

Het

42^e jaargang

NR. 498

NOVEMBER 1999

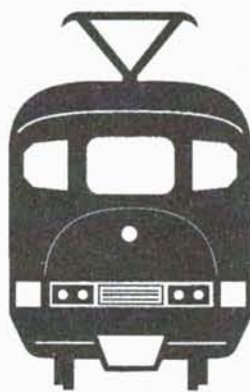
Openbaar



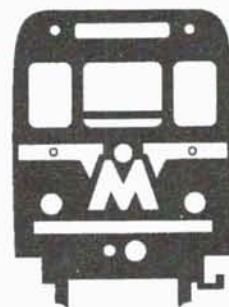
tram



bus



trein



metro

Vervoer

maandblad gewijd aan het stads-, streek- en spoorwegvervoer

uitgegeven in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

redactie: p.h.kiers
assumburg 94
1081 GC amsterdam
telefoon (020) 6 42 29 79

contact a.d.v.: o.t.m.bekedam
administratie: p.h.kiers

abonnementsgeld f 18,- per jaar
(buitenland f 30,- per jaar)

losse nummers f 3,50(incl.verzendkosten)

postrekening 133100
t.n.v. "Het Openbaar Vervoer"

=====
INHOUDSOPGAVE

blz.

1. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam	181-183
2. Haagsche Tramweg-Maatschappij	184,196
3. Rotterdamse Elektrische Tram	185-187
4. Nederlandse Spoorwegen	190-194
5. ACTS, ShortLines, NoordNet	194
6. Connexion (tram, bus)	187,188
7. Fast Ferries (Dordrecht e.o.)	187
8. Conducteurs (debat 2e Kamer)	188
9. Rijn-Gouwelijn (Gouda-Leiden)	188
10. RTM Ouddorp (correctie dit blz.)	189
11. Toeristentram Arnhem	196
12. Berichten uit België: De Lijn, MIVB, NMBS	195-196
13. Berichten uit andere landen	197-198

.....
NIEUWSGAARDERS Uw berichten voor het dec.nr.hebben wij gaarne in huis op 11 december.
CORRECTIE bij blz.189 RTM Ouddorp: dit betreft de loopdraaistellen (6e regel). Alle drie bakken zijn in werkelijkheid geplaatst op Bochumse draaistellen.

ABONNEMENTSGELD 1999 Nog steeds zijn er abonnees die niet aan hun betalingsverplichting hebben voldaan. Dit zijn de abonneenummers (met eerste letter(s) achternaam): 2286(P1),5002(vv),9248(B1),9354(T),9424(Le),9473(dD),9477(Ve),9530(vK),9626(C),9709(Ha),9910(vN),9978(Ro),10207(Ha),10279(Li),10283(We),10314(vdB),10316(Kr),10337(Wi),10381(Bu),10399(Ve). Voorts vanaf september nr.9797. Gaarne betaling!
ABONNEMENTSGELD 2000 Zie hiervoor bijgesloten briefje. Het bedrag blijft f 18,-, buitenland f 30,-. Giro uitsluitend 133100. Zie verder de volgende mededeling.

MEDEDELING

In vervolg op de mededelingen en oproepen over de toekomst van "Het Openbaar Vervoer" kunnen wij berichten dat het in de bedoeling ligt vanaf februari 2000 (nr.501) een combinatie te vormen met het tijdschrift Railnieuws; via de uitgever daarvan worden administratie, verzending en eindredactie verzorgd. Daar de oplage dan minstens 2100 exemplaren (HOV thans 1375) zal bedragen, zal het tijdschrift zowel in Rijswijk als in Amsterdam gedrukt en verzonden worden om het werk niet te belastend te maken. Het gevolg is wel dat de uitgave slechts 10 x per jaar zal verschijnen, echter wel met minimaal 24 pagina's, waarin ook buitenlands spoornieuws en een agenda zijn opgenomen. Het abonnementsgeld van Railnieuws wordt verhoogd van f 15,- tot f 18,-; hierdoor kan het abonnementsgeld voor de HOV-lezers f 18,- blijven (buitenland f 30,-). Huidige abonnees op beide bladen behoeven HOV voor 2000 niet te betalen; Railnieuws-abonnees die dit al deden, verzoeken wij dit even te melden aan Railnieuws. Verdere bijzonderheden hopen wij de volgende maanden te kunnen geven.

MANIFESTATIES SPOORWEGMUSEUM (Maliëbaanstation Utrecht)

Van 19 november tot 3 januari is een tentoonstelling gewijd aan de beroemde afficheontwerper A.M.Cassandre. Er zijn ongeveer 50 geëxposeerde affiches en ontwerpen. Van 10 t/m 22 december wordt weer Xmas Station georganiseerd, een nostalgische kerstshow met o.a. verlichte rijtuigen, de Arend onder stoom, samen met muziek,dans en verhalen + kerstmarkt. Dagelijks 10 t/m 22/12 van 17.00-21.00u. Toegang f 5,-.
Een dezer dagen VERSCHIJNT "Een eeuw Gemeenteveren Amsterdam". Zie blz.182 onderaan.

=====
g v b
a m s t e r d a m
=====

Tramlijn Amstelveenseweg-VU

Op vraag van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV) over het productieplan 2001-2002 heeft Stadsdeel Oud-Zuid aangedrongen op spoedige doortrekking van tenminste één tramlijn van het Stadionplein naar De Boelelaan (ziekenhuis VU en aansluiting op ringlijn 50). Een halte bij de parkeergarage op het Stadionplein zou automobilisten kunnen aanzetten om met de tram verder naar de stad te reizen. Stadsdeel Zuideramstel, waarin De Boelelaan ligt, is het met dit voorstel eens. Een eindpuntlokatie moet nog worden bepaald; er zijn enige tijd geleden drie mogelijkheden uitgetekend.

Nieuwe Zeilbrug gereedgekomen

Het tweede deel van de brug tussen Zeilstraat en Hoofddorppweg is gemonteerd, waarna de afstelling volgde, nodig omdat de beide brughelften als twee onafhankelijke brugdekken bediend moeten worden. Na bediening van het eerste brugdeel moet direct daarna het tweede deel volgen. Wanneer dit niet op de juiste wijze gebeurt, kan bijvoorbeeld de bovenleidingmast van het brugdek weggeslagen worden. Dus testen ! Dit vond plaats van 29 oktober t/m 3 november van 19.30 (zondag 31/10 van 17.30) tot 5.30 (zat/zon 30/31-10 tot 7.30) uur. Lijn 2 reed op deze tijden van C.S. naar Stadionstraat en van Hoofddorpplein naar Nieuw Sloten. Aansluitende pendelbussen reden van Amstelveenseweg/Zeilstraat via Surinameplein naar het Hoofddorpplein.

Routewijziging buslijnen in De Aker

Begin november werd de drempel op de Matterhorn (tussen Verlengde Ookmeerweg en De Alpen) eindelijk verwijderd en werden bij die kruising aanpassingen uitgevoerd. Door de drempel konden de bussen niet zonder kans op schade hun geplande route rijden. Vanaf 5 november circa 16.00 uur rijden de lijnen 23, 73, 281, 314 nu in beide richtingen vanaf De Alpen rechtsaf Matterhorn, recht door Verlengde Ookmeerweg v.v. De halten op De Alpen bij Matterhorn zijn nu op de Matterhorn ter hoogte van Hekla. Ook op de Verlengde Ookmeerweg kwamen de halten Mahatma Gandhilaan weer in gebruik.

Naamwijziging straten met tram en bus

De Flevoweg, waarover lijnen 14 en 37 rijden, bestaat niet meer; deze straat is nu ook Insulindeweg genoemd. Reeds in 1998 is de straat waar buslijn 22 eindigt, de IJburglaan, vernoemd in Th.K.van Lohuizenlaan (de hoofdstraat van het Haveneiland, in het toekomstige IJburg, zal namelijk IJburglaan gaan heten).

Noord-Zuidlijn

De minister wil van Amsterdam gegevens ontvangen over de proefboringen voor de tunnels die plaatsgevonden hebben. Dit in verband met de risico's voor het instorten van gebouwen en de consequenties die daaruit voortkomen voor de eigenaren. De Tweede Kamer heeft nu wel een bedrag goedgekeurd, te gebruiken voor de aanleg, maar de minister heeft Amsterdam nog geen toestemming gegeven voor de bouw. Bovendien moet de gemeenteraad nog zijn toestemming geven om de voorziene extra kosten, die zeer hoog zullen oplopen, te dekken. Daarna volgen de juridische procedures.

Amsterdam City Marathon: deel stad vrijwel onbereikbaar

Op zondag 17 oktober vond deze marathon weer plaats. Wegens de route daarvan, o.a. door het Vondelpark moesten vele tramlijnen ingekort of opgeheven worden, terwijl ook remise Havenstraat niet bereikbaar was tussen 10.00 en 17.00 uur.

Lijn 2 reed van Sloten tot Hoofddorpplein en van C.S. via Leidseplein-Overtoom-Van Baerlestraat en De Lairesestraat naar Haarlemmermeercircuit. Lijn 4 Amstelstation-Van Woustraat-Sarphatistraat-Plantage (vanaf ca.15.10 weer naar RAI). Lijn 5 reed van 9.00 tot 15.00 uur niet naar Amstelveen, maar werd gecombineerd met lijn 24 tot C.S.-Leidseplein-Overtoom-Van Baerlestraat-Ceintuurbaan-Ferd.Bolstraat-Weteringschans-Plantage (vanaf ca.16.30 normale route; 24 begon de dienst ca. 17.00 uur). Lijn 7 vanuit West: Leidseplein-Overtoom-Van Baerlestraat-Ferd.Bolstraat-Weteringschans-Oosterpark-Tropencircuit-Sarphatistraat enz. terug. Lijn 9 pendelde tussen 9.30 en 15.45 uur Muiderpoort-Plantage. Lijn 10 als 7, (oostelijk deel tegengesteld). Lijn 12 richting Amstelstation: Ceintuurbaan-Van Woustraat enz. Lijn 14 van Slotermeer naar C.S. Lijn 16 kwam pas in dienst ca.17.00 uur. Lijn 20 vanaf C.S.West: Leidseplein-Overtoom-Van Baerlestraat tot Pl.Parklaan. 24: zie 5. Lijn 25 Pl.Parklaan-Weteringschans-Ferd.Bolstraat-Ceintuurbaan-Van Woustraat-Victorieplein-eigen route-Weteringcircuit-Sarphatistraat-Pl.Parklaan. Ook veel buslijnen werden omgeleid.

Passagiers Informatie Displays (PID's)

PID's werden bij het Leidseplein (Kleine-Gartmanplantsoen) ook geplaatst voor de Binnenringlijnen 6, 7 en 10. (Nu deze lijnen nog op elkaar afstemmen !)

Productieplan 2000-2001: buslijnwijzigingen Buitenveldert-Amstelveen

Na de inspraakprocedure is besloten de buslijnen als volgt te wijzigen. De lijnummers 63 en 69 vervallen; ingevoerd worden 65, 66, 165.

Ter vervanging van 63 rijden vanaf het Haarlemmermeerstation 65 en 165 (165 met een halfuur frequentie, aangevuld door 65 met een halfuur frequentie ma-vr overdag). Deze rijden gezamenlijk via Station Zuid en Van Boshuizenstraat, waarna 65 via Groen van Prinstererlaan en Keizer Karelweg naar Amstelveen Centrum rijdt, terwijl 165 dit doet via de huidige route van 149 (Bankras/Kostverloren), eindpunt busstation. Vanaf het Amstelstation rijden 66 en 169 (beide halfuur diensten, 169 in de spits kwartierdienst) via huidige route 69/169 naar Buitenveldert, 66 dan via huidige route 63 door het oude dorp van Amstelveen naar Amstelveen Zuid en 169 via Rembrandtweg en het busstation naar Westwijk en Schiphol. Lijn 149 rijdt vanaf het Amstelveense busstation op maandag-vrijdag overdag een uurdienst naar Uithoorn. Er ontstaat dus een rechtstreekse busverbinding tussen Amstelstation en het oude dorp van Amstelveen, evenals een betere ontsluiting van Bankras/Kostverloren.

Materieel tram

Grote revisie kreeg mw 811, tevens verbouwingen en wit/blauw geschilderd; in dienst 16/10. Na tussenrevisie en wit/blauw schilderen kwam mw 615 in dienst op 13/10. De wit/blauw geschilderde mw 653 kwam weer in dienst op 2/10. Totaalreclames: 902 kreeg nu Bjorn Borg (lichtgrijs); 826 Kitkat (rood/zwart); 774 en 778 Tarzan (groen) i.p.v. One Tell resp. Knorr. Van 734 is Pepsi verwijderd. De Duisburgse trams deden vanaf 18/10 in beide spitsen dienst, doch niet in de vacantie (25-29/10) in de middagspits. Vanaf 8/11 rijden zij ook in de dagdienst (het is mogelijk op een dienst die tussen circa 9.30 en 11.30 u in Amstelveen blijft staan).

