

# Het

31<sup>e</sup> jaargang

NR. 365  
OKTOBER 1988

# 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

HET OPENBAAR VERVOER

Nr. 365 - OKTOBER 1988

redactie:

p.h.kiers

assumburg 94

1081 GC amsterdam

telefoon (020) 42 29 79

contact a.d.v.:

j.c. van hartingsveldt

administratie:

p.h. kiers

abonnementsgeld f 14,-- per jaar  
(buiten Benelux f22,-- per jaar)

postrekening 133100

t.n.v. "Het Openbaar Vervoer"

losse nummers f 2,50 (incl. verzendkosten)

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam . . . . .	163-166
2. Haagse Tramweg Maatschappij . . . . .	167-168
3. Rotterdamse Elektrische Tram . . . . .	169-170
4. Verenigd Streekvervoer Westnederland . . . . .	170-171
5. Nederlandse Spoorwegen . . . . .	168,173-176
6. Gemeente Vervoerbedrijf Arnhem . . . . .	172
7. Gemeentelijk Vervoerbedrijf Groningen . . . . .	172
8. Vervoermaatschappij Centraal Nederland . . . . .	171
9. Eerste Noord-Hollandse Autobusdienst Onderneming . . . . .	171
10. Verenigde Autobus Diensten . . . . .	171
11. Berichten uit België (NMBS, NMVB, MIVB) . . . . .	179-180
12. Berichten uit andere landen . . . . .	177-179

NIEUWSGAARDERS Uw berichten voor het nov.nr. hebben wij gaarne in huis op 12 november.

ABONNEMENTSGELD 1988 De volgende abonnees betaalden nog niet (abonnees + eerste letter achternaam): 1422(V), 1875(vR), 4954(W), 5040(vdG), 5074(S), 5206(N), 9020(M), 9079(V), 9109, 9377(vB), 9489(T), 9535(B), 9626(C), 9742(H), 9759(vdB), 9805(vdB), 9840(V), 9884(V), 9910(vN). Hier komt nu bij de augustusab 9920. Gaarne betaling. Dank!

INHOUDSOPGAVEN 1986/87 kunt U nog bestellen door overmaking van f3,75 op onze giro.

Ook voorgaande jaren zijn nog verkrijgbaar, per 2 jaar (bijv. 1982/3 of 1984/5) f 3,--.

ABONNEMENTSGELD 1989 Thans kunt U dit reeds betalen; een aantal abonnees deden het al; hiervoor onze hartelijke dank. Het is mogelijk dat de PTT zoals gebruikelijk het tarief voor "port betaald" weer verhoogt; thans is daar nog niets over bekend. Bij verhoging zal het abonnementsgeld f14,50 moeten worden. Degenen die reeds betaalden, behoeven NIET bij te betalen. De PTT zegt pas in december over een eventuele verhoging te weten!

ADVERTENTIES

Eind september 1990: het 37e MOROP-congres in Nederland met op 28 september bezoek aan de RAIL 90 modelspoor-expositie in de Brabanthallen te 's-Hertogenbosch.

INBINDEN Laat Uw hobbytijdschriften inbinden. f 35,- per band, ook losbladige tijdschriften. Ophalen en terugbrengen in overleg. H.F.Wolf, tel. 01720-20034 (na 19.00 u).

TE KOOP 6 treinfoto's van de Italiaanse Spoorwegen gemaakt in aug./sept.1988. Maak f10,- incl.verz.k. over op giro 4225112 t.n.v.P.C.Hoegen, Den Haag o.v.v.treinset It.

TE KOOP 6 verschillende bus-trolleyfoto's van de Italiaanse steden Rimini/Riccione. Foto's zijn gemaakt in aug./sept.1988. Maak f 10,- incl. verzendkosten over op giro 4225112 t.n.v. P.C.Hoegen te Den Haag o.v.v. busset Italië.

De T.S. heeft weer 4 winter-tramkaarten uitgegeven, die ook als kerst- en nieuwjaarskaart kunnen worden gebruikt (A'dam, Hellevoetsluis, Den Haag, R'dam). Te bestellen door f3,-- te storten op postgiro 3988705 van Op Oude Rails, Postbus 97620, Den Haag, o.v.v. serie Z. Graag het bedrag met iets verhogen voor de port. Bij bestelling van 10 of meer kaarten kosten deze slechts f 0,60 per stuk. Informatie: 079 - 213416.

NOORDELIJK BUS MUSEUM - TENTOONSTELLING

De Magirusbus 35 uit 1925 van de Gemcentetram Amsterdam is door de Stichting Veteranen Autobussen tijdelijk aan het museum in Winschoten (P.v.Dijkstr.5) uitgeleend tot voorjaar 1989. Ook is de wagen te zien op de Noordelijke Old-timer Manifestatie te Zuidlaren begin april 1989. Carrosserie (m.u.v. dak) en interieur zijn nieuwbouw. Inlichtingen openingstijden museum: G.J.Talsma, Grote Rozenstr.40, Groningen, 050- 142090.

AUTOBUSNIEUWS HOBBY nr.2 verscheen bij Stichting Bever. Inlichtingen: 070-996695.

NSS KATWIJK: zie blz.167. TARIEFSVERHOOGING komt er 1/1 voor stad/streek, 1/4 voor NS.



g v b

amsterdam

Selectie investeringsprojecten Bereikbaarheidsplan

Naar aanleiding van het overleg op 15 juli j.l. tussen minister en betrokken provincies en steden over de investeringsprojecten in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad, heeft wethouder Van der Vlis aan de gemeenteraad de geselecteerde projecten in de Amsterdamse regio voorgelegd. In oktober a.s. zal over deze selectie definitief besloten moeten worden evenals over de financiering ervan. Betreffende het openbaar vervoer is geschreven: "Voor de knelpunten in het NS-net is in de verdeling fl.017 mln voor projecten verwerkt, waarvan tot 1996 te financieren f 408 mln. Het betreft o.m. de ook door Amsterdam bepleite 6-sporigheid CS-Zaanstraat en een NS-halte bij Geuzenveld. Voor de regionale railverbindingen is in totaal fl.667 mln opgenomen waarvan tot 1996 te financieren f813 mln. Voor de uitbreiding van de stedelijke en agglomeratie raillijnen in de Amsterdamse en Schiphol regio is f669 mln voorzien (tot '96 f353 mln). Dit betreft de volgende projecten:

- De ringsneltram Sloterdijk-Zuidoost en in samenhang hiermee te verlengen stadstrams 24 (naar het V.U.-ziekenhuis) en 7 (naar station Burg. de Vlugtlaan; voor lijn 7 is overigens tot 1996 geen geldbedrag opgenomen). Voor de ringsneltram zelf is een investeringsbedrag ad fl69 mln opgenomen. Betreurd wordt dat het niet is gelukt om het voor het totale traject Sloterdijk-Zuidoost benodigde investeringsbedrag (f340 à f370 mln) de financiële ruimte te vinden. Voorgesteld wordt kenbaar te maken dat snelle aanleg van het totale traject wordt bepleit. Voor dit project is reeds aangetoond dat hiermee een goed alternatief wordt geboden voor woon-werkers die nu auto rijden.

- Sneltram Sloten-MAP. Het investeringsbedrag hiervoor (f84 mln) is gebaseerd op het genomen besluit over het tracé Haarlemmermeercircuit-Sloten-MAP. Van de totale aanlegkosten is nu fl4 mln toegewezen. Als eerste fase kan hiermee het gedeelte tussen het huidige eindpunt lijn 2 en de 1e fase woningbouw in Sloten worden aangelegd.

- Sneltram IJ-boulevard als toekomstig onderdeel van de ringsneltram. Door de gemeente is zowel het gedeelte tussen Sloterdijk en CS als het gedeelte tussen CS en het Oostelijk Havengebied aangemeld. Alleen het laatstgenoemde deel is in het uitgebreide investeringspakket voor f50 mln opgenomen i.v.m. de geplande woningen in het Oostelijk Havengebied. Zodra de haalbaarheidsstudie naar het deel Sloterdijk-CS is afgerond, wordt met het ministerie contact opgenomen om te bezien welke mogelijkheden er zijn om, afgestemd op de langs de IJ-oever te realiseren plannen, tot aanleg van dit deel van de ringsneltram te komen. Eventuele voorfinanciering door derden dient daarbij ook aan de orde te komen.

-- Verlengen Amstelveenlijn naar Schiphol. De PMR (Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad) acht het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Schiphol-Oost en in een later stadium naar Schiphol-Centrum van belang voor het intraregionale woon-werkverkeer. De PMR stelt voor een projectgroep in te stellen die binnen enkele maanden moet rapporteren over de haalbaarheid van uitvoering op korte termijn. De wethouder is van mening dat bij een negatieve uitkomst van deze haalbaarheidsstudie de voor dit project bestemde fl00 mln moet worden toegevoegd aan het bedrag dat voor de ringbaan Sloterdijk-Zuid Oost is gereserveerd. Voorgesteld wordt dit in de reactie op te merken. In het uitgebreide investeringspakket is ook geen rekening gehouden met de railverbinding naar Noord en Purmerend. Wel staat in het PMR-rapport "Er moet nog worden vastgesteld of verbetering van de doorstroming voor het weggebonden openbaar vervoer in de relatie Amsterdam-Waterland voldoende effect sorteert om aanleg van een sneltramverbinding Amsterdam-Purmerend op korte termijn achterwege te kunnen laten".

Financiering. In dit stuk wordt o.a. opgemerkt: M.b.t. de exploitatiekosten van deze projecten heeft de minister opgemerkt dat in zijn algemeenheid er budgettair geen ruimte is voor een toename van de exploitatietekorten; dit zal via een herschikking van de bijdragen moeten komen. Op rijksniveau zal de besluitvorming over de financiering van het Bereikbaarheidsplan parallel lopen aan die m.b.t. het nieuwe SVV. 1)

Wat de Amsterdamse railprojecten betreft kan nu reeds worden opgemerkt dat het niet mogelijk zal zijn zonder een substantiële verhoging van het GVB-budget de met de exploitatie van de nieuwe raillijnen gemoeide kosten van extra aan te schaffen materieel, rijdend personeel e.d. te financieren".

Wat het streekvervoer in regio Amsterdam betreft, worden genoemd optimalisatie van: Mijdrecht-Uithoorn; busstrook Uithoorn; busbaan Leimuiden; A10-A2; A6-A1; T86 Ouderkerk; Huizen-Hilversum; Zandvoort-Amsterdam; IJmond-Haarlem.

Met start vóór 1990 worden genoemd Ringsneltram en Sloten-MAP; deze te financieren in 1988-1995 evenals Amstelveenlijn naar Schiphol en verlenging lijnen 7, 13 en 24.

1) SVV = Structuurschema Verkeer en Vervoer



#### Nog geen beslissing over tramroute bij Museumplein

De raadscommissie wil eerst een stedenbouwkundig onderzoek alvorens een beslissing te nemen over de toekomstige route van de tramlijnen 2 en 5 tussen Van Baerlestraat en Leidseplein. Mogelijkheden zijn: Paulus Potterstraat-Hobbemastraat; onder de poort van het Rijksmuseum door, terwijl o.a. winkeliers de huidige route willen handhaven. Over een half jaar moet het onderzoek (met financiële consequenties) voltooid zijn.

#### Handhavingsproject lijn 4

In april en mei is een proef gehouden met gezamenlijk optreden van politie, Dienst Parkeerbeheer en GVB op lijn 4 met als doel door intensieve handhaving de doorstroming en regelmaat te verbeteren. In de zomer is de proef geëvalueerd met als resultaat: positieve waardering door trambestuurders, lichte verbetering van de regelmaat. Aanbevolen wordt verder te gaan, maar pas als er voldoende personeel is, d.w.z. als de vacatures bij de Dienst Parkeerbeheer zijn opgevuld en de politie via een beleidsplan (dit najaar op te stellen) keuzes heeft gemaakt t.a.v. de handhaving. Dit najaar vervult Parkeerbeheer de vacatures. De politie heeft zijn mensen de komende twee maanden nodig voor een grootscheepse rood licht campagne.

#### Droogloop AMC

Besloten is een overdekt voetgangerstracé aan te leggen tussen metrostation Holendrecht en het AMC (ziekenhuis). De kosten à fl.050.000,- zijn aan de Raad voorgelegd.

#### Wiegbrug tijdelijk afgesloten voor onderhoud

Van maandag 31/10 tot woensdag 2/11 is na 19.00u geen tramverkeer via de Wiegbrug mogelijk. Lijn 12 wordt verlegd naar het Fred.Hendrikplantsoen; lijn 13 via Marnixstr.-Kinkerstr.-Witte de Withstr.-Jan Evertsenstraat en lijn 14 via Kinkerstr.-Postjesweg-Hoofdweg-Jan Evertsenstr.-Adm.de Ruyterweg. Tussen Wiegbrug en Rozengracht(Marnixstr.) en tussen Wiegbrug en De Krommert worden pendelbussen ingezet.

#### Werkzaamheden verlegging standplaats lijn 4 RAI

Op 3 oktober zijn de werkzaamheden begonnen voor het nieuwe eindpunt van lijn 4 op de Europaboulevard. Het wordt aangelegd aan de rechterkant van de weg, juist voorbij de (vroegere) bushalte richting Zuid. Deze halte is nu verplaatst naar de rijweg; voor de bussen in de andere richting is de busbaan verlengd.

