	74	-2	

Rangeerlokomotieven

- 63 -

Serie	Aantal	Mutatie	Opmerkingen
312	19	0	
333	17	-5	
335	61	-17	
345	51	-1	
346	51	-2	
360	28	-1	
362	113	0	
363	207	0	
364	62	-1	
365	27	-32	
381	1	+1	werkloc Dessau
399	4	0	Inselbahn Langeroog

Elektrische treinstellen

Serie	Aantal	Mutatie	Opmerkingen
401	118	0	59 treinstellen ICE-1
402	46	0	ICE-2
403	50	+12	ICE-3
406	13	0	ICE-3M
411	60	6	ICE-T vijfdelig
415	11	0	ICE-T zevendelig
420	239	-20	
423	447	+15	
424	40	0	
425.0	156	0	
425.2	58	0	
425.3	24	+4	
426	41	0	
450	4	0	Trams S-Bahn Karlsruhe
472/73	62	0	Hamburg
474/75	116	+13	Hamburg, 41 2-systeem

Dieseltreinstellen

Serie	Aantal	Mutatie	Opmerkingen
605	19	0	7 gereactiveerd WK voetbal
610	20	0	
611	49	1	
612	193	2	
614	84	0	2 motorwagens per treinstel
618	1	1	LIREX
624/34	24	0	2 motorwagens per treinstel
626	3	+3	NE81, ex Kahlgrundbahn
628.1	3	0	
628.2	146	0	
628.4	296	+3	
628.9	6	-2	gekoppeld met mw 629
640	30	0	LINT27 motorwagens
641	35	-2	Gelijk aan SNCF X37500
642	235	-28	Desiro
643.0	75	0	Talent, driedelig
643.1	26	0	Talent, tweedelig Aachen
644	62	0	Talent, dieselelektrisch
646.0	29	-1	GTW 2/6
646.2	13	0	GTW 2/6
648.0	6	0	LINT41
648.1	21	0	LINT41
648.2	7	0	LINT41
648.25	27	2	LINT41
650.0	27	0	Regioshuttle RS1
650.1	23	0	Regioshuttle RS1
650.2	3	0	Regioshuttle RS 1
650.3	27	+4	Regioshuttle RS1
650.9	1	+1	RS1, ex Kahlgrundbahn
672	18	0	LVT/S Burgenlandbahn

tussen Darmstadt en Frankfurt Flughafen. Realisatie zal echter nog de nodige jaren op zich laten wachten.

- De signalering en treindienstleiding in het noordelijk deel van het Ruhrgebied is per 12 februari samengevoegd in één nieuwe Siemens-beveiliging. Hiervoor werd het treinverkeer rondom Gladbeck West, Gelsenkirchen Buer Nord, Westerholt, Bottrop en Marl Chemiewerke in het voorafgaande weekend stilgelegd.
- DB wil de niet meer bediende 21,5 kilometer lange lijn Nebra – Artern (KBS 585) verkopen; als de verkoop niet slaagt wordt de lijn stilgelegd. Tot december vorig jaar reden hier de treinen van de BurgenlandBahn; het verkeer werd wegens de bezuinigingen stilgelegd.

Museum

- De bij de **Bückower Kleinbahn** verblijvende loc 14 van de Strausberger Eisenbahn, ook bekend als EL4, krijgt een grote revisie. Ondanks subsidie van de deelstaat Brandenburg, de spaarcentjes van de vereniging en bijdragen van liefhebbers zijn nog niet alle kosten gedekt. Desondanks wil men proberen de loc voor het 110-jarig bestaan van de Bückower Kleinbahn (23 juni) gereed te hebben.
- De Saksische smalspoorloc 99 604 is vanuit het spoorwegmuseum in Bochum-Dahlhausen teruggekeerd naar de Heimat. De loc is ondergebracht bij de lijn Radeburg – Radebeul. In 1970 (!) was de loc door de West-Duitse DGEG gekocht van de Deutsche Reichsbahn.
- De **Wiehltalbahn** (Osberghausen – Waldbröl) is voorlopig gered. In een tweetal procedures werd de weigering van de deelstaat Nordrhein-Westfalen om vervoerder RSE geen exploitatie-vergunning te verlenen aangevochten. De procedure tegen de gemeente Wiehl werd gewonnen, waardoor deze –als eigenaar van de lijn– het pachtverdrag niet zonder meer kan opzeggen. Dat laatste had de gemeente nu juist per 28 februari geprobeerd. In een tweed procedure oordeelde de rechter dat het in 1997 door het EBA bekrachtigde besluit om de spoorlijn stil te leggen rechtmatig is. Hierdoor kan DB op generlei wijze gedwongen worden om de lijn weer in gebruik te nemen, ook niet als er sprake is van een nieuwe vervoerder, in dit geval RSE. Het *Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn* wil nu het aantal treinritten opvoeren; de storm Kyrill zorgt thans voor genoeg ladingaanbod voor het houtvervoer. Met de gemeente Wiehl is overleg gestart om de inpassing van een geplande weg naast het spoor mogelijk te maken; de gemeente wilde deze weg oorspronkelijk over het spoortracé aanleggen.
- Noteert u vast 28 en 29 april in uw agenda voor een feestje in Bochum-Dahlhausen vanwege 40 jaar **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte** (DGEG) en vanwege het 30-jarig bestaan van het museum.

EUROPESE UNIE

Derde spoorwegpakket

Het Europese Parlement heeft op 18 januari het derde spoorwegpakket goedgekeurd. Dit pakket bevat een aantal nieuwe richtlijnen en verordeningen die door de lidstaten in wetgeving moeten worden omgezet. De Europese Ministerraad heeft nu het laatste woord, maar wordt door het Parlement wel dringend verzocht dit pakket over te nemen. Het belangrijkste doel van het derde spoorwegpakket is het bevorderen van een verdere integratie van de diverse Europese spoorwegsystemen. Daartoe komt er onder meer een Europees rijbewijs voor machinisten. Daarmee moet het makkelijker worden om met een trein zonder personeelwisseling een staatsgrens te passeren. Vanaf 2010 wordt bovendien het internationale spoorvervoer vrijgegeven, waar-

door commerciële partijen bijvoorbeeld een IC Den Haag – Köln of een HSL Amsterdam – Lyon zouden kunnen rijden. Ook de rechten van de reizigers worden versterkt, wat door consumentenorganisaties wordt toegejuicht. Er komt onder meer een verplichte “niet goed, geld terug”-regeling. Evenzeer belangrijk is het verbod om gehandicapten uit te sluiten van vervoer, wat in de praktijk betekent dat al het spoorvervoer op de één of andere manier toegankelijk moet worden gemaakt.

ENGELAND

Materieelberichten.

Als gevolg van de instroom van class 450 "Juniper" stellen, heeft South West Trains per 13 Januari jl. al haar Class 442 (5-WES) treinstellen terug gegeven aan de leasemaatschappij Angel Trains. Wat er met de stellen gaat gebeuren is nog niet bekend gemaakt maar Southern heeft interesse getoond om ze op de Brighton Mainline in te gaan zetten. First Capital Connect heeft op haar beurt de beschikking gekregen over een extra Class 319 van Southern waardoor dagelijks enkele drukke treinen met 4 bakken verlengd kunnen worden tot 8 bakken. FCC beschikt nu over 74 van de 86 treinstellen van deze serie. Wanneer Southern daadwerkelijk de Class 442 stellen in dienst zal nemen kunnen de resterende 12 class 319 stellen van Southern naar First Capital Connect. Het indienst nemen van de class 442 stellen heeft wel langere stationnementen als gevolg.

Merseyrail, de Joint Venture tussen Serco en NS dochter Nedrailways, heeft via de regionale media door laten schemeren dat het bedrijf nieuwe treinen zal gaan aanschaffen. Wat het gaat worden is nog niet bekend, wel is bekend dat de stellen al voor 2010 op de baan moeten zijn.

Een van de vijf Class 220 "Pioneer" stellen van Hull Trains is tijdens een onderhoudsbeurt aan de motoren te Crofton uit een ophijsmechanisme 4 meter naar beneden gevallen. Dit heeft dermate grote schade aan het treinstel (220 103) veroorzaakt dat het voorlopig niet meer inzetbaar is. Omdat Hull trains vier treinstellen nodig heeft voor het uitvoeren van haar treindiensten is er nu geen reservestel meer en is er ook geen ruimte meer voor onderhoud aan de overige vier stellen. Om dit op te vangen sub-leased het bedrijf nu een technisch identieke "Voyager" van Virgin Cross Country, dat op haar beurt weer een IC 125 stam sub-leased van Midland Mainline. Het is nog niet bekend hoelang deze situatie zal duren.

Cricklewood Carrige Sidings:

FCC neemt Cricklewood Carrige Sidings weer in gebruik. Dit opstel terrein in de sub-urbs van Londen zal dienen om stellen tussen de drukke periodes op de dag te stationeren. Hierdoor kan aanzienlijk worden bespaard op het aantal materieelkilometers per jaar en daarmee ook de slijtage. Tevens is Cricklewood op slechts tien minuten afstand van Hornsey depot waar de stellen in onderhoud zijn. Dit in tegenstelling tot Sellhurst dat nu nog gebruikt wordt, en aan de andere kant van de stad gelegen is.

Grand Central gaat voor de HST

Open acces operator Grand Central heeft 6 motorwagens Class 43 geleased van Angel Trains. Verder zijn 18 rijtuigen gekocht van het type Mk3. De drie treinen zullen als volgt worden samengesteld: Een rijtuig 1e klas, een restauratie/buffetwagen en vier 2e klas rijtuigen. De capaciteit van een trein komt op 324 zitplaatsen. Tevens zijn er 3 extra rijtuigen 1e klas en drie extra 2e klas rijtuigen in het bestand opgenomen om de eventuele reizigersgroei in de toekomst op te kunnen vangen.

ERTMS op de Cambrian Route

De Britse spoorbeheerder Network Rail heeft Ansaldo geselecteerd voor de eerste stappen in een 60 miljoen pond kostend project voor de introductie van ERTMS in de UK. Het is de bedoeling dat ERTMS de klassieke beveiliging op de Cambrian Route tussen Shrewsbury en Aberystwyth en Pwllheli gaat vervangen. Ansaldo is geselecteerd vanwege de goede resultaten in Italië, Spanje en Frankrijk aldus Network Rail. Het ontwerp van het systeem is inmiddels gestart, en Arriva Trains Wales wordt als grootste vervoerder op het traject betrokken bij de ontwikkeling. De 215 kilometer lange Cambrian route is een volledig zelfstandige spoorlijn in het Britse netwerk en daarom makkelijker om te bouwen.

EUROTUNNEL

Twee gebruikers van de Eurotunnel, het Belgische Unilog en het Italiaanse GTS Transport, stoppen met vrachttreinen door de Eurotunnel na de verhoging van de gebruiksrechten met in totaal 24 procent. Sinds 1 Januari ontvangt het bedrijf minder subsidie van de Europese Unie. Volgens de Britse lobby-organisatie Rail Freight Group blijven er nu nog maar drie tot vier vrachttreinen per dag door de Eurotunnel over. Volgens de Duitse DVZ gaat het om de diensten Muizen – Daventry / Manchester van operator Unilog per 2/2, en van GTS de shuttle Bari - "Groot-Britannie". Er zijn nu nog maar drie a vier echte goederentreinparen door de tunnel..... Dagelijks rijden er tussen de UK en het vaste land 15.000 vrachtwagens, genoeg om 200 treinen mee te vullen. Kennelijk gaat het Eurotunnel er alleen om hun eigen treinen te vullen.

ITALIË

De Italiaanse spoorwegmaatschappij Transitalia (ex FS) loopt gevaar binnenkort failliet te gaan. Er moet met spoed 4 miljard euro op tafel komen. Voor 2007 is een verlies voorzien van 1,7 miljard euro. De regering wil kapitaal verhogen maar heeft daarvoor de toestemming van de Europese Commissie nodig. Het spoor dat de helft goedkoper is dan in Frankrijk of Duitsland wil hier niet op wachten en gaat een prijsverhoging van maar liefst 50% (!) doorvoeren. Wie krijgt de schuld van dit drama? De vorige regering Berlusconi!

OOSTENRIJK

350^{ste} Taurus-locomotief op de rails.

Met de aflevering van de eerste Taurus-locomotief begon bij de ÖBB een nieuw locomotieventijdperk. Vanaf 2000 tot 2007 heeft de Taurus-vloot inmiddels meer dan 280.000.000 km afgelegd. Een prestatie welke gelijk staat aan 7000 maal de wereld rond dan wel aan 700 keer de afstand aarde – maan. In januari 2000 kwam de eerste van vijftig Taurus-locomotieven type 1016 in dienst. Dit type werd ingezet in Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland (15 kV - 16,7 Hz) en werd daarmee het begin voor de ÖBB op Europees vlak. Met de tweede Taurus-generatie, nl. type 1116, werd de reikwijdte vergroot (25 kV – 50 Hz) en reed men met deze locs ook in landen als Hongarije, Tsjechië, Slowakije en Frankrijk. Met 282 stuks van dit 1116-type met een capaciteit van 10.000 pk vormen deze locs de hoofdmoot van de ÖBB-vloot. Sterk genoeg voor goederentreinen van duizenden tonnen en snel genoeg voor reizigerstreinen met een snelheid tot 230 km/h. In januari 2007 heeft ÖBB-Traktion GmbH dan de 350^{ste} Taurus-paradeloc in dienst genomen. En van de 50 bestelde Tauruslocs van de 3^{de} generatie – type 1216 – zijn inmiddels 18 exemplaren in dienst.

