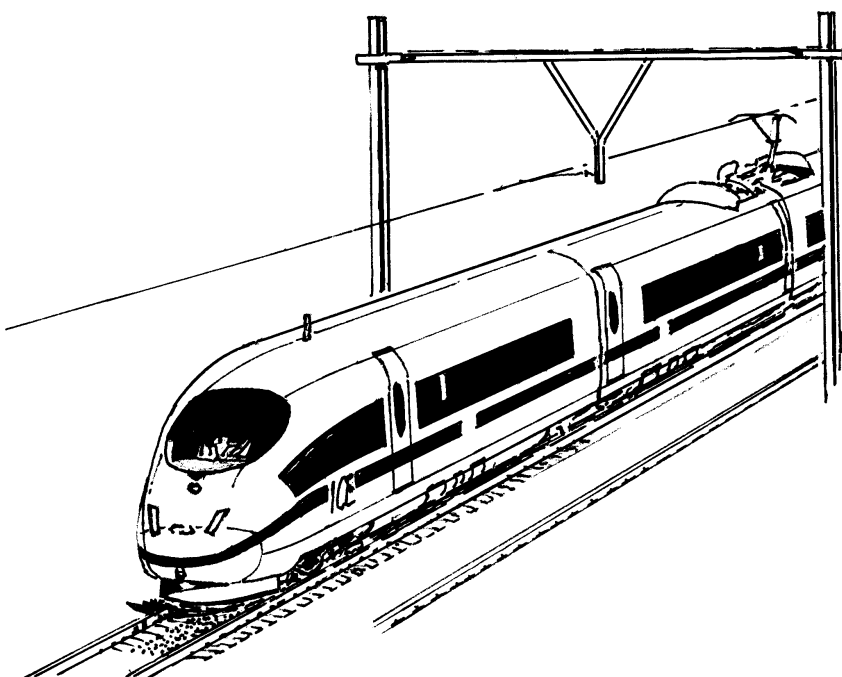
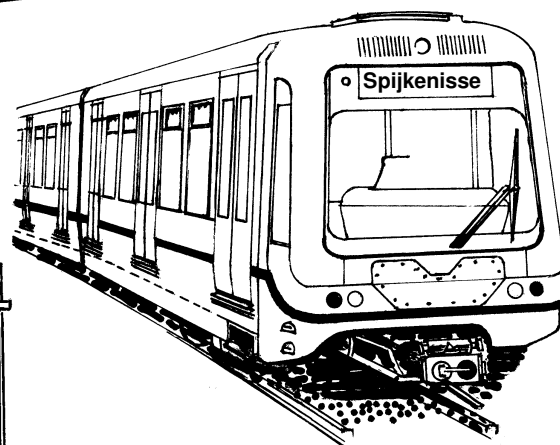
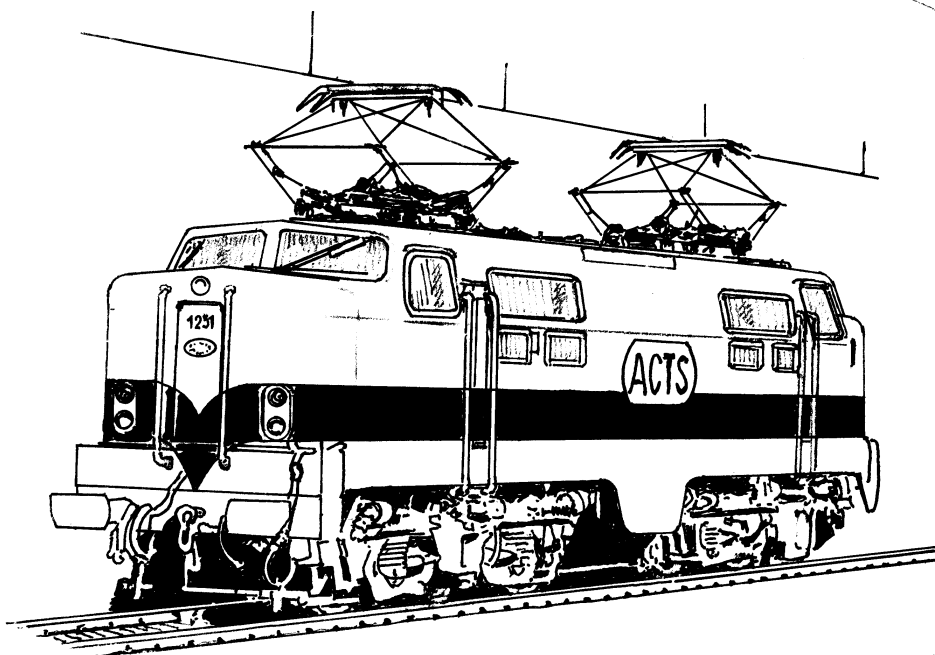


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

51^e Jaargang, nr. 594 – mei 2008



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

51^e JAARGANG, NUMMER 5 (594)
mei 2008

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

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

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

REDACTEUREN:

Chris Vonk
Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst
Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel
Tramnieuws Rotterdam

Maurits Vink
Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk
Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker
Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin
Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij
Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk
Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

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

PLANNING EN EINDREDACTIE:
Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2008 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website
www.hov-rn.nl

ISSN:1570-534X

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

Fotografieren van trams en bussen met digitale richtingfilms

Enige tijd geleden schreven wij in dit blad: Met de opkomst van steeds meer trams met digitale richtingfilms hebben de fotografen er een probleem bij. Digitale bestemmingen laten zich moeilijk fotograferen. Het resultaat is vaak een onleesbaar streperig geheel. Vooral rijdende trams fotografisch vastleggen is een groot probleem. Hoe hoger de sluitertijd, des te minder kans dat uw foto lukt. Het lijkt erop dat dit soort digitale bestemmingen vast leggen nu alleen nog maar kan als de tram stil staat bij de halte. Het probleem zit in de frequenties van de lichtpuntjes. Voor het blote oog niet of nauwelijks zichtbaar, maar voor de camera wel.

Eén van onze lezers deed onderzoek en kwam met de volgende bevindingen. Ik maakte een foto van de Haagse Netkous in het donker. Toevallig reed er een Connexion-bus voorbij. De foto is gemaakt met een sluitertijd van 1/10 seconde. Het display is 12 x te zien. Twaalf keer in 1/10 seconde betekent 120 keer per seconde. Dus, als de sluitertijd langer is dan 1/120, dan staat hij er tenminste één keer helemaal op. Dat blijkt uit een andere foto met een sluitertijd van 1/100 seconde. Op de tram is de film duidelijk leesbaar.

Het antwoord op uw vraag is dus: zorg dat de opnametijd langer is dan 1/120 seconde. De maat van 1/100 lijkt me een goede maat.

Met de instelling "voorkeuze van de sluitertijd" (op veel camera's als "S" aangeduid) is dit bij sterkere belichtingen mogelijk, de camera kiest dan zelf een kleiner diafragma om het compenseren. Heel snel en dichtbij rijdende trams worden dan wat bewogen, maar meestal zal het nog lukken bij die sluitertijd een rijdende tram scherp te krijgen.

Op een bewolkte dag is 1/100 seconde vaak nog aan de snelle kant als sluitertijd, bij een gewone gevoeligheid van pakweg 200 ISO.

Het gaat dus niet alleen, zoals u schrijft, om rijden of stilstaan. Ook als (bij veel licht) een stilstaande tram wordt genomen op bijvoorbeeld 1/250 seconde of nog sneller, treedt het probleem op: op de foto komt er dan minder dan een complete "knippering".

Ik zou nog eens een rijdende tram op 1/10 seconde moeten nemen en dan het aantal cijfers tellen, om te checken of de snelheid bij de HTM-trams inderdaad dezelfde 120 per seconde is als bij de Connexion-Ambassadors. Maar ik neem aan dat het niet veel zal schelen. Elke fotograaf kan de proef op de som nemen door dezelfde tram op een halte te nemen met bijvoorbeeld 1/200, 1/125 en 1/100 seconde (dus met verschillende waarden in de stand "S" van de camera).

Met dank aan Ambrosius Baanders

Bizar spoorwegongeluk in Duitsland

Op zaterdagavond 26 april reed **ICE 885** (Hamburg – München) bij de ingang van de Landbrückentunnel bij Fulda met een snelheid van meer dan 200 km/h in op een kudde schapen. Één motorwagen en vier tussenwagens ontspoorde en kwamen tegen de tunnelwand tot stilstand. Van de 170 reizigers raakten er 23 meest licht gewond. De berging van het verongelukte stel, de 401 011/511; bleek zeer complex: pas op 2 mei waren alle wagens uit de tunnel verwijderd. De reparatie van de beschadigde sporen en tunnelwand ging aansluitend van start; bij het schrijven van deze tekst werd verwacht dat op 13 mei weer één spoor beschikbaar zou zijn. Het treinverkeer werd tot die tijd omgeleid via de lijn Flieden—Elm—Jossa omgeleid, waardoor vertragingen van 20 tot 40 minuten ontstonden. De schade aan het treinstel is aanzienlijk, waarbij het de vraag is of reparatie economisch loont.

Het ongeval leidde tot grote media-aandacht, wat gezien de parallellen met het ongeval in Eschede niet geheel onbegrijpelijk is. Naast de gebruikelijke speculaties en sensatieverhalen werden ook enkele terechte vragen gesteld. Zo blijkt de *Neubaustrecke Kassel – Fulda – Würzburg* bij de vele tunnelportalen bewust niet van hekwerken te zijn voorzien om te voorkomen dat hulpdiensten in geval van een catastrofe tijd kunnen verliezen bij het passeren van zo'n hek. Op zich een logische redenering, doch hier maakte het ontbreken van zo'n hekwerk het ongeval juist mogelijk. Pijnlijker was het nieuws dat een eerdere trein ook al enkele schapen had aangerezen. De machinist van die trein had na een noodremming de verkeersleiding over de schapen geïnformeerd, geconstateerd dat zijn trein verder kon rijden en weer vertrokken. Onderzocht wordt nu of de verkeersleiding deze informatie aan de machinist heeft doorgegeven.

AMSTERDAM

Noord/Zuidlijn

Afgelopen maand moest verkeerswethouder Herrema weer eens met de billen bloot over de aanlegproblemen bij de Noord/Zuidlijn. De aanlegkosten van de lijn stijgen met 86 miljoen euro en de aanleg van de lijn komt inmiddels uit op 1,9 miljard euro. Hiervan neemt het Rijk bijna 1 miljard voor haar rekening maar de overige 900 miljoen euro komen op rekening van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam had de lijn eigenlijk begroot op 1,3 miljard euro zodat er inmiddels als ruim 600 miljoen extra door de gemeente Amsterdam moet worden opgehoest. Een gevolg van de afspraken die zijn gemaakt tussen toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos en de Amsterdamse verkeerswethouder Frank Köhler.

Met name de Rijksoverheid zag al ruim op tijd in dat de aanlegkosten van dit project uit de hand zouden lopen en sprak daarbij een vast bedrag af met de mededeling dat overschrijdingen voor rekening van de gemeente Amsterdam zouden zijn. De Amsterdamse bestuurders, inclusief de gemeenteraad, wilden het prestigeproject koste wat kost doorzetten en zitten nu met de financiële gevolgen.

De toename van de kosten zijn vooral te wijten aan het boorcontract; de kosten voor het boren met de twee boormachines onder de stad door dreigen verder uit de hand te lopen. Allereerst is er onder het Damrak geconstateerd dat de houten palen veel verder doorlopen in de bodem dan was gedacht waardoor deze palen moeten worden ingevroren alvorens de boren hun werk kunnen beginnen. Veel twijfel bestaat ook over de stevigheid van de bodem onder gebouwen zoals De Beurs, De Bijenkorf en de Munttoren. Daarnaast is men ook bang voor verzakkingen bij de woningen in de Ferdiand Bolstraat.

Inmiddels is ook gebleken dat bij het passeren van de boormachines bij de in aanbouw zijnde stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan er aan deze stations niet gewerkt kan worden. In verband met deze voorbereidende werkzaamheden zal de start van het boren in ieder geval worden verschoven van najaar 2008 naar medio 2010. Het betekent overigens ook dat de opening van de nieuwe metrolijn al eerder verschoven van 2011 naar 2013 nu al wordt verschoven naar 2015.

Wethouder Herrema is er overigens niet van overtuigd dat het de laatste problemen zijn bij de aanleg van de metrolijn. Door de zeer drassige bodem zijn er nog verdere tegenslagen mogelijk. Alleen de werkzaamheden in Amsterdam Noord en Zuid verlopen volgens plan. Omdat men hoopt het gedeelte Buikslotermeerplein - Centraal Station wel in 2013 gereed te hebben denkt hij er tevens over dit kleine stukje (met de stations Buikslotermeerplein, Johan van Hasseltweg en Centraal Station) in 2013 te openen. Hij ziet het niet als optie om de aanleg van de lijn alsnog af te breken.

Daarnaast moet er nog geld gevonden worden voor de financiering van de meerkosten. Dit geld moet worden opgehoest uit de risicofondsen voor de Noord/Zuidlijn, de algemene reserves, de dividenden van Schiphol en de verkoop van de aandelen van Nuon. Daarnaast denkt de wethouder er serieus over de reizigers voor het reizen met de Noord/Zuidlijn meer te laten betalen.

Het is ronduit beschamend dat de gemeente Amsterdam ooit is begonnen met dit prestigeproject dat ooit was bedoeld als een regionale lijn naast het bestaande fijnmazige netwerk en de regio's Zaanstreek, Waterland, Haarlemmermeer en Amstelland moest ontsluiten om het autoverkeer te

verminderen. Het is nu verworpen tot een armetierig lijntje binnen Amsterdam met slechts een paar haltes.

De politieke dadendrang van de wethouders en de raadsleden bleken echter belangrijker dan de vervoersbehoeften van de reizigers. Deze reizigers worden nu opgezadeld met een lijn, waarop ze niet zitten te wachten en die zal leiden tot meer overstappen en langere loopafstanden. Daarnaast dreigt de wethouder nu ook nog met hogere kosten voor de reiziger om van deze lijn gebruik te mogen (of beter gezegd te moeten) maken. Gelukkig gaat de gemeente Amsterdam niet meer over de tarieven (dit behoort tot de competentie van de Stadsregio Amsterdam).

Daarnaast is de kans uiteraard groot dat door de latere oplevering van de lijn de bestelling van het nieuwe materieel, dat ook bestemd is voor de Oostlijn, weer zal worden opgeschoven.

Ronduit ridicul is ook het voorstel om de Noord-Zuidlijn al in 2013 al te laten rijden tussen het Buikslotermeerplein en het CS. Is het dan de bedoeling om de reizigers tot twee maal overstappen te dwingen omdat de gemeente Amsterdam met de aanleg van de Noord/Zuidlijn volledig in de fout is gegaan?

Amsterdamse OV-Visie

De Amsterdamse OV-Visie beschrijft wat Amsterdam de komende jaren wil realiseren ten aanzien van het OV in de stad en de regio. U leest er alles over in:

http://www.ivv.amsterdam.nl/live/bijlagen/nieuws/documenten/2008/amsterdamse_ovvisie_2008-2020.pdf

Amsterdam neemt verantwoordelijkheid OV over

De gemeente Amsterdam neemt de verantwoordelijkheid voor het langetermijnonderhoud van het openbaar vervoer over van GVB. De maatregel volgt op de conclusies van een uitgelekt rapport waarin staat dat het openbaar vervoer in de hoofdstad op instorten staat (zie ook blz. 100 van onze vorige editie). Er zou een reëel risico bestaan dat op lange termijn de conditie van het railnetwerk in de stad sterk achteruitgaat.

Het contract van vervoerder GVB met de gemeente loopt tot 2011. Het staat niet vast of het bedrijf ook na die datum nog het stadsvervoer in Amsterdam verzorgt. Volgens het rapport wordt GVB niet gestimuleerd zich druk te maken over de periode na 2011. Het rapport spreekt van een 'onaanvaardbare situatie'. Met het besluit om het onderhoud voor de lange termijn op zich te nemen wil de gemeente onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid wegnemen.

Infrastructuur

In de nacht van 7 op 8 april jl. werd op het Stationsplein het tijdelijke spoor voor de oostelijke tramlijnen aangesloten waarna op 8 april de nieuwe sporensituatie in gebruik kon worden genomen. In de rest van de week werd begonnen met het herbestraten van de nieuwe sporen en het verwijderen van de afgekapte sporen.

Van 1 t/m 12 mei jl. vond de verlegging plaats van de sporen van lijn 5 bij station Zuid naar de nieuwe situatie via de Stravinskylaan – Parnassusweg - Buitenveldertselaan.

Koninginnedag 2008

Op 30 april 2008 werd zoals gebruikelijk de jaarlijkse Koninginnedag gevierd. Hierbij werd het centrum van de stad van aanvang tot einde dienst afgesloten voor alle verkeer waardoor er in het grootste deel van de binnenstad geen tram- en busverkeer mogelijk was.

In tegenstelling tot afgelopen jaren was het tramnet wat minder aangepast waardoor er slechts de gecombineerde lijnen 71 t/m 75 reden (was 71 t/m 78). Daarnaast reden de lijnen 5,7,10 en 26 met een aangepaste route en konden alleen de lijnen 3 en 12 de gehele route berijden. Voor het busverkeer betroffen de aanpassingen vooral de omgeving van het Centraal Station.

Flinke ontsparing bij de metro

Eén van onze lezers reageerde op het bericht uit de vorige editie (blz. 102). Met dit soort onderbouwde reacties kunnen we wat! Dank aan de inzender, red.

Dat de passagiers in het ontspoorde voertuig moesten blijven omdat eerst de stroom moest worden uitgeschakeld is absoluut bezijden de waarheid.

Bij de metro bestaat immers een afstandsbedieningsysteem voor het in- en uitschakelen resp. doorkoppelen van de tractie-stroomsecties. In het metrogebouw zitten de "vervoersjongens" en de "stroomjongens" elk in eigen ruimte, die in elkaar overlopen. Als er een deraillement plaats vindt dan zijn beide disciplines op slag hiervan op de hoogte en dan duurt het echt geen uur voor aler de spanning in de desbetreffende voedingssectie is afgeschakeld. In tegendeel: als gevolg van de ontsparing op dat baanvak is vrij zeker door de wagenbak en de ontspoorde draaistellen ook de stroomrail mechanisch geraakt en beschadigd waardoor er een kortsluiting kan zijn ontstaan. Het onmiddellijke gevolg hiervan kan niet anders zijn geweest dan dat de automatische kortsluit-beveiliging in het gelijkrichterstation Nieuwmarkt aangesproken heeft, waardoor deze voedingssectie spanningloos geschakeld werd (lees in lekentaal: de stroom werd uitgeschakeld) hetgeen op het beeldscherm in de centrale schakelpost als alarm wordt gesignaleerd. Mocht dat echter niet het geval geweest zijn, dan zijn de communicatielijnen tussen beide disciplines zodanig kort, dat de dienstdoende schakelwachter in een fractie van een seconde zelf in heeft kunnen grijpen, dat duurt echt niet "ongeveer een uur".

Om echter onverhoopte wederinschakeling tijdens de ont-ruiming van het treinstel te voorkomen moet de stroomrailsectie ter plaatse kortgesloten worden, dwz. er dient tijdelijk een transportabele kabelverbinding tussen de stroomrail en de looprails aangebracht te worden, waardoor wordt verhinderd, dat de voedende snelschakelaar(s) weer in bedrijf komen. De kans hierop is op zich al minimaal zolang de metalen delen van het metrorijtuig in direct contact met de stroomrail blijven staan, derhalve permanent een kortsluitsituatie in stand houden, maar je weet maar nooit.

Met het oproepen en het ter plaatse in actie komen van een schakelbevoegd persoon, die goed is geïnstrueerd, om de kortsluiter(s) nabij de ontspoorde trein aan te brengen, kan inderdaad wel circa een uur mee heen zijn gegaan.

Een andere lezer wees ons in verband met de ontsparing nog op het volgende: Het bericht in HOV-RN is in zoverre onjuist dat het niet een vertrekkende maar een binnenkomende metro betrof.

Materieel

Luchtwagens

De 3001 (ex-767) staat al enige tijd in Lekstraat gestald. Bij het rijden van een rit gaat de wagen echter naar de HWR om daar de gehandicapte passagiers op te halen en weer terug te brengen.

Blokkendozen

De 9G'ers die in juni buiten dienst gaan zijn (onder voorbehoud): 783, 788, 790, 792, 793, 795, 796(BD), 797(BD), 799, 802, 803, 806(BD), 807, 811(BD) en de 812.

De 806, die opgelegd was, keerde op 25 april terug in de dienst.

Combino's

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor renovatie: 2096, 2104, 2118, 2126, 2128-2130.

Bij Siemens te Krefeld staan thans voor een tweede aanpassing: 2091, 2141, 2142, 2144.

Bij Siemens in Düsseldorf staan thans voor schadeherstel: 2083, 2203.

De 2074 en 2140 kregen bij herstel van aanrijdingschade op de kop het wagennummer een stuk hoger te staan.

Fietswagon IJtram

Aan de IJtram 26 moet in de spits een aparte fietswagon worden gekoppeld, waarin ook bakfietsen een plek kunnen krijgen. Dat oppert de Groenlinksfractie in Zeeburg bij monde van Astrid Kuiper, die het wachten op de vijf extra fietsplekken in tram 26 meer dan zat is. De gemeente reageert nog voor de zomer op het voorstel

Metro/Sneltram

CAF-stel 96 kwam op 18 april weer in dienst in de kleuren wit en blauw.

Metrostel 3 kwam weer in dienst evenals CAF-stel 105 en BN-stel 63. De 10 staat al sinds januari 2008 buiten dienst aan de lijnwerkplaats met een uitgebrande bestuurderscabine en CAF-stel 87 staat al lange tijd buiten dienst doordat het stel als onderdelenleverancier fungeert voor zijn soortgenoten.

Naar het zich laat aanzien zal met onderdelen van de door zijn ontsparing beschadigde 11 de 10 weer rijvaardig worden gemaakt.

Open Dag Noord/Zuidlijn 2008

Op zaterdag 31 mei bent u van harte welkom op de Open Dag van de Noord/Zuidlijn. Van noord tot zuid gaan de bouwhekken open en kan het publiek met eigen ogen zien hoe het ervoor staat met de bouw van de Noord/Zuidlijn.

De opening van de Open Dag vindt plaats om 10.00 uur op het voorplein van het Centraal Station Amsterdam. Daarna kunt u tot 16.00 uur de onderstaande stations bezoeken.

Noord

1) Station Buikslotermeerplein/ BAM

2) Station Johan van Hasseltweg/ Ballast Nedam Infra

Noord West

3) Sixhaven/ Heijmans

Stationseiland

4) IJzijde Centraal Station/ IJSEI

5) Stationsgebouw Centraal Station/ Strukton en Van Oord

Centrum

6) Centraal Station Damrak/ Saturn

7) Informatiecentrum

8) Station Rokin/ Max Bögl

9) Station Vijzelgracht/ Max Bögl

Oud-Zuid

10) Station Ceintuurbaan/ Max Bögl

Zuideramstel

11) Station Europaplein/ Van Hattum en Blankevoort

Kort voor de Open Dag zal de Open Dag krant huis aan huis in heel Amsterdam worden bezorgd. Hierin staan alle locaties die u kunt bezoeken uitgebreid beschreven. Digitaal is de krant al beschikbaar. [Hier](#) kunt u de krant downloaden.

De Open Dag van de Noord/Zuidlijn is onderdeel van de landelijke Dag van de Bouw. Meer info over activiteiten in de rest van het land: www.dagvande bouw.nl

ROTTERDAM

Railvervoerplan

De stadsregio Rotterdam heeft de RET voor de bieding Rail 2009, opdracht gegeven de plannen voor dat jaar in een vervoerplan aan te geven. Inmiddels ligt deze bieding bij de stadsregio. In dit plan staan niet veel wijzigingen ten opzichte van nu. Bij de metro heeft men voorgesteld om de ochtendfrequentie te verhogen, waardoor reizigers een betere aansluiting krijgen met bussen en de NS. In 2009 wordt het metroperron CS voor een langere periode ingekort in verband met werkzaamheden voor het nieuwe Centraal Station en de aansluiting met RandstadRail. Dat betekent dat in die periode op de Erasmuslijn slechts drie wagenstellen kunnen rijden, in plaats van het rijden met vier wagenstellen. Daarnaast wil men op zaterdag de frequentie van RandstadRail verhogen. Bij de tramlijnen 20 en 25 gaan de dubbelingen er uit en krijgt lijn 25 een hogere frequentie.

Nieuwe metrorijtuigen

Op vrijdag 29 april arriveerde omstreeks 7.00 uur vanuit Duitsland het eerste RSG3-rijtuig in Rotterdam. Het rijtuig, genummerd 5501, werd bij de lijnwerkplaats Waalhaven afgeleverd door een trein met Railion-locomotief 6488 als trekkraft. Na de aflevering werd het rijtuig door loc 6101 naar binnen gebracht. Het interieur van het rijtuig ontbreekt nog en zal pas later worden geleverd. De reden hiervan is dat het besluit over de luxe zittingen met bekleding pas in een laat stadium werd genomen. Begin mei worden met het nieuwe rijtuig de eerste testritten gemaakt op de emplacementen en de hoofdbaan. Overigens moest het rijtuig na aflevering nog gekeerd worden toen bleek dat het rijtuig verkeerd om stond. Met behulp van een Railion-loc werd op 30 april gedriehoek op het traject Waalhaven, Kijfhoek, Rotterdam Lombardijen en Waalhaven. Op 6 mei werd het nieuwe rijtuig overgebracht van de Waalhaven naar de 's-Gravenweg. Als trekkraft fungeerden drie Bombardier-rijtuigen uit de serie 5300. De komende tijd zal het rijtuig verder worden getest en beproefd. (RM)

Infrastructuur en exploitatie

Bij lijn 25 werd de frequentie in de spitsuren verhoogd. In de richting Schiebroek zijn er in de ochtendspits verkorte extra ritten op het traject Carnisselande – CS om 7.24 en 7.44 uur en om 8.16 en 8.32 uur op het traject Randweg – CS. In de avondspits zijn er vanaf het Centraal Station extra ritten naar Carnisselande. De eerste vertrekt vanaf CS om 15.53 uur en vervolgens elke 20 minuten tot en met 17.53 uur.

Met ingang van 28 april werden de opstelsporen op het Stadserf in Schiedam buiten dienst gesteld. Hierdoor is het hier ook niet meer mogelijk om te driehoeken. Dit houdt verband met de aanleg van het nieuwe traject via station Schiedam Centrum.

Op 30 april (Koninginnedag) waren er de volgende omleidingen. Lijn 4 vanaf CS via de Middellandstraat en Claes de Vrieselaan v.v., lijn 8 via de Eendrachtsweg v.v., lijn 20 via de Hillevliet, rechtsaf Putselaan en 2^e Rosestraat v.v., lijn 21 via Oostplein, Goudsesingel, Pompenburg, Hofplein en Weena v.v. (lijn 21 reed de gehele dag met ZGT's), lijn 23 via Eendrachtsweg naar CS v.v. en vervolgens in beide richtingen via CS, Delftseplein, Poortstraat, rechtsaf Weena en Kruisplein, lijn 25 via de Hillevliet, rechtsaf Putselaan en 2^e Rosestraat v.v. en via de Eendrachtsweg v.v. De Kralingse lijnen 4, 7, 8 en 21 rukten de gehele dag in- en uit via de Goudsesingel.