#### Poëzie in de Abri (zie blz.148)

Het GVB heeft de Stichting Collectieve Propaganda van het Nederlandse Boek (CPNB) ruimte beschikbaar gesteld in haar nieuwe informatievitruines bij tram- en bushaltes. In 300 vitrines is een gedicht geplaatst. Deze zijn geschreven door de genomineerden van de actie "Publieksprijs voor het Nederlandse Boek 1988" van het CPNB. Tijdens deze actie, die tot 2 november duurt, kan iedereen in boekhandel en bibliotheek zijn meest geliefde dichter kiezen. De genomineerden zijn: Nel Benschop, J.A.Deelder, Toon Hermans, Judith Herzberg, Rutger Kopland, Lucebert, Huub Oosterhuis, Annie M.G.Schmidt en Willem Wilmink.

#### Nieuwe informatie-vitrines

Op 21 september is begonnen met het plaatsen van informatie-vitrines in de nieuwe abri's. Hierin zijn opgenomen een gestileerde daglijnenkaart, een daarvan afgeleide nachtlijnenkaart, een zonekaart, de dienstregeling, een gedicht.

#### Nieuwe meerdagenkaarten

Vanaf september zijn er nieuwe "meerdagenkaarten" ingevoerd; hierbij kan de datum vordrukt zijn, kan de prijs-opdruk ontbreken, kan er (in één of meer talen) een tekst op afgedrukt zijn, terwijl ze ook voorzien kunnen zijn van reclame.

#### Wijzigingen bij Buiksloterwegpont, IJveer naar IJplein en buslijn 39

Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld de frequentie van het IJveer CS-IJplein in de spits te verhogen van 15' naar 7½' en de dienst uit te breiden op ma/vr tot 21.00u en ook op zaterdag te varen tot 21.00 uur, met een frequentie van 15 minuten. Voor de 7½'-dienst zullen dus beide IJveren, de 32 en 33 nodig zijn. Ter compensatie van de kosten zal de Buiksloterwegpont tussen ca. 21.30 uur en 6.30 uur vervangen worden door een IJveer. Het gevolg is dus dat buslijn 39 vanaf 21.30 uur ingekort moet worden tot het Tolhuis (Buiksloterweg); het aantal passagiers naar en van het C.S. is 's-avonds zeer beperkt. De maatregelen moeten van kracht worden op 1-1-1989.

#### Haltes en Vetag

Op 27/9 werd de halte van lijn 39 in de Sperwerstr. verplaatst tot nabij de Nachtegaalstr.(enkele tientallen meters, richting Banne Buiksloot). Op 4/10 werden de haltes van Enhabo 91,92 Draaierweg verplaatst: richting CS van Metaalbewerkerweg naar Draaierweg bij nachthalte 78, in richting Noord ±200 m terug op Metaalbewerkerweg. Vetag-bedienbaar werd op 2/9 het wissel Osdorpplein bij Tussenmeer (lijnen 1 en 17).



## Winterdienstregelingen tram zondagen winter 1988/89 m.i.v. 25-9-1988 (17: 11-9-1988)

Lijn	mo.vroeg	morgen	late mo.	middag	vroege av.	midden av.	late avond
1	5-75	6, fr.13	7, fr.12	10-80	9-80	9-90 2)	8-80
2	5-75	5-75	7, fr.12	9-72	9-80	9-90	8-80
3	6-90	6-90	9-90	9-90	9-90	8-96	7-84
4	4-60	4-60	5-60	6-72	5-75	5-75	5-75
5	4-60	4-60	4-60	4-60	4-60	5-75 1)	4-60
6/10	9-135	10-150	13-156	13-156	13-156	14-168	12-144
7	4-60	4-60	6-72	6-72	5-75	5-75	4-60
9	4-60	4-60	7-70	7-70	5-75	5-75	5-75
12	5-75	6-90	7-84	7-84	6-90	6-90	6-90
13	5-75	6-72	7-70	9-73	8-72	7-84	6-72
14	6-90	6-90	8-96	8-96	7-105	7-105	6-90
16	4-60	4-60	5-60	5-60	5-60	5-75	4-60
17	5-75	5-75	5-75	5-75	5-75	6-90 2)	5-75
24	4-60	4-60	5-60	5-60	6-71 1)	5-75	4-60
25	4-60	4-60	5-60	5-60	5-60	5-75	4-60

1) 1e dw van 24 wordt 2e dw van lijn 5; 2) 4e dw van 1 wordt 2e dw van lijn 17.

Bijzonderheden per datum: geplande tramomleggingen, extra's e.a.

1/6 "Scholierenstaking": middag o.a. Dam-Rokin-Vijzelgracht afgesloten. Avond: wedstrijd Ol.Stadion met ééndagskaarten voor f4,- en 20 extra trams, 21 extra bussen.

8/6 I.v.m. tentoonstelling Nieuwe Kerk lijn 14 's-middags via Pr.Hendrikkade-Damrak.

11/6 Anti-apartheid manifestatie, waardoor 's-middags lijnen 4,6,7,10,14,16,24,25 uit het centrum werden verbannen. I.v.m. een marathon in de Staatsliedenbuurt eindigde lijn 10 van 10.30 tot 14.00 uur bij het Frederik Hendrikplantsoen.

12/6 "Grachtenloop": 9.30-18.00u lijn 1 en 2 via Rozengracht, 5 via lijn 24.

19/6 Wegens wielervedstrijd reden van 11.00-19.00u lijnen 4 en 9 lus Weteringschans-Vijzelstr.-Rembrandtspl.; 14 via Weteringschans-Vijzelstr.; 16,24,25 Binnenring-Rozengrt.

2/7 (zaterdag) Extra's voor wedstrijd in Ajaxstadion (14.30 - 20.30u): lijn 9: 4 uit rem.Lekstraat, 4 uit Havenstr.; 8: 3 uit garage West, 2 uit Noord, 2 uit Zuid.

4+5/7 I.v.m. herdenking "William en Mary" in de Nieuwe Kerk reed lijn 14 via Damrak-Pr.Hendrikplantsoen-N.Z.Voorburgwal. Wegens het bezoek van de Britse koningin waren 5/7 's-morgens Damrak en Rokin afgesloten: 4,9,24 maakten lus Reguliersdwarsstr., 14 reed via Vijzelstr.-Binnenring; 16 en 25 via Weteringschans naar Tropeninstituut. Tussen 12.45 en 14.30u reden bovendien lijnen 1,2,5 via Marnixstraat-Rozengracht.

4 op 5 en 5 op 6/7 van 20.00 tot 6.00u was kruising IJdoornlaan/Onsterlengte/Statenjachtstraat afgesloten, waardoor lijnen 34,36,37,39,78 ingekort/verlegd moesten worden. Van 19.30-24.00u reden 2 midi-pendelbussen in Banne II en Schepenlaan-Buiksl.meerpl.

5+7/8 Tournooi "Amsterdam-713" in Olympisch Stadion: hiervoor werden speciale ééndagskaarten voor f5,- verkocht. Bij afloop werd lijn 6 weer ingekort tot Haarlemmermeerstation en lijn 24 verlegd naar Station Zuid; de E's van 24 werden op 16 ingezet.

Wegens personeelgebrek kon een aantal extra's niet worden ingezet; wel reden: 5/8: 16: 12; 24: 5; 8/15: 5; 15: 8; 23: 2 sts.; 7/8: 16: 11; 24: 6; 8/15: 9; 15: 7; 23: 3 stuks (de extra's op 23 waren deze dag geleed). 7/8 reed gelede bus 521 op lijn 70.

14/8 I.v.m. Tropisch Carnaval was deze zondagmiddag een groot deel van het centrum gestremd met als gevolg vele omleidingen (terwijl er slechts weinig publiek was!).

24/8 Avondwedstrijd in Ajaxstadion: wegens personeelgebrek konden geen extra trams worden ingezet; speciaal (ingehuurd?) personeel reed met wachtbussen op lijn 9, terwijl op lijn 8 6 extra's waren ingedeeld uit gar.West, 2 uit Zuid en 1 uit Noord.

26/8(vr)-4/9(z) Firato-RAI: op lijn 4 waren slechts 2 extra's aanwezig en werd de gewone witte dienst gereden (personeelgebrek). Bussen van lijn 48 werden na afloop van de ochtendspits ingezet als extra's tussen CS en RAI. Voorts waren als extra ingedeeld voor lijn 15 (en 4) in totaal (niet alle gelijktijdig) 13 wagens (za+zo 11).

27/8 Uitmarkt op Museumplein: tussen 21.45 en 23.00u reden 3 en 12 via Ferd.Bolstr.-Weteringschans; 16 via Weteringschans-route 2; buslijnen waren enige dagen omgelegd.

31/8 Avondwedstrijd Ajaxstadion: 9: 4 E's Havenstr., 4 Lekstraat; 8: 4 extra's.

3/9 Bloemencorso: gehele middag vele omleidingen, inkortingen met extra buspendeldienst tussen Fred.Hendrikplantsoen en C.S. (bij F.H.plantsoen kwamen lijnen 1,2,13,17; 21,Enhabo,NZH); andere lijnen reden via Binnenring naar het Tropeninstituut (lijnen 4,5,16,24,25; bij Weesperplein kan overgestapt worden op metro naar C.S.

10/9 (zaterdag) I.v.m. heropening C&A was het Damrak van 9.30 tot 11.00u afgesloten; de tramlijnen werden verlegd via Mozes en Aäronstraat en N.Z.Voorburgwal.



### Grote problemen bij de metro

De metro verloedert. Het laatste jaar voelen passagiers en personeel zich steeds onveiliger in de metro en de stations. Niet slechts de voortdurende bevuilding van de toegangen, de stations en de rijtuigen, maar ook het geklieder van graffiti, zelfs op kunstwerken, hetgeen vrijwel nooit wordt verwijderd, geven de passagiers een onaangenaam gevoel. De junks en dealers, die de voorste en achterste coupé's van de rijtuigen als hun verblijfs- en werkgebied beschouwen en allerlei randfiguren drukken steeds zwaarder hun stempel op het metrobedrijf. De verslaafdenpendel tussen Ganzenhoef en Nieuwmarkt heeft tot gevolg, dat de situatie op de Gaasperplaslijn nog ernstiger is dan die op de Geinlijn. Maar ook stations als Wibautstraat en bepaalde uitgangen van CS, Waterloo- en Weesperplein geven een onveilig gevoel; bij het onoverzichtelijke Duivendrecht sloegen enige tijd geleden zelfs overdag jeugdbenden regelmatig reizigers neer; ook nabij andere bovengrondse stations is de situatie soms onaangenaam. Dit heeft tot gevolg dat vooral 's avonds Bijlmer/Zuidoost-bewoners die op de metro zijn aangewezen, geïsoleerd raken; busvervoer betekent meestal een langdurige reis. Uiteraard voelen ook de kaartverkopers in de stations zich bedreigd; met regelmaat vinden op de kantoortjes diefstallen plaats. Na gesprekken met de directie op 12/10 werd toegezegd dat zeer spoedig kluisjes aangebracht zouden worden. Toen de volgende dag echter twee incidenten plaatsvonden, werd in overeenstemming met de directie besloten de kaartverkoop meteen stop te zetten, zodat er om dát geld geen overvallen meer kunnen plaatsvinden. Voorts zullen de hokjes 's avonds door twee mensen bemand worden. Verder overweegt het GVB een rookverbod in de stations; blauwe verlichting in de liften (de spuiters kunnen dan hun aderen niet vinden), meer inzet van het Ondersteuningsteam en zelfs sluiting van enige stations in de avonduren. In feite is het voor het GVB een oneigenlijke zaak: het betreft drugshandel, druggebruik, jeugdbenden, vandalisme, zaken die bij de politie thuishoren. Wanneer de gemeentelijke politiek en capaciteit + mogelijkheden van de politie hierbij te kort schieten, kan alleen een ander kabinetsbeleid een oplossing aangeven.

### Directie GVB

Tot opvolger van directeur Ossewaarde, die medio 1989 vervroegd het bedrijf verlaat, wordt B.Smit, thans directeur Openbare Werken, genoemd; deze zal bij benoeming voor een inwerkperiode binnenkort bij het bedrijf in dienst treden. De taken van de heer Verbaan (die deze maand het bedrijf verliet) zijn onder de overige directieleden verdeeld.

### Paardetramremise Sloten wordt gesloopt

Zeer binnenkort wordt de vroegere remise van de paardentram aan de Sloterweg 1277/75 gesloopt. Het perceel, dat oorspronkelijk voor een graanhandel is gebouwd, wordt, nu de bewoner vorige maand overleden is, wegens bouwvalligheid afgebroken. De rails vóór de remise werd in 1943 pas verwijderd; de ligging ervan is nog steeds duidelijk in de bestrating zichtbaar. De deuren boven de ingang gaven toegang tot de hooizolder. De loods was vroeger dieper dan thans; op het huidige achterterrein is nog een klein stukje primitieve rail aanwezig.

### Materieel tram

2-assers Instructie sept.+ okt.: H36, H40. Speciale ritten: 25/9 (Open Huis gar. West): 465+807; 468+748; 26/9: 301; 465+807; 468+748; 1/10: 301+721; 465+807; 4/10: 301+721; 8/10: 301; 468+807; 17/10: 465+807 (+ soms niet Amsterdamse trams met div. as-aantallen).

3-assers 25/9 (Open Huis garage West): 892+972.

Werkmat. In de C.W. werd een profielmeetwagen (een constructie op 2 draaistellen) geconstrueerd; het nummer is H 23. Ook wordt een sneltram-mock-up vervaardigd.

Gelede wagens Omdat er geen politiepersoneel meer geworven wordt, werd "politie-reclame" mw 812 weer geel geschilderd (met rode deuren); in dienst 19/9. Tussenrev. + schilderbeurt + nieuwe banken kregen 685 en 707. De gereviseerde thematram 629 wacht nog op onthulling. 797 krijgt een beschildering t.b.v. de kunstenaargroep "Cobra".