De Taurus 3-loc is een revolutionaire doorontwikkeling van de succesvolle éénsysteemserie (type 1016) en tweesys-

teemserie (type 1116). Met een eigen gewicht van 87 ton levert de Taurus 3 9.000 pk. Tijdens een wereldrecordsnelheidspoging werd op 2 september 2006 het record van 331 km/h, dat op naam stond van een Franse loc met 26 km/h overtroffen! Met zijn maximale snelheid van 357 km/h en zijn versnelling in 9 seconden van 0 tot 100 km/h mag men deze loc als een stuk techniektriomf kenschetsen. Deze loc paart beproefde technologie aan de jongste ontwikkelingen op het terrein van de elektronische prestaties. Met als resultaat: een veelbelovende meersysteemlocomotief. Het ultieme streven was om de productieve inzet van locomotieven te verhogen en het locwisselen aan de landsgrenzen overbodig te maken. Dit werd met deze hoge-prestatieloc type 1216 mogelijk gemaakt. Deze zogenoemde Europa-loc welke als symbool van de Europese vooruitzichten voor het ÖBB-concern geldt, levert een beslissende bijdrage aan de onderlinge operaties in het spoorverkeer, niet alleen in technisch maar ook in praktisch opzicht. Deze loc werd voor de exploitatie op trajecten met een netspanning van 15 kV – 16,7 Hz, 25 kV – 50 Hz en 3 kV/DC geconcipeerd. Daardoor kan de loc in beginsel op het gehele Europese normaalspoornet rijden. De eerste planmatige inzet op het gelijkstroomnet met de 1216-loc gebeurde al met ingang van de nieuwe dienstregeling 2006-07. Vanwege een verdrag tot doorloop van locomotieven met Slovenië werden personen- en goederentreinen tot aan Dobrova in Kroatië gereden. Conform afsluiting van toegangsverdragen met Italië, Tsjechië en Slowakije worden ook met hun spoormaatschappijen overeenkomsten nagestreefd en ermee dus de belemmeringen van het gelijkstroomnet overwonnen.

Na de levering van de laatste 1216-loc in december 2007 zal het grootste loc-aanschafprogramma in de geschiedenis van de ÖBB afgerond zijn. Door de vernieuwing van de ÖBB-locomotievenvloot met deze hoge-prestatielocs van het merk Taurus werden opdrachten van ca. een miljard euro aan het bedrijfsleven en aan ÖBB gerelateerde ondernemingen gegund. De ÖBB-Traktion GmbH staat met 382 Taurus-locomotieven met betrekking tot betrouwbaarheid, trekkracht en snelheid bovenaan in Europa. De machinisten wordt een moderne werkplek verschaft, welke in alle werkopzichten op het hoogste niveau staat. Om het beeld van een milieuvriendelijke transportonderneming te behouden, werden nieuwe technologieën op de locs gerealiseerd. Dat geldt ook voor de nieuwe maatstaven m.b.t. het verbruik van energiebronnen. Door een nieuw ontwikkelde methode voor energierugwinning tijdens het remmen wordt het energiegebruik met ongeveer 15% verlaagd. Tijdens het remmen werken dan de aandrijfmotoren als stroomopwekkers, waarbij de aldus opgewekte stroom naar de bovenleiding wordt teruggevoerd. Daardoor wordt op jaarbasis circa 190.000.000 kWh bespaard. Ter vergelijking: met deze bespaarde energie kunnen 50.000 huishoudens een jaar lang van stroom worden voorzien. De ÖBB-Traktion GmbH laat daarmee zien dat zij energie op een verantwoorde en milieuvriendelijke wijze gebruikt en draagt dus ook bij aan het bereiken van de Kyoto-doelstellingen.

De balans over een periode van 6 jaren Taurus-loc in Oostenrijk is een groot succes. Het concept van dit type locomotief heeft aan de verwachtingen voldaan, aldus de directie van ÖBB-Traktion. Ten aanzien van efficiency, betrouwbaarheid en levensduurkosten neemt dit type loc een gunstige concurrentiepositie in Europa in volgens de mening van deze directie. Het locomotiefontwerp kreeg overigens in 2001 de "Brunel Award". Tenslotte, veel Taurus-locomotieven zijn voorzien van totaalreclame. (Bron: Persbericht ÖBB)

ZWITSERLAND

Vrijdag 19 januari deed de storm die ons land de dag ervoor geselde en al het treinverkeer stillegde, in Zwitserland zich nog gelden. Een trein van de **Appenzeller Bahnen** legde het, letterlijk en figuurlijk, af.

De driedelige trein was om 10:20 uur vertrokken vanuit het station Wasserauen (wat vrij vertaald 'Waterweiland' betekent). Al na 200 meter was de reis voorbij: de storm met de naam 'Kyrill' kreeg vat op de trein wat er in resulteerde dat het stuurstandrijtuig zijwaarts op de naast gelegen doorgaande weg terecht kwam, het tussenrijtuig bleef steken op het dijklichaam van het spoor en het motorrijtuig alsof er niks gebeurd was in het spoor bleef.

Gelukkig viel bij dit ongeval alleen materiële schade te betreuren: er waren op dat moment geen reizigers in de trein aanwezig. De machinist bleef ongedeerd.

De schade loopt in de honderdduizenden franken.

De **Berner Oberland Bahn** heeft in haar bestand een rigoureuze opruiming gehouden onder het oudere materieel. Verdwenen zijn alle rijtuigen met open balkons. Tevens verdwenen de van de SBB afkomstige rijtuigen met middenin-stap. Een historische bagagewagen ging naar de MEFEZ ter completering van haar historische trein. Het resterende goederenmaterieel werd opnieuw als dienstmaterieel in dienst gesteld.

Een naar huis kerende treindienstleider van de **Lötschbergbahn** ontdekte begin december dat bij een treinstel op het opstelrein Bern Schützenmatte alle 4 de motoren brandden. Een in aller haast erbij geroepen SBB machinist ontdekte dat er in de BDt cabine was ingebroken, waarbij de keerschakelaar op R stond en de handrem maximaal was aangedraaid. Hiertoe was een remreservoir gelost, maar niet de drukluchtrem. Waarschijnlijk had iemand zich toegang tot motorrijtuig RBDe 565 734 verschaft en deze in bedrijf gezet. De Bernse beroepsbrandweer bluste snel het vuur, maar kon niet voorkomen, dat de 4 motoren plus aansluitkabels verbrandden, evenals de beide blokken met hoofdapparatuur. Dit voorval komt zeer ongelegen door het huidige materieeltekort. Door de fusie met RM wordt het vrij naar inzicht ingezet, wat bonte kleursamenstellingen in het regionale treinverkeer oplevert.

Groter was de schade na het ontsporen van trein 1270 van de **Rhätische Bahn** onderweg van Chur naar Disentis. De locomotief ontspoorde door een modderlawine en kwam vervolgens tegen de eerste pijlers van de steenslaggalerie vlak voor het station Valendas – Sagogn tot stilstand, waarbij een deel van het dak instortte en de lok Ge 4/4 II 632 en bagagerijtuig D 4224 zwaar beschadigde. De 30 reizigers kwamen met de schrik vrij. Ze vervolgden hun reis te voet naar station Valendas - Sagogn. De lijn bleef door dit ongeval meerdere dagen gestremd. Hierdoor reed een pendel, Be 4/4 516 en ABt 1712 tussen Chur en Versam en een vervangende busdienst naar Ilanz. Het bizarre noodlot overkwam dezelfde lok 20 jaar geleden eveneens tussen Versam en Valendas. Toen schoof de lok het talud af in de richting van de Vorderrhein en haalde, compleet met foto, de Nederlandse kranten.

December 2006 betekende het einde van de Arosa-express tussen Chur en Arosa. Een flexibeler inzet van het blauwe materieel lag ten grondslag aan dit verrassende besluit. Van 13 januari tot 23 maart 2007 wordt het emplacement Tirano vernieuwd en heringericht. Hiertoe werd al het treinverkeer tussen Campocologno opgeheven. De reizigerstreinen rijden tot Poschiavo, terwijl het traject tot Campocologno fa-

cultatief goederenverkeer kent. De reizigers worden met bussen vervoerd.

Bombardier Transportation heeft van de Schweizerische Bundesbahnen een order ontvangen voor de levering van 140 lagevloer-tussenrijtuigen met klimaatregeling ter vervanging van de EW I en II rijtuigen die werden aangepast voor de Neue Pendel Züge, met een eventuele nabestelling van 48 rijtuigen. De EW I en II rijtuigen bezitten geen klimaatregeling en zijn inmiddels 40 tot 50 jaar oud. Met de order is een bedrag van rond 138 miljoen Euro gemeoid. De aflevering van de rijtuigen staat gepland tussen 2008 en 2012 als de NPZ treinstellen een revisie ondergaan. De prototype en tweefrequentie treinstellen vallen buiten de modernisering. In de toekomst zullen 105 drie- tot zesdelige NPZ treinstellen en 13 driedelige NPZ treinstellen voor de dochteronderneming Region Alps zijn gereviseerd. Er komen AB en B rijtuigen met en B rijtuigen zonder toilet. SBB cargo heeft een zeer goed 2007 achter de rug. Het gaf een stijging te zien van 7,5 %. Met 12,34 miljard ton-km. een nieuw record. De dochterondernemingen in Duitsland en Italië bouwen hun activiteiten steeds verder uit. Percentages 29,5 % resp. 18,5 %. Wekelijks worden in Duitsland 410 en in Italië 380 treinen gereden. Verhouding CH / buitenland 70 / 30. Punt van aandacht blijft de punctualiteit richting Italië. De SBB gaat, in samenwerking met de RhB, houttreinen rijden naar het nieuw te bouwen houtzagerij van de firma Stalinger Swiss Timber in Domat/Ems. Men hoopt er 600.00 kubieke meter hout per jaar te verwerken.

De **museumtreinstichting SEHR**, wat staat voor stichting museumspoorlijn Stein am Rhein - Etwilwil - Hemishofen - Ramsen en Eielassingen - Singen heeft van de bondsraad een concessie voor het SBB-traject Etwilwil - Ramsen ontvangen. In de toekomst wil men een stoomtreinexploitatie opzetten. Lengte van het traject bedraagt 6 kilometer en men is voornemens het traject richting het Duitse Singen weer in gebruik te nemen. De kantons Schaffhausen en Thurgau en de SBB staan hier positief tegenover.

Begin december 2006 arriveerde bij de **Süd Ost Bahn** de RABe 526 041 als eerste lagevloertreinstel van het type Flirt in Herisau. Fabrikant Stadler in Altenrhein levert hierna nog 10 treinstellen. De kleurstelling van het treinstel wijkt duidelijk af bij de actuele kleurstelling, die 5 jaar geleden bij de fusie met de BT werd gekozen.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling december 2006 wordt op 6 stations op het noordelijke net alleen nog op verzoek gestopt. Het gaat om Neukirch-Egnach, Mogelsberg, Muolen, Häggenschwil-Winden, Roggwil-Berg en Brunnadern-Neckertal. Tusen Freienbach en Pfäffikon brandde motorrijtuig BDe 576 059, rijdend als trein 8783 uit. Men gaat uit van brandstichting.

In Einsiedeln kwam de elektronische beveiliging type Electra 2 van Alcatel in dienst. Het vervangt de oude beveiliging van de types Domino 67 en 69. Tegelijkertijd werd de aandacht gevestigd op het feit, dat het teakhouten restauratierijtuig SR 89-35 426 in 1906 door Ringhofer in Praag als Dr 4ü 10 in dienst werd gesteld.

De **Zentralbahn** nam half december 2006 in Mieringen nieuwe beveiliging van het type ESTW Simis IS in gebruik. Het kent beveiligde rijwegen voor rangeerbewegingen. Van hieruit worden 12 wissels bediend. De ESTW wordt op afstand in Stansstad bediend. De ABt8 941-943 rijden samen met een treinstel ABe 130 vanuit Luzern. Het was echter van korte duur. Momenteel vormen 2 treinstellen ABe 130 een eenheid.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

'Treinen rijden, hoe doe ik dat?'

Connexxion

Exploitatie

Planning en bijsturing blijken (nog) geen sterk punt van Connexxion te zijn. Evenals Veolia en Arriva heeft de kersverse spoorexploitant – de dienst Almelo – Marienberg is altijd uitbesteed geweest aan Syntus – het idee dat spoorexplotatie hetzelfde is als bussen laten rijden. Dat blijkt niet het geval, waardoor het onderhoud aan de 836 – 840 naar het schijnt wel eens dreigt mis te lopen, daar de exploitant zich niet realiseert dat het geen vrijblijvend gebeuren is maar een wettelijke verplichting. Omdat Connexxion er tevens voor heeft gekozen geen reservetreinstellen te leasen, leidt een niet-inzetbare trein automatisch tot boze klanten. Op 28-01 moesten door een planningsfout twee stellen aan de dienst onttrokken worden, waardoor de halfuurdienst naar Barneveld Noord geschrapt werd. De gang van zaken doet overigens wel vraagtekens opkomen bij de professionaliteit (dan wel de (in-) efficiency) van 's lands grootste busvervoerder.

Op 17-01 raakte van stel 836 de wals defect. Omdat het defect niet in Amersfoort hersteld kon worden, sleepte de 840 zijn onfortuinlijke collega in de nacht van 17- op 18-01 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam. Connexxion heeft ervoor gekozen voor een vijf diensten vijf Plan V's te huren, zodat op 18-01 in de ochtendspits meerdere treinen te klein waren samengesteld.

De 836 (!) botste op 29-01 bij Barneveld Noord met een auto. Daarbij ontstond forse schade aan het stel. De 836 kwam op 31-01 naar het Haarlem, maar pas halverwege de maand februari zal het treinstel door het revisiebedrijf in herstelling genomen worden. Naar verluidt was Connexxion verbolgen over het feit dat ondanks de uitval van de 836 het onderhoud aan de overige stellen door moest gaan. In het weekeinde van 03-02 waren slechts drie Plan V's beschikbaar, zodat opnieuw met bussen gereden werd tussen Amersfoort en Barneveld Noord. Omdat de 836 voor langere tijd is uitgeschakeld, huurde Connexxion van NS voor het weekeinde de 880, die op 03-02 vanuit Amersfoort in dienst kwam en op 05-02 weer voor NS reed.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Materieel

Per 11-01 ontving Veolia weer drie DH-II-treinstellen, De 3231, 3223 en 3210 konden door de versterkte inzet van GTW-treinstellen door Arriva in het noorden daar gemist worden. In februari volgen nog eens drie tweewagenstellen en in maart vier. Vanaf 12-03 zal daarmee volgens de huidige planning tussen Nijmegen en Boxmeer in de spits een kwartierdienst gereden kunnen worden.

Veolia heeft bij Stadler voor de *Heuvellandlijn* vijf elektrische GTW2/8 en drie eveneens elektrische GTW2/6 besteld. Het nieuwe materieel krijgt in de tweede klas een 2+3-stoelopstelling (iets wat de klanten van NS in SM '90 nooit hebben geaccepteerd), klimaatbeheersing, de in nieuw materieel standaard geleverde dynamische reisinformatie en een 'studiehoek'. Het materieel wordt in 2008 geleverd.

Ook het GTW-materieel voor de Maaslijn krijgt bovengenoemde inrichting. De dieseltreinstellen worden vanaf november dit jaar geleverd.