Op 4 mei reed lijn 4 in verband met de herdenksbijeenkomst op de Noordsingel van 10.45 – 11.15 uur in de richting Moltenlaan via de Schiekade en Bergweg.

Op 5 mei konden de lijnen 20, 23 en 25 van 11.45 tot ca. 14.00 uur geen gebruik maken van de Erasmusbrug in verband met vuurwerk.

Op 12 mei was er de jaarlijkse Roparun met finish op de Coolsingel. Vanaf aanvang dienst tot einde dienst was de Coolsingel tussen Hofplein en Aert v Nesstraat afgesloten voor alle verkeer. Voor de tram was ook het traject Schiedamsedijk, Coolsingel en Van Oldenbarneveltstraat afgesloten. De lijnen 8, 20, 21, 23 en 25 werden via de gebruikelijke manier omgeleid.

Stichting RoMeO

Na het succes van vorig jaar wordt dit jaar opnieuw een zogenaamde Schindlerdag georganiseerd op zondag 25 mei 2008. De dag zal dit jaar in het teken staan van de Allan's, waarbij vooral de 109, 115 en 1040 in de schijnwerpers zullen staan, maar natuurlijk zijn ook de Schindlers 5 en 242 weer te bewonderen. De remise Hillegersberg zal open zijn van 11.00 tot 16.00 uur. Net als vorig jaar zal mr. 1605 weer pendelen, alleen dit keer in verband met de ruimte op het CS, niet vanaf de voorzijde maar vanaf de **achterzijde van het Centraal Station**. De vertrektijden vanaf CS Nz zijn: 11.00-12.00-13.00-14.00 en 15.00 uur. Vertrektijden vanaf remise Hillegersberg zullen zijn: 10.45-11.45-12.45-13.45 en 14.45 uur. Na afloop volgt er nog een rondrit met het Allan stel 123-1042 met vertrek om 16.00 uur vanuit de remise.

In de CW is mr. 504 inmiddels gespoten en bijna gereed. Momenteel bevindt mr. 1614 zich in de spuiterij. Bij mr. 606 (Partytram) zijn inmiddels de ramen geplaatst en moeten alleen nog de tafels en stoelen worden geïnstalleerd. In remise Hillegersberg krijgt mr. 1616 een schilderbeurt. Deze wagen blijft groen/wit.

Op 26 april gingen de ritten voor lijn 11 weer van start op het traject CS Nz-Diergaarde Blijdorp. Omdat mr. 504 nog niet gereed is wordt deze tijdelijk vervangen door mr. 523. Mr. 537 kwam in dienst met vernieuwde dakreclame voor de Diergaarde.

Materieel

Metro/sneltram: In de Waalhaven voor een technische revisie de 5234 en in de CW voor revisie de 5333. (RM)

Tram: In de CW voor reparatie en nieuwe kleuren mr. 749. Mr. 2046 kwam na herstel weer in dienst. Per 4 mei waren de volgende 800-en dienstvaardig: in remise Hilledijk 802, 812, 815, 816 (werkwagen), 820, 822, 835, 839, 840, 841 en 847, in remise Kralingen 818, 823, 828, 830, 834 en 848.

Nieuws per datum

22/04: 15.10 uur, Centraal Station/Stationsplein door de politie ontruimd in verband met vrijgekomen ammoniak uit een lekkende kraan bij werkzaamheden voor het nieuwe Centraal Station. Alle bus, tram en metroverkeer werd omgeleid of ingekort. De meeste tramlijnen reden via de Van Oldenbarneveltstraat, de metro reed tot station Beurs. Treinpassagiers moesten via de Statentunnel omlopen naar de ingang aan de Noordzijde/Proveniersplein. Om 18.45 uur werd het metroverkeer weer vrijgegeven. De trams reden weer vanaf 23.30 uur via het Stationsplein. De volgende dag konden de trams op het Stationsplein niet via spoor D rijden. 22/04: 15.00-17.15 uur, 23-2033 defect in Schiedam bij de halte Hof van Spaland in de richting Holy. De lijnen 21 en 23 werden ingekort tot de Prinses Beatrixlaan.

02/05: In de avondspits verspeelde 25-2020 de beugel op het traject tussen de haltes Langenhorst en Vrijenburgerbos, waarbij ook de bovenleiding flink werd beschadigd. Ook mr. 2022 strandde hierdoor. De oorzaak was dat de rails en bovenleiding van het Carnisselande viaduct niet voorzien was van een recuperatie inrichting, zodat als er door Citadissen dan wel ZGT's sterk werd afgeremd, de stroom niet weg kon. Dit had tot gevolg dat de twee genoemde rytuigen strandden doordat de bovenleiding ter plekke wegsmolt. Mr. 2020 liep behalve de verspeelde beugel ook schade op aan het dak. Mr. 2022 werd wel weggesleept maar liep geen schade op.

DEN HAAG

HTM presenteert nieuw plan tegen files

HTM heeft een plan gemaakt voor een nieuw netwerk van lightrailverbindingen in de Randstad.

De lijnen zouden komen tussen Den Haag en Gouda en naar Bleiswijk/Zoetermeer waar ook een nieuw station wordt ontwikkeld. Reizigers zouden in een transferium bij Gouda kunnen overstappen of gebruikmaken van voorzieningen als kinderopvang, supermarkt of stomerij. Met het idee wil de HTM een oplossing bieden voor de fileproblematiek in de Randstad.

Op 22 april jl. werden de plannen gepresenteerd. Het heet LANS en dat staat voor Leefbaarheid, Activiteiten, Netwerken en Samenwerken. De financiering van LANS moet nog gevonden worden. De uitbreiding van de lightrailverbindingen in onze regio zal volgens de HTM net zo duur zijn als de aanleg van RandstadRail. Dat project heeft in totaal zo'n 300 miljoen euro gekost en ging gepaard met de nodige tegenslagen.

Aanbesteding HTM onder vuur

De aanbesteding van het openbaar busvervoer in Den Haag is nog geen gelopen race. De gunning van het vervoer aan HTM door het stadsgewest Haaglanden stuit namelijk op hevige verzet van andere busmaatschappijen.

Arriva, Connexion en Veolia stappen naar de Europese Commissie om af te dwingen dat alsnog meerdere partijen mogen meedingen. Arriva-directeur Anne Hettinga meent dat de aanbesteding voor het busvervoer in Den Haag niet volgens de regels is verlopen. „Haaglanden roept wel dat de offerte van HTM volgens marktconforme tarieven is opgesteld, maar wie kan dat controleren? De offerte is niet getoetst. En dat was een voorwaarde, waaraan de aanbesteding moest voldoen.”

Hettinga gaat er vanuit dat zijn klacht bij eurocommissaris Jacques Barrot (transport) gegrond wordt verklaard. „Het is een inkoppertje. De Europese Commissie gaat serieus aandacht besteden aan deze kwestie. Je kan op je klompen aanvoelen dat dit niet in de haak is.”

Arriva, dat zich samen met Connexion en Veolia heeft verenigd in één federatie, gaat ook bezwaar maken bij het stadsgewest zelf. „Dat doen we twee keer. Eén keer als federatie en ook nog eens als afzonderlijke vervoerder. Haaglanden zelf lijkt niet onder de indruk. „We gaan ervan uit dat de offerte van HTM marktconform is uitgebracht,” zegt een woordvoerder. „We zien eventuele procedures met vertrouwen tegemoet.”

Het stadsgewest en HTM bereikten eind vorige maand een akkoord over de aanbesteding van het busvervoer in Den Haag. Afsproken werd dat HTM tot 2012 het openbaar busvervoer mag blijven verzorgen.

Wat Haaglanden aan de HTM betaalt, wilden de partijen niet bekend maken. De stadsregio moet nog met de andere vervoerders onderhandelen voor het openbaar vervoer in de hele regio. Die bedrijven zouden uit de prijs van Den Haag kunnen afleiden wat ze moeten bieden.

Einde overlast door groot onderhoud tramnet

Met ingang van dinsdag 15 april 2008 is de overlast voor tramreizigers door het groot onderhoud aan het tramnet beëindigd. Tot 27 mei voert HTM nog laswerkzaamheden uit op tram 10, maar dit gebeurt alleen 's nachts, buiten de uren van de dienstregeling.

Gezien de omvang van de onderhoudswerkzaamheden van de afgelopen maanden waren (gedeeltelijke) buitendienststellingen van tramlijnen niet te vermijden. Regelmatig zijn reizigers per bus vervoerd. HTM heeft er wel alles aan gedaan de overlast voor reizigers zo veel mogelijk te beperken. De organisatie wil desondanks alle tramreizigers bedanken voor hun begrip.

Het groot onderhoud was noodzakelijk omdat metingen aantoonde dat de rails en de wielen van de voertuigen sterk aan slijtage onderhevig waren. HTM heeft daarom vanaf juni 2007 in verschillende fasen wielen vervangen en herstelwerkzaamheden aan rails uitgevoerd. Nu ook tram 9 weer volledig volgens de dienstregeling rijdt, is de overlast voor reizigers door dit project verleden tijd. bron: www.htm.net

OV knooppunt Leyweg

Op zondag 27 april 2008 werd zonder officieel feestvertoon het OV-knooppunt Leyenburg inclusief de nieuwe keerlus voor lijn 6 in gebruik genomen. De eerste dienstwagen van tramlijn 6 was GTL 3062 en hiermee ook de eerste tram die de keerlus bereed. De 3062 was vanuit remise Zichtenburg naar Leidschendam Leidsenhage gereden en bereed de keerlus pas na de eerste volledig rit. De keerlus is eigenlijk nog niet helemaal af omdat de beveiliging nog niet aanwezig is. Om die reden wordt de beveiliging uitgevoerd door twee permanent aanwezig zijnde wisselwachters. Op deze locatie is dat zeker geen overbodige luxe omdat de keerlus aantakt op de route van RandstadRail lijn 4. De RandstadRail voertuigen komen aanrijden uit een boog en dat maakt de situatie niet echt overzichtelijk. Het OV-knooppunt zelf bestaat uit twee langgerekte perrons waarbij aan beide zijde van de sporen de bussen af en aan rijden. De buslijnen 13 en 14 leverden bij de ingebruikname hun lijnnummer in en werden omgenummerd in 20 en 21. Buslijn 13 gaat nu door het leven als buslijn 20 en heeft haar eindpunt nu bij het OV-knooppunt. Buslijn 14 is nu buslijn 21 geworden en heeft in de omgeving van het knooppunt een andere route gekregen waarbij vooral de samenloop met RandstadRail lijn RR4 wordt vermeden. Ook de lus door Nieuw Waldeck is vervalten. Tussen de Houtwijklaan en Vrederust wordt nu gereden via de Leyweg en de route van buslijn 25 over de Hengelolaan. Behalve de buslijnen 20 en 21 rijden ook de HTM-buslijnen 23 en 26 via het OV-knooppunt. Het OV-knooppunt wordt door veel trambestuurders en buschauffeurs nu al een onoverzichtelijke halte genoemd. Op vrijdag 9 mei jl. haalde het knooppunt het landelijke nieuws vanwege een zware aanrijding. Bus 157 van buslijn 26 zag bij het wegrijden de aankomende 4025 van RandstadRail lijn RR4 niet en werd volop in de flank geraakt. Onder de gewonden was ook de buschauffeur. De tramdiensten van RandstadRail lijn RR4 en tramlijn 6 werd volledig in de war geschopt. Een paar dagen eerder was op het Castricumplein de bovenleiding verwijderd van de keerlus zodat tramlijn 6 niet kon keren en gedwongen was via tramlijn 2 naar Kraaijstein te rijden. RandstadRail lijn RR4 kwam vanaf de Mon-

stersestraat volledig tot stilstand. Een lange rij RandstadRail voertuigen stond lange tijd stil op de Apeldoornselaan. Het is onbegrijpelijk dat de routes van RandstadRail in Den Haag amper kunnen uitwijken. Mede doordat de voertuigen alleen maar mogen rijden over de RandstadRail lijnen RR3 en RR4 is elke verstoring goed voor het uitvallen van de diensten. Een paar simpele overloopwissels zouden de ergste nood kunnen lenigen. Ook het geschikt maken van alternatieve routes via lijn 2 of via de Dedemsvaartweg en tramlijn 9 zou geen overbodige luxe zijn.

De terugkeer van een driehoek

Op het Lange Voorhout is na een afwezigheid van meer dan twee jaar de keerdriehoek weer aangesloten op het tramnet. Deze keermogelijkheid was al lange tijd buiten gebruik vanwege de veiligheidsvoorzieningen van de Amerikaanse ambassade op deze plek. Omdat de beveiliging anders is ingedeeld kan de driehoek weer gebruikt gaan worden. Deze driehoek werd een paar jaar geleden korte tijd gebruikt door de ingekorte tramlijn 9. In een verder verleden stonden hier vaak de Markt-extra's van tramlijn 12.

Tramlijn 19

Er lijkt wat meer vaart te zitten in de aanleg van tramlijn 19. Tramlijn 19 is eigenlijk de projectnaam voor de tramverbinding tussen Leidschendam en Delft omdat de tramlijn vanaf de start het lijnnummer 8 zal krijgen. De afgelopen weken heeft de halte Vrijenbanselaan van tramlijn 1 er een nog niet in gebruik genomen zusje bij gekregen. Wanneer dit zusje in gebruik wordt genomen zal de bestaande halte worden opgeheven. Even verderop liggen even voor het viaduct over Rijksweg A13 de sporen te wachten op de aansluiting op tramlijn 1. Vanaf hier is de baan en bovenleiding vrijwel ononderbroken aanwezig tot aan de toegang van de tramtunnel bij de Sijtwende tunnel. Op deze plek ligt voorlopig nog één spoor. De bovenleiding is aangebracht tot ver in Leidschendam en eindigt voorlopig in de buurt van het winkelcentrum Leidsenhage. Tramlijn 8 loopt in de toekomst langs het winkelcentrum maar kan daar nog niet worden aangelegd omdat er eerst aan de riolering wordt gewerkt. Zoals het er nu naar uitziet zal tramlijn 8 volgend jaar gaan rijden tussen Delft Station en het huidige eindpunt van tramlijn 6 bij ziekenhuis Antoniushove. Bij station Delft zal de komende maanden een keerlus worden aangelegd waar straks zowel tramlijn 1 als tramlijn 8 een tijdelijk eindpunt zullen hebben. Tramlijn 1 kan over een tijdje niet meer naar Delft Tanthof rijden vanwege de bouw van de spoortunnel. In Delft blijkt de Sebastiaansbrug problemen te hebben zodat ook tramlijn 8 voorlopig niet naar de TU-wijk kan rijden. De gecombineerde tram-bus baan onder RandstadRail halte Leidschenveen is medio mei in gebruik genomen door buslijn 33.

Koninginnenach 2008

De avond en nacht voorafgaand aan Koninginnedag is traditioneel in Den Haag de KoninginneNach. Vanaf 18:00 uur werden de volgende omleidingen van kracht. Lijn 1 werd in twee delen geknipt en reed tussen Scheveningen Noorderstrand en Plein 1813. Van Delft Tanthof werd gereden tot bij het centrum via de Schedeldoekshaven. Lijn 9 reed in beide richtingen om via de Schedeldoekshaven. Lijn 15/16 reed een ingekorte lus door het centrum via de Schedeldoekshaven. Lijn 17 werd ook in twee delen geknipt. Vanaf Wateringen reed lijn 17 via Schedeldoekshaven terug naar Wateringen. Vanaf het Statenkwartier reed lijn 17 tot via de Jan Hendrikstraat en de Waldeck Pymontkade terug naar het

Statenkwartier. De RandstadRail lijnen RR3 en RR4 reden voor deze gelegenheid tot het ochtendgloren tussen Den Haag en Zoetermeer; van deze mogelijkheid werd dankbaar gebruik gemaakt.

De Put

Iedereen in Den Haag kent de Put. De Put is de benaming voor de tunnel onder het spoor op de kruising van de Parallelweg met de Vaillantlaan vlakbij het Haags Openbaar Vervoer Museum. De Put is al van oudsher een onaantrekkelijk stukje Den Haag met een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Binnenkort wordt dit stukje Den Haag aangepast en een stuk aantrekkelijker gemaakt. Dit heeft grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Voor de HTM zal dit weer de nodige omleidingen veroorzaken. Zodra er meer informatie is over de werkzaamheden komen we erop terug.

Nieuws uit de werkplaats

Een aantal trams uit de lage 3000 serie is voorzien van een airco-installatie boven de bestuurderscabine. In de komende zomerdienst kunnen dan op alle tramlijnen trams worden ingezet met een airco-installatie. Een uitzondering hierop is tramlijn 10 omdat deze lijn een beperkte dienstregeling kent. Op termijn zullen ook alle lage 3000-en worden voorzien van een digitale richtingfilm. De fotografen onder ons verwijzen wij naar het bericht op blz. 134 van deze editie. De fanatieke scannerluisteraars hebben een deel van hun hobby onderuit zien gaan. Eind april 2008 zijn namelijk de laatste rijvaardige GTL's voorzien van Tetracom. Door deze omschakeling is het niet meer mogelijk de berichten te beluisteren. Enkele langdurig buitendienst staande GTL's worden op een later tijdstip voorzien. Een GTL met Tetracom is herkenbaar aan een gele sticker in de bestuurderscabine.

UTRECHT

Proefritten met Weense tram

In Utrecht is de afgelopen maand met de Weense tram 4946 proefgereden. De proeven zijn geslaagd; de trams zullen worden aangeschaft. De vraag is nu om de trams om te bouwen aan de perronhoogte ofwel de perrons te verlengen met de lengte van een Weense tramstel. In het laatste geval zullen er geen drie (motorwagen - aanhangrijtuig - motorwagen; allen enkelgeleed), maar twee motorwagens gekoppeld gaan rijden. Dat zullen wel snelle eenheden gaan worden. De planning voorziet erin dat per 01 september a.s spitsritten gaan rijden tussen Westraven en Utrecht CS. In december 2008 verder uit te breiden.

RANDSTADRAIL

Testritten lijn 4

Van maandag 14 april tot en met vrijdag 18 april reden gedurende de ochtend- en avondspits zeven extra testvoertuigen op het traject van RandstadRail 4. De test was noodzakelijk ter voorbereiding op de geplande wijzigingen in de dienstregeling vanaf september 2008. HTM wil dan in de spits elke vijf minuten een voertuig te laten rijden op RandstadRail 3 en 4. Met de inzet van extra testvoertuigen kon HTM deze nieuwe situatie nabootsen en daarmee testen of de systemen het grotere aantal voertuigen goed aankunnen. De extra ritten werden gereden tussen de halten Monstersestraat (Den Haag centrum) en Pijkruidveld (Den Haag

Leidschenveen). De testvoertuigen namen geen passagiers mee, maar stopten wel bij de haltes. Reizigers werden hierover geïnformeerd via de reisinformatieborden. Ook stond op de voertuigen zelf dat het een testrit betrof en dat het niet mogelijk was in te stappen.

Station Rodenrijs

Op maandag 5 mei werd vanaf aanvang dienst het nieuwe station Rodenrijs aangedaan door de metrorijtuigen van de RandstadRail Erasmuslijn. Het nieuwe station ligt iets zuidelijker dan het voormalige en tijdelijke station. Het nieuwe station ziet er modern uit en heeft gelijkenis met het reeds gerealiseerde station Melanchtonweg (RM)

Stremming tramplatform CS

Vanaf zondag 4 tot en met donderdag 8 mei 2008 werd er in de avonduren gewerkt op het tramplatform van het Centraal Station. Deze werkzaamheden hadden tot doel om de buitenste sporen in gebruik te nemen. Op maandagmorgen 5 mei stond de 4049 op het buitenste tramspoor in de richting van de tramtunnel. De werkzaamheden golden vanaf 22:00 uur en had een aantal omleidingen tot gevolg. De lijnen RR3 en RR4 werden aan elkaar gekoppeld en reden tussen Loosduinen en De Uithof. Aan de Zoetermeerse kant werd gekeerd op het overloopspoor even voor Laan van NOI. De trams van lijn RR4 hadden in de display Laan van NOI staan terwijl de trams die arriveerden als lijn RR3 dit niet aangaven. De trams van lijn RR4 vertrokken weer als lijn RR3 en trams van lijn RR3 reden weer terug als RR4. Tussen Station Laan van NOI en de Monstersestraat reden heel veel vervangende bussen in een zeer hoge frequentie. Achter de voorruit voerden de bussen een A4-tje met de tekst " 2, 3, 4, 6". De tramlijnen 2 en 6 reden aan de Haagse kant via de Jan Hendrikstraat naar het Centraal Station. Aan de "Leidschendamse" kant werd een ringlijn gereden waarbij dankbaar gebruik werd gemaakt van de onlangs aangelegde calamiteitenboog bij de halte Oostinje. De trams wisselden op deze plek van lijnnummer. Het was de eerste geplande omleiding via deze boog. Foto's van trams in deze boog zijn te zien via <http://www.digitaletram.nl/actueel/actueel.htm#2008058>

R I J N G O U W E L I J N

Provincie zet vaart achter RijnGouweLijn

De RijnGouweLijn zal bij Leiden de stad ingaan bij transferium 't Schouw. Het provinciebestuur heeft de nieuwe verbinding tussen Gouda, Alphen aan den Rijn en Leiden vastgelegd in een streekplan.

Met het besluit wil Zuid-Holland vaart maken met de procedure om de aanleg van het megaproject mogelijk te maken. Volgens een woordvoerder is er al veel tijd verloren gegaan door het referendum in Leiden. Een meerderheid sprak zich toen uit tegen de lightrail door de binnenstad.

In de plannen van de provincie gaat de verbinding door de Breestraat in Leiden. De gemeente vindt deze streekplanwijziging ongewenst omdat er nog onderzoek wordt gedaan naar een alternatieve route.

Leiden verwerpt streekplan RGL door Breestraat

De gemeente Leiden heeft de provincie gevraagd af te zien van een voorgenomen streekplanwijziging waarin de Breestraat specifiek als tracé wordt genoemd voor de Rijn Gouwe Lijn (RGL). Het Leidse college van b en w vindt dat 'ongewenst en onnodig' zolang provincie en gemeente sa-

men nog aan het onderzoeken zijn of de RGL niet over Hooigracht en Langegracht kan lopen.

In het huidige streekplan staat dat de RGL 'bij voorkeur' door de binnenstad van Leiden loopt en dat het aan de gemeente is het tracé te bepalen. En dat zou er volgens het Leidse college voorlopig ook gewoon in moeten blijven staan. Burgemeester en wethouders schrijven best te snappen dat de provincie het streekplan wil wijzigen om straks, mocht dat in de ogen van gedeputeerde staten nodig blijken, de RGL door Leiden af te dwingen.

Het momenteel lopende onderzoek zou echter kunnen aantonen dat het Hooigrachtalternatief beter is dan het Breestraattracé. En in dat geval, zo betogen b en w, loopt de RGL alleen maar extra vertraging op omdat het streekplan dan weer terugveranderd moet worden.

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

De website www.westlandrail.nu is op 17 april jl. op ludieke wijze geopend. De Westlandrail is een initiatief van GroenLinks Zuid-Holland. Deze lightrail gaat een verbinding vormen tussen Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en het Westland richting Den Haag en Rotterdam: binnen 30 minuten vanuit het Westland in het centrum van de stad. Reizigers mogen de fiets gratis meenemen waardoor vervoer van deur tot deur mogelijk is.

Tijdens een speciale rit met een RandstadRailvoertuig (beschikbaar gesteld door HTM) is door voor- en tegenstanders gedebatteerd over het nut en noodzaak van een lightrailverbinding door het Westland. Overduidelijk blijkt dat iedereen inziet, dat het openbaar vervoer in dit gebied niet voldoet. Het is dus uitermate belangrijk om tot een oplossing te komen. José Chung, Statenlid GroenLinks: "Westlandrail komt alleen van de grond als alle betrokken overheden zich gezamenlijk inzetten. Naast Haaglanden zijn dat ook de stadsregio Rijnmond, de gemeentes Westland, Maassluis, Den Haag en Rotterdam, én natuurlijk de Provincie. Deze partijen werken nu al jaren langs elkaar heen. Wij zijn dan ook blij dat het vandaag gelukt is om de belangrijkste partijen voor de eerste keer samen te krijgen en nog wel in een lightrail van de HTM. Dit moet wel de start zijn van een vruchtbaar vervolg."

De website, die op initiatief van GroenLinks is ontwikkeld, geeft inwoners en reizigers van en naar het Westland de mogelijkheid hun mening kenbaar te maken. José Chung: "Wij rekenen erop dat veel mensen reageren. Dit is de enige manier om betrokken bestuurders duidelijk te maken hoe noodzakelijk goed openbaar vervoer is in deze regio. Wij roepen iedereen op om zijn mening kenbaar te maken"

B U S N I E U W S N E D E R L A N D

Fabrikanten

VDL gaat 360 Ambassadors bouwen voor nieuwe concessies in Utrecht en Eindhoven. Voor het Nederlandse bedrijf is deze order met 70 tot 75 miljoen euro de grootste in de geschiedenis van het bedrijf. Volgens het bedrijf levert het werk op voor 100 man extra personeel. De bussen moeten al in december klaar zijn.

Stakingen

De bussen van Connexxion, Arriva, Veolia zullen ook staken tijdens de examentijd van middelbare schoolleerlingen, zolang er geen overleg plaatsvindt. De FNV wil hiermee een betere CAO voor werknemers afdwingen. De werkgevers zeggen dat het aan de bonden ligt dat er niet meer wordt

gesproken over een nieuwe cao. Ze zullen de bonden nog eens uitnodigen voor een gesprek.

De onderhandelingen liepen begin april vast. De bonden houden nu nog publiek-vriendelijke acties door geen kaartjes te controleren of strippenkaarten te stempelen tijdens feestdagen.

Bonden hebben meer acties gepland op woensdag 14 en donderdag 15 mei en vervolgens 20, 21 en 22 mei.

Arriva

Er komt een nieuwe busverbinding tussen Alblasterdam en Dordrecht. Dat heeft Arriva, exploitant van het busvervoer in de Drechtsteden, Alblasterwaard en Vijfheerenlanden, aangekondigd. De bus, lijn 116, brengt de reiziger binnen het half uur van Alblasterdam naar het Centraal Station in Dordrecht. De rit gaat via Papendrecht. Arriva introduceert de nieuwe verbinding als aanvulling op de bestaande lijn 16. Van deze lijn maken steeds meer passagiers gebruik, aldus de vervoerder. Lijn 116 rijdt op doordeweekse dagen en niet tijdens de vakantieperiodes.

Tussen Papendrecht en Utrecht verzorgt Arriva vanaf zondag 27 april, de datum dat de nieuwe dienstregeling inging, ook een sneldienst (lijn 182). De vervoerder komt hiermee tegemoet aan de behoefte van de reizigers. De sneldienst doet er, volgens het busboekje, ruim een uur over naar de Domstad. Voor het busvervoer in Dordrecht heeft Arriva ook een aantal veranderingen op stapel staan. Zo komt er een aangepast rijtjenschema op lijn 1 tussen de Stadspolders en Wielwijk. De passagiers zitten derhalve iets langer in de bus. De ruimere rijtijden kwamen er op verzoek van de buschauffeurs. Verder vervangen in het weekeinde op deze lijn busjes voor maximaal vijftien personen de reguliere bus. Lijn 5, die in Dordrecht de Stadspolders met Sterrenburg verbindt, krijgt in de vroege ochtenduren extra ritten. „Passagiers hebben daarmee een betere aansluiting op de eerste treinen,” aldus een woordvoerder van Arriva. In de avondspits komt er één rit bij. Op zaterdagmiddag verhoogt de vervoerder de frequentie van lijn 5 van een kwartier naar tien minuten.

