

RAILNIEUWS

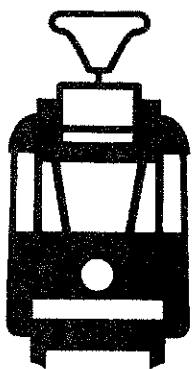
ISSN 0927-9008

43e JAARGANG

NR. 2 (501)

FEBRUARI 2000

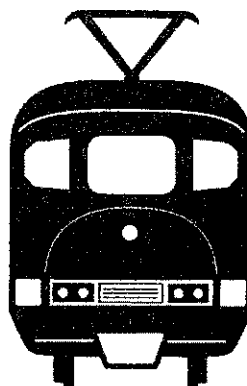
HET OPENBAAR VERVOER



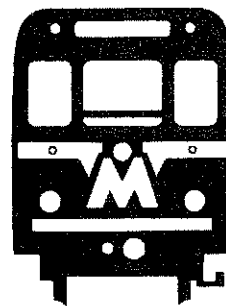
tram



bus



trein



metro

Tijdschrift gewijd aan het stads-, streek- en spoorwegvervoer.



Het Openbaar Vervoer

43^e JAARGANG
FEBRUARI 2000,
NUMMER 2 (501)

Railnieuws / Het Openbaar Vervoer is een uitgave van de Stichting Trammuseum & Railvervoer Nederland (S.T.E.R.N.)

REDAKTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Fax: 070-3990332
e-mail: rail@wanadoo.nl

ABONNEMENTEN:

RN / HOV verschijnt 10 x per jaar.
Abonnement voor het jaar 2000 (minimaal):

f 18,= [Nederland]

f 30,= [buitenland]

De abonnementsprijs dient bij vooruitbetaling te worden voldaan door overmaking op postbanknummer (giro) 1647821 ten name van: Penningmeester STERN te Rijswijk. Bij betaling in de loop van het jaar kan f 1,50 per verstreken maand in mindering worden gebracht. Een abonnement wordt automatisch verlengd, tenzij 6 weken voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd. Losse nummers f 2,50.

REDAKTEUREN:

P. H. Kiers

- *Tramnieuws Amsterdam*

J. van Driel

- *Tramnieuws Rotterdam*

Ver. Haagse Tramvrienden

- *Tramnieuws Den Haag*

B. Verwijk

- *Tramnieuws Buitenland*

M. Nortbeek

- *Spoornieuws Binnenland*

P. Badcock

- *Spoornieuws Buitenland*

A.P. de Meij

- *Museumnieuws, agenda*

G.J. de Gier

- *Recensies*

J.A.M. Verkerk

- *Redactie secretaris*

STAFMEDEWERKERS:

G.Bart, J.H.Bikker, P.B.A.Dijkman,

J.A. van der Jagt, J.P.G.Krom, F.A.

van Loevezijn, A.P.C.Rank, E.H.L.

Sallevelt, E. van Werkhoven, Chr.

Westerduin,

O.T.M. Bekedam (contact A.D.V.)

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

A.P. de Meij

© 2000. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande toestemming van de redactie.

REDACTIONEEL

Voor u ligt de eerste gecombineerde uitgave van de tijdschriften Het Openbaar Vervoer en Railnieuws. Het is het resultaat van maanden van zorgvuldige voorbereiding door de beide redacties. Wij hopen dat onze nieuwe 2100 koppen tellende lezerskring te spreken is over het thans voorliggende resultaat.

Een woord van welgemeende, oprechte dank aan het adres van de heer en mevrouw Kiers en hun medewerkersploeg is hier zeker op zijn plaats. Jarenlang zorgden zij ervoor, dat keurig twaalf keer (!) per jaar Het Openbaar Vervoer kon verschijnen. Zij leverden daarmee een huzarenstukje. Wie doet het ze na ...?

Van verscheidene lezers ontving de Heer Kiers felicitaties en andere blijken van waardering voor het 500-ste nummer van Het Openbaar Vervoer en voor het werk dat hij en zijn medewerkers zoveel jaren voor het tijdschrift hebben gedaan. De Heer Kiers liet weten deze reacties bijzonder op prijs te stellen en bedankt de betrokken lezers hiervoor.

De ploeg in Amsterdam is echter niet ontbonden: zoals wij eerder schreven wordt het blad in Rijswijk bij de voormalige Railnieuws-redactie inhoudelijk in elkaar getimmerd aan de hand van de bijdragen van de redacteurs en inzendingen lezers e.d.; het drukken en verzendklaar maken geschiedt zowel in Rijswijk als in Amsterdam (resp. editie Zuid en Noord). De Heer Kiers blijft verbonden aan het blad en zal ondermeer de berichtgeving omtrent de Amsterdamse tram voor zijn rekening nemen.

Om praktische redenen heet de editie Zuid "RN-HOV" en de editie Noord "HOV-RN". Verder worden in beide edities tot nader order de oorspronkelijke gironummers gehandhaafd; voor het overige zijn de edities Zuid en Noord volkomen identiek. In de colofon hiernaast ziet u de namen van redacteurs en medewerkers; dit overzicht kan in de komende maanden nog wat gewijzigd worden. Degenen, die niet meer in de colofon genoemd worden zijn wij eveneens dank verschuldigd voor hun bijdragen aan de bladen in het verleden.

In de vernieuwde colofon zullen u bij de namen van de medewerkers wellicht de woorden "contact A.D.V." zijn opgevallen. De letters A.D.V. staan voor Autobus Documentatie Vereniging, een landelijke vereniging met ruim 650 leden en een 10 x per jaar verschijnend blad, de Autobuskronek. Wilt u nadere informatie over de A.D.V. c.q. een proefnummer van de Autobuskronek ontvangen, went u zich dan tot de heer R.G. Daale, Groeneweg 17, 4197 HD Buurmalsen onder vermelding van RN/HOV-501. U kunt ook eerst bellen: 020-6251143 (na 21.00 u of in het weekend)

Nog wat praktische informatie over het vernieuwde blad: de jaargang-telling van Het Openbaar Vervoer wordt voortgezet, waardoor de ex Railnieuws-lezers "verspringen" van jaargang 40 naar jaargang 43. De pagina's worden per jaargang doorlopend genummerd: de laatste HOV telde 18 pagina's en de laatste RN telde 22 pagina's: deze editie begint met pagina 19. Het voorblad wordt als zodanig meegeteld.

Wij streven ernaar, zoveel mogelijk hetzelfde lettertype te gebruiken; onder tijdsdruk is dit bij enkele vaste rubrieken omwille van de actualiteit niet steeds mogelijk. Inzendingen van lezers, bijdragen voor de agenda e.d. hebben wij graag op de eerste van de maand op ons redactie-adres.

Het vergaren van de hele oplage geschiedt machinaal; een heel enkele keer kan een bladzijde dubbel "meegepakt" worden (lijkt ons geen probleem). Ook uitzonderlijk, maar niet helemaal uit te sluiten, is een blanco pagina. In zo'n geval even een berichtje naar de redactie en u ontvangt per ommegaande het ontbrekende. Gaat u verhuizen? Uw adreswijzigingen hebben wij graag uiterlijk de eerste van de maand in ons bezit.

Wij benadrukken nogmaals dat het blad geheel door vrijwilligers en tegen kostprijs wordt geproduceerd. Reden om nog eens te herhalen wat in het verleden in zowel RN als HOV vaak te lezen stond: als u uw abonnementsgeld nog niet betaald heeft, doe dat dan meteen!

De nieuwe redactie- en medewerkersploeg heeft er zin in: het zal nog wel enkele edities duren, voordat iedereen zijn draai gevonden heeft en deze eerste editie "nieuwe stijl" zal dan ook geen schoonheidsprijs in de wacht slepen. Toch hopen wij oprecht dat u als lezer veel leesplezier aan het blad zult beleven en er veel nuttige informatie uit zult kunnen halen. Suggesties, commentaar of wat dan ook is steeds welkom op het redactie-adres (zie hiernaast). Ook de fax en de e-mail staan tot uw beschikking...

Aad de Meij

Verzelfstandiging

De gemeenteraad nam op 26 januari het principebesluit aan om over te gaan tot externe verzelfstandiging van het GVB.

Bij een interne verzelfstandiging zou het GVB niet kunnen inspelen op de marktontwikkelingen. De partijen Groen Links, Amsterdam Anders en SP hadden dit wel gewild, daar het gemeentebestuur dan verantwoordelijk zou zijn voor de kwaliteit (lijnvoering, frequenties, service-niveau) en de directie voor de bedrijfsvoering.

B&W geven aan dat een groot voordeel van externe verzelfstandiging de scheiding is tussen gemeente als opdrachtgever en het GVB als opdrachtnemer. Dit wordt vastgelegd met een afdwingbaar contract. Het GVB krijgt een eigen verantwoordelijkheid voor het leveren van een goed product en kan beter reageren op ontwikkelingen in de markt. De gemeente behoudt zeggenschap over de bestemming van de winst. Het ligt in de bedoeling dat dit proces uiterlijk in 2002 is voltooid. Tot die tijd moeten diverse zaken worden onderzocht. Dit zijn de precieze relatie tussen gemeente en GVB, het soort contract, welke delen moeten worden verzelfstandigd, hoe de invloed van de gemeente op het GVB wordt geregeld, afspraken met betrekking tot het personeel, de financiën, klachtenafhandeling, protocollen voor fraudebestrijding enz.

B&W zijn voorts van mening dat privatisering pas aan de orde komt als het openbaar vervoer wordt aanbesteed en dat is in geen geval vóór 2006.

Amsterdams Verkeers- en Vervoersplan (AVVP)

Een Tussenrapportage van het AVVP verscheen in december; medio 2000 zullen in een AVVP voorstellen worden gedaan voor herijking van het verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2010, met doorloop naar 2020/2030.

Hieronder geven wij enige punten uit het rapport m.b.t. het openbaar vervoer.

Er wordt op gewezen dat het Amsterdamse openbaar vervoer een substantiële bijdrage levert aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad en invulling geeft aan de sociale functie. Van belang is hierbij het autobezit, waarover landelijk gezien driekwart van de huishoudens beschikt, in Amsterdam is dat slechts de helft.

In steeds mindere mate zal sprake zijn van netjes gebundelde vervoersstromen die zich in de ochtend- en avondspits concentreren. De komende jaren zal het netwerk en het voorzieningenniveau zowel in de stad als in de regio dusdanig worden aangepast dat aan de veranderende vraag zo goed mogelijk tegemoet wordt gekomen.

Het aandeel gemeentegrens-overschrijdende verplaatsingen zal toenemen waardoor een betere integratie tussen het Amsterdamse en het regionale o.v. noodzakelijk is.

De kwaliteit van de dienstuitvoering in termen van uitval en betrouwbaarheid zal naar een hoger niveau moeten worden gebracht. Verbeteren van de doorstroming van het o.v. met behulp van infrastructurele maatregelen en een intensivering van openbaar-vervoer-prioriteitsmaatregelen vormen hierin een onderdeel.

Om de bereikbaarheid van Amsterdam te verbeteren zijn investeringen in hoogwaardig regionaal o.v. wenselijk. Deze investeringen moeten dan boven de huidige plannen voor RegioNet uitsteken. Het regionale o.v. kan worden verbeterd door de gemiddelde snelheid extra te verhogen en door nieuwe verbindingen tussen regio en stad.

De kwaliteit van het o.v. kan ook worden verbeterd door het nemen van maatregelen ten behoeve van het lokale o.v.: verhogen snelheid door het gebruik van vrije banen, aanschaf van snel materieel, verminderen van het aantal halten ('kernnet o.v.').

Deze zaken zullen leiden tot meer passagiers. Het kostenaspect kan echter een argument vormen om dergelijke verbeteringen niet door te voeren. Het opheffen van halten kent wel een negatief bijeffect: verslechtering van de ontsluitingsfunctie van o.v. Zo'n maatregel moet per lijn en mogelijk per halte worden bekeken.

Een andere wijze van verbetering van het lokale o.v. is uitbreiding van het lijnennet. Door vergroting van het aantal lijnen en verhoging van de frequenties kan de mate van ontsluiting en de reissnelheid worden vergroot, hetgeen meer passagiers trekt. De bereikbaarheid kan worden verbeterd door toevoeging van nieuwe stations. Daar lokale verbeteringen met name worden uitgevoerd door nieuwe tram- en busverbindingen, neemt het aandeel hoogwaardig o.v. in het totaal af. De verbeteringen zullen meer leiden tot directe verbindingen, zodat het overstappen zal afnemen.

Vervoer te water zal een belangrijke verbetering vormen voor voetgangers en fietsers tussen Amsterdam Noord en de (oostelijke) binnenstad. In de Wet Personenvervoer zijn de mogelijkheden verruimd om o.v. te water onder de subsidieregeling te laten vallen. Voorwaarde om in aanmerking te komen voor rijkssubsidie is een snelheid van minimaal 35 kilometer per uur.

De structuur van het lokale o.v. is veelal gericht op het centrum van Amsterdam. Daardoor is de dichtheid van lijnen in de binnenstad en de oude stad veel hoger dan in de verschillende perifere gebieden. Verhoging van de frequenties heeft een positief effect op o.a. wachttijd en dus totale reistijd. Met name korte verplaatsingen zullen relatief sterk verbeteren naarmate de wachttijd korter is.

Adelaarswegveer blijft ook 's avonds varen

Vorig jaar was besloten om vanaf 1 maart 1999 een proef te nemen voor een jaar om dit veer ook 's-avonds tot 24.00 uur te laten varen. Gezien het grote aantal passagiers wordt de proef verlengd tot er een definitief besluit valt.

Buslijn 502 per 1-2-2000 opgeheven (Aanvoerlijn Flevo Ferries vanaf Bijlmerstation)

Deze lijn is wegens gebrek aan passagiers opgeheven (zoals verwacht kon worden)

Infrastructuur

De aanleg van de bovenleiding tussen het eindpunt van lijn 9 in Diemen en de Hoofdwerkplaats Tram is gestart. De bovenleidingmasten staan er reeds (en zo hoort het!) In januari is begonnen met vernieuwing van de sporen op de Postjesweg; de nieuwe worden verhoogd aangelegd, zodat er een vrije trambaan ontstaat. Gereed eind maart. Op de Strawinskylaan werden in februari de vroegere sporen van lijn 5 verwijderd wegens de aanleg van een tijdelijk busstation aldaar (i.v.m. bouw bij Station Zuid/WTC).

Materieel tram

Tussenrevisie met wit/blauw schilderen: mws 603 (in dienst 15/1) en 619 (in dienst 7/2), laatstgenoemde was "Cobra" thematram sedert december 1988.

Totaalreclame: Bij 782 werd Nokia vervangen door een paarse voor Loewe; 838 kreeg UPC kabelmij i.p.v. Staatsloterij. In plaats van 770 kreeg ook 800 UPC. De reclames op 745 en 772 (blz.8,HOV 1/'00) zijn zijreclames. 774 kreeg in december een gele Sion reclame. 643 kreeg Toy Story(lichtgeel), 837 conducteur-werving(blauw/wit), 832 Wamadoo(blauw/oranje), 794 Hardrock-café(nu geel/zwart);ondergrond filmtram 920: blauw.

Bijzondere reclame: Tijdens BedrijfsautoRAI (2-12/2) reed i.v.m. 50 jaar Volkswagen Transporter een stel van drie aan elkaar gekoppelde Caravelle-transporters, voorzien van tramwielen en Vetag, bestuurd door hiervoor opgeleide trambestuurders tussen RAI en C.S. Elk was aangedreven door de eigen motor. Het geval had een trambel.

Nieuwe trams De bekendmaking van de leverancier wordt eind februari verwacht.

Materieel autobus

De nieuwe bussen waren op 10 februari afgeleverd t/m 186. Eind januari zijn de gasbussen 460-462 opgelegd; begin februari de laatste donkerrode bussen, de ex-Utrecht 463-466; zij zijn nog wel dienstvaardig. De gehuurde gelede 999 rijdt op lijn 41.

013 kreeg Flevo Ferries logo's. 346-375 krijgen thans alle de nieuwe mobilofoons. Tussen najaar 1999 en januari 2000 werden bij de gelede bussen 5 dubbele banken vervangen door enkele (door Berkhof uitgevoerd). Er zijn nu 55 zitplaatsen.

Exploitatie tram

Op lijn 5 reed buiten de gebruikelijke uren ook een Duisburgse tram op zaterdagmiddag 22/1 en 's avonds op 28/1, 7/2, 9/2.

Nieuw personeelsverblijf voor lijn 1

Op 14 februari werd op het Dijkgraafplein een nieuw onderkomen in gebruik genomen in een pand op dit plein; het huisje moest verdwijnen. De standplaats is in verband daarmee iets naar voren geplaatst (hier wordt veel last ondervonden van jongeren).

Nieuwe halte buslijn 47

Op 18 februari kwam een nieuwe halte in gebruik bij Westhavenweg 87, op de in- en uitrit van de firma "Roll Roy".

Stadsmobiel

Het functioneren van Stadsmobiel, dat is het vervoer van bejaarden en gehandicapten, geeft nog steeds aanleiding tot vele klachten, hoewel dit de laatste tijd iets vermindert. De exploitatie over 1999 blijkt een verlies van f 5,3 miljoen te tonen en dat bij een begroting van f 15 miljoen. Daar er echter minder passagiers vervoerd zijn dan contractueel was overeengekomen met Dienst Welzijn Amsterdam, neemt Amsterdam twee miljoen voor zijn rekening, het GVB moet dus f 3,3 miljoen bijpassen.

Zaanstad wil verbonden worden met Ringlijn 50

Het gemeentebestuur van Zaanstad onderzoekt samen met het GVB of het mogelijk is om lijn 50 langs de NS-sporen door te trekken naar deze gemeente.

Jubileumjaar GVB

In de volgende maanden worden de geplande festiviteiten bekendgemaakt. Tussen mei en september worden feestweken georganiseerd die speciaal gericht zijn op tram, bus, metro en veren. Ook is er een optocht gepland. Een expositie staat op het programma.

MATERIEELOVERZICHT H.T.M.

Eind December 1999 was het volgende HTM tram- en busmaterieel aanwezig in Den Haag:

TRAMS.

- 147 GTL-8 BN/HOLEC dubbelgelede éénrichtings 8-assers, afkomstig uit 2 hoofdseries:
 40 Trams I^o serie; 3001-3040 bouwjaar 1981-82, rood-beige; geen afsluitbare achterbak.
 60 Trams I^o serie; 3041-3100 bouwjaar 1982-84, rood-beige; met afsluitbare achterbak.
 47 Trams II^o serie; 3101-3147 bouwjaar 1992-93, blauw-grijs; met afsluitbare achterbak.
 7 Trams met speciale status: PCC 1101 (onbekende eindbestemming); PCC 1329 (voor een museum in de U.S.A.); Partytram P-1 (ex-1302); Museum tramstel 830+756 (ex-Spoorweg Museum Utrecht); en Partytrams 269 en 282 (ex-KVG Kassel), eigendom onduidelijk.
 7 Werkwagens: Pekel-instructietram 1315; Slijptram H-23 (ex-1207); 2 oude Pekeltrams H1+H7 (ex-290'ers bouwjaar 1926) in onttakelde staat en bestemd voor sloop; voorts 3 getrokken wagons, H30 porfierwagen (in onbruik), en H31+H32 platte open wagons.

OPMERKINGEN:

- De 2 series GTL's worden ingezet op alle lijnen, uitgezonderd lijn 12+16, waar uitsluitend 3100'n rijden, i.v.m. automatische omschakeling bij lijnovergang aan het Centraal Station van lijn-, richtings- en routefilms in beide richtingen 12 en 16.
- In de avonduren rijden op alle lijnen met uitzondering van lijn 3, uitsluitend trams met afgesloten achterbak van de series GTL-I 3041-3100 en GTL-II 3101-3147.
- In alle GTL's 3001-3100 zijn de voorste vouwdeuren, naast de bestuurder, vervangen door zwenk-zwaaideuren. In de GTL's 3101-3147 zijn alle deuren type zwenk-zwaaai.
- Alle GTL's kregen vooraan in de middenbak een ruim sta-balcon, zeer geschikt voor kindervagentjes en grote bagage, en tevens als staanplaatsen bij overbelasting.
- Uit de serie GTL-I 3001-3100 kregen tot nu toe 62 trams een zgn. 'mid-life' revisie; de resterende 38 trams uit deze serie worden gedurende 2000 in behandeling genomen.
- Beide series GTL's zijn uitgerust met 2 pantografen; normaal wordt gereden met de 1e 'op' en de 2e 'neer'; in noodgeval of storingen wordt de 2e pantograaf ingeschakeld.
- Na onderling verwisselen van onderstellen, staan thans voor zover bekend, de GTL's 3066-3100 op onderstellen uit 1971-1974, afkomstig van gesloopte PCC's 1300 en 2100.
- De porfierwagen H30 ontstond in 1975 uit de ex-H26 (ex-55) met onderstellen ex-213.

BUSSEN.

- Er zijn 194 stadsbussen uit 7 series, en 17 bussen voor speciale diensten aanwezig:
 22 HAINJE/DAF CSA-II, serie 431-514, bouwjaar 1984-88, wijnrood-bruin, 3-deurs standaards. Aanwezig: 459, 462+467, 481+483, 489-496, 498-499, 502-503, 505-509.
 48 NEOPLAN/DEUTZ N4016NF, serie 704-773, bouwjaar 1990-91, wit + rode dakstreep, 2-deurs lage-vloer. Aanwezig: 713+718, 721+723, 726-728, 730-745, 747+749, 751, 753-773.
 40 MERCEDES BENZ O405N2, serie 801-840, bouwjaar 1996, wit + rode dakstreep, 3-deurs lage-vloer. Aanwezig: 801-840.
 17 DEN OUDSTEN/DAF Geledes, serie 901-917, bouwjaar 1997, wit + rode dakstreep, 4-deurs lage-vloer. Aanwezig: 901-917.
 2 MAN Midi-bussen NM152, serie 661-662, bouwjaar 1994, wit + rode dakstreep, 2-deurs lage-vloer, tweedehands uit Duitsland. Aanwezig: 661-662.
 5 DEN OUDSTEN/DAF B-95, serie 671-675, bouwjaar 1998, wit + rode dakstreep, 2-deurs lage-vloer, tweedehands uit Duitsland. Aanwezig: 671-675.
 60 DEN OUDSTEN/DAF B-96, serie 101-160, bouwjaar 1998-99, wit + rode dakstreep, 3-deurs lage-vloer. Aanwezig: 101-160.
 17 Bussen met speciale status: Groepsvervoer 601-605 en 613-615 (ex-DAF 400'n); Touring cars 616-619 en 620+622; Open cabriolet 611; Parijse stadsbus met open achterbalcon 612 (ex-RATP 7896); en de DAF CSA-I 397 ex-HBM, ingeruild voor de DAF CSA-II 485.

OPMERKINGEN:

- De niet meer aanwezigen 62 HAINJE/DAF en 22 NEOPLAN/DEUTZ bussen zijn afgevoerd en respectievelijk verkocht, gesloopt, of hebben een andere bestemming gekregen.
- De NEOPLAN 700'n, MERCEDES 800'n, en DEN OUDSTEN 100'n worden ingezet op alle stadslijnen, uitgezonderd op lijn 27 (MAN-Midi 661-2), op lijn 33 (DEN OUDSTEN 671-5), en op lijn 56 (DEN OUDSTEN 131-6, met speciale inrichting voor fietsvervoer).
- De resterende DAF-Standaards worden hoofdzakelijk ingezet op lijn 4, 13, 23, 26, en 28 (ex-32); de 502-503 en 506-508 zijn tijdelijk verhuurd aan Utrecht.
- De DEN OUDSTEN-Geledes rijden in hoofdzaak op lijn 25, en verder op lijn 13 en 14.
- 30 DEN OUDSTEN/DAF bussen B-96 (161-190) zijn in bestelling, met een optie voor 10.
- Het aantal, en de nummering, van de bovenvermelde bussen met speciale status, voor 'Groepsvervoer' en de 'Touringcars', zijn gegevens onder voorbehoud.