Het laatste DH-treinstel dat nog met NS-vignetten reed, eentje 3103 (tevens de enige Wadloper die rechtstreeks en niet via NS Financial Services aan NoordNed/Arriva was verhuurd), is ook voorzien van witte Veolia-stickers.

Exploitatie

De op blz. 30 genoemde wijzigingen in de dienstregeling gingen, met uitzondering van de spitsdienst naar Boxmeer, per 26-01 in.

Meerdere malen per week zijn DH-treinstellen in Arnhem op bezoek. Het DH-materieel wordt in de NedTrain-vestiging aldaar gecontroleerd.

Na een aanrijding op 13-01 kwam een onbekend gebleven Wadloper voor reiniging naar Arnhem. Nog diezelfde avond keerde het treinstel naar Nijmegen terug, waarna het met de laatste trein naar Venlo meegegeven werd.

De immer tot oproer bereide vakbond FNV Bondgenoten stond na de storm van 18-01 klaar om Veolia de les te lezen. Volgens de bond is het met de veiligheidsprocedures bij Veolia slecht gesteld. Tijdens de storm had Wadloper 3119 bij Mook een botsing gehad met een omgewaaide boom. De machinist en enkele reizigers waren bij de aanrijding gewond geraakt. De transportbesturing van Veolia was na het incident aanvankelijk niet bereikbaar en voor FNV Bondgenoten, die in de pers abusievelijk over de 'verkeersleiding van Veolia' sprak (de treindienstleiders van ProRail zijn en blijven verantwoordelijk voor de treindienst op de aanbestede baanvakken) was dat reden te beweren dat het een kwestie van tijd is eer hierdoor doden (!) vallen.

IVW meldde begin februari geen onderzoek in te stellen naar de veiligheid bij Veolia. Sinds 10-12 zijn vijf treinen van Veolia onterecht voorbij stoptonend sein gereden, hetgeen een fors aantal is voor een vervoerder die nog geen twee maanden slechts twee spoorlijnen exploiteert. IVW wacht in eerste instantie een eigen onderzoek van Veolia af. Al naar gelang de uitslag daarvan wordt besloten of eigen, aanvullend onderzoek nodig is. Wel is het veiligheidsattest van Veolia slechts één jaar geldig.

Arriva

Exploitatie

Op de lijn Dordrecht – Geldermalsen biedt Arriva sedert 29-01 koffie in de trein aan. Het betreft een proef die door JEServe wordt uitgevoerd. Net zoals de koffie die wordt geschonken in de IC's van NS, komt hij op de Merwedelingelijn uit een rugzakachtige constructie. Naast koffie kan cappuccino, thee en chocolademelk gekocht worden. Koffie kost € 1,-, de overige dranken € 1,20. De service wordt tijdens vier slagen in de ochtendspits geboden.

In de derde week van januari tikte de provincie Groningen Arriva op de vingers over de beroerde kwaliteit van de trein- en busdiensten in het noorden des lands. Arriva diende op korte termijn werk te maken van verbeteringen, anders zou de reeds in gang gezette boeteprocedure daadwerkelijk kunnen leiden tot een financiële sanctie. Om de ergste capaciteitsproblemen het hoofd te bieden, zette Arriva 22-01 tot 09-02 in de ochtendspits bussen in die van Zuidhorn, Hoogezand-Sappemeer en Martenshoek rechtstreeks naar station Groningen rijden. Arriva heeft naar eigen zeggen met Stadler onderhandeld over de versnelde levering van een aantal GTW's, zodat met ingang van 12-02 extra treinen tussen Groningen en Nieuweschans konden worden gereden. De busdiensten werden daardoor overbodig.

Ook in Zuid-Holland had Arriva te maken met een boze opdrachtgever. Het stadsvervoer in Dordrecht leed vanaf de

start onder forse vertragingen (tien minuten op lijnen met een kwartierdienst) en de inzet van niet-rolstoelgeschikt busmaterieel. Kenmerkend voor de nieuwe vervoerders is het gemak waarmee ze hun wagenpark structureel te klein begroten voor de te rijden diensten. Daardoor is het mogelijk scherp te bieden op concessies (zie ook het voorbeeld van Connexion), maar er kan tijdens de dienstuitvoering niet of nauwelijks worden gereageerd op vertragingen en defecten aan treinen of bussen. De provincies krijgen kennelijk door een gebrek aan logistiek inzicht eerst lucht van de gang van zaken nadat de aanbesteding achter de rug is. De reizigers ondervinden de problemen en de provincies kunnen alleen nog dreigen met boetes en het intrekken van de concessie.

- De beschikbaarheid van het GTW-materieel is meer dan matig, hetgeen dagelijks volle treinen tot gevolg heeft. Het nieuwe materieel wordt voornamelijk voor de dienst naar Nieuweschans gebruikt, maar ook tussen Groningen en Leeuwarden zijn de *Spurts* te zien. Twee gekoppelde 'tweetjes' (inclusief 'powerpack' feitelijk drie bakken lang) bieden niet voldoende zitplaatsen in de ochtend- en avondspits. Voith blijkt het onderhoud aan de nieuwe stellen nog niet goed onder de knie te hebben. Opvallend is overigens ook dat het Stadler-materieel buitensporig veel lawaai produceert. Bij het optrekken maken de treinstellen beduidend meer geluid dan het tien jaar oudere DM '90.

- Evenals Connexion kreeg Arriva – dat de afgelopen jaren in het noorden al veel leergeld betaald heeft ten koste van de reizigers – te maken met uitval van Plan V's, hetgeen met een park waarin nagenoeg geen reserve is opgenomen, direct te kleine treinen tot gevolg heeft. In de avond van 31-01 botste de 866 tussen Leerdam en Arkel met een busje. Nog geen halve dag later botste de 869 tussen Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht eveneens met een auto, welk voorval door de machinist overigens in eerste instantie niet werd opgemerkt. Nog voordat deze calamiteit ten einde was, strandde trein 332535 in Leerdam met rokende accu's. Hierdoor werd de 870 uitgeschakeld. Nadat tegen de avond de 870 in Dordrecht was teruggekeerd, veroorzaakte hij tijdens rangeerwerkzaamheden nog eens kortsluiting. De 866 kwam op 01-02 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam, de overige twee stellen werden in servicebedrijf Zwolle behandeld. Arriva besloot het vervoer op het traject Gorinchem – Geldermalsen te verbussen in de spitsuren. Op 05-02 kon weer de volledige dienst worden uitgevoerd.

Materieel

- Op 31-01 werd voor het eerst GTW-materieel in de reguliere dienst naar Roodeschool gesignaleerd. De 228 en 231 reden die dag gekoppeld op de lijn naar het noordelijkst gelegen station van Nederland.

Nederlandse Spoorwegen

Voor de klant?

- De Belgische NMBS gaf haar jaarverslag over 2005 de pakkende titel 'in het ritme van de klant'. Nu onderscheidt de spoorwegmaatschappij van het land waar hogesnelheidslijnen wél integraal in het binnenlandse net worden geïntegreerd en openbaar vervoer niet gelijkstaat aan bezuiniging en ellende voor de klant zich op meer punten van Nederland, maar op 23-01 – de dag dat met veel bombarie werd aangekondigd dat ook in 2007 NS er alles aan zou doen om de reizigers een beter product te bieden – maakte de directie van NS pijnlijk duidelijk wat ze nu werkelijk van de wensen van die klant vindt. Op 25-01 wilde de leiding van NS ten behoeve van een presentatie beschikken over ICRm-stam 5635, het inmiddels bekende stammetje dat televisieschermen en wifi-internetverbindingen (*Infotainment*) heeft. De stam moest daarvoor eerst naar onderhoudsbedrijf Maastricht. Om dat echter voor elkaar te krijgen, werd verordon-

neerd dat de stam op 23-01 uit de ICRm-compositie moest worden gerangeerd waarin hij op dat moment liep. Concreet betekende dat dat trein 2054 bij aankomst in Den Haag moest worden afgerangeerd naar de Binckhorst, terwijl de compositie normaliter keert op 2067. Voor deze trein, een van de drukste 2000-en, moest daarom één van de stellen van 2065 gebruikt worden. Zowel trein 2065 als trein 2067 boden dus de helft van het aantal zitplaatsen omdat de leiding van NS zich niet – al dan niet met hun relaties – tussen hun eigen klanten in de 5635 durfde te begeven... De 5635 werd uiteindelijk pas in de avond van 24-01, een dag nadat hij was uitgerangeerd, door de 1742 naar het onderhoudsbedrijf Maastricht gebracht. Deze loc moest met tractieproblemen naar het ob.

Dienstregeling 2007

- Op 17-01 maakte staatssecretaris Schultz van Haegen van V&W bekend dat de met sluiting bedreigde stations Arnhemuiden, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke hoogstwaarschijnlijk open blijven. Tevens blijft volgens de bewindsvrouw Leeuwarden middels een volwaardige IC-verbinding aan de rest van het land aangesloten, waarbij men zich kan afvragen wat de waarde van een dergelijke dienst nog is, gelet op het stoptreinkarakter van de huidige IC-treinen.

- Vakbond VVMC zit zoals bekend nooit om een leugentje – al dan niet om hun eigen bestwil – verlegen. Medio januari werd dat weer eens duidelijk toen de club in de media meende te moeten melden dat het onderhoud aan het NS-materieel als gevolg van de nieuwe dienstregeling ontoereikend is geworden. Treinen zijn vaker en langer op de baan en daardoor zou minder onderhoud mogelijk zijn. De veiligheid zou in het geding zijn, aldus de VVMC. Feit is dat sinds 10-12-2006 het aantal bakkilometers is gestegen, de mogelijkheden om onderhoud in de omlopen in te plannen, verminderd zijn en het aantal treinen dat mede daardoor met comfortverlagende defecten in de dienst rijdt, is gestegen. Dat laat onverlet dat al het materieel de voorgeschreven controles en onderhoudsbeurten krijgt. Het is wel noodzakelijk strakker te plannen en actiever te sturen.

- NSR is inmiddels begonnen, ook nadat in januari de tweede 'telronde' gehouden is, te drukke treinen in de omloop te verlengen. Een minstens zo urgent probleem is dat van te *grote* treinen, hetgeen er in aantal veel meer zijn. Een fors aantal treinen, vooral in de avonduren en tussen de spitsen, blijkt een bezettingsgraad van minder dan 30% te hebben. De bezettingsgraad van NS-treinen is overigens al ruim een decennium aan het dalen, mede doordat ook tussen de spitsuren veel dubbeldeksmaterieel wordt ingezet.

- In de treinserie 3700 Nijmegen – Zwolle wordt sedert medio januari een deel van het op de IJssellijn weinig gewaardeerde mat '64 vervangen door ander materieel, waarna het gebruikt wordt om te kleine treinen elders in het land te versterken. Met name in de treinserie 6000 is een aantal treinen verlengd omdat ze te klein bleken, hoewel veel problemen ook lijken te worden veroorzaakt door eigenwijze reizigers. Doordat bijvoorbeeld het verlengde deel van het perron langs de sporen 18 en 19 te Utrecht ver van de traverse ligt, stappen reizigers in de stoptreinen Tiel/s-Hertogenbosch – Utrecht op onderwegstations het liefst allemaal voorin de treinen in. Daar ontstaan capaciteitsproblemen, terwijl achter vaak vele zitplaatsen te over zijn. Hoe dan ook: op de IJssellijn wordt een aantal diensten gereden met ICM, waarvan er meer beschikbaar zijn dan nodig zijn voor de omloop zo lang de revisie niet op grote schaal begint. Op 26-01 was bijvoorbeeld een tweetal sets van twee drijwagengstellen te zien, waarvan de combinatie 4020+4087 er één was. Een zeldzame gast in de 3700 was die dag bovendien mDDM 7835.

Korte berichten

- Op het opstel terrein van Nijmegen werd in januari een klein sleepvoertuig in gebruik genomen. Het vehikel kan 30 ton slepen, heeft een tweecilinder benzinemotor en wordt met name vanwege zijn kleurstelling ook wel 'treksmurf' genoemd.
- De gemeente Tilburg en NedTrain hebben overeenstemming bereikt over de verplaatsing van het revisiebedrijf, een lang gekoesterde wens van de gemeente. Het revisiebedrijf zal verhuizen naar het industrieterrein Loven Noord dat door de gemeente ter beschikking is gesteld. De gemeente betaalt NedTrain en NS Vastgoed bovendien 66,9 miljoen euro. Vanaf 2010 zal de verhuizing gerealiseerd worden.
- IVW verleende NS op 02-02 een nieuw veiligheidsattest voor de maximale duur van drie jaar.
- De botsing op 24-06 vorig jaar in Maastricht tussen de 871 en 472 blijkt te zijn veroorzaakt doordat de machinist van de binnenkomende trein een black-out had. Uit onderzoek bleek dat de 472 met 38 km/h op de 871 botste.

VIRM

- Trein 2025 botste op 15-01 op de overweg in de Stationsstraat bij Zoetermeer Oost met een vrachtauto, hetgeen een fikse stremming in de ochtendspits tot gevolg had. Treinstel 8723 schampte de vrachtwagen, die met z'n 'kontje' nog net op de overweg stond, waardoor schade aan de zijwand van de VIRM ontstond en aantal treeplanken sneuvelde. In de kop van de 290 8707 ontstond een fors gat. De dubbeldekker verbleef tot 24-01 op het emplacement Haarlem en kwam toen naar Amersfoort Bokkeduinen.
- Van VIRM 9469 ontspoorde tijdens rangers als ledig materieel voor trein 3017 te Utrecht op 23-01 de ABv6 met twee draaistellen. De overige bakken van de stam en de achter de 9469 gekoppelde 9411 bleven in het spoor. Hersporing van de 380 8318, die flink scheef en schuin was komen te staan, duurde tot in de middag. De 449 werd gebruikt om de voorste kopbak van de 9469 naar OZ te slepen, alwaar later hereniging met de herspoorde bakken plaatsvond. Aanvankelijk werd gedacht aan het wisselen van de onbeschadigde kopbak die aan de ABv3/4 van de 9469 gekoppeld was, met de 290 8707 van de 8723, in Amersfoort. Dat ging niet door; beide stammen arriveerden op 26-01 samen in Haarlem, waar alsnog de wisseling plaatsvond. De nieuwe 9469 verbleef in afwachting van herstel enige tijd in de sporendriehoek van Haarlem, en verkeerde daar in het gezelschap van de 836 van Connexion (zie boven).
- In het revisiebedrijf Haarlem stonden in januari de 'oude' mBvk 290 8718 van de 8728 en de vervangende bak die Bombardier in 2005 leverde, naast elkaar. Pijp- en kabelgoten werden van de ene in de andere bak overgezet. Daarna zal de nieuwe bak gecompleteerd worden en de oude gesloopt.
- Op 03-02 werd een VIRM-IV van de Watergraafsmeer naar Onnen overgebracht. Daar werden slipproeven gehouden.
- Het onderhoudsbedrijf Onnen zal waarschijnlijk met twee loodssporen worden uitgebreid ten behoeve van het onderhoud aan de nieuwe VIRM-stammen.
- De 9430 stond van 12-01 tot begin februari te Den Haag HS en wachtte op opname in het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Er moest gewacht worden op onderdelen voor het remsysteem. De Italiaanse (!) leverancier kampte met leveringsproblemen.