Verder zijn er in de ochtendspits extra ritten op lijn 7 van het centrum naar Sterrenburg. Tussen het Centraal Station en het Leerpark en het Albert Schweitzerziekenhuis, locatie Dordwijk, rijden vaker bussen.

Lijn 9, de P+R-bus van de Weeskinderendijk naar het centrum, zal voortaan ook op de extra koopavonden voor sinterklaas en kerst gaan rijden. Ten slotte wordt de dienstregeling op lijn 801, de BiesBus van het station naar de Hollandse Biesbosch, in juni, juli en augustus uitgevoerd met een historische bus. Buiten die maanden rijdt een taxi- of belbus. (Bron: AD.nl)

De 6030 en 6031, twee midibussen van Heuliez uit de regio Dordrecht/Gorinchem, zijn overgebracht naar Groningen om daar dienst te doen op lijn 23.

Connexxion

De 6402 en nog een andere Viabus uit Delft zijn overgebracht naar Nieuwegein, waar deze bussen worden ingezet bij een omleidingsroute van lijn 180 in Haasdrecht. De standaardbussen zijn daarvoor niet geschikt; deze zijn te breed. Naar het GVU zijn de 2940, 8125, 8130, 9148, 9149, 9150 en 9152. Zie ook het kopje GVU.

Op 25 april botste trolley 5224 op de 8701, waarbij één reiziger onder de bus kwam.

De 8600 kwam op 28 april in aanraking met een contragewicht van een brug in Gouda.

Van de Alliances van Connexxion brandt er regelmatig een tje uit. Op 20 april vatte de 2615 vlam bij Den Oever, terwijl drie weken ervoor de 2831 hetzelfde overkwam. Van de Connexxion Alliances zijn nu de 2455, 2486, 2543, 2556,

2615, 2673, 2818, 2828, 2831, 8064, 8066 en 8076 afgebrand. Deze series beslaan in totaal 314 bussen, dus 3,8 procent van de wagens is afgebrand. Overigens hebben ook de 2418, 2468, 2491, 2492, 2547, 2548, 2551, 2594, 2619, 2625, 2655, 2688, 2694, 2696 en 2697 brandschade opgelopen, maar deze zijn wel hersteld.

Afgevoerd naar Womy Moerdijk zijn de Sernet-wagens 1376, 1377, 2526, 2527, 2529, 2532, 2534 en 2535. Andere bussen zijn naar Novio gegaan. Ook de 2130, 2151, 2162 staan daar. De 4962 staat te koop in Nuenen.

De nieuwe Citaro's (3942-4001, 9182-9227) voor de concessie Amstelland-Meerlanden dragen de volgende kentekens:

3942	BT-JG-01	3943	BT-JG-02	3944	BT-JG-05
3945	BT-JG-06	3946	BT-JG-07	3947	BT-JG-08
3948	BT-JG-09	3949	BT-JG-11	3950	BT-JG-12
3951	BT-JG-14	3952	BT-JG-16	3953	BT-JG-19
3954	BT-JG-21	3955	BT-JG-22	3956	BT-JG-23
3957	BT-JZ-68	3958	BT-JZ-69	3959	BT-JZ-70
3960	BT-JZ-72	3961	BT-JZ-74	3962	BT-JZ-77
3963	BT-JZ-78	3964	BT-JZ-80	3965	BT-JZ-81
3966	BR-JZ-82	3967	BR-JZ-83	3968	BT-JZ-86
3969	BR-JZ-87	3970	BT-JZ-89	3971	BT-JZ-92
3972	BT-LD-44	3973	BT-LD-45	3974	BT-LD-46
3975	BT-LD-47	3976	BT-LD-48	3977	BT-LD-49
3978	BT-LD-50	3979	BT-LD-51	3980	BT-LD-52
3981	BT-LD-53	3982	BT-LD-54	3983	BT-LD-55
3984	BT-LD-56	3985	BT-LD-57	3986	BT-LD-59
3987	BT-LD-43	3988	BT-LD-60	3989	BT-LD-63
3990	BT-LD-65	3991	BT-LD-66	3992	BT-LD-68
3993	BT-LD-70	3994	BT-LD-72	3995	BT-LD-74
3996	BT-LD-75	3997	BT-LD-80	3998	BT-LD-82
3999	BT-LD-84	4000	BT-LD-85	4001	BT-LD-86

9182	BT-GS-79	9183	BT-GS-77	9184	BT-GS-75
9185	BT-GS-73	9186	BT-GS-72	9187	BT-GS-69
9188	BT-GS-67	9189	BT-GS-65	9190	BT-GS-63
9191	BT-GS-62	9192	BT-GS-60	9193	BT-GS-57
9194	BT-GS-55	9195	BT-GS-51	9196	BT-GS-50
9197	BT-GS-49	9198	BT-GS-48	9199	BT-GS-46
9200	BT-GS-45	9201	BT-GS-44	9202	BT-HF-71
9203	BT-HF-70	9204	BT-HF-67	9205	BT-HF-66
9206	BT-HF-64	9207	BT-HF-57	9208	BT-HF-55
9209	BT-HF-54	9210	BT-HF-51	9211	BT-HF-50
9212	BT-HF-46	9213	BT-HF-43	9214	BT-HF-35
9215	BT-HF-39	9216	BT-HG-07	9217	BT-HN-27
9218	BT-HN-28	9219	BT-HN-30	9220	BT-HN-31
9221	BT-HN-32	9222	BT-HN-34	9223	BT-HN-36
9224	BT-HN-38	9225	BT-HN-39	9226	BT-HN-40
9227	BT-HN-41				

GVB

Bus 123 is op 11 mei op de Middenweg tegen een lichtmast van de tram gereden. De bus is hierbij zeer zwaar beschadigd geraakt waarbij het onwaarschijnlijk is dat deze wagen nog hersteld wordt. De chauffeur van de bus, waarin op het moment geen passagiers zaten, kwam er wonderwel vanaf met slechts een beenbreuk.

Ook de 319 raakte bij een aanrijding flink beschadigd; de bus is overgebracht naar Evobus in Nijkerk. Daar staan ook de afgevoerde 1217, 1218, 1221, 1222 en 1224, evenals de nieuwe Stop/Go-busjes BT-SJ-77 (nummer onbekend), 2055 (BT-ZS-93) en 2056 (BT-ZS-95). Deze busjes zijn overigens van GVB TTS.

De proef met waterstofbussen in de stad krijgt waarschijnlijk een vervolg. Het college van burgemeester en wethouders heeft daarvoor 500.000 euro uitgetrokken.

Het GVB reed tussen 2004 en begin 2008 met drie waterstofbussen. Dat project verliep naar wens. Er deden zich geen technische problemen voor. Passagiers en omwonenden van bushaltes waren ook enthousiast. De voertuigen maken nauwelijks lawaai en trillen bijna niet. (Bron: AT5) Als het ministerie van Verkeer en Waterstaat het project goedkeurt, zullen vanaf 2009 twee van deze voertuigen twee jaar lang door de stad rijden.

De GVB 431 en de voormalige Bikbus (ex GUV 386) staan nu bij de loods in Amsterdam-Noord waar het museummaterieel wordt gestald. Het is onbekend of deze bussen worden opgenomen in de museumcollectie van de MUSA/AOM.

GVU

Op 1 mei werden de laatste Volvo's officieel voor het laatst ingezet. Na deze dag was er van hogerhand een verbod ingesteld op het nog laten rijden van deze bussen, waarbij de wagens ook direct uit de verzekering werden gehaald. Desalniettemin vond de laatste inzet plaats op 6 mei; toen per abuis de 4553, 4558, 4571, 4574 en 4575 werden ingezet op diverse lijnen. Nadat deze fout werd geconstateerd werden de wagens direct omgeruild. Om klokslag 12 uur reed de 4558 als laatste dienstwagen het garagerrein op, waarmee in Utrecht een periode van bijna 19 jaar Volvo's (op 27 mei 1989 kwamen de 504-507 in dienst) werd afgesloten. De bussen zijn nu ontdaan van wagennummers en camera's en staan klaar om afgevoerd te worden. Vermeldenswaardig is trouwens dat een aantal van deze bussen in de nacht van 29 op 30 april (Vrijmarkt en Koninginnedag) nog dienst heeft gedaan op het nachtnet van Connexxion, waarbij de wagens onder meer nog in Schoonhoven, Loeven en Houten kwamen.

Omdat de materieelreserve nu wel erg krap begint te worden, is van Connexxion een aantal bussen overgekomen. Het betreft de grijze Integro 2940, de Ambassadors 8125 en 8130 en gelede Citaro's 9148, 9149, 9150 en 9152. De wagens blijven in Connexxion-huisstijl, dit in contradictie met een brief van de GUV-directeur van Erp, waarin zij het personeel garandeerde tot 2012 dat zij alleen in bussen hoefden te rijden in de blauwe GUV-kleurstelling.

De 48, die sinds begin 2006 spoorloos was, is teruggevonden bij loonwerkersbedrijf Zwart in Wervershoof. De bus wordt daar verbouwd voor onbekende doeleinden. Vlakbij dit dorp staat nog een andere ex-Utrechter; de 387 staat bij een bedrijf in Hippolytushoef die de wagen gebruikt bij aan- en afvoer van wadlopers.

Hermes

Voor de stadsdienst Eindhoven zijn 40 MAN's type Lion's City besteld met drie deuren. Voor de streekdienst komen Ambassadors, 80 in totaal. Ook komt er een aantal gelede bussen naast de reeds aanwezige Phileassen, het zullen waarschijnlijk 7 MAN's worden. Midden april was reeds een demobus aanwezig.

NS

De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben plannen om naast het spoorvervoer verschillende andere vervoersmarkten te betreden. Het bedrijf wil daarom onder meer gaan meedingen naar het streekbusvervoer. Connexxion vindt dit niet eerlijk en daagt daarom het treinbedrijf voor de rechter. "We zijn nog niet zover hier uitgebreid informatie over te verschaffen. Maar we hebben plannen om ons daar waar zich gelegenheden voordoen, op verschillende terreinen te gaan begeven", licht een woordvoerder van de NS toe. "Ook het busvervoer heeft inderdaad onze interesse."

Of de NS daarvoor een apart busbedrijf zullen oprichten, is volgens de woordvoerder nog een overweging. Connexxion is in ieder geval niet blij met de interesse van de NS en bereidt zelfs een rechtszaak voor.

Volgens het busbedrijf mogen de Nederlandse Spoorwegen namelijk niet meedoen aan aanbestedingen in het streekbusvervoer. Dit omdat het spoorbedrijf op zijn thuismarkt nog monopolist is. Het is de enige die intercity's mag laten rijden. Pas als ook die markt open is, mogen de NS meedingen naar het streekbusvervoer, stelt Connexxion. Volgens de NS klopt het verhaal van Connexxion echter

niet. "Wij zijn geen monopolist", zegt de woordvoerder. "Er zijn al anderen die op regionale lijnen rijden. Connexxion doet dat bijvoorbeeld op de Valleilijn."

Op het zogenoemde hoofdrailnet (waar de intercity's rijden) is het spoorbedrijf echter tot 2015 de enige die met treinen mag rijden. De woordvoerder: "Die concessie is ons onderhands gegund. Hoe dat in de toekomst gaat, wordt op dit moment geëvalueerd. Dit is een politieke vraag, waar wij niet over gaan."

Op welke terreinen de NS zich nog meer willen begeven, kan de voorlichter nog niet zeggen: "Het kan gaan om bussen, trams, metro's, veerponten of zeppelins. Dat is op dit moment nog niet duidelijk."

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat laat in een reactie weten dat de NS volgens de Wet personenvervoer gewoon mogen meedingen naar het streekbusvervoer. Waarom Connexxion dan denkt dat dit niet mag, kan de woordvoerder nog niet zeggen omdat hier ook Kamervragen over gesteld zijn. Die moeten eerst worden beantwoord. Waarschijnlijk zal dat komende week gebeuren.

Novio

Op 11 april is bekend geworden dat Novio haar roestvrijstalen proefbus 647 heeft overgedragen aan de Stichting Vetsraan Autobussen, waardoor er dus een Novio-bus voor het nageslacht bewaard zal worden. De bus is ondergebracht bij de werkgroep Brabant en staat gestald in Odiliapeel.

Alle overige bussen uit 600- en 700-serie zijn, met uitzondering van de 709, afgevoerd naar VDL voorzover deze niet al eerder waren afgevoerd.

Pasteur

O405G VP-80-HK (ex Connexxion 7798) is afgevoerd; de bus is gezien in Tychy, Polen bij PTS Bus.

RET

Na een restauratie verscheen de oude 770 van stichting Romeo op 1 mei weer op straat.

Taxi Centrale Renesse

De Ambassadors serie 419-435, die geheel gelijk zijn aan de Arriva 8301-8382, hebben de volgende kentekens gekregen:

419	BT-NP-13	420	BT-NN-84	421	BT-NN-86
422	BT-NN-89	423	BT-NN-93	424	BT-NN-94
425	BT-NN-95	426	BT-NN-96	427	BT-NN-97
428	BT-NN-98	429	BT-NP-01	430	BT-NP-02
431	BT-NP-03	432	BT-NP-09	433	BT-NP-10
434	BT-NP-11	435	BT-NP-12		

Veolia Transport

De 645 kwam op 5 mei in aanraking met een boom te Duizel, nadat de bus tegen een dronken Belg was aangereden. Gezien de schade aan de bus, waarbij voor de wagen gevreesd moet worden, is het een wonder te noemen dat de chauffeur slechts gewond raakte.

Op 7 mei werden door het personeel uit Zeeuws-Vlaanderen 5 Ambassadors (5371-5375) opgehaald uit de fabriek in Heerenveen. 's Middags werden de bussen al ingezet in de lijndienst. Retour naar Breda ging in elk geval de 738.

In Stokkern, België is de voormalige BBA 822 gezien. De bus wordt omgebouwd tot een reclamewagen. De 563 rijdt bij Jack de Leeuw.

De Brabantliners (5343-5363) hebben de volgende kentekens:

5343	BT-HP-60	5344	BT-HP-59	5345	BT-HP-62
5346	BT-HP-63	5347	BT-HP-65	5348	BT-HP-66
5349	BT-HP-67	5350	BT-HP-68	5351	BT-HP-69
5352	BT-HP-70	5353	BT-HP-71	5354	BT-HP-72
5355	BT-HP-73	5356	BT-HP-74	5357	BT-HP-76
5358	BT-HP-77	5359	BT-JG-80	5360	BT-JG-84
5361	BT-JG-86	5362	BT-JG-88	5363	BT-JG-90

BUITENLANDS STADSVVERVOER

BUITENLANDS STADSVVERVOER.

Agenda: zie bericht Schwerin, München (Blindheim).

CANADA.

Calgary. De noord/oost tramlijn werd op 17.12.2007 verlengd vanaf Whitehorn tot Westwinds (2,7 km.) Dit voorjaar zijn alle 40 Siemens SD160 motorrijtuigen afgeleverd. Het betreft een bestelling uit 2004 van 33 stuks plus een nabestelling van 7 stuks. In oktober 2008 wordt begonnen met de aanleg van een nieuwe, deels ondergrondse, tramlijn 7th Avenue (in het centrum) – 17th Avenue / 69th Street West. Deze Westlijn krijgt een lengte van 8 kilometer met 6 halten. Voor deze nieuwe lijn moeten 21 motorrijtuigen worden besteld.

Montreal. Drie jaar later dan gepland en vier maal duurder dan begroot, kwam op 28.4.2007 de verlenging van de oranje metrolijn tot Laval in dienst. Op deze geheel ondergrondse oranje lijn rijdt metromaterieel op luchtbanden.

Ottawa. Na een wijziging van de verhoudingen in de gemeenteraad werd het sneltramproject stopgezet. Het consortium onder leiding van Siemens, dat de lijn turn-key zou opleveren, inclusief de levering van 22 motorrijtuigen type S70, eiste een schadevergoeding. Maar het tij keerde en op 27.11.2007 besloot de gemeenteraad de lijn toch aan te leggen. Als de overheid bereid is het al eerder toegezegde geld alsnog op tafel te leggen kan binnenkort met de aanleg worden begonnen.

Toronto. Er werd een plan gepubliceerd dat er in voorzieft dat de komende 10 tot 15 jaar zeven nieuwe tramlijnen worden geopend met een totale lengte van 122,4 kilometer. Er worden offerten gevraagd voor de levering van 50 (+ 150 optie) lagevloer motorrijtuigen. In april 2008 wordt een leverancier en rijtuigtype gekozen. In 2010 moeten 2 prototypen worden geleverd.

Vancouver. Voor de in aanleg zijnde "Canada Line", de Richmond Airport – Vancouver Rapid Transit (RAV), is Rotem begonnen met de aflevering van 20 volautomatische tweewagen rijtuigen. Het eerste treinstel werd in november 2007 vanuit Korea naar Canada verscheept.

CHINA.

Beijing. (Peking). In december 2007 begon men met testritten op de ± 2 kilometer lange people mover lijn op de nieuwe internationale luchthaven. Het systeem, waarvoor Bombardier 11 automatische voertuigen leverde, kwam in maart 2008 in dienst.

Guangzhou. Bij Siemens en Zhuzhou Electric Locomotive Co (ZELC) werden 30 metrorijtuigen besteld en wat techniek voor de uitbreiding van de metro (lijnen 2 en 8).

Nanjing. Een nieuwe bestelling bij Alstom en haar Chinese partner Puzhen. Dit keer gaat het om 21 zeswagen metrotreinstellen van het type Metropolis bestemd voor lijn 1. Ze worden aansluitend op de bestelling van 24 zeswagen treinstellen voor lijn 2 geleverd in 2009/2011.

Shanghai. Voor metrolijn 11 levert de combinatie Siemens/ZELC naast de nodige techniek en beveiliging ook 58 zesdelige metrotreinen. Deze worden gebouwd bij de Chinese partner ZELC (Zhuzhou Electric Locomotive Co) in Zhuzhou en vanaf 2010 geleverd. Er is een begin gemaakt met de verlenging van metrolijn 2 vanaf Long Yang Road naar het vliegveld Pudong. Dit gedeelte komt in 2010 in dienst.

Shenzhen. De bestaande metrolijn 1 wordt in drie etappen verlengd. Siemens levert hiervoor in samenwerking met Chinese partners de techniek en nieuw metromaterieel.

DUITSLAND oost.

Schwerin. Van 5.11.1881 tot 15.12.1885 kende Schwerin een paardentram, waarna het tot 1.12.1908 duurde voordat de elektrische tram zijn intrede deed. Op 23.8.2008 wordt het 100 jarig jubileum van de elektrische tram gevierd met o.a. een open dag in de remise Haselholz. Een hoofdrol is weggelegd voor T3D motorwagen 417 waarvan de renovatie bijna voltooid is. Het is een van de laatste in 1988 aan de DDR geleverde CKD-Tatra trams.

DUITSLAND west.

Augsburg. De aanleg van lijn 6 naar Friedberg West en de verlenging van lijn 1 naar Hochzoll Bahnhof zijn met het oog op het zeker stellen van de subsidie samengevoegd in het project "Ost". Op 13.2.2008 werd de ingestelde bouwstop voor lijn 6 opgeheven en wordt gewerkt aan het gedeelte tot Lech. Als duidelijk wordt dat de gemeenteraad niets ziet in de aanleg van een autotunnel Friedberger Strasse kan worden doorgebouwd. Anders ontstaat aanzienlijke vertraging. Over de tramtunnel bij het Hauptbahnhof vindt druk overleg plaats tussen gemeente, deelstaat, landelijke overheid en Deutsche Bahn. Iedereen is het eens over de wenselijkheid van deze tunnel maar als er geen overeenstemming wordt bereikt over de ombouw van het station dan dreigt het project op de lange baan te worden geschoven. De ombouw van de Königsplatz is van tafel. Er moeten nieuwe plannen worden gemaakt waardoor het zeker jaren gaat duren voor dat dit knelpunt zal zijn opgelost. Wat een referendum al niet kan veroorzaken. Inmiddels heeft zich een tegenorganisatie gevormd, het "Bürgerinitiative Mobilitätsdrehscheibe" dat handtekeningen inzamelt voor het houden van een nieuw referendum om de uitslag van het noodlottige referendum van 25.11.2007 terug te draaien.

Bochum. Zoals eerder bericht is sinds begin maart 2008 een serie Variobahn motorrijtuigen van fabrikant Stadler in aflevering. Deze bestelling omvat 30 rijtuigen met de nummers 501 – 530 plus een optie op nog eens 15 stuks. De nieuwe trams hebben een lengte van 29,2 meter, zijn 2,30 meter breed en kunnen met een maximumsnelheid van 70 km/u 58 zittende en 129 staande passagiers vervoeren. Twee opvallende dingen: in plaats van buitenspiegels zijn camera's aangebracht en staan de bestuurder beeldschermen ten dienste en op verzoek van het publiek is er kaartverkoop mogelijk bij de bestuurder. De trams verschijnen eerst op lijn 301, later op lijn 306 en na aanpassing van de tramlijn tussen Bochum en Witten ook op lijn 310.

Bremen. Voor de uitbreiding van het tramnet (zie hieronder) werd in de afgelopen periode geld toegezegd door Bremen en Niedersachsen. Het betreft vijf projecten waarover wij al eerder berichten en die wij nog eens voor u op een rij zetten.

Lijn 1. Verlenging Osterholz – Weserpark – Mahndorf. Met de aanleg wordt in de tweede helft van 2008 begonnen. Opening: 2011.

Lijn 1. Aanleg Roland center – Mittelshuchting (3,7 km.) Procedures worden binnenkort afgerond. Opening: 2011.

Lijn 2. Verlenging Sebaldsbrück – Osterholzer Heerstrasse en de hiervan aftakkende verlenging van lijn 10: Sebaldsbrück – Bottroper Strasse (Daimler fabriek). De ontegeningsprocedure wordt begin 2009 gestart, opening: 2011.

Lijn 4. Verlenging Borgfeld – Lilienthal – Falkenberg. Opening 2010 of 2011.

Lijn 8. Verlenging Huchting, Roland Center – Stuhr – Brinkum – Weyhe – Leeste. De financiering, ook met de betrokken gemeenten, is rond. De ontegeningsprocedure wordt binnengekort gestart. Opening: 2011.

Voor de verlengingen van lijn 1 en lijn 8 vanaf Roland Center wordt medegebruik gemaakt van de sporen van de Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE),

Nieuw in de plannen (althans nog niet door ons vermeld) is een verbinding tussen de lijnen 2 en 1 tussen de Bennigsenstrasse en de Julius Brecht Allee. Dit plan moet nog worden uitgewerkt.

S-Bahn Bremen. De aanbesteding van het Regio-S-Bahnnet werd gewonnen door de NordWestBahn gevestigd te Osnabrück, een dochteronderneming van Veolia Verkehr GmbH, de Stadtwerke Osnabrück AG en Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg.

De drie lijnen naar Oldenburg – Zwischenhahn, naar Brake – Nordenham en Twistringen – Bremen – Bremerhaven – Lehe worden in december 2010 overgenomen, de lijn Farge – Vegesack – Bremen – Verden in december 2011. Het contract loopt tot eind 2021 en omvat ongeveer 4,7 miljoen treinkilometers per jaar.

Hamburg. Onder de werktitel “U-Stadtbahn” ontwikkelt de Hamburger Hochbahn (HHA) plannen om het lijnennet uit te breiden. Uitgaande van het bestaande metronet denkt men aan hier van aftakkende bovengrondse sneltramlijnen met bovenleiding en materieel dat op beide systemen kan rijden (stroomrail en bovenleiding). Concreet genoemd wordt een verlenging van de nog in aanleg zijnde lijn U4 vanaf Hafencity via Veddel en Wilhelmsburg naar Kirchdorf en een bij de halte Christuskirche van lijn U2 aftakkende lijn naar Diebsteich – Volkspark – Osdorf. Plannen voor de terugkeer van de tram in Hamburg zijn niet nieuw; regelmatig komt dit ter sprake. Maar het is voor het eerste dat de HHA met dergelijke plannen in de publiciteit komt. En om zo'n ding dat door de straat rijdt nu eenvoudig tram te noemen ligt wal al te veel voor de hand. In het personeelsblad wordt het personeel opgeroepen een passende naam te bedenken voor het nieuwe wonder.

Karlsruhe. Na alle eerder in dit blad genoemde aantallen is er nu een offerte aanvraag uitgegaan voor de levering van 75 meersyteem motorrijtuigen met rond de 100 zitplaatsen. (projectnaam ET 2010). Hierbij is sprake van een eerste bestelling van 30 trams met tot 2020 drie opties van 18, 12 en 15 stuks. Het materieel is nodig voor de uitbreiding van het tramnet in de komende jaren.

München. Blindheim. Dit is een plaats bij Dillingen (Donau) gelegen aan de spoorlijn Ulm – Donauwörth. Vlak bij het station Blindheim hebben particulieren op eigen terrein een aantal trams uit München geplaatst, afkomstig uit de vroegere museumremise Betriebshof 3. Eén motorwagen kwam terug uit het museum bij Hannover en enkele wagens zijn eigendom van de Strassenbahnfreunde München. Al het materieel staat op rails maar nog wel in de open lucht. Op 26 en 27.7.2008 houdt de “Münchner Trambahngesellschaft Blindheim” open huis en wordt er gereden waarbij de stroom wordt geleverd door een meegesleepte dieselgenerator. In de toekomst wil men het uitgebreide sporencomplex van bovenleiding voorzien. Behalve een motorwagen type P (2015) en een lorrie bestaat de verzameling uit M+m materieel uit verschillende series. In totaal 10 motorwagens (825, 2401, 2403, 2431, 2451, 2502, 2511, 2655, 2659, 2669) en 8 aanhangwagens (3403, 3404, 3469, 3498, 3501, 3507, 3509, 3512).

Neurenberg. Op 14.6.2008 komt de volautomatische metrolijn U3 (Gustaf Adolf Strasse – Rothenburgerstrasse – Hauptbahnhof – Rathenauplatz – Maxfeld) in dienst. Het bijzondere is dat op het gedeelte Rothenburgerstrasse – Rathenauplatz samen wordt gereden met metrolijn U2. Dit gemengde bedrijf duurt tot eind 2009. Dan wordt lijn U2 ook volautomatisch. Het is dan mogelijk om op het gezamenlijke traject elke 100 seconden te rijden. Gelijktijdig gaan dan de eerste metrotreinen type DT1 uit 1970/1971 aan de kant. Per 14.6.2008 wordt ook een nieuwe dienstregeling ingevoerd. De frequenties op de metrolijnen worden iets verhoogd, waarbij lijn U11 alleen in de spitsuren lijn U1 ver-

sterkt tussen Eberhardshof en Messe. Bij de tram verandert er niets, bij de bus wordt het lijnennet aangepast aan het nieuwe metronet.

Ondanks het vertraagd in dienst stellen van de lagevloer Variobahn trams, werd op 28.1.2008 N8 motorrijtuig 368 naar Krakow verzonden.