### Materieel autobus

Bus 304 krijgt een reclamebeschildering. De MAN 5001-5006 zijn uit 1974, 5007-5011 uit 1975, 5012-5016 uit '76, 5017-5020: 1977. In sept. kwam gereed voor gebruik ook 5015, in okt. 5007/9/11-14, alle krijgen mobilfoon. 22/9 werd 376 afgeleverd: Den Oudsten 11 meter streekbus met vlakke vloer, staande motor achterin, 35 zit-, 38 staan. Ook afgeleverd in september: Volkswagen 580. Vanaf 23/9 576 op lijn 60, 577-580 op 30. Afvoer juli: magazijnwgs 7, 52; sept.: 82, 85, 99 (geen onttakeling); okt. na onttakeling: 67. De 17 rijdt nog steeds in o.s. op 39E (blz. 148). De 13 kreeg aan buitenkant grote opschriften met aantal afgelegde kms, heeft nu gereden 999.984 en gaat binnenkort officieel naar de miljoen. Verhuizingen: begin okt. 591 Z naar W voor telefoonbus 41; half okt. 585-589 N naar Z, 591 terug (voor 46, 49, 62) 111-118 zijn in West, 554, 557 in Zuid, 555/6/8-65 West. Onttakeld: 545, 552.



h t m

d e n h a a g

### Doortrekking lijn 3 naar Leidschendam

Het ministerie heeft toegezegd f 25 miljoen subsidie te verlenen voor doortrekking van lijn 3 naar Leidschendam. Hiervan krijgt Den Haag ruim f 1½ miljoen, Voorburg ruim f 19 miljoen en Leidschendam bijna f 4 miljoen. In 1989 wordt begonnen met de aanleg, in 1991 kan de tram rijden. Het nieuwe traject loopt vanaf Station Laan van Nieuw Oost Indië over de Koningin Julianalaan, Mgr. Van Steelaan en de route van lijn 6 naar het voorterrein van het ziekenhuis St. Antoniushoeve in Leidschendam. Gerekend wordt op ± 10.000 reizigers. Volgens de huidige plannen zullen NZH-buslijnen 47 en 48 moeten vervallen en zal HTM buslijn 26 worden verlegd. Wel wil het ministerie dat de NZH zoveel mogelijk gecompenseerd wordt voor het opheffen van zijn lijnen door een herziening van de taakverdeling tussen HTM en NZH elders. Voor omwonenden van het nieuwe traject komt nog inspraak.

### Mobiliteitsscenario Randstad in de Haagse gemeenteraad

In de vergadering van 28 september hebben de betrokken raadscommissies zich gesteld achter de voorstellen van B & W betreffende het Mobiliteitsscenario Randstad. Eind oktober zal samen met de randstadprovincies en de drie andere grote steden overleg plaatsvinden met de minister van Verkeer en Waterstaat. Voor wegen en openbaar-voervoorzieningen om de bereikbaarheid van de randstad te verbeteren zal de Haagse regio van het ministerie f1,2 miljard krijgen, Den Haag moet zelf f 105,5 mln betalen.

### Buslijn 30 in Rijswijk voor bejaarden

De gemeenteraad van Rijswijk heeft in zijn vergadering van 29 september f 80.000,- beschikbaar gesteld om als proef voor één jaar buslijn 30 door te trekken naar het bejaardencentrum Steenvoorde. Alleen passagiers met een 65+ pasje zouden van dit trajectgedeelte gebruik mogen maken (!). Het betreft het traject Station Rijswijk-Wethouder Hillenaarplantsoen-Generaal Spoorlaan (standplaats bij zijgevel van het oude gebouw van het bejaardencentrum), vandaar keren bij Minister van den Tempellaan, rechtsaf Steenvoordelaan en huidige route. In het weekeind wordt niet meer door de Plaspoelpolder gereden.

### Halteperron Parallelweg bij Jacob Catsstraat wordt verbreed

Begin volgend jaar wordt het halteperron Parallelweg/Jacob Catsstraat verbreed van 1,10 m tot 1,75 m, hetgeen f 200.000,- zal kosten. De verbreding zal ten koste gaan van de stoep en het NS-terrein. De laatste tijd zijn op deze halte enige ongelukken gebeurd, die echter niet rechtstreeks veroorzaakt zijn door het smalle perron.

### Nieuwe structuur H.T.M.

Tussen de gemeente en de Vervoersbond FNV werd op 26 september afgesproken dat de bond een plan zal uitwerken voor een nieuwe structuur. De bond vreest namelijk dat wanneer de HTM een gemeentelijke dienst wordt, de rechtspositie van het personeel aanmerkelijk verslechtert. Enige dagen tevoren had de bond al met acties gedreigd. B & W van Den Haag willen nog dit jaar een besluit nemen betreffende de omvorming.

### Materieel tram

Overzicht Centrale Werkplaats op 13-10-1988: 1151,1197 elektrische storing; 1305,1313 aanrijdingsschade; 3021,3066 ontsporingschade; 1315 ombouw tot pekelwagens; 1181 idem; 3047 is bij de schilder.

### Materieel autobus

De proefbus 601 (SB 220 DAF/Hainje) werd eind september aan pers en publiek voorgesteld en zal gedurende ongeveer een jaar in de praktijk worden getest. Aan de buitenzijde valt de bus op door de kleuren: wit met rode deuren en bruin/grijze ruiten; aan de binnenzijde door de met stof beklede stoelen, bagageruimte en l i. p. v. 2 treden; ook kan de bus "knielen". Op 27 september werd de 601 op de Groenmarkt "onthuld".

### Restanten van de tramlijn Den Haag-Wassenaar-Leiden

Een lezer schrijft ons, dat hij nog enige restanten van deze tramlijn ontdekt heeft. Bij viaduct Rijksstraatweg ligt een brok beton, dat de fundering en een deel van een bovenleidingpaal blijkt te zijn. In het plafond van de beide trampoortjes van het viaduct zijn de ophangpunten van de bovenleiding nog aanwezig. Van de halte Nachtegaallaan in Wassenaar zijn de beide halteperrons nog aanwezig. Op de landhoofden van de brug over de Rijn bij de Haagse Schouw komen nog stukken groefrail onder het asfalt vandaan. Tenslotte ligt/lag in Leiden West nog een betonnen trambruggetje in het weiland. Dit bruggetje moet wijken voor uitbreiding van de bebouwing ter plaatse.

### NATIONAAL SMAISPOORMUSEUM VAN KATWIJK NAAR VALKENBURG (ZH)

Daar de behuizing in de Katwijkse duinen te klein is geworden, is besloten de lijn en het museum over te brengen naar het zuidhollandse Valkenburg. In 1990 moet een 3 km lange lijn gereed zijn. Als rijtuigjes worden replica's gemaakt van Waterlandse trams.



Winterdienst 1988/89 m.i.v. zondag 11-9-1988 tram aantallen wagens - frequentie  
20-15/6-8 betekent: van een 20 minuten dienst naar een 15 minuten dienst, met 6,  
later 8 wagens. K = koopavonden; ( ) = tijdelijk een extra wagen voor koffiepauze.

Lijn	Remise	Dag	vroeg	o.sp.	ochtend	middag	spits	avond	late avond
1	Schev.	m/v	20-12/6	8/9	15/9-8	15/8	9/9	20/7	20/6-5
		zat	20-13/6		15/8	15/8		20/7	20/6-5
		zon	20-13/6		15/8	15/8		20/7	20/6-5
2	Zicht.	m/v	15-10/6	7/10	10/7	10/8	8/9	12/6	15/4
		zat	15/5		10/7	10/7		12/6	15/4
		zon	15/5		15/6	12/6		12/6	15/4
3	Lijstb.	m/v	15-8/8	5/16	8-10/12	6/15	6/16	12/8,K 8/10	15/6
		zat	15/6		10/11	7/14		12/8	15/6
		zon	20-15/5		15/6(7)	12/7		15/7-6	15/6
6	Zicht.	m/v	15-7/12	7½/15	10/14-12	9/13	8/15	12/10	15/8-7
		zat	15/7		12-10/10	10/12		12/10	15/8-7
		zon	15/6		12/9(10)	12/9		12/8	15/8-7
7	Schev.	m/v	19-8/3	8/8	15/5	15/5	8/9	20/3	20/3
		zat	21/3		15/4(5)	15/4		20/3	20/3
		zon	21/3		15/5	15/4		20/3	20/3
8	Schev.	m/v	35-9/6	8/11	15/8-7	15/7	8/11	15-20/7-5	20/5
		zat	25-20/4		15/7	15/7		17-20/7-5	20/5
		zon	25-20/4		15/7	15/7		17-20/7-5	20/5
9	Schev.	m/v	30-8/8	8/11	15/8-7	15/7	8/11	15-20/7-5	20/5
		zat	25-20/4		15/7	15/7		17-20/7-5	20/5
		zon	25-20/4		15/7	15/7		17-20/6-5	20/5
10	Zicht.	m/v	15/7	6/15	10-8/11	6/16	6/16	12/7	15/5
		zat	20-15/5		15-12/7	12/7		12-15/7	15/5
		zon	15/5		12/6-7	12/7		12/7	15/5
11	Schev.	m/v	23-8/5	4/14 x	7½/10-8	6-5/11	5½/11	10/6	15/4
		zat	25-15/4		10/6(8)	10/6		15/5-4	15/4
		zon	25-15/4		12/5(6)	12/5		15/5-4	15/4
12	Lijstb.	m/v	15-12/11	9½/15	10/15	10/15	10/15	12-15/10	15/9
		zat	20-15/9		15-13/11	13/11		15/9	15/9
		zon	15/7		15/10	13/10		15/10	15/9

x (lijn 11 m/v) = waarvan 3 koppelstellen.

Mat.verd.: lijn 3 alle dagen GTL-8; lijn 10: alleen op m/v en zon enkele PCC's, 2,6  
GTL-8; lijn 11: m/v losse PCC's (rest Scheveningen GTL-8); lijn 12: m/v gekoppelde  
PCC's tot circa 20.00 uur, daarna GTL-8, die van lijn 3 komen.

Alg.: het "rondrijden" bij Noorderstrand is zoveel mogelijk verminderd; op za en zo is  
het aantal "overlopen" verminderd. Op lijn 1 is op za, zo en av. de rijtijd verlengd.

#### N.S. - VERVOLG VAN BLZ. 176

#### Diverse berichten

- Op 16/9 werd te Basingstoke (Eng.) de wedergeboorte van de BR 27000 "Electra" ge-  
vierd. De ex-NS 1502 van de EM2-Locomotive Society in zijn originele livrei was in  
gezelschap van de NS 1505 uit Manchester.
- Door een ontsporing van een DBloc en ketelwagen te Venlo moest de trein- en rangeer-  
dienst op 4/10 drastisch beperkt worden. Uit de ketelwagens lekte gasolie; de ver-  
vuilde grond werd meteen afgegraven.
- Op 5/10 werd de brug over de Zuidwillemsvaart te Helmond aangevaren, doch de gevol-  
gen bleken mee te vallen. Wel veel vertraging.
- Bij de viering van Tilburg 125 jaar aan het spoor was de pendelende stoomtrein Tb-  
Bd zelden vol: 431 reizigers i.p.v. ± 4000. Wel zag het zwart van de fotografen.  
Een bedenkelijke ontwikkeling voor de toekomst van de stoomritten.
- De Bentheimer Eisenbahn zal een stamlijn naar het industrieterrein De Heege in  
Coevorden aanleggen.
- Op 10/10 is de terminal voor gecombineerd trein/wegvervoer door Trailstar in Ede  
in gebruik genomen.
- De laatste restanten van Amsterdam Sloterdijk Zuid, twee trappartijen met een doello-  
ze tunnel onder het verlaten tracé, worden binnenkort gesloopt.
- Op 8/10 reed t.b.v. NS-personeel een extra trein Mt-Hasselt(B) met 2200+plan W+Df.
- 'Op het Spoor', het blad van het NS-Goederenvervoer organiseert een fotowedstrijd in  
het kader van 150 jaar spoorwegen, thema "NS-Goederenvervoer", categorieën zwart/  
wit en kleur. Inzending tot 15 april. Inlichtingen bij NS Goederenvervoer, Utrecht.



r e t

r o t t e r d a m

### Trammaterieel

Na herstel van aanrijdingsschade kwam nr.606 weer in dienst. Met dergelijke schade staan nu aan de C.W. de 824 en 367; herstel van laatstgenoemde is erg twijfelachtig. Mr.368 staat nu bij de schilder. Mr. 371 kwam weer in dienst. Na revisie 2 en draaistelwijziging kwamen in dienst 713,704; na revisie 1 en draaistelwijziging de 738. In R<sup>2</sup> c.q. draaistelwijziging bevinden zich nu de 706 en 714. Met vaste assen zijn dus in Noord 701-705,738, in Zuid 708-713,722. In Zuid is men nu ook begonnen vóór de lijnfilm rode streepjes aan te brengen (dit is destijds uitgedacht door "Vorm Vijf" en kan men o.a. aantreffen op de persberichten van de RET en andere uitgaven, waar het beter toch zijn recht komt dan op een lijnfilm).

### Stoomtram

Op zondag 9 oktober reed de stoomtram nog een extra rit voor genodigden t.b.v. de stichting "Brabant Rail". Er werd leeg vanaf remise Kralingen naar het eindpunt Stads-erf in Schiedam gereden, via van Walsumweg-station Blaak-Coolsingel-van Oldenbarneveltstraat-Mauritsweg-Nieuwe Binnenweg-Mathenesserlaan(!)-Mathenesserbrug en verder over de route van lijn 1 naar Stadserf. Aldaar werd provisorisch water ingenomen met behulp van een jerrycan; met het gezelschap aan boord reed men dezelfde route terug tot station Blaak, waar de passagiers uitstapten; tenslotte werd ingerukt naar Kralingen. Ondanks de slechte weersomstandigheden was het een uniek gezicht het stoomtramstel met ± 50 km/u over de Rotterdamsedijk te zien daveren.