Materieel autobus

De 467 (ex Utrecht) staat buiten dienst; 463-466 rijden meestal op spitsritten van lijnen 40,41,42; MAN 001-003 op spitsritten van 44; 460-462 nog slechts instructie. De 030 is wit/blauw geschilderd. 023-026 dragen stickers voor Flevo Ferries (zoals Connexion 423 en 424 in Lelystad). Bus 173 werd in november geleverd. In werkplaats West zijn twee grote ombouwacties aan de gang: nieuwe mobilfoon voor de meeste bussen (niet 460-467; van 346-374 slechts 15 stuks); inbouw videocamera's voor zover nog niet aanwezig in 101-173 en de Volvo's (niet 023-032 en 520-544, dit zijn resp. shuttles en volgend jaar te vervangen gelede bussen). In aansluiting op 174-200 worden 201-230 gebouwd. Dan volgen lagevloer gelede bussen. Van 2 tot 7/11 werd weer een gelede lagevloerbus getest, o.a. in dienst op lijnen 21,33,34 op 5/11. Het betreft een Mercedes, beschikbaar gesteld door EvoBus Nederland.

P&R Retour

Vanaf 19 september wordt het P&R Retour uitgegeven. Dit is een vervoerbewijs dat samen met een parkeerkaart voor het parkeerterrein aan het Stadionplein en het Transferium Arena wordt uitgegeven; geldig als retour naar C.S. en in zone 5700 (2x1 uur). Omleidingen intocht St.Nicolaas op zondag 14 november (circa 11.30-14.30 uur)

Daar de route van de stoet is: Oosterdok-Damrak-Rembrandtplein-Vijzelstraat-Singel-Leidsestraat-Leidseplein, vinden weer veel omleidingen plaats, o.a. 1,2,5 Bilderdijkstraat-Rozengracht; 4 naar Plantage; 7,10,14 via Ceintuurbaan-Ferd.Bolstraat; 9 tot Frederiksplein; 20 slechts van C.S. West naar Plantage, vanaf 13.00 via De Clercqstraat; 16,24,25 vanaf Weteringcircuit tot Tropencircuit v.v. Ook bus-inkorting.

Infrastructuur

De sporen Zeilbrug zijn aangesloten. Lijn 2 rijdt vanaf 15/11 normaal dubbelspoor. Eindlus lijn 12 Station Sloterdijk: het tweede (buiten)spoor van de lus is nu gereed.

Lijn 51

CAF-trams: 22/10 70+71; 10,11,12/11: 70+72. Het afkoppelen 's-avonds (±18.00, dond.=koopav.22.00u) verloopt nog chaotisch: do 4/11 alles gehele avond enkel, vanaf 10/11 alles dubbel. De afgekoppelde trams worden 2 aan 2 van Amstelveen naar Zuid gebracht; do 28/10 had met kennelijk haast en snelde een vierwagentrein door Amstelveen!

Een dezer dagen verschijnt "Een eeuw Gemeenteveren" door P.H.Kiers. Hierin wordt de geschiedenis van de ponten en veerdiensten over IJ en Amstel behandeld: routes, materieel en vele bijzonderheden. Het boek telt 72 blz.A4 en is geïllustreerd met 100 foto's, waarvan een aantal in kleur, met afbeeldingen van plaatsbewijzen enz. Het betreft een A.O.M.-uitgave en zal ± f 24,- kosten. Het is o.a. bij het A.O.M. verkrijgbaar (en bij HOV). U kunt het ook bestellen door f 30,- over te maken op girorekening 4883131 van Het Openbaar Vervoer te Amsterdam. U ontvangt het dan zo spoedig mogelijk.

Enige aanvullingen en correcties op het boek over autobusgeschiedenis

Door de vondst van enige "nieuwe" archiefstukken kunnen de volgende aanvullingen en correcties worden gegeven op het boek "Het autobusbedrijf, de werk- en dienstauto's van de Gemeentetram Amsterdam 1905-1950 (P.H.Kiers, 1994):

- Vóór de terugkeer van bus 116 naar Citroën heeft deze medio januari 1933 ook een serie ritten op lijn G gemaakt (blz. 84).
 - Autobus 33 werd met een dieselmotor in 1931 (correctie blz.67, genoemd werd 6-1-1933) in dienst gesteld, aanvankelijk op lijn C; vanaf april 1931 reed deze op K.
 - Bus 18 ging na terugkeer van Ford eerst rijden op tussendiensten van lijn B. Op 24 juli 1933 werd op de Fordlijn een grote bus ingezet; er waren toen geen klachten meer over de te geringe capaciteit. De Fordbus werd toen "schoolbus" op lijn B (daarna ging de bus dus op lijn C rijden; blz. 86).
 - In april 1933 kreeg bus 23 een reclametoestel (geïnstalleerd met licht in dit apparaat). Deze proef duurde tot mei van dat jaar.
 - Bus 130 (blz. 154) had het provinciale kenteken G 37476 (G 40776 is van 139).
- Het boek is nog verkrijgbaar door overmaking van f 39,50 op girorekening 4883131 van "Het Openbaar Vervoer" te Amsterdam. U ontvangt het dan na korte tijd.

- - - - -

HISTORIE Personeel tramlijn 22

Onuitroeibaar zijn de verhalen over de bestuurders van kringlijn 22 (de 1 cent tram rond het Centraal Station), waarbij de bestuurders mensen zouden zijn die voor straf hun hele dienst rondjes om het station moesten rijden.

Wij vonden onlangs het bewijs dat dit absoluut onjuist was. In 1938 werd nagegaan of het aan behoeften zou voldoen om vanuit Tuindorp Oostzaan een personeelbus in te stellen voor het daar wonende tram- en buspersoneel, dat slechts een verbinding met veerlijn IIIA naar de De Ruijterkade had, waardoor bijvoorbeeld garage Noord moeilijk was te bereiken. Hiertoe werd nagegaan waar al het personeel benoorden het IJ woonde en werkte. Hieruit bleek dat zo'n personeelbus nauwelijks nut zou hebben. Uit deze opgave kwam echter ook naar voren dat op lijn 22 negen vaste bestuurders (= een A-rooster) waren ingedeeld, die juist over de pont woonden (3 in Van der Pekstraat, 2 Nachtegaalstraat en voorts 1 in Leeuwerikstraat, Ganzenweg, Aurikelstraat, Fazantenweg). Voorts waren uit de reserve twee man nodig.

Zij hadden dus niet slechts het voordeel van op korte afstand van hun werk te wonen (of met een personeelwagen te rijden tussen De Ruijterkade en remise Kromme Mijdrechtstraat), maar ook een toeslag te ontvangen als eenmanwagenbestuurder (dit laatste zou de laatste jaren vervallen kunnen zijn), terwijl hun afrekenplaats ook nabij lag, namelijk bij de Veren; in 1944 was dat op het Stationsplein bij de NZHTM.

Toen lijn 22 na de oorlog niet meer terugkeerde als tram en na enige jaren als buslijn K (het eerste halfjaar nog met lijnnummer 22) in dienst werd gesteld, werden de roosters gecombineerd met die van andere buslijnen, namelijk E, L en M/Ford, later ook met D, P en met de tijdelijke lijn 10 E.

Nog het volgende ter verduidelijking:

Daar het Centraal Station slechts toegankelijk was voor personen met een geldig trein- of perronkaartje moesten reizigers naar en van Noord (via ponten of IJveren) om het gebouw heen, waartoe een tram reed, aanvankelijk diverse lijnen. Dit werd vanaf 1921 lijn 22, waarvan men gebruik kon maken met een geldig overstapje/abonnement of door een cent te werpen in de betaalbus naast de bestuurder (richting Noord werd de geldigheid van een overstap van drie kwartier verlengd tot een uur).

Daar hiervoor geen kaartjes werden afgegeven, was de betaalbus ook voor de bestuurder vergrendeld.

In 1926 reden de Noord-buslijnen B (vanaf Tuindorp Oostzaan) en C (vanaf Meeuwenlaan) nog via de ponten naar het Beursplein. Daar er bezwaren waren voor het overige verkeer op de pont wegens de vele bussen, dacht de directie over het inkorten van die buslijnen tot benoorden het IJ. Hierbij kwam de gedachte op om lijn 22 te verlengen tot de lus om de Bijenkorf, met een tarief van 2½ cent. Het drukke verkeer achter de Bijenkorf bleek echter een groot bezwaar, zodat men hier verder niet op doorging. Op 15 januari 1931 werden de lijnen B, C en de later in dienst gestelde Noord-lijn L ingekort tot het Stationsplein. Vanaf 17 maart 1932 eindigden deze op de Buiksloterweg, ten noorden van het IJ. De frequentie van lijn 22 werd toen verhoogd van 4½ tot 2-2½'. 22 werd ook versterkt met bijwagens achter de eenmantrams.

h t m
d e n h a a g

Aanpassing infrastructuur voor toekomstige lijn 15

Het ligt in de bedoeling dat lijn 15 ook op het huidige stadstraject sneller kan rijden dan thans het geval zou zijn. Tussen Bierkade en Statenkwartier moet zo een tijdwinst van drie minuten behaald worden. Hiertoe moet het aantal kruisingen worden verminderd en de vrije baan worden uitgebreid. De halten Centrum, Kneuterdijk, Scheveningseweg en Rooseveltplantsoen worden verlengd tot 75 meter en bovendien iets verhoogd. De kosten voor deze maatregelen worden geraamd op f 30 miljoen, waarvoor aan het ministerie subsidie zal worden gevraagd.

Randstad Rail

Nog steeds wordt overleg gepleegd met onder meer Rotterdam over het systeem van RandstadRail. Daarna moet het Rijk de daarvoor benodigde financiën verschaffen. Het ziet er naar uit dat gekozen wordt voor sneltrammaterieel. Hiervoor moet dan de route van lijn 1 in Den Haag worden aangepast, onder andere met verhoogde halteheuvelds.

Lijn 37

Voor de toekomst is een lijn 37 gepland tussen Kijkduin en Zoetermeer; deze lijn kan met bussen of met trams worden geëxploiteerd hetgeen nog moet worden beslist. Deze lijn zal de Harnaschpolder ontsluiten. In Delft wordt gereden via het terrein van het Reinier de Graaf Gasthuis en de Westlandseweg. Zo zal de lijn lopen langs het openbaar-vervoer-knooppunt dat te zijner tijd aan de zuidzijde van het nieuwe N.S.-station zal worden aangelegd.

In de Harnaschpolder komt ongeveer 105 hectare bedrijfsterrein beschikbaar, terwijl in het zuidelijk deel ervan, Look-West plaats is voor 1600 woningen en in de Voordijkhoornsepolder voor 1500 woningen.

Eind van deze maand worden alle plannen voorgelegd aan het bestuur van Haaglanden.

Buslijn 5

De H.T.M. heeft voorgesteld buslijn 5 op te heffen en gedeeltelijk te vervangen door buslijn 22 (centrum-Archipelbuurt). Het aantal reizigers op lijn 5 is namelijk gering. Nadat uit de betreffende wijk allerlei protesten waren gehoord, blijkt de meerderheid van de gemeenteraad ook tegen de opheffing te zijn. Naar een alternatief voor de te vervallen route dient te worden gezocht.

Buslijnen in Kijkduin

In het voorjaar van 2000 wordt begonnen met wijzigingen op de kruising Machiel Vrijenhoeklaan/Kijkduinsestraat, terwijl ook een vrije busbaan wordt aangelegd, op het Deltaplein krijgen de bussen een baan die gescheiden is van die van het overige verkeer. Het eindpunt van de buslijnen komt in de bocht in de Hoek van Hollandlaan; tevens wordt een eindpunt gecreëerd bij het Kijkduinpark.

Tramtunnel Grote Marktstraat

Eind oktober dealde wethouder Meijer mee dat het tunnelgat onder de Kalvermarkt binnenkort wordt leeggepompt en afgebouwd. Hij verwachtte dat in de eerste helft van november zou worden besloten de tunnel onder de Kalvermarkt door het gebruik maken van verhoogde luchtdruk af te bouwen. Hoe het tunnelwerk onder de Grote Marktstraat moet voortgaan, is echter nog onduidelijk.

Buslijn 56 ("Fietsbus")

Over deze bussen vermeldden wij reeds een en ander, o.a. op blz.147 (9/99). Hierbij enige aanvullingen: Op verschillende plaatsen kunnen ingeklapte fietsen staan: op de vloer van de bus op het stabalcon tussen de rechter voorwielkast en de uitstapdeuren in het midden. De fietsen moeten op de vloer worden gezet, met het voorwiel naar de rechter buszijde. Aan de haken van een rek boven het stabalcon kunnen ook fietsen worden gehangen. Bovenop de twee voorwielkasten zijn twee rekken gemaakt waar de fiets met het voorwiel in moet worden geplaatst.

De richtingfilms tonen afwisselend FIETSBUS en ZOETERMEER NOORDHOVE (in de andere richting IN DE BOOGAARD).

Begin november hadden 20 mensen een abonnement op de fietsbus; voor het hele traject kost dit f 1475,-, Zoetermeer-forepark kost f 975,-.

Materieel bus

Afgevoerd werden de wagens 709,712,719. In dienst kwamen 147,148,150 en een nieuwe toerwagen, de 622 (EOS, als 620). De 914 keerde terug na herstel bij Den Oudsten en proefritten in Amsterdam. Verhuurd aan Utrecht werden 502,503,506,507,508.