Saarbrücken. De verlenging Riegelsberg – Etzenhofen – Heusweiler zou eind 2009 / begin 2010 in dienst moeten komen. Maar dat gaat niet lukken. Er spelen allerlei zaken zoals de financiële bijdrage in de exploitatiekosten door de gemeente Riegelsberg, de kosten van parallel autobusverkeer en het ontslag van een directeur. Wat in welke mate tot het uitstel heeft bijgedragen is onduidelijk. De opening is nu op zijn vroegst eind 2010 of begin 2011. Voor een verdere verlenging naar Lebach moet de onteigeningsprocedure nog worden afgerond.

Stuttgart. Zoals eerder bericht, gaat men 60 DT8 motorrijtuigen reviseren en moderniseren. Dat gebeurt in een tempo van 12 rijkundigen per jaar. Kosten: € 78 miljoen. Ter vervanging van de oudste vanaf 1985 geleverde Stadtbahnmotorrijtuigen en voor uitbreiding van het net wil men 60 nieuwe dubbele motorrijtuigen bestellen. In 2011 moet een prototype beschikbaar zijn, vanaf 2014 begint de serieaflevering.

FINLAND.

Helsinki. In februari 2008 arriveerde uit Mannheim het achtassige motorrijtuig 519.

HONGARIJE.

Boedapest. De nieuwe Combino's worden uitgerust met airconditioning. Daarom worden op de lijnen 4 en 6 tijdelijk weer gekoppelde gelede Ganz motorrijtuigen ingezet.

INDUSTRIE.

Alstom. In december 2007 maakte deze fabrikant een promotietoer door Roemenië. In o.a. Boekarest, Ploiesti, Brasov en Timisoara werd een 1:1 mockup getoond van een Citadis tram model Nice. Wij nemen aan dat deze presentatie ook bedoeld was voor directies van andere bedrijven gelet op het feit dat de tram in Brasov recent werd opgeheven.

Bombardier. In ons bericht over het nieuwe testspoor in HOV/RN 571 verwezen wij naar een eerder bericht in HOV/RN 577. Voor alle duidelijkheid: het gaat hierbij niet om hetzelfde. In september 2006 werd in Bautzen een 800 meter lang drierail testspoor in gebruik genomen. Hier kan o.a. het automatische materieel voor de Londense Docklands worden getest. Als aanvulling op dit spoor kwam eind 2007 een 850 meter lange ringlijn in gebruik die op 1.2.2008 officieel werd geopend. Door middel van een keerdriehoek is de lus op het al aanwezige testspoor aangesloten.

Heiter Blick GmbH. Op 24.1.2008 werd in de fabriek in Leipzig een houten 1:1 model gepresenteerd van het nieuwe tramtype VAMOS. De VAMOS wordt een driedelige tram met acht assen en een ongeveer 95% lagevloer met een lengte van 30 meter en 2,30 meter breed. Capaciteit: ± 170 passagiers. Het wordt een energiezuinige tram. Er wordt gesproken van een elektriciteitsbesparing van 30% door het toepassen van de nieuwste elektronica. Bij het remmen wordt stroom teruggewonnen die teruggevoerd wordt in de bovenleiding en in zogenaamde supercaps, condensatoren met een hoog vermogen, waaruit o.a. de airco kan worden gevoed. Ook worden zonnepanelen aangebracht. Men hoopt in september 2009 een prototype voor te stellen.

INDIA.

Kolkata. Voorheen: Calcutta. Met enige regelmaat worden stukjes tramspoor vernieuwd maar over het algemeen is de sporensituatie slecht. Er worden ongeveer 28 tramlijnen geëxploiteerd met lage frequenties. Door het chaotische ver-

keer staan de trams vaak in lange files en zijn als vervoermiddel niet bepaald geliefd. Het net is gescheiden in een zuidelijk net met 3 lijnen en een noordelijk net waar de overige lijnen zijn te vinden. De ongeveer 400 meter lange verbinding tussen beide netten vanaf de remise Gariahat is opgebroken. Het zuidelijke tramnet beschikt over een eigen remise: Tollybunge. Het zuidwestelijk gelegen depot Kidderpore is geheel van het net afgesneden en het daar gestationeerde materieel staat werkloos terzijde.

ISRAËL.

Jeruzalem. Naast de al eerder gemelde vertraging kampt het nieuwe trambedrijf ook met financiële tegenslagen. De indruk bestaat dat men naar alternatieven zoekt om het project financieel beheersbaar te houden. Hierbij is mogelijk ook gekeken naar de brug in Pizgat Ze'ev. Als deze oeververbinding wordt geschrapt is het meest waarschijnlijk dat de tramlijn over de hoofdweg naar Neveh-Yaakov wordt aangelegd en dan naar rechts afbuigt naar Pizgat Ze'ev. In 2006 stond op de plaats waar de brug moest komen nog een begin van een raamwerk, maar dat is nu verdwenen. De gemeente Jeruzalem heeft al verschillende malen extra financiële bijdragen verstrekt en is inmiddels mede-eigenaar geworden. Vanwege de vele financiële injecties verlangt de gemeente ook een groter aandeel bij de exploitatie van de tram. Niet iedere inwoner lijkt daar blij mee te zijn en er tekent zich inmiddels al enig verzet af tegen het dure project. En dat ook allerlei politieke motieven een rol spelen – wel het is in Israël al niet anders dan in de rest van de wereld. Overall in de stad vinden infrastructurele werken plaats ter voorbereiding van het leggen van de rails. Onderaan de heuvel French Hill komt de remise. De trams moeten vanaf hier bij het uitrukken een behoorlijke klim maken. Op een steenworp afstand is het kantoor en de centrale verkeersleiding van de tram in aanbouw. Ook zijn er vooruitlopend op de komst van de tram in de stad allerlei ontwikkelingen te zien. Zo is het bussysteem onlangs sterk gemoderniseerd en zijn op sommige plaatsen in de stad nieuwe verkeerscirculatieplannen van kracht geworden. Ook in stedenbouwkundig opzicht verandert er veel. De binnenstad wordt omgevormd tot een autovrij voetgangers- en winkelgebied van allure, er komt een mega winkelcentrum en er wordt een amfitheater gebouwd.

Tel Aviv. De tramplannen in Tel Aviv zijn ingrijpend gewijzigd. Het opgestelde plan dat de kern vormt van een nieuw tramnet dateert uit 1998. Maar het plan bleek onuitvoerbaar. Niet alleen uit OV-technisch oogpunt, maar men werd ook steeds vaker geconfronteerd met zaken als stedelijke uitbreidingsplannen, dure onteigeningsprocedures en problemen op het gebied van ruimtelijke ordening. Uit vijf alternatieven werd uiteindelijk gekozen voor een geheel nieuw plan. In het nieuwe plan is de hoofdas Petah Tiqva – Bat Yam ongewijzigd gebleven. Ook de contouren van het regionet zijn nog te herkennen. De opzet wordt echter volledig anders. Het meest opvallend is dat één tramlijn is geschrapt. Er komen drie tramlijnen (de rode, groene en paarse lijn) en vier hoogwaardige buslijnen waarvan de vorm nog moet worden bepaald. Het plan is flexibel opgezet: buslijnen kunnen alsnog worden vertramd, nieuwe lijnen kunnen worden ingepast. Het nieuwe plan is een soort bovengronds metronet geworden met trams en bussen met vertakkingen en aansluitingen in alle richtingen. In de nieuwe opzet wordt Petah Tiqva een echte tramstad met een tweede zuidelijker gelegen verbinding naar Tel Aviv. Evenals Bat Yam aan de groene lijn. Wat voorts opvalt is dat de paarse lijn en een lus langs de kust rijdt. Hiermee wordt een belangrijke combihalte gecreëerd: centrum / strand. Ook zijn er nu allerlei tussenverbindingen en liggen alle lijnen aan een treinstation.

	Tramlijnen
kleur	route
rood	Petah Tiqva – Bat Yam ongewijzigd
groen	Bat Yam – Herzyla Deze lijn vormt in feite de nieuwe noord/zuid as. Doordat deze lijn alle andere lijnen kruist wordt Het zowel een toevoer- als aanvoerlijn. De lijn heeft bovendien twee aftakkingen landinwaarts.
paars	Tak A: Or Yehuda – Tel Aviv (nieuw) Tak B: Petah Tiqva – Kiriat Ono (Yehud) – Tel Aviv “2000” (nieuw)
	Hoogwaardige buslijnen
blauw	Tak A: Rehovot – Rishon le Zion (nieuw) Tak B: RLZ – Ezor – Holon
bruin	Ramle – RLZ – Bat Yam (nieuw)
roze	Kfar Saba – Ra'nana - Herzlyla
geel	Kfar Saba – Ramat Hasharon – Givata'yim – Tel Aviv Zuid met een aftakking naar Atidim

Tel Aviv “2000” is de toekomstige naam voor Tel Aviv CS

ITALIË.

Bologna. Al jaren staat hier een gelede spoorbus en staat er bij de Franse fabrikant een aantal gereed van een bestelling van 50 stuks. In september 2007 is men eindelijk begonnen met de aanleg van deze optisch aangestuurde spoorbuslijn. Opening: ??

Florence. Zoals eerder bericht komt de eerste tramlijn: lijn 1 S.Maria Novella – Scandicci, in 2009 in dienst. Ooit schreven wij over een start van het trambedrijf in 2004, het project is dus vertraagd. Tegen de aanleg van de lijnen 2 en 3, waarvan de voorbereidingswerken al in uitvoering zijn, groeit de weerstand. Met name het centrumtraject van lijn 2 langs de Dom (met 390 meter zonder bovenleiding) moet het ontgelden bij de oppositie in de gemeenteraad. Die oppositie wijd op 17.2.2008 bij referendum een kleine meerderheid tegen de aanleg van beide lijnen te mobiliseren

Milaan. In 2008 wordt het 80-jarig jubileum gevierd van de vierassige Peter Witt motorwagens. Ter gelegenheid hiervan worden 50 van de ± 180 nog dienstvaardige motorwagens van dit type in de oorspronkelijke wit/gele kleur geschilderd. Als eerste verscheen zo op 6.12.2007 motorwagen 1936 in dienst op lijn 1.

JAPAN.

Hiroshima. Afgeleverd en in dienst gesteld zijn de lagevloer motorrijtuigen 5101 – 5110. Door de komst van deze nieuwe trams beschikt men over voldoende materieel om het gat op te vangen dat ontstaat door de sanering van de Combino's 5001 – 5012. Sinds april 2007 worden deze via Kobe en Bremen verscheept en gaan dan over de weg naar de fabriek van Siemens in Wenen.

Inuyama. De in 1962 geopende Alweg monorail naar het Monkey Park is op 27.12.2008 voor het laatst in dienst. De lijn verkeert nog in originele staat maar het loont niet meer om te investeren in een opknappbeurt.

Kyoto. Op 16.1.2008 werd de Tozai metrolijn met 2,4 kilometer en 2 stations verlengd vanaf Nijo tot Uzumasa – Tenjingawa. Hiermee heeft de lijn nu een lengte van 17½ kilometer.

Sapporo. In de periode november 2007 – maart 2008 reden hier twee motorrijtuigen van verschillende fabrikanten die ook op accu's kunnen rijden. De proefritten waren vooral bedoeld om de accu's te testen tijdens de winter. De ene tram was een korte lagevloertram van het type Little Dancer van Alno Koki die was aangepast door het Railway Techni-

cal Research Institute. Deze kan zowel op tramlijnen met 600V als op spoorlijnen met 1500V worden ingezet. De tweede tram, een driedelige lagevloertram, werd met de type naam Swimo ontwikkeld door Kawasaki Heavy Industries. Deze tram is geschikt voor 600V. Op volle accu's kunnen ze ongeveer 10 kilometer zonder bovenleiding rijden. Dit type tram wordt ontwikkeld voor steden die geen storende bovenleiding in het centrum willen. In Japan hangen stroom- en telefoonkabels overwegend bovengronds. De laatste jaren is men bezig tegen hoge kosten deze ontsierende dradenmassa onder de grond te brengen. Om dan weer bovenleiding voor een tram op te hangen gaat daar weer dwars tegen in.

Toyama. De verhoging van de spoorlijn, de verbinding van de tramlijn met een voorstadlijn en de invoering van een meersysteem bedrijf zijn plannen waar wij al jaren over berichten. Dat wordt allemaal na 2014. Wel wordt dit jaar begonnen met de aanleg van een ± 1 kilometer lang tramtraject tussen Marunouchi en Nishicho als onderdeel van de plannen.

Yokohama. Alle perrons van de metrolijnen 1 en 3 werden voorzien van toegangsdeuren tot de metrotreinen. Sinds 15.12.2007 wordt nu zonder conducteur gereden.

MACEDONIË.

Skopje. In opdracht van de regering onderzoekt het vervoerbedrijf van Sofia hier de mogelijkheid om tot de aanleg van een tramlijn te komen.

MEXICO.

Mexico-City. Tussen Indies Verdes (metrostation) en Dr.Galvez werd een 14 kilometer lange buslijn geopend met 36 stations. De lijn ligt geheel op eigen baan. De gelede bussen hebben in verband met de middenperrons deuren aan de linkerkant. Behalve de naam "Metrobus" vallen ook de zeer lange en hoge perrons op. Het plan is de lijn later te verbouwen tot sneltramlijn.

Monterrey. In tegenstelling tot een eerder bericht kwam op 31.10.2007 lijn 2 tot de Universiteit in dienst en volgt in 2008 een verdere verlenging tot Sendero. Het metronet – of zo u wilt het sneltramnet – bestaat uit 2 lijnen met een totale lengte van 32½ kilometer. Na aflevering van de 14 bij Bombardier bestelde motorrijtuigen beschikt men over 84 zesassige hogevloer motorrijtuigen met deuren aan beide zijden en één bestuurderscabine waardoor dit materieel minimaal met twee rijtuigen gekoppeld moet worden ingezet. De eerste 25 motorrijtuigen werden geleverd door Concarill, de volgende 23 door Bombardier (na overname van Concarill) en 22 stuks door CAF.

NOORWEGEN.

Oslo. Van de 63 bij Siemens bestelde driewagen metrotreinen type Mx is ongeveer de helft afgeleverd. Door het metrobedrijf werden nog eens 15 stellen bijbesteld. De in totaal 234 rijtuigen (78 stellen) vervangen 195 oudere rijtuigen, waarvan een deel al werd gesloopt.

Trondheim. Bij calamiteiten mogen de gelede motorrijtuigen niet meer achteruit rijden met passagiers. Ook worden de tweerichting museummotorwagens niet meer ingezet in de normale personendienst. Dat betekent dat bij werkzaamheden en storingen vaker een vervangende bus wordt ingezet.

OEKRAÏNE.

Charkow. Er is sprake van de overname van 10 T3M motorrijtuigen uit Minsk.

Donetsk. Vijf jaar geleden schreven wij over de aflevering van de vierassige JuMS motorrijtuigen 3001 – 3006. Inmiddels is de aflevering gevorderd tot nummer 3029.

Konstantinovka. Naast lijn 4 is er een nieuwe lijn 25 in dienst. Dit is een combinatie van de vroegere lijnen 21 en 24. Er rijden op beide lijnen nu dagelijks 4 KTM5 motorrijtuigen.

L'vov. In december 2007 arriveerden hier 11 KT4D motorrijtuigen uit Erfurt: 437, 445, 447, 451, 455, 456, 458, 465, 472, 499, 527. In februari 2008 gevolgd door de KT4D motorrijtuigen 321, 331, 332, 337 en 338 uit Gera.

Stachanow. Er liggen rails, er hangt bovenleiding..... maar het trambedrijf lijkt opgeheven.

Vinnitsa. Eind maart 2008 werden vanuit Zürich de Be 4/6 motorrijtuigen 1601 – 1605, 1715, 1718 en de B aanhangrijtuigen 786, 788, 791, 792, 794 en 797 verzonden.

OEZBEKISTAN.

Taschkent. Door Ust Katow werden 10 motorrijtuigen van het type KTM 19 geleverd die met de nummers 2501 – 2510 dienst doen op de gewijzigde route van de heropende lijn 25.

OOSTENRIJK.

Innsbruck. Als straks de nieuwe Flexity Outlook trams zijn afgeleverd wordt het meeste van het meer dan 40 jaar oude materieel afgevoerd. Van de door Lohner geleverde trams (Duewag licentie) en met de uit Bielefeld en Hagen overgenomen rijtuigen en de daaruit samengestelde achtassers blijven, naast een museumexemplaar, vijf motorrijtuigen ex Hagen met een ex Bielefelder tussenbak in dienst op berglijn 6 en als reserve voor het stadsnet en de StubaitalBahn. Naar verwachting grijpt de sloper achter het net. Veel (Duitse) musea en andere trambedrijven hebben interesse in het nog dienstvaardige en goed onderhouden materieel.

POLEN.

Katowice. In het bestand bevinden zich nog 9 zesassige Konstal motorrijtuigen type 102Na. Op werkdagen worden er maximaal 5 ingezet.

Krakow. Uit Wenen arriveerden de motorrijtuigen 4665 en 4715 en uit Neurenberg kwam motorrijtuig 368. Na de 364, 366 en 367 is dit het vierde motorrijtuig van het Neurenbergse type N8.

Poznan. Bij Modertrans, een plaatselijke fabriek, werden 4 motorrijtuigen type 105Na gemoderniseerd. Ook het trambedrijf van Kattowice laat hier trams van dit type moderniseren.

Szczecin. Correctie op een eerder bericht: de Berlijnse T6A2 motorrijtuigen 5206 en 5209 rijden hier als: 202 en 201. Op 28.1.2008 vertrokken uit Berlijn de motorrijtuigen 5191 en 5213 (Szczecin: 204, 203).

Wroclaw. Tot nu toe werden door de plaatselijke fabrikant Protram 8 hogevloer motorrijtuigen 2601 – 2608 (type 204 WrAS) afgeleverd en 2 lagevloertrams van het type 205 WrAS (2701 – 2702). Van dit laatste type worden tot eind 2009 nog eens 22 stuks geleverd.

ROEMENIË.

Iasi. In januari 2008 werden in Stuttgart 31 GT4 motorrijtuigen op de trein gezet voor Iasi. Zie voor de nummers: bericht Stuttgart in HOV/RN 592.

RUSLAND.

Moskou. Door Pars Nova en Cegelec (Tsjechië) werd uit twee wagenbakken van T3 Tatra motorrijtuigen en een nieuwe lagevloer aan prototype dubbelgeleed motorrijtuig gebouwd. Typeaanduiding: KT3R. In 2007 werden de vierassige motorwagens 3200 – 3203 van het type 71-405 "Spektr" in dienst gesteld. In augustus en december 2007 kwamen nieuwe metrotrajecten in dienst: Tschalkowskaja – Trubnaja en Pobredy – Strogino.

Samara. Op 26.12.2007 werd de enige metrolijn met één station verlengd van Moskovskaja tot Rossijskaja.

Sint Petersburg. Op een enkele lijn na is het centrum tramvrij. In het zuiden van de stad bestaan nu twee eilandbedrijven. In de noordelijke nieuwbouwwijken vervult de tram nog een rol van betekenis. Ondanks het opheffen van een aantal lijnen in de afgelopen jaren is toch sprake van een groot trambedrijf met 45 lijnen verdeeld over 6 remises. Het Russische bedrijf ZAO Vagonmash en het Tsjechische Skoda leveren dit jaar een prototype metrotrein. Hiervoor levert Skoda de motoren en de besturingcomponenten. In 2009 volgt een serielevering. Op korte termijn is sprake van ongeveer 300 metrorijtuigen.

TSJECHIË.

Most. Het wagenpark bestaat uit 22 motorrijtuigen type T3SUCS, 35 motorrijtuigen type T3M.3 en 2 lagevloer Skoda trams type LTM10.08 (nrs.: 201, 202). Terzijde en te koop staan 10 T3SUCS trams. Vier terzijde gestelde T3 trams dienen als plukwagens.

Olomouc. Voor de viering van het 110 jarig jubileum in april 2009 wordt museummotorrijtuig 223 uit 1930 grondig gereviseerd.

Ostrava. Naast eenrichting gelede motorrijtuigen LF2 en idem dubbelgelede motorrijtuigen LF3 wordt nu ook een LF3 in tweerichting uitvoering geleverd.

Praag. Op 7.1.2008 begon een proefbedrijf zonder passagiers op de verlenging Ládvi – Letnany van metrolijn C. Dit gedeelte komt in mei 2008 in dienst. Op metrolijn B doen nog 19 ongemoderniseerde metrotreinstellen type 81-71 dienst.

TURKIJE.

Istanboel. Op 17.9.2007 werd de 12,4 kilometer lange tramlijn Edirnekapy – Sultanciftligi als lijn 4 geopend. De lijn, waarvan 5,8 kilometer ondergronds, telt 17 halten en wordt geëxploiteerd met het Zweedse hogevloer sneltrammaterieel. De lijn heeft geen verbinding met de rest van tramnet maar er wordt gewerkt aan een zuidelijke verlenging naar het station Ulubatli Topkapi van de sneltramlijn Aksary – Luchthaven. Het eerste Keulse tramstel (twee gekoppelde motorrijtuigen) doet dienst op de tramlijn Zeytinburnu – Bagcilar. Op deze lijn doet ook het zelfgebouwde hogevloer prototype motorrijtuig RTE 2000 gekoppeld met een Zweeds rijtuig dienst.

Alle tram- en metrolijnen kregen een administratief lijncijfer dat niet op de rijtuigen wordt aangegeven. Geen probleem omdat elke lijn zijn eigen route heeft.

lijn:	route:
T 1	Zeytinburnu – Kabatas. tramlijn, lagevloer trams.
T 2	Zeytinburnu – Bagcilar. tramlijn, hogevloer trams.
T 3	Kadiköy – Moda. historische tramlijn
T 4	Edirnekapi – Sultanciftligi. tramlijn, hogevloer trams.
T 5	Taksim – Tünel. historische tramlijn.
M 1	Aksary – Luchthaven. sneltramlijn, hogevloer trams.
M 2	4 Levent – Taksim. metrolijn.
F 1	Taksim – Kabatas. ondergrondse kabelspoorlijn.
F 2	Karaköy – Tünel. ondergrondse kabelspoorlijn.

Er wordt gewerkt aan de verlenging van de metrolijn vanaf 4 Levent naar Ayazaga (3,6 km.) en aan de andere kant van Taksim naar Yenikapi (5,2 km. met een brug over de Gouden Hoorn).

Sneltramlijn M1 wordt in het zuiden verlengd vanaf Aksary tot Yenikapi en in het westen vanaf Esenler tot Bagcilar.

Tot slot is vorig jaar begonnen met de aanleg van een 22 kilometer lange tramlijn Kadiköy – Kartal in het Aziatische deel van de stad. Het Aziatische deel wordt in de toekomst ook door middel van een spoorwegtunnel onder de Bosphorus verbonden met het Europese deel van de stad. Sinds 2004 wordt tussen Yenikapi en Sogutlucemesme aan deze 13, 3 kilometer lange tunnel gewerkt, onderdeel van een groter stadsspoornet van de Turkse spoorwegen. Yenikapi wordt dan een OV-knooppunt waar trein, tram en metro samenkomen.

VERENIGDE STATEN (USA).

Boston. Na een onderbreking van 1½ jaar kwam op 22.12.2007 de tramlijn Ashmont – Mattapan weer in dienst. Hierop rijden de gemoderniseerde PCC's uit 1945/1946. In deze periode werd de keerlus bij het eindpunt Ashmont gewijzigd en de bovenleiding vernieuwd. Eerder schreven wij over het opgeloste conflict met fabrikant Ansaldo Breda waarbij van een bestelling van 100 lagevloertrams er uiteindelijk 85 werden afgenomen (3801 – 3885). Dit verhaal kreeg nog een vervolg. Van de 15 niet geleverde trams waren al wel de wagenbakken gebouwd. Hieruit worden nog 10 trams samengesteld (3886 – 3895) en de rest wordt als reserveonderdelen geleverd. Wie deze soap de afgelopen heeft gevolgd zal vermoeden dat het trambedrijf hier niet veel voor heeft betaald.

Dallas. Over de volle lengte van 44 kilometer is men bezig met de aanleg van de “groene” lijn: North Carrollton – Dallas – Pleasant Grove. Een eerste gedeelte van uit het centrum van Dallas richting Carrollton is al enkele jaren gereed en wordt bij bijzondere gelegenheden bereden. Een eerste gedeelte van 4,3 kilometer vanuit het centrum richting Pleasant Grove komt in september 2009 in dienst. De gehele lijn komt in december 2010 in exploitatie. De volgende stap is de aanleg van een vierde lijn, de “oranje” lijn. Die benut in het centrum een gedeelte van de “groene” lijn en takt bij de halte Bachman af. Vanaf hier wordt 22 kilometer nieuw aangelegd tot de internationale luchthaven Dallas – Fort Worth. Deze lijn wordt in 2011 tot 2013 in etappen in gebruik genomen. Tussentijds wordt in december 2012 de “blauwe” lijn verlengd naar Downtown Rawlett.

Denver. Bij Siemens werden 55 motorrijtuigen type SD 160 besteld. Ze worden gebouwd in Sacramento en geleverd tussen 2009 en 2012. Ze zijn bestemd voor de nieuwe, 19 kilometer lange, “West Corridor”. Vergeleken met eerder geleverde trams van dit type (een serie van 34 stuks is in aflevering) krijgen deze rijtuigen meer ruimte voor fietsen, kinderwagens en rolstoelen.

Los Angeles. De sneldiensten op de “Gold Line”(zie HOV/RN 574) werden opgeheven. Alle trams stoppen weer aan alle halten. Ter compensatie werd de frequentie verhoogd.

New Orleans. In het eerste kwartaal van 2008 werden de laatste herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Ook de remise van de St.Charles lijn is weer op het net aangesloten. Na de orkaanramp in augustus 2005 is het tramnet nu weer volledig in exploitatie.

New York. In Manhattan wordt een voormalig spoorwegterrein bebouwd. Dit is aanleiding om metrolijn 7 te verlengen vanaf Times Square tot 34th Street / 11.Avenue. Dit korte ondergrondse traject (2,4 km.) in het centrum van de stad komt eind 2013 in dienst.

San Diego. De ruim 35 kilometer lange “sneltram” lijn Oceanside – Escondido kwam op 28.12.2007 in dienst. Tram tussen aanhalingstekens: op de vroegere spoorlijn worden Desiro dieselmotorrijtuigen ingezet. De lijn die het noorden van San Diego aandoet heeft geen aansluiting met het elektrische tramnet. Het centrum is bereikbaar door overstappen op een andere diesel voorstadlijn.

Seattle. Op 12.12.2007 was de officiële opening van de 2,1 kilometer lange tramlijn West Lake Center – Falview Avenue. Of te wel de South Lake Union Streetcar, of te wel de Seattle Streetcar zoals op de 3 motorrijtuigen 301 – 303 staat aangegeven.

WIT RUSLAND.

Minsk. In 2007 leverde de plaatselijke fabriek Belkommunmasch 33 motorrijtuigen van het type 601.02 (AKSM-1M) die als 078 – 110 in dienst werden gesteld. Hierdoor konden de laatste niet gemoderniseerde motorrijtuigen van het type RWS6 buiten dienst worden gesteld. Dit jaar wil men nog meer van deze nieuwe trams in gebruik nemen waardoor 24 motorrijtuigen van het type Tatra T3M aan Charkow (Oekraïne) kunnen worden verkocht. De uit Karlsruhe overgenomen Duewag achtassers lijken hun langste tijd gehad te hebben. Op 7.11.2007 werd de metro (lijn 1) verlengd van Wostok tot Urutschje.