### Metro/Sneltrammaterieel

R4: 5006 is gereed, 5003 kwam naar de C.W. R3: 5126 is bijna klaar. R2: 5229 aan de Hilledijk; dit rijtuig krijgt nieuwe vouwbalgen. Ook aan de 's-Gravenweg worden veel rijtuigen daarmee uitgerust. Twee metro- en twee sneltramrijtuigen worden als proef voorzien van statische omzetters, dit om tijdens stilstand de omvormer te kunnen uitschakelen.

### Speciale dienstregeling in herfstvacantie

Gedurende de herfstvacantie wordt maandag t/m vrijdag (17-21/10) volgens een speciale dienstregeling gereden. Dit komt, althans v.w.b. de tramlijnen neer op een frequentie die nagenoeg gelijk is aan die van de afgelopen zomerdienst, met uitzondering van de avonduren; de 15 min.dienst (lijn 2: 10 min.dienst) blijft gehandhaafd. Het is voor het eerst dat de RET ook tijdens de herfstvacantie volgens een afwijkende dienstregeling rijdt. In de kerst- en nieuwjaarsperiode gebeurde dit al enige jaren.

### Infrastructuur

De railvernieuwing op de Bergweg tussen Noordsingel en Schiekade kwam gereed, evenals die op de Vlietlaan en begin Oudedijk. Op het Churchillplein werden wissels aangebracht voor het toekomstige verbindingsspoor naar de Nieuwstraat.

Op de Linker Maasoever vond spoorvernieuwing plaats nabij het Kreekhuisenplein, waarbij de sporen tegelijkertijd met ca. 1 meter werden opgehoogd. De lus Kreekhuisen is tijdelijk afgesloten (i.v.m. geplande wijziging ?, spoorverbinding naar Beverwaard ?). Op de Reijerdiijk vindt vernieuwing plaats van baan en masten (metaal i.p.v. beton).

### Nieuweabri's

De komende jaren worden 700 nieuweabri's geplaatst. Op 12 oktober tekende wethouder Laan een overeenkomst met City Line Straatmeubilair B.V. (uit Amsterdam) over de levering, plaatsing, onderhoud, reiniging en exploitatie van deabri's. Hiermee is een bedrag gemoeid van bijna f 11 miljoen.

Deabri's krijgen een sierlijke en solide aluminium constructie. Een zelfreinigend dak en gladde afwerking maken hem onderhoudsarm. De verlichting erin bevordert het gevoel van veiligheid en voorkomt vandalisme. Deabri's worden voorzien van 8 mm dikke ruiten van securitglas, waarin het RET-logo wordt geëtst. Het ontwerp is gemaakt door Interform Design-Studio Schönfeld uit Wolfsburg (Duitsland). De fabrikant is Hohrenk Fertigungstechnik GmbH te Cremlingen.

Nog enige aanvullende gegevens: deabri's zijn donkergrijs en aan de voorkant geheel open; de lichtbakken hebben een rode lijst; in deabri is een bankje aangebracht. Voor het Centraal Station worden afwijkendeabri's geplaatst, in overeenstemming met de grote overkapping van Rem Koolhaas. Bij de tramhaltes komen een soort "kromme halve bananenschillen". Als proef staan nieuweabri's op Zuidplein en bij Hofplein.

### Nieuws per datum

15/9 Mr.367 van lijn 9 en nr.824 van lijn 3 botsten op het Hofplein tegen elkaar door een misverstand. Beide trams liepen flinke schade op en gingen naar de C.W.

27/9 Van begin dienst tot ± 7.45u kon lijn 2 alleen van Charlois tot de keerdriehoek bij Groenezoom rijden i.v.m. railwerk bij Kreekhuisen; er ontbrak nog een groot stuk rails. Veel bussen pendelden.



28/9 Hetzelfde als de vorige dag, echter nu van iets kortere duur. Bovendien had men de avond tevoren voor alle zekerheid reeds een tram aan de Reijderdijk neergezet om te pendelen in de Beverwaard; met bussen is dat daar namelijk bijna niet te doen.

5/10 Door een gebroken spandraad in de tramtunnel Beijerlandse laan reed lijn 2 van circa 6.30 tot 7.45u van Beverwaard tot Groenezoom, terwijl twee trams tussen Charlois en de Pitselaan reden. Op het overige deel pendelden bussen (gedurende korte tijd tot Charlois i.v.m. het uitschakelen van de bovenleiding).

9/10 I.v.m. het aanbrengen van wissels op het Churchillplein reed lijn 6 enige tijd via van Oldenbarneveltstraat-Eendrachtsweg i.p.v. Leuvehaven.

Tijdelijke omleggingen buslijnen en andere geplande zaken

22/8 Afsluiting Boonstraat voor circa 1 week i.v.m. wegwerk; lijn 74 reed Burgemeester van Esstraat-Ring-Vermaetweg-Ring-eigen route v.v.

3/9 I.v.m. Haring- en Bierfeesten in Vlaardingen omleggingen tot circa 19.00 uur; lijnen 52,56,82,125/126 waren hierbij betrokken, gereden werd via ..-Burg.Pruissingel..

9/9 12.00u tot 12/9 12.00u i.v.m. feest t.g.v. 20-jarig bestaan Buurthuis 110 Morgen was kruising Junolaan/Minervalaan afgesloten; lijn 35 Achillesstr.-Minervalaan-Achillesstraat-Monosstraat-eigen route v.v.

Lijn 53 rijdt m.i.v. 12/9 ma-vr om 16.35, 17.05 en 17.35u van 's-Gravenlandsepolder tot Station Schiedam; deze ritten staan niet vermeld in het dienstregelingboekje.

24 en 25/9 I.v.m. Haven- en Vloeddagen is freq. lijn 5 CS-Willemsplein 5 minuten

12/10 overdag lijn 69 naar Pernis via J.Olieslagersw.-A.Plesmanw.-Waalhaven Zz(asfalt.)

17 t/m 20/10 van 7.00u tot in de avond/middag reden i.v.m. asfalteringswerk lijnen 74 en 78/79 via Aveling-Holwinde-Endenhout v.v.

22/10 19.00u t/m 23/10 werk aan tramsporen bij Churchillplein; lijn 49 naar CS via Westblaak-Eendrachtspl.-Mauritsw.; vanaf CS Schiedamsedijk Wz-Schilderstr.-Schiedamsedijk Oz-Blaak en eigen route.

Lijn 33 I.v.m. werkzaamheden aan de Noorderkanaalweg enige tijd geleden reed deze lijn richting CS via Kleinpolderplein-Stadhoudersweg-Statenvweg-Cleyburgstraat-Statenvweg Wz

Materieelverdeling tram

Mr.serie 350 verdwenen in het algemeen weer van lijnen 7 en 9 en rijden nu incidenteel op lijn 6. Op 12/10 was 377 in Hillegersberg en waren 369,378 en 385 in Kralingen; op de Kleiweg stonden toen 319,371,373, in de CW 368, buiten dienst 366,367,370,375,383. Mr.801-805 wisselen steeds volgens het vaste patroon op vrijdag van lijn. Mr.827-850 rijden de gehele dienst op lijn 4; de resterende wagens worden verdeeld over de lijnen 5 en 6 (dit wordt dus niet meer bij "bijzonderheden" vermeld). 10 t/m 12/10 reden mr. 734 en 743 op lijn 5 i.v.m. geluidsproeven Melanchtonweg.

Bijzonderheden: 16/9 9:319; ww o.s.CS:1614, 19/9 4:1629,1635; 5:806; 9:369; 20/9 ww o.s.CS:1618; 4:1611,1629; 5:806; 9:373; ww a.s.CS:845; 21/9 ww o.s.CS:845; 4:1629, 1635; 22/9 ww o.s.CS:844; 9:373; 23/9 ww o.s.CS:834; 26/9 ww o.s.CS:319, a.s.805; 27/9 ww a.s.CS:1616; 28/9 9:371; (30/9 lijn 49 bus 609; 3/10 3:631,632; ww a.s.CS:622; 4/10 ww o.s.CS:1628; 3:630,631,632; 5:703; 5/10 3:622; 6/10 3:620; 7/10 ww o.s.CS: 737; 3:608; 9/10 3:731; 11/10 4:1635; 9:739; 12/10 4:1635; 6:377; 9:369,378,385; ww a.s.Kp:839. Instructie: o.a. 21/9: 385.

Museummaterieel: 3/10: 123+210; 7/10: 123+1042; 303; 220.

-----  
w n | Rapport doortrekking tram naar De Uithof  
-----  
w a d d i n x v e e n | Het bureau Goudappel Coffeng heeft op verzoek van de gemeen-  
-----  
----- | ten die samenwerken in de SOVU (Samenwerkingsverband Openbaar  
-----  
----- | Vervoer regio Utrecht) een advies samengesteld met betrekking  
tot de toekomstige vervoersvoorzieningen tussen Utrecht CS, De Uithof en Zeist.  
Voorgesteld wordt de tram door de binnenstad door te trekken naar De Uithof. Vanaf  
het AZU zouden bussen verder het vervoer naar Zeist kunnen verzorgen.  
De Nieuwegeinlijn zou verlengd moeten worden via Vredenburg-Janskerkhof-Kruisstraat-  
Biltstraat-Rw 722-Pythagoraslaan-Archimedeslaan-Padualaan-Heidelberglaan-AZU. Vandaar  
zou een busbaan moeten lopen langs de noordzijde van het landgoed Oostbroek naar een  
eindpunt bij de Dreef-Panweg. Wel zouden rechtstreekse bussen blijven rijden tussen  
Utrecht en Zeist, waarbij gedacht wordt aan integratie van stads- en streeklijnen.  
Het doorgaande autoverkeer moet uit de binnenstad worden geweerd, hetgeen mogelijk is  
door een verdeling in compartimenten. De tram zou in de stad geen vrije baan behoeven  
te krijgen; door verkeerslichtinstallaties kan voldoende vrije baan voor de tram worden  
gegarandeerd. Alleen bij goed openbaar vervoer zullen er voldoende reizigers zijn.  
Eén groot knelpunt is er op het tramtraject: hoek Kruisstraat-Biltstraat; hier kan  
strengelspoor worden aangelegd; eventueel kan de Stevensfundatie worden afgebroken.



Haltes met verhoogde perrons zouden moeten worden aangelegd: Vredenburg, Potterstraat, Wittevrouwensingel (zijde woonhuizen achter de Stadsschouwburg), Biltstraat (bij Hogelandsepark), Provinciehuis, Rijnsweerd, Leuvenlaan (bij Trans 3) en bij het AZU.

Op het Vredenburg en in de Potterstraat kan de tram in het midden van de straat rijden, in de Lange Jansstraat, Janskerkhof en Nobelstraat aan de noordzijde (bij de Janskerk ongeveer op de huidige rijbaan). Op het Janskerkhof komt geen perron; de bushaltes blijven bestaan. In de Kruisstraat ligt de trambaan links, in de Biltstraat rechts. Bij het Park Hogelanden moet een deel van de Biltse Grift opschuiven.

De investeringskosten bedragen f150 miljoen. Voor de bus is dat f55 miljoen, doch de busfrequentie in de stad zou zo hoog worden, dat de bussen elkaar zouden vertragen. De tram geeft vele milieuvoordelen: schonere lucht, minder geluid, minder energie enz.

Voor een doortrekking naar Zeist is het aantal te vervoeren reizigers te gering. Museumtram HTM 58 reed met grote belangstelling zijn ritten Utrecht-Nieuwegein Zuid: zo 16/10 + werkdagen 4x retour; za 22/10 7x in uurdienst tussen remise en Nieuwegein Z.

#### VERVOERMAATSCHAPPIJ CENTRAAL NEDERLAND

CN

De Volkswagens LT50 zijn sinds eind september weer alle beschikbaar na een opknapbeurt bij de VW-dealer. De 7075 werd hierbij tevens aan de onderzijde blauw geschilderd en is nu uiterlijk gelijk aan 7082-7086. Op 21/9 werden de eerste 10 nieuwe lijnwagens 4078-4087 van serie 4077-4115 in Laren gepresenteerd. Helaas ontbreekt het Japanse hoogst gecompliceerde lijn-/richtingfilm-computertje, zodat pas op 14/10 de eerste wagens in dienst verschenen met papiertjes met lijn- en richtingaanduiding achter de voorruit. Afgeleverd zijn inmiddels ook 4088-4103. 4077 ontbreekt, de wagen was bij een proefrit in Woerden bij een aanrijding betrokken en liep schade op. Ook ontbreekt de 4091, die roet- en rookschade opliep bij de derde grote brand bij het CAB; ook deze keerde naar Den Oudsten terug. De verongelukte 6284 is inderdaad voor sloop afgevoerd, de zwaar beschadigde 8089 wordt echter thans hersteld. Oudje 6812 kwam weer in dienst.

De plannen voor 1989 voorzien voorlopig niet of nauwelijks in de aanschaf van bussen, maar veeleer in de renovatie van een groot aantal van series 9000; deze krijgen een nieuw uiterlijk met een nieuwe kop en interieur. Prototype 3101 keerde deze zomer terug na bij WN weinig succesvol gebleken te zijn. Eind september ging de wagen voor 1 maand naar Stadsbus Maastricht en reed hier op lijn 1 (in Maastricht administratief nr.56). Met de passagiersaantallen van de Shuttle-diensten gaat het sinds september iets beter. Op een van de Almeerse diensten werd deze zomer een dieptepunt bereikt: wegens ziekte van de passagier werd ruim twee weken niet gereden. Bij de open dag in garage West van het GVB was het Shuttle-project door maar liefst 7 wagens vertegenwoordigd.