SGM

- In tegenstelling tot hetgeen bericht werd op blz. 27 gaat de renovatie van de SGM-tweewagenstellen nog wel door.

Naar verwachting zal begin 2008 de serieombouw van start gaan.

- Naar thans blijkt, worden de draaistellen van SGM gedeeltelijk vernieuwd. In 2002 en 2003 stond een groot aantal treinstellen langdurig aan de kant door scheurvorming in de dwarsbalken van de draaistellen, waarna spoedig een saneringsactie startte. Toen werd al gestudeerd op de mogelijkheid nieuwe draaistellen aan te schaffen, omdat het laswerk van meet af aan een lapmiddel was. De nieuwe draaistel-frames worden in het revisiebedrijf Haarlem voorzien van bestaande assen, motoren, lamellenkoppelingen en dergelijke.

Sprinter-Lighttrain

- De eerste serie nieuw Sprinter-materieel zal in het onderhoudsbedrijf Leidschendam in onderhoud komen. Voor het nieuwe materieel zal een aantal wijzigingen in het onderhoudsbedrijf nodig zijn.
- Op 26-01 werden in de Siemens-fabriek in Krefeld (de voormalige Duewag-fabriek) de eerste in ruwbouw gereed-gekomen bakken van het SLT-materieel naar de montageafdeling gebracht. Het betreft hier het eerste van achttien zeswagengstellen (2601 – 2618), dat in september gereed zal zijn. Siemens bouwt de zesdelige stellen; Bombardier de zeventien vierdelige (2401 – 2417). Volgens planning moet van beide reeksen het eerste treinstel in oktober 2008 aan NSR worden overgedragen.

ICM

- Prototype 4011 zal waarschijnlijk eind maart aan NSR worden overgedragen. Tot die tijd wordt het stel gebruikt voor opleiding aan NedTrain-monteurs, terwijl ook de toelating voor het gewijzigde type tegen die tijd zal moeten zijn afgerond en het nodige nawerk zal worden verricht. Zo dienen luchtbehandelingskasten van de klimaatbeheersing, wandplaten en ruitframes vervangen te worden. De 4012 nadert zijn voltooiing in het revisiebedrijf Haarlem. Op 05-02 werd de 4013 in Haarlem definitief binnengenomen, nadat hij op 31-01 al in Haarlem was gearriveerd en op 02-02 de 4011 naar het onderhoudsbedrijf Onnen had gebracht. De 4011 verblijft thans in Onnen ten behoeve van instructie aan werkplaatspersoneel.
- Op de Amersfoortse Bokkeduinen verblijft nog altijd de 4005, waarvan de kopbakken voor Stator in Utrecht (opleiding voor bedrijfshulpverlening) bestemd zijn. Afgelopen zomer heeft een zwerver de mBk-bak in gebruik genomen als woning.

SM '90

- Een van de Railpro-6400-en sleepte op 16-01 twee van de terzijde staande SM '90-treinstellen van het onderhoudsbedrijf Onnen naar raccordement Zwolle Katwolde. Van daaruit werden de 2102 en 2103, bak voor bak, middels diepladers naar sloper Houben in Hasselt (Overijssel) overgebracht, iets dat zelfs door de regionale pers werd opgemerkt. Op 17-01 volgde de 2107, op de stormachtige 18-01 sleepte de 6456 de 2108, bestaande uit de ABk 2108 en Bk 2106 van Onnen naar Zwolle. NSR en NedTrain vonden het kennelijk niet nodig om zaken als zittingen – gelijk aan die van DM '90 en Plan T – uit de stellen te verwijderen. Door een 'foutje' in Onnen gingen ook kostbare en voor hergebruik geschikte ATB-kasten verloren. Slechts de inrichting van de cabines was gedemonteerd.
- In de week van 05-02 werden de voorbereidingen getroffen voor het transport van de resterende treinstellen.
- NSR en sloper Houben staan aan het Spoorwegmuseum om niet de kop van een SM '90-treinstel af. Bij redactiesluiting was nog niet bekend van welk treinstel een kop bewaard zou blijven.

Mat '64

- Op 11-01 werd treinstel 419 van de Stichting mat '64 van Arnhem Berg naar Lelystad gesleept. Daar vind instructie aan NSR-conducteurs plaats inzake de deursluiting.
- Van de in Arnhem beschadigde 531 (blz. 440) werd in januari in het revisiebedrijf Haarlem het herstel krachtig ter hand genomen. Aan het trekwerk tussen de bakken en de beschadigde neus moest veel herstelwerk verricht worden.
- De 524, op 08-01 in Haarlem aangekomen met een verbrande schakelkast, werd eerst op 26-01 in het revisiebedrijf binnengenomen.
- De bij het servicebedrijf Zwolle verblijvende 461 is inmiddels duidelijk herkenbaar als plukstel. Het treinstel bevindt zich aan de centrumzijde van het emplacement en mist al diverse asgevers, terwijl aan één zijde een spoiler is gedemonteerd.
- Nadat eind vorig jaar van de 879 op proef de ramen grondig werden gereinigd en gepolijst, ging op 06-02 de reiniging definitief van start met Plan T 505. Er is nu een minder arbeidsintensieve en (dus) goedkopere methode gekozen, zodat de treinstellen tijdens een onderhoudsbeurt aangepakt kunnen worden. Nadeel van het reinigen is wel dat alle door onverlaten in de ruiten aangebrachte krassen veel beter zichtbaar zijn.

DDM/DD-AR

- De door brand zwaar beschadigde mABk 390 7739 wordt hoogstwaarschijnlijk hersteld, al is nog niet bekend wanneer.
- Nadat eerder de handgrepen van de tussendeuren en de waterpijpen van de toiletten massaal door het dievengilde werden ontvreemd, hebben dieven ook de messing onderdelen van de kraantjes in de toiletten van DDM-1 en DD-AR ontdekt. Zij worden nu vervangen door exemplaren van ander materiaal.
- In het televisieprogramma *Opsporing Verzocht* werd door politie en NS op 30-01 aandacht gevraagd voor de brand in mDDM 7872 op 01-12. Tevens werd een folderactie op touw gezet op station Zwolle. De oproepen én de door NS uitgeloopte beloning van € 10.000,- hadden succes: al op 01-02 arresterde de politie twee mannen van 21 en 23 jaar uit Putten, die spoedig bekenden de brand te hebben gesticht. NS zal nu proberen de aan Bvk 270 7072 ontstane schade, € 750.000,-, op hen te verhalen.
- De voormalige DDM-1-IC-rijtuigen die van het onderhoudsbedrijf Maastricht naar Amsterdam terugverhuizen en daarbij omgenummerd worden van 5900 in 6800, blijken de afgelopen jaren flink 'afgetrap' te zijn. Bij de LT1-beurt in het revisiebedrijf Tilburg worden alleen zaken hersteld of vernieuwd die gespecificeerd zijn. Dingen die daarna nog hersteld moeten worden, komen bij regulier onderhoud in Amsterdam aan de beurt. Bij de Maastrichtse rijtuigen moeten echter tientallen mankementen hersteld worden, tegen een handvol werkzaamheden bij rijtuigen die altijd al in Amsterdam in onderhoud waren. Enkele rijtuigen bleken buitensporig veel wandtafeltjes te missen. Ook beschadigde wandplaten en bagagerekken waren in Maastricht niet meer hersteld.

Samenstelling DDM-1-stammen per 17-01-2007						Samenstelling DDM-1-stammen per 29-01-2007					
6903	6875	6623	6825	6634	6874	6903	6873	6616	6871	6625	6878
6905	6828	6616	6837	6627	6813	6905	6828	6626	6837	6627	6813
6906	6817	6635	6836	6612	6827	6906	6817	6635	6836	6631	6827
6907	6838	6622	6871	6613	6878	6907	6838	6622	6877	6613	6818
6908	6833	6618	6841	6628	6821	6908	6833	6618	6841	6628	6821
6911	6822	6615	6831	6614	6835	6911	6822	6615	6831	6614	6835
6912	6834	6624	6816	6621	6826	6912	6834	6624	6816	6621	6826
6915	6832	6617	6823	6633	6824	6913	6824	6633	6823	6617	6832

DM '90

- De Bk van de 3405, die als 'strategische reserve' wordt bewaard, bevindt zich inmiddels niet meer op het terrein van het servicebedrijf Zwolle, maar op het raccordement aan de andere kant van het emplacement.

Series 1700 & 1800

- De op 05-09 in Amersfoort bij een frontale botsing met R4C-loc 1203 zwaar beschadigde 1844 wordt hersteld. Het revisiebedrijf Haarlem verzorgt het richten van een aantal onderdelen.
- Op 24-01 nam het revisiebedrijf Tilburg de 1824 en 1831 in behandeling. Dit zijn de laatste tijdelijk terzijde locs die nog niet gereactiveerd waren.
- Een lezer berichtte ons dat de sloop van de beschadigde 1838 in Roosendaal vordert.

TRAXX E186

- Proefloc E186 111 (zie blz. 28) werd op 23-01 gesignaleerd op proefrit in het oosten van het land. De loc had Railion-loc 1615 bij zich.
- Op 09-02 maakte de locomotief proefritten op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid.

ICK & ICB

- Rijtuig 22-91 200 werd op 25-01 in Zutphen uit de rijtuigstam gerangeerd waarin hij tot dan toe reed. Het rijtuig werd op 27-01, met afgesloten remmen, door loc 1847 via het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar de Watergraafsmeer gesleept.
- De beschikbaarheid van ICK liep vanaf begin januari terug door problemen met de beschikbaarheid van assen en andere onderdelen. In een aantal treinen moest ander materieel gesteld worden. In de week van 22-01 werd een tweetal ICRm-stammen in de treinserie 1900 ingezet. Het betrof één trekduwstam, waarvan de BDs (5201) overigens niet als zodanig werd gebruikt, en een compositie zonder stuurstandrijtuig.

ICR

- In de onderhoudsbedrijven Maastricht en Amsterdam wordt vanaf half februari een groot aantal constructiewijzigingen aan de ICR-rijtuigen uitgevoerd. Naast een groot aantal onderhoudse, technische wijzigingen krijgen de rijtuigen van de reeksen ICR-1 en ICR-2 zogenaamde Oleobuffers die van het VIRM-materieel gedemonteerd zijn. De series ICR-3 en ICR-4 hebben reeds buffers die geschikt zijn voor trekduwverkeer, de Ringfeder-buffers van de oudere rijtuigen waren dat in mindere mate. Bij de A-rijtuigen van de Beneluxdienst wordt een wijziging doorgevoerd waarbij het kleine, middels een drukknop bediende schuifdeurtje van de gang langs de coupés en het balkon bij snelheden onder de 5 km/h automatisch opengaat. Gelet op de aanstaande verandering qua bekabeling van de Beneluxdienst (zie blz. 435; de signalen worden in de toekomst door de 61-aderige stuurstroomkabel van de binnenlandse dienst doorgegeven) wordt bij de rijtuigen die tussen Amsterdam en Brussel rijden de nog nooit gebruikte 61-aderige kabel door gemeten en gecontroleerd. Op 01-02 werd de 10-70 372 in Amsterdam als eerste behandeld en van VIRM-buffers voorzien.
- De tien ICRm-1 die in 2003 geschikt gemaakt werden voor de Beneluxdienst, de rijtuigen 10-70 351, 353, 370 – 373 en 20-70 216 – 219 blijken destijds niet een 'Beneluxkabel' gekregen hebben, maar hun 61-aderige kabel voor de dienst met 1700-en is aangepast voor de Beneluxdienst. In tegenstelling tot de echte BNL-rijtuigen kunnen deze rijtuigen dus niet (meer) ook in de binnenlandse trekduwdienst worden gebruikt. Dit jaar zullen deze rijtuigen op dit punt

worden aangepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van ICR die in het verleden in Zwolle in onderhoud waren en vóór hun renovatie al van stuurstroombekabels voorzien waren.

- De toevoer van ICRm-rijtuigen voor de ombouw ten behoeve van de inzet op de HSL-Zuid ging op 12-02 van start. Op 19-02, 26-02, 05-03, 12-03, 18-03, 22-03 en 28-03 brengt een NMBS-11.8 ICRm van de Watergraafsmeer (v. 12.17 uur) naar Haarlem (a. 12.49 uur).
- De plaats van B 20-70 234 uit stam 5606 werd ingenomen door de 20-77 112, de voormalige 'stam' 5112. De 20-70 234 wordt omgebouwd tot BDs 82-77 026 (5226). Zowel de 5112 als de 5606 verbleven in het revisiebedrijf Haarlem (zie werkplaatsnieuws en werkplaatsnieuws op blz. 29).

Avmz

- Op 25-01 sleepte een van de 700-en van de Watergraafsmeer zeven Avmz-rijtuigen van de Watergraafsmeer naar de Dijksgracht.