Witebsk. Bij Belkommunmasch (Minsk) werden 8 nieuwe vierassige motorrijtuigen van het type AKSM 601-02 gekocht. Al sinds 2005 beschikt men over 5 trams (600 – 604) van dit type.

ZWITSERLAND.

Genève-SBB. “Transferis” is een gemeenschappelijk bedrijf van SBB en SNCF dat zich bezig houdt met de planning van een S-Bahnnet rond Genève. Met als stamlijn de CEVA: Cornavin – Eaux Vives – Annemasse, met een tunneltraject in Genève en waarvan een deel al in aanleg is, moet de definitieve lijnvoering nog worden bepaald. Voorzien is een net met een halfuurdienst dat begrensd is tussen Evian aan de Franse kant en Nyon in Zwitserland. Wij spreken san over 2013.

Lausanne. In het agglomeratieverband Lausanne – Motges zijn plannen ontwikkeld om het huidige railnet (2 lijnen: M1 en M2) en het trolleybusnet (11 lijnen) verder uit te breiden. Wij beperken ons tot het noemen van een mogelijke tramlijn vanaf Bussigny naar het noorden van Lausanne. Mogelijk..... in plaats van een tram wordt ook gedacht aan een spoorbuslijn.

SPORWEGEN BUITENLAND

DUITSLAND

Politiek en bedrijf

Beursgang

Op 28 april was de kogel dan eindelijk door de kerk. De *Bundesregierung* besloot op die datum 24,9% van de aandelen DB op de beurs te verkopen. Aan dit besluit ging een spannende discussie binnen coalitie-partij SPD vooraf, waarbij de rechtervleugel van de partij voor het oorspronkelijke voorstel van een verkoop van 49,9% van de aandelen was en de linkervleugel de beursgang wilde blokkeren. Nadat allerlei wilde varianten de ronde hadden gedaan lukte het partijvoorzitter Beck op 21 april om alle SPD-kickers in één kruiwagen te dirigeren. In ruil voor het opgeven van de eis om *Volksaktien* uit te geven werd ingestemd met een halvering van de hoeveelheid te verkopen aandelen. Met dit compromis werden vervolgens de gesprekken met coalitie-

genoot CDU/CSU aangegaan, met als resultaat dat *voorlopig* maximaal 24,9% van de aandelen verkocht wordt. Hierdoor krijgt geen van de nieuwe aandeelhouders recht op een zetel in de raad van toezicht van DB. Op termijn blijft het mogelijk nog eens 25% te verkopen.

Voordat aandelen verhandeld kunnen worden is er nog veel werk te verzetten. Allereerst moet de DB-holding worden geherstructureerd. Hiertoe wordt een dochterbedrijf opgericht dat “DB Mobility & Logistics” zal gaan heten; hierin worden alle vervoer- en logistiek-activiteiten zoals DB Bahn en DB Schenker ondergebracht. Alleen de aandelen van dit dochterbedrijf worden voor 24,9% verkocht. De infrastructuur en stations vallen direct onder de DB-holding, waardoor aandeelhouders geen vat kunnen krijgen op deze bedrijfs-onderdelen. Met de vakbonden werd voorts afgesproken dat de werknemers van DB een baangarantie krijgen voor een periode 15 jaar.

Naar verwachting zal de verkoop een bedrag van vier tot zes miljard euro opleveren. Van dit bedrag zal één derde worden gebruikt om de staatsschuld te verminderen, één derde wordt gebruikt als kapitaaldotatie aan de holding DB en één derde wordt geïnvesteerd in de verbetering van het spoorwegnet. De definitieve beslissing wordt medio mei door de *Bundestag* genomen, doch de kans dat daar alsnog een spaak in het wiel wordt gestoken is –vanwege de grote meerderheid van SPD en CDU/CSU– is te verwaarlozen. De *Länder* kunnen echter wel roet in het eten gooien door via de *Bundesrat* een alternatief wetsvoorstel in te dienen. Zo'n scenario is niet denkbeeldig, want de deelstaten wensen garanties ten aanzien van de kwaliteit van het spoorwegnet en inspraak in de ontwikkeling en het beheer van DB-infrastructuur. Minister Tiefensee probeerde de kou uit de lucht te nemen met de toezegging dat dit in het onderhoudscontract van DB Netze geregeld zal worden.

Als alles volgens plan gaat zullen de eerste aandelen DB Mobility & Logistics in de herfst op de Frankfurter beurs verhandeld worden. De *Financial Times Deutschland* verwacht een emissiekoers tussen 20 en 24 euro.

Goederenvervoer (DB Schenker)

- Klaus Krempfer, de hoogste baas van Railion, maakte bekend dat het nieuwe logo van DB Schenker op 7 mei onthuld zou worden. Het bestaat uit de bekende *DB-Keks* aangevuld met Schenker in blauwe letters.
- Met ingang van 28 april rijden goederentreinen tussen Sedding (Brandenburg) en Poznan zonder lokwissel in Frankfurt an der Oder. Voorlopig gaat het om een proef met 44 treinen per week; vanaf december wordt het aantal treinen verder opgevoerd. Hierdoor worden de treinen een uur versneld. Vooralsnog worden alleen PKP-locs serie EU43 ingezet; te verwachten is dat de *Baureihe* 189 hier binnenkort ook zijn opwachting zal maken.

Overig nieuws

- De ontvangstkwaliteit van mobiele telefoons in ICE-treinen zal worden verbeterd. Door extra zendmasten en versterkingszenders in de treinen moet de bereikbaarheid worden verbeterd.
- De *Bundesregierung* heeft aangekondigd de mogelijkheid om fietsen met de ICE mee te nemen nu bij wet te gaan regelen. Hiermee wordt vooruitgelopen op Europese regelgeving, die onder meer door de groene partijen is afgedwongen. DB heeft het fietsvervoer altijd geweigerd.
- Het hoofdkantoor van DB zal op de Potsdamer Platz gevestigd blijven. Nadat DB publiekelijk een verhuizing naar een nieuw gebouw bij Berlin Hbf overwoog werd de huurprijs sterk verlaagd.
- De **Zug der Erinnerung** (zie pag. 114) is uiteindelijk niet in het Berliner Hauptbahnhof aangekomen. Het *Bundesnet-*

zagentur oordeelde na meerdere dagen met de betrokken partijen gesproken te hebben dat de gevolgen voor het treinverkeer te groot zouden worden. In plaats daarvan maakte de tentoonstellingstrein een tournee langs Ostbahnhof, Lichtenberg, Schöneweide, Westhafen en Grünewald, waarbij de belangstelling dermate overweldigend was dat bezoekers tot 2½ uur moesten wachten. *Bundesminister Tiefensee* bezocht de tentoonstelling ook.

Onregelmatigheden

- Op 11 april ontspoorde ongeveer 500 meter voor Hagen Hbf vier wagons van een onbeladen containertrein. Hierdoor raakten vier sporen geblokkeerd waardoor het treinverkeer in grote delen van Nordrhein-Westfalen danig ontregeld raakte. Pas op maandag 14 april reden de treinen weer volgens dienstregeling.
- In Elmshorn dachten twee jonge mannen, die er in beschonken toestand te laat achter kwamen dat zij vergeten waren uit te stappen, de trein via het raam te verlaten. De kennismaking met het perron was echter minder aangenaam, waarbij de heren het geluk hadden niet tussen trein en perron terecht te komen. Het treinpersoneel zag wat er gebeurde, zette de trein stil en alarmeerden de hulpdiensten. Ter nagedachtenis aan hun avontuur kregen zij een dagvaardiging wegens het in gevaar brengen van het spoorverkeer.
- Minder mazzel had een dertienjarige jongen die in Rheydt op het dak van een goederentrein geklommen was. Door overspringende spanning uit de bovenleiding raakte hij levensgevaarlijk gewond.
- Dan nog wat nieuws uit de onderwereld. In Büren werden drie mannen betrapt tijdens de demontage van een spoorbrug. Ze hadden weliswaar toestemming om oud ijzer in te zamelen, maar spoorbruggen vallen daar volgens de politie niet onder.
- In Neulöwenberg werd een 23 jarige man opgepakt die oude metalen verwijderde. Door zich in een uniform van de *Deutsche Reichsbahn* te hullen dacht hij ten onrechte de politie om de tuin te kunnen leiden.
- Een minder vrolijke bericht is dat in Hamburg steeds vaker graffiti wordt aangebracht met behulp van etsende zuren; aanraking daarmee kan leiden tot huidirritatie en verbrandingsverschijnselen. De politie pakte een 21-jarige Litouwer hiervoor op.
- Tot slot nog een bericht dat gemengde gevoelens zal opwekken. Een 20-jarige graffitiartiest uit Berlijn was zo trots op zijn kliederwerk dat hij op een goederenwagen klom om een foto te nemen. Daarbij raakte hij de bovenleiding, met als gevolg dat hij van de wagon viel en levensgevaarlijk gewond raakte. Zijn twee kompanen werden door de politie gearresteerd.
- Over het spoorwegongeluk, dat op 26 april jl. plaatshad, waarbij een ICE op een kudde schapen reed, leest u meer op blz. 134.

Regionaal reizigersvervoer

Mitfahrzug

Onder deze naam is de *Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr* (IGE) gestart met een nieuw aanbod van treindiensten over lange(re) afstanden. De truc daarbij is dat reizigers de gelegenheid krijgen om met overbrengingsritten en bijzondere treinen mee te rijden. Hierdoor verdient IGE een extra centje aan deze ritten en wordt reizigers (en hobbyisten) een interessante en voordelige reis geboden. Op termijn moet de *Mitfahrzug* een vaste dienstregeling krijgen, waardoor dan rechtstreeks met DB Fernverkehr geconcurrereerd wordt. De ritten worden aangekondigd op de eigen website www.mitfahrzug.de; hier kunnen de ritten ook geboekt worden. Bij de boeking kan de klant aan de hand van

een plattegrond zelf kiezen waar hij wil zitten. Late beslissers kunnen ook in de trein een kaartje kopen.

Hamburg & Schleswig Holstein

- De **NEG** heeft bekend gemaakt gedurende het (toeristische) zomerseizoen een *Plandampf* te organiseren. Tussen 14 juni en 17 augustus rijden in de weekends 7 slagen Niebüll – Dagebüll met stoom.
- De deelstaat Schleswig-Holstein zal tot 2012 € 40 miljoen steken in de modernisering van 14 stations; DB investeert eenzelfde bedrag. De eerste stations die worden aangepakt zijn Büchen, Flensburg, Heide, Niebüll, Travemünde-Strand, Rendsburg, Itzehoe, Halstenbek en Thesdorf.
- De entrees van ondergrondse stations van de **S-Bahn Hamburg** zijn met behulp van planken verlaagd tot 2 meter om te voorkomen dat branden zich langs het plafond van een station kunnen verspreiden. Vooral langere reizigers baart dit letterlijk kopzorgen.
- Op 27 april ontruimde de politie het S-Bahn station Hamburg Harburg-Rathaus na een melding over een brandlucht. Na inspectie door de brandweer bleek er niets aan de hand te zijn, zodat na 20 minuten het treinverkeer weer kon worden opgestart.
- De dienstregeling op de nieuwe S-Bahn-lijn naar Stade wordt vanaf 14 juni uitgebreid met drie extra ritten tijdens de ochtendspits. De uitbreiding is nodig vanwege het grote aantal reizigers.
- In de februari-editie schreven wij al dat de **AKN** in de etalage is gezet door aandeelhouder Schleswig-Holstein (zie pag. 50). Een verkoop aan de Hamburger Hochbahn leek waarschijnlijk, maar inmiddels heeft Veolia haar belangstelling gemeld. De uitkomst van het proces wordt nu onvoorspelbaar, maar één winnaar staat vermoedelijk bij voorbaat al vast: Schleswig-Holstein zal een goede prijs voor haar aandelen AKN krijgen.

Niedersachsen & Bremen

- Het bezwaar dat DB Regio aantekende tegen de gunning van de treindienst op de **S-Bahn Bremen** aan Veolia-dochter NordWestBahn lijkt een boeiend staartje te krijgen. In het Bestek voor deze aanbesteding werd namelijk geëist dat inschrijvers beloofden de branchebrede CAO (*Eisenbahner-Tarifvertrag*) na te leven. DB Regio heeft echter een aanzienlijk duurdere CAO en voelt zich door de eis tot *Tariftreue* in het nadeel ten opzichte van private aanbieders. Hierdoor was het voor DB kennelijk niet mogelijk om bij winst van de aanbesteding het werk te laten uitvoeren door niet aan de DB-CAO gebonden onderaannemers, lees: DB Heidekrautbahn. DB beroept zich daarbij op een uitspraak van het Europese hof, waarbij een bouwondernemer werd toegestaan met goedkopere Poolse werknemers aan de slag te gaan. Deze uitspraak is echter pas na de gunning van het exploitatiecontract gedaan. Een uitspraak over het door DB ingediende bezwaar zal vermoedelijk op 15 mei volgen; volgens juristen is het niet onmogelijk dat de gehele aanbesteding opnieuw moet worden gedaan. Wanneer DB dan andermaal de aanbesteding niet wint bestaat het risico dat de start van de S-Bahn-diensten een jaar moet worden uitgesteld, want de tijd om materieel te bestellen wordt dan erg krap.
- De **metronom** biedt ook dit jaar weer speciale ritten naar Berlijn aan. Onder meer op 14 juni en 12 juli zal een stam blauw-wit-gele dubbeldekkers naar de hoofdstad rijden.

Mecklenburg-Vorpommern

- Het Landkreis Rügen heeft van de vorige eigenaar van de **Rügensch Kleinbahn** het gehele materieelpark overgenomen, om op die manier de al maanden bestaande impasse te doorbreken. Na de overdracht van het materieel

zal dit door de nieuwe exploitant, de Pressnitzbahn, worden gepacht. De bedoeling is dat per 1 juni de treindienst weer normaal wordt uitgevoerd met het eigen materieel. Sinds 26 april is de tijdelijke treindienst uitgebreid, waardoor nu gelijktijdig 2 treinen onderweg zijn. Bovendien wordt voor het eerst sinds de jaarwisseling het station van Binz weer aangedaan.

- Het *Land* Mecklenburg-Vorpommern heeft de aanbesteding van de treindienst Wismar – Rostock – Tessin aangekondigd in het mededelingenblad van de EU. Het contract gaat op 14 december aanstaande in en heeft een looptijd van 3 jaar.

Berlin & Brandenburg

- De in de voorgaande editie gemelde problemen met de *Fahrsperren* (zie pag. 115) bij de **S-Bahn Berlin** heeft sinds 11 april tot gevolg dat de treinen niet sneller mogen rijden dan 80 km/h.

- Het nieuwe S-Bahn station **Julius-Leber-Brücke** is, in tegenstelling tot onze eerdere melding (zie pag. 115) pas op 2 mei in gebruik genomen. Het is het 166^e S-Bahn station van Berlijn.

Sachsen

- Het *Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig* (ZVNL) heeft de exploitatie van een groot deel van de treindiensten rondom Leipzig voor een periode van 2 jaar vanaf december 2009 gegund aan Veolia. Het gaat om een 219 kilometer lang netwerk, dat na de opening van de Citytunnel Leipzig grotendeels zal opgaan in een nieuwe **S-Bahn Mitteldeutschland**. Feitelijk betreft dit een soort tussenoplossing vanwege het gegeven dat de aanleg van de Citytunnel 2 jaar vertraging heeft opgelopen. Oorspronkelijk wilde het ZVNL met DB Regio in zee gaan voor dit contract, maar men kon geen overeenstemming bereiken.

- Het *Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien* (ZVON) heeft samen met de Tsjechische regio's Liberec en Usti nad Labem de aanbesteding van de treindienst op de **Dreiländerbahn** aangekondigd. Deze lijn loopt van Liberec via Zittau en Varnsdorf naar Rybniste en Seiffhennersdorf. Het contract gaat op 12 december 2010 in en heeft een looptijd van 10 jaar. De waarde van het contract bedraagt afhankelijk van de aanbiddingen tussen de 25 en 34 miljoen euro voor 10 jaar. De treindienst wordt thans uitgevoerd door de *Sächsisch-Böhmische Eisenbahn*.

- Berichten over de **Deutsche Regionaleisenbahn** vindt u onder het kopje "infrastructuur".

Thüringen

- De **Oberweißbacher Bergbahn** vierde tussen 1 en 4 mei haar 85-jarig bestaan. Gelijktijdig met dit feest werd een nieuwe cabrio-wagen in dienst gesteld op het bergtraject Obsthofersschmiede – Lichtenhain; deze "Mellenbach-Glasbach" gedoopte wagen is op het voor goederenwagens bedoelde transportplatform geplaatst. Op het daltraject (Schwarzatalbahn) werd het Itino-treinstel van de Erfurter Bahn ingezet.

Nordrhein-Westfalen

- De aanbesteding van de Ruhr-Sieg-Express Aachen – Köln – Siegen (RE9) is gewonnen door **DB Heidekrautbahn**, die met de goedkoopste offerte kwam. Een deel van de treindiensten wordt met nieuwe elektrische treinstellen gereden, de overige blijven het domein van locs serie 143 of 146 met dubbeldekkers. Een bijzonderheid is dat het hier een zogeheten "netto-contract" betreft, waardoor de vervoerder de opbrengstenrisico's draagt; anders dan in ons land is dat in Duitsland niet gebruikelijk. Het nieuws sloeg met name bij de vakbonden sloeg in als een bom, want de

Heidekrautbahn valt niet onder de (dure) DB-CAO. Er werd dan ook onmiddellijk geëist dat de Heidekrautbahn de DB-CAO wel zou naleven. DB Heidekrautbahn heeft aangegeven dat niemand van het personeel er in loon op achteruit zal gaan, waarmee dus niet gezegd is dat de DB-CAO gehanteerd zal worden. Het zou ons niet verbazen als dit de komende maanden nog eens tot een staking leidt.

Hessen:

- De aanbesteding van het **Rheingau**-net is gewonnen door VIAS, een gezamenlijke onderneming van de Rurtal-bahn en de Verkehrsgesellschaft Stadtwerke Frankfurt am Main (VGF). Vanaf december 2010 zal dit bedrijf de stop-treindienst Koblenz – Rudesheim – Wiesbaden – Frankfurt Hbf verzorgen met nieuwe elektrische treinstellen; het type is nog niet bekend gemaakt. In Koblenz wordt bovendien een nieuw te bouwen halte Stadtmitte bediend.

- De **Niddertalbahn** Stockheim – Bad Vilbel is voor een bedrag van € 60 miljoen gemoderniseerd, waarbij onder meer de beveiliging en de perrons werden vernieuwd. Hierdoor is de reistijd op deze 31 kilometer lange lijn met 5 tot 10 minuten verminderd. Vanaf 4 mei is de treindienst uitgebreid, waarbij op werkdagen wordt doorgereden naar Frankfurt Hbf. Ook in het weekend rijden weer treinen. De vernieuwing werd gevierd met gratis vervoer, stoomritten en een *Rahmenprogramm*.

Rheinland-Pfalz

- Het door DB Regio gewonnen vervoercontract voor de netwerken **Westpfalz** en **Südpfalz** werd op 12 april ondertekend. Daarbij werd ook bekend gemaakt dat DB Regio voor deze in december aanstaande startende treindiensten treinstellen serie 642 (Desiro) en 643 (Talent) in zal zetten; deze treinstellen zijn afkomstig uit andere diensten. De stellen worden aangepast om meer capaciteit voor het vervoer van fietsen te kunnen bieden. De huidige treinstellen serie 628 zullen grotendeels naar andere regio's verhuizen, in de Pfalz rijden ze vanaf 2010 alleen nog spitsritten.

- Met ingang van 27 april is op zon- en feestdagen een "**RNV-Express**" ingelegd tussen Heidelberg en Bad Dürkheim. De treindienst wordt gereden door de OEG, waartoe koppelstellen bestaande uit twee Variobahn-trams worden ingezet. Ten opzichte van een reis per "echte" trein is de RNV-Express ruim drie kwartier sneller.

Baden-Württemberg

- **DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee** (RAB) zet per 28 april 17 dubbeldeksrijtuigen in. Ten opzichte van de oudere series hebben deze rijtuigen een luxere inrichting met airconditioning, leren stoelen in de eerste klasse, tapijt op de vloeren en LED-verlichting. Om dit te vieren werd op 26 april in Tübingen een *Bahnhofsfeest* gehouden met onder meer een materieelshow.

- De **Strohgäubahn** Korntal – Weissach raakte eind april ineens in de gevarenzone toen een door het Landkreis Ludwigsburg uitgebracht onderzoek de aanbeveling bevatte het deeltraject Korntal – Heimerdingen te verbussen. Reden: de lijn heeft een opknapbeurt ter waarde van € 12 miljoen nodig. De regio Stuttgart en de betrokken gemeenten hebben nu aangeboden de infrastructuur van het zuinige *Landkreis* over te nemen.

- De **Hohenzollerische Landesbahn** (HzL) heeft bij Stadler Pankow vier motorrijtuigen type "RegioShuttle" besteld. Deze worden in 2009 geleverd en zijn bedoeld voor de treindienst Radolfzell – Stockach, beter bekend als het *Seehäslle*.

Bayern

- Nu het **Transrapid**-plan ten grave is gedragen cirkelen de politici als gieren om de overgebleven gelden, namelijk de bijdrage van € 925 miljoen die de *Bundesregierung* had toegezegd. Gevolg is dat de meest wilde plannen opduiken, variërend van een metroverbinding met het vliegveld in de vorm van een verlenging van lijn U6 vanaf Neufahrn tot een hogesnelheidslijn naar Salzburg inclusief een “ommetje” langs het vliegveld (waarmee het hogesnelheidseffect weer teniet wordt gedaan). Bij zoveel luchtftietserij kan het geld beter worden teruggestort in de staatskas.
- Het laatste Transrapid-nieuwtje: het 1:1-model van de transrapid, dat als reclame-object was opgesteld bij het vliegveld van München, moet daar zo snel mogelijk verdwijnen. Het is verkocht aan één van de initiatiefnemers, bouw-firma Max Bogl, dat het model bij de vestiging in Neumarkt (Oberpfalz) zal neerzetten als “innovatie-symbool”...

Privaat goederenvervoer

Materieelnieuws

- Op zondag 13 april raakte **HGK**-loc DE11 ter hoogte van Rees in brand. De machinekamer en één van de cabines brandde volledig uit. Hierdoor staan nu 2 van de 3 MAK-locs type 1024 met brandschade buiten dienst, want in de zomer van 2006 brandde de cabine van de DE12 uit.
- Eigenaar Royal Bank of Scotland (RBS) wil haar dochterbedrijf **Angel Trains** verkopen. Belangrijkste reden is dat RBS dringend kapitaal nodig heeft als gevolg van de Amerikaanse hypotheek-crisis. Naar verluidt wil een consortium van Babcock & Brown en Deutsche Bank zo'n € 4,4 miljard voor het bedrijf neertellen.
- De Traxx-locomotieven serie 241 van **Hector Rail** hebben hun Duitse toelating ontvangen en rijden sinds medio april doorgaand vanuit Zweden tot Herne.
- De **Osthannoversche Eisenbahnen** (OHE) namen een nieuwe e-loc in gebruik. Het gaat om de 186 133, geleasd van Angel Trains.
- De **BayernBahn** presenteerde loc 364 569 als elfde loc van dit bedrijf. De loc is geheel gereviseerd en in de blauw-beige DB-kleuren uit de jaren tachtig gebracht. Voorheen stond de loc in Mainz, waar deze door vandalen vrijwel volledig gesloopt was.

Overig nieuws

- De **NIAG** bereed op 9 april voor het eerst sinds jaren weer de Moerser Kreisbahn naar Vluyn. De bedoeling is dat hier weer regelmatig goederenvervoer plaats zal vinden.
- De **Bertschi**-terminal in Schwarzheide (ten noorden van Dresden) is uitgebreid met een 300 meter lang overslagspoor met een capaciteit van 45.000 TEU per jaar. Dat was nodig vanwege sterke vervoergroei.
- **CTL** heeft op 16 april haar eerste doorgaande goederentrein tussen Polen en Duitsland gereden van Gdansk naar Köln. Trekkraft was één van de geleasde ES 64 F4-locs.
- Het personeel van **HGK** hield op 18 april 's morgens een waarschuwingsstaking in de strijd om een nieuwe CAO. Dit had tevens tot gevolg dat sneltramlijn 16 tussen Köln en Bonn niet kon rijden.
- Op 28 april werd het samenwerkingsverband **Maekas** opgericht. Hierin werken SBB Cargo, de Mülheimer Verkehrsgesellschaft, de Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, de Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH en de Universität Duisburg-Essen samen. Doel van de samenwerking is een verbetering van de efficiëntie door besparing van lege kilometers; dit moet mogelijkheden bieden voor verdere groei van het goederenvervoer per trein.
- De **Inselbahn Langeoog** heeft het goederenvervoer per trein gestaakt. Op het eiland Langeoog zijn alleen elektrisch aangedreven voertuigen toegelaten, waardoor goederen per

smalspoortrein vanaf de aanlegsteiger naar het 2,5 kilometer verderop liggende dorp vervoerd werden. De dubbele overslag (zowel op het vasteland als op het eiland) is duur en omslachtig, reden waarom men zes opleggers gekocht heeft. Deze worden op het eiland nu met een electrokar direct vanaf het schip naar de ontvanger gereden. Dit bevalt goed, zodat er nog 6 bij zullen komen. Tot die tijd zal nog sporadisch goederenvervoer plaatsvinden, maar na de zomer is dat tijdperk voorgoed voorbij. Het reizigersvervoer blijft wel bestaan.

- De “**Rollende Landstraße**” Freiburg – Novara stond eind april meer dan een week stil wegens schade aan de wielen van de wagons voor het vervoer van vrachtwagencombinaties, vermoedelijk is sprake van haarscheurtjes. De chauffeurs moesten nu voor één keertje weer zelf de Alpen over rijden.