VERVOLG HTM op blz. 196

ret
rotterdam

Materieel en werkplaatsen tram

In revisie 4 is nog steeds mr.736. Mr.738 kwam, in een iets lichtere grijs/groene kleurstelling dan de overige, pas rond 20 oktober in dienst, nadat eerst nog een storing was verholpen. Van "matrix" aanduidingen werden inmiddels ook de 701, 703 en 729 voorzien (mr. 701 is trouwens nog steeds niet in dienst). Een nieuw bedieningspaneel werd al in april aangebracht in mr. 823.

Na aanrijdingsschade staan de mr. 707 en 1604 in de Centrale Werkplaatsen en met deraillementsschade de 827. Ook stonden mr. 706 en 710 enige tijd buiten dienst na een onderlinge aanrijding (zie nieuws per datum). In remise Kralingen wachten mr. 832 en 844 op enkele onderdelen.

Materieelverdeling/-inzet tram

De volgende 700-en werden de afgelopen maand vanuit remise Hillegersberg gesigna- leerd: 716,719,721,725,728,730,731,732,733,737,741,742,746. Merkwaardigerwijze rij- den zij meestal op de lijnen 4 en 6, veel minder op lijn 5. Op de lijnen 3/13 en 7 rijden soms ook 1600-en. Op lijn 2 rijden regelmatig "tramplus"motorrijtuigen.

Snertram

De "snertram" rijdt ook deze winter weer. Van 6 november t/m eind februari wordt iedere vrijdag (v. 18.00 uur), zaterdag (v. 15.00) en zondag (v. 16.00) vertrokken van Brasserie "Mes en vork" aan de Boezemstraat. Kosten f 29,50; kaartjes ver- krijgbaar bij kantoren van de Havenloods (alleen voor ritten op vrijdag en zondag) en bij de V.V.V. (alleen voor zaterdag).

Mr.622 is hiertoe weer versierd, nu met kleurrijke afbeeldingen van de film Krui- meltje; deze werd deels in Rotterdam opgenomen.

Metro/sneltram

Materieel Op 7 oktober keerde mr. 5218 als eerste rytuig terug van de firma Adtranz te Berlijn na grote revisie aldaar. Op 11 oktober vertrok mr. 5220 daarheen.

In de week van 4 oktober werd een tweede metrorytuig buiten dienst gesteld: 5065. Na grote revisie kwam mr. 5212 gereed. Mr. 5210 is nog in behandeling. Na revisie 2 kwamen gereed de 5102 en 5122 (niet de 5121, zie blz.168; okt.1999). In behandeling hiervoor is de 5105. De nieuwe rytuigen zijn thans in ieder geval t/m 5324 afgele- verd. Een ploeg monteurs van Bombardier is momenteel bezig in remise Hilledijk om daklekkages aan de nieuwe metrostellen te verhelpen.

Exploitatie Op 16 en 17 oktober was er geen metroverkeer mogelijk tussen Hoogvliet en Poortugaal i.v.m. de aansluiting van de toekomstige Beneluxlijn op de Erasmuslijn bij het toekomstige station Tussenwater. De reizigers werden per bus vervoerd.

RandstadRail

Sneltramkruisingen Prins Alexander

Op 28 oktober besliste de gemeenteraad dat er een station komt aan de RandstadRail- verbinding met Den Haag op de lokatie Statenweg/Stadhoudersweg. Er zullen maatre- gelen worden getroffen om een zo veilig mogelijke situatie te creëren. Overigens ziet het er naar uit dat op deze lijn metro-achtige voertuigen zullen gaan rijden. De H.T.M. zal dan de route van lijn 1 naar Scheveningen moeten aanpassen (hoge perrons). In april wordt begonnen met het plaatsen van 21 automatische halve overwegbomen op de kruisingen tussen sneltram en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Half 2001 zal dit werk in deelgemeente Prins Alexander zijn voltooid. De kosten be- dragen circa f 25 miljoen; het project moet dus Europees worden aanbesteed.

Materieel autobus

Van de 200-serie werden alleen de 209, 212, 216 en 220 de afgelopen maand gezien, resp. op de lijnen 66,49,70,76 en 45; mogelijk reden er nog andere. Bus 805 wordt aan de Sluisjesdijk hersteld na aanrijding met mr.1604 van lijn 6. In toenemende mate rijden thans 800-en op de lijnen 32 en 39.

Museumbus 938 staat thans in de spuitcabine van de Centrale Werkplaatsen.

Infrastructuur

De vernieuwde wissels bij de kruising Mauritskade/Van Oldenbarneveltstraat werden ingericht voor VECOM-bediening. Ook zullen t.z.t. de wissels nabij het Eendrachtss- plein en Mauritsweg/Kruiskade hiervan worden voorzien.

Spoorvernieuwing vond plaats aan de westzijde van het Heemraadsplein. Hierbij verviel het wissel naar de voormalige eindpuntlus van lijn 4.

Binnenkort vindt op de Eendrachtsweg railvernieuwing plaats, waardoor lijn 5 van 13 november 18.00 uur t/m 14 november einde dienst wordt omgelegd via Van Oldenbarne- veltstraat-Coolsingel-Schiedamsedijk-Vasteland v.v.

Winterdienst Tram 1999/2000 - geldig van 30-8-1999 t/m 28-5-2000

Aantal wagens / frequenties tijdens de verschillende dagdelen

Lijn	Maandag t/m vrijdag					Alle dagen Zaterdag				
	tot 9.00	9.00-12.00	12.00-16.00	16.00-18.00	18.00-20.00	late avond	tot 9.00	9.00-11.00	11.00-18.00	18.00
1	15/8	12/10	16/8	16/8	7/15	5/20 a b	5/20	8/15	14/10	7/15 a
2	10/7	9/10	11/8	10/8	6/15	4/20	5/20	9/10	9/10	6/15
3/13	9/15	8/20	10/15	10/15	5/15	4/20 c	5/20	8/20	10/15	5/15 c
4	13/8	12/10	14/8	14/8	6/15	4/20 d	6/20	8/15	12/10	6/15 d
5	10/5	7/10	9/8	9/7	5/15	3/20 e	4/20	6/15	7/10	5/15
6	8/12	6/15	8/12	8/12	7/15	4/20	5/20	7/15	10/10	6/15
7	10/8	8/10	11/8	10/8	6/15	4/20	4/20	6/15	9/10	6/15
9	9/12	7/15	9/12	9/12	7/15	5/20	4/20	7/15	9/12	7/15
13	/15	/20	/15	/15		c		/20	/15	c
20	12/4	6/10	8/7½	11/5	5/15	3/20 f	4/20	7/10	9/7½	5/15
	96	75	96	97	54	36	42	66	89	53

Lijn	Zondag		
	tot 10.00	10.00-18.00	18.00-20.00
1	5/20	9/15	7/15 a
2	4/20	6/15	6/15
3	4/20	5/15	5/15
4	5/20	7/15	6/15 d
5	4/20	5/12	5/15
6	5/20	6/15	5/15
7	4/20	6/15	6/15
9	6/20	7/15	6/15
20	4/20	8/8	5/15
	41	59	51

Bijzonderheden

- a = lijn 1 rijdt op maandag t/m donderdag van 7.00-18.00, op vrijdag van 7.00-21.00, op zaterdag van 9.00-18.00 en op zondag van 10.30-17.30 naar/van het Oostplein.
- b = op koopavond (vrijdag) van 18.00-21.00 uur: 9/15.
- c = de lijnen 3 en 13 zijn exploitatief gekoppeld. Op het gezamenlijke traject wordt bij /15 dus elke 7½ minuut gereden enz.
- d = lijn 4 rijdt op maandag t/m vrijdag tot ca. 18.00 uur en op zaterdag tot ca. 17.00 uur naar/van Schiedam Broersvest. Buiten deze tijden tot het Marconiplein.
- e = in ochtendspits rijden enkele rijtuigen van het Willemsplein buiten dienst naar C.S. en vandaar weer als lijn 5 naar het Willemsplein. Hierdoor wordt tussen 8.30 en 9.00 uur tussen C.S. en Willemsplein elke 4 minuten gereden.
- f = op koopavond (vrijdag) van 18.00-21.00 uur: 7/10.

Remiseverdeling

Kralingen: lijnen 1,3,7,9,13
 Hillegersberg: lijnen 4,5,6
 Hilledijk: lijnen 2,20

Exploitatie

De omlegging van lijn 5 tijdens het vernieuwen van het wissel- en sporencomplex Mauritsweg/Van Oldenbarneveltstraat (15-17 oktober, zie blz.169; 10/99) verliep toch niet zo gunstig als werd vermeld. Lijn 5 reed alleen komende van Schiebroek via C.S.; vanaf Willemsplein werd het station niet aangedaan. Erg verwarrend dus, temeer omdat geen RET-ers aanwezig waren om passagiers hierop te attenderen. Ook de haltepaal-informatie wees hier niet op.

Bus-omleidingen Wegens reconstructie van de Mathenesserlaan tussen Rochussenstraat en Nieuwe Binnenweg rijden de lijnen 32 en 39 vanaf 4 oktober tot begin januari richting Overschie/station Noord via 's-Gravendijkwal-Nieuwe Binnenweg-Mathenesserlaan. I.v.m. werkzaamheden aan de verlengde Willemsbrug worden de lijnen 32,49 en N6 vanaf 25 oktober ca. 2 weken omgelegd via Posthoornstr.-Glashaven-Rederijstr.-Boompjes. Door reconstructie van de A.van Stolkweg rijdt lijn 32 al sedert 26 april richting Noordereiland om via Stadhoudersweg-v.Aerssenln-Beukelsdijk-v.Citterstr-Math.plein. I.v.m. herbestrating van de Meidoornsingel in Schiebroek rijdt lijn 35 vanaf 16 augustus via Wilgenplaslaan-Kastanjepl.-Wilgenlei v.v. Dit ook tot nader order. Vanaf 1 november rijdt lijn 66 richting Wilhelminakade een maand lang proef via Slaghekstraat-Beijerlandsealaan-2e Rosestraat (omlangdurige files op de Putselaan te vermijden). Richting Pendrecht werd in de 2e Rosestraat een busstrook aangelegd met hetzelfde oogmerk (files voor stoplichten aldaar).

Nieuwe chauffeurs Er is een groot tekort ontstaan aan buschauffeurs, door onder meer een hoog ziekteverzuim en het te lage begrote aantal rij-uren. Hierdoor moeten diensten uitvallen, overwerk worden verricht en kunnen vacantedagen soms niet worden opgenomen. Besloten is nu 60 nieuwe chauffeurs aan te stellen, waarbij nog zal worden bekeken of dit voltijders, deeltijders en/of oproepkrachten worden.

Carnisselandelijk

Op 7 oktober vond een informatie-avond over deze nieuwe TramPluslijn plaats. Uit berekeningen is gebleken dat het Vreewijktracé (Beukendaal-Spinozaweg) veel duurder is dan de oorspronkelijk gedachte variant Groene Hilledijk-Dordtsestraatweg. Eerstgenoemde route kost 3 à 4 minuten meer rijtijd en heeft een kostendekkingsgraad van slechts 45% (terwijl het Rijk alleen betaalt als dit boven de 50% is), van het andere is het 54%. Het Slinge-Langenhorsttracé heeft weliswaar een kostendekking van 53%, maar kost per jaar f 1 miljoen meer. Dan is er nog het Oldegaarde-Langenhorsttracé met een kostendekkingsgraad van 48%, dat jaarlijks f 2 miljoen meer kost. Na bespreking in de deelgemeenten volgt een advies van het dagelijks bestuur. De stuurgroep neemt op 6 december een besluit, vervolgens wordt het in januari/februari in de gemeenteraadscommissies besproken en een maand later moeten B&W erover beslissen. Tenslotte moet de gemeenteraad dat besluit goedkeuren. De inpassing van de lijn in de straten wordt komende zomer in de raadscommissies van de deelgemeenten besproken. Het ligt in de bedoeling dat de tramlijn eind 2003 in dienst komt.

Bijzonderheden per datum

13/10 Omstreeks 18.00 uur hadden mr.1604 van lijn 6 en bus 805 van lijn 38 een frontale botsing nabij de Noorderbrug. Beide liepen vrij veel schade op. Ongeveer een uur lang reed lijn 6 om via Pijperstraat-Boezemstraat-Boezemweg v.v.

16/10 Rond 14.00 uur botste op de Hillevliet/Lange Hilleweg uitrukker 710 van lijn 20 achterop de halterende 706 van lijn 2. Er vielen 11 gewonden. Beide trams werden, vooral bij de geleiding, beschadigd.

22/10 Voor een gezelschap reden 537+1008 en mr. 368.

29/10 In de ochtend kwam mr. 707 van lijn 7 in de Brederodestraat in Spangen in botsing met een hoogwerker, waarvan de arm juist zwenkte. Aan de linkerkant werden diverse raamstijlen doorkliefd. Er waren drie lichtgewonden (gelukkig zat niemand aan de linkerkant). De tram werd naar de Centrale Werkplaatsen afgevoerd voor herstel. De lijnen 6 en 7 werden ingekort, resp. verlegd naar het Marconiplein.