A32

- In de zes A32-wagens is in januari in de cabines een vuilnisbakje opgehangen. Op de deur van de middelste kast rechts van de stuurtafel is, middels een achterplaat, een bakje opgehangen.
- Om het klimaat in de wagens te verbeteren, heeft HTM in opdracht van NSR klappramen besteld.
- De deuren van de 'remise' in Alphen aan den Rijn zijn in januari elektrisch bedienbaar gemaakt. Tevens is het werkplaatsje voorzien van extra outillage, waaronder hefboeken.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm ombouw BDs			ICM revisie			
binnengekomen		afgeleverd	binnengekomen		afgeleverd	
20-70 222 (5668)	26-01		4013	31-01		
DDM-1 LTO			VIRM LT1			
binnengekomen		uit	binnengekomen		afgeleverd	
26-37 115 (6915)	30-01		8647	18-01	8645 16-01	
			9412	26-01		
ICRm ombouw HSA			Plan V R7			
binnengekomen		afgeleverd	binnengekomen		afgeleverd	
					441 26-01	
					444 01-02	
Schades/defecten			afgeleverd			
binnengenomen			binnengekomen		afgeleverd	
20-77 111 (5604)	17-01	graffitireiniging	8723		29-01	
10-70 368 (5668)	26-01	vervangen watertank	20-77 111 (5604)		31-01	
20-70 548 (5668)	26-01	vervangen watertank	20-77 112 (5606)		02-02	
3420	29-01	botsschade	10-70 306 (5606)		02-02	
9469	26-01	ontsporing/bakwisseling	20-77 103 (5606)		02-02	
8723	26-01	botsschade/bakwisseling	4011		02-02	

Revisiebedrijf Tilburg

1700 LT1+Cw cabinekoeling				1700/1800 Cw cabinekoeling			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
1722	30-01	1727	23-01	1848	18-01	1728	15-01
				1837	24-01	1856	23-01
				1854	26-01	1833	25-01
				1826	30-01	1848	26-01
						1854	02-02
DDM-1 LTO				6400 LT1			
binnengekomen		uit		binnengekomen		afgeleverd	
6874	06-02						
Schades/defecten				afgeleverd			
binnengenomen				binnengekomen		afgeleverd	
1761	15-01	onbekend defect		1761			16-01
				1849			18-01
				1710			19-01

Class 66

- Op van dit soort transporten bekende Rotterdamse Heijplaat arriveerden op 09-02 zes nieuwe Class 66-locs.

EETC

Materieel

- Op 29-01 werd DF-rijtuig 92-70 051 door NS Internationaal verkocht aan EETC. Het rijtuig was ooit bestemd voor TTC (The Train Company), maar tot een overname door deze firma kwam het niet (meer).

Syntus

Materieel

- Tijdens een rangeerbeweging in Winterswijk botste op 28-01 een LINT op een opgestelde soortgenoot, die vervolgens tegen de erachter staande LINT schoof. Alledrie de treinstellen waren niet meer inzetbaar, waarna op 29-01 het treinverkeer tussen Winterswijk en Zutphen door bussen werd uitgevoerd. Syntus had DM '90-stellen beschikbaar, maar durfde die niet in te zetten omdat ze contractueel met de provincie overeengekomen schijnt te zijn dat op deze verbinding LINT-materieel wordt ingezet, dat in tegenstelling tot DM '90 een gelijkvloerse instap heeft. Syntus kon naar eigen zeggen geen contact krijgen met de verantwoordelijke instantie bij de provincie om toestemming te vragen voor het gebruik van Buffels, zodat de treindienst verbust werd. Los van het feit dat een DM '90 beduidend comfortabeler is dan een LINT, geeft de gang van zaken te denken over zowel de relatie tussen Syntus en haar opdrachtgever, als het 'zelfreddend vermogen' van de vervoerder.

Herik Rail

Materieel

- Het op 18-11 bij een brand bij Rotterdam Noord fors beschadigde restauratierijtuig 88-70 015 verbleef sinds het incident op zijn oude verblijfplaats, het SSN-depot te Rotterdam Noord Goederen. Op 07-02 kwam het rijtuig achter ACTS-loc 7102 naar Amersfoort.

ACTS

Materieel

- Loc 513-9, op 21-11 beschadigd bij de botsing met Plan V 826 (zie blz. 440), wordt in het revisiebedrijf Haarlem hersteld.

ProRail

Infrastructuur

- Railion, verladersorganisatie EVO en Zeeland Seaports liepen eind januari te hoop tegen een buitendienststelling van negen dagen achtereenvolgens van de Zeeuwse Lijn tussen Bergen op Zoom en Roosendaal. ProRail had voor een geclusterde buitendienststelling gekozen om in één keer spoorvernieuwing te kunnen plegen op het traject waar de toestand van de baan zeer slecht is (al enige tijd gold een snelheidsbeperking van 70 km/h voor reizigers- en 60 km/h voor goederentreinen, terwijl zonder ingrijpen een snelheidsbeperking van 40/10 km/h op korte termijn van kracht zou worden). Ook diende een fors aantal niet-onplofte WO-II-bommen opgeruimd worden. Railion dreigde met een gang naar de rechter, hetgeen ProRail kennelijk tot inkeer bracht. Vervolgens gaf de spoorbeheerder aan dat de werkzaamheden 12 dagen duren, maar dat tussendoor wel goederenverkeer mogelijk is. Gewerkt wordt nu van 03-02 05.00 uur tot 15-02 04.00 uur, waarbij op 05-, 06-, 07-, 08-, 09-, 12- en 13-02 tussen 23.00 en 07.00 goederenverkeer mogelijk is. Op 14-02 is dat het geval tussen 23.00 en 04.00 uur. Omdat Railion van deze gang van zaken wel profiteert en NSR niet, heeft ProRail besloten dat bij soortgelijke situaties in de toekomst een soort 'puntenmodel' gehanteerd gaat worden: heeft vervoerder A de eerste keer de minste last

gehad van een buitendienststelling, zal zij een volgende keer als eerste worden aangewezen om treinen op te heffen.

- Motormetrijtuig 'Jules' bereed op 08-02, gesleept door een Volker-dieselloc, een van de nog ongebruikte nieuwe sporen van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht.

Wind & Winter

- Op 18-01 trok een zware storm over Nederland, die (onder andere) het openbaar vervoer veel last en schade berokkende. Tegen het middaguur werden op de eerste trajecten (snelheids-) beperkingen afgekondigd; machinisten werd gevraagd op de Hollandse Brug naar Flevoland de stroomafnemers te laten zakken om schade aan de bovenleiding te voorkomen.

- Toen in de loop van de dag bleek dat de storm in kracht zou gaan toenemen, werd via de media geadviseerd niet meer op reis te gaan. Op het spoor nam het aantal beschadigingen op stations met het uur toe, terwijl op veel plaatsen ook de bovenleiding naar beneden kwam. Rond 17.00 uur vielen de eerste dakplaten uit de kappen van Amsterdam Centraal, zodat daar het treinverkeer stilgelegd werd. Ook Utrecht Centraal ging niet lang daarna 'plat'. Rond 18.50 uur had het aantal meldingen van beschadigingen en gevaarlijke situaties een dusdanige omvang aangenomen dat het KLPD, ProRail en NSR besloten de treindienst in het hele land stil te leggen. Voor het eerst sinds lange tijd moest noodopvang voor reizigers worden georganiseerd in sporthallen: de grootste waren die in de RAI en de Jaarbeurs in Utrecht. Politieauto's en taxi's werden overal in het land aangeroepen om gestrande reizigers van de stations af te voeren.

- Een aantal treinen botste op omgewaaide bomen. Bij Mook reed DH-1 3119 op een boom (zie ook Veolia), waarbij de machinist en een aantal reizigers gewond raakte. Door een Railion-loc werd de Wadloper op 21-01 naar het revisiebedrijf Tilburg gesleept.

- In de media kreeg het nauwelijks aandacht, maar al kort na het hoogtepunt van de storm tussen 18.00 en 19.00 uur gingen de eerste treinen al weer volgens dienstregeling rijden. Vanuit Den Haag Centraal startten de eerste stoptreinen naar Dordrecht (5100), Zoetermeer Oost (19800) en Leiden Centraal (6300) rond 22.30, met name door het doortastende optreden van enkele NS-medewerkers. Genoemde baanvakken waren gecontroleerd en vrij van omgevallen bomen. Het nachtnet kon ook in volle omvang rijden. Opvallend was dat pas om 03.30, toen de wind al sterk geluwd was, bij Den Haag Laan van NOI de bovenleiding boven spoor 6 spontaan naar beneden kwam. Dat was de reden dat op 19-01 's morgens de dienst op de Oude Lijn niet in volle omvang mogelijk was.

- Nadat de storm in kracht afnam, werd koortsachtig gewerkt om de schade aan de infrastructuur te herstellen en het her en der gestrande materieel zoveel mogelijk naar de juiste plaatsen te brengen. Daarbij viel op dat ProRail zich uitermate coöperatief en flexibel opstelde. Vanuit Den Haag werden drie DD-AR-stammen in een sleep naar Amsterdam gereden, waarbij de achterste van het trio in opzending liep. Op de vreemdste plaatsen was materieel achtergebleven, maar het lukte om op 19-01 de ochtendspits grotendeels probleemvrij te starten. Slechts op de trajecten waar de stormschade nog niet hersteld was, was nog geen treinverkeer mogelijk.

- De stationskap van Schiedam Centrum was bij de grote storm in november 2005 voor een deel van zijn plexiglas dakramen beroofd; bij de storm van 18-01 werden nu alle overgebleven ramen ook weggeblazen. ProRail kon het zelfs nu niet laten om de schuld af te schuiven: de betreffende platen en bevestigingsmaterialen zouden op andere

gebouwen prima standhouden, maar door de aanwezigheid van hoogbouw in de nabijheid van Schiedam Centrum zou de wind daar harder waaien. Mocht dit zo zijn, had de spoorbeheerder ruim een jaar de tijd gehad om hier iets aan te doen. Al in het Algemeen Dagblad van 19-01 werd gemeld dat na de novemberstorm van 2005 ProRail tot het inzicht gekomen was dat sterkere bevestigingsmaterialen nodig waren. ProRail bereidde de klanten van Schiedam Centrum alvast voor op natte tijden: van het in 2005 vernielde stuk kap is het herstel juist ter hand genomen, maar het gaat nog geruime tijd duren eer de hiervoor aangekochte sterkere bevestigingsmaterialen en vervangende dakplaten ook voor het nu kaalgewaaide deel beschikbaar zijn.

- Voor het eerst in de geschiedenis werd ook in Duitsland het treinverkeer landelijk stilgelegd als gevolg van de daar 'Kyrill' genoemde storm. Door de vele beschadigingen aan de infrastructuur duurde het geruime tijd eer de grensbaanvakken met Nederland weer berijdbaar waren. EETC besloot in overleg met DB de wintersporttreinen van 19-01 om te leiden via Haanrade en Aachen en had daarvoor al diesellocs bij ACTS gecharterd. Ter elfder ure weigerde DB deze treinen echter de toegang tot haar net. Nadat drie treinen met in totaal circa 850 wintersporters eerst in Sittard hadden gewacht en vervolgens de nacht op emplacement Maas-tricht hadden doorgebracht, keerden ze op 20-01 terug naar 's-Hertogenbosch en Utrecht. Van daaruit werden de reizigers met bussen naar hun vakantiebestemming vervoerd.

- Op 24-01 liet koning Winter zich in ons land zien. Daarbij ontstonden betrekkelijk weinig problemen. Wel strandde ICE 126 nabij Arnhem Velperpoort doordat rijp aan de bovenleiding tot een ongelijkmatige stroomtoevoer leidde. Nadat de trein aanvankelijk met de achteropkomende ICE gecombineerd zou worden, bereikte hij toch nog op eigen kracht Arnhem.

- Toen het KNMI op 07-02 een 'weeralarm' afgaf in verband met de voor 08-02 verwachte sneeuwval, besloot NSR voor die dag de treindienst uit te dunnen. Na de ochtendspits werd het splitsen en combineren in Utrecht met de IC's van de Noord-Oost gestaakt en werd op veel trajecten in de Randstad de treindienst preventief uitgedund. De maatregelen bleken achteraf gezien misschien nogal rigoureuze: de sneeuw bleef nauwelijks liggen en veroorzaakte bovendien vrijwel geen hinder voor het treinverkeer. Echter, een weeralarm wordt niet voor niets afgegeven en als het bedrijf niets had ondernomen en het wel uit de hand was gelopen, dan waren de rapen helemaal gaar geweest.

IJzeren Rijn

- Op 18-01 diende bij de Raad van State in Den Haag een zaak die door Milieudefensie was aangespannen. Doel van de organisatie, die om onbegrijpelijke redenen een milieuvriendelijke transportmiddel dwars wil liggen, is om de werkzaamheden voor de reactivering van de IJzeren Rijn tussen Budel en Weert stil te leggen.

Infraproblemen

- In de avond van 17-01 werd op een dieseltankplaats in de Waalhaven een lekkage van circa 25 liter dieselolie ontdekt. De politie onderzocht de lekkage en sloot daarvoor de installatie. Na circa drie uur mochten alle tankinstallaties, met uitzondering van die in de Waalhaven Zuid, weer gebruikt worden. Als gevolg van de lekkage moest 100 m3 grond worden afgegraven, hetgeen op 18-01 gereed was.

- In de Rotterdamse Willemstunnel trad op 23-01 lekkage op ter hoogte van station Blaak. Één spoor werd buiten gebruik genomen en de treinserie 5000 werd opgeheven tussen Rotterdam en Dordrecht. Aanvankelijk werd vermoed dat een nabijgelegen bouwproject – van NS Vastgoed – de boosdoener was, maar door de afstand tussen de plaats

waar damwanden werden geslagen en de tunnel, circa 100 meter, wist men dat niet zeker. Op 24-01 's avonds werd een gootje aangebracht om het lekkende water gecontroleerd af te voeren, waarna – kort na het moment waarop de treinserie 5000 sowieso stopt met rijden – alle sporen weer in dienst waren.

- Op 24-01 leidde een defect pedaal van het assentellersysteem op het traject Doetinchem – Winterswijk tot een seinstoring. Ruim twee uur lang ondervonden de treinen vertragingen tot twintig minuten.

- In de avond van diezelfde dag trad een storing op de treindienstleidingspost op de Kijfhoek op, waardoor van 21.00 tot 21.30 uur geen rijweginstelling mogelijk was.

- Doordat een aantal kabels losgeraakt was, ontstond op 26-01 in Nijmegen een wisselstoring van een uur. Aan de noordkant van het station ontstonden vertragingen.

- Vervuilde contactpunten zorgden die dag voor een seinstoring op de Gouwebrug tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, een brug die in deze kolommen niet voor het eerst genoemd wordt. Het duurde maar liefst twee uur eer vervangende bussen reden. Drie uur nadat de storing ontdekt was, werd hij verholpen.

- Op 27-01 ontstonden door een defect in een onderstation bij Eindhoven problemen met de bovenleidingspanning. Hoewel de treindienst niet aangepast hoefde worden, bestond enkele dagen het risico dat bij een drukke treindienst te weinig spanning voorhanden zou zijn, met mogelijk uitval tot gevolg.