Materieel

- Duitsland en Frankrijk hebben een verdergaande samenwerking afgesproken bij de toelating van rollend materieel. De op 13 maart 2006 gesloten overeenkomst voor de wederzijdse erkenning van de toelating van locomotieven is nu uitgebreid naar treinstellen en hogesnelheidsmaterieel. De tot nu toe opgedane ervaringen wijzen uit dat de toelatingkosten op deze manier met 70% kunnen dalen.
- DB Fernverkehr publiceerde op 7 mei de aanbesteding van 130 tot 300 treinstellen geschikt voor snelheden rond 250 km/h. Het aantal zitplaatsen moet variëren van 500 tot 900; dit laatste is vermoedelijk alleen met dubbeldekkers te bereiken. De levering van deze vervangers voor de huidige getrokken IC-treinen strekt zich uit van 15 september 2009 tot 31 december 2036!
- De met een “Scandinavië-pakket” uitgeruste Railionlocs **185 321 – 343** hebben in navolging van hun collega's van Hector Rail hun Duitse toelating gekregen.
- Railion heeft een aanbesteding gepubliceerd voor de modernisering van 130 rangeerlocs uit de *Baureihen* 291, 295 en 298. De locs krijgen een radiografische bediening en de maximum snelheid gaat omhoog naar 100 km/h.
- DB heeft Alstom de opdracht verstrekt om 10 ICE3-Mtreinstellen serie **406** uit te rusten met ETCS. Het grapje kost maar liefst € 14 miljoen! Men neemt ook een optie voor de aanpassing van nog 7 treinstellen.
- Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de lijn Zwickau – Schwarzenberg en het 125-jarig bestaan van de lijn Johannegeorgenstadt – Schwarzenberg heeft DB-dochter Erzgebirgsbahn een aantal *Desiro*-treinstel (*Baureihe* **642**) gedoopt op regionale plaatsnamen, zoals de 057: “Stadt Wilkau-Haßlau”.
- De eerste dieseltreinstellen *Baureihe* **648.3**, bestemd voor het net van de Mittelfrankenbahn, zijn rondom Nürnberg in de personendienst verschenen. Tot december dit jaar lossen zij de treinstellen *Baureihe* 614 af. Wie nog een 614 wil fotograferen of berijden moet zich haasten, want het ziet er niet naar uit dat zij een ander inzetgebied zullen krijgen.
- DB heeft een tweetal aanbestedingen gepubliceerd voor de aanschaf van nieuwe autotransportwagens. Het gaat om maximaal 300 tweedelige en vierassige dubbeldekswagens type Hccrrs met een lengte van 28,5 meter en 25 achtassige vierdelige dubbeldekseenheden type Hcceers met een lengte van 54 meter; deze laatste worden voorzien van een hydraulisch bedienbaar dak.
- De sluiting van de werkplaats Bremen-Seebaldsbrück lijkt meer te zijn dan het dreigement van een slecht verliezer; DB wil daadwerkelijk de activiteiten overhevelen naar andere locaties. De ondernemingsraad stapt nu met steun van de vakbonden naar de rechter.

▪ In Leipzig is DB op 21 april gestart met de bouw van een werkplaats voor ICE-treinstellen en IC-rijtuigen op het terrein van het voormalige Berliner Bahnhof. Hier zullen te zijner tijd alle ICE-T-treinstellen series 411 en 415 worden gehuisvest.

Infrastructuur

▪ De deelstaat Sachsen is woedend op “Berlijn” omdat het *Bundesverkehrsministerium* besloot de ontwikkeling van de spoorcorridor **Berlin – Dresden – Praag** voorlopig op koud ijs te zetten. Die stap is op zich verbazingwekkend, want de verbinding maakt deel uit van de strategische infrastructuurprojecten zoals die door de EU zijn gedefinieerd (Interreg IV-b); hiervoor zijn flinke EU-subsidie te verkrijgen.

▪ De bouw van de **Bleßberg**tunnel in de *Neubaustrecke* Erfurt – Nürnberg ligt al geruime tijd stil vanwege de vondst van niet verwachte holtes in de berg. In overleg met het *Landesbergamt* is nu een strategie bepaald om de bouw te kunnen hervatten. De vertraging is niet ernstig, want de opening van de lijn wordt voor 2017 niet verwacht.

▪ De bouw van de 2^e **Schlüchterner Tunnel** in de (oude) lijn Frankfurt – Fulda ligt eveneens stil. Al sinds begin maart kampt men met opkomend grondwater waardoor de tunnelboormachine nu precies onder de snelweg A66 tot stilstand is gekomen. Daar wordt nu extra drainage aangebracht, waarna de boormachine eind mei haar weg vervolgen kan.

▪ De op 27 januari defect geraakte **Kattwyckbrücke** in de Hamburgse haven (zie pag. 54) zal pas eind dit jaar weer gebruikt kunnen worden. Tot die tijd moet weg- en spoorverkeer omrijden.

▪ In Deggendorf is een begin gemaakt met de bouw van een nieuwe spoorbrug over de Donau, dit ter vervanging van het huidige, uit 1877 daterende exemplaar. De doorvaarthoogte van de nieuwe brug neemt met 3,80 meter toe, zodat de scheepvaart minder hinder ondervindt. In 2010 wordt de brug in gebruik genomen.

▪ De regionale overheden denken na over de reactivering van de **Ostfriesische Küstenbahn** Wilhelmshaven – Norden. Het reizigersvervoer op deze lijn werd in 1967 beëindigd, het goederenvervoer volgde twee jaar later. Een deel van de lijn wordt nog gebruikt door de Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland. Als eerste stap zal nu een haalbaarheidsonderzoek worden gedaan.

▪ Het Hauptbahnhof van **Münster** zal ingrijpend worden gerenoveerd, waarbij onder meer 8.000 m² winkeloppervlak gerealiseerd zal worden.

▪ Minister Tiefensee heeft in Herrengosserstedt de tunnelboormachine voor de aanleg van de **Finnetunnel** gedoopt. Deze 6.970 meter lange tunnel ligt in de *Neubaustrecke* Erfurt – Leipzig. In 2015 moet deze nieuwe lijn worden geopend.

▪ De werkzaamheden aan de uitbouw van het knooppunt **Magdeburg** komen in een volgende fase. Station Magdeburg Hbf is dan verminderd bereikbaar voor treinen, met als gevolg dat vrijwel alle IC-treinen omgeleid via Magdeburg-Buckau. Ter compensatie wordt een aantal in Magdeburg Hbf eindigende regionale treinen doorgetrokken naar Buckau.

▪ De **Hönnetalbahn** Unna – Neuenrade (KBS 437) zal in 2009 tussen Garbeck en Neuenrade Mitte voor een periode van 5 maanden buiten dienst worden gesteld. In de periode wordt een nieuwe verkeersbrug gebouwd en wordt de tunnel in Neuenrade verbreed.

▪ Nog meer Hönnetalbahn: na 31 mei zal het laatste deel van KBS 352 Menden – Hemer, vroeger doorlopend tot Iserlohn, worden opgebroken ten behoeve van de aanleg van een fietspad. Het houtvervoer is hier inmiddels beëindigd. Ter gelegenheid daarvan organiseren de Eisenbahnfreunde Hönnetal op 25 mei ritten met de 80 039 en de V60 615. Info op www.fsbmenden.de.

Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)

▪ Veel nieuws van de DRE deze maand, dus vandaar een apart kopje. De DRE is een dochteronderneming van het Deutsche Bahnkundenverband, een soort ROVER dus. Het bedrijf stelt zich ten doel spoorlijnen en treindiensten in het landelijk gebied in stand te houden. Met veel enthousiasme kwijt de DRE zich sindsdien als beheerder van 800 kilometer spoorlijn en als spoorvervoerder van haar taak.

▪ Op 10 april werd de vergunning voor het exploiteren van de **Muldentalbahn** Glauchau – Großbothen en de zijlijnen Penig – Dittmannsdorf en Rochlitz – Narsdorf verkregen. Deze lijnen behoren daarmee weer tot de openbare spoorweginfrastructuur; de komende twee jaar worden ze stukje bij beetje verder opgeknapt.

▪ Eind april was het de bedoeling dat de eerste trein op de Muldentalbahn tussen Glauchau en Penig zou gaan rijden. Een grondverschuiving, veroorzaakt door werkzaamheden aan de verbreding van *Autobahn* A4, gooide roet in het eten. Op 30 april bepaalde de rechtbank van Chemnitz dat de bouwers allereerst maatregelen moeten nemen om verdere problemen te voorkomen en tevens de schade moeten betalen. Met een beetje geluk rijdt de eerste trein al in juni.

▪ De spoorlijn Riesa – Falkenberg (Elster) werd op 1 mei heropend, waardoor hier met *Schienenbus* VT58 voor het eerst sinds december 2004 weer een reizigerstrein reed. De treindienst op deze lijn wordt eveneens door de DRE verzorgd en is gekoppeld aan de 113 kilometer lange **Niederlausitzerbahn** van Falkenberg naar Beeskow. Deze lijn is thans nog niet geheel berijdbaar, zodat de treinen vooralsnog tot Groß Leuthen-Grödisch rijden. In 2009 moet Beeskow zijn bereikt. Er is één doorgaande trein die het gehele traject in een kleine 3 uur aflegt, de **Elbe-Spreewaldkurier**. Daarnaast rijden extra stoptreinen op deeltrajecten. Tot en met 8 oktober wordt tijdens de week-ends gereden. De DRE hoopt dat ook andere vervoerders gebruik zullen maken van haar lijnen.

▪ De infrastructuur van de **Kyffhäuserbahn** (Artern – Sondershausen, KBS 593) en de **Unstrutbahn** (Nebra – Artern, KBS 585) zal door de DRE worden gepacht van DB Netze. De Kyffhäuserbahn zal de komende twee jaar worden gesaneerd, waarna hier vervoer van goederen en toeristen gepland is. De Unstrutbahn is minder verwaarloosd, en zou in december al weer bereden kunnen worden.

Te koop

DB wil het lijngedeelte Bad Saarow-Pieskow – Beeskow (KBS 209.35, Scharmützeelseebahn) verkopen. Het reizigersvervoer is in 2006 verbust wegens de slechte toestand van de baan. Voor € 96.000 mag u deze 18,5 kilometer lange lijn de uwe noemen. Addertje onder het gras is wellicht het achterstallig onderhoud, dat thans op € 24,8 miljoen geschat wordt. Het Deutsche Bahnkunden Verband heeft de deelstaat Brandenburg opgeroepen de lijn niet verloren te laten gaan.

Museum

▪ De **Ulmer Eisenbahn Freunde** hebben op 1 mei het stoomseizoen traditiegetrouw ingeluid met stoomritten tussen Bad Herrenalb en Ettlingen-Stadt. De Altbahn wordt dit jaar nog negen maal bereden, vier maal gaat de reis richting Forbach, daarnaast luistert men *Bahnhofsfeite* in Bad Herrenalb en Biersbronn op. Info op www.albtal-dampfzug.de.

▪ Het deeltraject Kaisersesch – Ulmen van de **Eifelquerbahn** Gerolstein – Andernach is de afgelopen maanden over een lengte van 16 kilometer gesaneerd. Sinds 26 april kan de Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) voor het eerst sinds twee jaar hier weer toeristisch vervoer per *Schienenbus* verzorgen. Uiteraard werd dit in passende stijl gevierd met een

stoomfestival, waarbij onder meer loc 52 6101 van de VEB werd ingezet.

- Op pinksterzondag rijden opnieuw reizigerstreinen op de **Rübelandbahn**. Hiertoe wordt opnieuw een hvl-diesellocc in combinatie met een Esslinger motorwagen ingezet. Inmiddels is ook een aantal volgende rijdagen bekend gemaakt, te weten 13, 20 en 27 juli alsmede 3, 10, 17 en 24 augustus.
- DR-loc **E44 508**, die sinds 1986 op het terrein van de Modell- und Eisenbahnclub Selb-Rehau staat, zal worden overgebracht naar de Lokwelt Freilassing. Om dit klusje te klaren moeten opnieuw sporen worden aangelegd naar de locloods van de vereniging, want die waren in 1996 verwijderd.
- De restauratie van de **Adler** is afgerond. Op 26 april werd, zeer toepasselijk, een persrit tussen Nürnberg en Fürth gereden.

EUROPESE UNIE

ETCS

De Europese Commissie heeft op 23 april nadere technische standaards vastgesteld voor het Europese beveiligingssysteem ETCS. Door het verfijnen van de specificaties wil men verschillen tussen de in de verschillende landen toegepaste ETCS-systemen uitbannen. Dit is nodig omdat anders geen sprake is van interoperabiliteit. Eén van de aanleidingen hiertoe is de problematische omschakeling van "Belgische" naar "Nederlandse" ETCS op de HSL-Zuid.

Richtlijnen subsidies spoorvervoer

De Europese Commissie heeft op 30 april nieuwe richtlijnen aangenomen voor de subsidiëring van spoorwegondernemingen. Hiermee wordt het (regionale) overheden onder meer mogelijk gemaakt om subsidies te verlenen voor de aankoop van rollend materieel of voor de aanschaf van extra milieuvriendelijk materieel. Dat laatste wordt nu ook mogelijk voor het wegtransport, zodat overheden nu de mogelijkheid krijgen om de meerkosten van bijvoorbeeld aardgasbussen direct te subsidiëren.

UIC onder curatele

De *Union Internationale des Chemins de fer* (UIC) is per 21 april onder toezicht van een curator geplaatst. De oorzaak voor deze maatregel is volgens de UIC gelegen in interne spanningen tussen de UIC-leden over de wijziging van de statuten. Volgens de *Deutsche Verkehrs Zeitung* is echter sprake van financiële onregelmatigheden. Een advocate uit Parijs heeft per direct de beslissingsbevoegdheid voor alle UIC-zaken overgenomen; tevens heeft zij echter de opdracht alle onregelmatigheden op te lossen die uit een extern rapport naar het functioneren van de UIC naar voren kwamen.

FRANKRIJK

SNCF

Elektrische locomotieven

Afgevoerd sinds de vorige opgave werden: 16718 en 16764. Afgeleverd werd de 27346.

Diesellocomotieven

Afgevoerd sinds de vorige opgave werden: 63667, 63672, 63774, 63801, 63872, 63953, 66128 en 66168 plus de rangeerloccs Y7103, Y7117, Y7119, Y7147, Y7234, Y7239, Y7241, Y7245, Y7273, Y7301, Y7451, Y7692 en Y7798. Een aantal van hen betreft een administratieve correctie van reeds eerder afgevoerde locomotoren. SNCF wil de resterende locomotoren officieel gaan herverdelen over de verschillende sectoren, met name Infra en FRET. Hierbij zal

vermoedelijk de grote groep locomotoren die wel buiten dienst staat maar op papier nog in dienst is, alsnog worden afgevoerd. Een aantal van de wel al afgevoerde locomotoren heeft inmiddels een tweede leven gekregen als 'locma'. Dit is een werkplaatmotor met een eigen nummer. Er zijn reeds vele tientallen Locma's in gebruik, waaronder veel exemplaren uit al langere tijd verdwenen locseries.

Van de serie 60000 zijn nu 51 locomotieven in gebruik (60003-60046, 60048-60051 en 60053-60055)

Voorzien van een nieuwe motor en na revisie vernummerd afgeleverd werden 69286 (ex 66286), 69292 (ex 66292), 69403 (ex 66403) en 69470 (ex 66470). De 69286 is zoals eerder gezegd de eerste gerenoveerde 66000 voor Infra en vervangt daar de oudere 66000-en die aan het einde van hun levensduur zijn. De loc werd 'gewoon' blauw herschilderd en het lijkt erop dat dat zo zal blijven, want ook de 69292 is blauw afgeleverd. Deze loc heeft het nummer en het nieuwe logo van Infra op een andere plek dan de 69286.

Treinstellen

Afgevoerd sinds onze vorige opgave werden: Z5357, Z6310, Z6320, Z6330, Z6332 en Z6334. Hiermee zijn de laatste exemplaren van de serie Z 6300 buiten dienst gesteld.

Inmiddels zijn al vier van de 49 bestelde nieuwe generatie TGV Duplexen (serie 700) in dienst. Het voormalige PBA Thalys-stel 4531 is na revisie grijs-blauw afgeleverd en vernummerd in 4551.

LUXEMBURG

Van de oude rangeerloccs rijden alleen de 802 (Esch sur Alzette), de 856 (Bettembourg) en 907 nog. Het effectief van de dieselloccs 1800 is inmiddels teruggegaan naar 8 exemplaren, namelijk de 1802, 1805, 1807, 1812, 1815, 1818 en 1820. De 1806 rijdt bij de cargotak in Denemarken.

Momenteel worden de dieselloccseries geleased, zoals de diesellocomotieven 1101 tot en met 1106 (kleur blauwgrijs), de 1501 tot en met 1507 (kleur rood, behalve 1502 blauwgrijs). Hiervan rijden de 1505 en 1506 in Denemarken. Daarnaast rijden er 4 locs, de 1581 tot en met 1584 (de eerste twee blauwgrijs, de laatste twee zwart), voor het goederenverkeer richting Frankrijk.

De Arcelor diesellocomotieven van de serie 300 rijden inmiddels eveneens onder de vlag van CFL cargo. Dit geldt ook voor de voormalige NEG diesellocomotief 1151 die in de late namiddag Wasserbillig bezoekt.

Voor het goederenverkeer in de relatie Bettembourg - Ehrang gebruikt men een viertal elektrische locomotieven van de serie 4000, die incidenteel doorrijden naar Köln Gremberg, maar hiervoor beschikt men sinds kort ook over drie zwarte locs van de serie 185.5. Deze zijn afkomstig van de particuliere Zwitserse maatschappij Crossrail. Het gaat om de locomotieven 185 564, 185 566 en 185 567, die een wit CFL-cargo embleem op de zijkanten dragen. Daarnaast rijdt in Duitsland de 185 523, voorzien van CFL-cargo embleem, maar is alleen nog geschikt voor 15 kV wisselstroom, waardoor de lok niet meer in Luxemburg zelf kan dienst doen.

ZWITSERLAND

"Schwarze Zahlen" over 2007. In tegenstelling tot wat men altijd denkt bij dit hoogstaande bedrijf zijn hier ook in veel jaren verliezen geboekt. Toch zijn de resultaten duidelijk minder dan in 2006. Zo zakte de concernwinst van 259 miljoen frank in 2006 naar 80 miljoen frank in 2007. BLS Cargo sloot 2007 af met een beter resultaat dan in 2006 hoewel de cijfers beperkt zijn tot een groei van 3%. Men begint profijt te

krijgen van de nieuwe verbinding via de Lötschberg basis-tunnel die het knooppunt Brig vermijdt.

Tractiepark van de **BLS** (Bern Lötschberg Simplonbahn) per 01-01-2008.

Type	Aantal	Bestand
Re 4/4 II	4	Tijdelijk gehuurd van SBB Cargo
Re 420.5	12	420 501 - 420 512 (ex SBB Re 4/4 II)
Re 4/4	35	(425) 161 - (425) 195.
Re 465	18	465 001 - 465 018.
Re 485	12	485 001 - 485 020 (TRAXX).
185 (gehuurd)	6	185 525, 185 027, 185 035, 185 036, 185 576, 185 577 (laatste 2 loks rijden inmiddels bij CFL Cargo).
RABe 525	36	525 001 - 525 036 (NINA)
RABe 526	10	526 001 - 526 006 (GTW 2 delig) 526 280 - 526 284 (GTW 4 delig)
ABe 526	1	526 290 (ex SOB).
RBe 565	22	565 721 - 565 042.
RBDe 566.1	8	566 220 - 566 227 (ex RM).
RBDe 566.2	13	566 230 - 566 242 (NPZ).
Em 826	2	836361, 836 362.
Am 843	3	843 001 - 843 003 (G 1700).
Am 845	1	845 002 (G 1000).
Eea 935	1	935 402.
Eea 936	5	936 131 - 935 135.

Tractiepark van de **Matterhorn Gotthard Bahn** 01-01-2008.

Type	Aantal	Bestand
Ge 4/4 II	2	81 - 82.
Gm 4/4	1	70.
HGe 4/4 I	3	32, 33, 36.
HGe 4/4 II	13	1 - 5, 101 - 108.
HGm 2/2	1	75.
HGm 4/4	2	61, 62.
ABDeh 8/8	3	2041 - 2043.
BDeh 2/4	1	41.
Deh 4/4	4	21 - 24.
Deh 4/4 I	5	51 - 55.
Deh 4/4 II	6	91 - 96.
BDSch 4/8	4	2051 - 2054.
ABDeh 4/8	2	2021 - 2022.
ABDeh 4/10	3	2011 - 2013.

Gevarieerde berichten

NS opent eerste station op Google Earth

Station Leiden is vanaf heden zichtbaar als 3D model op Google Earth, de internettoepassing van Google waarmee de hele wereld digitaal kan worden bekeken. NS opent daarmee het eerste Nederlandse station dat je via internet van binnen kunt bekijken, in navolging van Station Berlijn. Bezoekers kunnen virtueel door de stationshal en over de perrons heen surfen. Met het plaatsen van dit station op Google Earth wil NS extra aandacht vestigen op de komst van Proefstation Leiden, dat eind van dit jaar gereed moet zijn.

Proefstation Leiden is het station waar NS en ProRail de nieuwste ideeën om stations aantrekkelijker te maken in praktijk brengen en uittesten. Stationsgebruikers worden op www.mijnproefstation.nl digitaal uitgenodigd om via vragen, testen, wedstrijden, weblogs en dergelijke te reageren op innovaties van NS en ProRail. De reacties en resultaten van deze onderzoeken worden meegenomen in de ontwikkeling van de grotere stations van de toekomst (Arnhem, Rotterdam, Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Breda). NS overweegt in de toekomst meer stations op Google Earth te plaatsen. Google Earth is gratis te downloaden via internet.

DVD

Die Woltersdorfer Straßenbahn, Uitgave: tram-tv Köln, DVD nr. 120, duur 52', taal Duits, Dolby digital, € 19,95 (richtprijs). Het trambedrijf van dit stadje dat onder de rook van Berlijn ligt, viert 17 mei 2008 zijn 95-jarig bestaan. Woltersdorf is een plaats waarin Berlijnse zakenlui met graagte wonen, zeker ook vanwege de zeer bos- en merenrijke omgeving. Tijdens weekeinden en feestdagen trekt een dergelijke omgeving veel volk, dat met de Berlijnse S-Bahn naar station Rahnsdorf reist en vandaar het bijna 6 km lange traject per (oude) tram aflegt. De dienstregeling geschiedt met Gotha 2-assertjes. Daarnaast beschikt dit trambedrijf over dienstvaardig historisch materieel, zoals mw #2 met bw #24 uit 1913, enz. Al dat fraais is op deze dvd in volle glorie te bewonderen. Voorts wordt het restauratiewerk van een mw uit 1910 getoond (#2990). Als bonus wordt een diashow gegeven van historische beelden van dit bejaarde maar gezonde trambedrijfje, dat door de inwoners van Woltersdorf op handen gedragen wordt. De moeite waard.

www.tram-tv.de

ThN

Wat schreven de anderen

Strassenbahn Magazin, Mei 2008, 39^e jaargang, nr.223 ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., € 7,90 (in D) * In de vaste rubriek Journal lezen wij o.a. dat in Bochum en Gelsenkirchen (Bogestra) de lagevloertram zijn intrede doet; Bombardier (BT) zijn nieuwe fabriek in Wenen heeft geopend; misschien dat dan toch Hamburg weer een tram binnen haar muren krijgt * Het hoofdartikel gaat over het tramsysteem in Dortmund, waar de tram in het centrum bovengronds totaal verdwenen is * Bielefeld ontvouwt haar verdere uitbouwplannen voor haar tramsysteem * Ook trambedrijven gaan over op groene stroom * Hoe een bedrijf in Mittenwalde veel enkelgelede trams een lagevloer-middenstuk bezorgde * Een stuk geschiedenis over de "kleine Hecht"-tram in Magdeburg * Over de comeback van de tram in Madrid * In de modellenrubriek weer veel mooie tram-nieuwigheden * Geschiedenis (deel 2) van het Benrather tramnet * Over de laatste bedrijfsjaren van de 2-assige trams in Graz. (www.strassenbahn-magazin.de)

ThN

De uitgave 5/2008 van **Schweizer Eisenbahn Revue** bevat zeer veel Zwitsers en buitenlands nieuws maar ook interessante gedegen artikelen zoals over het treurige lot van het Eurostar-nachtnet dat nooit verwezenlijkt werd. In Engeland was dit zeer uitgebreid gepland: het materieel was al aangeschaft maar werd na jaren roesten voor een appel en een ei aan Canada verkocht. Het nachtnet was gepland inclusief Amsterdam-Dortmund en Frankfurt. Dan een verhaal over de DB Lirex - treinstellen (electrisch), de nieuwe Bombardier-vestiging in Wenen, nieuwe rangeerloos voor de SBB. Vervolgens een verhaal over 1 jaar Alcatelbeveiliging bij Thales, moeilijkheden bij öBB met de toelating van tractiematerieel. Vervolgens aandacht voor een seinhuisbrand waardoor er IC-treinen in het Gurbetal (BLS-gebied) reden. SBB Cargo en een staking in Bellinzona. SBB-winst in 2007 ondanks verliezen in de Cargo-divisie, successen BLS Cargo in 2007. Ook een verhaal over de lang verwachte tunnelbuis bij Engelberg (Luzern-Engelberg). De bouw hiervan is gestart. Ook nog een verhaal over 2600 extra SBB-treinen in de periode 7-29/6 voor het Europese voetbaltoernooi dat ook in Oostenrijk plaats vindt. Tot slot een verhaal over tunnelvernieuwing in Axen. 49 blz. A4 geheel in kleur, € 10,30. www.minirex.ch

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-rn@hov-rn.nl

ProRail

Onregelmatigheden bij vervoerders

- Op de Kijfhoek botsten op 14-04 tijdens rangeerwerkzaamheden drie wagens met elkaar. Daarbij ontstond enige schade.
- Onder de 903 ontstond op 17-04 een brandje in de compressor, toen het treinstel in trein 5050 bij Rijswijk onderweg was richting Leiden. Al spoedig sloeg de brand over naar het laagspanningsgedeelte van de trein. De Spoorwegpolitie vond het nodig de brandweer dusdanig ruim te laten schakelen dat er geen spanning op de bovenleiding stond tussen Den Haag HS en Schiedam, hetgeen getuigt van zeer weinig kennis van zaken, maar wel geheel past in de veiligheids-gekte die heden ten dage in de samenleving woedt. De 903 werd in eerste instantie naar de Binckhorst overgebracht en op 18-04 naar het revisiebedrijf Haarlem.
- TRAXX 114 raakte op 17-04 tijdens proefritten op de HSL-Zuid een losliggende betonplaat. De loc werd aan de onderzijde licht beschadigd.
- Loc 1184 botste op 19-04 bij Essen als trein 9241 met een auto, waarvan de bestuurder om de overwegbomen was geslalomd. Het busje kwam onder de loc vast te zitten en vloog in brand, waarbij ook de cabine van de 1184 vlam vatte. De bestuurder van het busje overleed ter plaatse. De 1184 werd inclusief stam teruggesleept naar België.
- Een loc van RRF botste op 21-04 tijdens rangeren in de Botlek op losse spoorstaven, die daar op dat moment gelost werden.
- Twee Railion-locomotieven botsten op 25-04 in de Waalhaven tijdens rangeren op elkaar. De materiële schade was gering.
- ICM 4201 botste op 25-04 als trein 1674 met een auto bij Voorst. De bestuurder van de auto kwam daarbij om het leven. De oranje Koploper kwam naar het revisiebedrijf Haarlem.
- Een dag later had een rangeerdeel in de Botlek een lichte aanrijding met een auto.
- Tussen Sliedrecht en Dordrecht reed een stoptrein van Arriva in de avond van 30-04 over een in het spoor gelegde ijzeren plaat. Na ruim een uur kon de 861 zijn weg vervolgen. Het treinstel kwam naar het revisiebedrijf Haarlem voor herstel.
- Plan V 859 strandde op 05-05 als trein bij Bunde met een vastgelopen tractiemotor. De ongevallenploeg uit Utrecht kwam ter plaatse om het treinstel rijvaardig te maken. In het onderhoudsbedrijf Maastricht werd de 859 van een nieuw draaistel voorzien.
- Een lege graanwagen liep in de nacht van 05- op 06-05 in de Europoort uit de rails.

Nederlandse Spoorwegen

V250

- Het eerste V250-treinstel rijdt inmiddels proefritten op de testbaan in het Tsjechische Velim. Halverwege 2009 moeten de eerste treinstellen in commerciële dienst ingezet gaan worden. Vriend – zo het veelgeplaatste AnsaldoBreda die nog heeft – en vijand hebben nauwelijks lof voor het uiterst provinciale uiterlijk van de V250. Namen als “Kruimeldief” “Pinokkio” en “Vogelbekdier” doen inmiddels de ronde.