FAST FERRIES en WATERBUSSEN rond Dordrecht en naar Rotterdam

Op 1 november opende minister Netelenbos de nieuwe Fast Ferry verbinding Rotterdam-Dordrecht. Tot 8 november werd proefgevaren en was er gelegenheid gratis een tocht mee te maken. Vanaf 8 november wordt de geregelde lijndienst uitgevoerd, met twee catamarans die elk half uur beide steden verbinden en een stop in Ridderkerk maken. De tocht duurt circa 25 minuten en er wordt ongeveer tegen strippenkaart-tarief vervoerd (enkele reis f 6,50; retour f 10,75).

Ook op 8 november startte de "waterbus" tussen Dordrecht-Alblasserdam en Dordrecht-Zwijndrecht-Papendrecht en Sliedrecht; hier wordt elke 15/30 minuten gevaren.

In Ridderkerk stelde Connexxion een busdienst in van de aanlegplaats naar het centrum (lijn 292). Dit bedrijf participeert ook in de nieuwe veerverbindingen, evenals Stadsvervoer Dordrecht, Doeksen (Terschelling) en de firma Heymen te Arnhem.

De aanlegplaats in Rotterdam is de Willemskade, in Dordrecht de Merwekade.

Een van de Fast Ferries, de "Piet Hein" is op 3 november met motorstoring uit dienst genomen. Voorts blijken de golven die de snelle boten maken, schade aan afgemeerde schepen te veroorzaken, o.a. bij de Oosterkade in Rotterdam. Daar moest al langzamer worden gevaren. Besloten is dat de boten vanaf 8 november (dus de dag van de feitelijke indienststelling) op halve kracht zullen varen, waardoor de frequentie moest worden teruggebracht tot een uur. Naar een andere oplossing wordt nu gezocht, het is mogelijk dat de vaarroute wordt gewijzigd.

De genoemde "Piet Hein" werd vervangen door een ouder schip, de "Flying Dutchman".

=====
c o n n e x x i o n
u t r e c h t
=====

Nieuwegein-tramlijnen en bussen in Utrecht

Na goedkeuring door de gemeenteraad van Utrecht zal in mei 2000 worden begonnen met bestratingswijzigingen nabij de Graadt van Roggenweg. De tramhalte aldaar wordt verplaatst

naar de Sowetobrug, dat is ongeveer op gelijke afstand van de halten Westplein en Oudenrijn. Deze halte sluit beter aan op woonwijken, scholen en kantoren. Aan beide zijden van de halte komen voetgangersoversteekplaatsen, beveiligd met verkeerslichten. Ook voor het busverkeer komen in deze omgeving verbeteringen. Het is de bedoeling een vrije busbaan te maken vanaf de huidige tramhalte Graadt van Roggenweg tot de Sowetobrug. Bij de Kanaalweg krijgt de bus een detectielus en dus voorrang. Ook komt er een vrije busbaan met extra brug vanaf Leidsche Rijn enz. naar Dr.M.L.Kinglaan.

CONNEXION

Midden Berkhof spitsbus 417 werd groen geschilderd, de tot dezelfde serie behorende 423 en 424 gingen naar Tours en rijden met wit/blauwe stickers in Lelystad de aansluitdiensten op Flevo Ferries.

Van de oudere aardgasbussen is na de zomer slechts een viertal weer in de dienst teruggekeerd; zodra voldoende vervangende wagens zijn gevonden, wordt de proef beëindigd. Slechts prototype 2214 zal zijn 100.000 km volmaken voor eigenaar DAF, waarna tegen de zomer van 2000 het gehele project roemloos ten onder is gegaan. Van de in de laatste jaren met schade afgevoerde (Midnet) wagens is de geknikte stuurinrichting op andere bussen overgezet wegens verhoogd comfort voor de chauffeurs. Een overgezette stuurinrichting kregen in ieder geval de 6455,6513,6514, 9213,9563 en 9564. Deze ombouw kan worden voortgezet want ook de stuurinrichting van de af te voeren oude aardgasbussen komt beschikbaar.

Het materieelgebrek blijft groot. Er vinden veel verschuivingen plaats tussen de garages teneinde vooral rond Utrecht en Almere voldoende wagens beschikbaar te hebben; de 10 meter wagen 6570 rijdt nu rond Utrecht, deze was "over" in Deventer, een garage die met zijn ex regio Oost streekbussen 4063 en 6569-6574 nu ook bij regio Midden behoort. (De Deventer stadsbussen 4535-4541 behoorden al een jaar tot de huidige regio Midden.) De spitslijnen 214,260-263 (Almere-Amsterdam) worden vooral in de middaguren door Tours gereden met de normaal slechts voor groepsvervoer gebruikte oude streek- en stadsbussen. Grote aantallen 8600, 8800 en blauwe stads-9700-en kunnen misschien hobbyisten bekoren, de passagiers slechts matig.

De Scania stadsbussen 2350 en 2351 zijn tot nog toe niet in de dienst verschenen, hoewel zij al vijf maanden in Nederland zijn. Zij hebben blijkbaar nog veel problemen. Noordwest Naar CTG groepsvervoer-dochter gingen 1529 (werd 887), 8679 (werd 886), 8693 (werd 889) en 9335 (werd 890). Een aantal bussen was al langer aan CTG verhuurd.

Met een kleine presentatie werden op 1 november de groene gelede bussen in Purmerend gepresenteerd, de aflevering van de serie 9067-9094 was toen vrijwel voltooid. Aan nieuw materieel komen nog 2370-2401 DAF SB220/Berkhof Valkenswaard, naar het streekmodel Heerenveen.

Groen geschilderd zijn 5108 en 5114 (niet 5115), hierna was kennelijk de verf op, want de 1953 (ex Parool-reclame) verscheen in de oude NZH-kleuren wit/geel.

Van de negen Den Oudsten shuttles 1070-1079 rijdt een deel als versterkingswagen op de gewone streeklijnen bij gebrek aan gewone streekbussen.

Half oktober was de NZH-naam op de tourwagens vervangen door "Connexion tours".

Zuidwest Nieuw materieel: 2352-2369 Berkhof St2000 NL (SB220) zijn in aflevering. 2450-2489 DOB B95 streekbus worden eind 1999 afgeleverd. In 2000 worden geleverd 2490-2508 DOB B95 aggro en drie stuks Mercedes 412D Sprinter/Kusters.

Afgevoerd zijn 6545,6730,7909,9134,9282 en 9410 naar Womy, al dan niet voor export.

CONDUCTEURS (debat in Tweede Kamer)

In de Tweede Kamer hebben diverse fracties er begin november bij minister Netelenbos op aangedrongen het aantal conducteurs op de trams zo spoedig mogelijk uit te breiden. Zij zou dit wellicht kunnen doen in samenwerking met de ministers van Sociale Zaken en Grotestedenbeleid. De VVD was van mening dat het Rijk geen extra geld moet geven, terwijl deze partij wel beweert conducteurs belangrijk te vinden; ook dit wordt dus alleen met de mond beleden; realiteit is hier wel ver weg !

Het probleem voor de vervoerbedrijven is namelijk dat het Melkertbanen betreft, dus mensen die minstens twee jaar werkloos zijn en 32 uur per week moeten werken tegen een salaris juist boven het minimum. Uit deze groep zijn nu vrijwel geen geschikte mensen meer te werven. Bovendien vinden de huidige conducteurs vaak ander werk. De minister beloofde volgend jaar f 10 miljoen extra uit te trekken voor conducteurs e.d. in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht samen; voor de jaren daarna is nog geen financiële dekking aanwezig. Netelenbos weigert Melkertbanen voor conducteurs om te zetten in regulier werk. Het extra geld moet worden gebruikt om ervaren personeel te werven.

RIJN-GOUWELIJN (sneltramlijn Gouda-Alphen-Leiden en kuststrook)

Het Rijk heeft tot nog toe f 85 miljoen hiervoor beschikbaar gesteld. Provincie Zuid-Holland meent dat f 314 miljoen nodig is (het bedrijfsleven zal hierbij trouwens ook worden betrokken). De Stuurgroep Rijn-Gouwelijk heeft hierover een brief gezonden aan de Tweede Kamer. De provincie wil ook de regie krijgen over de NS-lijn Utrecht-Leiden. De provincie wil nu met het werk beginnen, zodat in 2002 de exploitatie kan starten.

R.T.M. OUDDORP

Rooie oortjes voor Uw correspondent vanwege fouten in het oktobernieuws. Het Sperrer tramstel staat niet op diploories maar op draaistellen van een meervoudige herkomst. De EB 17.01 en EB 17.02 staan op Bochumse draaistellen, gereviseerd in Gent, ontdaan van motoren en tandwielbakken in Essen, alwaar behulpzaam EVAG personeel ze ook nog eens omspoorde naar 1067 mm. Hetzelfde gebeurde in Essen met twee Keulse loopdraaistellen, welke zijn geplaatst onder de MBD 17.00. Zoals het er thans naar uitziet zullen de oorspronkelijke, eerst verbrede, daarna versmalde draaistellen weer terugverbouwd worden naar 1067 mm (met enig voorbehoud, afhankelijk van externe zaken). Citaat uit het oktobernieuws: "De originele exhaust bleek zonneklaar de beste". De exhaust was niet origineel, niks bleek zonneklaar. Uw correspondent fungeerde als stoker nadat de exhaust waarmee loc 56 in 1966 in Ouddorp arriveerde teruggeplaatst was en liet zich meeslepen door zijn enthousiasme over het gemak waarmee stoom werd gemaakt. Wat is er nu wel aan de hand met de exhaust van loc 56? Hierover enige uitleg, met dank aan Ir. J. J. G. Koopmans voor de verstrekte gegevens en uitleg.

Eerst een stukje geschiedenis. O&K monteerde in 1920 op basis van proefondervindelijk verkregen gegevens een exhaust met een doorsnee van 80 mm. Hiermee dacht men een optimale combinatie te bereiken van kolenvetbruik, stoomproductie, slijtage en trekkracht. Bij het laatste moet men denken aan een tram van 10 rijtuigen. Waarschijnlijk in WO II (al is dit niet zeker) ontstond de behoefte om zwaardere trams te trekken. De RTM monteerde een exhaust met een doorsnee van 65 mm om zodoende trams met wel 14 rijtuigen te kunnen trekken. Het extra kolenvetbruik, het zuigen van onverbrande kooldeeltjes naar de rookkast en het brandgevaar wegens de uitstoot van onverbrande kooldeeltjes als gevolg van uitgestoten nog brandende kooldeeltjes en de extra slijtage werd voor lief genomen. Deze exhaust is later gehandhaafd.

Zeker sinds de verhuizing naar het natuurgebied De Punt maakte RTM-Ouddorp zich zorgen over CO₂ uitstoot, rookvorming en brandgevaar. Later kwam daar nog eens de vraag bij of voor de drie nieuwe ketels misschien niet de exhausts aangepast zouden moeten worden. Hierover werd contact gelegd met Ir. Koopmans, een van de nog weinige experts op dit gebied. Na overleg met RTM-Ouddorp medewerkers is door hem een meetprogramma opgesteld om op grond van objectieve gegevens de aanpassingen te kunnen maken. Aanvankelijk werd een nieuwe exhaustpijp gemaakt met een mond van 80 mm. Deze werd voor het eerst beproefd op 3 juli jl. en bleek goed te werken, al dreigden slechte kolen de proef te doorkruisen. In de zomermaanden is een viervoudige exhaust gemaakt welke op 31 augustus is beproefd. Deze bleek principieel goed te werken, er werden forse vacua gemeten. Helaas werd de proef verstoord door het moeten gebruiken van een provisorische blazer en een roestgat in de rookkast. Dit tezamen was verantwoordelijk voor het matige stoommaken op 31 augustus.

Inmiddels is voor het verdere meetprogramma subsidie verkregen van het Prins Bernhard Fonds. Tot begin december zal er een negental druk- en temperatuur-sensoren worden gemonteerd alsmede een wagopnemer zodat er langs elektronische weg indicator-diagrammen kunnen worden gemaakt. In de loop van december zullen dan systematische proeven worden gedaan met de oorspronkelijke exhaustmond, de nieuwe enkele van 80 mm, de nieuwe viervoudige van 4x50 mm en een aangepaste van 4x40 mm. De meetgegevens zullen worden opgeslagen in een in de trein aanwezige computer. Na een evaluatie van de gegevens zal pas worden besloten wat de optimale exhaust is en welke exhausts in de gereviseerde locomotieven en bij de nieuwe ketels geplaatst worden. Bovengenoemde proeven zullen worden gehouden tussen het werk aan de baan door. Omdat bij het bouwen van de baan op de Brouwersdam de ondergrond niet voorgewalst is blijft de baan daar verzakken, zozeer zelfs dat het risico van veerbreuken en ontsporingen onaanvaardbaar groot dreigde te worden. Een programma van lassendichten is opgesteld. Ook in de scherpe bogen tussen de remise en De Punt zullen knikken weggewerkt moeten worden. Om deze reden wordt er tijdens voorjaarsvacanties van 2000 niet gereden.