- Eveneens op 27-01 weigerde de Calandbrug te sluiten, De brug was juist in gebruik omdat in de Botlektunnel een trein was gestrand. Na ruim een uur ging de brug weer dicht.

- Een spoorstaafbreuk zorgde diezelfde dag voor een seinstoring tussen Amsterdam Lelylaan en Sloterdijk. De IC's werden omgeleid via Haarlem, terwijl de serie 3300 opgeheven werd. Na drie kwartier kon het treinverkeer op de serie 3300 na worden hervat, waarna na ruim een uur, omstreeks 22.50 uur, een noodreparatie gereed was.

- In de nacht van 27- op 28-01 raakte tijdens werkzaamheden aan de bovenleiding tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe een automontagewagen defect. Één van de beide sporen kon niet volgens planning in dienst gegeven worden, waardoor een aantal treinen opgeheven moest worden.

- Tot tweemaal toe had energiebedrijf Essent op 25-01 in het noorden te kampen met stroomstoringen. 's Morgens was vanaf 09.00 uur minder treinverkeer mogelijk tussen Winschoten en Nieuweschans; om 09.45 uur werden alle treinen opgeheven. Eerst om 10.30 uur zette Arriva bussen in, omstreeks 11.00 kon het treinverkeer weer worden opgestart. Om 15.30 uur leidden stroomproblemen tot een seinstoring tussen Roodeschool en Uithuizermeeden.

- Bij Breda zorgde die dag een wisselstoring voor problemen. De stoptreinserie 13600 werd opgeheven tussen Breda en 's-Hertogenbosch. Aanvankelijk werd ervan uitgegaan dat binnen twee uur het probleem verholpen zou zijn. Bij een prognose van maximaal twee uur besteld NSR standaard géén vervangend vervoer. In dit geval ging het oplossen van de storing langer duren, zodat alsnog bussen besteld moesten worden. Terwijl de storing om 15.50 uur opgetreden was, reden de eerste bussen om 18.20 uur. De aannemer knutselde driftig verder en verving een kabel, maar dat bleek niet de oplossing. Uiteindelijk werd om 01.30 uur (!) een gescheurde lijmlas ontdekt.

- In Best stalen koperdieven in de nacht van 31-01 op 01-02 honderd meter kabel, waarna een seinstoring ontstond die tot in de ochtendspits duurde. Het boevengilde sloeg in het weekeinde van 03-02 opnieuw toe. Nadat werkzaamheden tussen Barendrecht en de Waalhaven waren afgerond,

bleef daar een seinstoring achter. Die bleek te zijn veroorzaakt door de roof van bekabeling.

- In de morgen van 29-01 ontstond een wisselstoring te Rotterdam, waardoor tussen Rotterdam C en Gouda van 06.00 tot 07.25 uur alleen stoptreinen reden. De oorzaak van de grondig ontregelde ochtendspits: het wissel bleek niet goed gesmeerd.

- Diezelfde dag raakte – niet voor het eerst – een plafondplaat in de tunnel van Barendrecht los. Het treinverkeer werd rond 11.25 uur uitgedund door twee sporen buiten gebruik te nemen. Eerst om 14.10 uur had een aannemer de defecte plaat verwijderd.

- Een vrachtwagen die een boot vervoerde, raakte op 02-02 een spoorbrug in Leeuwarden, waardoor een kleine drie kwartier het treinverkeer tussen Leeuwarden en Deinum/Mantgum stillag.

Hanzelijn

- Minister Peijs van V&W gaf op 30-01 nabij de plaats waar in de toekomst de tunnel onder het Drontermeer zal beginnen, het startsein voor de bouw van de Hanzelijn. De nieuwe lijn van Lelystad naar Zwolle moet in 2012 operationeel zijn en kost 950 miljoen euro. In de media werd, onder andere door econoom Heertje, op schertsende wijze gesproken over het project. Volgens velen zal de lijn, evenals de HSL-Zuid en de Betuweroute, (veel) duurder worden en later klaar zijn dan gepland.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Van VIRM 9406 klapte op 13-01 bij vertrek uit Den Haag als trein 6352 de stroomafnemer naar achteren. Een ploeg uit het revisiebedrijf Haarlem kwam naar de Hofstad om de VIRM weer rijvaardig te maken. Op 14-01 bleek dat de 9406 de bovenleiding bij Voorhout had beschadigd. Tussen 10.00 en 14.30 uur moesten een knik in de bovenleiding en enkele defecte afstandhouders hersteld worden.

- Van trein 1977 brak op 14-01 bij vertrek uit Dordrecht de koppeling tussen twee ICK-rijtuigen. NSR mag opnieuw van geluk spreken dat zich op dat moment niemand in de rijtuigovergang bevond. Onderzoek wees uit dat enkele bouten waarmee de trekhaak aan de bufferbalk bevestigd is, het begeven hadden.

- Bij Almen had eveneens op 15-01 trein 31248 een botsing met een vrachtwagen op de overweg in de Kapelweg. Het ongeval daar was een zeldzaam staaltje dommigheid van weggebruikers: kennelijk omdat de betreffende overweg regelmatig ten onrechte dichtgegaan was in de periode voor de botsing, meende de bijrijder van de vrachtwagenchauffeur dat het mogelijk was om de spoorbomen zelf open te houden. Hij werd bij deze bezigheid geholpen door een medeweggebruiker. Beiden hadden niet in de gaten dat nu echt een trein in aantocht was. De bijrijder overleed, de vrachtwagenchauffeur raakte zwaar gewond. LINT 23 werd door de aanrijding fors beschadigd. Syntus moet nog een keuze maken waar het herstel zal plaatsvinden.

- In de nacht van 15- op 16-01 botste een losse Railion-loc bij Zevenaar met een uitgebroken paard, dat overleed. Zes andere pony's die eveneens hun weiland hadden verlaten, konden worden gevangen.

- Een onbekend gebleven loc botste op 22-01 op de Sloelijn met een auto. Na twee uur kon de trein zijn weg vervolgen.

- Op 30-01 werd eens sterke gaslucht waargenomen op het emplacement van Roosendaal, waarop de treindienstleidingspost en het station rond 14.35 uur werden ontruimd. Metingen gaven dat er geen gevaar bestond, zodat omstreeks 15.50 post en station werden vrijgegeven.

- In de ochtend van 24-01 botste tussen Roermond en Weert op de overweg in de Roermondseweg een bromfiet-

ser tegen het eerste rijkstijtuig van trein 80524. De machinist had van de aanrijding niets meegekregen; eerst in Weert werd een verbogen trapje geconstateerd. Vanaf een uur na de aanrijding reden er bussen tussen beide plaatsen. Hoewel Veolia regelmatig laat weten dat de capaciteitsproblemen op de Maaslijn tot het verleden behoren, moest ze in dit geval ProRail vragen het omreisadvies voor reizigers van Roermond naar Eindhoven via Venlo in te trekken, omdat haar treinen overvol raakten.

- Een lezer was op 03-02 getuige van een incident in Zandvoort aan Zee. mABk 390 7725 van mDDM 7866 verloor op het doorgaans niet gebruikte spoor 1 zijn schuitje en beschadigde zowel de bovenleiding als een portaal. Na een kleine drie uur werd het treinverkeer hervat, waarbij vanuit Zandvoort links gereden werd.

- In de week van 28-01 ontstonden capaciteitsproblemen op het Rail Service Center in de Waalhaven. Meerdere dagen was het aanbod van te lossen treinen groter dan de capaciteit van de terminal. Vele treinen werden opgesteld in de Waalhaven Zuid, op de Kijfhoek en te IJsselmonde.

- Trein 5848 botste op 08-02 bij Hilversum op een met overwegbomen beveiligde overweg met een taxi. Een lezer meldde ons enige bijzonderheden over het voorval. De bestuurder van de taxi overleed ter plaatse. De 2974, 2962 en 2947 raakten alle beschadigd aan treeplanken, opstap treden bij de cabines, luchtreservoirs, schortplaten en plaatwerk. Het duurde geruime tijd eer het treinverkeer weer op gang kwam. De 6417, een van locomotieven die voor de verwachte 'sneeuwval' achter de hand gehouden werd, sleepte het trio Sprinters naar de Bokkeduinen.

Betuwerroute

- Eind januari bereikte minister Peijs van V&W een akkoord met haar Duitse collega Wolfgang Tiefensee over de aansluiting van de Betuwerroute op het DB-net. Ondanks een in 1992 in Warnemünde opgestelde verklaring dat aan Duitse zijde voortvarend gewerkt zou worden aan de aansluiting van de goederenspoorlijn op DB-net, bleef het tot op heden bij plannen en een voorlopig tracébesluit. Tiefensee heeft verklaard dat planning en bouw van een derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen snel ter hand zal worden genomen. Het is de bedoeling het derde spoor met 15 kV te elektrificeren, zodat treinen die van de Betuwerroute komen niet meer tussen Zevenaar en Emmerich op 1.500 volt gelijkspanning hoeven te rijden.

Leiden – Alphen – Woerden

- Hoewel de bovenbouw van het traject Leiden – Woerden in 2006 grotendeels vernieuwd werd, lijkt het na de ontsporing van de 447 eind juni nooit meer helemaal goed gekomen te zijn met dit baanvak. Nog steeds geldt een snelheidsbeperking van 120 km/h en ProRail heeft kennelijk geen geld, tijd en/of menskracht om de infrastructuur van de lijn definitief te herstellen. Eind januari werden de reizigers op het traject een aantal keer geplaagd door infrastoringen, een overwegbotsing en problemen met de bovenleiding.

- Een onbekende VIRM botste op 26-01 tussen Woerden en Bodegraven met een auto. De bestuurder had de auto reeds verlaten nadat hij met panne op de overweg was gestrand. Het treinstel keerde na een half uur terug naar Woerden; het duurde tot na middernacht eer de fors beschadigde infra was hersteld.

- Diezelfde dag ging het al eerder verkeer op de nieuwe IC-verbinding: VIRM 8629 beschadigde als trein 8860 tussen Woerden en Bodegraven de bovenleiding. Twee afstandhouders moesten hersteld worden.

- Op 29-01 beschadigde trein 8861 tussen Woerden en Bodegraven de bovenleiding, waarna trein 8863 in Alphen aan den Rijn gecombineerd werd met de 8865 en omstreeks

18.30 uur strandde tijdens het schouwen van de bovenleiding nabij de plek waar twee kapotte afstandhouders waren geconstateerd. Het Schakel- en Meldcentrum, dat de bovenleidingspanning op afstand kan afschakelen, had een groter gebied spanningloos gemaakt dan nodig was. De schouwtrein – met de mensen er nog in – kon eerst om 21.45 uur verder rijden nadat tijdelijk de spanning weer werd ingeschakeld. In diverse kranten werd over het voorval bericht, waarbij de nieuwe reizigersvereniging OV Reizigers een wel heel merkwaardige bewering deed toen ze stelde dat de bezuinigingen in de spoorsector van de afgelopen jaren ertoe geleid hebben dat NSR geen dieselmaterieel meer heeft (!) dat gebruikt zou hebben kunnen worden om de 8865 weg te slepen.

- Bij Zoeterwoude West ontstond op 07-02 een wisselstoring, waardoor het kruisen van de 8800-en naar Alphen aan den Rijn moest worden verlegd. Kort daarop ging ook het wissel bij Zoeterwoude Oost defect, zodat de serie 19500 opgeheven werd. Van beide wissels bleek de wisselverwarming defect, hetgeen voor een traject waar vorig voorjaar de infra grotendeels vernieuwd is nauwelijks toevallig genoemd kan worden.

- Opvallend is dat de problemen met de bovenleiding een grote vlucht genomen hebben sedert VIRM-materieel op deze lijn wordt ingezet. Om de problemen precies te analyseren, werd voor 14-02 een proefrit gepland met een VIRM. In de HTMU zal daartoe meetapparatuur worden ingebouwd.

Stations

- Op station Amersfoort werden op 11-01 transportbanden voor bagage in gebruik genomen, een primeur voor een Nederlands station. De banden zijn gemaakt bij de grijze loopbrug en bedoeld als extra service voor overstappende reizigers van de Noord-Oost die hun cross-platform aansluiting zagen veranderen in een tocht over twee trappen. Bagagebanden zijn overigens in Duitsland al tientallen jaren gemeengoed.

- Veolia heeft het initiatief genomen langs haar Heuvelandlijn enkele nieuwe stations te openen. Er wordt gestudeerd op de haltes Maastricht Balijeweg, Heerlen de Kissel en Heerlen de Cramer.

- Vanaf 26-01 's avonds tot en met 28-01 werd in Hilversum gewerkt aan de fiets- en voetgangerstunnel onder het emplacement. De ombouw was 'live' te volgen via internet, een fenomeen waarvoor veel belangstelling was. In Hilversum zijn de contouren van het nieuwe perron al goed te zien.

- In Rotterdam Centraal werd in de week van 22-01 gestart met de bouw van een voetgangerstraverse boven de sporen. Aan de Blijdorpzijde werden de eerste segmenten van de stalen constructie geplaatst, waarna in de komende maanden de rest van het emplacement overspannen gaat worden. Samen met de tot reizigerstunnel omgebouwde fietstunnel gaat de brug de huidige perrontunnel vervangen, die tijdelijk gesloten wordt om verbreed te kunnen worden. De nieuwe traverse wordt ten westzijde van de perronkappen gebouwd en sluit aan op het nieuwe stationsgebouw.

- Op station Amsterdam Centraal werd op 25-01 een zogeheten *lounge* in gebruik genomen. De NS-lounge is alleen toegankelijk voor reizigers met een eerste-klaskaartje. Zij kunnen in de ruimte, die op spoor 2a is gesitueerd, onder het genot van een drankje de vertrektijd van hun trein afwachten.

- Op het voorplein van station Zaandam verrijst vanaf dit jaar een nieuw stadhuis. NS en de gemeente hebben gezamenlijk besloten de onbetaalde fietsenstalling die op het voorplein een plek had, te verplaatsen naar een locatie naast de fietstunnel achter het Intel-hotel. Met ingang van 06-01 werd de oude stalling buiten gebruik gesteld.