Infrastructuur

Op 22, 23 en 30 Januari 2000 reed lijn 1 een gedeelte van de dag tot Voorburg Station en pendelden bussen tussen Voorburg Station en Delft Tanthof. Dit had te maken met de aanleg van tramlijn 15; met name de aansluiting van de lijn op de bestaande sporen van lijn 1 bij de Hoornbrug. Hier gaat nogal wat veranderen, zo zullen de tramsporen in de toekomst in het midden van de Hoornbrug komen te liggen. Op genoemde data werd gewerkt aan het afbreken van het tunneltje dat werd gebruikt door lijn 1 om in de richting Den Haag onder de Rijksweg A13 door te rijden. Bij de Hoornbrug wordt het autoverkeer van/naar de A13 omgeleid: de werkzaamheden leiden tot extra grote drukte en files. Dit duurt tot medio 2001. In verband met de bouw van de Noordelijke Randweg wordt het Oosteinde in Voorburg vanaf eind februari a.s. voor 5 maanden voor alle verkeer afgesloten. Buslijnen 22, 33 en 45 zouden moeten worden omgeleid. Onder dreiging van een schadeclaim door HTM en Connexxion kunnen deze buslijnen via een noodbrug, toch via het Oosteinde blijven rijden.

RandstadRail

Ondanks enkele bedenkingen gaan Gedeputeerde Staten van Zuid Holland accoord met de RandstadRail-plannen van de stadsgewesten Haaglanden en Rotterdam. Eén van de minpunten is dat de HTM en de RET zo bij de uitvoering zijn betrokken, dat nauwelijks sprake kan zijn van openbare aanbesteding. G.S. zijn ook teleurgesteld door het uitblijven van een railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam. Deze ZoRo-lijn is wegens geldgebrek op de lange baan geschoven. Op korte termijn komt er een hoogwaardige bus tussen Rotterdam en Zoetermeer aldus de provincie.

Materieel tram

Op 19 januari is de 3072 (lijn 8 richting Vrederust) op de Melis Stokelaan ter hoogte van de Anna Bijnslaan in botsing gekomen met een van rechts komende containerwagen en hierdoor met het eerste draaistel uit de rails gedrukt. De 3072 heeft zware kopschade opgelopen bij de aanrijding (deze wagen had recent een midlife-beurt ondergaan) en staat thans in de CW. Herstel van de schade zal lang gaan duren.

Woensdag 2 februari is om 20.30 uur de A327 van de Tramweg-Stichting ontspoord op de Nieuwe Parklaan, 50 meter voorbij de halte Wagenaarweg in de richting van Scheveningen Noorderstrand (remise Scheveningen). Hierdoor is aanvankelijk alleen lijn 1 richting Scheveningen omgeleid via lijn 8. Later is ook richting Delft omgereden via de Scheveningseweg. De grote kraan van de brandweer heeft de A327 herspoord, nadat pogingen met rijplaten en slepen door de 3121 faalden. Einde stremming was ca. 23.30 uur. De A327 was overigens op straat voor een reguliere technische proefrit. De oorzaak van de ontsporing is vermoedelijk een defect aan het spoor. Vier bussen hebben gependeld tussen de Bosbrug en Scheveningen, ondermeer de 744, 765 en 120.

Op 6 februari tussen 13 en 14 uur heeft lijn 3 naar Duindorp gereden als gevolg van een aanrijding tussen twee auto's, bij de Zonnehoevestraat, waarbij een van beide tegen de juist passerende 3141 geslingerd werd. Van de 3141 waren alleen een paar schortplaten afgehaald. Vervangend busvervoer met o.a. 753, 757 en 758.

Nieuwe reclametrans: 3065 Memisa, 3006 Radio West, 3108 "Wordt mobilist".

Materieel bus.

In dienst kwamen de nieuwe bussen 146 en 152. De 755 werd nog in 1999 afgevoerd, defect naar handelaar in Duitsland (correctie op materieeloverzicht). Een HTM Kromhout bus (een hopeloos wrak) werd door het Haags Busmuseum geplukt en gesloopt in Brabant.

De HTM wil nog dit jaar 30 bussen uitrusten met een roetfilter. Zo'n filtertje (a raison van f 15.000,- per stuk) kan de uitstoot van giftige stoffen met meer dan 90% verminderen. Enkele bussen van de RET en Connexxion hebben al zo'n ding.

connexxion TRAMLIJNEN UTRECHT - NIEUWEGEIN / IJSSELSTEIN

Infrastructuur

Op het nieuwe traject naar Zenderpark (verlenging in IJsselstein) zijn de sporen aangelegd. De beide halten zijn in ruwbouw gereed. Thans wordt gewerkt aan de kruising met een drukke autoweg aldaar. De aansluiting op de huidige sporen is nog niet aanwezig.

Trammaterieel. De eerste gerenoveerde tram wordt eind februari/begin maart uit Duitsland terug verwacht.

Exploitatie

Op zaterdagen overdag rijdt slechts de helft van de trams gekoppeld. Wegens de winkel-opening op de eerste zondag van iedere maand in Utrecht rijden de trams dan gekoppeld. I.v.m. werkzaamheden reden op zondag 23 januari tussen 9.00 en 16.00 uur geen trams tussen de halten Clinckhoeff en Achterveld in IJsselstein. Op dit traject reden toen bussen.

GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF UTRECHT (G.V.U.)

Exploitatie

In 1999 kende de zomerdienst drie varianten: ZDI van 30/5 t/m 25/6, ZDII van 26/6 t/m 15/8 en ZDIII van 16/8 t/m 12/9. De winterdienst 1999/2000 duurt van 13/9 t/m 28/5. Het invoeren van de winterdienst heeft grote wijzigingen in het lijnennet te zien gegeven: lijn 1 is ingekort tot Ziekenhuis Overvecht; lijn 2 wordt geëxploiteerd met standaardbussen (de midi's gingen buiten dienst); lijn 5 is op zoad-uren (= op zondagen en 's-avonds na circa 21.30 uur) ingekort tot Oog in Al (Welgelegen); lijn 7 is ingekort tot het oude eindpunt van lijn 1 in Overvecht (Klopvaart); de nieuwe lijn 9 rijdt via de oude route van lijn 7 tot het Grootwinkelcentrum, vervolgens via de oude route van lijn 1 naar de Klopvaart en tenslotte weer via de oude route van lijn 7 naar Zuilen; de nieuwe lijn 14 versterkt in de ochtendspits de zuidelijke tak van lijn 7; lijn 21 is verlegd van de Vondellaan naar het Maasplein (ter versterking van lijn 1); lijn 22 en de UMC-pendel zijn opgeheven.

Op 1/1 is een nieuwe lijn 27 ingesteld op het traject Centraal Station - Langerak/Parkwijk (Leidsche Rijn) v.v. Lijn 27 rijdt dagelijks, in de spits en zaterdag overdag om de 15', daarbuiten om de 30'. Als materieel voor deze lijn zijn - in afwachting van de komst van nieuwe Van Hool-standaards - voornamelijk beschikbaar zeven midibussen ex-lijn 2/22. Lijn 27 rijdt vanaf het Stationsplein via Smakkelaarsveld, Leidseveertunnel, Westplein, Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties, 24 Oktoberplein, Ds. Martin Luther Kinglaan, Hoogelegen, Rijksstraatweg, Strijkviertel, Rijnszathe, Oudenrijnseweg naar de Langerakbaan. Op de terugweg wordt het verkeersplein Hoogelegen overgestoken. De route via het Industrierrein Oudenrijn is tijdelijk en er wordt niet gehalteerd (na klachten van reizigers is dit verbod op '12/1 ingetrokken!). In de loop

van het jaar, mogelijk met ingang van de zomerdienst, zal lijn 27 rechtstreeks van de Rijksweg naar de Langerakbaan gaan rijden.

Camera's werden begin oktober 1999 aangebracht in 10 bussen als proef voor een half jaar. De kosten bedragen 15.000 gulden per bus. Vernielingen en vechtpartijen waren aanleiding voor het GVU om de camera's te plaatsen.

Materieel

Buiten dienst gesteld zijn: 409 (26/3), 6 (18/5), 49 (23/5), 406 (2/7), 402 (6/7), 404 (14/7), 405 (17/7), 407 (25/7), 408 (5/9), 401 en 403 (13/9). Wegens materieelgebrek zijn opnieuw in dienst gesteld: 31 (1/7), 30 (22/7), 16 (15/8), 49 (15/9), 21 (1/10), 404 en 405 (1/1), 401, 402 en 403 (3/1), 407 en 408 (4/1). Vervolgens is de 401 op 8/1 met aanrijdingsschade definitief buiten dienst gesteld.

Op 30/10 arriveerden ten behoeve van het zwemvervoer de HTM-wagens 502/3/6/7/8. Met een 6 voor het Haagse nummer doen zij dienst sinds 2/11.

Per 1/2 zijn derhalve voor de dienst beschikbaar de standaard- bussen 1/2/4/5/7-15 (3 reeds afgevoerd in 1998, 6 plukbus), 16-33, 34-43, 44-59, 60-84, 101; de midi's 402-405/7 (401 en 406 plukbus) en 408 (409 plukbus), en de gelede 501-518; 519- 534, 535-546, 547-554/6, 557-575 en 576-590.

Tenslotte in aanvulling op eerdere berichtgeving: de bestemming (Cuba?) van de 300-en ex-Kleyn Trucks is uiterst onzeker. Bolramer 53 zou, volgens betrouwbare bronnen, nog steeds eigendom van Meering zijn! Wie weet meer?

RET ROTTERDAM
Nieuwe dienstregeling tram

De wijziging van het tramnet welke m.i.v. de zomerdienst 2000 zou ingaan, is uitgesteld tot de winterdienst 2000. De reden is dat men het wijzigen van het tramnet tijdens "Euro 2000" niet verstandig acht, omdat dit tijd van gewinning vergt van de lokale bevolking en er op hetzelfde moment veel mensen van buitenaf naar de stad komen, hetgeen de verwar- ring alleen maar groter zal maken.

Overigens is er nog steeds van diverse kanten kritiek op de plannen (Zie Railnieuws nr. 9 van okt. 1999). Dit betreft vooral de wijzigingen t.a.v. de tramlijnen 3/13, 4 en 6 en het verdwijnen van tramlijn 9. Toch is de verwachting dat de plannen in grote lijnen doorgang zullen vinden, temeer daar het college van b & w van R'dam positief heeft ge- adviseerd. De uiteindelijke beslissing ligt nu bij de Stadsregio.

Uitbreiding tramnet ?

De PvdA presenteerde op 2 februari in de raadscommissie een discussienota met daarin voorstellen voor het opnieuw inrichten van het Rotterdamse tramnet. Men wil hierin o.a. meer vaart zetten achter de ontwikkeling van het TramPlussysteem en verder meent men dat het tramnet hier en daar uitgebreid kan worden. Zo wil men ondermeer graag dat er een nieuwe "toeristische" lijn komt, die Diergaarde Blijdorp, het Centraal Station en de Spido aan het Willemsplein verbindt en een cirkellijn tussen de oude wijken, CS en een groot aantal recreatief - toeristische bestemmingen zoals o.a. "historisch Delfshaven" en de "Croosboot" on Crooswijk.

De nota is geen kant en klaar plan, maar een verzameling ideeën en mogelijkheden, die de discussie over het openbaar vervoer verder moeten stimuleren. Men vindt het tramnet in R'dam op zich goed op orde, het behoeft alleen aanvullingen.

Over dit plan is reeds in een vroeg stadium overleg gevoerd met de RET en de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting.

Nieuwe trams

De beslissing over de te bestellen trams welke in december 1999 zou worden genomen, is uitgesteld t/m eind februari 2000.

Stadionlijn

Na de eerdere officieuze opening van de Stadionlijn op 13 januari door lijn 10 van de Stichting ROMEO, volgde op 30 januari de officiële opening van lijn 23, de nieuwe open- baar vervoer-verbinding tussen het CS en Stadion Feyenoord.

De eerste rit met het met een bloemstuk en Feyenoordvoetbal versierde nr. 1601 was voor genodigden, onder wie RET-directeur Clayden en wethouder vdn Muijsenberg. Zij ver- richtten de openingshandeling, die bestond uit een potje voetballen met bestuursleden van de supportersvereniging. Op het Stationsplein stond verder een zogenaamde "Info- buzz" van de RET, waar bezoekers indien nodig een weekendkaart konden kopen. Verder was er een groot beeldscherm neergezet, waarop de feestelijkheden rond het kampioenschap van Feyenoord te zien waren.

Circa 650 bezoekers van de bekerwedstrijd Feyenoord - AZ maakten gebruik van de nieuwe tramlijn, die werd gereden met negen wagens van de 1600 serie en een frequentie van vijf minuten. Lijn 23 vertrekt twee uur voor aanvang van evenementen en na afloop rijdt men zolang er zich passagiers aandienen. De wagens op deze eerste dag waren nog niet al te vol, maar dit komt door de nog niet al te grote bekendheid van de lijn en de geringe be- langstelling voor deze voetbalwedstrijd. Na afloop reden alle wagens één slag naar het CS. Met de komst van de tram, is de busdienst vanaf het Zuidplein naar de Kuip overbo- dig geworden en deze dan ook waarschijnlijk binnenkort worden opgeheven. Reizigers vanuit

Zuid die naar het stadion willen, kunnen dan gebruik maken van de metro tot het Wilhelminaplein en aldaar overstappen op lijn 23.

De RET wil de TramPluslijn 23 naar IJsselmonde aanmerkelijk vroeger laten rijden dan tussen 2005 en 2007, zoals was gepland. Binnenkort doet de RET een voorstel aan het college van b & w om deze lijn al tussen 2002 en 2003 te verwezelijken, maar R'dam moet dan wel voorfinanciëren omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat pas in 2005 geld uittrekt voor deze tramverbinding.

Het in gebruik genomen traject naar Stadion Feyenoord is 1,5 km lang en heeft twee haltes, een tijdelijke bij de 2e Rosestraat en de eindhalte Stadion.

Nieuwe metro / sneltrams

Het grootste deel van de 42 bestelde metrorijtuigen is inmiddels binnen en op de Erasmuslijn zijn deze wagens steeds vaker te zien.

In september 1999 plaatste de RET bij Bombardier een aanvullende order van 21 metro -en 18 sneltramrijtuigen. De voorbereidende werkzaamheden, zoals b.v. het ontwerp van de sneltram, zijn inmiddels gestart. Om van een metro een sneltram te maken moeten twee belangrijke punten worden aangepast. Op het dak moet een pantograaf komen en het voertuig moet railremmen krijgen. Door de inmiddels opgeloste kinderziekten uit de eerste serie, wordt verwacht dat de ingebruikname van de tweede serie gemakkelijker zal verlopen. Van binnen wijken de voertuigen op één punt af van de eerste serie. Een gedeelte van de stoelen wordt in de tweede serie evenwijdig aan de ramen geplaatst, waardoor de steun- stangen ook iets anders staan, hetgeen wat ruimer oogt.

In de loop van 2001 worden de metro's van de tweede serie verwacht, even daarna gevolgd door de sneltrams. Deze zijn dan op tijd binnen om in 2002 op de verlengde Caland- lijn (Beneluxlijn) in dienst te komen.

Veiligheid Rotterdamse metro

De Rotterdamse metro scoort op het punt van veiligheid matig tot zeer matig. Dit zegt de socioloog Manuel Lopez, die van zijn liefhebberij zijn werk heeft gemaakt en inmiddels wereldwijd 23 metrosystemen heeft onderzocht. Zijn onderzoeksbureau, dat zich richt op criminaliteitspreventie, heeft inmiddels ook de RET als vaste klant. Uit zijn onderzoek bleek o.a. dat de inrichting van vele Rotterdamse metrostations 'kil en onpersoonlijk' is, hetgeen de onveiligheidsgevoelens verhoogde.

Inmiddels is Rotterdam op de goede weg door o.a. de renovatie van de stations Leuve- haven, Beurs en Stadhuis en het nieuwe station Wilhelminaplein. Maar toch is de RET er volgens het onderzoek nog lang niet, mede omdat het tegenwoordig met de sociale con- trole slecht gesteld is.

Om de ideale aanpak te krijgen moeten volgens het bureau de metrobedrijven vijf strate- gieën uitzetten om de sociale veiligheid te vergroten: betrokkenheid en verantwoorde- lijkheid, sociale controle, politieoptreden, duidelijke normen en handhaving daarvan en sturing van de passagiersstromen door o.a. poortjes en tourniquets.

De nieuwe metrorijtuigen zien er heel mooi uit, maar scoren in het onderzoek v.w.b. vei- ligheid, veelslechter dan de oudere treinstellen. Dit komt vooral door de plaatsing van de banken, waardoor reizigers minder zicht hebben op elkaar. Ook hebben de reizigers minder bewegingsruimte. Een regelrechte 'ramp' is het achterste gedeelte van de nieuwe rijtuigen, waar de hulpstuurinrichting is geplaatst. Een wel zeer uitnodigende plek voor de hangjeugd. Inmiddels zijn hiervoor voorstellen om het anders te doen en het metro- management is het hier mee eens.

De renovatie van de hiervoor genoemde stations hebben inmiddels hun waarde bewezen, want voor het eerst in tien jaar scoort de Erasmuslijn (Noord-Zuid) een stijgende lijn in het aantal reizigers. De RET heeft bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aan- vraag van honderd miljoen gulden ingediend voor de renovatie van vijftien - voornamelijk ondergrondse - metrostations van de Oost-Westlijn. Vooral de stations Marconiplein, Delfshaven en Churchillplein moeten de grootste face-lift krijgen. Een aantal boven- grondse stations op de Calandlijn heeft inmiddels een onderhoudsbeurt gehad.

Infrastructuur

Op 4 februari werd een begin gemaakt met de aanleg van het uitloopspoor De Akkers in Spijkenisse, het 'staartje' van de Beneluxlijn.

Met de komst van de Beneluxlijn neemt het metroverkeer tussen Hoogvliet en Spijkenisse flink toe en is uitbreiding van het uitloopspoor noodzakelijk. Het spoor wordt driehon- derd meter langer en verdubbeld van twee naar vier sporen en hierdoor kan het keren achter het station gebeuren. Daarnaast is het door de verlenging mogelijk om 's-nachts de laatste rijtuigen op het verlengde uitloopspoor op te stellen en daarvandaan de eer- ste ritten weer te beginnen. Onder het uitloopspoor komt een verblijfsruimte en een ge- lijkrichterstation.

Bij de tram ging de straat -en railvernieuwing tussen het Mathenesserplein en Heemraads-

plein, na eerdere afgelasting in december, op 7 februari alsnog van start. Het gedeelte van de Mathenesserlaan tussen het Heemraadsplein en de Nw. Binnenweg blijft normaal in dienst en het wachten is op de verdere officiële toestemming voor railvernieuwing van dit traject. Laatste bericht: de rails in de Mathenesserlaan blijft.

Transportmuseum

Op zaterdag 22 februari is in het onderkomen van de Stoom Stichting Nederland in het Kralingse Bos, het startsein gegeven om te komen tot het Nationaal Transportmuseum. Het initiatief hiervoor ligt bij de Stichting ROMEO (bekend van lijn 10) met als stuwende krachten voorzitter en PvdA gemeenteraadslid R.M. van Middelkoop en secretaris en oud-trambestuurder W. van Eck. Het is de bedoeling dat tal van bestaande collecties in het museum worden ondergebracht, zoals die van stadsvervoerbedrijf RET, de R'damse Reinigingsdienst (Roteb) en enkele streekvervoermaatschappijen. Inmiddels heeft ook het Nationaal Ambulance & Eerste Hulpmuseum in Winschoten interesse getoond en zijn er gesprekken gevoerd met het Nationaal Brandweermuseum in Hellevoetsluis, de beheerders van de oldtimer-collectie van de inmiddels overleden Nieuwerkerkse verzamelaar S. Schotte en de die van de collectie van de gepensioneerde Spijkenisser transportondernemer K. de Rijke.

Als mogelijke vestigingsplaatsen worden genoemd, het onderkomen van de Stoom Stichting Nederland, het voormalige v. Nelle complex, het rangeerterrein aan de Vierhavenstraat, de huidige werkplaats van de RET aan de Kleiweg en de plek waar nu nog overslagbedrijf Steinweg Handelsveem aan de Rijnhaven is gevestigd. Het grote voorbeeld is het Auto & Technik Museum Sinnsheim in Midden-Duitsland.

Veel zal afhangen van het beschikbaar komen van voldoende financiële middelen, maar men weet zich inmiddels enthousiast gesteund door het OntwikkelingsBedrijf Rotterdam en veel partijen in de R'damse toeristische sector, terwijl het museum ook al van harte wordt aanbevolen in de plannen voor de 'Attractieve Stad'

Bus

Op 14 januari liepen er duizenden mensen mee in de stille tocht van Vlaardingen Centrum naar station Vlaardingen Oost naar aanleiding van het overlijden van Daniël van Cotthem, na afloop van zinloos geweld op laatstgenoemd station enkele dagen eerder. De RET ondersteunde de actie door na afloop belangeloos vervoer aan te bieden naar Vlaardingen Centrum. De RET zette zo'n 25 bussen in en naar schatting 8000 mensen maakten hiervan gebruik. Chauffeurs, stafmedewerkers, medewerkers Toezicht en Veiligheid en mensen van o.a. de afd. Automaterieel en Communicatie hadden zich spontaan en belangeloos aangemeld.

Omleidingen: Buslijn 35 rijdt tijdens de avondspits weer tussen Station Noord en Station Alexander. In september 1999 besloot de RET de lijn in tweeën te knippen, waardoor de bus niet meer over de Molenlaan hoefde te rijden i.v.m. het file-probleem.

De deelgemeente Hillegersberg/Schiebroek en de RET hebben nu een overeenkomst bereikt, hetgeen betekent dat m.i.v. 7 februari er tijdelijk in de avondspits met kleinere bussen gereden zal worden, welke niet meer over de Molenlaan rijden maar vanaf de Burg. v. Kempensingel via de v. Beethovensingel/laan naar Station Alexander. De terugrit gaat wel via de Molenlaan. De inzet van kleinere bussen duurt tot september 2000. Tussen 16.30 en 18.15 uur wordt er nu gereden met de al enkele jaren buiten dienst staande busjes van de serie 700 - 709.

I.v.m. werkzaamheden aan de Nassaubrug rijdt lijn 66 vanaf 24 januari tot eind april via de Nijverheidsstraat-Zinkerweg-Feyenoordijk-Nijverheidsstraat-Persoonsdam-Nassauhaven-Roentgenstraat-eigen route v.v.

Sinds 12 januari rijdt lijn 69 i.v.m. werkzaamheden aan de metrobaan in de richting Pernis via Striendwaalseweg-noodweg tot aan de Ring-Ring-v. Byemontsingel-G.A. Soetemanweg-Burg. Verduynstraat-eindpunt en in de richting Zuidplein bij beginpunt Ozingastraat-Deijffelbroekseweg/laan-Werfdijk-Pastoriestraat-Striendwaalseweg-eigen route. Tot nadere datum.

Lijn 71 reed vanaf 12 januari i.v.m. werkzaamheden aan de Albert Plesmanweg enige tijd via de Smirnoffweg-Waalhaven z.z.-Reeweg-eigen route.

I.v.m. straatvernieuwing en railwerkzaamheden op de Mathenesserlaan tussen het Mathenesserplein en het Heemraadsplein rijdt lijn 32 vanaf 7/2 in beide richtingen via Heemraadssingel-Vierambachtsstraat en Mathenesserplein v.v. Dit gaat ongeveer vier maanden duren.

Reclame : De metrorijtuigen 5102 en 5103 kregen Randstad (blauw), bij de tram kreeg mr. 728 op 12/1 Mediamax, omstreeks 13/1 de 702 DKNY (kledingzaak) in drie verschillende pastel kleuren en op 14/1 de 834 De Waterbeddenconcurrent (geel). Met de gele 834 werd het gegevendat er alleen wit/groene wagens zouden worden beplakt, al snel doorbroken. In de eerste helft van feb. kreeg mr. 701 Toy Story (beige).

In de eerste helft van jan. raakte de 707 de oproep voor het millenniumfeest weer kwijt. De gele 716 kreeg ook reclame in feb., n.l.: Radio Rijnmond (beige/blauw)
Bij de bus kreeg de 688 reclame voor het nachtbusnet van de RET. Hierbij werden ook de ramen beplakt, maar dit werd al weer snel verwijderd.