#### EERSTE NOORD-HOLLANDSE AUTOBUSDIENST ONDERNEMING

ENHABO

De van Van Fraassen gehuurde wagen was de 15, een Volvo B10R/Jonckheere touringcar met 50 zitplaatsen. In oktober werd het huur- in een koopcontract omgezet en de wagen vernummerd in 345. Eind oktober wordt deze in de wit/blauwe tourkleuren gespoten voor de Tunnelexpres. De abonnementsprijs voor lijn 95 (zie blz.153) blijkt f 80,- te zijn, inclusief f17,50 toeslag. De lijn is veel succesvoller dan de CN-Shuttle-diensten.

Eind oktober worden de lijnwagens 506-508 afgebouwd, eind dec. volgen semitour 509,510. Op 9/10 werd de jaarlijkse Dam tot Damloop gehouden, waarvoor Enhabo 40 extra's liet rijden. Tussen Zaandam en Amsterdam werd gependeld onder lijnr.99 (nr. 1 dag op straat!).

#### VERENIGDE AUTOBUS DIENSTEN

VAD

De 3301 werd voor sloop afgevoerd, waarmee de laatste karakteristieke ex-Tensen ZABO lijnwagen bij de VAD verdween. De Leylands 1742,1748,2141,2144,2277(ex NAM 77),2420-2429,5631,5633,5634 en 5656-5663 werden tussen begin september en begin oktober rijvaardig aan de Nederlandse Volvo-importeur NEBIM verkocht. Van hier gaan de wagens naar Leyland Bus in Engeland voor verdere verkoop. Deze vreemde transactie werd mogelijk door de overname van Leyland Bus door Volvo begin dit jaar. Na de zomervacantie keerden vrijwel alle opgelegde DAF's terug in dienst. In oktober werden de Mercedes/Optare Starriders met de wagnummers 6002-6006 afgeleverd; hiervan zijn 6002 en 6003 groen voor de Apeldoornse ringlijnstadsdienst. Na indienststelling zal een aantal 6400/6500 stadswagens vrijkomen, welke blauw gespoten worden en naar Almere gaan om hier het nijpende tekort aan stadswagens iets te verlichten. Voorjaar 1989 zouden deze wagens dan naar Zwolle kunnen gaan omdat de gemeente de huidige 12 meter wagens uit de binnenstad wil verbannen en vervangen wil zien door kleinere. Mogelijk krijgt Zwolle volgend jaar een serie nieuwe blauwe 10 meter Volvo stadswagens en de blauwe 6400/6500-en, terwijl de nieuwere 12 meter wagens dan naar Almere kunnen gaan.

Open Dag in Apeldoorn op 12 nov. tussen 11.00 en 16.00u. SVA rijdt pendelrit vanaf 10.45u van station en om 13.30 en 14.30u rondritten. Tel.inl.avond: 08303-12672.



De proef met nachtbussen liep op 17/7 (voorlopig) af. Over het algemeen was de belangstelling redelijk.

De p(arkeer)-en-p(ende)bus Sontweg-Grote Markt (zie blz.62) doet het goed; vooral bij evenementen in het centrum zijn de bussen redelijk tot geheel vol. Het ligt in de bedoeling deze pendeldienst permanent te laten rijden.

Op 16/7 vond de afsluiting plaats van de "Belgische Week". Daarbij waren Grote Markt, Vismarkt, Akerkhof, Galkingestraat en Oosterstraat voor alle verkeer m.u.v.bussen afgesloten. De p-en p bus reed tot 18.30u een 6' dienst, daarna 12'; de centrale overstapplaats in het centrum was Zuiderdiep; 1 nacht werd een nachtnet ingesteld: lijn 13: Hoofdstation-Zuiderdiep-Groningen Noord NS-Selwerd-Paddepoel-Vinkhuizen; lijn 15: Zuiderdiep-Hoofdstation-De Wyert (en Zuid)-Corpus den Hoorn (beide v.v. en de lus (Noord NS-Vinkh. resp. Wyert-C.d.Hoorn) in twee richtingen; lijn 16: Hoofdstation-Zuiderdiep-Beyum West-Beyum Oost-Lewenborg v.v. Freq.: tussen 24.00 en ca. 3.00 u 30' dienst (+ op 16 om 3.57u). Daarnaast nachtlijnen GADO (v. 1.00,2.00,3.00) op lijnen 41(Delfzijl),74(Veendam),59(Zuidlaren/Assen),135(Garnwerd/Grijpskerk),61 (Winsum/Roodeschool),82(Hoogkerk/Peize/Roden), welke deels stadsvervoer verzorgen. Deze dag reden op de p-en p buslijn: GVB 71,75,78 (71 's avonds vervangen door 46); GADO 7645(geleed); proefbus stad Van Hool A500 (40z, 1987, 3-deurs), NMVB 955(Bros-sel-Leyland/Jonckheere, 42z, 1953), in 1985 gerestaureerd in stelplaats Liège-St. Gillis, welke veel bijval oogstte. Voor de pendellijn bestond grote belangstelling. De Groene Weken golden van 24/7 t/m 3/9; het lijnennet was gelijk aan dat van 1987: 2 Korrewegwijk-Gr.Markt-Hoendiep-Hoogkerk-Peizerw.-Hoofdstation, freq. steeds 20'; 3 Vinkh.Noord-Gr.Markt-Hoofdstation-Corpus den Hoorn, freq.15', ocht.+av.+zond.20'; 4 Selwerd-Noorderst.-Gr.Markt-Oosterpark-Ulgersmaborg-Lewenborg, fr.15', <sup>av.</sup>zond.20'; 5 Paddepoel-Oranjewijk-Gr.Markt-Hoofdst.-De Wijert Zuid, freq.15', ocht.+av.+zond.20'; 6 Beyum-Oosterhamriktracé-Grote Markt, freq. 15', zond. + av. 20'; 7 Vinkh.Z.-Paddepoel-Noorderst.-Oosterpark-Gr.Markt-Hoofdst.-Diakonessenhuis, fr.20'; 9 Woonschepenhaven-Grote Markt, freq. 45'.

Toekomstige wijzigingen: zodra begin 1989 de eerste woningen in het deelplan Corpus den Hoorn Zuid worden opgeleverd (het deel achter de Laan Corpus den Hoorn), worden buslijnen 3 en 7 vanaf het R.K.Z. doorgetrokken naar deze wijk. Lijn 3 krijgt een eindpunt nabij "Kaap Hoorn", terwijl lijn 7 meer een route dwars door de wijk zal krijgen. Museumbus Bij een boerderij in Baflo stond de voormalige DAF/Verheul trolleybus 118; volgens onbevestigde berichten is de bus vandaar weggesleept met de bedoeling het nog in redelijke staat verkerende voertuig te herstellen in de oorspronkelijke staat.

#### GEMEENTE VERVOERBEDRIJF ARNHEM

##### Jaarverslag 1987

Vervoersontwikkeling Het reizigersvervoer vertoont in de afgelopen jaren een vrij stabiel karakter. Het aantal instappers op een gemiddelde werkdag bedroeg in maart 1987 57.100 (1986: 54.600, 1985: 55.100). De groei van het aantal passagiers op het zuidelijk trajectgedeelte van lijn 11 blijft zich onverminderd voortzetten. Ter verbetering van de doorstroming van het busvervoer werd in 1987 een pakket maatregelen voor subsidie bij het Rijk ingediend. Door het gemeentebestuur werd een principe-aanvraag voor subsidie verzonden t.b.v. de voorgenomen ingrijpende reconstructie van de beide stationspleinen.

Financiën De exploitatiekosten bedroegen f 36.157.835,- en de opbrengsten f12.453.322,- terwijl de uitkering van het Rijk f 26.731.546,- bedroeg.

Exploitatie en techniek Aan het eind van 1987 werd het vervoersnet gevormd door 5 trolleylijnen met een gezamenlijke lengte van 55,9 km en 5 dieselbuslijnen (excl.lijn 12) met een gezamenlijke lengte van 75,4 km. Het aantal afgelegde kilometers t.b.v. de eigen lijndienstexploitatie bedroeg: 5.518.000. Hiervan waren 3.248.000 trolleykms en 2.249.000 dieselkms; voorts 21.000 km t.b.v. groeps- en extra vervoer. Zowel voor als door CN en GSM werden weer geregeld versterkingsritten gereden. Het wagenpark bestond op 31-12-1987 uit 50 trolleybussen (121-170) en 43 dieselbussen (31-58,75,77-90). Verder waren aanwezig 1 museumbus (101) en 16 servicewagens. Aan 8 dieselbussen werd in 1987 groot onderhoud uitgevoerd. Een aanvang werd gemaakt met het aanbrengen van een bedieningssysteem voor het separaat openen en sluiten van de voordeuren van de B7900-bussen. Aan de bovenleiding werden enkele grotere projecten uitgevoerd zoals: -vervanging en modernisering van de onderdoorvoering van nieuw spoorwegviad.Velperp.; -aanleg onderdoorvoering 2e viaduct van de Pleyroute over de Keizerstraat; -revisiewerk op het trajectgedeelte van lijn 2 op de Hoogkamp; -reconstructie bovenleidingscomplex rond de Zijpendaalseweg; -aanpassing bovenleiding Velperplein i.v.m. de bouw van de Musis-parkeergarage.



=====

n e d e r l a n d s e
s p o o r w e g e n

=====

Indienststelling en afvoer materieel

In de maand augustus werden in het materieelpark opgenomen: ELD3 4068(12/8) en 4 rijtuigen ICR-4: 50 84 82-70 954-957

(17/8). Afgevoerd werd DELoc 2459.

ICM-2

De 4069 arriveerde op 30/9 uit Aken via Maastricht-Rotterdam-Den Haag in Leidschendam. Op 13/10 maakte het stel de afleveringsproefrit naar Horst-Sevenum.

De nieuwe stellen hebben vanaf de 4067 een vergroot kopbalcon van de sBk voor het vervoer van fietsen. De oudere stellen, ook ICM-1, zullen een verbouwing van dit balcon ondergaan, waarbij de scheidingswanden ten koste van vier zitplaatsen naar achteren worden verplaatst. Het vergrote balcon krijgt vier klapzittingen extra. De 4015 is als proef al (langdurig) verbouwd. Na enige malen uitstel ziet het er naar uit dat de wph Tb in november met de verbouwingen gaat beginnen. Als volgende wijziging zit nog het aanbrengen van magneettremmen in het vat.

DElocs 6400

De tocht van de 6401 door de Oostenrijkse bergen heeft veel meer problemen aan het licht gebracht dan aan het feitelijke rijden te merken was. Door problemen met de electronica van de tractiebesturing moest o.a. met uitgeschakelde dodeman-installatie en idem electrodynamische rem gereden worden, terwijl zich steeds andere storingen voordeden. De voornaamste oorzaak bleek te zitten in de software van de twee microprocessors die de tractiebesturing verzorgen. De onvolkomenheden waren zo hardnekkig, dat aan ABB opdracht is gegeven een afdoende oplossing te ontwerpen. In afwachting hiervan is de opleiding van machinisten (die op 1/10 zou beginnen) opgeschort en de levering van nieuwe locs m.i.v. de 6405 stopgezet. Gerekend wordt op vertraging van 3 à 4 maanden. De 6403 kwam op 28/9 via Venlo uit Kiel naar Tilburg. Op 4,5 en 6/10 reed de loc de afleveringsproefritten naar Vlissingen, Haanrade en Venlo volgens het ook door de 6401 en 6402 gevolgde schema. De 6404 arriveerde op 12/10 in het land en maakte zijn ritten op 18-20/10. Overigens zullen de 6401-6404 t.z.t. uiteraard aan de gewijzigde versie software worden aangepast.

DElocs 2400

De ontwikkelingen rond de 6400-en spelen het langer in dienst blijven van 2400-en natuurlijk in de kaart. Daarnaast zijn voor de opvang van de groei in het reizigersvervoer zoveel Elocs nodig dat in het goederenvervoer meer DElocs moeten worden ingezet. Dit alles leidt ertoe dat minstens 5 2400-en nog een revisie zullen krijgen. Daarnaast zal een aantal locs d.m.v. een veiligheidsbeurt een aantal maanden langer in dienst worden gehouden na afloop van hun revisietermijn. De meest recente ontwikkelingen bij de 2400-en: de beschadigde 2410 (botsing met de 2252 in de Botlek op 30/8) werd terzijde gesteld. Met verlopen revisietermijn arriveerden in Tb de 2491(31/8), 2418(26/9) en 2528(4/10). De locs worden nu bekeken op hun feitelijke toestand i.v.m. de keuze terzijdestelling, revisie of veiligheidsbeurt. Inmiddels is de 2463 (terzijde 2/9) in revisie gegaan.

Plan E

Zoals vorige maand gemeld zijn 9 RD's bestemd voor dienst bij over te nemen DB-rijtuigen op de IJssellijn. Over eventuele verbouwing (tot BD's) en revisie is nog geen duidelijkheid. De tiende RD die deze zomer nog dienst gedaan heeft, is bestemd voor dienst in 1989 achter de 3737. De verbouwing van vier RD's tot fietsenrijtuigen zal pas in 1990 gereed zijn. In de zomer van 1989 zullen daarom vier van de negen eerdergenoemde RD/BD's als Df's dienstdoen.