- Het in 1935 voor het laatst als zodanig gebruikte oude stationsgebouw van Houten zal in zijn geheel worden verplaatst. Om ruimte te maken voor de viersporigheid Utrecht – Geldermalsen wordt het uit 1868 stammende pand op wien verplaatst naar een locatie die 150 meter ten zuiden van de huidige plek ligt. Na restauratie krijgt het een functie als dagcentrum voor verstandelijk gehandicapten.
- De ombouw van de Kiosk-vestigingen op de NS-stations tot inloopwinkels, feitelijk geen kiosk meer, wordt definitief doorgezet. De klanten gaven aan het nieuwe concept te waarderen.
- Het station van 's-Hertogenbosch is voorzien van camerabewaking met 85 camera's. Bovendien is bij het station een politiepost in gebruik genomen die wordt gebruikt voor het opleiden van aspirant-agenten.

Correcties

- Een lezer meldde ons dat het op blz. 34 genoemde Orkest van de Koninklijke Landmacht niet bestaat, maar dat het Orkest van de Koninklijke Luchtmacht (voorheen de Kapel van de Koninklijke Luchtmacht) onder leiding van Majoor Jos Pommer per 766 op stap ging.
- Bij de op blz. 33 genoemde ontsparing in Tilburg was niet loc 1769 maar de 1761 betrokken.

Wist u dat...

- de revisieopschriften op de vlakke kopwand van Plan V 965 vermelden dat het treinstel tijdens zijn laatste revisie (R6) geschilderd is, hoewel dat bezijden de waarheid is?
- als vervanging van de defect geraakte 701 (blz. 34) in de nacht van 15- op 16-01 de 707 van de Watergraafsmeer naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd overgebracht?
 - deze loc nog meer defecten vertoonde dan de 701?
 - op 01- en 02-02 en in de week van 05-02 meerdere SGMm-en en SGM-II-en in de treinserie 6300 Den Haag – Haarlem gezien werden?
- VIRM 8644 nog beschikt over een 'Fokke & Sukke'-cartoon ter promotie van de stiltezone?
- deze VIRM tevens aan één zijde een automatische koppeling heeft zonder (voorheen automatisch wegklapbare doch sedert enige jaren vastgezette) automatische koppeling?
- A32-tram 6105 blijkt de melding van een lezer een set deuren heeft waarvan de ramen niet halve-maanvormig maar rechthoekig zijn?
- de Plan V's van Arriva en Connexion die onderhoud gekregen hebben, in één trein van het onderhoudsbedrijf Amsterdam naar Amersfoort gebracht worden, waarna het Connexion-treinstel los naar Dordrecht wordt gereden?
 - op 04-02 de machinist zich vergiste door het Arriva-stel in Amersfoort achter te laten en het Connexion-treinstel naar Dordrecht te brengen?
- U meer nieuws van het goederenfront tegoed houdt tot onze volgende editie.

MUSEUMNIEUWS

Museumstoomtram Hoorn - Medemblik

De SHM heeft de wagenbak verworven van goederenwagen 202 van de Maas-Buurtspoorweg. De wagen is teruggevonden als schuur in een tuin te Pyramide (Zeeuws-Vlaanderen) en werd na verwerving voor de collectie op 30 november en 8 december 2006 uit zijn isolement bevrijd en getransporteerd naar Hoorn.

Wagen 202 werd in 1913 in een serie van tien stuks gebouwd voor de Maas-Buurtspoorweg (traject Nijmegen-

Venlo). De wagens werden hier niet alleen gebruikt als goederen- maar ook als bagagewagen. Na de opheffing van dit trambedrijf gingen de wagens van deze serie in 1946 over aan de Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg-Maatschappij. Tot aan de opheffing van het omvangrijke tramwegnet in Zeeuws Vlaanderen in 1950 werd de wagen hier ingezet in het goederenvervoer.

Thans resteert van de wagen alleen de bak, die de laatste decennia als schuur heeft dienst gedaan. In het museum zal de wagen te zijner tijd dienstvaardig worden gerestaureerd in de uitvoering waarin hij bij de Maas-Buurtspoorweg heeft dienst gedaan. Het zal daarmee het enige voertuig in ons land zijn dat de herinnering aan dit Noord-Limburgse trambedrijf levend houdt.

In de collectie van de RTM te Ouddorp bevinden zich overigens de ex Maas-Buurtspoorweg-rijtuigen AB4 (RTM AB414) en AB1 (RTM AB417). Beide zijn echter in RTM-uitvoering bewaard gebleven, wat overigens niet veel verschilde van de oorspronkelijke toestand. Ook bevindt zich in dit museum de van oorsprong MBS-motorwagen M67, die na een brand in 1947 door de RTM is herbouwd in MBS-stijl. Het exacte nummer van de wagen is nog niet met zekerheid vastgesteld. Details die op de wagen zijn teruggevonden komen niet in alle opzichten overeen met de beschrijvingen van het type. Na verder documentair onderzoek hopen we dit duidelijk te krijgen.

Stoom Stichting Nederland

Eind december is, getrokken door de SSN 23 023, DB locomotief 41 241 overgebracht van Emmerich naar Rotterdam. De organisatie Dampflok-Tradition Oberhausen, ook bekend van de 41 360, had te kennen gegeven dat zij met deze loc in de nabije toekomst geen plannen hadden en de loc bovendien behoorlijk in de weg stond. In de afgelopen maanden is overeengekomen om de loc, dus zonder tender, in bruikleen af te staan aan de Stoom Stichting Nederland en onderdak te bieden in het Museumstoomdepot. Plannen om de loc rijvaardig te maken, waarbij zeker ook de toestand van de SSN 41 105 moet worden meegewogen, zijn er nog niet. Maar de 41 241 is niet de enige aanwinst, ook de (ex) NS 658 is aan de SSN collectie toegevoegd.

Stoomtrein Valkenburgse Meer

Nationaal Smalspoormuseum sluit seizoen succesvol af. Met drie vrijwel uitverkochte winterse rijdagen, goed voor ruim 1000 bezoekers, heeft Stoomtrein Valkenburgse Meer het jaar 2006 succesvol kunnen afsluiten. Er moesten zelfs extra ritten worden ingelast om de grote toeloop te kunnen verwerken. Het totaal aantal betalende bezoekers in het afgelopen jaar is hiermee uitgekomen op ruim 11.500. Op de nieuwjaarsbijeenkomst voor de medewerkers van het Smalspoormuseum, sprak voorzitter Pieter v.d.Ham alle vertrouwen uit voor het komende rijseizoen. "Bijna alle plannen die wij enkele jaren geleden hebben opgesteld zijn wij nu aan het uitvoeren. Het Buitenmuseum begint steeds meer vorm te krijgen. Een groot deel van de spoorbaan is inmiddels vernieuwd met zwaar spoor. We hebben inmiddels meer dan 80 vrijwilligers en het aantal groeit nog steeds."

In het komende jaar zal het aantal rijvaardige stoomlocomotieven worden uitgebreid. Om dit te kunnen realiseren was het nodig om drie nieuwe stoomketels te laten bouwen. Eén ketel staat klaar om op het onderstel van de locomotief geplaatst worden, twee andere stoomketels worden op dit moment gebouwd. Pieter v.d.Ham sprak de wens uit dat in de komende tijd ook meer diesellocomotieven gerestaureerd kunnen worden. De stoomtrein Valkenburgse Meer is ook erg blij met de steun die zij nu ondervindt van de Gemeente Katwijk.

Dankzij een subsidie van Fonds 1818 en het VSB-fonds, kan er dit jaar weer een nieuwe stap gezet worden in de realisatie van het Buitenmuseum. Zodra de bouwvergunning binnen is, zal de bouw van de nieuwe stoomlocomotievenloods van start gaan. Deze loods is ontworpen in de karakteristieke stijl van de gebouwen van de vroegere stoomtrambedrijven.

In het buitenmuseum zullen ook andere facetten van het smalspoor te zien zijn. Zo zal er komend jaar ook gestart worden met de bouw van enkele kassen voor het thema smalspoor bij de tuinbouw.

Het nieuwe rijzeizoen voor Stoomtrein Valkenburgse Meer start dit jaar op 17 mei en duurt tot het laatste weekend van september. Na het succes van vorig jaar zullen de openingsdagen in de schoolvakanties worden uitgebreid en in december komen er extra winterritten.

Andere bijzondere evenementen zijn de Stoom- en dieseldagen op 9 en 10 juni, die dit jaar meer deelnemers zal hebben dan vorig jaar, en de Smalspoormodelbouwdagen op 8 en 9 september.

Voor wie niet zo lang wil wachten is er op elke 2e zaterdag van de maand een 2 ½ uur durende excursie door met museum en de werkplaats met aansluitend een rit met een dieseltrein. Meer informatie is te vinden op:

www.smalspoormuseum.nl

Museumspoorlijn S.T.A.R.

Stoomloc TE5933

Het werk aan deze 'Russische' 52-er vordert gestaag. Op het moment van schrijven wordt de laatste hand gelegd aan de voorbereidingen voor de waterdrukproef van de ketel. De koppelstangen zijn ter inspectie afgenomen. Een aantal lagers zal worden vernieuwd. Op een aantal punten is de loc ook cosmetisch aangepakt. De 'Duitse' nummerplaten met het opschrift '52 5933' zijn verwijderd, de Russische aanduiding 'TE5933' is er voor de plaats gekomen. Een ster siert, evenals vroeger, de rookkastdeur.

Deutz loc 19

Het koelsysteem van deze locomotief wordt onder handen genomen. Daartoe is de motorhuif deels verwijderd. Verder vinden diverse kleinere werkzaamheden aan deze locomotief plaats.

Rijtuigen

Sinds november wordt er hard gewerkt aan de 'Württembergers'. Diverse reparaties worden aan de rijtuigen uitgevoerd. Bij de balkons blijkt het houtwerk in een mindere conditie te zijn. Dit wordt geheel geconserveerd en gerepareerd. De kozijnen van de ramen krijgen een nieuw kleurtje, evenals de plafonds van de balkons. Beschadigingen aan de wagenbak worden hersteld. De rijtuigen zullen daarbij hun historische Duitse uiterlijk behouden.

Bij de vorige eigenaar, de Westfälische Almetalbahn, was het merendeel van de toiletten buiten gebruik. Bij de werkzaamheden worden de toiletten dan ook hersteld en worden er nieuwe watertanks geplaatst.

Daarnaast wordt het elektrisch systeem van de wagens onderzocht en daar waar nodig aangepast aan dat van de bestaande 'Oostenrijkers'. Met werkende verwarming en verlichting verlaten de rijtuigen de werkplaats. Naast de werkzaamheden aan interieur en wagenbak wordt het onderstel van de wagen uitgebreid geïnspecteerd en gesmeerd.

Op het moment van schrijven hebben de rijtuigen C120 en C123 reeds een behandeling ondergaan. Rijtuig WR136 (restaurant) bevindt zich momenteel in de werkplaats.

Werkzaamheden infrastructuur

De werkzaamheden aan het traject Stadskanaal - Musselkanaal zijn, afgezien van enkele bruggen, grotendeels afgerond. Er wordt momenteel druk gewerkt tussen Stadskanaal en Veendam, waarbij het zwaartepunt ligt op het trajectdeel

vanaf Bareveld richting Veendam. De grote draaibrug nabij de halte Bareveld is eind november verwijderd. Na revisie- en conserveringswerkzaamheden (waarbij ook de landhoofden niet ontzien worden) zal de brug medio maart weer worden teruggeplaatst.

De draaibrug bij het station Veendam, alsmede de brug over de Gasselternijveenschmond bij station Stadskanaal zullen in de herfst van 2007 worden gereviseerd.

Bouw rijtuigenloods

Op 12 januari is de eerste steen voor de nieuwe rijtuigenloods te Stadskanaal gelegd door gedeputeerde Hans Geritsen van de provincie Groningen. Deze rijtuigenloods zal ca. 80 meter lang worden en 3 sporen bevatten. De loods staat op de plek van het voormalige locomotievendepot van Stadskanaal.

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

In het weekend van 20 januari jl. is een lang gekoesterde wens van de ZLSM in vervulling gegaan: de aansluiting op de hoofdspoorlijn te Schin op Geul is weer hersteld. Voortaan kunnen treinen van de ZLSM doorrijden naar Valkenburg. Deze treinen zullen vanaf Schin op Geul via het linkerspoor rijden. Het blijft natuurlijk ook mogelijk om in Schin op Geul kop te maken. Daarvoor werd ten zuiden van het hoofdspoor een kort kopspoortje aangelegd.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2007-2. ISSN:0030-3321 * De ondertunneling van Amsterdam Centraal * Het railvervoer van Akzo Nobel; de locatie Rotterdam * Op rails door Istanbul en Turkije (vervolg) * Materieeloverzichten Nederland (stand 1-1-2007) * Boekbesprekingen * Verenigingsnieuws * NVBS-winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Hobby, feb. 2007, nr. 2 * ISSN 0165-4551 * In dit nummer naast de vaste rubrieken verder: 50 jaar Benelux-treinen (1) * Hogesnelheidstrein Zweden * Sporen over de Rübelandbahn * Spookstation Canfrac * De lage Zij deel 6 * Houtwinning in het Duits middengebergte * www.railhobby.nl

Autobuskroniek, editie 8-2006 * ISSN 1384-0436 * Fotopagina: inhuur van lijndienstbussen * De NS-serie 7000-7073 * Busvervoer in Tirol * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Veerunigingsnieuws * Boekbespreking: Politieovertuigen in Nederland * www.autobusdoc.nl

Strassenbahn Magazin, Februari 2007, 38^e jaargang, nr. 208 ISSN 0340-7071*10815. € 7,90 * De Hamburger Hochbahn bestelt 67 stuks driedelig U-Bahn-materieel (Type DT5). * Nu in Erfurt de Combino- en de NF6-trams het laten afweten zijn de (gelukkig bewaarde) Tatra-trams weer van stal gehaald * In Heidelberg en Mannheim zijn twee nieuwe tramlijnen gerealiseerd * In Bochum-Gelsenkirchen heeft op 3 na de hele vloot aan lagevloertrams last van scheurtjes, die door Siemens hersteld zullen worden * Ook in München heeft het nieuwe U-Bahn-materieel problemen met scheurtjes en wel aan de assen. Ook dit is een tegenslag voor Siemens * In Graz groeit het tramnet gestaag verder * Voorts nog verschillende nieuwtjes zoals 234 nieuwe metrostellen voor Toronto * Een uitgebreid artikel hoe dank zij de gestandaardiseerde opzet van de fameuze Düwagtrams allerlei uitbreidingen aan bestaande trams gerealiseerd werden * In Erfurt werd 30 jaar geleden lijn 1 opgedoekt, maar is weer opnieuw aangelegd en weer actief * In deel 2 over de Berlijnse tramtoekomst wordt verder uitgebreid ingegaan over de standpunten van de lokale politiek en van de BVG * Halle heeft alweer een tramnetuitbreiding; dit maal lijn 4 *