Materieel

Metro/sneltram: Na rev. 4 in Duitsland kwam begin januari de 5223 in dienst en na rev.4 in de CW op 26/1 de 5267. Op 24/1 keerde de 5224 na rev. 4 terug uit Dld. en kwam op 28/1 in dienst. Na rev. 2 in dienst in jan. de 5119 en in feb. de 5101 en 5112. In de CW voor rev. 4 de 5248 en sinds 21/1 de 5260. In Dld. verbleven voor deze revisie eind jan. de 5220, 5226, 5236 en 5238, terwijl de 5235 hier arriveerde op 29/1. De nieuwe rijtuigen waren eind jan. afgeleverd t/m 5336, terwijl ook de nog ontbrekende 5303 binnenkwam.

De 5008 ging op 30/12 buiten dienst en zal niet meer in dienst komen, terwijl de 5065 inmiddels officieel is afgevoerd. Omstreeks 1 feb. stonden op de 's-Gravenweg 13 metro-rijtuigen van de serie 5000 terzijde gesteld: 5002, 5005, 5007, 5009, 5011, 5012, 5013, 5015, 5021, 5026, 5061 en 5064. Van één rijtuig was het nummer nog niet bekend. Velen van deze wagens zijn met graffiti beklad.

De 5027 welke bestemd was voor museumdoeleinden werd geruild voor de 5024.

Tram: In Rem. Hilledijk voor rev. 4 mr. 738. Vanaf 4/1 t/m 1/2 kreeg de 801 hier rev. B-extra, terwijl de 802 hiervoor op 1/2 werd binnengenomen. In dienst na herstel schade de 714 en 747. Door gebrek aan materiaal staat een toenemend aantal wagens buiten dienst. Sinds 26/10 mr. 804, 16/12 731, 20/12 825, 27/12 736, 31/12 727, 14/1 746, 19/1 845 en 27/1 de 818. Mr. 736 kwam op 18/1 weer in dienst, dit rijtuig heeft als proef nieuwe tredematten. De 727 kwam op 3/2 op straat voor een proefrit na herstel, maar op de hoek Burg. v. Walsumweg/Mariniersweg bij de kubuswoningen derailleerde het rijtuig over een op de rails liggende fiets en belandde tegen een paal. Vooral de geleiding liep zware schade op. Mr. 715 (grijs/groen) kreeg rondom de onderzijde van de bak een rode band geplakt met de opdruk RET.

De wisselteksten op de matrix richtingaanduidingen zijn inmiddels grotendeels verdwenen en vervangen door vaste bestemmingen. De bestemming Burg. Oudlaan bij de lijnen 7 en 9 werd tegelijkertijd vervangen door Woudestein. Het systeem werd inmiddels ook aangebracht bij de 707. Op de Linker Maasoever rijden alleen de 724, 726, 744 en 745 nog met de traditionele lijn -en richtingfilms.

Museummaterieel: Vanuit Arnhem keerde de 525 op 19/1 terug naar Rotterdam, voorlopig als onderdeelenleverancier. Mr. 515 en 523 welke bij NS in Haarlem grote revisie krijgen, komen naar verwachting omstreeks eind maart/begin april gereed. Per 7/2 begint de RET in de CW met de grote revisie van de 537 en 565. Werkwagen (ex sneeuwwagen) 2603 ging van Rem. Kralingen naar de CW voor rangeerwerk. De drie overgebleven werkwegens serie 2600 zijn nu als volgt verdeeld: 2602 in Rem. H'berg, 2603 in CW en 2605 in Rem. Kral. De 2601 en 2604 staan in de CW terzijde voor mogelijke ombouw tot aanhangrijtuig.

Op 7/2 gingen de museumrijtuigen 303 + mr. 11, 192 en 2101 in konvooi van Rem. Delfshaven naar Rem. H'berg. Later werden zij overgebracht naar de CW voor ontasbesting. Ook de 115 werd later (14/2) hierheen gesleept.

In Arnhem wordt de 631 groen/wit geschilderd.

Bus: Van de 200-serie werden in jan. gesignaleerd de 210, 212 en 216 op o.a. de lijnen 49 en 70. Op 13/1 reed bus 221 op lijn 45 (deze wagen zal t.z.t. worden toegevoegd aan het museummaterieel). Op 9/2 reed de 212 op lijn 77.

Het kleine Mercedes Sprinter busje op lijn 65 draagt het nummer 116.

Op werkdagen tussen 16.30 en 18.15 uur rijden op lijn 35 de busjes serie 700 - 709. Van deze serie zijn de 705, 707 en 708 niet meer aanwezig.

Nieuws per datum

28-1-00: 's-Ochtends verloor metrorijtuig 5151 in de tunnel onder de Oude Maas tussen de stations Zalmplaat en Spijkenisse Centrum een motor. Deze kwam tussen de rails op het beton terecht en vervolgens kwam het in aanraking met de volgende wagons (5007 en 5014) waarbij het treinstel derailleerde en deze laatste rijtuigen flink werden beschadigd. Ook de rails, beton en de derde rail werden over grote lengte flink beschadigd. Van het treinstel viel een aantal functies, waaronder de verlichting uit. Ook van de derde rail viel de spanning weg. Volgens de procedure mogen passagiers de rijtuigen in zo'n geval niet verlaten en moeten wachten op de mobiele hulpploeg. Een aantal van de passagiers sloegen echter een aantal ruiten in en vervolgens zijn alle passagiers te voet de tunnel uitgelopen. Toen de hulpploeg arriveerde hadden alle passagiers de tunnel al verlaten. Na het ongeluk kon de gehele dag nog slechts over één spoor worden gereden, dit omdat het metrostelpas in de nachtelijke uren kon worden verwijderd.

Na onderzoek deelde de RET mee dat de 5151 in 1992 als enige een draaistroommotor als

proef gekregen had en deze veroorzaakte meer trillingen waardoor bij de bouten metaalmoeheid opgetreden zou zijn. De laatste jaren zijn echter zowel bij de metro als de tram nog enige motoren onder rijtuigen vandaan gevallen en dit doet toch de vraag rijzen of er wel voldoende controle en onderhoud hierop gepleegd wordt.

De 5007 en 5014 worden waarschijnlijk niet meer hersteld.

9-1-00: I.v.m. het Chinese Nieuwjaar was de West-Kruiskade 's-middags enige tijd voor het verkeer afgesloten. De tramlijnen 1, 7 en 9 werden omgeleid via de Statentunnel en de achterzijde C.S. Normaal werd bij dergelijke omleidingen het C.S. ook nog aan de voorzijde aangedaan, maar ditmaal gebeurde dit niet.

connexion Busbedrijf

Op 17/1 werd de 9709 afgekeurd en buiten dienst gesteld. De wagen is vervangen door de 9576 welke op zijn beurt in juni 2000 buiten dienst zal worden gesteld.

Op 22/1 had de 3986 een frontale botsing met een Engelse auto in Hoek v. Holland. De bus was total-loss.

De 1107 en 1108 zijn bij ZABO voor nieuwe kleuren. Hiervoor kwam de 9213 (oorspronkelijk VAD) als ruilwagen. Inmiddels zijn de 1001 en 5157 groen geschilderd.

De 2496 liep zware schade op bij een zware aanrijding met betonnen blokken op het C.S.

Afvoer Delft: 3986, 9354, 9356 en 9709.

De Gemeenten Leiden, Leiderdorp, Voorschoten en Oegstgeest (samen BOS-Leiden) en Connexion zijn overeengekomen dat Connexion het lokaal openbaar vervoer blijft verzorgen in BOS-Leiden. De overeenkomst beslaat een periode van vijf jaar.

Connexion verhoogt het aantal camera's op lijnbussen om de onveiligheid verder terug te dringen. Nog dit jaar worden meer dan 100 bussen met camerasetts uitgerust. In Zuidwest Nederland stijgt het aantal lijnbussen met camera's van 13 naar 45.

BERICHTEN UIT BELGIË

M.I.V.B. - BRUSSEL

Lijn 82 via Clemenceau wordt lijn 83. Vanaf 21 maart worden de ritten van lijn 82 via Clemenceau vervangen door spitslijn 83, die vanaf station Berchem gaat rijden naar het Zuid, met korte ritten tot Mennekens. Deze lijn zal ook met PCC's rijden, vanuit stelplaats Edingenstraat. De lengte bedraagt 6,1 km en de lijnkleur wordt heldergeel.

Trammaterieel. Na revisie/renovatie kwam mw 7768 in december gereed. Ook in december is mw 7961 geschilderd in de nieuwe kleuren. Eind 1999 waren twaalf 7700/7900'en voorzien van beveiliging voor personeelsleden en passagiers (camera's, doorlopende deuren tot het plafond).

Daar voor de motorwagens 5001 (die aan revisie toe is) en 5016 voor de stadsritten geen bedrijfsvaardige reserve aanwezig is, besloot de museumorganisatie mw 5008, die al bijna 25 jaar buiten dienst staat, te laten restaureren/reviseren. Hiertoe vertrok de tram in januari naar het zuiden van Frankrijk, naar de werkplaatsen van "Cannes La Bocca Industries", die ervaring heeft met renovatie van spoorrijtuigen en historisch materieel. De kosten van renovatie + vervoer bedragen 2,3 miljoen frank. De beschadigde sneeuwruimer 12 is in januari in Woluwe gesloopt. Van deze vroegere mw 1761 werden alle waardevolle onderdelen behouden, zoals het Brill onderstel.

Metromaterieel. Eind 1999 was al het nieuwe materieel afgeleverd, als laatste arriveerden op 22 en 23 december de 419-439-420.

Enquête. Uit een enquête is gebleken dat het merendeel van de tram- en metroreizigers tevreden is met het huidige openbaar vervoer. Jongeren zouden graag in de avonduren een hogere frequentie zien, terwijl ouderen vooral belang hechten aan het comfort in de rijtuigen.

Touristisch circuit. Minister Chabert wil dit voorjaar een toeristisch buscircuit instellen, onder meer met het oog op de monumentenstatus van de stad dit jaar. De dienst zou moeten worden uitgebaat door de MIVB en een touringcarbedrijf. De passagiers zullen op diverse plaatsen in de stad kunnen in- en uitstappen.

Uitbreiding personeel. De minister van het Brussels Gewest geeft 320 miljoen frank aan de MIVB om daarmee 120 bijkomende medewerkers te kunnen aanwerven, dit omdat er een tekort is aan bestuurders en technici.

Overval. In de middag van 1 februari vond door twee (waarschijnlijk) Oost-Europeanen een gewapende overval plaats op een volle tram van lijn 90 nabij het Weldoenerplein. Zij raakten in gevecht met twee toevallig meerejdende veiligheidsagenten. Zonder buit konden de daders ontkomen. Onder de passagiers was paniek uitgebroken.

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ

DE LIJN

Nieuwe trams. Door een personeelslid is een naam bedacht voor de nieuwe lagevloer-trams, welke naam ook al in folders wordt gebruikt: "Hermelijn". Dit woord verwijst naar De Lijn, het diertje heeft een witte (winter)vacht, is lang en soepel, vrijwel geluidloos, heeft korte pootjes en zijn buikje hangt, zoals bij een lagevloertram, bijna op de grond.

Antwerpen. De plannen voor de heraanleg van de Leien zijn gewijzigd ten gevolge van allerlei bezwaren. Bij de Nationale Bank komt nu een belangrijke overstapplaats voor de lijnen 7,8,12,24 en bussen 1 en 23. Hiertoe worden de lijnen 7 en 8 verlegd via de Bourlastraat.

SOCIETE REGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT

TEC

Nieuwe tarieven. Vanaf 1 februari 2000 kost een dagkaart 210 frank, een kaart voor 1 of 2 zones 42 frank, terwijl de maximum prijs voor 6 of meer zones 126 frank bedraagt. Voor de weekeinden werd een gezinskaart ingevoerd van 120 frank per enkele reis voor maximaal 5 personen, ongeacht de afstand.

Bronnen: diverse dagblad artikelen, VRT-radio regionaal Vlaams-Brabant/Brussel, "Tram 2000"

DENEMARKEN.

Kopenhagen. Alhoewel langs het gehele metrotrajekt wordt gewerkt, verschuift de opening van 1999 naar 2001. Dan komt het eerste trajekt Nørreport-Örestaden/Lergravsparken in dienst. De verlenging tot Fredriksberg volgt in 2002. Bij Firema/Breda werden 19 driewagen metrotreinstellen besteld. Na testritten bij Ansaldo in Napels arriveerde op 28.5.1999 het eerste treinstel in Kopenhagen. Tot augustus 2000 worden de overige stellen geleverd.

DUITSLAND OOST.

Berlijn-tram. Op 14.12.1999 arriveerde vanuit de fabriek in Hennigsdorf motorrijtuig 2002, de eerste tweerichting lagevloer tram in Berlijn. Een eerste serie omvat 15 rytuigen (2001-2015; typeaanduiding: GT6-98ZR), aansluitend wordt een vervolgsérie van 30 stuks geleverd (2016-2045; type GT6-99ZR). De tweerichting trams komen vanaf mei 2000 in dienst op lijn 20. Opvallend is dat aan beide zijden een stroomafnemer aanwezig is in verband met de bovenleidingcontacten voor de wisselbediening. Deze tweede stroomafnemer kan te zijner tijd vervallen als de wisselcontacten door inductielussen zijn vervangen. De trams kunnen gekoppeld dienst doen, doch niet met hun éénrichting soortgenoten. De 2016-2045 krijgen een airco-installatie.

De verlenging Revaler Strasse - Warschauer Strasse U-Bhf (lijn 20) wordt tussen maart en juli 2000 aangelegd.

De laatste 26 niet gemoderniseerde KT4D-motorrijtuigen werden via een Belgische tussenhandelaar verkocht aan het trambedrijf van Constanta.

Berlijn-U-Bahn. Bij Adtranz werd een vervolgbestelling geplaatst voor de levering van 20 metrotreinstellen type H (5027-5046). Deze worden vanaf begin 2001 geleverd.

Van de verlenging van lijn U5: Alexanderplatz-Berliner Rathaus-Spreeinsel-Unter den Linden-Brandenburger Tor-Reichstag-Lehrter Bahnhof is het trajekt Brandenburger Tor-Lehrter Bahnhof in aanbouw en wordt binnenkort begonnen met het tussengelegen trajekt Alexanderplatz-Brandenburger Tor. Opening: 2006. Waar nodig wordt al rekening gehouden met de toekomstige lijn U3: Weissensee-Alexander Platz-Berliner Rathaus-Potsdamer Platz. Een verdere verlenging van lijn U5 vanaf het Lehrter Bahnhof naar de Turmstrasse bevindt zich nog in de planfase. Bij de bouw van het nieuwe Fernbahnhof aan de noord/zuid spoortunnel wordt al een stukje in ruwbouw aangelegd.

Nordhausen. Agenda: feestprogramma vanaf 23.5.2000 in verband met "100 Jahre Strassenbahn in Nordhausen". Tussen 23.5.2000 en 1.6.2000 rijdt vier maal per dag de eerste Combino-tram ingepakt" door de stad en wordt op 2.6.2000 officieel onthuld. Op 3.6.2000 is er een tramparade (vertrek remise: 13.00 uur) en een tentoonstelling in de remise Grimmeallee. Ook nog op 4.6.2000 te bezoeken.

Schöneiche. Zoals eerder bericht (RN jan.'00) werd besloten de drie 6-assige gelede trams (219, 222, 225) te kopen van Heidelberg. De 225 wordt thans aangepast en krijgt het nummer 41.

DUITSLAND WEST.

Bielefeld. De opening van de universiteitslijn (lijn 4) is nu op 2.4.2000. De verlenging van lijn 3: Babenhausen Süd - Theesen (2,9 km.) gaat niet door. Een eerder besluit werd door het nieuwe gemeentebestuur herroepen.

Op 9.9.2000 is er een open dag in verband met het 100-jarig bestaan van het trambedrijf in december 2000. Hopelijk lukt het om dan het 2-assige motorrijtuig 65 uit 1924 weer rijvaardig te hebben.

Bochum. Op 27.11.1999 werd in Witten een "Stadt-Party" gegeven omdat na vijftien maanden werken de voetgangerszone in de Bahnhofstrasse kon worden opengesteld voor het publiek en lijn 310 naar Heven Dorf weer kon terugkeren. Gedurende de werken was lijn 310 tijdelijk ingekort tot de halte Marienhospital. De heropening werd gevierd met een tramparade met historisch materieel uit Bochum, Essen, Mülheim en Oberhausen. Met twee historische motorwagens werd daarna een gratis pendeldienst uitgevoerd tussen Witten Bahnhofstrasse en Witten Heven Dorf.

Eén van deze historische wagens was het 2-assige KSW-motorrijtuig 96 van de BOGESTRA. Deze tram deed van 1948 tot 1976 dienst in Bochum en vond daarna onderdak bij de Bergische Museumsbahn (BMB) in Wuppertal Kohlfurt. Het keerde terug naar Bochum, werd recent gerestaureerd en op 25.11.1999 feestelijk weer in gebruik genomen. Het is nu beschikbaar voor speciale ritten. Over enkele jaren gaat de 96 terug naar de BMB.

Frankfurt am Main. De deelstaat Hessen verleende een subsidie voor de bouw van het nieuwe Betriebshof Ost in Seckbach. Hier moeten in de toekomst 150 motorrijtuigen onderdak vinden. Als de remise Ost in exploitatie komt worden de remises Eckenheim, Bornheim en Sachsenhausen gesloten.

De Pt-motorrijtuigen 692-697 worden omgebouwd tot PtB. Een aantal rytuigen uit de U2-serie 303-342 worden verbouwd tot U2h. Hierbij vervalt de onderste trede en worden de deuren aangepast.

De opening van het 1,7 km. lange U-Bahn tunneltrajekt Hauptbahnhof-Messe-Bockenheimer Warte wordt opnieuw vertraagd. Men spreekt nu over begin 2001. Er is dan 13 jaar (!) aan gewerkt met een onderbreking tussen 1991-1994 (verontreinigde grond). Het projekt moest destijds opnieuw worden aanbesteed. De totale kosten bedragen nu ca. 475 miljoen gulden. Het nieuwe trajekt komt in dienst als verlenging van lijn U4 (nu: Bornheim-Hauptbahnhof) waarbij dan gelijktijdig de tramlijnen 19 en 21 worden opgeheven en lijn 12 vanaf het Hauptbahnhof verlengd wordt tot Schwanheim.

Na een geslaagde proef in 1999 met automatisch treinverkeer op lijn U4 wordt nu bekeken of dit gelijktijdig met de verlenging in 2001 kan worden toegepast.

Frankfurt am Main-FKE. Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Op 15.11.1999 werd de Taunusbahn (lijn 15 in het Rhein-Main-Verkehrsverbund) met 8 km. verlengd vanaf Grävenwiesbach tot Brandoberndorf. Tussen beide plaatsen wordt voorlopig met een VT/VS-dieselmotorrijtuig gependeld. Vanaf 28.5.2000 komen er doorgaande diensten naar Bad Homburg en Frankfurt Hbf. Eigenaar van de FKE is de Hessischen Landesbahn. Op termijn wil deze de Taunusbahn elektrificeren.

Freiburg. Op 26.11.1999 werd motorrijtuig 271 afgeleverd, de eerste Combino-tram in Freiburg. Er komen er negen (271-279). De 7-delige tweerichting trams hebben een lengte van 42 meter. De zilver gekleurde 271 kreeg ook een zilverkleurig design-interieur; de 272-279 worden voorzien van een standaard inrichting. Sinds januari 2000 rijdt de Combino op lijn 1.

Gelsenkirchen-VRR. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH. Dagkaarten kosten vanaf 1.1.2000 voor Stufe A: 11,30 DM, "Stufe B: 16,70 DM en Stufe C: 32,00 DM.

HANNOVER EXPO-lijnnet 1.6.2000 - 31.10.2000

| lijn: | route: |
|-------|---|
| 1 | Langenhagen-Sarstedt. |
| 2 | Alte Heide-Laatzten of Alte Heide-Grasdorf-Rethen. |
| 3 | ongewijzigd: Wettbergen-Lahe. |
| 4 | ongewijzigd: Garbsen-Roderbruch. |
| 5 | ongewijzigd: Stöcken-Kirchröde. |
| 6 | Nordhafen/Haltenhoffstrasse-EXPO Ost. |
| 7 | ongewijzigd: Wettbergen-Fasanenkrug. |
| 8 | opgeheven. |
| 9 | Empelde-Lahe. |
| 10 | ongewijzigd: Ahlem-Aegidientorplatz. |
| 11 | Zoo-EXPO Ost. |
| 14 | Misburger Strasse-EXPO Ost. |
| 16 | Königsworther Platz-EXPO Ost. |
| 17 | ongewijzigd: Wallensteinstrasse-Aegidientorplatz. |
| 18 | Hauptbahnhof-EXPO Nord. |
| E | Express-lijn: Hauptbahnhof-EXPO Nord. (stopt niet aan alle halten) |

tijdens de drukke uren, daarbuiten: Zoo-Freundallee. De Express-lijn E krijgt intern de lijnummers 12 en 15. Het lijncijfer 19 is gereserveerd voor ritten met historisch materieel.

Karlsruhe. Door tegenwerking van de gemeente Baden Baden is een verlenging van lijn S4 door het centrum van deze stad voorlopig van de baan. Anders verloopt dit in Rastatt. Daar bestaan twee traceevarianten voor een route door het centrum waaruit een keus moet worden gemaakt.

Het plan om in 2000 met trams op de Murgtalbahn te gaan rijden (lijn S41: Rastatt-Forbach) ondervindt vertraging. Weliswaar is de besluitvorming afgerond, het probleem zit in de nog niet geregelde financiering.

Dan valt er ook te berichten over de Enzbahn. (DB-lijn 775: Pforzheim-Bad Wildbad). Deze lijn wordt door de AVG van de DB gepacht en aangepast voor Stadtbahnexploitatie. Met volle medewerking van regionale en plaatselijke autoriteiten verwacht men in 2003 met meersysteem trams tot Bad Wildbad te kunnen rijden. Een verlenging vanaf het station tot het Kurpark in Bad Wildbad is dan de volgende stap.

Sinds 28.1.2000 rijdt er weer een lijn 6 en wel op de route Tivoli-Hauptbahnhof-Europaplatz-Kaiserplatz. Hiervoor werd een 1,8 km. lang nieuw traject aangelegd in de Ebertstrasse en de Brauerstrasse. Een verdere verlenging in noordelijke richting bevindt zich in de inspraakfase.

Binnenkort wordt begonnen met de 2 km. lange verlenging van lijn 4 vanaf Waldstadt Jägerhaus naar Waldstadt Europaschule. Opening: oktober 2000.

Van 19.3.2000 t/m 16.7.2000 staat KSW-motorrijtuig 483 voor het Prinz Max Palais in de Karlstrasse. Dit in verband met een tentoonstelling ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram. Op 20.5.2000 is er een tramparade en rijden museumtrams in de lijndienst.

Een aantal 6- en 8-assige gelede trams werd afgevoerd. Motorrijtuig 161 ging naar een brandweerschool in Bruchsal; naar Timisoara vertrokken: 160,163,166,168-172,109-111, 114, 115, 174, 177. Motorrijtuig 167 wordt museumtram. Motorrijtuig 113 wordt bij DEDIETRICH in Frankrijk voorzien van een gasturbinemotor en een generator om met gebruikmaking van de bestaande elektrische installatie dienst te kunnen doen op niet geëlektrificeerde lijnen. Met dit rijtuig worden in en rond Karlsruhe proefritten gereden.

Kassel. Op 7.12.1999 vertrok het 6-assige gelede motorrijtuig 310 naar Amsterdam. In dezelfde maand vertrokken de 308 en 313 naar Gorzów (zie ook HOV 12/99, blz.214). Van de tussen 1966 en 1970 door Wegmann geleverde 17 gelede tweerichting 6-assers 301-317 zijn nu alleen nog de 315-317 in Kassel. De 315 staat terzijde, de 316 is instruktiewagen, de 317 wordt slijpwagen.