SLT

- Nadat de 2401, 2402 en 2602 ook een aantal gezamenlijke proefritten gereden hadden, werd de 2602 op 29-04 naar de testbaan van Siemens in Wegberg-Wildenraht (niet ver over de grens bij Roermond) gesleept. Diezelfde dag ging de 2402 achter mP (!) 3030 richting Heerlen. Met een dieselloc werd het treinstel naar de Bombardier-fabriek in Aachen Nord gesleept.
- De nieuwe SLT-treinstellen zullen in hoog tempo gaan instromen. Met name de treinstellen van de vervolgsérie zullen snel achter elkaar geleverd worden.

VIRM

VIRM-schadebakken per 11-04					
RB Haarlem					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	290 8539	9420	Wijhe	03-11-2005	botsschade
mBvk1/2	290 8563	8639	Leiden	25-01-2008	brandschade
ABv3/4	380 8131	8731	onbekend	05-03-2008	botsschade
ABv6	380 8420	8739	Amsterdam Slot.	29-11-2007	brandschade
Wagenwerkplaats Amerstoort					
	nummer	ex-	reden		
mBvk1/2	(290 8718)	nieuwbouw			geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
mBvk1/2	ongenummerd	nieuwbouw	reserve		nog niet geschilderd
ABv3/4	380 8128	8728/9528	Roosendaal	30-09-2004	hersteld
ABv6	380 8301	9401	Ede-Wageningen	13-09-2004	brandschade

- Inmiddels worden de eerste bakken voor de laatste bestelling VIRM-materieel al getransporteerd tussen de Bombardier-vestigingen in Görlitz en Aachen. De 50 nieuwe treinstellen krijgen een ander vormgegeven interieur, waarbij de kleur zeeblauw overheerst in de tweede klas, terwijl de tweede klasse met rood meubilair wordt uitgerust. De VIRM-bakken worden in Görlitz in ruwbouw gebouwd en geschilderd overgebracht naar de voormalige Talbot-fabriek in Aachen. Daar vindt de afbouw plaats en worden de definitieve draaistellen onder de rijtuigen gezet.
- Op het emplacement van het onderhoudsbedrijf Onnen zal een installatie worden gebouwd voor het afzuigen van de restproducten uit de bioreactoren.
- Enigszins parallel met de laatste LT1-revisies aan de oude VIRM-bakken, wordt aan een aantal van deze rijtuigen in Haarlem herstelwerk aan de vloeren verricht. Met de extra beurten wordt het mogelijk dat de VIRM-en met oorspronkelijke DD-IRM-rijtuigen tot 2012 kunnen blijven rijden, wanneer de eerste revisie van deze bakken op het programma staat.
- De bestelling VIRM-4 was aanvankelijk 200 bakken groot, maar is nog iets uitgebreid. Enerzijds is door scherp onderhandelen over (met name) de leveringsinterval een 51^e treinstel ‘verkregen’, anderzijds wordt een extra kopbak (compleet) geleverd om op snelle wijze een schadebak te vervangen. Het in eigen beheer ‘afbouwen’ van de in 2005 aangeschafte casco's blijkt meer problemen te geven dan aanvankelijk verwacht.

DDM/DD-AR

- De modernisering van het DD-AR-materieel gaat vrijwel zeker toch plaatsvinden. Kennelijk ziet NS financiële en technische voordelen in het moderniseren van inmiddels gedateerd materieel, boven de aanschaf of lease van nieuw dubbeldeksmaterieel.

Samenstelling DDM-1-stammen per 14-04						Samenstelling DDM-1-stammen per 19-04					
6901	6818	6625	6824	6614	6833	6901	6818	6625	6824	6614	6833
6902	6877	6674	6812	6631	6836	6902	6877	6674	6812	6631	6836
6903	6815	6623	6801	6626	6828	6903	6815	6623	6801	6626	6828
6905	6806	6628	6803	6673	6821	6905	6806	6628	6803	6673	6821
6906	6823	6616	6834	6634	6802	6906	6823	6616	6835	6613	6814
6907	6811	6675	6807	6615	6837	6907	6811	6675	6807	6615	6837
6911	6805	6632	6817	6617	6838	6911	6805	6632	6817	6617	6838

6912	6827	6671	6822	6635	6813	6912	6827	6671	6822	6635	6813
6913	6808	6621	6841	6612	6878	6913	6808	6621	6841	6612	6878
6914	6832	6627	6804	6618	6825	6914	6832	6627	6804	6618	6825
6915	6831	6670	6816	6622	6835	6915	6831	6670	6816	6622	6876
Samenstelling DDM-1-stammen per 24-04											
6901	6818	6625	6824	6614	6833	6901	6818	6625	6824	6614	6833
6902	6877	6674	6812	6631	6836	6902	6877	6674	6812	6631	6836
6903	6815	6623	6801	6626	6828	6904	6876	6622	6816	6670	6831
6905	6806	6628	6803	6673	6821	6905	6806	6628	6803	6673	6821
6906	6823	6616	6835	6613	6814	6906	6823	6616	6835	6613	6814
6907	6811	6675	6807	6615	6837	6907	6811	6675	6807	6615	6837
6911	6805	6632	6817	6617	6838	6908	6815	6623	6801	6626	6828
6912	6827	6671	6822	6635	6813	6911	6805	6632	6817	6617	6838
6913	6808	6624	6826	6633	6878	6912	6827	6671	6822	6635	6813
6914	6832	6627	6802	6634	6834	6913	6808	6624	6826	6633	6878
6915	6831	6670	6816	6622	6876	6914	6832	6627	6802	6634	6834
Samenstelling DDM-1-stammen per 02-05											
6901	6818	6625	6824	6614	6833						
6902	6825	6612	6812	6631	6836						
6904	6876	6622	6816	6670	6831						
6906	6823	6616	6835	6613	6814						
6907	6811	6675	6807	6615	6837						
6908	6815	6623	6801	6626	6828						
6911	6805	6632	6817	6617	6838						
6912	6827	6671	6822	6635	6813						
6913	6808	6624	6826	6633	6878						
6914	6832	6627	6802	6634	6834						
6915	6821	6673	6803	6628	6806						

ICM

- Medio april werd door de Raad van Commissarissen van NS het groene licht gegeven voor de modernisering van de ICM-vierwagenstellen. De vijftig stellen van de deelseries ICM-3 en ICM-4 worden net als hun driedelige soortgenoten in het revisiebedrijf Haarlem behandeld. Zij krijgen daarbij hetzelfde vernieuwde interieur en eveneens de compleet nieuwe laagspanningsvoorziening die in de drietjes wordt ingebouwd. In de viertjes blijven twee toiletten over. Ze krijgen in tegenstelling tot de driewagenstellen wel stopcontacten voor laptops in de coupés van de eerste klas en bioreactoren onder de toiletten.
- De modernisering van de viertjes zal parallel aan de renovatie van de serie ICM-2 plaatsvinden. Na een prototype zal de productie in het revisiebedrijf van start gaan. NS wil de gehele ICM-vloot voor 2012 gemoderniseerd hebben. Omdat mogelijk te maken, werkt het revisiebedrijf Haarlem sinds begin april met twee ploegen in plaats van één.
- De 4044 bezocht op 21-04 kort het revisiebedrijf Haarlem. Voordat het treinstel in ombouw gaat, wilde men zich alvast een beeld vormen van met name de afwijkende mid-denbak (ex-AB 4007).
- De op 29-04 na modernisering afgeleverde 4027 werd vanwege een defecte compressor door de eveneens die dag afgeleverde 8707 naar het onderhoudsbedrijf in Onnen geslept.

SGM

SGM-schadebakken per 11-05				
RB Haarlem				
nummer	reden			
Bk1 2937	Hoek van Holland	02-04-2008	botsschade	
Bk1 2943	Hoek van Holland	08-02-2008	botsschade	
AB 2937	Hoek van Holland	02-04-2008	botsschade	
AB 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade	
Bk2 2937	Hoek van Holland	02-04-2008	botsschade	
Bk2 2979	Amsterdam Zuid	12-11-2007	botsschade	

- Enkele dagen later dan de bedoeling was, vertrokken op 29-04 de 2030 en 2028 achter een 6400 van Railion van Leidschendam naar de Bombardier fabriek in Randers.
- De 2946, bestaande uit de Bk1 en AB van de 2946 en de Bk2 van de 2964, werd op 29-04 afgeleverd door het revisiebedrijf Haarlem.
- In het weekeinde van 03-05 werd van alle SGM-driewagenstellen de aanzetversnelling omgebouwd naar de nieuwe situatie. Sedertdien kunnen machinisten met een

potmeter traploos de aanzetversnelling van een SGMm kiezen. De omgebouwde treinstellen werden gekenmerkt met een groene sticker op de middenfrontruit. Hoewel verboden was gewijzigde treinstellen te koppelen met niet-gemodificeerde stellen en niet-gemoderniseerde tweewagenstellen, werd al op 05-05 een combinatie met een 'snelle' en een 'langzame' SGMm gesignaleerd – die het overigen prima deed. De ombouwactie had nog een onbedoeld neveneffect: voor het eerst werd duidelijk in welke mate de tweewagenstellen de uiterst slechte beschikbaarheid van de driewagenstellen compenseren. Omdat combinaties van CityPendel en SGMm immers niet meer toegestaan waren, reden veel treinen te kort, met ander materieel (DD-AR en Plan T/V werd op forse schaal in SGMm-diensten gezien) of met enkel CityPendels.

Mat '64

- De op de Dijkgracht gestalde, terzijde gestelde Plan V's 473, 477 en 483 werden op 19-04 naar het onderhoudsbedrijf Amsterdam overgebracht. Daar werden compressoren en motorgeneratoren geplukt. Hoewel het definitieve besluit nog niet gevallen is, worden deze stellen zeer waarschijnlijk nog dit jaar gesloopt.
- De veiligheidsbeurten aan de serie Plan V8 (801 – 840) zijn nog niet van start gegaan; voor het verlengen van de revisietermijn werd begin mei toestemming verkregen. In principe is het de bedoeling de oudste niet gereviseerde Plan V's in dienst te houden tot de instroom van SLT goed op gang gekomen. Hoe dan ook zijn daarvoor veiligheidsbeurten nodig. De oudste Plan T's kunnen die niet meer krijgen. Voor hen is de enige mogelijk een complete revisie om ze in dienst te mogen houden, maar het is nu al zeker dat die niet uitgevoerd gaat worden.

TRAXX

- TRAXX E 186 115 werd in april en mei gebruikt voor instructieritten. Samen met de rijtuigen 20-583, 20-585, 20-581, 20-581, 82-971, 10-377 en 10-481 werd vanuit de Watergraafsmeer een rondje over het klassieke net gereden; de HSL-Zuid werd vooralsnog gemedend.
- De TRAXX-locomotieven E 186 118 en 112 werden door RRF medio april naar het werkemplacement van de HSL-Zuid vervoerd en vanuit daar ingezet voor proefritten op de nieuwe lijn. Waarschijnlijk voor het herstel van een defect werden beide locomotieven op 09-05 naar de nieuwe werkplaats in de Watergraafsmeer overgebracht.
- De E 186 117 werd door een oplettende lezer medio april gezien op weg naar Emmerich, achter collega E 186 113. De loc is terug naar Bombardier in Kassel.
- Op 14-05 reed TRAXX-loc E 186 114 proefritten op de HSL-Zuid. De loc had daarbij zeven tweede-klasserijtuigen in HST-PRIO-kleur aan de haak. Er werden twee slagen Watergraafsmeer – Rotterdam gereden.

ICR

- Een (zeer) oplettende abonnee meldde ons dat de op 06-05 door het revisiebedrijf Haarlem afgeleverde HST-stam met BD-rijtuig 4974 volledig in de juiste volgorde reed. Om het beeldmerk op de trein onleesbaar te maken, is het BD-rijtuig voorzien van extra stickers in de kleur wit. De stam met de rijtuigen 10-485, 10-485, 20-408, 20-412, 20-411 en 20-413 nam de plaats van de bovengenoemde stam met BD-rijtuig 82-971 voor proefritten. Voor het aanbrengen van de gele waarschuwingslampjes boven de deuren en het omzetten van de rijtuigen naar de groene-lampmodus werd de stam op 14-05 door TRAXX E 186 115 naar het onderhoudsbedrijf Maastricht overgebracht.

ICK & ICL

- Hoewel de plannen nog niet concreet zijn, bestaat de mogelijkheid dat het ICK-materieel tussen de herfst van dit jaar en het voorjaar van 2009 terzijde wordt gesteld. De rijtuigen hebben het einde van hun revisietermijn dan bereikt en NS beraadt zich nog over het lot van deze rijtuigen. Anderzijds zal het gat dat ontstaat tussen de onontkoombare terzijdestelling van Plan T en de instroom van SLT moeten worden opgevuld en daarin lijkt ICK wel eens een cruciale rol te gaan spelen. Logisch lijkt het om, al dan niet via ICR, met ICK treinstammen DD-AR vrij te spelen, die op hun beurt Plan T kunnen vervangen. In dat verband lijkt inzet van ICK in de serie 2200 een optie. Het materieel is namelijk voorzien van de stuurstroomkabels waarmee 1700-en multiple kunnen rijden.
- Hoewel nog niet zeker is of alle rijtuigen lange-termijnderhoud krijgen, werden op 29-04 drie ICK-BAB-stammen en een B-BD-stam in het revisiebedrijf Tilburg binnengenomen voor het uitvoeren van een aantal constructiewijzigingen en lange-termijnderhoud.

Revisiebedrijf Haarlem

ICM revisie				VIRM LT1/nawerk			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
4032	21-04	4026	18-04	9431	15-04	9422	15-04
4033	08-05			8666	21-04	9431	22-04
				8660	25-04	8666	25-04
						8660	09-05
ICRm nawerk HSA							
binnengekomen		afgeleverd					
20-70 411	15-04	20-70 218	15-04				
82-70 974	15-04	82-70 975	15-04				
20-70 408	15-04	10-70 488	15-04				
20-70 412	15-04	10-70 487	15-04				
20-70-413	15-04	20-70 417	15-04				
10-70 485	15-04	20-70 418	15-04				
10-70 486	15-04	20-70 217	15-04				
82-70 971	07-05	20-70 411	06-05				
10-70 481	07-05	82-70 974	06-05				
10-70 377	07-05	20-70 408	06-05				
20-70 585	07-05	20-70 412	06-05				
20-70 582	07-05	20-70-413	06-05				
20-70 581	07-05	10-70 485	06-05				
20-70 401	07-05	10-70 486	06-05				
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
903	18-04	brandschade Rijswijk		827			17-04
940	21-04	graffiti		706			21-04
823	22-04	tractieproblemen		4044			22-04
940	22-04	graffiti		2946			23-04
7803	24-04	botsschade		940			24-04
4044	22-04	vooropname revisie		9431			22-04
823	22-04	verbrande HS-kabels		2946			23-04
4201	28-04	botsschade		940			24-04
82-77 022 (5222)	06-05	schade		8707			29-04
861	06-05	botsschade		7803			09-05
4027	07-05	nawerk revisie		280 7287			09-05
26-37 408 (6808)	09-05	interieurschade		4027			09-05
				8676			09-05

Revisiebedrijf Tilburg

ICK LTO/CW				ICM Cw compressor			
binnengekomen		afgeleverd		binnengekomen		afgeleverd	
82-37 064 (5364)	29-04			4090 (1)	10-04	4090	17-04
22-37 924 (5364)	29-04			4083	17-04	4083	24-04
22-37 972 (5407)	29-04			4074	25-04	4074	08-05
22-37 908 (5407)	29-04			4230	08-05		
12-37 007 (5407)	29-04						
22-37 934 (5414)	29-04						
22-37 950 (5414)	29-04						
12-37 014 (5414)	29-04						
22-37 917 (5422)	29-04						
22-37 946 (5422)	29-04						
12-37 022 (5422)	29-04						
Schades/defecten							
binnengenomen				afgeleverd			
1710	15-04	tractieproblemen		1768			11-04
1744	21-04	verbrande snelschakelaar					
1836	29-04	van ICK-stam					

1) correctie HOV593, waar abusievelijk stel 4065 was genoemd

Connexxion

PROTOS

- Op 02-05 moesten door materieeltekort drie slagen Amersfoort – Barneveld Noord worden opgeheven. Een dag later vielen vanaf het begin van de dienst tot circa 13.30 uur opnieuw diverse treinen uit omdat de PROTOS-en kennelijk niet alle beschikbaar waren. Op 04-05 was het wederom raak, toen de eerste twee uur van de dienst gesneden werd in de tussendienst naar Barneveld Noord. Het mag verband genoemd worden gezien de ervaring die Connexxion (hopelijk) heeft met het onderhoud aan haar bussen, maar op 09- en 11-05 moest opnieuw in de dienst gesneden worden (op beide dagen tot 15.30 uur) omdat eerst achterstallige (!) technische controles uitgevoerd dienden te worden. Hoewel Connexxion wat treinvuival betreft de kroon spant in vergelijking met Arriva en Veolia, is het vanuit de klant gerekenend onbegrijpelijk dat de regionale vervoerders er, ook gezamenlijk niet in slagen voldoende reservematerieel voorhanden te hebben of initiatieven in die richting te ontwikkelen.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Arriva

GTW

- Op 28-04 arriveerde de eerste elektrische GTW (501) van Arriva in Nederland. Het treinstel kwam bij Bentheim de grens over en werd aansluitend naar Eindhoven overgebracht voor de eerste proeven. Al op 02-05 kwamen de volgende drie elektrische Spurts, met de nummers 502, 503 en 504 in Nederland aan.

Cargo-corner

ACTS

Het vervoer van lege Bierflesjes van Heineken kreeg na een jaar een vervolg. Ging het op 1 april vorig jaar nog met de 6004 op de stamlijn in 's Hertogenbosch. Nu mag die lijn niet meer gebruikt worden en maakt ACTS gebruik van de korte verhoogde lading! De flesjes gaan per vrachtauto de laatste paar honderd meter naar de brouwerij. Het is nog een proef...

Aangezien Railion gaat snoeien in de dienstverlening gaat er werk over naar andere vervoerders. Zo neemt ACTS vuilvervoer over en per 4/4 rijdt ACTS van Acht naar Houtrakpolder en Moerdijk.

De lease van een viertal 1600'en zal van Railion overgaan naar ACTS.

Op 10/4 werd de Tilburg-shuttle gereden door Spitzke loc V100 SP 004.

ERS

Omdat andere vervoerders druk waren met werkzaamheden in Zeeland en ERS wat loccapaciteit over had brachten zij voor Syntus Linttreinstellen over tussen Hengelo en Eindhoven voor een bezoekje kuilwielenbank.

Aangezien ERS heel goed is in het slepen van treinstellen bracht loc 1202 op 5/5 drie Arriva elektrische Spurtreinstellen (502-504) van Bad Bentheim naar Utrecht Cartesiusweg waar de stellen wachten tot ze zijn toegelaten om op eigen kracht te rijden. De treinstellen zijn bedoeld voor de lijn Dorrecht - Geldermalsen.

HGK

Loc DE11, zo'n mooie DE1024 waarmee Shortline's ook reed, vloog tussen Wesel en Emmerich op 11/4 in brand. Na de DE12 dus de tweede van deze driedelige protoserie die in brand vloog. De loc is waarschijnlijk totalloss!

ITL Nederland

Het gaat goed met ITL. De drie 186ers zijn binnen en per 1/4 heeft ITL de NYK shuttle's van R4C overgenomen. Op 8/4 is ITL overgenomen door de SNCF.

Railion

Loc 6413 bracht op 18/3 een staaltrein naar Steel Logistics Europe in Maastricht Beatrixhaven. De trein kwam uit Zweden. Het is de tweede opsteker van dit raccordement dat na het Essent vervoer nu weer een tweede spookklant heeft.

Omdat de chloorfabriek in de Botlek in onderhoud moest kwamen er tussen eind maart en eind april weer beruchte chloortreinen op het spoor. Ook al betrof het een klein aantal transporten ging menig lokaal politicus uit z'n dak. Helemaal voor de 'stemmentrekkers' was het afgesproken dat er bij onderhoud van de fabriek weer treinen tijdelijk mochten rijden na het laatste transport in 2006.

Railion Duitsland verkocht een tiental 189'ers aan Mitsui om er weer een aantal terug te huren. Locs 189 096-099 zijn dan ook regelmatig te zien in Nederland.

Wegens herstel aan loc 189 092 reed RN189 071 eind maart een aantal keren de City Nightline treinen.

Al jaren rijden er treinen tussen werkplaatsen. De laatste jaren gebeurde dat in een soort sternet waarin sinds afgelopen december Amersfoort de spin in het web was. Op 31/3 reden de werkplaatstreinen voor het laatst. Het vervoer gaat nu over de weg...

Op 2/4 is loc 6464 verhuurd aan het Duitse RBH en werd in opzending meegezonden naar Gladbeck.

Loc 266 453 had op 4/4 de klus om vanaf Antwerpen richting NL een grote Speno slijptrein te slepen.

Op 6/4 kwam mP 3030 uit de mottenballen en bracht onderdelen van de SMMR van Tilburg naar Zaanstraat.

Op 8/4 reden Vlaamse Reuzen 6516+6519 een graantrein naar Antwerpen.

In de nacht van 28/4 op 29/4 bracht RN6488 het eerste nieuwe Randstadrailvoertuig naar de RET aansluiting op de Waalhaven. Omdat stel 5501 verkeerd om stond werd deze door RN nog gedriehoek op 30/4.

Rail4Chem

Per 1/4 rijdt R4C de NYK shuttle's van Maasvlakte en Houtrakpolder niet meer en zijn deze overgegaan naar ITL

Rotterdam Rail Feeding

De Paashaas had voor RRF twee Reeks 73 locs van de NMBS meegenomen. Op 21/3 werden de locs door loc 2552 van Antwerpen naar Roosendaal gebracht en in het Paasweekend door een kombiverkehr G2000 naar de Maasvlakte gebracht. Het gaat om de RRF 101 & 102 die vroeger NMBS 7384 & 7392 heetten. De locs zijn in het RRF geel/groen geschilderd en lopen momenteel het toelatingscircuit door.

Vanaf 1/4 rangeert RRF met rijkundigen van de City Night Line op de Watergraafsmeer. Normaal doet een RN1600 met RRF personeel dat maar als de nood hoog is staat RRF1 klaar om het werk over te nemen. Zo staan de redelijk nieu-

we Nedtrain 700'en werkeloos aan de kant en neemt de oldtimer het werk weer als van ouds over!

Sinds half april is RRF weer een korttraject shuttle rijker. Tussen ECT Maasvlakte en PCT Pernis rijdt RRF een shuttle om het vrachtverkeer op de A15 iets te verminderen.

Op 15/4 werd bekend dat RRF door het Amerikaanse Genesee Wyoming is overgenomen. GWI wil hierdoor ook vaste voet aan de grond krijgen in Europa. Het zusterbedrijf Spoorflex gaat zelfstandig verder.

Rurtalbahn

RTB rijdt sinds 27/4 drie keer per week een container shuttle van de ECT Maasvlakte naar de terminal in Born.

Shunter Tractie

Op 20/3 zag de tweede Shunter V100 het levenslicht in het grijs/gele Shunter jasje. Loc 203.102 was de eerste V100 met ETCS beveiliging en de tweede proto V100 van Alstom en kwam in een rood/wit/blauw jasje hier eerst proefrijden en heeft een tijd voor RRF dienst gedaan. Beide Shunter locs zijn bedoeld voor het vervoer van wagens van en naar werkplaatsen van Shunter en kunnen ook gehuurd worden.

Op 29/4 hebben Shunter Tractie BV en Prorail een toelatingsovereenkomst getekend. Shunter tractie is de 36ste spoorwegondernemer van ons land.

SNCF Fret

De Lyonshuttle vanaf Pernis was geen succes en stopte eind maart definitief. Beide SNCF G2000'en staan nu op betere tijden te wachten in de Antwerpse haven... Voorlopig stokten de SNCF activiteiten in Nederland met het vervallen van deze trein. Of de overname van ITL door de SNCF van 8/4 hier verandering in gaat brengen is niet duidelijk...

Strukton

Op 13/4 kreeg Strukton de vierde G1206. De locs zijn nu genummerd 30001, 30002, 30007 & 30008 waarvan de 30008 de nieuwste is.

Veolia & Veolia Cargo Nederland

Medio maart heeft Veolia de beschikking gekregen over drie locs BR189. Het gaat om drie ex Railion locs 189 093-095. Loc 189 095 had de primeur om als eerste 189 op 4/5 naar de Kijfhoek te komen.

De innige samenwerking tussen Veolia & R4C is duidelijk te merken. Nu R4C wat loccen over heeft na het wegvallen van de NYK shuttle's en Veolia tekorten heeft door defecten aan eigen locs rijden regelmatig locs van R4C voor Veolia treinen. In april ging de 6613 terug naar ERS.

Veolia heeft de primeur om als eerste trein op de nieuwe Euromax containerterminal te komen. De eerste trein vertrok op 1/4 van wat eigenlijk het begin van de Betuweroute is. De nieuwe terminal ligt aan de Yangtzehaven en wordt bereikt via de stamlijn die ook langs Lyondell en een aftakking heeft naar de DFDS terminal. Wanneer de tweede Maasvlakte klaar is wordt de terminal bereikt via een grote boog omdat het havenbekken gegraven gaat worden waar nu de stamlijn ligt.

Wist u dat...

- het aantal met graffiti besmeurde treinen sinds begin maart opvallend toeneemt?