Ook uitbreiding gepland voor het kleinste tramnet in het Oostenrijkse Gmunden * Zeer interessant is het artikel over de VVM die in heel Vlaanderen (5 provincies!) de tram- en buslijnen exploiteert. In zeven jaar tijd is het aantal passagiers verdubbeld, mede ook dankzij het gunstigste tarief van Europa en het slagvaardige beleid van overheid en VVM. Aan diverse tramlijnuitbreidingen wordt gewerkt zowel in steden als op het platteland, waardoor straks de "boerentram" als een fenix zal herrijzen * De 1000 mm-baan tussen Villefranche en La Tour de Carol, ook wel de Pyreneenmetro genoemd, wordt uitvoerig besproken * In woord en beeld komt het museumpark aan S-Bahnmaterieel van Hamburg aan de orde * Als gebruikelijk de vaste rubriek over trams in modelbouw * Het ontstaan van de tramnetten van Mönchengladbach en Rheydt wordt behandeld (deel 1) * Veel en goed beeldmateriaal als gebruikelijk * www.geramond.de ThN

Schweizer Eisenbahn Revue, Jan. 2007. (Minirex). Ditmaal veel internationale berichten met artikelen onder andere over recente ontwikkelingen in Frankrijk, Nederland en Griekenland. Verdere hoofdthema's: nieuws uit Zwitserland (omvangrijk dit keer), voorbereidingen tot de indienstneming van de Lötschberg basistunnel dit jaar. Dan volgt een lang artikel over het recente snelheidsrecord van loc 1216.050 tussen Ingolstadt en Nürnberg. 357 km/h werd bereikt. Het artikel beschrijft ook eerdere records zoals die in Frankrijk in 1955. Verder nog wat zuiver technische artikelen maar ook een verhaal over een smalspoorlijn met S-Bahn karakter in St. Gallen, ontstaan uit een fusie tussen de Trogener en de Appenzellerbahn. Tenslotte nieuws over de S-Bahn in Luzern waar de 2^e fase is afgesloten. A4, 51 blz. kleurendruk, €10,20.

Fernexpress (IV-2006) is afgezien van de actualiteitenpagina's geheel gewijd aan het spoor in het China van nu. En: dit is nog maar het eerste deel. Een uitzonderlijk nummer met veel mooi illustratiemateriaal in kleur en zwart/wit. Het begin heet "Made in China" en gaat over de ontwikkeling van de locomotiefindustrie. Dan is er een item over het spoor bij de gigantische staalfabrieken in het land, gevolgd door verhalen over twee lijnen (Qian-Gui en Tianshan met werkelijk schitterende landschappen). Een algemeen artikel over de aanleg van het spoor in China : het net is in volle ontwikkeling. Tot slot volgt een lang verhaal over de dominante rol van de elektrische tractie in China. Belangrijk: een goede kaart achterin. Wij nemen aan dat in een volgend nummer (in deel 2) ook gesproken zal worden over de nieuwe lijn naar Tibet. Als enig stoomonderwerp is er het verhaal van een stokerleerling bij de Ji-tong lijn. 59 blz. A4, €10,80.

BOEKEN

Van Eisenbahn Kurier (<http://www.eisenbahn-kurier.de/>) ontvingen wij enkele nieuwe uitgaven:

DB Güterzuglokomotive met als subtitel **Generationswechsel**, ofwel de aflossing van de oudjes en de standaardseries uit de 50-er en 60-er jaren van de vorige eeuw. De hoofdstukken van dit schitterende kleurenalbum van groot formaat zijn gewijd aan de Deutsche Reichsbahn (DR) series 142, 155, 156, 171 en 180, de DB series 139/140, 150 en 151. Dan verder als gasten bij Railion: 101, 110, 120, 143, 181² en tenslotte de nieuwe generatie met de series 145, 152, 182, 185 en 189. De werkelijk schitterende kleurenfoto's zijn voorzien van een kort commentaar. 168 bladzijden. Der Altmeister Georg Wagner heeft een 1^e klas

prestatie geleverd met dit album waarin het gevarieerde Duitse landschap maximaal op de achtergrond figureert. Formaat 28 bij 26 cm., 39,80 euro, bestelnr. 293.

De DR 25 jaar geleden, 1981, EK-Themen nr. 41. De stoom regeerde, zij het in steeds geringere mate, op een aantal plaatsen nog steeds. Een aantal speciale items wordt extra belicht, zoals het einde van sneltreinen Karlex en Karola naar en van Tsjechoslowakije. Verder de stoomtractie, het smalspoorgebeuren, 130 jaar Dresden-Praag, 15 jaar V200, de Berlijnse S-Bahn in 1981. Ook een stukje over het verboden fotograferen in het grensgebied rond Probstzella, de spoorwegongelukken in 1981 en de acties van de museumlocs. Ook aandacht voor de laatste 01-inzet van het jaar in Saalfeld. Tot slot een nummeroverzicht van alle tractiemiddelen. A4, 98 blz., fraai geïllustreerd in kleur en zwart/wit, 9,80 euro, bestelnummer 1868.

EK-special nr. 83 gaat ook over 1981 maar dan bij de DB. Hier natuurlijk geen reguliere stoom meer. Wat is er dan nog de moeite van het vermelden waard? Bijvoorbeeld het sluiten van lijnen, de bonte kleuren bij de locomotieven, 100 jaar Bundesbahndirektion Köln, de versie 221 in het Ruhrgebied, sloop en buitendienststellingen, einde van de Schienenbus serie 795 en een ontmoeting met Gerd Fröbe, een beroemd filmspeler in een James-Bond-film in combinatie met een bezoek aan Bw Giessen en Frankfurt/Main, 1981 in Jever en het Ammental (bij München) en Cölbe. Tenslotte het sluiten van lijnen en een speciale Sonderfahrt met de Rheingoldtrein van Praag naar Dresden, Berlijn, Zweden en Denemarken. Ook hier veel mooie foto's voornamelijk in kleur. A4, 98 blz., 9,80 euro, bestelnr. 1830.

In de serie **Eisenbahn Bildarchiv** verscheen deel 25 over de serie 181² ofwel de 2-systeemloc van de DB die ook in Frankrijk en Luxemburg kan rijden. 96 bladzijden in kleur met alle aspecten van hun inzet in het personen- en goederenvervoer. Sommige kleurenfoto's zijn van topkwaliteit: zij zijn vaak in fraaie landschappen gesitueerd. Het hoofdgebiet van hun inzet lag tussen Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, het Saargebied en het Franse en Luxemburgse industriegebieden. Zij veranderden nogal eens van kleur, van diep blauw via crème naar rood. Dit boek bevat ook enkele sailante foto's van de industriële omgeving rond Saarbrücken. 23 bij 16 cm., oblong formaat, 19,80 euro, bestelnr. 364, ISBN-10-3-88255-364-2.

Deel 28 uit dezelfde serie is een kleurenalbum ter gelegenheid van **125 jaar smalspoor in Saksen**. André Marks heeft er iets heel moois van gemaakt. Waar gaat het over? Mügeln, Zittau, de Löschnitz Grundbahn, de Weisseritzalbahn, de Fichtelbergbahn, de museumlijnen en speciale objecten, de museumlijn Steinbach-Jöhstadt, het project Carsfeld-Wilzschau. Vooral de winterse opnamen zijn spectaculair. 96 blz. oblong formaat, 23 bij 16 cm., 19,80 euro, bestelnr. 367, ISBN-10-3-88255-367-7.

Een andere serie heet **Verkehrsknoten**. Hier verschenen 2 nieuwe delen. Het eerste gaat over **Stuttgart** en komt van de hand van Werner Wielhaus. In deze serie wordt – waar van toepassing – ook aandacht besteed aan bijvoorbeeld lucht- en scheepvaartverkeer. De hoofdmoot wordt echter gevormd door trein en tram met vaak ook een zijdelingse blik naar het busvervoer. In dit deel gaat men uitgebreid terug naar het eerste station en het huidige dat door zijn architectuur uit de 20-er jaren bekend is. De meeste aandacht gaat echter meestal (in de hele serie) uit naar de jaren 1945-1970. Onderwerpen onder andere: de 7 locdepôts in het gebied Stuttgart waarvan Kornwestheim (series E93 en

E94) wel het bekendst is. Verder nog de 2 AW's Canstatt en Esslingen en 2 kleinere werkplaatsen, de bonte tractievariëteit, de stations in de stad zelf, Fern- en goederenverkeer, spoor en haven, tram en bus, S-Bahn, Privatbahnen rond de stad, de van Stuttgart vertrekkende lijnen en tot slot aandacht voor diverse kleine lijnen in de buurt. Dit deel is een van de beste tot nu toe, mede door de prachtige fotografie in zwart/wit. 112 blz., 29 bij 20 cm. oblong formaat, 19,80 euro, bestelnr. 251, ISBN-10-3-88255-251-4.

Het tweede deel gaat over **Bremen** met een "Abstecher" naar Bremerhaven. Gerhard Gress heeft een zwart/wit selectie bijeen gebracht over trein, tram en bus maar ook een beetje over de havens. Hij besteedt o.a. aandacht aan tijd van de Weimarer Republiek en daarvoor (de Eerste Wereldoorlog), de jaren tot 1945 en de herbouw van de beide zeer zwaar getroffen steden (Bremerhaven zelfs voor 90%). Bremen had ook een zeer actief AW en een wagenwerkplaats. Verder ook hier weer het stadsvervoer: Bremen heeft nog een actief trambedrijf; in Bremerhaven is dit allang weg. 112 blz., 29 bij 20 cm., 19,80 euro, bestelnr. 252, ISBN-10-3-88255-252-2.

VERLAG BERND NEDDERMEYER

<http://www.eisenbahn-verlag.de/>

Schienenfahrzeuge aus Henningdorf bei Berlin, deel I 1913-1945. AEG met al haar producten en dat zijn er meer dan we vaak denken: stomers, elocs, industrieloce, zowel voor Duitsland als buitenlandse klanten. Het boek is eigenlijk uitgevoerd als mooi gedrukte catalogus in oblong formaat met kleur en zwart/wit. Zo komen er onder andere de E93, 94 en 19 vandaan en tevens het driedelige monster E91. Maar ook de grote stomers BR 035 staan er in. Uit de verdere inhoud: allereerst een productielijst van 1913-1945. Dan hetgeen Borsig en AEG gemaakt hebben. Verder zijn er in het boek plattegronden van de fabrieken zelf opgenomen. Opvallend zijn ook de elocs, geleverd aan de bruinkolenmijnen. Ook ziet u stroomlijners BR03 maar ook der zogenoemde Kleinloks van de DR. Machines voor Frankrijk, Servië, Bulgarije, maar ook elocs voor Noorwegen, Zweden, Costa Rica, Japan en Portugal. Kortom een bijzonder interessant boek voor de meer algemeen geïnteresseerden. De kwaliteit van de foto's is goed tot zeer goed. Deel II gaat over de LEW Lokomotivbau Elektrotechnische Werke met een leverlijst van 1946 tot 1989 (DDR-tijd) en deel III gaat over de periode 1990-2006 (met leverlijst) AEG Schienenfahrzeuge GmbH Adtranz (ex Mercedes) en nu Bombardier. Alle 3 delen samen te koop voor 90 euro. Formaat 29 bij 23 cm., 164 blz (deel I), oblong, ISBN-3-933254-71-X.

Werdegang einer Dampflokomotive. Beelden van de locomotiefbouw bij Borsig in Berlijn-Tegel. Dit is zuiver een boekje voor technici. Het is een fotoalbum van de bouw van een stomer van begin tot eindproduct. Echt allemaal zwart/wit beelden uit wat men de "Schmiede" noemt. Er is wat teksten en een plattegrond van Borsig. Het geheel maakt een mankracht-intensieve indruk. Het had ook een soort leerboek "damals" kunnen zijn. 96 blz., 24 bij 16,5 cm., prijs 17,50 euro, ISBN-3-933254-08-6.

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

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/>

10 en 11 maart 2007: modelbouwweekend in het Spoorwegmuseum Utrecht. <http://www.spoorwegmuseum.nl/>

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/>

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

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

28 april 2007: Met de SSN 01 1075 naar Bochum-

Dahlhausen (D) ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de DGE. www.stoomstichting.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/>

27 en 28 mei 2007: Stoomdagen op het museumstoomdepot van de SSN met o.a. pendeltreinen naar Gouda v.v. www.stoomstichting.nl

9 en 10 juni 2007: Stoom en dieseldagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

18 augustus 2007: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

8 en 9 september 2007: Nationale smalspoormodelbouw- dagen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer. www.smalspoormuseum.nl

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

24 februari 2007: Fotorit op de Thüringerwaldbahn met mw.

56, bw 82 en goederenwagen 101. Info: Ronny Quaß, Im Gehren 24, D - 73732 Esslingen, a.vonjan@web.de

17 maart 2007: Stoomrit met loc 35 1019-5 vanuit Cottbus. Info: Lausitzer Dampfloek Club, Am Stellwerk 552, D-03185 Neuendorf, <http://www.lausitzerdampfloekclub.de/>

8 april 2007 (1^e Paasdag): stoomloctreffen in Bw. Nossen. Stoomtreinen uit alle windrichtingen. <http://www.bwnossen.de/>

28 april 2007: Stoomloceest in het stoomlocdepot van Wolsztyn (P). <http://www.parowozy.com.pl/indexd.html>

Evenementen 125 jaar Gotthardbahn:

Bron: <http://www.sbbhistoric.ch/>

31 mei 2007: met stoomloce C 5/6 en A 3/5 van Basel naar Erstfeld.

1 juni 2007: met stoomloce C 5/6 en A 3/5 van Erstfeld via Göschenen naar Bellinzona.

2 juni 2007: met stoomloce C 5/6 en A 3/5 van Bellinzona via Göschenen naar Erstfeld.

9 juni 2007: Jubileumrit "50 Jahre TEE-Ära" Basel - Koblenz - Basel met de TEE RAe II "Gottardo".

24 juli 2007: Stoomfestival Jura Vapeur te Delémont.

21 april en 30 juni 2007: met BDe 4/4 over de Gotthardbahn.

6 september 2007: Officiële viering 125 jaar Gotthardbahn.

8 en 9 september 2007: grote materieelshow in Erstfeld en Biasca met modern en historisch materieel.

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 1625 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