Keulen. Bij Bombardier Transportation werden 53 Stadtbahnrijtuigen besteld met een optie op nog eens 93 stuks. Deze worden tussen 2001 en 2007 geleverd. Zij vervangen dan de laatste 8-assige Düweg trams en de oudste Stadtbahn-B motorrijtuigen. De productie vindt plaats in Wenen (rijtuigbakken), Manage (draaistellen), Düsseldorf (elektrische installatie) en de motoren komen van Alstom of Skoda. De eindmontage is bij Bombardier Talbot in Aken waar ook de testritten plaats vinden. Zoveel mogelijk onderdelen zijn compatibel met die van de lagevloer trams serie 4000. Ook Alstom LHB en Siemens Verkehrstechnik hadden ingeschreven op deze order. Voor Siemens zijn na het tragische ongeval met het prototype CitySprinter rijtuig 5001 de drijven nu wel erg zuur.

Formeel moet de KVB beide prototypen afnemen. De 5001 wordt momenteel bij de fabrikant hersteld, de 5002 staat nog altijd in het testcentrum Wildenrath. De kans dat deze rijtuigen ooit in Keulen zullen rijden lijkt wel erg klein. Ook een aansluitende bestelling van Bonn lijkt verkeken.

Mainz. Het geld is op, er moet bezuinigd worden. Het plan om 5 nieuwe trams te bestellen (zie RN mrt '99) is van tafel. Per 28.5.00 krijgen alle SWM-lijnen andere lijncijfers. De tramlijnen 8, 10 en 11 worden vernummerd tot resp. 52, 50, 51.

lijn 50: Hechtsheim Bürgerhaus - Finthen Römerquelle,

lijn 51: Hechtsheim Bürgerhaus - Finthen Poststrasse,

lijn 52: Hechtsheim Am Schinnergraben - Bretzenheim.

München. Met de aankomst op 10.12.1999 van motorrijtuig 2201 werd een begin gemaakt met de aflevering van een serie 4-delige lagevloer trams type R3.3 (20 stuks: 2201-2220). De trams verschijnen in een nieuw kleurenschema gelijk aan het ontwerp van het bestelde en in aanbouw zijnde type C metromaterieel: paars-blauw/zilvergrijs. Dit leverde prompt de bijnaam "Lila-Koe" op. Onder de bevolking is min of meer een kleine opstand uitgebroken waarbij onder aanvoering van de burgemeester en de lokale pers de traditionele wit/blauwe kleur wordt terug geëist.

Door het wegvallen van de inkomsten uit het energiebedrijf en de hogere exploitatiekosten (uitbreiding metrodiensten) moeten tal van bezuinigingsmaatregelen worden genomen. Lagere lonen (door het vervoersbedrijf onder te brengen in

Hannover. De verlenging van lijn 11 tot Kronsberg kwam toch op 13.11.1999 in dienst. Van ma t/m vr rijden in de ochtendspits sneldiensten als lijn E11. Op 19.2.2000 werd lijn 11 nogmaals verlengd, nu tot het definitieve eindpunt EXPO Ost. Nog vóór de opening van de EXPO 2000 worden alle terzijde gestelde motorrijtuigen serie 6000 weer rijvaardig gemaakt. De wereldtentoonstelling EXPO 2000 wordt gehouden van 1.6.2000 tot 31.10.2000. Het tentoonstellingsterrein is o.a. bereikbaar door middel van twee Stadtbahntrajekten: de B-Süd met het eindpunt EXPO Nord en de D-Süd met het eindpunt EXPO Ost. Omdat men uit gaat van een prognose van 86.000 reizigers per dag en per richting wordt gedurende deze periode het lijnnet aangepast. Zie kader hiernaast.

Opmerkingen: lijn 1: alle diensten tot Sarstedt (geen tussendiensten tot Laatzten); lijn 11 alleen

een nieuwe onderneming), lagere frequenties (in de weekenden), minder buslijnen en het uitstellen (afstellen?) van netuitbreidingen (tram) zijn voorstellen die tot resultaat (?) moeten leiden. Ook de verlenging van metrolijn U5 tot Pasing gaat voorlopig niet door.

Het prototype A1 metrotreinsetel 6092/7092, dat al langere tijd buiten dienst staat, gaat naar het Deutsche Museum in München. Op het voormalige oude Messeterrein komt een vervoersmuseum waar dit treinsetel (of de helft daarvan) een plaatsje krijgt. Een ander A1 prototype, 6091/7091 (nog in dienst), gaat t.z.t. naar het museumbestand van de Stadtwerke.

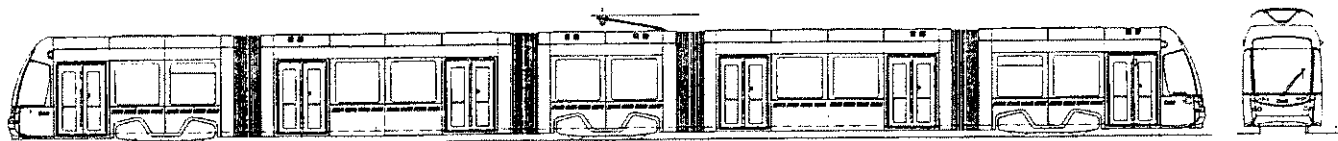
Oberhausen. De restauratie van motorwagen 25, bouwjaar 1900, kwam gereed. De tram is teruggebracht in de toestand van de jaren twintig met een groen/crème beschildering en maakte op 20.12.1999 zijn eerste officiële rit als museumtram. Het motorrijtuig was tot de ophef van het eerdere trambedrijf in 1968 in dienst als werkwagen. Bij de afscheidsritten werd het destijds provisorisch als historisch rijtuig ingericht. Via het trammuseum in Hannover en een verblijf in Nordhausen keerde het in 1997 terug naar Oberhausen. Met technische hulp van de trambedrijven van Bremen en Essen werd de tram gerestaureerd. Net als het overige materieel van Oberhausen vindt de tram onderdak in de remise Broich van het Mülheimer trambedrijf.

Saarbrücken. Motorrijtuig 1006 verbleef eind nov.'99 enkele dagen in het Franse Mulhouse. (zie ook bericht Mulhouse).

FRANKRIJK.

Mulhouse. Van 24 t/m 26.11.1999 was hier de vakbeurs "Rencontres du Transport Public". Ter gelegenheid hiervan had men uit Saarbrücken motorrijtuig 1006 laten komen. In Mulhouse heeft men plannen voor een tramnet zoals in Karlsruhe: een stadslijn met doorgaande regionale verbindingen via SNCF-lijnen.

Nantes. Zoals eerder bericht zijn bij Adtranz 23 lagevloer Incento-trams besteld voor de nieuw lijn 3. Deze komen binnenkort in aflevering. Een optie voor nog eens 4 rijtuigen werd verhoogd tot 16 stuks. (zie tekening hieronder)



Orléans. De eerste van de bestelde 22 trams zal officieel worden voorgesteld op 24.3.2000. Deze krijgt het nummer 39, aansluitend op de 38 trams die het vroegere trambedrijf tot 1938 bezat.

GROOT BRITTANNIË.

Manchester. Het eerste gedeelte van de "Metrolink" uitbreiding van het sneltramnet naar Broadway in Salford Quays werd op 6.12.1999 geopend. Alle 6 nieuwe trams (2001-2006) waren toen in dienst. Later dit jaar komt de gehele route naar Eccles in gebruik.

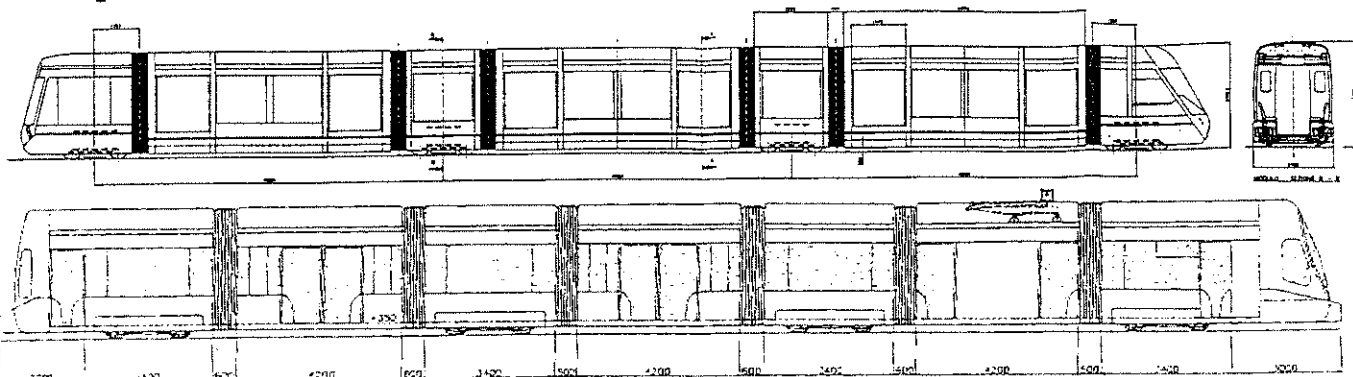
IERLAND.

Dublin. Hier is men inmiddels met de aanleg van het nieuwe trambedrijf begonnen. In juli 1999 werden bij Alstom 20 lagevloer Citadis 300 trams besteld, die tussen oktober 2001 en mei 2002 thuis bezorgd worden. Men nam een optie op 14 trams. De 2.40 meter brede trams krijgen een lengte van 30 meter (170 passagiers). De opening van de eerste tramlijn staat gepland in 2003.

ITALIË.

Messina. Hier is een aanvang gemaakt met de aanleg van een 7 kilometer lange tramlijn (zie ook RN okt.'98). Fiat gaat 15 trams leveren.

Milaan. Na testritten bij de fabriek van Firema in Padua kwam in december 1999 het prototype "Eurotram" voor proefritten naar Milaan. Er zijn 20 van deze 7-delige trams besteld. Er lijkt kans op een nabestelling. Behalve voor Napels en Sassari levert Ansaldo Breda haar tramtype "Sirio" ook aan Milaan. Er is sprake van een serie van 54 stuks in een 7-delige uitvoering. Deze 100% lagevloer trams (éénrichting) krijgen een lengte van 35 meter.



Milaan: Eurotrams (boven) en Siriotrams (onder).

Padova. Er kwam een nieuw gemeentebestuur en daarom komt er geen tram.

Rome. Op het vliegveld Leonardo da Vinci werd een volautomatisch peoplémover vervoerssysteem in gebruik genomen. Het hooggelegen baanvak werd aangelegd door Adtranz. Er rijden 4 rijtuigen van het type CX100.

Salerno. De aanleg van de 7,6 km. lange "Metropolitano di Salerno" werd inmiddels aanbesteed. Eind 2000 volgt de aanbesteding van het materieel. Het gaat hier om een lokale stadsspoorlijn tussen Centro Storico Ouest en Stadio Arechi met 6 tussenhalten. Eén van deze halten is Stazione FS waar twee perronsporen voor deze lijn beschikbaar komen. Ruim 90% van de totale kosten wordt door de Italiaanse overheid betaald. De aanleg van de lijn (deels via een oud spoorwegtracé) gaat ruim twee jaar duren maar dat wil in Italië wel eens uitlopen. De exploitatie van de "Metropolitano" komt in handen van de FS, de Italiaanse staatsspoorwegen.

Verona. De nieuwe tramlijn wordt turnkey aangelegd door Siemens. Hier gaan dus in de toekomst Combino-trams rijden.

KAZACHSTAN.

Almaty. In twee transporten arriveerden in april en mei 1999 de resterende 28 KT4D-trams uit Berlijn. Zie ook RN apr.'99.

KOREA NOORD.

Pjongjang. In september en oktober 1999 werden via de Duitse haven Wismar nog eens 36 Berlijnse metrorijtuigen type D verscheept.

KOREA ZUID.

Inchon. In oktober 1999 werd hier een 24,6 km. lange noord/zuid metrolijn geopend. Hiermee is dit de vierde stad in Zuid-Korea met een metro.

Pusan. Later dan ooit eerder bericht, kwam op 30.6.1999 de tweede metrolijn in dienst. Bij het eindpunt Somyou kan worden overstapt op de eerste metrolijn. In 2001 komt een verlenging tot Changsan in dienst.

Seoel. In juli 1999 werd metrolijn 8 met 4,6 km. verlengd vanaf Chamsil naar Amsa. In 2001 wil men beginnen met de aanleg van metrolijn 9 (25,5 km.) vanaf Kangnam (lijn 4) naar de luchthaven Kimpo.

OOSTENRIJK.

Stern & Hafferl - LLB. Linzer Lokalbahn. De eerste nieuwe motorwagen, de ET 22.151, werd eind december 1999 door Adtranz/Stadler-SIG (Zwitserland) afgeleverd.

Innsbruck. Het met een afgelopen revisietermijn buiten dienst gestelde Stubaitalbahnhof-motorrijtuig 87 wordt bij een tekort aan materieel nog incidenteel ingezet.

Aflevering lagevloer trams Wenen

| | |
|------------|-----|
| 25.11.1997 | A 2 |
| 17.01.1998 | A 3 |
| 08.04.1998 | A 4 |
| 27.05.1998 | A 5 |
| 08.07.1998 | A 6 |
| 04.08.1998 | A 7 |
| 27.08.1998 | A 8 |
| 15.09.1998 | A 9 |
| 25.09.1998 | A10 |
| 30.09.1998 | A11 |

| | | | |
|------------|------|------------|------|
| 09.03.1998 | B602 | 11.02.1999 | B614 |
| 07.05.1998 | B603 | 01.03.1999 | B615 |
| 23.06.1998 | B604 | 12.03.1999 | B616 |
| 24.07.1998 | B605 | 24.03.1999 | B617 |
| 13.08.1998 | B606 | 09.04.1999 | B618 |
| 08.09.1998 | B607 | 16.04.1999 | B619 |
| 23.09.1998 | B608 | 28.04.1999 | B620 |
| 28.09.1998 | B609 | 07.05.1999 | B621 |
| 02.12.1998 | B610 | 28.05.1999 | B622 |
| 04.12.1998 | B611 | 03.09.1999 | B623 |
| 14.12.1998 | B612 | 17.09.1999 | B624 |
| 22.12.1998 | B613 | 24.09.1999 | B625 |

Wenen. Op 24.9.1999 werd motorrijtuig B625 afgeleverd. Hiermee is de eerste serie lagevloer trams van de typen A en B compleet. Zie kader. Serie A: prototype A1, serie A2-A11. Serie B: prototype B601, serie B602-B625. Aansluitend is sinds 23.11.1999 de vervolgserie B626-B654 (29 stuks) in aflevering en vanaf eind 2000 tot 2001 wordt de serie A12-A29 (18 stuks) geleverd. Een groot aantal E-motorwagens en c2-aanhangwagens werd met aflopende revisiedatum buiten dienst gesteld. In aflevering zijn de T-motorrijtuigen (metro) 2669-2678.

PHILIPPIJNEN.

Manila. Het eerste gedeelte van de "Metrostar" sneltramlijn tussen Buendia en Quezon is op 6.12.1999 officieel in dienst gesteld.

SINGAPORE.

Singapore. De automatische lichte metro in Bukit Panjang is op 6.11.1999 geopend. Deze heeft een lengte van 8 kilometer, 13 stations en sluit aan in Choa Chu Kang op de Woodlands Massit Transit Railway.

BUITENLANDS SPOORWEGNIEUWS

INTERNATIONAAL: Vanwege de verliezen gaat Adtranz reorganiseren. Fabrieken te Amadora (Portugal), Elmira (VS), Nürnberg (D), Strommen Noorwegen) en Oerlikon en Pratteln (Zwitserland) worden gesloten. Binnen Europa wordt de productie voortaan geconcentreerd in 12 fabrieken waarvan Derby (GB) en Hennigsdorf(D) de belangrijkste zullen zijn. Men gaat zich meer richten op modulaire bouwtechnieken en "van de plank" bestellingen. Capaciteit moet gehalveerd worden wil men de kosten voor de klant zien terug te brengen. Siemens ondergaat nu al z'n reorganisatie vanwege overcapaciteit en te hoge kosten. De verliezen beginnen nu al terug te lopen.

B BELGIË: Het Verkeersoverlegplatform van Lochristi wil het 18 jaar geleden gesloten station van Beervelde (aan de spoorlijn Gent - Lokeren) weer openen. Het initiatief moet de verkeersdrukte op de invalswegen naar Gent verlichten. De NMBS wil de stopplaats Sint-Gillis sluiten, waardoor de treinreizigers worden verplicht om uit te wijken naar Dendermonde. Verder bestaan er plannen voor een nieuw reizigersstation in Zeebrugge per 1 mei 2001. Het nieuwe station zal in de strandwijk komen. Daardoor zal Zeebrugge de enige badplaats zijn waar de badgast vanuit de trein vrijwel onmiddellijk op het strand zal kunnen stappen. De NMBS hevelt per 28 mei het station voor autotreinen over van Schaerbeek naar Denderleeuw. Het gemeentebestuur van Beveren pleit voor een brug én een tunnel op de plaats van de spoorwegovergang op de N70 (Melse en Zwijndrecht). De NMBS wil de sporen daar verdubbelen om het transport van en naar de Waaslandhaven te bevorderen. Zonder maatregelen vreest de gemeente lange(re) files voor de overweg. Ook wordt gestudeerd op de bouw van een tunnel of een spoorbrug om het havengebied op de linker Scheldeoever rechtstreeks(er) aan te sluiten op het rangeerstation Antwerpen Noord. De voorkeur gaat uit naar een Liefkenshoekspoortunnel, maar die kost volgens ramingen tussen de 23 en 24 miljard franc. Als alternatief denkt men aan een dubbelsporige brug, met een beweegbaar gedeelte, die gebouwd zou kunnen worden ter hoogte van het bedrijf BP Chemicals in het Zwijndrechtse industriegebied. De Duitse verkeersminister wil dit er snel weer treinen rijden over de IJzeren Rijn. Nederland houdt de ingebruikname van de historische spoorverbinding tussen de Antwerpse Havens en het Ruhrgebied tegen. De Belgische premier zegt dat de IJzeren Rijn in zes maanden kan functioneren en dat de investeringen slechts rond de 5 miljard franc liggen. Nederland wil eerst een milieueffectrapport omdat de lijn door een nederlands natuurgebied loopt: dit zorgt voor enkele jaren vertraging. België eist de doorgang op grond van een historisch verdrag en krijgt nu steun uit Duitsland. De NMBS investeert 5,58 miljard franc in de installatie van een volledig geïntegreerd digitaal gsm-R-radionet (de R staat voor Railways). Het nieuwe netwerk beantwoordt aan de zelfde normen als bij de meeste andere Europese netwerken. Verder werd er een akkoord bereikt over de modernisering van de operationele telecominstallaties in 15 computergestuurde seinhuizen. De seinhuizen van Leuven, Vorst-Zuid, Brussel-Noord en Antwerpen-Noord kregen al een dergelijke uitrusting. In mei 2000 zal het systeem in Antwerpen Berchem in gebruik worden genomen, in Mechelen in februari 2001. De winst van de

Belgische Spoorwegen zal over het boekjaar 1999 met ruim 5 miljard franc dalen als gevolg van een forse toename van de afschrijvingen en een stijging van de personeelskosten en uitkomen op 900 miljoen franc. Voor 2000 wordt op een winst van slechts 59 miljoen franc gerekend. Nederland wil bij het voetbalkampioenschap Euro-2000 supporters gratis met het openbaar vervoer laten reizen. Voor België ligt zo'n gratis O.V. niet voor de hand. Men denkt eerder aan de invoering van een eenheidstarief, zoals bij de trein-tram-bus-dag. Vandalisme, waaronder graffiti, kost de NMBS 40 miljoen franc per jaar; het nieuwste materieel wordt geschilderd met een speciale soort verf, waarop spuitbusverf zich moeilijk(er) kan hechten. Bijna de helft van de werkongevallen bij treinbegeleiders is het gevolg van gewelddadige confrontaties met reizigers. Dat betekent een opvallende stijging in vergelijking met 1998; toen was minder dan 1 op de 3 werkongevallen te wijten aan geweld. Het meest gewelddadige baanvak in Brussel - Nijvel. Het in Basel gevestigde Intercontainer-Interfrigo (ICF), het pan-Europese netwerk voor gecombineerd vervoer en koeltransporten, heeft de voorbije 12 maanden met 90 treinen meer dan 55.000 ton Chiquita bananen van de Antwerpse havens naar Tsjechië, Polen en Slowakije vervoerd.

DB **DUITSLAND:** DB Regio heeft vanaf november de diensten van de Bayerische Oberlandbahn (München-Holzkirchen, Bayrischzell, Tegernsee en Lenggries) overgenomen. De BOB had hiervoor aanvankelijk voormalige DSB Nohab lokken (Serie V170) en rijtuigen ingehuurd. De 'Integral' stellingen moesten vanwege technische problemen uit de dienst gehaald worden. De verbouwing van Berlin Ostbahnhof is onlangs afgerond terwijl de verbouwing van Lichtenberg ook bijna voltooid is. Thans wordt gewerkt aan de verbouwing van het station Gesundbrunnen; de voltooiing is gepland voor 2004. Terwijl de proefritten nog aan de gang zijn met de eerste ICE 3 stellingen, is men al bezig met de ontwerpfases van ICE 4; bijvoorbeeld met nieuwe concepten voor zowel de draaistellen als de motoren. Voorts denkt men aan hogere capaciteit door toepassing van een dubbeldeks formule of een bakbreedte van 3,3 m (met 2+2 zitplaatsen in 1e kl. en 2+3 zitplaatsen in 2e kl.). Op dit ogenblik onderzoekt de DB welke trajecten hiervoor geschikt zijn. ICE 1 en 2 hebben bakbreedtes van 3,02 m, terwijl ICE 3 smaller is (2,93 m) vanwege grensoverschrijdende diensten. De S-Bahn Berlin heeft onlangs de noordelijke ring tussen Jungfernheide en Westhafen geopend; voltooiing van het hele project is nu voorzien voor 2002. De S-Bahn is ook bezig met proeven met houten banken in de strijd tegen zowel het vandalisme als de stijgende schoonmaakkosten.

SNCF **FRANKRIJK** De electrificatie (thans 1500 v) van de 394 km. lange route Clermont Ferrand - Béziers wordt omgezet in 25kV, het eerste deel naar Neussargues zal in 2005 klaar zijn. Voorts wordt de route opgewaardeerd door verhoging van de toegestane aslast van 20 naar 22,5 ton terwille van het zware goederenvervoer (met name hout) op deze route. In 2001 is de TGV-lijn ten Zuiden van Lyon tot Marseille klaar. Het Gare de Lyon gaat dan alleen nog het TGV verkeer doen (afgezien van de ondergrondse forensentreinen). Bercy (het vroegere opstelstation dat heel veel capaciteitsruimte verkocht aan de stad Parijs) wordt dan eindpunt van de overgebleven getrokken treinen op de oude lijn naar en van Lyon en van de "Bourbonnais" Parijs-Nevers-Vichy-Clermont-Ferrand-Nimes. De nachttreinen verhuizen dan alleen naar Austerlitz dat veel stiller is dan ooit tevoren. Daar is nu plaats genoeg.

Duitsland en Frankrijk gaan samen de toekomstige opvolger van de TGV en de ICE ontwikkelen. Remsystemen en veiligheidsapparatuur worden nieuw ontwikkeld. In 2010 moet het zover zijn met de nieuwelinge die 320 km p/u haalt...en op de meeste Europese sporen toegang moet kunnen hebben (meer hierover in onze april-editie).

↔ **ZWITSERLAND:** Dankzij de introductie vorig jaar van een ½ uur-dienst Luzern-Zürich is het aantal reizigers met 20% gestegen. Binnenkort komen de nieuwe kantelbak e-stellingen op de baan tussen Zürich en Genève en wordt vanaf 2003 op de route Basel-Zürich ook een ½ uur- dienst geïntroduceerd. Op diverse delen van het net hebben gedurende de laatste paar jaren proefritten met het 4-baks prototype-stel plaats gevonden. In het najaar van 1999 was men begonnen met proefritten met een 6-wagen stel. De hele vloot van 24 treinen zal in mei in dienst zijn en vanaf die maand wordt een 7e wagon, een restauratierijtuig, toegevoegd.

BLS De BLS is bezig met de verbouwing van haar 4e generatie rijtuigen. Daarnaast heeft zij 9 stuurstand-wagons overgenomen (3 stuks van SOB en 6 stuks van SBB) waardoor alle treinen op Bern vanaf mei 2001 kunnen worden omgezet tot trek-duw formaties. Vanaf die datum wordt de ½ uur-dienst geïntroduceerd.