DB (of NMBS-) rijtuigen

De aankoop van DB-rijtuigen is op 5/9 in principe goedgekeurd door de Directieraad van de NS. Het gaat om 44 rijtuigen, die per september 1989 met 9 RD in zes stammen op de IJssellijn moeten gaan rijden. De rijtuigen zullen, zoals eerder gemeld, revisie en gewijzigde deuren krijgen. Zij zullen niet worden overgeschilderd, in onderhoud komen in de wpl Zwolle en in groot onderhoud bij de DB in Krefeld blijven. Overigens wordt thans nog bezien of overname van Belgische RIC-rijtuigen voordeliger en/of verstandiger is.

Mat. '54

Een vergroting van het materieelpark wordt in de nabije toekomst bereikt door de geplande sloop van materieel '54 uit te stellen. Dezer dagen zou het buitendienststellen van aan revisie toe zijnde treinstellen beginnen, maar dit gaat voorlopig niet door. De bedoelde stellen zullen in de wph Hlm een opknapbeurt krijgen, waarmee zij nog 3 jaar dienst kunnen doen. De parallel met mat. '46 als redders in de nood is duidelijk. Twee hondekopvieren zullen wel buiten dienst gaan en als leverancier van onderdelen



dienen. Voorlopig wordt gesproken over opknappen van 50 bakken in 1989, 16 in 1990 en 8 in 1991. Deze aantallen zijn gebaseerd op een aanname van de groei van het vervoer van 21% in 1991 en 24,7% in 1994 t.o.v. 1987. Rekening gehouden wordt met maximaal 142 bakken, zijnde het hele park tot 1993. Uitsel van sloop van mat'54 is het meest directe middel om de werkelijke ontwikkeling van het vervoer te volgen. Overigens is er een duidelijk einde aan: uiterlijk in 1993 moeten de met blauw asbest geïsoleerde stellen buiten dienst, d.w.z. de 321-365 en (1)711-(1)757. Het zijn juist deze stellen die nu opgeknapt gaan worden; de asbestloze 371-393 en (1)761-(1)786 zouden toch al in dienst blijven tot eind 90-er jaren. Eind dit jaar zal een proef-opknapbeurt gegeven worden. De asbestloods van wph Hlm wordt daartoe op enkele punten gemoderniseerd

#### Nieuw materieel

Zen uitgebreid.

Ter aanvulling van het dreigende bakkentekort op wat langere termijn overlegt NS met Talbot over versnelling van de levering van ICM-2 en verdubbeling van het tempo van levering van ICM-3. Begin november neemt de Directie een besluit over de aanschaf van dubbeldekmaterieel. In principe is al besloten dat DDM de groei van het spitsverkeer moet gaan opvangen. Er moet nog gekozen worden tussen rijkarakteristiek hebben en treinstellen die rijkarakteristiek van mat.'64 moeten krijgen, maar door de ontwikkeling minder snel leverbaar zijn. De parallel met de keuze die in 1981 gemaakt moest worden bij de bestelling van de huidige DD's, is frappant. Alle maatregelen op dit gebied zijn afhankelijk van toestemming van het Rijk. Zo ook de bestelling van de proto-serie SM'90, waarvoor de aanvraag nu bij het ministerie van V&W ligt en opgehouden wordt i.v.m. nader onderzoek naar lage(re) vloeren.

#### DE2 naar Limburg

Na inbouw van Indusi vertrok de 179 op 14/10 uit de wph Hlm en ging via de merkwaardige route Utrecht-Den Bosch-Nijmegen naar Venlo, om op 17/10 naar Krefeld te worden overgebracht. Hier wordt de Indusi ingeregeld. De 178 kwam op 10/10 in Hlm aan en zal begin november in Krefeld zijn. Als beide stellen daarna in Maastricht zijn aangekomen (rond 11/11) zullen de ETA's door hen vervangen worden.

#### Sloopmaterieel

Uit Roosendaal werden op 20/10 de onttakelde Beneluxstellen 1205+1206 naar de Wgm overgebracht. In de Westhaven voor de poort van sloper Koek/Hollandia arriveerden op 23/9 vier voormalige blokkendoosrijtuigen. Het betrof ten eerste instructierijtuig 30 84 974 1 932, gebouwd als mCd 9445 door Werkspoor en Heemaf in 1932. Na de oorlog stond het 10 jaar opgeborgen in Budel, sinds 1950 met het nummer 9423. In 1955 werd het in de wph Hlm ingericht als instructiewagen 159 011, later met het huidige nummer. De overige drie zijn montagewagens van ElectroRail. De 30 84 979 1 504 was een soortgenoot van eerstgenoemd rijtuig: mCd 9442 uit 1931. Dit motorrijtuig werd in 1950 vernummerd in mCv 9435, in 1959 verbouwd tot getrokken rijtuig Bz 5862, in 1962 door de fa. Jansen (Bergen op Zoom) tot montagewagen 270 118. De beide andere hebben een soortgelijke geschiedenis: 30 84 979 1 507 gebouwd in 1929 als mC 9038 (Werkspoor/Heemaf), in 1950 mC 9456, in 1956 Bz 5806, in 1966 270 121 en 30 84 970 1 501: mC 9033 (Beynes/Vickers 1927), in 1950 mC 9475, in 1958 Bz 5818, in 1963 270 115.

Op deze plaats nog een correctie op het vermelde op blz.28 HOV-1988/2: de daar vermelde 979 1 500 was niet de Aec 8525, maar mC 9023 (Werkspoor/Heemaf 1927), 1950: mC 9473, 1956: Bz 5817, 1963: 270 114.

#### Materieelnieuws hoofdwerkplaats Haarlem (15/9 - 14/10)

Voor revisie of grote revisie kwamen naar Hlm: 910(19/9), 423(28/9), 911(3/10), 377 (3/10) en 21 456+464(19/9), 21 458(12/10). Afgeleverd werden: 907(19/9), 373(27/9), 908(7/10), 374(12/10), 414(13/10) en 21 452(15/9), 21 455(4/10), beide in IC-huisstijl. Met schade kwam alleen de 2843(12/10) binnen, terwijl de 363(21/9) vertrok.

Met gewijzigde deursluiting vertrok de 408(22/9). Voor de dakenbehandeling kwamen binnen: 2888(15/9), 2883(30/9), 2014(7/10), terwijl vertrokken: 2892(19/9), 2011(22/9), 2015 (4/10), 2888(11/10). Voor inbouw hc-ruimte en Telerail kwam BKD 82 904(23/9) naar Hlm, voor inbouw Telerail de DE 20 (! 6/10), voor inbouw Indusi de 179(19/9-14/10) en 178 (10/10). Na onderhoudsresearch verliet 4003(30/9) de wph, waarna 4002(10/10) binnenliep.

#### Enkele schadegevallen

De vorige maand vermelde botsing bij de werkplaats Amsterdam vond plaats op 22/8. De bij deze klap betrokken 863 behoort overigens tot de categorie ongelukstellen: als nieuw stel was het in 1973 al met schade aan de Bpk in Hlm (12/3-13/4), op 9/2-1976 zat de 863 tussen vijf botsende plan V's in Alkmaar; herstel ABk 10-26/2. De 863 liep toen gecombineerd met de 875 en botste daarmee. Twee jaar later, op 7/2-1978 botste



de 863 in de wpl Asd met de 769,680 en 917 (herstel: 10-24/2). Op 19/8-1982 maakten de gecombineerde 863+875(!) in de wpl Asd(!) een zijdelingse hoogstand met ICR 20 711. De minst beschadigde bakken ABk 863+Bpk 875 werden tot een "nieuwe" 863 gecombineerd (in Hlm 31/8-6/10); de Bpk 863 doet sinds 15/12-1982 dienst in de 875. De 863 werd op 11-11-1983 slachtoffer van brandstichting in de Bpk en was tot 23-3-1984 in Hlm. Op 22-8-1988 vond dan de derde botsing bij de wpl Asd plaats.

Aan nieuwe schadegevallen zijn alleen de 1632 en 2843(Bk 1) vermeldenswaard. Op 27/9 waren zij betrokken bij de eerste botsing op het opstel terrein Lelystad, toen de 1632 met een DD-stam achterop de 2843 reed. Er raakte nogal wat materieel opgesloten op de opstel sporen. 's-Avonds reed dan ook o.a. de 4017 een volgtrein 4767(stoptr. Alkmaar). Materieelnieuws hoofdwerkplaats Tilburg (13/9 - 10/10)

Voor revisie of grote revisie kwamen naar Tb: DE2 185(21/9), 615(21/9), 1153(3/10), terwijl tevens de terzijde gestelde 2463 in revisie ging. Afgeleverd werden: 292(13/9), 1218(15/9), 614(19/9), 323(7/10). Met schade/defecten liepen binnen: 253(19/9) defecte tandwielkrans, 2508(22/9) losse wielband, 1221(27/9) warm steunlager, 1635(28/9) olie tandwielkast, 1632(3/10) botsschade. Hersteld afgeleverd: 1312(15/9), 1136(23/9), 2300(26/9). Voor motorwisselen was de 2335(12/8-15/9) in Tb, terwijl de 2226(26/9) voor dit doel aankwam. TTA 1600-en: afgeleverd werden 1620(14/9) en 1650(4/10), binnengenomen 1630(27/9). Na onderhoudsresearch vertrok de 1605(4/10). Na constructiewijzigingen vertrok CPO-meetrijs 978 1 005 op 23/9, maar keerde op 29/9 alweer terug voor afwerking. Over de 2400-en is hiervoor al bericht.

#### Naamgeving 1300-en

Op 26/8 werd de 1311 met het wapen van Best getooid. Op 5/10 volgde de 1310 met Bussum, op 13/10 de 1316 met Geldermalsen. De exploitatierayons waaronder laatstgenoemde twee plaatsen vallen, hadden gezorgd voor iets anders dan de gebruikelijke A-ICR voor de presentatierit: de 1310 trok de dubbeldekkers Bv 26 436+Bvk 26 108, de 1316 plan K 38-37 082 (begeleidingsrijtuig Koninklijke trein).

#### Overplaatsing materieel

M.i.v. de winterdienst (25/9) is het laatste mat. '54, de stellen 362-393, in onderhoud overgegaan van de wpl Leidschendam naar Onnen. De plan T's 517-520 verhuisden per 9/10 van Ldd (weer) naar Amsterdam, terwijl de plan V's 904-913 na 15 maanden domicilie in Asd gehad te hebben, per 25/9 naar Maastricht terugkeerden. In januari '89 gaan ook de plan T's 521-531 terug van Ldd naar Asd, waartoe Asd de 887-903 aan Mt zal overdragen. Tenslotte verhuisden de DE2 178+179 per 25/9 officieel van Zwolle naar Mt. De verdeling van het materieel over de lijnwerkplaatsen is begin volgend jaar: wpl Asd: plan T, plan V 441-483, 801-886; ICR-Benelux, Dubbeldekkers, motorPostrijtuigen; wpl Ldd: ICM, Sprinters, buffet-en restauratierijtuigen; wpl Mt: plan V 401-438, 887-965; DE2 178, 179; alle Eloc's; ICR; Df's; wpl On: mat. '54; wpl Zl: DH-materieel, DE2, DE3; DElocs; wpl Fo: DElocs 2260-2278, 2301-2304.

#### Bovenleidingportalen

Behalve overdag wordt er ook 's-nachts gewerkt aan de bovenleidingconstructie tussen Maassluis en Hoek van Holland (zie blz.157). Hiertoe wordt vanaf 23 uur op ma-do tot midden februari met DE3-en gereden (treinen 14176/14184 en 14191/14197 spoorboekje).

#### Stroomafnemers mat. '54

Sinds 1/10 rijden alle treinstellen mat. '54 na bezoek aan de werkplaats met de andere stroomafnemer(s) omhoog dan tot nu toe gebruikelijk. Dit heeft niet te maken met de onlangs gehouden stroomafnemerproeven, maar is een maatregel ter verkorting van de afstand tussen twee stroomafnemers bij het berijden van bovenleidingloze bruggen. Dit is nodig om gestoorde overwegen in de nabijheid van dergelijke bruggen met 10 km/h te kunnen berijden en niet te stranden. Tot nu toe werd in dergelijke gevallen nog 20 km/h toegestaan. Het is op zijn minst even wennen aan de aanblik van hondekoppen met de achterste stroomafnemers op.

#### Laad- en losplaatsen

De verliesgevende laad- en losplaatsen Doetinchem en Winterswijk worden op 1-1-1989 gesloten. Door het wegvallen van graanvervoer in de regio is het aantal wagens gedaald van 535 resp. 700 in 1983 tot 47 resp. 76 in 1987. Van het eens zo grote Winterswijk zal dus weinig overblijven. Het vervoer van remblokken uit Doetinchem (400 wagens) naar de diverse werkplaatsen van NS zelf zal via Arnhem lopen. Ook is de sluiting van de olielaadplaats Loolaan in Den Haag (tussen Mariahoeve en Laan v. NOI) te verwachten, nu de NAM besloten heeft de olievelden bij Wassenaar te sluiten.

#### Ombouw Uitgeest

Tussen vrijdagavond 30/9 en maandagmorgen 3/10 heeft een grote ombouw van het emplace-



ment Uitgeest plaatsgevonden. Een aantal verbindingen is gewijzigd, zodat de treindienst minder afhankelijk van elkaar kan worden afgewikkeld. De beveiliging is vernieuwd en wordt nu bediend vanuit Alkmaar. Tijdens het ombouwweekend was een groot aantal maatregelen in de treindienst nodig: zo was treinverkeer van/naar Beverwijk niet mogelijk. De kalktreinen reden met DElocs via Velsertunnel rechtstreeks naar Bv.

#### FNV-demonstratie

Op 8/10 vervoerde NS 80 à 100 duizend mensen naar en van Amsterdam voor de FNV-manifestatie. Gerekend was op 35.000 met 7 extra treinen en enige versterkingen. Improviserend zagen de (hoofd)verkeersleidingen kans 50 extra treinen te rijden, variërend van 14 bakken mat.'54 tot de meeste Dubbeldekkers. Het station Amsterdam CS moest regelmatig de deuren sluiten om de menigte te reguleren.