Buiten het werk aan loc 54, MD 1805, MD 67, rijtuigen en wagens (waarover volgende keer meer) verdient de nog steeds voortgaande groei van het medewerkersbestand vermelding, gelukkig in kwantiteit en diversiteit maar ook in kwaliteit. De moeite die het bestuur heeft gestoken in het opleiden van machinisten werd ruimschoots beloond. Zonder bijvoorbeeld de gediplomeerde machinisten hadden de uitbreidingen van het aantal rijdagen in 1999 niet kunnen worden gerealiseerd. Dus wie nog aarzelde, kom eens kijken. Het wordt steeds gezelliger in Ouddorp. Elke nieuwe medewerker, met welke kunde of inzet ook, wordt met open armen ontvangen.

Rijtuigen ICR in revisie

Tot nu toe zijn de gehuurde K4-rijtuigen gebruikt om de optredende tekorten aan rijvaardig NSR-materieel aan te vullen en niet voor de twee doelen waarvoor zij eigenlijk gehuurd waren: uitbreiding van het materieelpark om de vervoergroei op te vangen en vervanging van ICR tijdens de grote revisie en verbouwing. Gezien de actuele stand van zaken bij het NSR-materieel zit het eerste er voorlopig niet in, maar het tweede wel: midden november gaan de eerste ICR in revisie. Op 15/11 start in Haarlem de behandeling van A-rijtuig 10-70 651 en B 20-70 801, die als prototype voor de seriegewijze verbouwing zullen dienen. Bij de BKD-rijtuigen is de 82-70 901 al sinds mei 1998 in gebruik als prototype, waarin verschillende soorten banken en bankopstellingen zijn uitgetest. De 82-70 902 dient sinds april 1999 als prototype voor de verbouwing van de BKD's, die grotendeels opnieuw worden ingedeeld en waarvan een deel zal worden verbouwd tot stuurstandrijtuigen. In de loop van november en december gaat vervolgens het park *IC Plus* in revisie volgens globaal de volgende planning: 20-77 009 op 15/11, 20-77 006 + 010 + 011 op 19/11, 20-77 007 + 012 op 2/12, 18-70 003 op 20/12 en 18-70 002 + 10-70 004 op 28/12. Alleen BKD 82-70 001, A 10-70 005 en B 29-77 008 halen dus waarschijnlijk het jaar 2000 in actieve dienst, maar zij staan als eerste gepland voor binnenkomst in dat jaar. De voorlopige planning van de rest van de revisie laat zien dat aansluitend de revisie van de „gewone” A- en B-rijtuigen ICR-1 en ICR-2 begint en die van de BKD's medio 2000. In het najaar van 2000 wordt begonnen met ICR-3 (Benelux) en ICR-4. Naast de verbouwing van de BKD's tot B-rijtuigen en stuurstandrijtuigen (al dan niet met fietsenruimte) staat de wijziging van een aantal B-rijtuigen en de AB-rijtuigen in A-rijtuigen op het programma en een volledige vernummering van het ICR-park. Details hierover hopen wij binnenkort te kunnen geven.

Rijtuigen type K4

De aanhoudende tekorten aan materieel in combinatie met het begin van de revisie van ICR zal er naar alle waarschijnlijkheid toe leiden dat het aantal rijtuigen type K4 zal worden opgevoerd van vier naar vijf per stam, waarmee dan 60 rijtuigen in actieve dienst zullen zijn. Het gros van de aanloopproblemen met de K4-rijtuigen is nu wel opgelost, al ziet het ernaar uit dat deze "krasse karren" altijd wel verhoogde aandacht nodig zullen blijven hebben. De asbestproblemen zijn definitief onder controle: de asbesthoudende stoffen waren de frictieplaatjes in de remblokhouders van draaistellen type Y28, die zich bevinden onder de A's 18-37 404 - 414 en de B's 20-37 308 en 318 - 355. Ten onrechte niet vermeld in deze kolommen is de bijdrage van Railned aan het toelaten van de K4-rijtuigen. Waarschijnlijk heeft men lang moeten zoeken, maar uiteindelijk heeft men toch een voorwaarde gevonden. De ramen mogen niet volledig open, omdat men hierdoor wel eens vrijwillig of onvrijwillig de trein zou kunnen verlaten. Daarom zijn de ramen zodanig vastgezet dat zij slechts een stukje geopend kunnen worden.

Plan W: nog meer rijtuigen in dienst

De revisie van de 31 opnieuw in dienst gestelde rijtuigen plan W nadert zijn voltooiing: nog in november zullen de laatste twee exemplaren in revisie genomen worden. Recent is besloten dat dit niet de laatste plan W's zullen zijn die in revisie gaan. Van de zes nog niet gesloopte plukrijtuigen zullen er nog twee of drie gereviseerd worden en opnieuw in dienst gesteld. Het totaal aantal plan W's in de komende jaren zal dus 33 of 34 gaan bedragen. De meest in aanmerking komende rijtuigen zijn de 21-37 458, 465 en 531, die sinds begin september in Haarlem staan en afkomstig zijn uit Maastricht. Nog in Maastricht staan de 21-37 467, 476 en 501, die meer onderdelen missen en moeilijker verplaatsbaar zijn. Plan W vormt een belangrijke aanvulling van het materieelpark van NSR. Op papier worden er al 20 ingezet (twee stuks per stam in de treinseries 800 en 900), in de praktijk doen er thans circa 24 dienst en na voltooiing van de revisies zullen dat er circa 32 kunnen zijn.

Treinstammen DD-IRM

De bijzonder grote problemen met de motordraaistellen van het DD-IRM, in de vorm van overmatige en vroegtijdige slijtage, hebben ertoe geleid dat er nu daadwerkelijk iets gedaan wordt met de automatische koppelingen tussen de rijtuigbakken van het DD-IRM: bakwisselingen om zoveel mogelijk materieel op de baan te houden. In feite moet hier niet van bakwisselingen gesproken worden, omdat dit een begrip is dat bij treinstellen voorkomt. De koppeling (mechanisch, elektrisch en luchttechnisch) tussen de bakken van treinstellen is moeilijk te verbreken en het koppelen vergt een compleet inregelen en beproeven van het treinstel. Bij het DD-IRM is daarom een semi-automatische koppeling ontworpen die deze problemen niet kent en op grond van het eenvoudig kunnen wijzigen van samenstelling is het begrip *treinstam* geïntroduceerd, zoals dat ook bij het DD-AR wordt gehanteerd. Al vaker is op deze plaats bevreemding uitgesproken dat bij het DD-AR, met zijn gewone rijtuigkoppelingen en talrijke slangen en leidingen, met grote regelmaat de samenstelling van treinstammen wordt gewisseld en dat het speciaal ingerichte DD-IRM vrijwel met rust gelaten werd en in feite behandeld als treinstellen. Dat laatste wreekte zich direct nu de samenstellingen wel gewisseld worden: de eerste treinstam die van driewagenstam in vierwagenstam gewijzigd werd, de 8408, kon in de administratieve volgsystemen

niet ingevoerd worden. Tevens ontstond binnen drie dagen ruzie over het onderhoud van de stam: aangezien de driewagenstammen in Onnen en de vieren in Amsterdam in onderhoud zijn (wie bedenkt zoiets eigenlijk?) is er nu een boeiend probleem aan het ontstaan... De situatie bij het DD-IRM heeft geleid tot grote drukte bij het onderhoudsbedrijf Zaanstraat, dat enige ruimte maakte door de motorpostrijtuigen die daar terzijde staan, op de sporen richting Westhaven weg te zetten en defect DD-IRM op de Watergraafsmeer. Van vierwagenstam 8458 werden op de Watergraafsmeer de mBvk's 290 8615 en 8616 met behulp van een kraan op eenassige nooddraaistellen gezet.

Rijtuigen DDM

Het aanbrengen van een baanruimer onder de stuurstandrijtuigen DDM-1 werd op 15/10 voltooid met de aflevering van Bvk 26-37 106. De polyester baanruimers blijken overigens slecht bestand tegen de haken van de koppelingen en zijn zonder uitzondering allemaal al beschadigd. Dit probleem zal zich bij de Bvk-rijtuigen DDM-2 en -3 niet voordoen, evenmin als de vraag waar de hoogspanningskabel gelaten moet worden: dit materieel heeft immers een automatische koppeling. Voor prototyping was de 270 7040 van 19/10 tot 4/11 in Haarlem. Ook bij het DDM-2 en -3 (het DD-AR) doet het probleem van versleten wielbanden en te weinig vervangende wielstellen zich nu gevoelen, met als gevolg te kleine treinen. Treinstam 7427 werd van Leidschendam overgebracht naar Haarlem, waar de vier rijtuigen opgebokt werden en de draaistellen uitgenomen.

Locomotieven serie 1600

Het bericht over het rood schilderen van de 1603 in de vorige aflevering van HOV is een journalistieke canard gebleken: de loc werd na herstel van de bots- en brandschade op 19/10 knalgeel afgeleverd. De 1637 werd op 18/10, zoals gepland, in Tilburg ontdaan van de bierreclame en kreeg de oorspronkelijke opschriften terug: NS Cargo en geen Railion. Er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat er volgend jaar circa tien 1600-en door NS Cargo verkocht of verhuurd zullen worden aan NS Reizigers. NSR lijkt emplooi voor een aantal extra locs te hebben en Railion Nederland knapt vermoedelijk liever een aantal 1300-en op dan dat het de dure aanstaande midlife-revisie van 1600-en bekostigt.

Locomotieven serie 1300

Met het oog op eventuele terugkeer van circa acht 1300-en (door middel van een revisie met asbest-verwijdering) worden de terzijde gestelde exemplaren gekoesterd. Zoals bekend zijn de 1302, 1304, 1312 en 1315 officieel in dienst, waarvan de 1315 in Tilburg staat voor het wisselen van wielstellen. De 1309 en 1314 staan in Maastricht en de 1301, 1305, 1306, 1307, 1308, 1310, 1311, 1313 en 1316 staan terzijde op de Watergraafsmeer, waar de 1305 overigens gebruikt wordt als "energieloc". Een aantal van de locs uit de Watergraafsmeer en van de rijvaardige exemplaren zal op 20/11 te Amsterdam Westhaven staan opgesteld als daar een boek over de 1300-en wordt gepresenteerd.

Locomotieven serie 1100

De terzijde staande 1142 en 1306 werden op 9/10 geshowd tijdens de Open Dag in Alkmaar. De locomotieven keerden op 11/10 terug op de Watergraafsmeer. Drie dagen later arriveerde hier de 1122 uit Eindhoven, een van de 1100-en die stationair als spanningsbron hebben gediend bij de instructie aan K4-rijtuigen. De 1115 uit Venlo is eind juli al naar Maastricht overgebracht. De 1144 uit Heerlen ging op 19/10 naar Maastricht, maar arriveerde op 6/11 op de Watergraafsmeer.

Locomotieven Baureihe 241

De eerste 241-er die in Tilburg van ATB is voorzien, de 241 697, werd op 2/11 overgebracht naar Amersfoort, waar traditioneel de ATB wordt ingeregeld. Een proefrit op 4/11 ging niet door wegens een ATB-storing (!) en op 5/11 trok de loc bij wijze van proef de 2000-tons kolentrein 48127. De loc had na stoppen voor rood sein te Driebergen-Zeist door gladde sporen grote moeite om de trein weg te krijgen, waarbij tijdens het slippen steeds een stuurstroomzekering sprong en de tractie wegviel. Met veel moeite werd Maarn Goederen gehaald, waar vandaan weer normaal vertrokken kon worden naar Duitsland. Als tweede loc kwam de 241 353 op 17/10 bij Venlo het land in en werd van Venlo naar Tilburg gesleept. Op 7/11 volgde de 241 449 dezelfde route, maar op eigen kracht.

DER-Locomotieven serie 600

Op 9/11 werd de 650 op de Watergraafsmeer op een dieplader geladen en getransporteerd naar Roosendaal. De loc wordt verhuurd aan Strukton en als hij voldoet zal hij verkocht worden. Strukton bezit al de voormalige 609 en 640. Door NSR werd op 16/8 de 676 van Cargo overgenomen: deze loc was de laatste 600 in Maastricht die nog geen eigendom van NSR was.

Locomotieven serie 6400

De 6496 en 6497 waren van 25/10 tot 1/11 terug in Tilburg voor het afwerken van het schilderwerk en het aanpassen van de becijfering en de Railion-logo's aan die van de 6494.

Motorpostrijtuigen

De 3030 werd in zijn nieuwe knalrode uitmonstering afgeleverd door Tb op 19/10 en doet sindsdien voornamelijk dienst als trekkracht voor de werkplaatstreinen vanuit Tilburg. De 3019, die in Amsterdam Zaanstraat terzijde was gesteld, maar in augustus en september weer gebruikt werd voor instructieritten, werd op 15/10 definitief terzijde gesteld te Zwolle Rangeer.