BOB (Bernese Oberland Bahnen) Van de RBS werden de stuurstandrijtuigen ABt 203-207 overgenomen, waarbij deze tevens met tandradrem worden uitgerust.

CEV (Chemin de Fer Electrique Veveysannes) Met de aanstaande zomerdienst wordt de treindienst tussen Blonay en Chamby wegens onvoldoende belangstelling opgeheven.

DFB (Dampfbahn Furka Bergstrecke) In Realp werd in november '99 een verbindingsswissel naar de FO in gebruik genomen, waardoor het mogelijk is geworden DFB materieel te stallen in de oude FO loods in Brig. De in Koblenz en Stein-Säckingen nog aanwezige waterkranen verhuisden naar de DFB, waarbij een exemplaar in Gletsch zal worden opgebouwd. Het traject Gletsch - Realp zal tijdens een groot inwijdingsfeest van 14 tot en met 16 juli in dienst worden gesteld.

FO (Furka Oberalpbahn) De in 1977 gemoderniseerde motorwagens BDeh 42 en 44 staan te koop.

MO (Martigny - Orsières) Bij Bombardier Villeneuve zijn 2 tweedelige treinstellen type NINA besteld, met een optie op een derde treinstel.

MOB (Montreux Oberland Bernois) De volledige eerste klas bij de Cristal Panoramique Express wordt afgeschaft. De trein wordt toeslagvrij voor beide klassen.

MThB (Mittel Thurgaubahn) De frontdeuren van de ex SBB Re 4/4 worden dichtgelast, waartij tevens de frontseinen worden aangepast. De gehuurde E-lokken van de DB worden niet meer voor de doorgaande olietreinen naar Duitsland ingezet, totdat zij zijn voorzien van het vernieuwde Duitse beveiligingssysteem.

PB (Ponte Brassus) Bij deze steilste tandradbaan ter wereld heeft de totaalreclame zijn intrede gedaan. Motorwagen Bhe ½ 23 maakt reclame voor de UBS Bank.

RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn) Het in SZB stijl gebouwde stationsgebouw van Urtenen is overgenomen door de gemeente. Per 27 november 1999 is het station Büren zum Hof in gebruik genomen als kruisingsstation.

RhB (Rhätische Bahn) Nadat de Ge 4/4 III 650 - 652 werden afgeleverd, volgden de lagevloer stuurstandrijtuigen BDt 1751 - 1758. Deze rijtuigen kunnen worden bestuurd vanuit de lokken type Ge 44 I Ge 4/4 II en Ge 4/4 III. Rijtuig BDt 1751 is


eveneens uitgerust met drukluchtrem, om dienst te kunnen doen in de Vereina-autotreinen. Twee Vorortpendels Be 4/4 verhuisden naar het Engadin. Ge 4/4 III 641 werd voorzien van Coop totaalreclame.

STB (Sensetalbahn) DBE 4/6 werd bij een botsing met een vrachtwagen beschadigd, waarbij de lokaaltreinen Laupen - Flamatt door een busdienst werd vervangen, als de SZU pendeltrein in onderhoud is.

SZU (Sihltal Zürich Uetliberg) Ombouw station Ringlikon tot kruisingsstation, waarbij tevens de beveiliging wordt vernieuwd. Vanwege het verdwenen goederenverkeer worden verschillende aansluitsporen in Binz, Triemli en Uitikon buitendienst genomen.

TPC (Transports Public Chablais) De B 52 van BVB is door Vevey Technologies verbouwd tot panoramawagen Bs 52 met dakvensters en voorzien van opvallende fantasiebeschildering.

VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) De bouwkosten voor de nieuwe Stadtbahn Glattal bedragen ruim 400 Miljoen Zw.Fr.

 **ITALIË:** In 2001 hoopt men te kunnen beginnen met de bouw van het ondergrondse deel van metrolijn C in Roma zuid-oost. Deze nieuwe route zal dan het 8 km. lange oostelijke deel van de 850 mm. Pantano-lijn inlijven. Er worden nu al dwarsliggers aangebracht, geschikt voor twee spoorwijdtes en de exploitatie wordt omgezet in een premetro concept totdat het gehele project klaar is. Het restant van de Pantano-lijn zal waarschijnlijk omgezet worden in een of andere vorm van lightrail.

PORTUGAL: CP heeft de eerste twee dubbeldekse stellen in dienst gesteld op de trans-Tagus route Lisboa-Azambuja.

ZWEDEN: De Lommabanan (Lomma- Kävlinge) ten noorden van Malmö wordt omgebouwd van enkel goederenvervoer naar een gemengde exploitatie. Vanaf 2005 wordt er een uurdienst met reizigerstreinen gereden.

GROOT-BRITTANNIË: Het verbouwings programma voor de westkustlijn heeft een dure wijziging ondergaan. Het was de bedoeling ECTS beveiliging niveau 3 in te voeren. De installatiekosten hiervan konden terugverdiend worden uit het niet meer te hoeven onderhouden van seinen en de bijbehorende kabels langs de baan. Het rijdend blok systeem van niveau 3 zou ook de gewenste extra capaciteit voor 2005 bieden. Niveau 3 zit echter nog steeds in de ontwerpfase en zou nu nooit op tijd geïnstalleerd kunnen worden. Railtrack geeft daarom de voorkeur aan een niveau 2 installatie met cabine-signalering bestuurd door apparatuur langs de baan. Dit betekent dus meer i.p.v. minder apparatuur (en de kosten daarvan) langs de baan. Wel is het zo dat de apparatuur voor de nieuwe beveiliging slechts geïnstalleerd hoeft te worden in de nieuwe kantelbak treinen van Virgin en niet in alle 1800 treinen die gebruik maken van delen van deze hoofdroute. ATP wordt meteen geïnstalleerd en Railtrack beweert dat dit ook te zijner tijd omgebouwd zou kunnen worden tot een rijdend blok systeem. Ondertussen gaat men wel door met de noodzakelijke vernieuwing van de baan en bovenleiding. (Reizigers London-Birmingham die geen behoefte hebben om deze werkzaamheden te aanschouwen en eventuele vertragingen willen vermijden kunnen misschien beter gebruik maken van de alternatieve route vanuit Marylebone waarvan de tarieven soms wat lager uitvallen omdat je te maken hebt met een IR- i.p.v. een IC-dienst). Inmiddels is de eerste "Pendolino"-bak uit Italië voor afbouw aangekomen bij Alstom te Birmingham. Indienstelling is gepland voor de periode najaar 2001-voorjaar 2003. Intussen heeft Virgin rijkstuggen geïntroduceerd op haar dienst tussen London Euston en Birmingham, waarin mobiele telefoons en walkmans taboe zijn, dit naar aanleiding van opmerkingen van vele reizigers.

Op last van de reguleerders betalen forensen in London dit jaar minder voor hun abonnementen op die netten (Silverlink, Thames, Thameslink, SWT, WAGN) waar de exploitanten slechte prestaties geleverd hebben (valt wellicht ook bij ons te overwegen op die routes waar geregeld vertragingen en gemiste aansluitingen voorkomen).

Connex is echter op eigen initiatief al verder gegaan door abonnementen op de routes vanuit Dartford, Bromley North en Hayes 12% goedkoper te maken; tarieven vanaf de kust van zuidoost Engeland naar London blijven gelijk.

Adtranz is thans bezig met de verbouwing van de Sprinter-stellen (serie 156, 28 stuks) van Northern Spirit (extra zitplaatsen, betere vloerbedekking en verlichting, stalling voor fietsen in de bagage afdeling etc). Deze stellen worden ingezet op de routes Hull-Scarborough danwel - Doncaster-Leeds, Sheffield-Leeds en Carlisle-Newcastle danwel -Leeds.

Onlangs is het nieuwe station Luton Parkway geopend. Het station wordt dagelijks aangedaan door 250 Thameslink treinen en biedt een gratis busverbinding naar het plaatselijke vliegveld.

In het kader van publieke/private samenwerking in exploitatie en onderhoud van de Londense ondergrondse had Railtrack een bod uitgebracht op de ondiepe, groot profiel routes met de bedoeling dat treinen afkomstig vanaf het landelijk net onder de grote kopstations dwars onder de stad geleid zouden kunnen worden (een voortzetting dus van het al eerder gedoemde Crossrail-concept maar dan wel met bestaande infrastructuur). De regering heeft inmiddels dit voorstel als onpractisch verworpen zeker gezien de te verwachten effecten op het plaatselijk metro verkeer (de Metropolitan en District Railways hebben niet voor niets dit soort doorlopend vervoer al een eeuw geleden grotendeels laten vervallen). Voor bezoekers aan London is onlangs een nieuwe pas ingevoerd (1 dag = 18 pond; 3 dagen = 42 pond en 6 dagen= 72 pond) met gratis vervoer op metro, trein en bus en gratis toegang tot een veertigtal attracties in de stad en omstreken (internet zie www.londonpass.com).

VIRGIN (Branson) heeft de eerste motorwagen van wat men de "Pendolino Britannica" noemt ingewijd. Deze pendolino's gaan binnen enkele jaren de IC dienst op de Westkusthoofdlijn London-Glasgow overnemen. Virgin heeft ook belangstelling om de Oost-kusthoofdlijn London-Edinburgh over te nemen. Binnenkort verloopt de concessie van de Great North Eastern Railway. Of dit doorgaat is de vraag want dan zou Virgin alle 2 de belangrijkste verkeersaders in handen hebben als monopoliet.

Van de diverse light rail projecten (Birmingham, Croydon, nieuwe route in Manchester, Docklands naar Lewisham, allemaal geopend in de laatste maanden) hoopt men dit jaar te kunnen beginnen met de bouw in Nottingham. Na 4 km. op straatniveau sluit de nieuwe route aan op de onlangs heropende spoorlijn richting Worksop. Een oud voorstel voor gemengd vervoer over dezelfde sporen gaat echter niet door als commercieel gezien niet interessant. Dit is bij de nieuwe Sunderland-route in Newcastle wel anders, omdat daar de sporen uitgerust zullen worden met zowel de nieuwe TPWS beveiliging van de trein als het beveiligings-systeem van de metro. Voortaan wordt slechts station Sunderland aangedaan door de trein terwijl de nieuwe metro zal stoppen bij de tussengelegen haltes. Voorts plant men in Portsmouth een nieuwe sneltram met een 0,7 km. lange tunnel onder het water naar Gosport vanwaar verder gebruik wordt gemaakt van het oude



CHINA: Op de route Shanghai-Nanjing-Hangzhou is onlangs een nieuw dubbeldeks treinstel in dienst gekomen. Het stel bevat twee motorwagens en 9 dubbeldeks tussenwagens (met airco en een gesloten toiletsysteem) en bereikt een topsnelheid van 160km/u. Voorts zijn bij Bombardier 300 intercity-rijtuigen besteld met een optie op nog eens 200 stuks voor aflevering 2002-2005.

CUBA: FC gaat 44 roestvrij-stalen rijtuigen van de SNCF overnemen: deze bakken deden tot 1995 dienst in de TEE-treinen Paris - Brussel. FC zal misschien ook X2800 diesel-railbussen en XR6000 bijwagens overnemen. Deze worden binnenkort door de SNCF terzijde gesteld.

VERENIGDE STATEN: Op de trein gemonteerde video-apparatuur wordt aan proeven onderworpen in een poging het aantal ongelukken op overwegen te reduceren. Gebruik van de waarschuwingssystemen op de lok en aan de overweginstallatie wordt geregistreerd, alsmede het gedrag van de automobilisten. De zeer actieve Burlington Northern die al een tijdje geleden de Santa Fé overnam is nu in gesprek met Canadian National voor een nieuwe fusie die tot de grootste spoorwegrijtuig op dat Continent moet leiden. Ongeveer 165.000 km spoor met hoofdkantoor in Montreal. Union Pacific was tot nu toe de grootste. Deze club bestelde recent 1000 (!) nieuwe diesellocomotieven van één type om wat standaard in de tractiesector te krijgen. (meer hierover in onze maart-editie)

ZUID KOREA: In november, slechts een maand na de aflevering, heeft de eerste in eigen land gebouwde HST tijdens proefritten een snelheid van 200 km/u bereikt.

NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Materieeloverzichten

Op de materieeloverzichten van NS Reizigers en Railion Benelux in de vorige afleveringen van HOV en RN van januari zijn enkele op- en aanmerkingen ontvangen. Bij de rangeerlocomotieven van Railion hoort rangeerlocomotief 650 niet meer thuis (verkocht aan Strukton) en bij de dieselelektrische locomotieven en de terzijde staande locomotieven wordt ten onrechte de 2274 opgevoerd, die al jaren geleden aan de NMBS verkocht is. Rangeerlocomotief NSR 680 staat met zwaar defect in Tilburg en omdat er niets aan gedaan wordt, feitelijk terzijde. Iets dergelijks geldt ook voor Railion-locomotief 678.

Bij de rijtuigbakken DD-IRM moet opgemerkt worden dat door de nummering van de ABv's de treinstamnummers ..31 en ..32 niet gemaakt kunnen worden en de 8498 en 8499 bestaan.

Verhuurd NSR-materieel

In het materieeloverzicht is niet vermeld welk materieel aan andere vervoerders is verhuurd. In het geval van Syntus is de situatie van meet af aan duidelijk: het bedrijf huurt de DE3-en 113-115 en 125 van NSR voor de dienst Zutphen - Winterswijk en de DM '90-stellen 3450-3453 voor Doetinchem - Winterswijk. Onverwachte omstandigheden daargelaten zal deze huur tot juni 2001 voortduren, het moment waarop Syntus de nieuwe Lint-treinstellen wil inzetten en Zutphen - Winterswijk verbouwd moet zijn met assentellers en ATB Nieuwe Generatie.

Voor NoordNed is de situatie wat ingewikkelder, los van het feit dat NN en NSR voornamelijk via de pers met elkaar lijken te communiceren. De wrevel die daaraan ten grondslag ligt, zal wel voorkomen uit het feit dat NoordNed maandenlang extra materieel te huur heeft gevraagd, heel Europa heeft afgezocht, bijna rond was met Lovers en Railion en op dat moment NSR alsnog met twee bakken DH1 op de proppen kwam. Met ingang van 30/1 werden de 3109 en 3110 toegevoegd aan de andere verhuurde Wadloper: 3106, 3111-3119 en 3222-3231. NoordNed huurt verder DM '90 3446-3449 voor de sneltreindienst Groningen - Leeuwarden. Bij de verhuur vorig jaar werd afgesproken dat de in gang zijnde revisie (LT2) en inbouw ATB NG bij alle Wadloper op kosten van NSR zou worden voortgezet en dat NoordNed vervangend materieel zou krijgen als een verhuurd stel in revisie ging. Bovendien werden in het najaar 1999 de NoordNed-DH1-en met voorrang behandeld vanwege te verwachten verscherpte ATB-eisen voor Groningen - Leeuwarden per 1-1-2000. Toen de 3106 en 3111 dan ook als eerste DH1-en in revisie gingen, werden per 15-10 de 3101 en 3102 tijdelijk aan NoordNed afgestaan. Na de revisie van de 3118 + 3119 op 21/1 werd de huur van de 3101 + 3102 beëindigd: zij losten elkaar overigens ook letterlijk af voor de loods van Tilburg. Opmerking: de 3109 + 3110 die per 30/1 extra aan NN verhuurd zijn, hebben nog geen ATB. Lastig voor de inzet bij NN en daarnaast zullen er dus binnenkort weer twee andere DH1-en tijdelijk naar NN moeten (voorstel: 3101 en 3102?). Bij de DH2-en ging op 22/10 de 3222 naar Tb voor nawerk aan de reeds eerder aangebrachte ATB (de 3222 is de enige DH2 bij NoordNed met ATB) en daarom werd de 3204 ter compensatie door NSR beschikbaar gesteld. De 3222 keerde op 29/10 alweer terug in het noorden en sindsdien is er geen enkele DH2 van NoordNed in Tilburg geweest (alleen stellen van NSR). Niettemin bleef de 3204 bij NN dienst doen, waardoor het bedrijf dus maandenlang meer materieel beschikbaar had dan het eigenlijk huurde en NSR met tekorten zat, te meer daar de 3211 vanaf 17/9 in Tilburg stond en pas in januari afgeleverd werd - omdat de DH1-en van NoordNed voorrang kregen bij de ATB-behandeling... Begin februari werd aan deze situatie een einde gemaakt en keerde de 3204 bij NSR terug. Vergeleken bij de situatie tussen 29/10 en 30/1 is NN per saldo dus niets wijzer geworden van de huur van de 3109 + 3110. NSR zit nu weer wat ruimer in de DH2-en, maar heeft in de omloop nu op Groningen - Nieuweschans een DE3 ingezet die in de praktijk nauwelijks beschikbaar is. Wordt (ongetwijfeld) vervolgd...

Het werkplaatsnieuws

Tot de tradities van decennia berichtgeving in Het Openbaar Vervoer behoren de twee rubrieken Materieelnieuws. In Haarlem en Tilburg bevonden zich twee van de Hoofdwerkplaatsen van de Nederlandse Spoorwegen. Na de opsplitsing van de NS werden deze onderdeel van de organisatie NS Materieel en werden zij Revisiebedrijven genoemd. Eind 1999 heeft NS Materieel zichzelf omgedoopt in NedTrain om de aanduiding "NS" uit de naam te halen en kennelijk om internationaal te klinken. De benaming van de revisiebedrijven is nu Overhaul and Refurbishment geworden (hetgeen nogal overdone klinkt). Hoewel in de loop der jaren zeer veel veranderd is, is het nog altijd zo dat de grote herstellingen aan het materieel van het NS-concern - en tegenwoordig soms ook van andere vervoerders - in Haarlem en Tilburg plaatsvinden: zowel revisies als herstellingen van schade. De rubrieken Materieelnieuws Haarlem en Tilburg geven de binnenkomst en het vertrek van treinstellen, rijtuigen en locomotieven die voor een behandeling een van beide O&R's bezoeken. Ter gelegenheid van de fusie tussen Het Openbaar Vervoer en Railnieuws wordt de stand van zaken op 1-1-2000 weergegeven, alsmede een schets gegeven van de lopende werkzaamheden aan diverse materieelsoorten.

Materieelnieuws Overhaul & Refurbishment Haarlem (1/1 - 9/2)

In Haarlem is nog net in 1999 de behandeling van de rijkstypen ICR begonnen. In ouderwetse termen behelst dit een grote revisie, waarbij de rijkstypen geheel leeggehaald worden en vanaf de kale bak weer opgebouwd. Daarbij krijgen zij een geheel nieuw interieur, airconditioning en vaste ramen en UIC-kabels, bruikbaar als stuurstroomkabels. Een aantal rijkstypen wisselt van A- naar B-rijtuig of omgekeerd en alle BKD's verliezen hun bagage ruimte en buitenschuifdeuren: zij worden ofwel B, ofwel BD, ofwel BDs (stuurstandrijtuig). De meeste rijkstypen worden ook vernummerd. Begonnen is met enkele prototypen en met rijkstypen uit de IC Plus, omdat deze laatste niet in de seriematige planning passen. In Haarlem stonden op 1/1 de volgende rijkstypen voor **grote revisie** binnen: 10-70 651, 20-70 801, 82-70 901 en 902 als prototypen en de IC Plus-rijtuigen 18-70 003, 20-77 006, 007, 009 - 012.

Bij de **treinstellen plan V** is een serie kleine revisies gaande, die inmiddels is gevorderd tot plan V7 (801-840). Bij deze revisies, aangeduid als R6, ligt de nadruk op de technische componenten. Het interieur wordt alleen opgeknapt waar nodig. Volgens de oorspronkelijke revisieschema's zouden dit de laatste revisies van de stellen moeten zijn. Niettemin vindt nog een tamelijk forse verbouwing plaats: de zgn. postafdelingen aan de kop van de Bpk-bakken worden verbouwd tot open compartiment met 2 x 8 zitplaatsen tweede klasse, waarbij de buitenschuifdeuren vervangen worden door vaste wanden met 2 x 2 ramen. De stellen worden hiermee vrijwel gelijk aan de 441 - 483. Hun aanduiding verandert van ELP2 in EL2 en de Bpk wordt Bk. De R6-revisie zal komend jaar doorgaan met plan V8 en waarschijnlijk gewoon doorlopen in de hogere "plannen". Voor **revisie R6** stonden op 1/1 in Haarlem: 829, 830, 832, 833 en 834.

De **treinstellen plan T** ondergaan een kleine revisie, aangeduid als R7. De stellen zouden eigenlijk onderweg moeten zijn naar de sloper, maar de vervoergroei heeft hen gered en een extra revisie bezorgd. Bovendien worden daarbij alle banken vervangen door individuele stoelen en wordt de BD-bak grondig verbouwd, waarbij keuken en bagageafdeling plaats maken voor gewone, open reizigersafdelingen. De BD wordt B en de stellen worden van ELD tot EL4. Voor **revisie R7** stonden op 1/1 in Haarlem: 513, 517 en 529, de laatste tevens voor herstel van brandschade.

Bij de modernere stellen, vanaf de Sprinters, zijn de revisies vervangen door langetermijnonderhoud (LTO), waarbij de stellen niet met regelmatige intervallen meer binnenkomen voor revisie, maar aan de hand van regelmatige onderhoudsresearch bepaald wordt welke onderdelen een behandeling nodig hebben of vervangen moeten worden. In december is de zgn. LT5 begonnen bij de Sprintertweetjes, ook wel "spoelbeurt" genoemd, omdat het vooral gaat om een behandeling van de leidingen tegen roestvorming. Op 1/1 stonden in Haarlem de 2001 en 2002 voor **LT5**.

De herindienststelling van 34 rijkstypen **plan W** ging gepaard met een niet nader benoemde revisie in Haarlem, die de rijkstypen zo'n vijf jaar op de baan moet houden. Op 1/1 waren de voormalige plukrijtuigen 21-37 467, 501 en 531 als laatste in behandeling.

In Haarlem worden verder de ernstige gevallen van schade behandeld. Voor herstel van de schade van de botsing in Dordrecht op 28/11 stonden op 1/1 motorrijtuig mABk 390 7713, Bv 280 7299 en de Beneluxrijtuigen (A) 10-70 487, (AB) 30-70 062, (BKD) 82-70 976 en (B) 20-70 403 + 404 binnen. Met botsschade stond verder mABk 390 7727 binnen, waaraan tevens de eerste wijzigingen zullen worden uitgevoerd die vanaf dit jaar alle motorrijtuigen mDDM staan te wachten: baanruimer, onderkapping van de luchtinlaten voor de tractie-ventilatie en een kuip rond de stroomafnemers.

Verder waren met lichtere botsschades in Hlm de stellen 4053, 8444 en rijtuig (Bvk) 270 7075 en met brandschade de 842. Voorts waren de plukrijtuigen plan W 21-37 458 en 465 op het terrein aanwezig en DD-AR treinstam 7427, die stond opgebokt om de wielstellen af te staan.

Voor revisie kwamen sindsdien in Haarlem binnen: voor **grote revisie** de ICR-rijtuigen 18-70 002 (4/1), 10-70 004 (4/1, maar op 28/1 onbehandeld weer vertrokken), 29-77 008 (26/1), 10-77 601 (7/2), 20-77 701 (8/2); voor **revisie R6** de plan V's 835 (10/1), 837 (21/1); voor **revisie R7** de plan T's 521 (7/1), 524 (4/2); voor **LT5** Sprinter 2003 (1/2) en voor een speciale **revisie** de mP's 3033 + 3034 (2/2).

AFGELEVERD na REVISIE: na herindienststelling de rijkstypen plan W 21-37 531 (5/1), 21-37 501 (11/1) en als laatste 21-37 467 (20/1); na **revisie R6** plan V: EL2 830 (7/1), 829 (12/1), 832 (31/1), na **revisie R7** plan T: EL4 517 (7/1), EL4 513 (4/2) en na **LT5** Sprinter 2001 (2/2), 2002 (8/2).

Met **schade of defecten** kwamen naar het O&R: 867 (6/1) zware brandschade, stam 7842 (10/1) lichte brandschade in mABk 390 7732, (B) 20-77 721 (21/1) met botsschade, (plan W) 21-37 516 (26/1) zware brandschade, (A) 10-77 616 (26/1) defect, (B) 20-70 828 (7/2) idem, 821 (2/2) botsschade, (Bc) 50-90 001 (9/2) bots- en ontsporingschade.