#### Extra treinen

Het aantal extra treinen voor groepsvervoer is de laatste jaren gestegen. Meestal betreft het gewoon materieel of de DE20, maar soms verschijnen ook bijzondere treinen op afwijkende plaatsen. Zo reed DE3 132 op 17/9 van het voormalige station Driehuis naar Enkhuizen v.v. De 113 reed op 8/10 van Oosterhout via Gilze=Rijen (Vijf Eiken) naar Maastricht; weken later was het stel nog met "Bauknecht" beplakt. Ook beplakt werden de 1791+770, die op 15/10 voor DRAKA Sittard-Enkhuizen v.v. reden. Op 6/10 reden 2 IC3-en Weesp-Lelystad Opstelsterrein. Op 11/10 maakten gehandicapten een rit Den Bosch-Rotterdam v.v. met 2 B+2 Df. Aan buitenlands materieel valt te vermelden de komst van (weer) een VT 601 naar Den Haag op 14/10, terug 16/10. Op 13/10 kwamen 12 rijkstuigen waaronder 5 van de Oriënt Express met een gezelschap uit Parijs via Rsd naar Venlo v.v. Op 16/10 kwam een trein van maar liefst 18 rijkstuigen van de Zwitserse organisatie Intraflug (de eigenaar van de Oriënt Express) en van de SNCF uit Parijs naar Asd en van Asd via Emmerich naar Duitsland. In de trein: WL-slaaprijkstuigen + doucherijktuig, Pullman, Rheingold en Oriënt Express.

#### Telerail

In het weekend 17-18/9 werd in het verkeersleidingsgebied Groningen het PEN-radio-systeem omgebouwd naar Telerail. Daarmee is het Telerailnet voltooid. In twee jaar tijd zijn 17 centrales met 160 bedienposten op de verkeers- en treindienstleidingsposten geplaatst, 140 radiobakens en 180 radiogrondstations langs de lijn geplaatst en 2300 treinradio's ingebouwd. Er zijn veel problemen geweest met de apparatuur en de communicatie op de Belgische lijnradio en de Duitse Zugfunk, waarvan de meeste nu overwonnen zijn. Telerail moet nog worden ingebouwd in de BKD-rtgn; 2400-en hebben Hofpleinlijn geen apparatuur meer.

Voor vernieuwing van het spoor tussen Kleiweg en Hofplein is van 12/9-7/10 dit baanvak tussen de spitsuren overdag buiten dienst geweest. Daarbuiten werd het normaal niet gebruikte spoor voor het afwikkelen van het reizigersvervoer gebruikt. Op het station Bergweg werd daartoe een toegangstrap gemaakt naar het normaal gesloten per- ron.

#### Korte berichten

- In het kader van het renovatieplan voor overkappingen worden in Zandvoort de stationskap en de helft van de perronkap opgeknapt. De voorste helft van de kap wordt <sup>perron</sup> gesloopt.
- In Heerhugowaard worden in 1989 nieuwe perronkappen geplaatst; het eilandperron verbreed. De korte perronkap op het eilandperron van Roermond wordt vervangen door een nieuwe van 152 m lengte. De perrons Leidschendam-Voorburg worden opgehoogd+verbeterd.
- Sinds 1/10 zijn de plaatskaartenautomaten op Zoetermeer-en Hofpleinlijn verwijderd en doen er meer controleploegen dienst op de trein.
- Nu de laatste rijkstuigen plan W1 juist in revisie zijn, is besloten alsnog statische
- Na Hvs-Ut worden ook de betonnen bovenleidingportalen op Zomzetters aan te brengen. Amersfoort-Deventer gerenoveerd, waarbij het ijzerwerk wordt vervangen.
- Op grond van de Miljoenennota verwacht NS binnenkort toestemming voor 6-sporigheid Asd-Singelgrt, 2e fase verdubbeling Ledn-Mariahoeve, verdubbeling Gv-Rijswijk en Rtd Z-
- Op 8/9 kwam het vernieuwde stationsgebouw Alkmaar officieel in gebruik. Lombardijen.
- In weekend 17-18/9 zijn de nieuwe bruggen over de Delfshavense Schie gemonteerd. De sporen komen schuin over de 2 klapbruggen heen te lopen. Bruggen in gebruik in 1990.
- Om de brug over de Oude Maas bij Dordrecht aan de Zwindrechtse kant beweegbaar te maken, worden 6 heftorens gebouwd. Hiertoe zijn 2 kranen bovenop de brug gezet.
- Sinds 25/9 zijn de plaatskaartenkantoren Krabbendijke en Rilland-Bath gesloten.
- Bij het vervangen van vooral Sprinterdiensten speelde ICM een hoofdrol: 4047 op Asd-Enkhuizen(13/9), 4060 als 14571 Asd-Hn(18/8), 4054 op Hofpleinlijn(20/9), 4046 als tr. 157 Asd-Rsd i.p.v. TD(5/10). Verder: 383 op Hofpleinlijn(20/9), 2872 id.(11/10), 1733
- De gemeente Pijnacker blijft ijveren voor herstel van de oude Zals tr.164 ipv TD(8/10). spitsuurdienstregeling en wenst Sprinters i.p.v. het oude materieel(!). VERVOLG B.2168



BERICHTEN UIT ANDERE LANDEN

AUSTRALIË

Melbourne Een plan voor de komende 15 jaar behelst verschillende tramuitbreidingen: West Maribyrnong-Avondale Heights en Milleara (4 km); Essendon-Airport West (2 km); Nicholson St-Doncaster Shoppingtown (14 km sneltram); Bundore-lijn ombouwen tot sneltram en verlenging naar South Morang (7 km); East Burwood-lijn ombouwen tot sneltram en verlengen naar Knox City (12 km); St Kilda-Elwood (3 km sneltram). (MT10/88)

DUITSLAND

Düsseldorf Nadat vanaf 8 mei de lijnen U 78 en U 79 (ter vervanging van 718, resp. 79+711) al door de toen geopende tunnels waren geleid, volgden op 7 augustus de lijnen U 76, 705 en 717. Lijn 710 werd vervangen door 76 met toegevoegde ritten naar Lörick en Meerbusch-Hoterheide; lijn 714 rijdt naar Oberbilk (Eller-Derendorf; in ochtendspits ritten naar S-Bf Rath). Toegevoegd werd een spitslijn U 70 (met beperkt aantal haltes, waardoor 3' sneller dan U 76) Krefeld, Rheinstr. of Meerbusch-Hoterheide naar Düsseldorf Hbf, freq. 20'. (SV 7/88)

Frankfurt vliegveld De Frankfurter Flughafen heeft besloten door AEG een M-Bahn aan te laten leggen tussen de terminals Mitte en (het geplande) Ost. De lijn wordt volautomatisch en zal 100 miljoen DM kosten. (BS 5/88)

Kassel Bij Duewag zijn 15 eenrichting lagevloertrams besteld; het grootste deel van de vloer zal zich 35 cm boven het straatoppervlak bevinden; de halteheuvelds zullen verhoogd worden tot 18 à 22 cm. Lengte tram: 29 m; capaciteit: 80 zit-, 105 staanplaatsen. De aflevering vindt plaats vanaf augustus 1990.

Mw 282 vertrok in augustus naar de Amsterdamse museumlijn (voor partywagen). (BS5/88)

München Bij MAN/Siemens zijn drie prototype lagevloer gelede trams besteld. Enkele gegevens: langte 26,5 m, 66 zit-, 101 staanpl., vloerhoogte 30 cm; aflevering 1990. Wegens de ontwikkelingskosten is het rijtuig zeer duur: 4 miljoen DM per stuk. (BS5/88)

D.D.R.

Berlijn In het eerste kwartaal van 1989 zullen de door Tatra geleverde T6 en B6 trams in dienst worden gesteld: mws 218 101-164; bijw. 268 201-232. Ook werd de nieuwe KT4D-tram 219 050(II) afgeleverd ter vervanging van de vorige tram met dit nummer, die in 1983 verongelukte. Daar o.a. een deel van de Falkenberger Str. en de Kniprodeallee vernoemd werden in Hansastrasse, eindigt lijn 29 nu Weissensee, Hansastr.

Dresden Het nieuwe traject naar Gorbitz is nu volledig in dienst; hierover rijden de lijnen 2 en 10; lijn 17 werd naar Wölfnitz verlengd; pendellijn 42 werd opgeheven. (BS)

Halle Het goederentramverkeer werd gestaakt. (BS 5/88)

Karl-Marx-Stadt Op 1-8-1988 werd het nieuwe normaalsporige traject Zentralhaltestelle - F.-Heckert-Platz - Zwickauer Str. naar Schönau, Popowstr. in gebruik genomen door de lijnen 1 (naar Gablenz via lijn 6) en 8 (spits Schönau - F.-Heckert-Pl., verder via lijn 5 naar Stollberger Str.). Smalspoorlijn 3 werd op deze datum nog niet opgeheven. Afgeleverd werden de Tatra's T3D 505-532 en B3D 751-762. De smalspoortrams mws 344, 348, werkmw 1271, bijw. 617, werkbijw. 1064 en 1607 werden gesloopt. (BS 5/88)

Plauen Door Tatra werd geleverd KT4D 235. (BS 5/88)

Schwerin Hier leverde Tatra T3D 208 417-418 en B3D 258 359. (BS 5/88)

Waltersdorf KSW-bijwagen 82 zal gerestaureerd worden en past dan bij de dienstvaardige KSW-mw 7. (BS 5/88)

Zwickau Tatra leverde KT4D 200 944-954. (BS 5/88)

GRIEKENLAND

Piraeus Twee trams van dit voormalige trambedrijf zijn opgesteld op hun eigen kinderspeelplaats (tussen Neon Faliron en Moschaton) resp. nabij het vroegere eindpunt van trolleybuslijn 1 in Kallithea. Voorts zijn twee trams tentoongesteld in het spoorwegmuseum van Athene. (MT 10/88)

GROOT BRITTANNIE

Londen-Docklands Vanaf 26 september rijdt er op het Isle of Dogs in de spitsen elke 3 3/4 minuut een trein (tussen West India Quay en Island Gardens). Sinds de lijn in augustus 1987 werd geopend is het aantal passagiers meer dan verdubbeld en bedraagt thans dagelijks 28.300.

NOORWEGEN

Oslo Goudviswagen 173 is gesloopt, 176 werd restaurantwagen, 185 en 189 zijn railslijpwagens (vernummerd in resp. 298, 299), de rest (159, 163, 166, 170, 183, 196, 199) is museumwagen. Alle HØKA-trams en gelede 101-102, 114-125 kregen nieuwe films met ook de lijnummers 8, 10, 12. De 101-102 zijn nu lichtblauw met donkerblauwe deuren en informatieband. Bij Strømmens wordt thans de 126 gebouwd. S83 268 is blauw geschilderd. Als plukwagen is S27 mw 432 van Göteborg gekocht. Werkwagens 393 en 396 zijn omgenum-



merd in resp. 338,337. Loc 300 werd plukwagen. Holmenkollbaanwagens L2 (werkw.) en 110 zijn aan LTF (museum) geschonken. Ekebergbaanwagen 1010 is gesloopt, de 1012 werd plukwagen voor LTF. (Bytr.3,4/88)

Trondheim Op 26 mei besloot de gemeenteraad met 50 tegen 35 stemmen de tram op te heffen. Op 12 juni reed de tram voor het laatst in normale dienst, de laatste wagen was de 11. Op 13 juni vond een grote tramoptocht plaats. Strømmenswagens 12, 25 en 30 werden gesloopt. (Bytr. 4/88)

#### OOSTENRIJK

Graz De trams van Duisburg krijgen de nummers 521-537. (Sch.v.akt.10/88)

Innsbruck Als eerste tram werd mw 33 aangepast voor eenmanbediening. (BS 5/88)

Wenen Afgeleverd werden door Rotax in juni c6 1931-1935, in juli 1936. Op 31/5 werd L 560 vernummerd in LH 6463. (Sch.v.akt.10/88)

#### POLEN

Gdansk De eerste met Krakow geruilde trams (105N) kwamen in dienst, nrs vanaf 06101.

#### TSJECHOSLOWAKIJE

Liberec Op 23 april reed de laatste T2-mw (nr.8) in de dienst. (SV 7/88)

#### U.S.A.

Atlanta De zuidelijke metrolijn werd op 18 juni verlengd naar International Airport.

Philadelphia Aanbevolen wordt lijnen 6 en 60 weer in dienst te stellen met nieuw tram-materieel (Kawasaki-wagens) en het noordelijk deel van lijn 50 door bussen te vervangen. Voor de lijnen waar thans het nieuwe materieel rijdt (subway/surface) zijn gelede trams nodig, welke dus besteld zouden moeten worden. (MT 10/88)

Pittsburgh Het tramtraject naar Penn Park werd op 5 juni in dienst genomen, hoofdzakelijk met een pendeldienst naar Steel Plaza station. (MT 10/88)

Sacramento I.v.m. het steeds toenemende vervoer op de sneltramlijn wordt onderhandeld met San Jose om enige trams tijdelijk te huren. (MT 10/88)

San Francisco Deze maand zou begonnen worden met de verlenging van lijn J. Om historische trams te repareren heeft de Market St Railway Company het Mint emplacement van de MUNI gehuurd; Milaan 96 zal als eerste hier onderhanden genomen worden. Daarentegen zal Market St 798 gerestaureerd worden door boeven in de staatsgevangenis (voor sommigen is het geen straf museumtrams te herbouwen!). (MT 10/88)

Seattle Besloten is om in het centrale deel van de trolleybustunnel rails aan te leggen met het oog op een toekomstige sneltram. (MT 10/88)

#### U.S.S.R.

Lvov De 2-assige mw 93 werd gerestaureerd en voor stadsrondritten gebruikt. (BS 5/88)

Riga Er zijn nog circa 10 dienstvaardige oudere tramstellen aanwezig; verwacht wordt dat deze eind 1990 buiten dienst gaan. Het overige materieel bestaat uit Tatra-wagens. Na veel protesten vanuit de bevolking is het niet meer zeker of er een metro komt.