Sloopmaterieel

Naast de vier vorige maand genoemde DE3-en werden nog eens vijf stuks aangewezen voor sloop, zodat nu op de slooplijst staan: 120, 127, 131, 138, 140, 145, 146, 148 en 149. Hiermee worden alle stellen opgeruimd die tot nu toe zijn afgevoerd, met uitzondering van de 129 op het oefenterrein in Utrecht en de vier stellen die de geluidswal (en graffitimuur) op de Watergraafsmeer vormen (111, 123, 136 en 139). Als eerste vertrok de 145, die nog bij het onderhoudsbedrijf Zwolle stond, op 26/10 naar Amsterdam Westhavens voor plaatsing bij HKS Metals. De 138, die te Gilze-Rijen stond, onderging op 28/10 nog een mariniersoefening en werd op 12/11 overgebracht naar de Westhavens.

Materieelnieuws revisiebedrijf Haarlem (12/10 - 11/11)

Voor revisie kwamen in Hlm binnen: 21-37 503 (15/10), 21-37 524 (20/10), ELP2 836 (R6, 22/10), 21-37 471 (27/10), 21-37 502 (2/11), ELD4 513 (R7 + nieuw interieur, 3/11), ELP2 829 (R6, 4/11), 21-37 521 (8/11). Na revisie werden afgeleverd: 21-37 468 (14/10), 21-37 522 (19/10), EL2 825 (26/10), 21-37 464 (26/10), 21-37 505 (29/10), EL4 510 (2/11), 21-37 466 (8/11), EL2 826 (8/11), 21-37 514 (10/11).

Met schade of defecten kwamen naar het rb: 466 (18/10) botsschade, A 10-70 601 (21/10) defecte airconditioning (prototype), mABk 390 7725 + 7727 (22/10) botsschade, 3402 (26/10) idem, WR 88-70 016 (1/11) "garantiewerk", 4007 + 4053 (8/11) botsschade, 529 (8/11) brandschade. Na herstel afgeleverd werden: 2031 (19/10), Bc 50-30 019 (19/10), 8215 (26/10), A 10-77 601 (11/11).

Aanbrengen baanruimers DDM: afgeleverd werden de Bvk's DDM-1 26-37 103 (12/10) en 106

(15/10); als prototype voor de tweede generatie DDM was de 270 7040 van 19/10 tot 8/11 in Hlm.

Het Mendini-stel 4023 verliet op 22/10 het revisiebedrijf; dezelfde dag kwam stam 7427 binnen om de rijtuigen op te laten bokken en de draaistellen af te staan.

Enkele schadegevallen

Op 24/9 had stel 3402, als voorste van trein 7715, een fikse aanrijding met een vrachtauto tussen Zevenaar en Doetinchem. Op 28/9 reed trein 3657 tussen Zwolle en Olst op een personenauto, waarbij stel 466 schade opliep. Ook de 8215 liep schade op in een confrontatie met wegverkeer dat zich ten onrechte en op het verkeerde moment op een overweg bevond: als trein 3551 tussen Vught en Boxtel. De 6453 liep op 14/10 schade op bij een overwegbotsing te Europoort bij de firma Kemira. Locomotieven serie 6400 vielen massaal uit met defecte motoren: de 6427 spande de kroon met uitslaande brand en strandde op 23/10 met trein 43170 te Barendrecht Vork. Op 5/10 ontspoorde de 6493 op de Maasvlakte en de 6491 had op 26/10 een zijdelingse aanrijding met een wagon te Moerdijk. Ook zijdelings ontmoetten de motorrijtuigen 390 7725 en 7727 elkaar in de nacht van 21 op 22/10 op het emplacement van het onderhoudsbedrijf Leidschendam. Frontaal kwamen de IC3-en 4007 en 4053 elkaar tegen op de gladde sporen van Arnhem Berg op 5/11. Die avond ook een klassiek geval van brand(stichting): de kopcoupé van de Bk1 van stel 529, die helemaal achterop liep in trein 5176 op de Oude Lijn. De 1742 had op 4/11 met trein 1933 een aanrijding met een fietser, waarbij een kraan afbrak en de trein zodanig strandde dat hij moest worden weggesleept. Omdat dit tussen Tilburg en Boxtel gebeurde en de trein naar Tb werd teruggesleept, werd de 1742 in het revisiebedrijf ontvangen. De 6509 had op 9/11 op het raccordement te Deventer een aanrijding met een auto.

Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (10/10 - 5/11)

Naar het rb Tb kwamen voor revisie (LT2) en inbouw ATB NG: DH1 3106 + 3111 (15/10) en DH2 3213 (29/10) en voor TTA 6464 (27/10). Afgeleverd werden na TTA: 6467 (15/10), 6419 (29/10).

Met schade/defecten kwamen naar Tilburg: 6407 (14/10) water in olie, 1611 (14/10) verbrande kabel tractiemotor, 6430 (15/10) idem, 1634 (25/10) olielekkage, 6427 (25/10) brandschade, 6431 (26/10) defecte dieselmotor, 6453 + 6493 (26/10) botsschade, 6491 (27/10) idem, 6446 (28/10) brand in blower, 6494 (1/11) defecte tractiemotor, 6513 (1/11) defecte dieselmotor, 6440 (2/11) defecte diesel- en tractiemotor, 1742 (5/11) lichte botsschade. Afgeleverd na herstel: 1762 + 6488 (11/10), 1603 (19/10) geel, 6407 (25/10), 6446 (3/11), 6494 + 1737 (4/11), 6430 + 6453 (5/11). Na motorwisselen werd de 6429 op 11/10 afgeleverd; de 6474 was voor een andere motor in Tb in het weekend 15 - 18/10, de 6492 van 22/10 tot 29/10.

De 1637 was voor uiterlijke aanpassingen op 18/10 in Tb, de 6496 + 6497 van 25/10 tot 1/11. De 3030 werd in zijn nieuwe beschildering afgeleverd op 19/10. Voor "narooiwerk" aan de eerder aangebrachte ATB waren in Tb DH2 3221 (8 - 22/10) en de (groene) 3222 (22 - 29/10).

Materieeltekort

Met het vallen van de bladeren raken traditioneel ook twee grafieken in een vrije val: die van de beschikbaarheid van treinstellen en rijtuigen en die van de punctualiteit van de treindienst. De herfst viel dit jaar begin november. Tientallen treinstellen moesten voor enige tijd buiten bedrijf voor een bezoek aan de kuilwielenbank om de vlakke plaatsen af te draaien. Bij de huidige stand van zaken rond de wielbanden betekende dat vervolgens een extra impuls voor het buiten dienst stellen met te dunne wielbanden. Koplopers zijn traditioneel de Sprinters en hekkensluiters de Koplopers. Voor wat betreft het structurele tekort is bepaald dat de opvangmaatregelen in de omloop voorlopig gehandhaafd blijven.

Tarieven licht omhoog

Met ingang van 1 januari 2000 zullen de tarieven van spoorkaartjes verhoogd worden, maar net als vorige jaren gematigd: ditmaal gemiddeld 2 %. De prijzen van voordeeluren- en jaarkaarten blijven gelijk. De *gebruikersvergoeding* is niet doorberekend en dat zal in 2000 in ieder geval niet gebeuren.

Gebruikersvergoeding

Vele termen zijn al bedacht en worden gebruikt voor de vergoeding die de gebruikers van de spoorweginfrastructuur moeten gaan betalen: de meest gebruikte zijn infraheffing en het officiële gebruikersvergoeding. Deze vergoeding moet worden geheven op grond van de roemruchte Richtlijn 95/19 van de Europese Unie en is al sinds 1997 in de Nederlandse wetgeving opgenomen, maar de eerste jaren op nul gesteld. Bij Koninklijk Besluit van 25/10 is nu een regeling vastgelegd voor een daadwerkelijke vergoeding, die vanaf 2000 betaald moet worden. Kortweg staat hierin dat de opbrengsten van de vergoeding die door de vervoermaatschappijen betaald moet worden, gelijk moet zijn aan de kosten die Railinfrabeheer en Verkeersleiding maken. Het is opmerkelijk dat hier de situatie geïmiteerd wordt die bestond toen het NS-concern nog één was... De bedoeling is duidelijk dat NS Reizigers en Cargo de rekening gaan betalen. De regionale vervoermaatschappijen worden vrijgesteld van betaling tot 2005 en vanaf dat jaar zal de Staat de dan te heffen f 80 miljoen compenseren: als dat niet rondpompen van geld is... Niet vrijgesteld worden de kleine goederenvervoerders als ACTS en ShortLines. De vergoeding voor goederenvervoer wordt evenwel verlaagd ten opzichte van de werkelijke kosten door de invoering van een zogeheten marktparameter in de berekeningformule. Voor goederenvervoer betaalt men het aantal verreden treinkilometers maal een vast te stellen tarief (wat zullen de goederentreinen lang worden!), in 2000 vermenigvuldigd met 0,3, in 2001 met 0,4 etcetera, totdat in 2007 het volle bedrag betaald moet worden. Geraamd wordt dat het goederenvervoer in 2007 circa f 22 miljoen moet ophoesten. Bij het reizigersvervoer geldt niet alleen een tarief voor het aantal treinkilometers, maar ook voor het aandoen van een station en dat laatste dan weer verdeeld in twee klassen. In ieder geval stimuleert een dergelijke tariefstelling het inzetten van lange dubbeldekstreinen (en niet van hoogfrequente (al dan niet light-rail) treindiensten). De vergoeding wordt berekend aan de hand van de geplande dienstregeling en dus niet de uitgevoerde. Alleen voor besloten reizigersvervoer wordt een vergoeding voor de gemaakte kilometers berekend, maar hier zonder de opslag voor het aandoen van stations. De inschatting van de vergoeding die opgebracht zou moeten worden door het personenvervoer ligt rond f 200 miljoen per jaar. Hier geldt de eerste jaren weliswaar geen marktparameter, maar een gewone korting. In 2000 behoeft slechts 15 % te worden opgebracht (f 35 mio), in 2001 30 %, in 2002 45 %, in 2003 60 %, in 2004 80 % en in 2005 100 %.

Nieuws in het kort

- Op 6/11 werd een zorgvuldig geheim gehouden Open Dag gehouden door Railinfrabeheer in Den Haag CS, waar de 766, BSSO 1211 en SSN 65 018 acte de presence gaven.
- Bij de opening van het prachtig gerestaureerde station Groningen door de Koningin reden Koninklijke trein en enkele andere getrokken treinen, echter zonder een museumloc als trekkracht.
- De 766 gaat op 4/12 naar Onnen voor onderhoud en op 11/12 naar Amersfoort voor de rit op 18/12.
- DH2 3222, de groene NoordNed-DH2, heeft nu zijn nummer op de neus: in de rode cirkel.
- De ZLSM rijdt op 28/11 met een stoomrit door tot Landgraaf en op 5 en 12/12 weer met de Schienenbus tweemaal tot Kerkrade; op 26/12 tweemaal met Schienenbus en tweemaal met stoom.
- De bediening van de beveiliging van Breda werd op 3/10 onder VPT Procesleiding gebracht en verhuisde tegelijk naar de post Roosendaal.

Appelen

Voor het vervoer van 1,8 miljoen kilo appelen van de Betuwe naar Oostenrijk heeft veilingbedrijf Fruitmasters spoorvervoer ingeschakeld. Het ooft wordt in Geldermalsen in Eanos-en geladen en daar rond 11.30 uur opgehaald door de buurtgoederentrein Arnhem - Kesteren, die voor de gelegenheid dus doorrijdt. De bestemming van de wagens is Gleisdorf (bij Graz).

Nieuweschans - Weener gerenoveerd en treinloos?

Eind november werd door Verkeer en Waterstaat een beschikking afgegeven om voor f 7,4 miljoen een tweede spoor in Nieuweschans te (her)leggen. Het wordt een eenvoudig kruisingsspoor van 180 meter lang, met perron. Het gaat om het effectueren van afspraken die tussen Nederland en Duitsland gemaakt zijn over het grondig opknappen van de lijn Nieuweschans - Weener. Kennelijk heeft het thans hoge prioriteit, want de oplevering is gepland in mei 2000 - dit waar de normale doorlooptijd van een beveiligingswijziging ruim een jaar is. Ook en vooral aan Duitse zijde gaat men aan de slag om het spoor te vervangen en vooral de ondergrond drastisch te verbeteren, waarbij de baanvaknelheid verviervoudigd wordt: van 30 naar 120 km/h, met uitzondering van de brug over de Ems, die ook uitneembaar blijft (!). De lijn maakt deel uit van de Trans Europese Netwerken (TEN) en het opknappen aan Duitse zijde gaat dan ook gepaard met Europese subsidie. De werkzaamheden beginnen in maart 2000, waarbij het treinverkeer gestaakt wordt en vervangen door bussen. Zeer opmerkelijk is dat, zoals de zaken er nu voor staan, de treindienst op 28 mei 2000 niet hervat zal worden. NS Reizigers zal de

dienst niet uitvoeren en heeft de huur van de VT 624 van de DB opgezegd. NoordNed, die de dienst van NSR zou overnemen, heeft geen financiële overeenstemming over de exploitatie ervan met de provincie Groningen en de deelstaat Niedersachsen. Er is dan ook helemaal geen dienstregeling aangevraagd bij Railned voor de dienstregeling 2000. En mocht dat alsnog gebeuren, dan zullen er vermoedelijk maanden overheen gaan voordat de EBA onbekend Nederlands materieel op het Duitse net zal toelaten. Het *Schienerersatzverkehr* kon dus wel eens lang duren, vooropgesteld dat enige instantie dat wil bekostigen...