- de 9481 op 21-04 in de treinserie 4000 Uitgeest – Rotterdam C werd gesignaleerd?
- de rijtijden van deze Sprinterserie door de VIRM nog heel redelijk gehaald werden?
- een lezer op 25-04 getuige was van een GVB-Combino die een (succesvolle) poging deed loc 1823 met ICL-stam in te halen?
- de 4026 op 16-04 een afleveringsproefrit reed tussen Haarlem en Leiden v.v.?
- diverse lezers die langs de Kippenlijn Ede-Wageningen – Amersfoort wonen, zich erover verbazen dat de PROTOS-treinstellen niet voorzien zijn van dynamische reisinformatie?
- de rij-eigenschappen van de Connexion-treinstellen daarentegen geroemd worden?
- Nederlands fraaiste museum-dieselloc, de 2225, in de week van 21-04 bij het onderhoudsbedrijf Amsterdam werd gesignaleerd?
- op 22-04 in de avondspits het treinverkeer in de wijde omtrek van Rotterdam tot stilstand kwam vanwege een ammoniaklekkage uit een container?
- deze container zich niet op een goederentrein bevond, maar ten behoeve van bouwwerkzaamheden op het stationsplein stond?
- uw redacteur een paniekerige burgemeester Opstelten in de media had verwacht, gelet op de overspannen reacties die 's rijks 'bestuurders' van lokaal, regionaal en landelijk niveau ten beste geven wanneer zich een soortgelijk incident met een goederentrein voordoet?
- het kennelijk mogelijk is dat de eerste de beste burgemeester in opstand kan komen tegen chloortreinen, maar containers met ammoniak op het stationsplein van één van de vier grootste stations van Nederland, één van de Nieuwe Sleutelprojecten van NS, in het tweede financiële centrum van Nederland kunnen worden neergezet, zonder dat iemand daarvoor een vergunning nodig heeft?
- op 24-04 zich opnieuw een langdurige storing in het bediensysteem EBS van emplacement Rotterdam Centraal voordeed, waardoor vertragingen van meer dan uur meer regel dan uitzondering waren?
- deze storing maar liefst zes uur duurde?
- mABk 390 7737 aan één zijde met witte baknummers gesignaleerd werd?
- een lezer ons meldde dat trein 1963 op 25-04 bij uitzondering bestond uit vijf Plan V's (831 + 910 + 902 + 479 + 445)?
- de museale Plan V 419 naar verluidt mogelijk een revisie krijgt bij Voith in Blerick?
- dit wel enigszins een blamage lijkt voor NedTrain, dat 45 jaar ervaring heeft met Plan T en V?
- Plan V 963 aan de rechterzijde een 1^e klas aanduiding heeft staan op de 2^e klas coupé ?
- VIRM 9473 op 3 mei met een deukje in de neus de IC van Den Haag naar Venlo reed

MUSEUMNIEUWS

Stoomlocomotief "De Arend" voor revisie naar ZLSM

Stoomlocomotief "De Arend" was de eerste stoomlocomotief in Nederland en werd op 20 september 1839 in gebruik genomen met een rit op de eerste spoorlijn van Nederland van Amsterdam naar Haarlem. De Arend werd gebouwd in Engeland met een spoorwijdte van 1945 mm en topsnelheid van rond de 30 kilometer per uur. Helaas is de originele Arend niet bewaard gebleven, maar in 1938 heeft men ter ere van het honderdjarig bestaan van de spoorwegen in Nederland deze bijzondere replica gebouwd. De replica is in

eigendom van het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht en te bewonderen in 'De Grote Ontdekking', in deze belevingswereld neemt John Middlemis (de eerste machinist in Nederland) de bezoeker mee op een tocht door een Engels mijn-dorp en vertelt over het ontstaan van de stoomlocomotief in Engeland.

De stoomketel van de Arend is nodig toe aan een grote revisiebeurt om de stoomloc in de toekomst weer onder stoom te kunnen brengen en hiervoor moeten de vlampijpen vernieuwd worden. In Nederland zijn maar weinig organisaties waar nog steeds de benodigde kennis aanwezig is en de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) is daar, met haar erkenning van de werkplaats (een grote bijzonderheid voor een museumspoorlijn), een van. Na een vraag van het Nederlands Spoorwegmuseum heeft ZLSM bekeken of het mogelijk is dit karwei voor hun te kunnen klaren. De kennis van vooral het verpijpen én de onderlinge samenwerking met het Nederlands Spoorwegmuseum heeft er toe geleid dat ZLSM dit karwei graag wil uitvoeren.

Direct na de pinksterdagen zou De Arend in het spoorwegmuseum in gereedheid worden gebracht voor transport en op woensdag 14 mei naar het Zuid-Limburgse Simpelveld worden vervoerd. In de werkplaats van ZLSM worden de oude vlampijpen uit de locomotief verwijderd en worden alle apendages gedemonteerd. De Arend verblijft voor demontage werkzaamheden ongeveer vier weken in Simpelveld en al deze tijd zal De Arend op reguliere ZLSM-rijdagen te zien zijn in de werkplaats te Simpelveld.

Na afloop van deze werkzaamheden wordt de stoomlocomotief teruggebracht naar het Spoorwegmuseum in Utrecht, waar de werkzaamheden in de belevingswereld 'De Grote Ontdekking' in twee weken worden afgerond. Te Utrecht worden de 100 vlampijpen gemonteerd en stoomdicht gerold in de voor en achterpijpenplaat. De vuurkist van de Arend is nog van koper en daarom moeten de uitstekende gerolde vlampijpuiteinden gekraald worden. Dit kralen is een bewerking waar met een kraalbeitel op een pneumatische hamer de uiteinden van de pijp haaks worden omgedreven tegen de pijpenplaat aan. Deze techniek is in Nederland bijna uitgestorven maar de ZLSM werkplaats heeft deze kennis en ook alle gereedschappen daarvoor en dat is dan ook de reden waarom het Nederlands Spoorwegmuseum de ketelrevisie toevertrouwd heeft aan de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij.

Buitenlijner HTM 58 voor restauratie naar Den Haag

Buitenlijnmotorwagen HTM 58, sinds 1985 in beheer bij de Amsterdamse Museumlijn, is op zaterdag 26 april voor restauratie van Amsterdam naar Den Haag overgebracht. De wagen werd afgeladen op het complex aan de Lijsterbestraat. De 58 kwam daarbij op spoor 36 te staan, een spoor in gebruik door de Tramweg Stichting. De Stichting Tramwerk zal de 58 zal gaan restaureren. Daarbij is het toeval dat de andere Buitenlijner HTM 57, van de Stichting Haags Tram Museum ernaast staat op spoor 35. De restauratie van de 58 is in een stroomversnelling gekomen dankzij mogelijkheden op zowel financieel als organisatorisch gebied. De 58 staat in Amsterdam inmiddels al sinds 1993 buiten dienst en één balkon is gedeeltelijk gedemonteerd. In Den Haag zal eerst een inventarisatie worden gemaakt betreffende de toestand en keuzen voor restauratie doorlooptijd/geld. Het ligt in de bedoeling de HTM 58 op te nemen in een aparte stichting. Een uitstapje maakte de HTM 58 in 1988 naar Utrecht bij de viering van 5 jaar Sneltram Utrecht-Nieuwegein. Omdat de wagen nog geschikt is voor 1200V= vormde dit geen probleem op het 750V=-net van Utrecht.

Kijk voor meer informatie en foto's op de site van de [Tramweg Stichting](#).

Museumtramlijn Amsterdam

Materieel

Voor de exploitatie van de museumtramlijn staan momenteel de volgende wagens beschikbaar:

Motorwagens: GVB 401, 465, 533; HTM 1024; Groningen 41; Wenen 2614, 4143; Graz 206 en Praag 352.

Bijwagens: GVB 600, 731, 792, 987; Wenen 1628, 5290; Graz 319B en 350B.

De HTM 816 die onlangs is hersteld vertoont nog wat problemen aan een lager is is nog even niet voor de dienst beschikbaar. Voorts is een begin gemaakt met de revisie van de RET 507.

Op zondag 27 april werd door de Firma Saan de Weense kraanwagen 6011 officieel overgedragen aan de Museumtramlijn. Hierbij werd een rit gehouden met het tramstel 6011 + 5290 + 1628. De Firma Saan was bij dit evenement aanwezig met vier oude vrachtwagens uit hun museum.

Naast de bovengenoemde combinatie reden op deze dag op de normale dienst de GVB 401, GVB 465, Groningen 41, HTM 1024, Graz 206 en Praag 352.

Inmiddels is men begonnen met het overkappen van een deel van de trams die in een loods zonder dak staan (de zogenaamde glasloods). Het gaat daarbij om wagens van het AOM die van historische waarde zijn. Doordat het AOM hier zelf geen hand meer naar uitsteekt zijn vrijwilligers van de museumtramlijn nu begonnen met het overdekken van de trams, om te voorkomen dat deze wagens geheel ten prooi vallen aan de slechte weersomstandigheden.

Infrastructuur

Het stadsdeel Oud Zuid heeft nog altijd plannen om het stadsdeelkantoor te vestigen op het terrein bij het Haarlemmermeerstation. Wel is men er inmiddels van overtuigd dat op dit terrein een rol is weggelegd voor de museumtramlijn. In welke mate is echter nog niet duidelijk. De vestiging van een openbaar vervoer museum en straatmeubilairmuseum behoort zeker tot de mogelijkheden. Het is echter nog niet duidelijk in hoeverre deze plannen ook daadwerkelijk doorgang zullen vinden. Wel hebben alle bedrijven te horen gekregen dat ze op termijn van het terrein moeten verdwijnen, met uitzondering van de museumtramlijn.

De aanleg van het fiets- en voetpad onder de viaducten van de Ringweg A10 en spoor- en metrobaan is voorlopig opgeschort. Vandaar dat de trambaan van de museumlijn, die in het eerste kwartaal van 2008 zou worden verlegd, ook nog op zijn oude plaats ligt.

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

De zomervakantie begint bij de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) met de Stoomtreindagen Simpelveld op zaterdag 12 en zondag 13 juli a.s. Op dit jaarlijks terugkerend evenement zullen naast stoomlocomotieven van de ZLSM zelf, ook stoomlocomotieven van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) en Stoom Stichting Nederland (SSN) te bewonderen zijn.

Beide dagen speelt van 10.00 uur tot 18.00 uur stoom de hoofdrol. De dienstregeling van Simpelveld naar Schin op Geul en Valkenburg alsmede de dienstregeling tussen Simpelveld en Kerkrade Centrum zal worden verzorgd door hoofdzakelijk stoomtreinen. Naast de Zweedse ZLSM machines wordt de dienstregeling onderhouden door een gaststoomlocomotief van de VSM en de SSN zal op zaterdag met een speciale reizigers-trein vanuit Rotterdam naar Simpelveld afreizen.

Het traject tussen Simpelveld, Bocholtz en Vetschau (D) wordt het gehele weekend met de Schienenbus bereden.

Toegang

Bezoekers van de Stoomtreindagen Simpelveld kunnen met de speciale dagkaart gebruik maken van al het treinverkeer op het traject van de ZLSM. Deze dagkaart geeft tevens toegang tot

het station en emplacement van de ZLSM te Simpelveld. Een dagkaart kost € 11,00 p.p. (vanaf 12 jaar) en voor kinderen van 4 t/m 11 jaar € 5,00 p.p. Kaartjes zijn aan de dagkassa's en bij de conducteurs op de treinen verkrijgbaar. (Het station van Simpelveld is dit weekend niet vrij toegankelijk).

Station Simpelveld

Op de overdekte spoor- en hobbymarkt, die inmiddels meer dan 130 meter kraampjes bevat, vindt u allerlei spoorse zaken en op de perrons presenteren zich collega-museumspoorlijnen uit het land. De werkplaats zal beide dagen geopend zijn voor het publiek. De dienstregeling die tijdens de stoomtreindagen wordt verzorgd zal vanaf begin juli te downloaden zijn vanaf de inter-site www.miljoenenlijn.nl.

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Inmiddels al veertig jaar rijdt de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik als rijdend museum tussen Hoorn en Medemblik. Het laten rijden van de historische stoomtrams is vooral een kwestie van veel, heel veel mensenwerk. De enthousiaste vrijwilligers van het museum zoeken collega's om daarbij te helpen!

Bij de Museumstoomtram zijn zo'n 250 vrijwilligers actief in allerlei functies. Maar, de Museumstoomtram is nog steeds op zoek naar vrijwilligers, bijvoorbeeld als lokettist of chef op de stations, als stoker op de stoomlocomotief, als promotiemedewerker, in de horeca of winkel van het museum, mensen die historische rollen als postconductor, goederenarbeider of verkleedjuffrouw willen spelen en mensen die het materieel willen poetsen en onderhouden.

Op **zaterdag 7 juni** organiseert de Museumstoomtram een kennismakingsdag voor nieuwe vrijwilligers. Hierbij kunnen geïnteresseerden vrijblijvend kennismaken met de organisatie achter de schermen van het museum.

Neem voor meer informatie contact op met de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik: Tel. 0229-214862 of per e-mail: sdm@museumstoomtram.nl

Rijtuig AB24 van de Stoomtram Breskens-Maldeghe (gebouwd door Allan in 1927) en goederenwagen 21 van de Noord Hollandsche Tramweg-Maatschappij (gebouwd door Metallurgique in 1897) hebben op 29 april jl. met succes de technische proefrit voor de Commissie van Toezicht gereden naar Medemblik. De olieverlichting van het rijtuig werd in week ervoor al uitvoerig getest. Rijtuig 24 zal zijn eerste reizigers vervoeren tijdens het festival Medemblik onder Stoom, dat op 24 en 25 mei 2008 wordt gevierd. Later in het jaar wordt het officieel in dienst gesteld.

Haags Bus Museum

Na een periode van bijna 11 jaar zijn inmiddels bijna alle Mercedes bussen uit de 800 serie van HTM afgevoerd. Gelukkig is er nog eentje over, namelijk de 840. Deze zal tot eind 2008 in dienst blijven en vanaf 2009 worden toegevoegd aan de museumcollectie van het HBM.

BOEKEN

LA VIE DU RAIL (van EDITIONS DU CABRI) **Paris et sa Banlieue** van Leroy en Bellot. Dit boek gaat over het Parijse Ooststation dat de meeste perrons heeft van allemaal en dat het strategische Franse station was in de tijd van de vijandschap met Duitsland. Het is een schitterend groot formaat boek geworden met veel illustraties in zwart/wit en kleur, niet alleen over dit station maar bijvoorbeeld ook over het grote locdepôt La Villette dat nu een zeer geavanceerd technisch pretpark is. Om welke hoofdstukken gaat het? Eerst een kort verhaal over de Compagnie des Chemins de Fer de l'Est en de Region Est van de SNCF. Vervolgens een

hoofdstuk dat bijna het hele boek beslaat namelijk La Gare de l'Est et ses lignes. Hierin vindt u ook zo'n beetje alle soorten treinen die dit station aandeden. Het boek beslaat, afgezien van historische opnamen, vooral de periode 1945-1975 met in de 60-er jaren de grote electrificatie naar Metz-Nancy en Straatsburg. Aan het einde vindt u nog een paar korte hoofdstukken zoals onder andere wagens, seinwezen, etc. Dit is vooral een kijkboek voor de Franse stoomfan, hoewel ook de andere tractievormen tot hun recht komen. Gezien het grote fotoarchief van La Vie du Rail moet het toch mogelijk zijn om ook boeken te maken over de andere grote Parijse stations zoals Gare de Lyon, Gare du Nord, St. Lazare en Austerlitz, welke stations allemaal geweldige stoom- en elektrische plaatjes zouden opleveren. Over het nu verdwenen Gare de la Bastille gaf La Vie du Rail al een boek uit, evenals over het spoor naar Versailles vanuit Montparnasse. Het nu gerecenseerde boek is 34,5 X 31 cm. groot, telt 158 blz. en kost € 48,=. ISBN 978-2-915034-72-1. www.cabri.fr

TRANSPRESS. **Die Berliner Nord-Süd S-Bahn**, schrijver: Wolfgang Kiebert. Een boek over een zeer belangrijke verbinding van vóór 1940 tussen twee nu verdwenen kopstations (Stettin en Anhalter Bahnhof). Een interessant onderwerp voor de Berlijn-kenner. Het komt op de waarde van de tekst aan want de vele illustraties (vooral die in zwart/wit) hebben onder "moderne" drukmethoden en papierkeuze zwaar te lijden gehad. In 160 blz. wordt het hele verhaal verteld. Hoofdstukken: de voorbereidende plannen, verbindingsslijn Stettiner-Anhalter, bouw en opening van de tunnel, gebouwen. Dan verder Berlijn 1945-1947, het jaar 1961 (de Muur) en de val ervan in 1989. Verdere plannen. In de tijd vóór de bouw werden veel huizen afgebroken om de aanleg mogelijk te maken. Bij het station Friedrichstrasse ging de lijn dwars onder het station door. In het boek is een heel duidelijk kaartje van het verloop van de verbinding opgenomen. Opvallend zijn de vele zijtakken waaruit blijkt hoeveel waarde aan de lijn toe te kennen was. Formaat 16,5 X 24 cm., prijs € 19,95. ISBN 978-3-613-71337-6. Algemene opmerking tot slot: als er één stad is waarover veel geschreven is wat spoor en tram betreft bij diverse uitgeverijen is het wel Berlijn als we het vergelijken met andere hoofdsteden. Het accent ligt bij de boeken over Berlijn ook vaak gedeeltelijk op de stadsontwikkeling. www.paul-pietsch-verlage.de

EISENBAHN KURIER. Deel 11 van de serie **Strassen- und Stadtbahnen in Deutschland**. Ditmaal is voor het eerst een stad aan de beurt, namelijk Hamburg, waar de tram al in de 70-er jaren verdween ten gunste van de uitbouw van S- en U-Bahn. Alle verdere delen behandelden bepaalde gebieden of clusters van tramsteden. Dieter Höltge en Michael Kochems zijn de auteurs van dit 384 blz. tellende boekwerk. Vaak zijn de illustraties klein en teveel per pagina, hoewel ze haarscherp zijn en het, indien groter afgedrukt, prachtig zouden doen. Maar er zijn er ook veel op een normaal formaat. In dit boek blijft niets onbehandeld. S- en U-Bahn worden apart behandeld evenals zeer kort de 2^e Wereldoorlog toen er ook Amsterdammers reden. In de 30-er jaren gingen wagens vanuit Hamburg naar Utrecht en Liverpool. Post- en goederenverkeer zijn goed voor een hoofdstuk. Begonnen wordt met de historie en het paardentrambedrijf. Dan volgen de trambedrijven van 1884 tot 1922. Ook wordt apart over de Hochbahngesellschaft gesproken. Het Hamburgse trambedrijf bediende zich de laatste jaren van 4-assers die duidelijk afweken van die in andere Duitse steden. Het betrof een groot net dat jaar na jaar uitgedund werd. Prijs 39,90 euro, 16 X 23 cm., 525 zwart/wit en 63 kleurenfoto's. ISBN 978-3-88255-392-5.

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

EK-Special nr. 88 heet **100 Jahre S 3/6**. Een gedenkwaardig jubileum van één van de mooiste stomers ter wereld. Deze uitgave bevat ook een DVD gewijd aan La Belle Dame. De A4 brochure beschrijft eigenlijk het hele leven van deze telg uit een grote lofamilie. Hoofdstukken: met de 18⁶ door de Allgäu, Beeldreis door zijn laatste grote "Einsatzgebiet". Verder: wat er aan voorafging (Knipping), S3/6 1908-2008. De S3/6 in het buitenland: in Frankrijk liep er een aantal als oorlogsreparatie na 1918 bij de Chemin de Fer de l'Ouest. Overigens is niet vermeld dat ze ook in België reden (bruin). Met een beetje fantasie hadden we ze ook in Nederland, namelijk bij de NCS (de latere NS 3600). Deze kwamen ook van Maffei in München, echter als 2C en niet 2C1. Deze uitgave is een "Lekkerbissen" voor elke stoomfan, heeft naast prachtige zwart/wit foto's ook wat kleurenopnames. Te bestellen onder nr. 1837 (incl. DVD, € 12,80), of nr. 1835 (zonder DVD voor € 9,80). <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Een werkelijk schitterend album is **TEE-Züge in Deutschland** (P. Goette). Het behandelt het hele TEE-gebeuren vanaf het eerste begin met de oude Dieseltriebwagen van de DR, de Franse stellen en de Eierköpfe, gevolgd door de Nederlands-Zwitserse diesels en de laatste Duitse dieselstellen. U ziet echter ook de Italiaanse treinen die in München kwamen. Dit alles werd opgevolgd door getrokken treinen, veelal met E 10 en E 03 (103). Uitgebreid wordt aandacht besteed aan het net en het materieel. Dan volgt een hoofdstuk over alle treinen van dit soort die Duitsland aandeden. Vervolgens over het jaar 1979 toen de IC's kwamen die een aantal TEE's vervingen. Slechts 7 bleven er van de 18 over. Dit boek munt uit door zijn schitterende illustraties in kleur en zwart/wit. Het TEE-verhaal is eigenlijk het interessantste van alles omdat er zoveel verschillende treinen kwamen. Het geheel is nu een afgesloten hoofdstuk dat het gedenken waard is. Gelukkig is er nog veel oud materieel als museumstuk overgebleven. 144 blz., meer dan 150 foto's, ten dele in kleur; formaat 21 X 29,70 cm. Prijs is € 35,=, ISBN 978-388255-698-8. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

EISENBAHN BILDARCHIV. Uit deze serie bespreken wij twee delen namelijk nr. 30, **Die Lokomotive der Hercules Familie**: moderne diesellocomotieven van Siemens. Auteur is Alexander Bückle. Ze lijken sprekend op de Siemens elocs maar dan zonder pantograaf. In Duitsland en Oostenrijk worden ze ingezet voor het goederenvervoer maar ook beperkt voor de reizigersdienst. Er is nogal een weldadig aandoende kleurenvariatie (rood-geel-blauw). Het zijn zeker geen mooie machines om te zien. Het boek (oblong formaat) is geheel in kleur uitgevoerd met opnamen uit diverse gebieden in beide landen. Zo hebben ze in Duitsland de belangrijke toeristische dienst Hamburg-Altona-Westerland (Sylt) overgenomen. Iets voor de liefhebbers van de moderne tractie. Formaat 23,5 X 16,5 cm., 96 blz., prijs € 19,80. ISBN 978-3-88255-369-7. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Nr. 34 uit dezelfde serie heet **Unterwegs in Ruhrgebiet** (Thomas Feldmann). De subtitel is **Eisenbahnen zwischen Kohle, Stahl, und Industrie Kultur**. Dit dekt echter de lading niet. In het Ruhrgebiet is de zware industrie de laatste 30 jaar zodanig afgeslankt dat je je weleens afvraagt: waar is het gebleven? Dat blijkt ook uit de kleurenfoto's. Hooguit 15 plaatjes laten nog iets van die industrie zien. De rest toont een schoon Ruhrgebiet. Veel electrisch en diesel, enkele museumstoom maar ook nog wat industrie-diesel. Er worden ook plaatjes getoond waar je de vraag stelt: iets voor een familievakantie? Sic transit gloria mundi (zoveel is er veranderd). Een aan bevolen oblong kijkboek. Formaat 23,5 X 16,3 cm, 96 blz., prijs € 19,80. ISBN 978-3-88255-373-4. <http://shop.eisenbahn-kurier.de>

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, mei 2008, nummer 2008-5 * Na de vaste nieuwsrubrieken: Veertig jaar Hoorn-Medemblik * De blauwe WR in Nederland (2) * Spoorwegen in Jakarta * Rotterdamse trams in Roemenië * Stichting NVBS-Excursies * Verenigingsnieuws * Agenda * NVBS – Winkel * www.NVBS.com/Opderails

Rail Magazine, mei 2008, nr. 4 (254) * Naast de gebruikelijke rubrieken en modelspoorartikelen: Onderhoudsbedrijf Watergraafmeer in detail * Weense tram voor Utrecht * Kunstmest en ammoniak veilig per spoor * UIC Highspeed Congress 2008 in Amsterdam * Valleilijn in bedrijf * Oude Henschel voor Koolen * Treinsamenstellingen deel 1: IC 144 Szczecin – Berlijn - Amsterdam * www.railmagazine.nl

Rail Hobby, mei/juni 2008, nr. 5/6 * Nebenbahnen in Duitsland (vervolg) * Railforum * Railview * Railmusea * Steil, steiler, Schafbergbahn * NS 2018 grootbedrijf * De reizigerstreinen in de USA (deel 4B) * Modelspoorartikelen * Schaduw over oude Duitse elocs * www.railhobby.nl

De Koppelstang, nr. 2008-1 * Vanuit de loods * Rijtuigen * Langs de lijn * Terugblik winter 2007 * Met VSM-stoom naar Limburg * Nominatie vrijwilligersprijs * Revisie loc 636 (deel 2) * www.stoomtrein.org

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Haags Bus Museum

Museumritten:

Deze regionale ritten vertrekken om 13:45 uur vanaf het remise terrein Frans Halsstraat. De kosten bedragen voor volwassenen € 4,50. Kinderen en 65+-ers betalen het gereduceerde tarief van € 3,00.

Datum:	Bestemming:
25 mei	Gouda
15 juni	Hoek van Holland
13 juli	Katwijk
10 augustus	Alphen a/d Rijn
14 september	Westland
12 oktober	Oudewater
26 oktober	Rotterdam

Heden t/m 14 september 2008: Tentoonstelling 100 Jaar Hofpleinlijn. Museum Swaensteyn, Herenstraat 101, 2271 CC Voorburg www.swaensteyn.nl

Openingstijden: woensdag t/m zondag 13.00 tot 17.00

Heden t/m 31 mei 2008: Tentoonstelling over het goedertransport per spoor "VRACHT84NL" in het Spoorwegmuseum te Utrecht. www.spoorwegmuseum.nl

De **Corus Excursietrein** rijdt dit jaar op de volgende zondagen: 25 mei, 29 juni, 27 juli, 31 augustus, 28 september, 26 oktober. Kijk op <http://www.csy.nl/dienstregeling.php>

16, 17 en 18 mei 2008: Dordt in stoom.

www.dordtinstoom.nl

17 mei 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

24 mei 2008: DB stoomloc 01 1066 naar Amsterdam

<http://www.westfalendampf.de/>

24 en 25 mei 2008: Medemblik onder Stoom bij 40-jarig bestaan Museumstoomtram. www.museumstoomtram.nl

24 en 25 mei 2008: Stoomweekend in Friesland.

<http://www.friesestoomtreinmaatschappij.nl/Home>

31 mei 2008: Open dag Noord/Zuidlijn Amsterdam. Zie pag. 136 van deze editie.

14 en 15 juni 2008: Stoom- en Dieseldagen bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer.

www.smalspoormuseum.nl/Menu/index.html

29 juni 2008: met de VSM naar de ZLSM. Met 23 071 + 076 van Apeldoorn (v. ca. 9:00) via Arnhem en Nijmegen (ca. 10:00) naar de ZLSM en terug (aankomst ca. 20:00). Zie

<http://www.stoomtrein.org/>

12 en 13 juli 2008: Stoomtreindagen bij de ZLSM.

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

16 augustus 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

17 augustus 2008: Stoom- en Techniekdag bij de ZLSM.

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

6 en 7 september 2008: Terug naar Toen bij de VSM.

www.stoomtrein.org

21 september 2008: Dieseldag bij de ZLSM.

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

4 oktober 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

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

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

13 december 2008: 10-15: uur Modelspoorbeurs te Houten.

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

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

Chemin de fer du Vivarais

Deze fraaie museumspoorlijn tussen Tournon en Lamastre in de Franse Ardèche, zal dit jaar niet worden geëxploiteerd wegens technische- en financiële problemen.

<http://www.ardeche-train.com/>

Heden t/m 31 oktober 2008 (ma t/m vr): tramexploitatie in Naumburg. <http://www.naumburger-strassenbahn.de>

20 t/m 22 mei 2008: Expo Ferroviaria, Internationale spoorwegbeurs te Turijn (I). www.expoferroviaria.com

8 juni 2008: Tramparade t.g.v. 130 jaar tram in Graz (Oostenrijk). www.qvb.at

19 en 20 juli 2008: Manchester/GB: The Festival of Model Tramways. www.tramways.freeserve.co.uk

23 augustus 2008: Schwerin: 100 Jaar elektrische Tram. Meer info volgt.

23 t/m 26 september 2008: InnoTrans 2008, Berlijn (D). www.innotrans.com

14 t/m 17 oktober 2008: FIAA 2008: International Coach and Bus Fair Teria de Madrid. www.fiaa.ifema.es

4 t/m 6 november 2008: Euro Bus Expo 2008, National Exhibition Centre, Birmingham (UK) www.eurobusexpo.com

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

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ?
1802 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

Pak me dan voor 10 euro! Van 19 mei t/m 15 juni 2008. Vanaf 19 mei 2008 kunt u via onderstaande website of op station Maastricht retourtjes 2e klasse naar elk station in België aanschaffen voor de geweldig lage prijs van 10 euro. <http://www.maastrichtbrusselexpress.nl/>