Na herstel afgeleverd werden: 4053 (5/1), B (Benelux) 20-70 403 (6/1), 842 (7/1), Bvk 270 7075 (14/1), 8444 (17/1), stam 7842 (25/1), (A) 10-77 616 (9/2), alsmede de opgestelde treinstam 7427 (20/1) en de plukrijtuigen 21-37 458 + 465 (28/1), die naar Gilze-Rijen vertrokken (zie elders).

Materieelnieuws revisiebedrijf Tilburg (1/1 - 8/2)

Wat reizigersmaterieel betreft loopt in Tilburg het tweede Lange Termijnonderhoud (LT2) van de Wadlopers 3101-3119 en 3201-3231. Dit betreft een technische revisie; kort ervoor zijn alle Wadlopers in Tb geweest voor een nieuw interieur. Bij de LT2 worden tevens geluiddempende maatregelen genomen (de actie PRIL) en wordt in de Wadlopers ATB Nieuwe Generatie aangebracht. De wijzigingen vinden plaats bij alle motorrijtuigen en treinstellen, of zij nu verhuurd zijn aan NoordNed of niet. Voorts komt in Tilburg af en toe een DE3 voor een veiligheidsbeurt, nodig omdat de stellen ver over hun revisietermijn heen zijn en zo niet bedrijfszeker, dan toch in ieder geval veilig gehouden moeten worden.

Bij de locomotieven, vroeger zo prominent in Tilburg aanwezig, zijn geen revisies aan de gang. Alleen bij de 6400-en is recent een langetermijn onderhoudsbeurt gestart, die hier TTA wordt genoemd (TussenTijdse Actie): een benaming die nog dateert uit de tijd dat een dergelijke technische tussenbeurt gegeven werd tussen twee revisies in.

Op 1/1 waren, los van een groot aantal terzijde gestelde locomotieven, in Tilburg aanwezig: DH1 3118 + 3119 en DH2 3211 voor **LT2**, inclusief PRIL-maatregelen en ATB-inbouw, loc 6416 voor **TTA**, 1628, 1631, 6408, 6444, 6491 en 6495 met botsschade en 1304 voor wisselen van wielstellen. Struktonloc 302282 kreeg een zgn **jaarbeurt**, de NMBS-locs (ex-NS 2200) 7604, 7607, 7609, 7610 en 7613 een zgn **driejarenbeurt** en de enige die een echte revisie onderging, was ACTS-loc 1254 (ex-NS 1214).

- 38 - NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Voor revisie e.d. kwamen sinds 1/1 binnen: **LT2 + PRIL + ATB** DH1 3103 + 3104 (7/1), 3101 + 3102 (21/1), 3105 + 3107 (4/2); **TTA** 6413 (5/1), 6465 (19/1), 6503 (25/1), 6438 (4/2); **veiligheidsbeurt** DE3 126 (28/1); **jaarbeurt** Strukton 300609 + 302328 (24/1), 300650 (4/2).

AFGELEVERD: na **LT2** en met **ATB** DH2 3211 (14/1; was binnen sinds 17/9!), DH1 3118 + 3119 (21/1), DH1 3103 + 3104 (28/1); na **TTA** 6416 (18/1), 6413 (28/1), 6465 + 6503 (3/2), na een **veiligheidsbeurt** DE3 126 (4/2), na een **jaarbeurt** Strukton 302282 (21/1), 300609 + 302328 (4/2) en na een **driejarenbeurt** NMBS 7604 + 7613 (2/2).

Met **schade of defecten** kwamen naar Tilburg: 1618 (4/1) olie smoorspoelbak, ACTS 1252 (4/1) defecte tractiemotor, 1849 (5/1) defecte oliepomp, mP 3030 (5/1) defecte tractiemotoren, Bc 50-90 102 (10/1) defecte couchettes, 1839 (25/1) defect filter, 6493 (25/1) botsschade, 6518 (27/1) idem, 6421 (1/2) versleten wielbanden, 2376 (4/2) botsschade.

Afgeleverd na herstel: 6491 (10/1), 6444 (11/1), 1304 + 1618 + 1852 + 3030 (13/1), 1849 (19/1), 1628 (25/1, in Tb sinds 7-5-1997), 1632 (28/1), 1839 (4/2). Voor "**narooiwerk**" aan de eerder aangebrachte ATB NG kwam DH2 3201 op 14/1 in Tilburg aan. Voor inbouw **ATB en Telerail** kwam DB Cargo-loc 241 338 op 10/1 in Tb binnen.

Rijtuigen ICR, plan W en K4

De toestand bij de getrokken rijtuigen werd er in januari niet beter op. Ondanks de aanwezigheid van meer plan W's dan in de omloop opgenomen zijn en een overmaat aan K4-rijtuigen (slechts 48 van de 80 behoeven te worden ingezet), was er steeds een tiental rijtuigen te weinig op de baan. Toen geconstateerd werd dat aan veel van de in Haarlem staande rijtuigen voor ombouw en revisie helemaal niets gebeurde, eiste NSR de 10-70 004 op voor de dienst, waarmee dit IC Plus-rijtuig onverwacht weer in dienst kwam. Tegelijk kwam echter de afwijkende B 29-77 008 in Hlm binnen voor revisie. Nadat de maatregelen op de IJssellijn op 6/2 van kracht waren geworden (mat '64 in plaats van getrokken treinen en DD-IRM) en het ICR van de drie getrokken treinstammen was teruggekeerd in onderhoud van Zwolle naar Maastricht, veranderde de situatie ineens ten goede en bleven er zelfs enkele rijtuigen als reserve over. Meteen gingen de 10-77 601 en 20-77 701 als prototype van hun series (ICR-1 binnenland) naar Haarlem: het moet ook weer niet te royaal worden voor de rijdende dienst en bovendien moeten er nog 10 rijtuigen meer in revisie dan de 15 die nu in Haarlem staan.

Bestelling DD-IRM

De bestelling van 128 tussenbakken voor het bestaande DD-IRM (81 ABv6 en 47 mBv7 om de vierwagenstammen te verlengen tot zeswagenstammen en de driewagenstammen tot vierwagenstammen) werd in HOV 500 wat voorbarig gemeld als reeds geplaatst, hetgeen toen nog niet gebeurd was. Op 8/2 jl. werd het contract voor deze bestelling getekend met Bombardier Transportation en meer dan dat: de aanvankelijke optie op 124 bakken in de vorm van 13 nieuwe vier- en 12 zeswagenstammen DD-IRM werd tegelijkertijd omgezet in een bestelling. De bouw van de 252 rijtuigbakken, waarmee een bedrag van 1 miljard gulden is gemoeid, zal plaatsvinden bij Görlitz (ruwbouw) en Talbot (afwerking), onderdelen van het Bombardier-concern. De levering moet plaatsvinden tussen april 2002 en augustus 2004 in een tempo van 9 rijtuigen per maand.

DE3-en in revisie

Tegelijk met het bericht over de bestelling DD-IRM maakte NS Reizigers officieel bekend dat 19 DE3-en gereviseerd zullen worden en daarbij voorzien van een nieuwe dieselmotor. Hiermee is 57 miljoen gulden gemoeid. Het interieur wordt ofwel gewijzigd, ofwel opgeknapt. De actie, die in december in Tilburg begint, is enerzijds nodig omdat het vervoer op peil gehouden moet worden op dieselbaanvakken zonder ATB NG die nog niet zijn aanbesteed aan een andere vervoerder (een aspect waarvoor nauwelijks aandacht is). Anderzijds (en daar gaat het vooral om) dient de revisie om de onstuimige groei van het reizigersvervoer te helpen opvangen. Daarbij moet dan natuurlijk gedacht worden aan inzet op geëlektrificeerde baanvakken, waar de uiterst trage DE3-en in een stopdienst weinig (dienstregeling-)kwaad kunnen. In onderzoek zijn en gedacht wordt aan de stoptreinen Zwolle - Groningen, Eindhoven - Venlo en de spitstreinen Arnhem - Zevenaar.

DE-locomotieven serie 2200

Midden januari gaf de 2207, die dagelijks de hele omgeving al in de rook zette, de brui aan het rangeerwerk in Leidschendam met de Alpen Expres- en Skitrein-rijtuigen. Als vervanging werd een 6400 gesteld.

Uit Tilburg werden opnieuw locomotieven verwijderd en op het locomotievenkerkhof in Breda geplaatst, waaronder de meeste nog in Tb aanwezige 2200-en (na de mislukte verkoop/verhuuractie van 1999 aan Strukton). Waar alle locomotieven heen moeten als Breda op de schop gaat voor de aanleg van de aansluitingen op de HSL Zuid, is niet duidelijk (tenzij de 2200-en naar de bouwers van de HSL gaan, natuurlijk!).

Locomotieven serie 1600

Railion en NS Reizigers hebben hun voornemen tot het overdragen van tien 1600-en niet opgegeven en zoeken naar een oplossing voor het probleem waarover NS Cargo niet helemaal goed nagedacht heeft toen het bedrijf, kort voor haar opheffing, de locomotieven in een lease-constructie ondergebracht. Mocht er een overeenkomst komen, dan wil NSR niet zonder meer de nummers 1628-1637 overnemen in aansluiting op de 16/1838-1858. Inmiddels is wel de 1628 in dienst teruggekeerd. Op 25/1 werd de loc na ruim 2 jaar en 7 maanden weer in dienst gesteld. In deze tijd is de loc niet hersteld, maar is alleen de bufferhoogte van tijd tot tijd gemeten (in de hoop op een wonder?) die enkele millimeters onder de minimummaat zat. Thans is men daar kennelijk toch maar overheen gestapt, maar het blijft de vraag of NSR deze loc wel wil hebben. De stoot tot de heroverweging en uiteindelijke indienststelling van de 1628 was overigens de ingedrukte bufferbalk van de 1631. Het herstel hiervan werd in januari stopgezet. Daarmee is deze loc ook geen directe verkoop-kandidaat.

Railion- en DB Cargolocs in buurlandverkeer

Hoewel het steeds duidelijker wordt dat DB Cargo helemaal niet van plan is zichzelf Railion te noemen, Railion alleen en financieel partnerschap is in plaats van de bedoelde fusie en sterk de indruk bestaat dat NS Cargo overgenomen is (zo sterk dat zelfs het franse La Vie du Rail dat als zodanig meldt!), is de treindienst met doorgaande locomotieven die van de fusie het symbool moet zijn, toch op gang aan het komen. De 6494-6499 trekken sinds 1/2 als driespan de nachtelijke koltrein 48131 Westhaven - Oberhausen West en de ledige 49122 terug. De 241-ers begonnen op 31/1 aan een proefbedrijf, waarin zij de treinen 45121/45120 trekken tussen de Westhaven en Emmerich. Zij behoeven niet elk 30 ATB-bedrijfsuren te maken, maar samen in totaal 30. Waarschijnlijk gaan zij na de definitieve toelating in Nederland de genoemde treinen doorgaand van en naar Hagen rijden en weer door naar Beverwijk. Ook wordt overwogen ze vanuit Beverwijk

een nachtelijke slag Roosendaal te laten rijden, mits dat qua asdruk mogelijk is (een 241 weegt 125 ton).

Ontsporing te Brühl

Kort na middernacht op 6/2 reed D 203 *Schweiz Expres* Amsterdam - Basel op het station van het Duitse plaatsje Brühl met ruim 120 km/h over een wissel dat met 40 km/h bereden mocht worden. Meer nog dan een ontsporing volgde een soort lancering van de trein, die deels rechtuit door tuinen heen schoof en met de loc tegen de achtergevel van een huis tot stilstand kwam. Het middelste gedeelte van de trein volgde het voorste niet, maar slingerde al kantelend dwars over een perron en vouwde zich om het begin van de perronkap. In dit deel vielen acht doden en de meeste van de tientallen zwaargewonden. Het achterste deel volgde weer het voorste deel de tuinen in. Geheel achteraan de trein bevond zich, zoals gewoonlijk, het slaappedeelte, samengesteld uit rijtuigen van NS Internationaal: een Bc, Bcvm en WL (slaaprijtuig). Bc 50-70 003 ontspoorde geheel en kantelde half. Het rijtuig zal waarschijnlijk total loss worden verklaard. Bcvmh 50-90 101 ontspoorde, botste met kracht op de 50-70 003 en kwam lichtelijk scheef te staan. Het rijtuig werd geborgen en werd op 9/2 overgebracht naar O&R Haarlem, waar het waarschijnlijk zal worden hersteld. WL 61 84 72-71 327, het achterste rijtuig van de trein, botste op de 50-90 101, ontspoorde met slechts een draaistel en bleef op het spoor staan. Het rijtuig zal waarschijnlijk door de werkplaats van Wagons-Lits in Oostende worden hersteld.

De Overnight Expres: een oud vervoer in nieuwe uitvoering

Deze zomer zal als nieuwe nachttrein de Overnight Expres van start gaan, een gecombineerde nachttrein voor reizigers en goederen van Amsterdam naar Milaan. Voor de vracht mikt men op luchtvracht van Schiphol en op producten van de veiling Aalsmeer, reden waarom men probeert de treinen te beladen op het Opstelsterrein Hoofddorp. Kritische geesten zullen zeggen dat elke nachttrein een "overnight expres" is en dat deze trein een treffend geval van oude wijn in nieuwe zakken is, aangezien de laatste bagagewagens met vrachtgoed als bloemen en kuikens zo'n tien jaar geleden beladen werden te Amsterdam CS en Arnhem in... D 201 naar Milaan. Zij zien dan over het hoofd dat er destijds geen markt meer voor dergelijk vervoer was en er nu in toenemende mate brood in wordt gezien bederfelijke goederen niet over de weg en over dergelijke afstanden liever ook niet per vliegtuig te vervoeren. Nieuw is het idee voor luchtvracht nu ook weer niet: wie goed kijkt in de (oude) Schipholtunnel, gebouwd in 1979, ziet tussen Schiphol en Hoofddorp een schuine uitstulping waar een tunnelmoot is voorbereid op de aanleg van een zijspoor naar een eventuele goederenterminal. Naar de bouwer van de Schiphollijn heet deze uitstulping "De tuut van Van Tol". De spoorterminal is er nooit gekomen, maar het idee is blijven bestaan. Voor het beladen was men steeds aangewezen op Hoofddorp Opstel, waarbij men op hartelijke tegenwerking van de gemeente Haarlemmermeer kon rekenen. Dat was zo toen NS Cargo enkele jaren geleden bloemenvervoer met motorposten naar Groningen wilde starten en ook toen de firma Balkenende treinen met luchtvracht wilde gaan rijden. Deze week noodgedwongen uit naar Amsterdam Westhaven en ging vooral daardoor binnen enkele maanden ter ziele. Thans is de wind in de Haarlemmermeer gedraaid, vooral omdat de HSL Zuid wordt aangelegd, de gemeente veel geld en gratis wegen krijgt en Hoofddorp Opstel toch al verbouwd en vergroot moet worden. Voor de duidelijkheid: als reizigers-trein rijdt de Overnight Expres niet naar Schiphol, maar naar Amsterdam CS. In de huidige verhoudingen is de ONE niet een tamelijk gewone NS-trein, maar zal ongetwijfeld worden aangeprezen als "een unieke samenwerking tussen NS Reizigers en Railion Benelux".

Nieuwe slaaprijtuigen. Voor de trein worden de vier nieuwe slaaprijtuigen van Wagons-Lits gehuurd, die het bedrijf voor eigen rekening heeft ontwikkeld. Deze rijtuigen zijn ruim een jaar geleden gepresenteerd. Zij hebben een hoge standaard in comfort, met acht driebedcoupé's en een grote coupé in het midden met twee tweepersoonsbedden. Verder zijn zij ruim voorzien van doucheruimten. Zij hadden de nummers 61 88 70-90 001 t/m 004 en dragen bij de huur door NS Internationaal de nummers 61 84 70-90 201 t/m 204. Op 25/1 arriveerden de 003 en 004 met nachttrein 289 uit Parijs in Nederland (de gebruikelijke aanvoer van WL's uit Oostende via Brussel) en werden direct doorgevoerd naar Leidschendam, waar zij worden vernummerd. Op 1 en 2/2 volgden respectievelijk de 001 en 002. De 70-90 204 reed op 4/2 met Alpen Expres 13217 mee naar Seefeld in Tirol en op 6/2 met 13216 retour. Het is de bedoeling dat de rijtuigen de eerste maanden tijdelijk in het treinenpaar 203/202 *Schweiz Expres* mee rijden.

Oude postrijtuigen. Voor het vrachtgedeelte van de Overnight Expres heeft Railion 17 voormalige rijtuigen van Deutsche Post AG gekocht. De rijtuigen kwamen op 28/1 in één trein aan op de Watergraafsmeer en zijn daar al op de toestand van de draaistellen geïnspecteerd. Zover bekend zullen 14 rijtuigen voor het vrachtvervoer worden aangepast, technisch gereviseerd en geschilderd bij Wagons-Lits in Oostende en/of O&R Tilburg, terwijl 3 als plukrijtuig zullen dienen. Op de Watergraafsmeer staan thans de 51 80 00-95 004, 007, 008, 010, 018, 023, 041, 051, 054, 091, 098, 113, 122, 129, 130, 151, 159. Het is bepaald niet voor het eerst dat rijtuigen van Deutsche Post hier staan. Begin 1998 werden 27 van deze rijtuigen aangekocht door het revisiebedrijf Haarlem voor de levering van draaistellen voor de ligrijtuigen van DB Autozug die daar toen gereviseerd werden. De postrijtuigen werden gesloopt door Hollandia. Vijf rijtuigen zijn in 1997 aangekocht door NS Internationaal voor verbouwing tot fietsenrijtuigen, een salon- en een servicerijtuig. Uiteindelijk zijn daarvan twee als internationaal fietsenrijtuig ingericht (94-95 051 en 054), van de andere drie zijn er twee van asbest ontdaan door Hollandia (94-95 052 en 053) en de laatste in het geheel niet behandeld (94-95 055). Of in het spel van de Overnight Expres een rol is weggelegd voor de laatstgenoemde drie rijtuigen 94-95 052, 053 en 055, die sinds het voorjaar van 1998 in Leidschendam onder de graffiti staan te verdwijnen, is niet bekend. Feit is wel dat zij eind december 1999 voor het eerst weer eens in beweging kwamen en op het terrein verplaatst zijn. Pikant detail is nog dat de 051, 054 en 055, nog in hun oude uiterlijk, op 24 en 28-12-1997 een proefvervoer van bloemen naar Basel hebben verzorgd met een internationale nachttrein: de in dit nieuws al zo vaak genoemde *Schweiz Expres*, Int/D 203.

Motorpostrijtuigen worden meetpostrijtuigen

In navolging van de mP Jules (ex-mP 3035) worden vier motorpostrijtuigen ingericht als meetrijtuigen voor nieuwe beveiliging (wal- en treinapparatuur) die deel moet gaan uitmaken van "BB 21", het systeem dat een dichtere treinopvolging mogelijk moet maken en daarom - overigens grotendeels ten onrechte - op aangeven van Railned door de politiek wordt omarmd als de oplossing van de meeste capaciteitsproblemen. Zoal eerder in HOV gemeld zal Railion vier mP's verhuren aan de concurrerende firma's Alstom/ACEC en Adtranz. Voor een revisie voor de herindienststelling werden de 3033 en 3034 op 2/2 van Amsterdam Zaanstraat naar Haarlem gesleept door de 3030. Deze knalrode mP, naast de 1637 een be-

- 40 - NEDERLANDSE SPOORWEGEN

wijs dat non-design ook kan werken, heeft niet veel geluk. Na het verwijderen van de graffiti in december werd ook een deel van de rode verf mee verwijderd. Na het herschilderen kreeg de 3030 binnen enkele dagen sluiting in twee tractiemotoren en toen Tilburg dit hersteld had en de mP zijn collega's op 1/2 van Asd naar Hlm wilde slepen, bleken de batterijen gesmolten. Op 9/2 werd de 3030 weer opgezonden naar Tilburg om het sternet te rijden.

Plan W in Gilze

Op 28/1 huurde NSR twee 6400-en met machinist van Railion om de twee rijtuigen plan W die nog als plukrijtuigen in Haarlem stonden, over te brengen naar het militaire oefenterrein bij Gilze-Rijen ("Vijf Eiken"). De 21-37 458 en 465 staan er niet zoals gewoonlijk om eventjes bestormd te worden en dan naar de sloop te gaan, maar zijn voor drie jaar ter beschikking gesteld voor ontruimingsoefeningen door de ME.

1309 naar Watergraafsmeer

Een enkele verplaatsing bij de terzijde staande elektrische locomotieven van Railion: de 1309 werd op 24/1 overgebracht van Maastricht naar de Watergraafsmeer.

ATB-beschikking

Op 27/1 vaardigde de minister van V&W een beschikking uit over de verplichting op het Nederlandse spoorweginet te rijden met Automatische Treinbeïnvloeding. Het is een stap in het proces het hele net en al het materieel van ATB te voorzien, dat na "Harmelen" is ingezet en dus al bijna 40 jaar duurt. Constateerd dat het gros van alle ernstige spoorwongevallen van de laatste decennia gebeurd is op baanvakken en/of met materieel zonder ATB, werd na het ongeval te Rilland-Bath in 1993 door de Rijksverkeersinspectie aangekondigd dat de ontheffing van ATB-verplichting op 1 januari 2000 zou eindigen. De verzelfstandiging van de NS, de komst van nieuwe vervoerders en het zwakke ATB-beleid van de overheid zelf waren er de oorzaak van dat dit niet haalbaar is gebleken. ATB is duur en bijzonder moeilijk te verkrijgen en in te bouwen, waardoor het een grote hinderpaal is geworden voor nieuwe vervoerders op het spoorweginet. ATB Nieuwe Generatie, die wezenlijk anders werkt en niet compatibel is met ATB Eerste Generatie, compliceert dit nog eens extra: heeft men eenmaal ATB EG verworven, dan kan men niet over een baanvak met ATB NG rijden. Vooral goederenvervoerders hebben daar last van, bijvoorbeeld op de Maaslijn. Omdat ATB NG door krachten binnen V&W enkele jaren geleden kennelijk overbodig gevonden werd, werd het aanbrengen ervan stopgezet. Op de noordelijke nevenlijnen is dat nog steeds zo (terwijl NSR trouwhartig doorgaat de apparatuur in de Wadlopers in te bouwen die binnenkort naar NoordNed gaan), elders is het aanbrengen om politieke redenen hervat (DM '90, light rail en andere vervoerders) en zelfs is het aanbrengen van ATB Eerste Generatie op secundaire baanvakken als de Veenendaallijn, Baarn - Den Dolder en Hoorn - Heerhugowaard vorig jaar eventjes hervat en dit jaar weer snel gestaakt.

Terwijl om deze reden een algehele ATB-verplichting dit jaar nog niet kon ingaan, is het ATB-beleid in de jongste beschikking toch stevig verscherpt. In principe is het verplicht met ATB te rijden op baanvakken waar meer dan 40 km/h gereden wordt (was: meer dan 100 km/h). Uitzondering zijn natuurlijk dergelijke baanvakken waar nog geen baanapparatuur is aangebracht (gelukkig wordt hier niet de baanvaksnelheid teruggebracht naar 40 km/h!). Ontheffing tot 1 juli 2000 is verleend voor de locs 6411-6414 van Railion (de heuvellocs van de Kijfhoek, in verband met inzet op de ATB-plichtige Havenlijn), de 6700-en en V 100 093 van ACTS voor Groningen - Hoogeveen en de Havenlijn, de DE 1002-en van HGK die ShortLines gebruikt voor de Havenlijn en de 302200-en van Strukton (overal).