NoordNed

NoordNed kampt met relatief veel defecten aan de van NSR gehuurde DH-stellen en daardoor met overvolle treinen in vooral de ochtendspits. Omdat NSR ook kampt met veel defecten kan er geen extra materieel gehuurd worden (zelfs geen DM '90!) en pogingen iets in het buitenland te huren, zijn tot nu toe ook op niets uitgelopen. Voor drie treinen in de ochtendspits zet NoordNed nu luxe bussen in: op Franeker - Leeuwarden, Hurdegaryp - Leeuwarden en Zuidhorn - Groningen. Het vrijgekomen materieel wordt gebruikt om twee treinen Sneek - Leeuwarden te versterken. Vanaf 28 mei 2000 neemt NoordNed de diensten rond Groningen over en in het licht van het bovenstaande is het merkwaardig dat de maatschappij niet eens alle DH-stellen wil huren, kopen of leasen. Al jaren is het complete DH-park niet genoeg voor alle treindiensten en doen er enkele DE3-en dienst op Groningen - Nieuweschans. Noordned vreest dat het gehouden zal worden aan inzet van materieel met ATB Nieuwe Generatie op Groningen - Leeuwarden per 1 januari 2000. De inbouw van ATB NG vindt thans nog plaats in DH-stellen die niet voor NoordNed rijden, maar om deze reden zijn vervroegd de eerste DH1-en in Tilburg binnengenomen en wel de 3106 en 3111, die aan NN verhuurd zijn. Mogelijk worden stellen met ATB tegen die tijd geruild met ATB-loze stellen. Het dwingend opleggen van rijden met ATB zou overigens wel in de categorie gotspeks vallen: de instantie die dat op moet leggen, heeft zelf het aanbrengen van ATB op alle andere noordelijke nevenlijnen stilgelegd...

ACTS

Wie denkt dat ACTS is overgenomen door Vos Logistics heeft het mis, maar de locomotieven van ACTS zijn wel rijdende reclamezuilen voor de grootste opdrachtgever aan het worden. Na de zwart-oranje outfit van de 6701 heeft de 6702 ook zijn portie aan stickers op zijanten en neuzen gekregen. De 1253 is de eerste 1200 die zijn fraaie uiterlijk behoorlijk ontsierd ziet: op de zijwanden heeft het grote ACTS-logo plaats gemaakt voor *Vos Logistics* en op de neuzen het nummer voor *Vos* boven de bronzen platen. Het ACTS-logo is in verkleinde vorm te vinden op de zijkant van de neuzen onder de cabineramen. De 1253 verliet het rb Tilburg op 8/11 in dit uiterlijk, nadat de loc de draaistellen had gekregen van de 1214 (met een tractiemotor afkomstig van de 1224). De eerste loc die een complete revisie ondergaat, de 1254 (ex-1214) zal niet voor eind december worden afgeleverd. De rangeerlocomotieven 618 en 661 verkeren in deplorabele staat en opknappen door het rb Tb is dermate kostbaar dat thans uitgezien wordt naar andere werkplaatsen (in Engeland bijvoorbeeld). Recent heeft ACTS twee locomotieven type V 60 in Tsjechië aangekocht voor rangeer- en opdrukwerk in het Rotterdamse havengebied. Onderhandelingen met de SSN over overname van de V 60 zijn nog gaande. De locs zullen dan de V 100 093 vervangen, die thans goede diensten verricht in het Rotterdamse havengebied, maar uiteindelijk toch maar gehuurd is van de VSM. De vooruitzichten voor de instelling van een AMRO-shuttle tussen containerterminals in Rotterdam en Amsterdam zijn gunstig. Gemikt wordt op een start in februari 2000; de treinen zullen betrokken worden door een 1250 en 's avonds rijden van Amsterdam naar Rotterdam en in de nacht in omgekeerde richting. Waarschijnlijk zal dan een van de twee V 60-ers in Amsterdam gestationeerd worden. De Rijksverkeersinspectie heeft in laatste instantie het verlenen (verlengen) van de ontheffing van de ATB-verplichting voor het traject Hoogeveen - Almelo geweigerd. Ook het bezwaar dat de Branchevereniging van Spoorvervoerders (BVS) heeft aangetekend tegen de algemene regelingen rond de ATB-verplichtingen en de vrijstellingen daarvan is afgewezen. Zowel de BVS als ACTS en mogelijk ShortLines overwegen nu een gang naar de rechter, op grond van de vaker genoemde ongerijmdheden in het ATB-beleid van de overheid en de uitvoering ervan.

ShortLines

De twee nieuwe locomotieven *Class 66* die HGK in september vanuit Canada liet overbrengen, bleven lange tijd op de kade staan wachten tot de douaneformaliteiten waren afgehandeld. Op 18/10 werden de DE61 en DE62 overgebracht naar het onderhoudsbedrijf Leidschendam, waar de wielbanden op de kuilwielenbank werden aangepast aan het Europese profiel. Op 27/10 werden de locs naar Tilburg overgebracht, waar een ervan ATB ingebouwd zal krijgen. De andere zal naar HGK in Keulen gaan en in Duitsland voorzien worden van Indusi. Naar verluidt is een van de locs eigendom van HGK, de andere is een *demonstrator* van General Motors die voorlopig via HGK en ShortLines ingezet zal worden.

BERICHTEN UIT BELGIË

VLAAMSE VERVOER MAATSCHAPPIJ

DE LIJN

OOST-VLAANDEREN GENT

Op 30 september werd de in Mittenwalde gereviseerde 6214 afgeleverd, het tweede voertuig volgde een maand later (zie verder). Het rijtuig draagt de nummering voluit, onder de koplampen. De deuren schuiven in twee delen open naast de flanken; hierdoor wordt de tram 8 cm breder. De zijspiegelarmen zijn langer gemaakt om over de deurendelen te zwenken. De tram draagt omvormingsapparatuur op het dak en extra schokdempers op de bogies.

Het leeggewicht bedraagt nu 19 ton. De stuurposten zijn afgesloten.

De reizigerszetels zijn in stof overtrokken en de wagenbak is na behandeling moderner bekleed. Er kunnen nu 94 reizigers plaatsnemen, waarvan 30 zittend.

De motorsturing gebeurt met een IGBT-hakker.

Opmerkelijk zijn de lijnfilms die na 10 jaar terug lijnkleuren vertonen: rood voor lijn 1, geel voor lijnen 21/22 die de bestemming Zwijnaarde brug dragen en groen voor lijn 40. Thans wordt alleen nog de bestemming aangegeven wat verwarring voor goed moet uitsluiten. In Gent was het immers de gewoonte beide eindpunten op de films te vermelden.

Op 1 oktober is de eerste Gentse tweerichtings-lagevloertram, nr. 6301, in Gentbrugge afgeladen.

Beide voertuigen zijn op de opendeurdag van 2 oktober aan het publiek voorgesteld; er kwamen naar schatting 2000 bezoekers.

De 6214 reed voor het eerst door Gent op 4 oktober met een proefrit naar Wondelgem, in aanwezigheid van de Duitse technici. Het 28 jaar oude voertuig vertoont (terug) de onvermijdelijke "kinderziekten" in deze testfase.

Na een paar eerder uitgevoerde ritten tussen de stelplaats en het eindpunt Gentbrugge van lijn 22, waarbij blokken die de trambaan markeren, moesten weggebroken worden, verliet de 6301 voor het eerst Gentbrugge op 12 oktober om 22u55 voor een rit door de stad. De 6301 reed via lijn 41 tot aan Gent Zuid, keerde voor snelheidsproeven, waarbij het verbruik gecontroleerd werd, terug naar Ledeborg en zo ging het terug naar Gent Zuid. Via lijnen 21/22 reed men naar Sint-Pietersstation en terug. De trams waren dan ingerukt.

Op diverse plaatsen is de doorgang nipt, aanpassingen dringen zich op in de nabije toekomst.

Op 21 oktober werd de 6302 afgeleverd. Diezelfde avond reed de 6301 voor het eerst via lijn 1, tot de terminus Evergem.

Op 29 oktober is de tweede gereviseerde PCC, nr 6219 afgeleverd. Deze heeft ook op de zijflanken rijtuignummers. Bij Brec in Lot dient nog een serie van 20 PCC's gereviseerd te worden.

Een woordvoerder van De Lijn verklaarde in de pers dat de gekende doorstromingsproblemen in de stad met bredere trams er niet op gaan verbeteren, de nieuwe trams zijn aan beide zijden 4 cm breder. De schuld wordt op de wegbeheerder geschoven. De nieuwe trams zullen voornamelijk op lijn 1 worden ingezet en tijdens de spits ook op de lijnen 21/22. Ze zouden volgens de woordvoerder voor het einde van dit jaar worden ingezet.

Agressie en maatregelen daartegen

De afgelopen maanden deden zich weer diverse malen daden van agressie voor in de trams en bussen, waarbij personeelsleden werden mishandeld. De Vlaamse regering heeft voor volgend jaar 100 miljoen frank toegezegd om de veiligheid te vergroten. Vanaf 15 oktober zijn in Antwerpen de eerste negen "lijnspotters" ingezet op lijnen en plaatsen waar zich problemen kunnen voordoen. Zij mogen niet zelf iemand hardhandig aanpakken, maar moeten politie of controleurs oproepen. Echter: twee van hen kregen op 19 oktober met elkaar ruzie en begonnen te vechten. Daar dit om 17.00 uur op de Rooseveltplaats gebeurde, kon het vele publiek hier zien hoe het nu juist niet moest en vertrouwen verdween. De vechtersbazen konden bij De Lijn vertrekken. Nadat op buslijn 42 weer een chauffeur was aangevallen, die in het ziekenhuis terecht kwam, werd de volgende ochtend in stelplaats Broechem gestaakt. Na onderhandelingen werd het werk na enige uren hervat. Besloten werd dat meteen zes extra ploegen van twee controleurs zouden worden ingezet (daarna nog meer toezichters) en dat alle chauffeurs van de vroege en late diensten op de streeklijnen een gsm mee zouden krijgen. Per jaar wordt 17 miljoen frank uitgetrokken voor extra personeel.

Daar chauffeurs nu als toezichthouder fungeren, ontstond er in Antwerpen een tekort, waardoor af en toe bussen moesten uitvallen.

Begin november besloot De Lijn dat diverse beveiligingssystemen als proef vanaf 8 november worden geïnstalleerd. 10 bussen en 2 trams krijgen camera's, bij 10 bussen wordt de chauffeurscabine afgesloten; enige krijgen een alarm-installatie om weggebruikers te tonen dat er iets aan de hand is. Eind februari vindt evaluatie plaats.

Belbussen provincie Antwerpen

Na de invoering van de belbus in Balen hoopt De Lijn te kunnen verwezenlijken dat er komend voorjaar ook dit systeem wordt ingevoerd in Mol en Geel.

Gratis vervoer

Vanaf 1 februari kunnen 65-plussers uit Hoogstraten gratis gebruikmaken van alle vervoermiddelen van De Lijn. Daarna volgen regelmatig andere gemeenten in de Kempen totdat per 1 oktober 2000 dit is uitgebreid tot alle gemeenten in die regio. Op die datum zal dit systeem trouwens zijn ingevoerd voor geheel Vlaanderen.

M.I.V.B. - BRUSSEL

Vóór eind 1999 worden, na de proefwagens, nog 11 trams en 17 bussen voorzien van veiligheidssystemen voor het personeel (afgesloten bestuurderscabine, camera's). Minister Chabert zei tijdens een bezoek aan de werkplaatsen in Haren op 26 oktober dat het Brussels Gewest al een half miljard frank heeft uitgetrokken voor veiligheid in het openbaar vervoer. Van de zijde van de vakbonden werd er op aangedrongen meer haast te maken met de beveiliging. Eind oktober waren twee trams en een aantal bussen voorzien van camera's. Gemiddeld wordt een keer in de drie dagen een personeelslid aangevallen; dit aantal neemt niet, maar het geweld wel toe. De tramlijnen 18, 52 en 55 zijn berucht omdat deze door bepaalde, "hete" wijken rijden. In de meeste gevallen hebben de daders het geeneens op geld gemunt (bestuurders hebben in het algemeen slechts weinig bij zich; de MIVB tracht nog meer in voorverkoop te verkopen). Wellicht wordt de krant "Metro" volgend jaar ook bij de MIVB verkrijgbaar gesteld.

N.M.B.S.

Minister van Verkeer Isabelle Durant heeft aangekondigd dat vanaf februari 2000 kinderen tot 12 jaar (thans 6 jaar) gratis van de trein kunnen gebruikmaken, mits in gezelschap van een volwassene die maximaal vier kinderen mag meenemen. NMBS-baas Schouppe beweerde van niets te weten hoewel de financiële gegevens van NMBS kwamen. Op de trouwdag van Filip en Mathilde, 4 december is het vervoer gratis (ook bij De Lijn, TEC, MIVB); van 20 t/m 28 november moet men hiervoor een gratis biljet halen, nodig voor de vervoerbedrijven om het aantal reizigers te schatten. (1e kl.:+ 300 F). Op 1 februari 2000 gaan de tarieven gemiddeld 2,65% omhoog, biljetten 2,35%. Een jaarabonnement kost dan 9x een maandabonnement (thans is dat 10x de prijs daarvan).