Tallinn Deze zomer waren nog slechts enkele Gotha gelede trams in dienst. T.g.v. het eeuwfeest van de tram werd een replica-paardentram gebouwd; ook werkmw T 18 werd opgeknapt en kreeg het rood/beige uiterlijk van een personentram. De in aanleg zijnde nieuwe (snel)tramlijn naar Lasna Mäe wordt niet --zoals oorspronkelijk in de bedoeling lag-- breedsporig, maar <sup>keerder</sup> de daar gebruikelijke spoorwijdte van 1067 mm. (BS 5/88)

Togliatti Voor deze industriestad is een 70 km lang sneltramnet gepland. (MT 10/88)

#### ZWEDEN

Göteborg In aanleg is een 600 meter lang tramtraject tussen Sahlgrenska sjukhuset en Ånggårdsplatsen, welk gereed moet zijn in de zomer van 1989. Hiervoor wordt o.m. een viaduct aangelegd over Dag Hammarskjöldsleden. De Istanbulse trams die in april op de Angeredslin proefreden, waren 501+101+502. Besloten is in aansluiting op de eerste 30 gelede trams type M 21 er nog 50 bij te bestellen. (MfSS 4/88)

#### ZWITSERLAND

AOMC Aigle-Ollon-Monthey-Champéry De bak van K 510 (ex TL FZ 192) is gegaan naar de Club Vapeur d'Aigle, die hem merkwaardigerwijs in Le Bouveret zal opstellen.

ARB/VRB Arth-Rigi Bahn/Vitznau-Rigi Bahn Echt waar: de fusie is pas in 1998.

ASD Aigle-Sépey-Diablerets Het dépôt Diablerets is vergroot en kan thans vier motorrijtuigen herbergen.

BAM Bière-Apples-Morges 1987 nam het personenvervoer toe met 19,6%. In het bedrijfsprogramma 1988-1992 is sprake van de aanschaf van goederenlocomotieven.

Basel Veertig fabrieken zijn uitgenodigd offerte te maken voor een nieuwe BVB/BLT lage vloertram. De bedrijven hebben in de jaren negentig samen 80 stuks nodig.

BD Bremgarten-Dietikon In september begon de bouw van het nieuwe station Dietikon.

BDB Ballenberg Dampfbahn Dit bedrijf beschikt nog niet over een eigen lijn, doch wel



over eigen materieel, dat deze zomer op de Brünigbahn heeft gereden: stoomlocs G3/4 208 (1914) en HG3/3 1067 (1910) beide ex SBB, motorrijtuig ABDe2/4 48 (1929/48) ex AB en rijtuigen B4 260 (1925) ex SBB, BC2 28 (1888/1975) ex SBB, C3 31 (1888/1974) ex SBB, C4 36 (1886) ex AB 3, C2 41 (1926) ex BOB 43 en dienstwagens X3 9952 en 9954 (1889, 1892) ex SBB.

Bern Er wordt een groots opgezette studie naar verbetering van het openbaar vervoer geëntameerd waarin onder meer aandacht geschonken moet worden aan meer dubbelspoor op BN, GBS en RBS, nieuwe tramlijnen en een verlenging van RBS d.m.v. derde rail naar Schwarzenburg. Verder denkt men aan een metro rond de binnenstad en een combinatie SBB/BLS + normaalspoortram als in Karlsruhe.

BOB Berner Oberland Bahnen In verband met het BLS/Brünig jubileum heeft op Interlaken Ost-Zweilütschinen CJ De4/4 402 met 3 Brünig Bi dienst gedaan.

BRB Brienz-Rothorn Bahn In tegenstelling tot eerdere berichten zullen stoomlocs 3-5 na 1992 aanwezig blijven.

BT Bodensee-Toggenburg I.v.m. het sterk toegenomen vervoer zullen voor de sneltreinen tezamen met SOB nieuwe rijtuigen worden aangeschaft; bijgevolg krijgen de EW 1 slechts een "lichte" modernisering.

BTI Biel-Täuffelen-Ins Tussen Lattrigen en Mörigen Kurve is het spoor vernieuwd en zijn de bogen gestrekt. Ludothek B2 16 is teruggegaan naar OJB. Voor de zomervacantie heeft Br 162 regelmatig in de ochtendspits in normale treinen gelopen.

CEV Chemins de Fer Electriques Veveysans ACMV/ABB leveren een stuurrijtuig op de trucks van B 212.

CFEG Chemin de Fer de l'Etat de Genève Van 1/7 tot 3/9 reed op proef de "Léman-Mont Blanc" met SNCF Z2 tussen Eaux Vives en St.Gervais. Er waren een keer 39 reizigers.

EBT Emmental-Burgdorf-Thun groep De pendelstellen 1973 krijgen bij revisie thyristorschakeling, verbeterde treinbeveiliging en gestoffeerde meubelen

FO Furka-Oberalp Tussen 1988 en 1992 worden 4 A en 6 B aangeschaft.

Furka Bergstrecke De DFB heeft een concessie voor het exploiteren van de lijn aangevraagd. Intussen is de BOG, Bergbahn Oberwald-Gletsch, afgesplitst.

Genève In 1987 vervoerde lijn 12 16,1 mio passagiers, zijnde 18,9% van het totale TPG vervoer. De kostendekking steeg van 94% naar 112,6%. Eind november zal de gehele serie 321-330 zijn afgevoerd. Eind augustus 1989 geldt dit voor de series 701-730 en 301-315, behoudens 5 reservestellen en 1 AGTM stel.

MGN Montreux-Glion-Rochers de Naye Overwogen wordt samen met BRB/OeBB een stoomlocomotief te bestellen.

MOB Montreux-Oberland Bernois In het kader van Rail-In 1988 heeft GDe4/4 6004 met een Bs op eigen kracht gereden van Interlaken Ost naar Ringgenberg, nadat aldaar voor gelijkspanning gezorgd was. Op onderstel Rkmo 817 is een kantinerijtuig X 24 (18 zit) gebouwd voor het personeel van de werkplaats Chernex.

NStCM Nyon-StCergue-La Cure Van 12/9 tot 7/10 was er busverkeer La Givrine-La Cure wegens spoorvernieuwing.

OSS Oswald Steam Samstagern Bt Be4/4 16 is bruin/zwart geschilderd door de "Gotthard-Gourmet Nostalgiezug".

RhB Rhätische Bahn In 1989 zal tussen Landquart en Davos een verbeterde sneltreindienst worden ingevoerd waarvoor drie i.p.v. vier stellen benodigd zijn. Op de Albulalijn zal het regionalverkeer mogelijk door bussen verzorgd gaan worden.

RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn In Boll-Sinneringen is medio oktober de vrije baan in gebruik genomen. Tussen Bätterkinden en Lohn-Lüterkofen was er van 19 tot 27 juli busverkeer wegens baanvernieuwing.

SGA St.Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten Het Sitterviaduct in Appenzell wordt zodanig aangepast dat gesloten normaalspoorgoederenwagens op rolbokken kunnen passeren.

ST Sursee-Triengen Van BN is Bi 50 63 20-03 093 (1948) overgenomen, die in dienst gesteld wordt als WRs4i 31.

VMCV Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve Helaas werden in jaargang 1987, blz.72 over het hoofd gezien de zes aanhangbussen 51-56, in dienst ongeveer 1967, die nog dagelijks in dienst zijn.

#### N.M.B.S.

#### BERICHTEN UIT BELGIË

Enkele bijkomende inlichtingen uit het NMBS-jaarverslag 1987:

aantal stations 261; aantal stopplaatsen 199; aantal aanhorigheden 248.

Onbewaakte overwegen zonder automatische seininrichtingen 659; met aut.inr.: 1760.

Bewaakte overwegen : 95.

Seinposten en seinhuizen: met mecanische overbrenging: 200; met elektrische overbrenging: 34; "al relais": 293; electronische: 4.



Ritten van de krachtvoertuigen (x 1000) reizigers + goederen  
electrische loc'n 39.686 km electrische motorstellen 85.405 km  
dieselloc'n 29.652 km motorrijtuigen 1.725 km=totaal 156.469 km.  
Verbruik: electrische loc'n : 527,02 miljoen kWh  
" motorstellen : 471,00 miljoen kWh  
dieselloc'n : 77,34 duizend ton gasolie  
motorrijtuigen : 1,03 duizend ton gasolie.

Vanaf 29-5-1988

lijn 26; buiten de spitsuren worden de treinen Halle-Schuman verlengd tot Brussel Noord; lijn 139; de meeste treinen rijden tot en van Louvain-la-Neuve (1.161/D).

M.I.V.B. - BRUSSEL

Prioriteiten Brusselse Executieve

De nieuwe voogdijraad voor het openbaar vervoer valt vanaf 1 januari 1989 onder de bevoegdheid van het Brussels gewest. De Brusselse Executieve heeft een aantal prioriteiten vastgesteld: de voltooiing van de premetro in Sint-Gillis, de uitbouw van tram 103, de verbetering van de infrastructuur op de Brugmanlaan en de Churchilllaan, het ingebruiknemen van de NMVB-tunnel naar de Sint-Lambertusplaats in Laken en de heraanleg van de tram in de Stallestraat in Ukkel.

Metrolijn 2: een chaos; klachten van Inter-Environnement

De milieu-organisatie Inter-Environnement heeft aandacht gevraagd voor de moeilijkheden die de ingebruikneming van de metro op de Kleine Ring met zich mee heeft gebracht. De frequentie is veel te laag, de reizigers moeten soms een tweede of derde metro afwachten alvorens mee te kunnen reizen; de capaciteit van de treinen is te klein: 2 i.p.v. 4 voertuigen. De organisatie vraagt met spoed in de spits een extra buslijn op de Kleine Ring in te zetten (personeel en bussen zijn er voldoende). Op middellange termijn wordt herwaardering van de tram gevraagd (naar het voorbeeld van bijv. Amsterdam); de moeilijkheden zullen anders later ook de Noord-Zuidas aantasten. Er behoeven dan geen bijkomende metrovoertuigen gekocht te worden. Ook vraagt Inter-Environnement om het opnieuw instellen van een Adviescommissie voor het Openbaar Vervoer. Gesteld wordt dat de voogdij van het Brussels Gewest de ideale gelegenheid is om de politieke wereld meer zeggenschap te geven over de MIVB i.p.v. de technocraten. Ingestemd wordt met de prioriteiten van de Executieve, hierboven genoemd.

Verlenging lijn 39 (Uit "Tram 2000"; sept.1988)

Vanaf 16 augustus maakte PCC 7016 proefritten op het nieuwe traject. Ook rail-route wagen 423 werd ingezet. Op 24 en 25/8 bracht werkmw 26 de wachthuisjes naar de haltes, op de platte wagens 116 en 117. De lijn werd officieel geopend in de middag van 31/8, nadat de genodigden het nieuwe metrotraject hadden ingewijd met 233-234 + 212-211. De officiële eerste tram, versierd met ballonnen en met een speciale openings-richting-film, was de 7500; daarachter waren opgesteld 7156, 7157, 7158, 7168 en 7170 als reserve. Na de officiële rit maakten zeer veel belangstellenden van de (gratis) trams gebruik (waarbij 7170 de 7500 verving). In de toespraken t.g.v. de opening werd van diverse zijden de mogelijke verlenging van 39 naar Tervuren genoemd, via het oude spoortracé. Materieel metro Na de proefritten is rtg 208 begin september uit de tunnel gehaald.

N.M.V.B.

Henegouwen-tram M.i.v. de nieuwe dienstregeling vanaf september werden verslechteringen doorgevoerd, vooral 's-morgens vroeg, 's-avonds en tijdens de weekeinden; de zaterdagmorgenlijn 93 Anderlues-La Louvière verdween. Lijn 89 rijdt nu in Anderlues naar Grande Coupure (een kleine 300 meter na de kruising met lijn 90 Monument) i.p.v. naar Jonction. Alle trams rukken nu uit/in van/naar stelplaats Anderlues, behalve één wagen van lijn 89, die uit Jumet komt. (Tram 2000; sept.1988)

Bus Door de firma L.A.G. uit Bree is enige maanden geleden begonnen met de levering van 25 midibussen (type Atlantic) voor 38 plaatsen, genummerd 2207-2234. 5 zijn bestemd voor West Vlaanderen (in juli waren er al 2 in de hoofdstelplaats Oostende); 2 voor Oost Vlaanderen; 5 voor Henegouwen (stadsnet Doornik), 5 voor Limburg; voor de overige 8 was de bestemming nog niet bekend. Ook was de NMVB in onderhandeling met gemeenten (Brasschaat, Lommel, Tubize en Gembloux) over het organiseren van buurtbussen, waarbij NMVB de bus levert, de gemeente de bestuurder, en de reisweg bepaalt. Op 17 en 18 juni grepen open deur dagen plaats in de werkplaatsen te Merksem; men kon onder meer de gelede autobus Volvo 2154 en de gelede Daf 2184 (rreds in dienst op lijn L Brussel-Londerzeel) aanschouwen. Ook een vernieuwde Mechelse stadsbus en een promotiebus A 500 van busconstructeur Van Hool waren van de partij. Het plan bestond in oktober het busnet in het noorden van Antwerpen aan te passen.