De DE2-en van Syntus mogen buiten Almelo - Mariëberg leeg zonder ATB rijden voor onderhoud. De Rijksverkeersinspectie gaaf ervan uit dat in september 2001 de DE2-en toch moeten verdwijnen omdat Almelo - Mariëberg dat van ATB NG voorzien is en door light rail-voertuigen bereden zal worden (nu nog even een vervoerder vinden!). Wat dat betreft kunnen de DE2-en beter tot museummaterieel verklaard worden, want dit materieel mag nog tot 31 december op de oude voorwaarden (max. 100 km/h) op het spoorweginet rijden. **Daarna is het afgelopen!** Op Kamervragen heeft de minister op 10/2 het keiharde standpunt bevestigd dat museummaterieel in 2001 niet meer zonder ATB op ATB-plichtige baanvakken wordt toegelaten. In een bijzin van de beschikking wordt erop gewezen dat ook de "bijzondere voertuigen" in de zin van de wet van ATB voorzien moeten zijn. In feite stelt zich hier een mega-probleem voor de spooraannemers, want in deze categorie vallen alle onderhoudsmachines. Deze hebben geen ATB en het is ook, zover bekend, niet in ontwikkeling, maar er is ook geen ontheffing aangevraagd...

Geweigerd met onmiddellijke ingang zijn ontheffingsverzoeken voor inzet van DE3-en op baanvakken met ATB NG en voor de 2200-en die de strategische reserve van Railion vormen. Goederentreinen over ATB NG-baanvakken worden toegelaten in incidentele gevallen van stremmingen waarbij het de enige praktische omleidingsroute is - in concreto gaat het hier natuurlijk om de Maaslijn. Voor de gewone treindienst wordt dit niet toegelaten, hetgeen Railion in verband met de DSM-treinen over Venlo - Roermond wit deed wegtrekken. ACTS en ShortLines hebben nieuwe ATB-kasten in bestelling voor de 6700, DE 1002 en Class 66, de zogeheten ATB-L, die zowel met ATB EG als met ATB NG werkt. Railion heeft dit niet en zegt ook niet van plan te zijn deze aan te schaffen.

Fraai is dat NSR, Railion en de RVS thans het probleem zien aankomen dat al bij de eerstkomende ATB NG-projecten (Betuwelijn, Apeldoorn - Zutphen - Hengelo) in 2001 onvoldoende materieel met ATB NG beschikbaar zal zijn. Een gevolg van het feit dat NSR geen DM '90 of ander materieel heeft bijbesteld toen de nevenlijnen in de aanbesteding dreigden te gaan. In dit klassieke drama heeft RVS alvast de positie van de strenge wetgever ingenomen en medegedeeld dat er in ieder geval geen ontheffing verleend zal worden. Zou NSR enige ruggengraaf bezitten, dan zou zij (niet langer een vervoerplicht hebbend) eigenlijk de treindienst op een baanvak moeten staken. Dit terwijl er straks in het noorden tientallen stellen rijden met ATB NG op baanvakken zonder ATB. Voorspelling: NoordNed mag wel op zijn Wadlopers letten en met een beetje overleg sleept ShortLines of ACTS straks Railion over de Maaslijn! Vraag: wie redt het ATB-loze museummaterieel?

Elektrificatie Havenspoorlijn

Door problemen met de levering van gebogen stalen palen voor de bovenleiding (een *designpaal* die in Nieuwersluis is uitgetoet in combinatie met geluidschermen) is grote vertraging opgetreden in de elektrificatie van het baanvak Europoort - Maasvlakte. Volgens de oorspronkelijke planning had de elektrificatie eind 1999 gereed moeten zijn. Omdat het echter om elektrificatie met 25 kV wisselspanning gaat, zit niemand van de vervoerders er op te wachten, maar de tech-

niek des te meer op de proefnemingen. De speciale palen worden sinds november mondjesmaat geleverd. In januari en februari werden echter in hoog tempo gewone bovenleidingspalen geplaatst, waarmee men het werk in maart hoopt te voltooien. Naar verluidt zullen een Hongaarse locomotief en een Franse loc type Astride gebruikt worden voor proefnemingen. De Hongaarse loc is speciaal gevraagd vanwege zijn storingsgevoeligheid...(!)

Aanbesteding deel Betuweroute

Op 18 januari heeft NS Railinfrabeheer de aanleg van 22 kilometer van de Betuweroute door de Alblasserwaard gegund aan de aannemerscombinatie HBSC, bestaande uit Heijmans, BosKalis, Strukton en het Belgische CFE. De gunning van f 490 miljoen betreft het gedeelte Sliedrecht - Lingewaal, met de verdiepte ligging in Schelluinen, de tunnel onder de Giesen en bruggen over het Merwedekanaal en de Linge. Verderop de route, in Meteren, Zetten, Andelst en Ressen, vonden de eerste letterlijke schermutselingen rond de aanleg van de Betuweroute plaats, toen lijdelijk verzet plegende krakers zachthandig door de ME uit panden werden verwijderd die door Railinfrabeheer waren aangekocht voor sloop. Op 28/1 vonden al even keurig geregisseerde onregelmatigheden plaats bij de spoorlijn Nijmegen - Arnhem, waarbij de verbommen naar de treinen werden gegooid als de camera's van de netjes gewaarschuwde filmploegen in de juiste positie stonden. Het treinverkeer werd daarop tijdelijk stilgelegd. Het draaiboek van de politie voorzag kennelijk even niet in het verwijderen van deze vandalen.

Korte berichten

- In de nacht van 6 op 7/1 bracht de VSM-loc 2233 een aantal wagens van de SSN en uit de Westhaven over naar Beekbergen. WRD 7659 (87-30 111) van de SSN, de laatste overlevende van de WR's plan D, werd meegenomen naar de Watergraafsmeer. Het rijtuig is door de SSN overgedragen aan het Spoorwegmuseum en zal naar gevreesd moet worden nu versneld verder wegroesten.

- Op 22/1 bracht de 6480 het BD-rijtuig type K1 (ex-NMBS) van de SGB van Goes naar Hengelo. Op 29/1 werd het per dieplader naar de MBS vervoerd.

- Vandalisme in Zuid-Limburg begint steeds meer de vorm van moordaanslagen aan te nemen. Op 30/1 reed de 3431 tussen Landgraaf en Herzogenrath op betonplaten, ontspoorde net niet, maar moest wel worden weggesleept. Doordat de 3432 defect was, werd de dienst op 31/1 met alleen de 3433 uitgevoerd tot Herzogenrath. Het treinverkeer werd tijdelijk geheel gestaakt toen dit stel bijna op een op het spoor gelegd stuk spoorstaaf reed.

- Sinds begin februari komt een NMBS-loc 25.5 ook via de grensovergang Visé ons land binnen, en wel met de treinen 42654/42655 ma-vr van en naar Sittard. Hoewel de plannen al maanden oud zijn, bleek men even vergeten te zijn bij Railnet toelating voor de 25.5 benoorden Maastricht te vragen. Deze werd op 1/2 alsnog verleend.

- Volker Stevin Rail & Traffic heeft alle locomotoren die zij bezit buiten dienst gesteld, voor zover zij geen HIAB-kraan hebben. Begin februari werden al vijf van deze sikken in het Gelderse Spijk waargenomen, kennelijk voor sloop.

Over de locomotoren na de splitsing van het bestand over NS Cargo, de spooraanneemers, Railpro en NS Materieel hopen wij volgende maand een overzicht te kunnen geven.

Grensovergang Nieuweschans

Het treinverkeer tussen Nieuweschans en Leer wordt op 1/4 gestaakt voor de renovatie van het baanvak, waarover wij eerder berichtten (in HOV). NSR heeft de huur van de VT 624 opgezegd en concludeert nu dat er waarschijnlijk nog een DE3 naar het noorden moet om althans de treinen die in de spits op het Nederlandse traject rijden, te vervangen. De stremming duurt voraussichtlich tot 4/11. Nog steeds is niet bekend of er na die datum weer gereden gaat worden, hoe vaak en vooral door wie. Aardig is ook dat als geen rekening gehouden wordt met grensoverschrijdende treinen en de dienstregelingstructuur op Groningen - Nieuweschans onder NoordNed blijft zoals hij nu is, de treinen niet zullen kunnen doorrijden, aangezien het enkelsporige baanvak Zuidbroek - Nieuweschans dan al vol is. Over de te vrezen gang van zaken zijn recent vragen vanuit het Europees Parlement gesteld aan de Europese Commissie. Opmerkelijk genoeg kondigt NoordNed onderzoeken aan (maar met de nadruk op onderzoek) treinen te gaan rijden van de Eemshaven van Harlingen Haven naar Duitsland (zoals Nieuweschans - Harlingen ooit is aangelegd!) in aansluiting op de boten naar de Waddeneilanden. Of iemand om deze treinen gevraagd heeft of dat het onderzoek een initiatief is van NoordNed, blijkt niet uit de berichten erover. Zouden oude tijden echt herleven of zou er toch een reden zijn waarom dergelijke treinen de afgelopen decennia allemaal het loodje gelegd hebben...?

Grensovergang Enschede

De werkzaamheden aan de herindienststelling van het baanvak Enschede - Gronau in 2001 zijn nu ook aan de Nederlandse zijde op gang gekomen. Eind 1999 werd het tracé vrijgemaakt van overwoekerende begroeiing. De plannen voor de lijn zijn duidelijk en hier is al een Duitse exploitant gevonden die een halfuurdienst wil gaan rijden. Bij het station Enschede lijkt een tamelijk absurde, alleen met situaties van een eeuw geleden te vergelijken toestand te gaan ontstaan. Het perron waar de lijn uit Gronau langs loopt, is het langste van Enschede en het wordt door NSR gebruikt voor de lange intercity's, die niet op de kopsporen passen. Een Duitse trein past er niet meer bij, nog afgezien van het feit dat er dan geen Indusi in het spoor kan worden aangebracht: de lijn naar Gronau moet een geheel Duitse beveiliging krijgen. De oplossing: een nieuw perron langs het naastliggende rangeerspoor, zonder loopverbinding met het station, zodat de reizigers via de overweg moeten omlopen. Het ontbreekt er eigenlijk alleen aan dat Enschede Noord niet herbouwd wordt...

Grensovergang Landgraaf

De ambitieuze plannen waarvan al enkele malen sprake was om de treindienst Heerlen - Aken door te rijden naar Stolberg-Hammer met Duits licht rail-materieel, zijn opnieuw voor minstens een jaar uitgesteld. De drie DM '90-stellen zullen hier dus nog tot minstens 2001 te zien zijn.

ACTS

De locomotieven V 60 17699 en 18105 werden in Beekbergen nagezien en in ACTS-paarsblauw geschilderd. In tegenstelling tot de eerdere plannen kregen zij de nummers 6002 en 6003. De van de SSN overgenomen onderdelenleverancier krijgt administratief het nummer 6001. De 6002 werd op 28/1 door de 636 naar Apeldoorn gebracht en door een 1250 naar de kuilwielenbank Zwolle. Op 1/2 sleepte de 1253 de 6002 naar de werkplaats Amsterdam Zaanstraat. De 6003 wordt in Rotterdam gestationeerd, maar beide locs konden nog niet in actie komen omdat

Railned geen tijd had de locs snel toe te laten, dan wel omdat ACTS veel te laat toelating heeft aangevraagd (al naar gelang de partij die je spreekt). De AmRo-shuttle ging in proefbedrijf op 6/2 en 8/2 van start en sleepte, behalve een heleboel lege wagens, steeds de V 100 093 mee voor het rangeerwerk aan beide eindpunten. De toelating van de DH 6000 werd rond 15/2 verwacht. De AmRo-shuttle, in opdracht van DeltaLogic, heeft in ieder geval in de aanloopfase erg veel last van het feit dat allerlei bedrijven wel melden veel in milieuvriendelijk treinvervoer te zien, maar op de dag zelf kunnen beslissen (en dat nog veelal doen) toch de vrachtauto te nemen. Dit in tegenstelling tot Vos Logistics, die zich vastgelegd heeft op vijf jaar spoorvervoer. De AmRo-shuttle, die door een 1250 zonder Vos-reclame getrokken behoort te worden, kon op haar wankelende basis wel eens een kort leven beschoren blijken te zijn, al heeft ACTS goede hoop. In Onnen is eind vorig jaar en begin dit jaar plukloc 6290 gesloopt. De loc had casco-schade en is van alle bruikbare onderdelen ontdaan.

Ruil van 1200-en: nog een loc rijvaardig!

ACTS en de Werkgroep 1501 zijn een ruil overeengekomen van hun pluklocomotieven 1208 en 1221. ACTS heeft behoefte aan een vijfde Eloc, in eerste instantie om voldoende reserve te hebben tijdens de revisies. De 1221 is nog vrijwel compleet (met ATB!) en daarom beter en goedkoper rijvaardig te maken dan de flink geplukte 1208. De ruil vond plaats met goedvinden van de juridische eigenaren van de 1221, NSR en Railion, al zag laatstgenoemd bedrijf de kans schoon om een financiële salade van formaat uit de transactie te slaan, zonder er iets voor te hoeven doen. De 1221 zal waarschijnlijk na de 1254 gereviseerd worden en als ACTS 1255 een derde leven beginnen. Daarna volgt de revisie van de 1251-1253.



Z.L.S.M. ZUID-LIMBURGSE STOOMTREINMAATSCHAPPIJ

Het jaar 1999 was een uitstekend jaar voor de ZLSM. Er werden 108.000 reizigers vervoerd. Dit was 10% meer dan het jaar ervoor. De extra ingeleigde treinen deden het nog beter en vertoonden een stijging van 35 %. De kerstritten waren begin december al volgeboekt. Zelfs in de winter wordt bijna wekelijks met stoom gereden. Voor informatie, 045 - 5440018. Met ingang van de zomerdienst zal Vetschau definitief worden opgenomen in de dienstregeling. De treindienst zal in beginsel worden uitgevoerd met de railbus, later ook, na restauratie, met de DE-II. In september 1999 ontving de ZLSM van Railned het certificaat waarmee de ZLSM werkplaats te Simpelveld officieel werd erkend als Werkplaats voor Historisch Spoorwegmaterieel. Stoomloc SJ 1040 wordt opgenomen in de vaste omloop, daar deze machine zeer geliefd is bij het personeel vanwege de gunstige loopeigenschappen. Aan de restauratie stoomloc SJ 1220 wordt gestaag verder gewerkt. Als deze is voltooid beschikt de ZLSM over vier dienstvaardige stoomlocomotieven. In november 1999 was op de helling bij Eys een stoomtrein door spekgladde sporen en het uitgeput raken van de zandvoorraad blijven steken. Nadat een hulplokomotief vanuit Simpelveld was gearriveerd, werd met 35 minuten vertraging het einddoel bereikt. Geen gemor onder de aanwezige reizigers. Deze vermaakten zich met het spectaculaire schouwspel.



STOOMTREIN VALKENBURGSE MEER

Het jaar 2000 is voor de Stoomtrein Valkenburgse Meer een lustrum jaar. Het is dan 30 jaar geleden dat de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) werd opgericht. Er zullen gedurende het rijseizoen enkele bijzondere evenementen plaatsvinden. Het rijseizoen duurt van 1e Paasdag (23 april) t/m 1 oktober. 2e Paasdag, Hemelvaartsdag en 2e Pinksterdag open. De stoomtrein rijdt elke za en zo vanaf 11.00 uur en vertrekt telkens op het hele uur. De laatste rit is om 16.00 uur. Het museum is open van 10.30 tot 16.30 uur. De volgende evenementen staan op het programma:
20 en 21 mei - Smalspoor in al zijn dimensies. Een 3D-diavoorstelling. Gedurende de gehele dag te bekijken.
24 en 25 juni - Water en vuur. Met o.a. brandweer Valkenburg: historisch brandweermaterieel, w.o. stoombrandspuiten.
26 en 27 augustus - Dieseldagen. De collectie van het Nationaal Smalspoormuseum bevat bijna 70 diesellocomotieven. In dit weekend krijgen die de aandacht die ze verdienen. Daarnaast zullen er allerlei activiteiten in en rond het museum zijn.
16 en 17 september - De Nationale Smalspoormodeldagen. In samenwerking met Rail Magazine organiseert het Nationaal Smalspoormuseum een modelbouwwedstrijd. Tijdens dit weekend zijn de inzendingen te bewonderen. Bovendien wordt in de eerste helft van mei de 50.000-ste bezoeker van Stoomtrein Valkenburgse Meer verwacht. Vanaf Leiden Centraal en vanaf Den Haag CS bereikbaar met bus 43. Per eigen vervoer via de A44; vanuit de richting Amsterdam via afrit 8 vanuit de richting Den Haag afrit 9 en vervolgens de ANWB borden Valkenburgse Meer.

RECENSIES

Om te beginnen in het kort een opsomming van de belangrijkste artikelen in de geïllustreerde nederlandstalige tijdschriften onder de titel: "**Wat schreven de anderen..?**". Misschien reden voor onze lezers snel naar de kiosk te hollen en het betreffende blad aan te schaffen. Vaste (nieuws)-rubrieken en artikelen over modelspoor laten we doorgaans achterwege.
Op de Rails (2000-1): Op de rails in de 21e eeuw; Spoorwegen in Nederland een eeuw geleden; Ter nagedachtenis aan de trams van de twintigste eeuw; Van Millenniumproof naar millenniumproef (OV in en om A'dam).
Rail Magazine (Jan/Feb-2000): De Micheline op bezoek in Nederland; IJzeren Rijn weer in de belangstelling; ¿ Cuba Siempre ?; Omloop SNCF-series CC7100 en BB8100.
Rail Hobby (2000/2): Motorrijtuigen X2800 (SNCF); Het tandrad van avontuur één op één; Gabon, bloeden voor een spoorlijn; TEE Etoile du Nord.

In december verscheen "**Een Eeuw Gemeenteveren**" door P.H. Kiers, met de geschiedenis van de Amsterdamse ponten en veren over IJ en Amstel, van kettingpont tot Flevo Ferry: routes, materieel, wetenswaardigheden, belevenissen van gebruikers en afbeeldingen van plaatsbewijzen. 100 foto's, waaronder een aantal in kleur; 72 blz. formaat A4. Het betreft een AOM-uitgave, ISBN 90-802514-2-9. Adviesprijs f 23,95. O.a. verkrijgbaar in Amsterdam bij het Gemeentearchief, Scheepvaartmuseum, in Rotterdam bij het Maritiem Museum, in Hoorn in de winkel van de stoomtram, bij de NVBS en AOM. Het boek wordt toegezonden door f 30,- (incl. porto en verpakking) over te maken op postrekening 4883131 t.n.v. Het Openbaar Vervoer te Amsterdam.

TRANSPRESS. DIE STRASSENBAHN DER BERLINER VERKEHRSBETRIEBE. (Hilkenbach/Kramer). BVG-OST/BVB. 1949-1991. 130 blz. geschiedschrijving van de Oost-Berlijnse tram met veel zw.wt. en enkele kleurenfoto's, lijnen, remises, wagenpark, werkwagens, voor en na 1961 en na 1989 (Wende), goederenverkeer. Alle aspecten van dit interessante bedrijf. Goed illustratiemateriaal. Apart is de "vernoeming" van straten vermeld (oud/DDR/nu). DM 29,80 betaalt U voor deze kleine encyclopedieën van 16 bij 23 cm. ISBN 3-613-71063-3.

'**Die Eisenbahn in Deutschland**' van L.Gall en M.Pohl (DM 48,-), uitg. Verlag CH Beck, Wilhelmstrasse 9. D-80801 München. 560 blz met 119 illustraties beschrijven de sociale, financiële, politieke, technische en militaire geschiedenis van de 75 jaar geleden opgerichte Deutsche Reichsbahn Gesellschaft.

VIDEO'S.

EDITIONS DU CABRI uit het verre Rivièragebied is met video gestart. Tot nu toe deden ze alleen boeken die wij vaak bespraken (in RN). Nu een film van 70 min. over het hele Franse en Luxemburgse "crocodil" gebeuren SNCF BB 12000/13000, CC 14000/14100 en CFL 3600. DE electrificatie van de 50'er en 60'er jaren in Noord-Oost Frankrijk (Lille-Muhlhouse met zijtakken, ook alleen goederenlijnen) met industriële stroom is het onderwerp o.a. van de SNCF bedrijfsfilmen met ook wat mooie stoom (150 Y ex 44DR). Mooie treincombinaties in reizigers- en goederenvervoer. Verder cabinerit en buitenopnamen van één van de laatste locs in het Oosten. Een flink stuk technische film van de bouw van zo'n monster. Opnamen van de reizen. CC's en tenslotte een rit van Luxemburg Stad naar Rodange en terug (veel kruisende krokodillen). (Ongeveer f 70,-) 199 frs. + porto. Eerdere films gingen over BB-63000 DE Loc, DE treinstel "Picasso" en nummer 4 is CC 7100 (Onze 1300en bij SNCF). In Nederland waarschijnlijk bij RAIL-ART of van Stockum in Den Haag, of bij EDITIONS DU CABRI. Quartier Giandola. Breil sur Roya. France 06540.

PRIVATISERING VAN BRITISH RAIL: TERUGBLIK EN BIJSTELLINGEN.

Het opsplitsen en privatiseren van British Rail heeft slechts vijf jaar in beslag genomen (1992-97). Het was de bedoeling het spoor commercieel te exploiteren, maar vooral de toegang van derden tot het net alsook de concurrentie te bevorderen en hierdoor het aantrekken van particulier kapitaal ter investering in moderniserings-projecten. Destijds waren er twee mogelijke modellen voorgesteld:

- a) langzaam en stapsgewijs uitbesteden, als eerste de randdiensten en later de kerndiensten, en
- b) een snelle decentralisatie en aanbesteding (de voorkeur ging uit naar de laatstgenoemde om de sowieso rommelige overgangperiode zo kort mogelijk te houden).

Men koos ook voor een horizontale integratie (dwz alle infra bij elkaar, alle beveiliging ook bij elkaar etc) in plaats van verticale integratie (infra en exploitatie in een pakket met bijvoorbeeld elk pakket ingedeeld volgens de geografische begrenzing van het tijdperk 1923-48). Reden hiervoor was het concentreren van expertise en hierdoor het op de klant kunnen focussen; landelijke coördinatie van bepaalde diensten, spoorboek opstellen, kaartverkoop etc; het beter en gericht aan kunnen trekken van investeringsgelden en een verhoging van de kwaliteit van het product door betere marktorientatie.

Critici riepen destijds dat er geen exploitanten te vinden zouden zijn, exploitanten zouden te veel overheids subsidie opeisen en de kwaliteit van de dienstverlening zou achteruit gaan. Al die kritische geluiden bleken achteraf ongegrond te zijn. Grotere busondernemingen en Virgin hadden al jaren ervaring met het vervoer van reizigers. De eerste exploitatie-concessies en maatschappijen voor het leasen van materieel gingen waarschijnlijk te goedkoop weg maar men moest het waar maken dat het als geheel wel kon. Een langzamer tempo had wellicht meer geld opgebracht voor de staatskas maar had ook geleid tot een onhoudbaar langdurige hybride situatie. De privatisering van Railtrack (infrastructuur, beveiliging, grootste stations, toedeling van capaciteit en veiligheids-attesten) is altijd discutabel geweest.

Hoewel de gefragmenteerde structuur van de geprivatiseerde Britse spoorwegen beter dan verwacht gepresteerd heeft maakt men zich alsnog zorgen over toenemende congestie op het net en daardoor de kwaliteit van de dienstverlening. Het aantal reizigerskilometers, bijvoorbeeld, is gestegen van 36 miljard in 1995 naar 42 miljard in 1998 (+ 12,5%) en dit terwijl in dezelfde periode het vervoer over de weg met slechts 3,4% is gegroeid. Het marktaandeel van goederenvervoer per spoor is tegelijkertijd gegroeid van 5,9% naar 7,1% (+31%). Structureel is het nieuwe systeem niet altijd geschikt voor de nieuwe doeleinden: het veilig aanbieden van meer capaciteit en betere kwaliteit. Dit kan slechts op gang komen door het steeds investeren door Railtrack, de exploiterende ondernemingen, de grote particuliere investeerders en de overheid. Voor augustus 2004 moeten 18 van de 25 exploitatie-concessies vernieuwd worden. Men heeft geleerd dat een concessieduur van slechts zeven jaar te kort is om de nodige investeringen te verantwoorden. Voorts is het zo dat het contractueel afbouwen van de overheids-subsidies leidt tot het teniet gaan van alle extra inkomsten die ontstaan zijn bij de exploitanten door groei in het aantal reizigers. Voorlopig beperkt men zich tot een informele aanbesteding: huidige en aspirant-exploitanten worden uitgenodigd met voorstellen te komen voor verlenging van bestaande dan wel voor nieuwe concessies en voor de verhouding subsidie dan wel premie-betaling ten opzichte van nieuwe investeringen dan wel verbeterde prestaties. Men denkt aan een contractduur van 10 à 20 jaar met breekpunten om de 5 à 7 jaar om de concessie eventueel te kunnen herzien dan wel intrekken. Er zou ook enige fusie tussen enkele concessiehouders plaats kunnen vinden om geografische inconsequenties de wereld uit te helpen. In boekjaar 2001 is het subsidie-niveau al terug op hetzelfde peil als in het BR-tijdperk en daarna worden de financiële verplichtingen van de overheid vrij snel verder afgebouwd. Men voelt het al aankomen. In ruil voor verbeterde prestaties zouden overheid, ook plaatselijke overheden, bereid moeten zijn meer subsidie te gaan verstrekken.