H.T.M. - vervolg van bladzijde 184

Tramhalten

Vanaf 20 september is halte Prins Mauritsplein op Frederik Hendriklaan (lijnen 7,10) vervallen. Dit i.v.m. verplaatsing van de volgende halte die dichterbij Fred kwam. Op 25 oktober werden de nieuwe halten bij Hollandse Spoor in gebruik genomen, richting Rijswijkplein: perron 01 voor 8,9,11,12 (=het dichtst bij station), 02 voor 10,16,17.

Nieuwe vestiging in WTC Schiphol voor HTM-Selected Services en HTM-Specials

Op 1 december wordt deze HTM-vestiging officieel geopend, nuttig omdat veel klanten van deze dochters van en naar Schiphol willen. Ook integratie in de regio Amsterdam.

Actie samen met Markthof (tijdens herfstvacantie van 16 t/m 23 oktober)

4000 Nieuw Centrum Retours werden in deze periode uitgedeeld in de Markthof-kramen.

Contract tussen Stichting Promotie Den Haag (SPDH) en HTM

Deze partijen besloten definitief samen te werken. Tijdens een drie jaar durende campagne zullen 2 trams en 1 bus met totaalreclame voor Den Haag rondrijden.

TOERISTENTRAM ARNHEM

Enige tijd geleden schreven wij al over de plannen om een toeristische tramlijn aan te leggen tussen het centrum en het Openluchtmuseum. Na berekeningen blijken de aanlegkosten veel lager uit te vallen dan aanvankelijk verondersteld, namelijk f 10 miljoen voor het gehele, 3 km lange traject. De lijn zou moeten lopen van het Openluchtmuseum via Burgers' Zoo, Schelmseweg, Oude Deelenseweg, Zijpendaalseweg; een afbuiging zou aangelegd kunnen worden voor de Zijpsepoort naar de achteringang van het NS-station. Zo zou ook het toekomstige watermuseum in de Begijnenmolen een goede verbinding met stad en Openluchtmuseum/Zoo krijgen. De haalbaarheid van dit plan wordt nu onderzocht.

BERICHTEN UIT ANDERE LANDEN

DUITSLAND

Bayerische Zugspitzbahn Wegens een aanrijding tussen motorwagens 3, 5 en rijtuig 8, waarbij deze werden beschadigd (de 3 slechts licht) ontstonden capaciteitsproblemen. De elocs 1, 3 en 4 zijn nu ingezet op het traject zonder tandrad, waarbij een of twee daarvan de bijbehorende rijtuigen trekken. (Eis.Kur.10/99)

Bergische Museumsbahn In augustus kon motorwagen 107 na 21 jaar restauratiewerk, in dienst worden gesteld. Deze vierasser (Düweg, 1936) van de Rheinbahn werd, na opheffing van de lijnen van Benrath begin jaren zestig aan Aken verkocht. Deze deed hier onder nummer 1021 dienst om in 1973 te worden verkregen door de Bergische museumtramlijn. (SV 9/99)

Berlijn Bij Adtranz in Pankow zijn nog 20 H-treinen voor de U-Bahn besteld; eind september was dit materieel afgeleverd t/m 5024. Vanaf 26 september moeten de treinbestuurders nu ook op U7 als laatste U-Bahnlijn zelf voor het vertrek zorgen ("Zugabfertiger" zijn er dus niet meer). Het traject Jungfernheide - Westhafen van de S-Bahn wordt op 20 december na 20 jaar weer in gebruik genomen. (BVB 11/99)

Bremerhaven In juli besloot de gemeenteraad te laten onderzoeken of weer een trambedrijf kan worden aangelegd, eventueel uit te breiden tot een regionaal net. (SV9/99)

D.B. Vanaf eind juli vinden proefritten plaats met de door Alstom/LHB gebouwde lichte dieselmotorwagens, type 640. Deze bezitten een lagevloer middengedeelte en worden aangeduid als LINT 27, hetgeen betekent "Leichter Innovativer Nahverkehrs-triebwagen" met een lengte van 27 meter. Maximum snelheid: 120 km/u; 65 zitplaatsen 2e klas, 8 in 1e klas en 69 staanplaatsen. (Eis.Kur.10/99)

Düsseldorf De eerste nieuwe volledig lagevloertrams, de "Silberpfeile" worden door Siemens-Dueweg met een jaar vertraging afgeleverd, dus pas vanaf komende zomer. Het betreft in totaal 36 wagens. De vertraging vindt zijn oorzaak in onder meer de wijziging t.o.v. de Combino van het kopgedeelte dat wordt voorzien van een draaistel. De Rheinbahn moet nu, tegen de oorspronkelijke plannen in, oud materieel langer dienstvaardig houden, hetgeen extra kosten meebrengt. (Düsseld.Nachr.7-10-'99)

Essen De eerste van de 11 BREL-motorwagens die als tweede serie van de Docklands Light Railway werden overgenomen, de 5224, kwam na ombouw gereed. De tram is geschilderd in de nieuwe gele kleur van het bedrijf. (SV 10/99)

Harzer Schmalspurbahnen Eind augustus werd motorwagen 187 019 afgeleverd als laatste van de vier bestelde (187 016-019). (Eis.Kur.10/99)

München Op 13 september is op werkdagen overdag een lijn 16 ingesteld van Romanplatz via Hauptbahnhof naar Karlsplatz (exploitatief gekoppeld aan lijn 12). Hiermee samenhangend zijn lijnen 20/21 ingekort tot Karlsplatz. (SV 10/99)

Potsdam De eerste serie "Combino"trams, 401-408 was half oktober afgeleverd. De eerste serie-KT4D motorwagen, 006 (ex 003) blijft als museumtram behouden. (BVB11/99)

Wiesbaden In september is de "Stadtbahn Wiesbaden GmbH" opgericht, met een stamkapitaal van 100.000 EUR. De eerste lijn die wordt aangelegd is Bad Schwalbach-Wiesbaden Hauptbahnhof- Hasengartenstrasse. Daarna zal de lijn worden verlengd naar Mainz Hauptbahnhof. (SV 10/99)

FRANKRIJK

Ayrtré-La Rochelle Alstom zal ter introductie van trambedrijven in kleine steden en als concurrentie met de in ontwikkeling zijnde "trams" op rubberwielen een 1600 meter lang traject aanleggen van Aytré naar de universiteitswijk in Minimes, met hulp van gemeenten en departement. Hierbij wil de leverancier aantonen dat de aanleg van zo'n lijn niet duur hoeft te zijn. Voor het materieel komt een Citadis 300 in aanmerking. (SV 10/99)

Blanc à Argent (meterspoorlijn van de SNCF) In de regio Centre zal deze spoorlijn (van de B.A. Salbris - Lucay le Mâle) gemoderniseerd worden: infrastructuur en materieel. Na een Europese inschrijving zijn vijf autorails besteld bij CFD-Industries in Bagnères, de draaistellen worden gebouwd bij hun vestiging in Montmirail. Het betreft tweedelige rijtuigen, lang 26,10 meter, bestaande uit een korte en een lange bak, waarbij in laatstgenoemde een lagevloer in/uitgang is. De wagens hebben 60 zitplaatsen en worden genummerd in de serie X 74500. De eerste ervan moet in 2001 gereed zijn. (ChdFurb.&Rég.1999-4)

GROOT-BRITTANNIË (Londen-Croydon onderaan volgende bladzijde)

Stoomlocomotieven Na de 19 stoomlocs die in 1998 vanuit Mozambique naar een terrein in Warwickshire zijn overgebracht, volgden nu 4 stuks: 2 2ft tenderlocs, gebouwd door Falcon en 2 500 mm locs, een Fowler en een Henschel. (Railw.News 11/99)

OOSTENRIJK

Graz Vanaf 13 september is tussen 15.00 en 19.00 uur een tramlijn 20 ingesteld tussen Jakominiplatz en Hauptbahnhof. Als lijnnummer tonen de beide benodigde trams "E"; ook bij dit GVB dus onduidelijkheid met het lijnnummer 20. (Sch.v.akt.11/99)

Linz Begin oktober zijn bij Bombardier 21 zevendelige lagevloertrams besteld, type Cityrunner, met een optie op nog 18 stuks. Deze smalspoortrams (900 mm spoorwijdte) zijn 40 meter lang en 2,30 meter breed; de capaciteit bedraagt 80 zit- en 162 staanplaatsen. De eerste 3 à 5 stuks moeten in augustus 2001 bedrijfsvaardig zijn i.v.m. de verlenging naar Ebelsberg.

Als eerste gelede tram is mw 86 buiten dienst gesteld voor sloop. (Sch.v.akt.11/99)

ZWITSERLAND

Bern Begonnen is met het ontwerp-werk voor de tramlijnen naar Bethlehem en Bümplitz. De Tramverein heeft trolleybus STI 1 (1952) in oorspronkelijke staat gebracht; de 7 staat terzijde. Op MOB RKmo 816 bouwt Gangloff een replica stoomtramrijtuig.

BOB Berner Oberland Bahnen Omdat door de kortere rijtijden minder materieel nodig is kon ABeh4/4 309 worden verkocht aan de Bayerische Zugspitzbahn.

BRB Brienz-Rothorn Bahn Stoomlocomotief 4 is als blikvanger opgesteld in het SBB station Brienz.

CEV Chemins de Fer Electriques Veveysans Bt 224 heeft een lagevloer instap.

CJ Chemins de Fer du Jura Voor vuilvervoer van Glovelier en Tavannes naar La Chaux de Fonds worden ex DDR bruinkoolwagens verbouwd tot vierassige containerwagens (vijf stuks).

FSS Freunde der Schweizer Schmalspurbahnen Van ASM is de RVO Xe2/2 132 ex OJB Xe2/2 94 ex LMB Ce2/2 14 (1917) overgenomen.

GFM Chemins de Fer Fribourgeois/TF Tramways de Fribourg Per 1 januari 2000 is een fusie voorzien.

JB Jungfraubahn Rijtuig 24 is uitgeleend aan de tandradbaan in La Rhone (Frankrijk) in verband met het 75-jarig bestaan van die lijn, die vroeger soortgelijk materieel had.

Lausanne Kanton Vaud heeft Alstom gekozen als leverancier van de 19 tweeling-motorrijtuigen voor de Metro Nord-Est, waarvan er in eerste instantie 10 zullen worden geleverd. Bij Neoplan zijn 21 gelede trolleybussen besteld. De LO "metro" heeft de nieuwe kleuren wit met - een beetje - blauw gekregen.

MThB Mittelthurgaubahn Van SOB werden voor Weinfelden-Bernrain enige tijd de twee BDe4/4 ex WM en twee B gehuurd.

PBr Le Pont-Le Brassus In verband met het 100-jarig bestaan reden in augustus een BLS NINA en een MThB GTW.

RhB Rhätische Bahn ABe4/4 487-488 zijn verkocht aan CJ ter verzorging van het vuilnistransport. De Alpine Classic Pullman Express rijdt in 2000 ook op FD.

RHB Rorschach-Heiden Bergbahn De B 14 (ex WM) is naar Club del San Gottardo.

Sankt-Gallen In de zomer van 2000 zal trolleylijn 1 naar Oberwinkeln gaan rijden; de bovenleidingmasten staan al (jaren).

Schaffhausen Trolley 106 is naar Luzern voor onderdelen. De 105 is door de TVS van Schönbühl naar Bodio overgebracht.

TRN Correctie op bericht op blz.179. Het woord trolley is per vergissing hierachter terecht gekomen. Een lezer geeft hierbij nog de volgende aanvulling:

De VR (Compagnie des Transports du Val-de-Ruz) exploiteert al sinds 1984 geen trolleybussen meer. In 1969 verdween de lijn van Neuchâtel naar Cernier (waarvan het traject tot Valangin ook door TN, als lijn 4, met trolleys werd bediend). In de daarop volgende jaren werden oude trolleys (gedeeltelijk uit La-Chaux-de-Fonds) gemoderniseerd, hetgeen echter niet kon verhinderen dat de overgebleven lijn Hauts-Geneveys - Cernier - Vlliers in 1984 werd opgeheven. Opgemerkt kan nog worden dat het een zeer landelijke lijn was, met een geringe frequentie. Men kon hierop wel een trolley met aanhanger met daarop melkbussen zien rijden. (L.W.K.)

GROOT-BRITANNIË Londen

Eind november wordt de tramlijn Wimbledon-East Croydon geopend. Het grootste deel van het net zal nog vóór de kerstdagen in dienst zijn. Mw 2533 krijgt totaalreclame voor Nescafé; het hoofdkantoor van Nestle is namelijk in Croydon gevestigd.(T&UT11)

U.S.A. San Francisco

Lijn F zal pas op 4 maart 2000 naar Fisherman's Wharf gaan rijden. Op 26/9 maakte generator-werkwagen C1 met tram 130 een eerste proefrit. (T&UT 11/99)