Plaatselijke initiatieven kunnen best werken. Wales kent jaarlijks een miljoen toeristen maar weinige hiervan maken gebruik van het spoor langs de landschappelijk mooie routes. De lage bezetting van de treinen motiveert de exploitanten niet tot verhoging van de frequentie. Twee contrasterende routes (Heart of Wales van Wales en West ten zuidwesten van Shrewsbury en Cambrian van Central Train ten westen van Shrewsbury) kunnen illustrerend zijn. Beide lopen door mooie landschappen, beide kennen actieve reizigers-panelen Door middel van publiciteit, voordelige tarieven etc. kent het Cambrian-netje een verdubbeling van het aantal reizigers onder zowel de plaatselijke bewoners als toeristen. De Heart of Wales-lijn leidt echter nog steeds een sluimerend bestaan door gebrek aan initiatieven vanuit het management en gerichte

promotie. Alleen de nog opnieuw aan te leggen Welsh Highland Railway is voornemens meer toeristen te trekken naar het Snowdonia National Park zonder dat er ook meer auto's op de weg komen.

Goederenvervoer blijft een dilemma: het aantal tonkilometers vervoerd door EWS en Freightliner, de twee grootste ondernemingen, is gedurende 1995-98 met 31% gegroeid maar sindsdien stopt het. Het marktaandeel van goederenvervoer per spoor is slechts 5% (in NL is dat cijfer 3%) en EWS is al bezig met het aanleggen van meer particuliere aansluitingen om de volumes in de toekomst te kunnen verdubbelen. Reizigersvervoer ontvangt 50-maal meer overheids-subsidie dan de goederensector maar men verwacht niet snel dat de regering in de toekomst veel meer gaat investeren in goederen. Met toenemende congestie onder de reizigerstreinen wordt het ook steeds slechter gesteld met de punctualiteit van het goederentransport. Het creëren van een net van routes waar goederenvervoer meer prioriteit krijgt, zou een oplossing kunnen zijn. Hierdoor wordt het reizigersnet ook dusdanig ontlast voor de steeds in aantal groeiende reizigersdiensten. Railtracks inkomsten uit goederentreinen blijven lager dan die uit het reizigersvervoer maar desondanks kan het heropenen van opgeheven routes soms interessant zijn (nieuwe woningen, industrieterreinen en autowegen zijn helaas dikwijls al gebouwd op delen van deze routes). De nieuwe Strategische Rail Authority (SRA) zou voortaan bescherming van sommige oude routes en emplacementen kunnen bieden. De privatisering heeft ook niet geleid tot het grootschalig toetreden van nieuwe exploitanten: de drempels liggen nog steeds te hoog. De komst van nieuwe exploitanten mag echter niet ten koste gaan van de huidige concessies want dit zou dan geen toegevoegde waarde aan het geheel betekenen. Er is al concurrentie tussen Great Western en Thames; tussen Great Eastern en Anglia en tussen Virgin, Silverlink en Chiltern om enkele voorbeelden te noemen maar steeds meer concurrentie op het spoor krijgt voortaan een ietwat lagere prioriteit; het gaat nu om concurrenties op het gebied van de concessies.

Bij Railtrack moet ook het een en ander gewijzigd worden want onder de huidige regels ontbreekt er voldoende stimulans tot investering. Volgens het gouvernementale inspectoraat is sinds de privatisering de kwaliteit van een derde van het net achteruit gegaan en bij een kwart vooruit gegaan. De hele spoorindustrie moet nu volwassen worden d.w.z. meer beloning voor beter prestaties en meer boetes voor slechte kwaliteit danwel vertraagde aflevering. Wat infrastructuur en rollend materieel betreft zouden de vaste inkomsten naar verhouding verminderd moeten worden om meer te stimuleren in investeringen, die in de toekomst hun vruchten af kunnen werpen. Bij de privatisering was men zeker niet uitgegaan van een groei-scenario, veel eerder van het geleidelijk uitsterven van railvervoer volgens de toenmalige conservatieve regering. Het tegenovergestelde is echter ontstaan met alle problemen (te weinig capaciteit) vandien. De 35 jaars-concessie van Railtrack moet dus ook op subtiele wijze bijgesteld worden (liever evolutie dan revolutie), waardoor de overheid meer middelen in handen krijgt om Railtrack te kunnen motiveren maar dan niet al te veel invloed kan uitoefenen dat particuliere investeerders van terugschrikken.

Op enkele locaties is het congestie probleem al nijpend, bijvoorbeeld op de westkustroute. Het investeren in extra capaciteit is echter niet altijd lonend, commercieel gezien. Vanaf april 2001 wordt echter ook een nieuw schema van toegangstollen ingesteld en hierdoor wordt het element vaste inkomsten voor Railtrack (tegenwoordig 90% van het geheel) verminderd. Hierdoor ontstaan meer prikkels om te gaan investeren in meer capaciteit wat op dit ogenblik slechts gepaard kan gaan met meer risico's (niet lonend, vertragingen van treinen tijdens de verbouwing etc) en nauwelijks extra inkomsten. Zowel Railtrack als de regering voelen veel voor dit nieuwe model van prikkels tot investeringen.

In 1995 was er weinig belangstelling voor de ondernemingen, die rollend materieel leasen: slechts één particulier heeft een bod uitgebracht en twee van de drie ondernemingen zijn toentertijd overgenomen door een ploeg eigen managers. De geringe belangstelling is terug te zien in de beperkte inkomsten uit dit deel van de privatisering. Sindsdien zijn deze ondernemingen (ROSCO's) weer doorverkocht tegen hogere bedragen, aan twee banken van de Stagecoach exploitant. De onderhouds contracten werden gelijk met de privatisering onder de loep genomen met, als resultaat, veel financiële besparingen. Dit komt de winstcijfers ten goede, waardoor men is gaan investeren in nieuw materieel. Het is echter wel zo dat enkele exploitanten nu zijn gaan overwegen om dit buiten de Rosco's te gaan doen; d.w.z. eigen materieel te bestellen, financieren door middel van eigen lease constructies en tegelijk een onderhouds-contract af te sluiten bij de fabrikant. Tot nu toe echter is dit nieuw proces van te werken buiten de huidige Rosco's om niet gelukt maar zou in de toekomst best kunnen ontstaan (de fabrikant biedt een dienstniveau aan met nieuw materieel in plaats van een bepaald aantal wagons en een los onderhoudscontract en dit voor de totale levensduur van de nieuwe treinen). Dit betekent echter concurrentie ten opzichte van de huidige Rosco's. Dit is op zich niet erg, maar belemmert wel het traditionele doorsluizen, bij de introductie van nieuwe treinen, van minder nieuw materieel naar diensten met minder aanzien. Een complicerende factor blijven wel de procedures van Railtrack op het gebied van de veiligheid, waaraan nieuw materieel, veelal elektrische stellen in dit geval, onderworpen moet zijn voor het op de baan mag komen. Op dit ogenblik zijn het wel de Rosco's die deze ervaring in huis hebben.

Men gaat er nu van uit dat in een periode van tien jaar een 50% groei in reizigersvolumes te verwachten valt. Bij tien van de huidige exploitanten kan dit slechts leiden tot overbezetting van de treinen en hiervoor zou al in totaal veertig miljard pond aan investeringen nodig zijn (d.w.z. viermaal de kosten van de kanaaltunnel). Wel zullen er extra inkomsten uit voortvloeien maar ook moeten de huidige tarieven weer ietwat sneller dan de inflatie gaan stijgen of er moet meer overheidssubsidie beschikbaar gesteld worden om een gat ter hoogte van een miljard pond per jaar in de begroting te kunnen dichten. De achterliggende gedachte bij de privatisering was: beter management, minder subsidie, meer investering en betere dienstverlening. Thans is de dienstverlening op sommige plaatsen beduidend beter, maar nog lang niet overal. Instroom van nieuw materieel en het op gang brengen van meer netcapaciteit duurt altijd lang bij de spoorwegen maar begint nu eindelijk op gang te komen.

Op 26-28 augustus vindt de "Millennium Cavalcade of Steam" plaats t.g.v. 175 jaar Stockton & Darlington Railway. 40 loks (w.o. replica Rocket, Mallard, Deltic prototype) zullen vanaf 13.00 u de 12 km berijden tussen Shildon en Darlington waar men ook kan kijken naar lok 'Locomotion' die de eerste S&D trein trok. Voor de tribunes zijn kaartjes verplicht (internet zie www.rail2000.com). De tribunes worden opgesteld te Shildon, Aycliffe en Darlington en zullen open gesteld worden vanaf 08.00 u op de drie dagen. U kunt uw kaarten ook per post bestellen bij Rail 2000, BBC, Newcastle NE99 2NE, G.B.)

SPORBAAN TECHNOLOGIE

Spoortechici worden steeds meer onder druk gezet om hun kosten-effectiviteit te verhogen. De HSL-en zijn prestigie objecten en trekken veel aandacht maar maken slechts een klein deel uit van de totale netlengte. Baan en kunstwerken zijn goed voor 60% van alle onderhoudskosten en hiervan is 50% voor rekening van de baan zelf. De verhouding tussen onderhoud en vernieuwing is ook interessant. In Noord Amerika wordt er minder uitgegeven voor baanonderhoud en de verhouding ligt bij 30%:70%. Daarentegen geeft Railtrack uit in de verhouding 60%:40%. Dit verschil verdient meer aandacht want men moet het niet alleen goed doen maar moet ook kiezen de goede taken uit te voeren. Alleen al door dit soort kwaliteits-verhoging zou men een kostenbesparing van 35% kunnen realiseren. Deze besparing zou verder verhoogd kunnen worden door invoering van kosten effectieve arbeidsprocessen en apparatuur; het gebruik van beter ontworpen baanconstructies en hulpmiddelen en het beter laten presteren van de bestaande baan.

Het is heden ten dage nog zo dat baanvernieuwing en onderhoud grotendeels uitgevoerd wordt door individuen die relatief primitieve apparatuur gebruiken. Het schouwen van de baan bijvoorbeeld is verre van voor 100% geautomatiseerd: ultrageluid vindt men nog steeds te onbetrouwbaar bij het opsporen van defecten in de spoorstaven. Het onderstoppen en goed uitlijnen zou verder geautomatiseerd kunnen worden waardoor de tijdrovende en dure voorbereiding door landmeters achterwege zou kunnen blijven. GPS -technologie zou een uitkomst kunnen bieden wanneer de nauwkeurigheid verder verhoogd kan worden. Belangrijkste echter is het bepalen van het juiste tijdstip voor onderhoud. Te vroeg betekent tijdverspilling (en ook nu al verspilling van 5% van het budget) maar ook niet te laat want, los van de veiligheids aspecten, betekent onderhoud onder noodsituaties veelal onderhoud onder minder optimale omstandigheden met dus ook een verlies aan kwaliteit.

Traditionele baan anatomie wordt nog steeds herkend door Robert Stephenson: metalen staven op houten dwarsliggers in een ballast bedding. Dit is goedkoop in constructie maar duur in onderhoud, vooral op slappe bodems (kosten met factor 4 verhoogd). Ballastloos spoor op een betonnen bedding is nu al 30 jaar bekend. Aanlegkosten zijn 1,8 à 2,7-maal hoger maar onderhoudskosten zijn dusdanig laag dat dit verschil voordeliger uitpakt over het gehele leven van het spoor onder de juiste omstandigheden.

Stalen dwarsliggers komen ook weer in de mode gezien de huidige economische situatie. Deze zijn vooral geschikt voor secundaire routes waar volledige baanvernieuwing niet verantwoord is, dat wil zeggen circa 30% van de netlengte. Speerpunt van de metallurgie is echter het steeds harder maken van de spoorstaven zelf en met name op routes met zwaar vervoer. In Groot Brittannië bijvoorbeeld wordt 85% van de staven vernieuwd niet vanwege slijtage maar ter voorkoming van breuken met alle gevolgen (vertragingen en, in enkele gevallen, ontsporing) van dien. Ondanks de vooruitgang in fabricage van spoorstaven en de aanleg en het onderhoud van de eigenlijke baan blijven breuken in de spoorstaven door metaalmoetheid overal ter wereld een probleem als de exploitatie-eisen steeds opgeschroefd worden. Defecten worden veroorzaakt door problemen bij fabricage maar ook door behandeling tijdens transport en installatie en inbouw onder ongeschikte omstandigheden. Het gebruik van langgelaste staven (geen zwakke plekken meer bij de gaten voor het bevestigen van de lasplaten), verbeterde dwarsliggers en bevestigings-onderdelen, minder vlakke kanten op de wielen van het rollend materieel en verbeterde praktijken bij behandeling en onderhoud van de eigenlijke staven hebben alle geleid tot het dalen van het aantal breuken. Er blijft toch nog een aantal fractures over vanwege metaalmoetheid. Glijdende contacten tussen wiel en spoorstaaf leiden in eerste instantie tot scheuren in de kop van de staaf en op den duur kan een wezenlijke breuk ontstaan. Binnen de EU kost premature spoorstaaf vernieuwing 300 miljoen euro's. Diverse ondernemingen (Banverket, DB, Railtrack, SNCF, British Steel, Neue Max Hütte, Sogérail, Thyssen) zijn thans bezig om te zien in hoeverre deze kosten teruggedrongen kunnen worden.

Het spoor wordt economisch interessanter wanneer snellere dan wel zwaardere treinen kunnen rijden. In Europa is de maximale asbelasting veelal gesteld op 22,5 ton. Er wordt langzamerhand onderzocht of deze aslast op bepaalde routes financieel verantwoord verhoogd kan worden zonder onaanvaardbare hoge verbouwingskosten te maken. In Tsjechië, bijvoorbeeld, gebruikt men radar om de kritische laagste delen van het baanlichaam in kaart te brengen. Verbouwing van de baan vindt men ook bij de invoering van kantelbak materieel. Het uitblijven van de bouw van een HSL rechtvaardigt de kosten van deze verbouwing van de traditionele baan om de extra laterale krachten op te kunnen vangen maar dit is een hele kunst wanneer je te maken hebt met snelle reizigerstreinen en tevens met trage maar zware goederen treinen. De Fransen ondernemen thans proeven met allerlei geometrische verbeteringen vooral bij het in- en uitrijden van bogen.

VARIA

Te koop gevraagd: De redactie van dit blad is dringend op zoek naar een reserve vergaar-machine. Bij voorkeur eentje van het merk Lindaco, type 3025 (of vergelijkbaar). Wie ? Reactie gaarne aan de redactie.

Bij een tragisch **ongeval met een museumbus** op 11 februari j.l. op de Barneveldseweg te Nijkerk raakten 13 mensen gewond. De Old-Timer bus ("Bolramer" Naco 4740, afkomstig uit het NZH-bedrijfsmuseum) moest uitwijken voor een tegemoetkomende vrachtwagen en belandde daarbij in de berm en kwam tot stilstand tegen een boom en raakte daarbij zwaar beschadigd. Herstel lijkt niet meer mogelijk.

De HTM gaat samenwerken met de zusterbedrijven in Utrecht (GVU), Nijmegen (NOVIO) en Maastricht (SBM-Groep). Hiertoe is een aparte organisatie opgericht, **Stadsvervoer Nederland B.V.** De bedrijven willen samen nieuwe producten ontwikkelen. Verder willen ze zich voorbereiden op de toenemende concurrentie in het openbaar vervoer.

Sinds begin vorige maand is de **RET op internet** met informatie over het openbaar vervoer in Rotterdam. Ook info over TramPlus, de Beneluxlijn en RandstadRail. Verder info over het bedrijf, de historie en persberichten e.d..

Kijk op www.ret.rotterdam.nl

AGENDA (Binnenland)

- 26 februari:** In voorbereiding (dus onder voorbehoud): inzet e-lok 1211 voor trein 833 en 850 (Haarlem-Maastricht v.v.) en
27 februari: In voorbereiding (dus onder voorbehoud): inzet e-lok 1211 voor trein 2535 en 2552 (Den Haag CS-Heerlen v.v.).
Ruiling route zondag naar zaterdag of andersom mogelijk. Info internet Werkgr.1501: <http://home-1.worldonline.nl/~wgl1501/>
15 en 16 april: Nederlandse modelspoordagen in de Darling Expo, Volmerlaan 12 te Rijswijk (i.s.m. Rail Hobby)
15 en 16 april: Nationaal Museum Weekend
22 april: Historische vaartocht met raderboot en rit met Crossley autobus 1108 tussen Schoonhoven en Rotterdam.
Aanmelden en informatie: VVV Schoonhoven/Krimpenerwaard, tel. 0182-385009.
29 april en 1 mei: viering 100 jaar Tram op Schouwen bij de R.T.M. te Ouddorp.
14 mei: Stationsboekenmarkt in het Spoorwegmuseum te Utrecht. 10-17 uur.
14 mei: 10-17 u. Grote Verzamelbeurs Vervoer en Techniek, Zalencentrum Maresca, Veemarkthallen, Sartreweg Utrecht.
26 mei t/m 17 september: Tentoonstelling over het "dagje uit per trein" in het spoorwegmuseum te Utrecht.
27 en 28 mei: Jaarlijkse manifestatie Dordt in Stoom. Info: V.V.V. Dordrecht.
1 juni: Nationale Oude tram- en treindag.
26 en 27 augustus: Dieseldagen bij de Stoomtrein Valkenburgse Meer.
16 en 17 september: De Nationale Smalspoormodeldagen bij het Nationaal Smalspoormuseum (Valkenburgse Meer).
16 en 17 september: Open Dagen 2000 + Race The Train bij de S.T.A.R.
6 t/m 8 oktober: expositie Rail-2000 in Den Bosch
17 t/m 19 november: Eurospoor 2000 in de Jaarbeurs te Utrecht.

AGENDA (Buitenland)

- 12 en 19 maart:** Tramritten door Bochum met historische trams (Mw 40 of 96). Vertrek Bochum Hbf 11.00 u. Ritduur 3 uur, ritprijs DM 15,=. Info: Verkehrsverein Bochum, Bahnhofsvorplatz, D-44787 Bochum, Tel +49 234 / 963 020,
18 maart: Open Deur Dag in het Museum Bw Leipzig-Plagwitz. Info: Tel. +49 341/9 68 26 87, Fax. 9 68 25 14
19 maart: met stoomlok 41 360 Essen-Duisburg-Düsseldorf-Leverkusen Mitte-Köln Deutz(tief) naar Limburg. Info: BSW Dampflok-Arbeitsgemeinschaft, Cheruskerstr. 25, D-46117 Oberhausen, Tel./Fax. +49 208/89 97-373
8 april: Tramrit met mw. 40 en 96 vanaf Bochum Remise, 11.00 uur. Ritduur 6 uur, deelname DM 40,=. Verkeershistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V., Universitätsstraße 58, D-44789 Bochum, Fax +49 234 / 30 32 560.
12 t/m 16 april: Intermodellbau in de Westfalenhallen te Dortmund.
28 t/m 30 april: "Kleine Zürcher Bahntage". Ritten historisch materieel, open huis werkplaats Trammuseum Zürich. Info: SEAK, Bellerivestrasse 251, CH-8008 Zürich, Tel +41 / 1 380 6161, Fax +41 / 1 380 6162, Website: <http://www.dv2000.ch>
20 mei: Karlsruhe "100 Jaar elektr. Tram" Tramoptocht in de Kaiserstraße met historisch en modern materieel.
20 en 21 mei: Open dagen te Crewe (UK) met zowel stoomloks hedendaagse tractie.
27 mei t/m 4 juni: STEAM 2000, Didcot Railway Centre (10 mijl ten zuiden van Oxford). www.didcotrailwaycentre.org.uk
1 t/m 12 juni: Straßhof, Oostenrijk. Manifestatie "Dampf auf Schiene und Straße" Eisenbahnmuseum Straßhof.
2 t/m 4 juni: Viering 100 jaar tram in Nordhausen; presentatie Combinotram, tramparade.
24 en 25 juni: "100 Jaar elektrische tram" Groot stationsfeest in Bad Herrenalb (Eindpunt van de Albtalbahn, Lijn S1).
29 en 30 juli: Steam Fair & Vintage Vehicle Rally bij de Bluebell Railway (ten oosten van de spoorlijn Croydon-Brighton).
5 en 6 augustus: Summer Steam Gala bij de Bluebell Railway.
26 t/m 28 augustus: Millennium Cavalcade of Steam ter gelegenheid van 175 jaar Stockton & Darlington Railway.
12 t/m 15 september: Internationale vakbeurs voor verkeerstechniek InnoTrans 2000 te Berlijn (Messe).
9 en 10 september: "Bahn-Tag NRW en Dampf 2000" Open dagen en stoommanifestatie te Aachen West.

Met deze agenda vervalt de agenda uit de laatste editie van Railnieuws. Informatie uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Aankondigingen onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn welkom op het redactie-adres.

PROGRAMMA-OVERZICHT RAILTHEATERS

RAILTHEATER AMSTERDAM (RTA, Postbus 1215, 1000 BE Amsterdam)

Zaal Slootermeerschool, Burg. Fockstraat 85 te A'dam Sloterveer. Aanvang 20 u.

| Datum: | Wat: | Presentator: | Onderwerp: |
|--------|------|----------------|---|
| 24-02 | Dia | HTV | Het dagelijks leven in A'dam jaren '50. |
| 09-03 | Film | RTA | Jaaroverzicht 1999. |
| 16-03 | Dia | G.J. de Gier | Engelse trams en bussen. |
| 23-03 | Dia | Ernst v Gulden | Dirección Cuba: spoor, tram, land en cultuur. |

RAILTHEATER ROTTERDAM (RTR, Pachttersdreef 130, 2542 XL Den Haag)

Zaal Theater Musica, de Luq 17 te Rotterdam Overschie. Aanvang 20.00 uur.

| | | | |
|-------|------|-------------|--|
| 07-03 | Dia | D.Elkhuizen | Met dieseltreinen langs oostelijke lijnen. |
| 21-03 | Film | P.Rozendaal | Stoom in België en Duitsland. |

RAILTHEATER VOORBURG (RTV, Pachttersdreef 130, 2542 XL Den Haag)

Zaal Herenstraat 77, naast Oude Kerk te Voorburg. Aanvang 20.00 uur

| | | | |
|-------|------|---------------------|--|
| 25-02 | Dia | G.J. de Gier | De geschiedenis van de Duitse auto's. |
| 03-03 | Dia | Bob de Bock | Het Haagse Bezuidenhout 1890-1945. |
| 10-03 | Film | R.van Amstel | Museumlijnen in Nederland en de buurlanden. |
| 17-03 | Dia | G.J. de Gier | Super Amerika: stoom, diesel, elektrische tractie. |
| 24-03 | Dia | Geijp/Groenveld | De Blauwe Tram, 'n Gouwe Tram. NZH. |
| 31-03 | Dia | RTA / F.v.Loevezijn | 90 jaar elektrische tractie bij NS. |

Het populaire RTV-dia-jaaroverzicht "RAILNIEUWS'99" kan nog worden bekeken op de volgende locaties:

VRIJDAG 25 FEBRUARI 2000
Z.L.S.M.-SPOORCINEMA.
Aula Industrien,
Museumplein 2, KERKRADE

VRIJDAG 10 MAART 2000
i.s.m. N.V.B.S. sectie Twente
Dorpshuis 't Hulscher,
Beckumerstraat 2, BOEKELO

VRIJDAG 17 MAART 2000
Stichting Stadskanaal Rail
Stationsrestauratie,
Stationsstraat 3, STADSKANAAL